

auto motor und sport

17. FEBRUAR 1968 • DM 1.50 E1418D

Österreich öS 12.- • Schweiz sfr 1.70 • Italien L 300
Dänemark dKr 4.20 • Schweden sKr 2.85 inkl. oms
Niederlande hfl 1.80 • US \$ -60 • Printed in Germany

4

**Die neuesten
Gebrauchtwagenpreise**

Wir fahren die neuen Mercedes-Modelle



Test BMW 2002 Rallye Monte Carlo

WIR FUHREN DIE NEUE MERCEDES-BAUREIHE 200/250:

Die wohlkalkulierte Perfektion

In Heft 2 stellte auto motor und sport die „neue Mercedes-Benz-Generation“ vor. Nach den ersten Probefahrten in Sizilien fuhr das Redaktionsteam auf dem Hockenheimring sämtliche neuen Mercedes-Modelle.



Es war eine imposante Reihe von Wagen, die Daimler-Benz vor den Boxen in Hockenheim für auto motor und sport aufgebaut hatte: 15 verschiedene Ausführungen der Modelle 200 bis 280. Wagen mit und ohne Servolenkung, mit und ohne Getriebeautomatik, mit und ohne Niveauregelung, mit unterschiedlichen Reifen und unterschiedlicher Ausstattung.

Bei zunächst ungünstigen Bedingungen — Schneematsch und teilweise Eis auf der Strecke — wurde das Fahrverhalten der neuen Wagen auf eine harte Probe gestellt. Und auf eine interessante Probe, denn gerade das Winterverhalten ist seit langem ein kritischer Punkt der Mercedes-Autos.

Für die Modellreihe 250 S/250 SE/300 SE galt dies allerdings nicht mehr so sehr wie für die älteren Typen. Die automatische Niveauregelung ließ es zu, die Hinterachse bei unbelastetem Wagen so einzustellen, daß beim Ein- und Ausfedern nur geringe Spur- und Sturzänderungen auftraten. Zusammen mit einer straffen Stoßdämpfereinstellung ergab dies ein stabiles Fahrverhalten auf glatter Fahrbahn. Beim letzten Wintervergleichstest von auto motor und sport (Heft 4/1967) erwies sich der 250 S gegenüber seinen Konkurrenten mit Frontantrieb

(Citroen DS 21), starrer Hinterachse (Opel Admiral) und Schräglenker-Hinterachse (BMW 2000) als etwa gleichwertig.

Bei den bisherigen Typen 200/230 lagen die Dinge nicht ganz so günstig, zumal sie nicht serienmäßig mit Niveauregelung ausgerüstet waren und noch die kleineren 13-Zoll-Räder hatten. Es wurde schon lange davon gesprochen, daß Daimler-Benz bei den Nachfolgern dieser Typen mit der Pendelachs-Tradition brechen und eine Schräglenker-Hinterachse einbauen würde.

Die geschickt gewählte Bezeichnung „Diagonal-Pendelachse“ täuscht nicht darüber hinweg, daß es sich nicht mehr um eine Pendelachse mit genau zwischen den Rädern liegendem Drehpunkt handelt. Die neue Achse entspricht im Prinzip der von BMW, Porsche, neuerdings auch Rolls-Royce und VW verwendeten Schräglenkeraufhängung. Natürlich hat Daimler-Benz diese Vorbilder nicht einfach kopiert, sondern jahrelange eigene Entwicklungs- und Versuchsarbeit investiert. Dabei ging es besonders darum, den mit der Pendelachse erreichten Fahrkomfort beizubehalten.

Der nasse und vereiste Hockenheimring bestätigte die auf der Targa Florio-Strecke gemachten Erfahrungen: Die Fahrstabilität ist mit der neuen Achse wesentlich ver-

bessert worden. Auch gegenüber den 280-Typen, die ja nach wie vor die Pendelachse mit Niveauregelung haben, ist ein deutlicher Fortschritt zu verzeichnen. Das war besonders auf dem spurrinnenartig vereisten Schneematsch zu merken, der bei schnellem Fahren erhebliche seitliche Störkräfte hervorrief. Die neuen Typen ließen sich dadurch kaum aus der Ruhe bringen, sie erforderten weniger Lenk-Korrekturen als die 280-Modelle.

Auch beim Bremsen erwiesen sie sich als gutmütiger. Bei der Pendelachse ruft die beim Bremsen eintretende Verlagerung des Fahrzeuggewichts nach vorn leicht einen positiven Hinterradsturz (O-Beine) hervor, der besonders in der Kurve zu einem Ausbrechen der Hinterräder führen kann. Bei den neuen Typen wurde einmal dem „Tauchen“ durch eine Verschränkung der Vorderachs-Querlenker (Anti-Dive) entgegengewirkt, und zum anderen reagiert die Schräglenker-Achse auf die Entlastung günstiger. Sie lassen sich also weniger leicht „aus der Kurve bremsen“ und bleiben bei Vollbremsungen auf der Geraden ruhiger.

Alles dies gilt für die Ausführungen mit und ohne Niveauregelung. Die Niveauregelung bietet hauptsächlich eine Kom-

WIR FUHREN DIE NEUE MERCEDES-BAUREIHE

FORTSETZUNG

fortverbesserung, weil die Federung dann anders abgestimmt werden kann (keine Federwegreserve für Zuladung notwendig). Außerdem ist sie von Vorteil, wenn oft mit vollbeladenem Kofferraum oder mit Anhänger gefahren wird. Das System hat sich geändert: Die neue Achse ließ die Verwendung der bisher an Stelle der Pendelachs-Ausgleichsfeder eingebauten Vorrichtung nicht mehr zu. Es werden nunmehr die hinteren Federbeine von einer vom Motor angetriebenen Pumpe mit Drucköl automatisch auf Nullstellung gebracht. Im Kurvenverhalten sind die neuen Typen stark dem Ideal des neutralen Fahrverhaltens angenähert. Sie lassen sich bei hoher Kurvengeschwindigkeit mühelos kontrollieren, erfordern also weder ein übertrieben starkes Einlenken noch ein Gegenlenken. Erst im Grenzbereich kann es vorkommen, daß die Hinterräder stärker seitlich weggehen als die Vorderräder, so daß ein Zurücknehmen des Lenkradeinschlages

notwendig wird. In den vorgesehenen Testberichten werden wir uns mit Fahrverhalten und Komfort noch einmal ausführlich beschäftigen.

Typ 200

Der mit 11 495 DM preisgünstigste Mercedes hat seinen alten 95 PS-Vierzylinder behalten. Zur Verbesserung von Geräuschdämpfung und Laufruhe wurden die Ansauganlage vergrößert und neue, größere Motorlager eingebaut. Außerdem erhielt der Motor wie alle neuen Vierzylinderausführungen einen Stromberg-Flachstrom-Vergaser. Dadurch wird die Höchstleistung schon bei 5000 statt 5200 U/min erreicht, das maximale Drehmoment stieg von 15,7 auf 15,9 mkg, die zugehörige Drehzahl liegt mit 2800 statt 3600 U/min wesentlich niedriger.

Diese Verbesserungen machen sich deutlich bemerkbar. Der Motor läuft leiser und vibrationsärmer als bisher. Er nimmt auch bei niedriger Drehzahl ungewöhnlich gut Gas an; die vom Unterdruck abhängige Gemischdosierung der Stromberg-Vergaser sorgt für ein so sauberes und schnelles Reagieren auf die Gaspedalstellung, daß man meinen könnte, einen Einspritzmotor vor sich zu haben.

Da die neuen Typen auf Grund der sorg-

fältigen Bauweise wieder ziemlich schwer geworden sind, muß man sich im 200 mit durchschnittlichen Fahrleistungen zufriedengeben. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt er in etwas mehr als 15 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt etwa 160 km/h.

Typ 220

Die 10 zusätzlichen PS des 220 bekommen dem Temperament gut. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h wird vom Werk mit 13,7 s angegeben, die Höchstgeschwindigkeit mit 163 km/h. Auch die Elastizität ist eindrucksvoll — von der Leistung her kann dieser neue Vierzylindertyp auch gehobene Ansprüche befriedigen.

Jedoch wird bei ihm besonders deutlich, daß die Mercedes-Vierzylindermotoren schon älteren Datums sind. Der Hub beträgt 92,4 mm — ein für heutige Motoren ganz ungewöhnlich hoher Wert. Bei der offiziellen Maximaldrehzahl von 6000 U/min liegt die mittlere Kolbengeschwindigkeit bei nicht weniger als 18,5 m/s. Durch Molybdän-veredelte Kolbenringe wirkt Daimler-Benz dem dabei möglichen vorzeitigen Verschleiß entgegen.

Auch der 2,2 Liter erhielt natürlich die neue Motorlagerung und die vergrößerte Ansauganlage. Er läuft aber trotzdem lauter

TECHNISCHE DATEN	200 D	220 D	200	220	230	250
Motor	4-Takt Diesel	4-Takt Diesel	4-Takt Benzin	4-Takt Benzin	4-Takt Benzin	4-Takt Benzin
Zylinderzahl	4	4	4	4	6	6
Ventilsteuerung	ohc	ohc	ohc	ohc	ohc	ohc
Bohrung/Hub mm	87/83,6	87/92,4	87/83,6	87/92,4	81,75/72,8	82/78,8
Hubraum ccm	1988	2197	1988	2197	2292	2496
Verdichtung	21:1	21:1	9:1	9:1	9:1	9:1
Nennleistung PS	55	60	95	105	120	130
bei U/min	4200	4350	6000	6000	6000	6300
Max. Drehmoment mkg	11,5	12,8	15,9	18,2	18,2	20,3
bei U/min	2400	2400	2800	2800	3600	3600
Spezifische Leistung PS/Liter	27,6	27,3	47,6	47,8	52	52
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl m/s	11,7	13,4	16,7	18,4	14,5	15,8
Gemischaufbereitung	Einspritzpumpe	Einspritzpumpe	1 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDS	1 Flachstromvergaser Stromberg 175 CDS	2 Register Fallstromvergaser 35—40 INAT	2 Register Fallstromvergaser 35—40 INAT
Getriebeübersetzung*						
I. Gang	3,9 (3,98) *	3,9 (3,98)	3,9 (3,98)	3,9 (3,98)	3,9 (3,98)	3,9 (3,98)
II. Gang	2,3 (2,39)	2,3 (2,39)	2,3 (2,39)	2,3 (2,39)	2,3 (2,39)	2,3 (2,39)
III. Gang	1,41 (1,46)	1,41 (1,46)	1,41 (1,46)	1,41 (1,46)	1,41 (1,46)	1,41 (1,46)
IV. Gang	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)
Rückwärtsgang	3,66 (5,47)	3,66 (5,47)	3,66 (5,47)	3,66 (5,47)	3,66 (5,47)	3,66 (5,47)
Hinterachs-Übersetzung	3,92 (3,92)	3,92 (3,92)	4,08 (4,08)	4,08 (4,08)	3,92 (3,92)	3,92 (3,92)
Maße und Gewichte:						
Länge mm	4685	4685	4685	4685	4685	4685
Breite mm	1770	1770	1770	1770	1770	1770
Höhe mm	1440	1440	1440	1440	1440	1440
Radstand mm	2750	2750	2750	2750	2750	2750
Spur vorn mm	1444	1444	1444	1444	1444	1444
hinten mm	1440	1440	1440	1440	1440	1440
Leergewicht ** kg	1360	1360	1310	1310	1335	1360
Zul. Gesamtgewicht kg	1880	1880	1830	1830	1855	1880
Leistungsgewicht** kg/PS	24,8	22,7	13,8	12,5	11,1	10,4

* Angaben für mechanisches Getriebe, in Klammern automatisches Getriebe. **Werksangaben.

und rauher als der 2 Liter — von einem Vierzylinder so großen Hubraums ist keine optimale Laufruhe zu erwarten. Auch die Drehfreudigkeit ist naturgemäß begrenzt; bei der offiziellen Höchstdrehzahl von 6000 U/min sind die mechanischen Geräusche unüberhörbar, und im Interesse der Lebensdauer bleibt man lieber unter als über dieser Grenze.

Verständlich, daß Daimler-Benz sich bemühte, eine besonders leistungsfähige Vierzylinder-Version herauszubringen. Die Weiterverwendung der bisherigen Motorenbaureihe ermöglichte einen akzeptablen Kompromiß — aber nicht mehr.

Typ 200 D/220 D

Bei den auf gleicher Basis gebauten Dieselmotoren tritt dieses „Erreichen der Altersgrenze“ weniger in Erscheinung, denn sie sind in der Drehzahl auf 4350 U/min gedrosselt, und in diesem Bereich machen sich weder die mechanischen Geräusche noch der lange Hub störend bemerkbar. Das Diesel-Verfahren bedingt ein etwas lauterer Verbrennungsgeräusch, aber trotzdem ist es erstaunlich, welche Laufkultur Daimler-Benz diesen Motoren anerkennen hat.

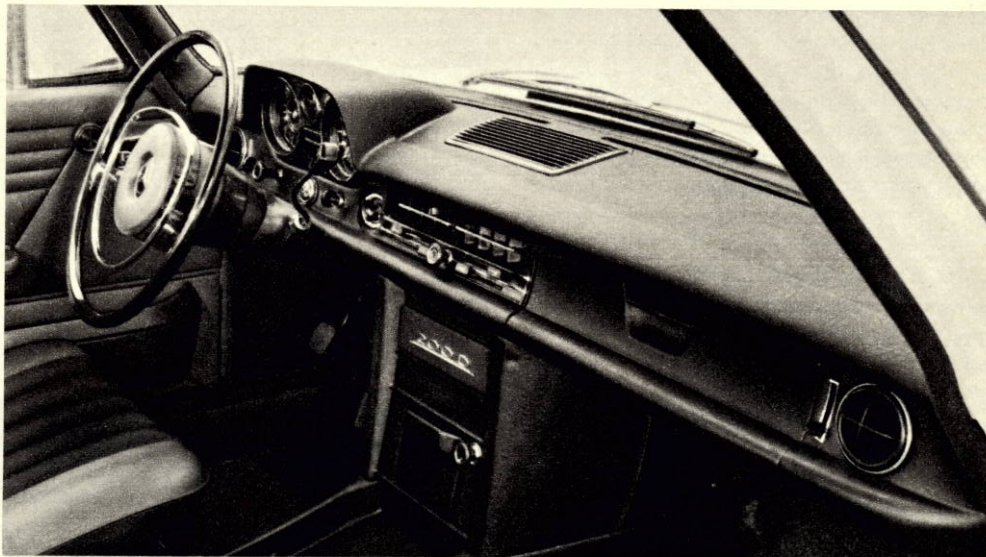
Daß man sich beim Diesel mit Fahrleistungen von VW-Größenordnung begnügen

muß, ist bekannt. Es verdient aber Anerkennung, daß auch der Diesel in einer 2,2 Liter-Version herausgebracht wurde, die Anschluß an die steigenden Fahrleistungsansprüche hält. Selbst mit Automatik läuft der 2,2 Liter Diesel noch etwas über 130 km/h. Wenn schon Diesel, dann würden wir ihn unbedingt vorziehen.

Armaturenbrett und Innenraum wurden nach den Gesichtspunkten der Unfallsicherheit gestaltet. Dabei kam der äußere Eindruck ein wenig zu kurz, die Innenausstattung wirkt sehr nüchtern. Sie ist bei allen 6 Typen gleich. Unten: Die Typen 200, 220 und 230 unterscheiden sich auch äußerlich nicht voneinander.

Typ 230

Im 230 ist der alte, vierfach gelagerte 2,3 Liter-Sechszylinder unverändert eingebaut. Auch der Zenith-Vergaser wurde übernommen. Das ist beim ersten Eindruck ein Nachteil — der 230 wirkt gegenüber den Vierzylindern träger, weil er auf das Gas-



WIR FUHREN DIE NEUE MERCEDES-BAUREIHE

FORTSETZUNG

pedal nicht so leicht reagiert. Trotzdem sind seine Fahrleistungen wesentlich besser, und auch in der Laufruhe ist er den Vierzylindern klar überlegen. Der mit 72,8 mm erheblich geringere Hub erlaubt eine Höchstzahl von 6300 U/min. Da der Motor auch „unten“ elastisch läuft, ist er eine rundum erfreuliche Kraftquelle. Allerdings muß man sich mit einem höheren Verbrauch und einem um gute 1000 Mark höheren Preis abfinden.

Typ 250

Der Spitzentyp der neuen Baureihe ist mit dem stark umkonstruierten Sechszylinder-motor ausgerüstet, der auch im 250 S und — mit 2,8 Liter Hubraum — in den 280-Modellen verwendet wird. Die Endleistung von 130 PS blieb gegenüber dem bisherigen 250 S-Motor unverändert, jedoch stieg das maximale Drehmoment von 19,8 auf 20,3 mkg an und wird nun schon bei 3600 statt 4000 U/min erreicht. Die Umkonstruktion innerhalb des äußerlich gleichen Blocks wäre für diesen Typ nicht notwendig gewesen; sie ergab sich aus der Einführung der 2,8 Liter-Versionen. Auch hier ist es bemerkenswert, welche Mühen Daimler-Benz auf sich nimmt, um aus einer gegebenen Motorenkonstruktion soviel Hubraum und Leistung wie möglich herauszuholen. Die siebenfache Kurbelwellenlagerung und die kleinen Zylinderabstände (ohne durchgehenden Kühlwassermantel) lassen die Verwandtschaft mit dem einstigen 220-Sechszylinder kaum noch erkennen.

Für den neuen Wagen ist dieser weich laufende und leistungsfähige Motor zweifel-

los die beste Kraftquelle. 130 PS sind für fast 1,4 Tonnen nicht zu viel — es gibt billigere Limousinen, die schneller beschleunigen als der 250. Aber dafür bietet er ein Optimum an Fahrsicherheit und Karosseriestabilität. Dem Rezept „Hohe Leistung — geringe Außenabmessungen“ ist Daimler-Benz mit diesem Typ nähergekommen denn je. Mit ca. 180 km/h ist der 250 sehr schnell, und zugleich ist er leise, elastisch und komfortabel. Eine Steigerung wäre allerdings noch möglich: Der 280 SE-Motor müßte gut hineinpassen. Aber davon wird vorläufig noch nicht gesprochen.

Getriebe

Die gesamte Reihe 200/250 erhielt neue Vierganggetriebe mit Sperrsynchrisierung. Die jahrelange Beanstandung der hakenden Schaltung durch Käufer und Tester ist also doch nicht ohne Wirkung geblieben. Dennoch waren wir vom neuen Getriebe zunächst nicht hundertprozentig überzeugt, solange wir — wozu der Hok-

zu häufig hin und her, denn die drei statt der bisherigen zwei Planeten-Zahnradsätze erlaubten eine weitere Abstufung und damit die gleichen Gang-Reichweiten wie beim handgeschalteten Getriebe. Es ist fast paradox, daß der automatische 250 im III. Gang auf 132 km/h kommt, der teurere 250 S (der noch mit der alten Automatik geliefert wird) dagegen nur auf 120 km/h. Da die neue Automatik ebenso wie die bisherige von Hand beeinflusst werden kann, gibt es — abgesehen vom Mehrpreis und dem etwas höheren Verbrauch — kaum noch einen Grund für Mercedes-Käufer, sich mit Kupplung und Schalthebel abzu-plagen.

Lenkung

Auch die Lenkung ist umkonstruiert worden. Zwar ist es nach wie vor eine Kugelumlauf lenkung, aber sie arbeitet mit einem Zahnsegment statt mit einer Lenkmutter. Auffällig beim Fahren ist hauptsächlich die indirektere Übersetzung; es sind nicht we-



PREISE (DM, nach Liste)	Netto- preis	Brutto- preis
200 D	10 990.—	11 990.—
220 D	11 350.—	12 485.—
200	10 450.—	11 495.—
220	10 900.—	11 990.—
230	11 950.—	13 145.—
250	13 300.—	14 630.—
Sonderausstattung		
Autom. Getriebe	1 300.—	1 430.—
Servolenkung	465.—	511.50
Stahlschiebedach		
mechanisch	510.—	561.—
elektrisch	650.—	715.—

Alle Modelle sind ohne Aufpreis wahlweise vorn mit Einzelsitzen oder einer Sitzbank (außer Typ 250) und mit Mittel- oder Lenkradschaltung erhältlich.

kenheimring einläßt — sehr schnell zu schalten versuchten. Dem setzt die Synchronisierung fühlbaren Widerstand entgegen. Aber im Normalbetrieb kommt es ja nicht auf ultrakurze Schaltzeiten an; man bekommt es nach kurzer Zeit heraus, wie man den Schalthebel leicht und ohne störenden Zeitverlust durchziehen kann. Die Gangabstufungen liegen so, daß man auch bei den (niedriger drehenden) Vierzylindern die Gänge weit ausfahren kann. Die Höchstgeschwindigkeit im III. Gang liegt beim 200 und 220 bei 117 km/h, beim 230 und 250 bei 132 km/h.

Auf das neue automatische Getriebe kann hier nur kurz eingegangen werden. Es ist gegenüber der bisherigen Ausführung ein großer Fortschritt, weil die Kraftreserve des Motors besser ausgenutzt wird. Die neue Automatik „bringt“ im unteren Geschwindigkeitsbereich auch ohne Kickdown stets den I. Gang und damit ein besseres Temperament. Trotzdem schaltet sie nicht

niger als 4,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag erforderlich. Der Grund für die Übersetzungsänderung lag zweifellos darin, auch bei den Sechszylindern mit ihrer hohen Vorderachsbelastung eine ausreichend leichtgängige Lenkung zu bekommen. Das ging auf Kosten der Handlichkeit: Man muß in engen Kurven ziemlich viel kurbeln.

Ob man sich dadurch stören läßt, hängt nicht nur von der Gewohnheit, sondern auch von den Fahrbedingungen ab: Auf Straßen mit großem Kurvenradius fährt es sich mit der Normallenkung recht gut, weil sie trotz der indirekten Übersetzung sauber, also ohne lästige Elastizität, anspricht. Beim Rangieren ist es zweifellos angenehm, daß die Lenkung einigermaßen leicht geht.

Mehr Fahrfreude vermittelt natürlich die Servolenkung, bei der nur drei Lenkradumdrehungen erforderlich sind. Mit 465 Mark ist sie relativ preisgünstig. Ehe man

allerdings für Automatik und Servolenkung zusammen 1765 Mark Mehrpreis zahlt, wird man erst einige Male schlucken müssen. Man bekommt dafür ein perfektes Fahren.

Bremsen

Die Bremsanlage entspricht den bisherigen Sechszylinder-Modellen, und sie bewies auf der Targa Florio-Strecke, daß sie in der serienmäßigen Form rennmäßige Beanspruchungen aushält. Zu beanstanden wäre höchstens, daß der zweite Bremskreis nicht auf die Vorderräder wirkt — die dafür notwendigen Vierzylinder-Bremssättel paßten offenbar nicht mehr in die Kalkulation. Das Servogerät ist noch wirksamer als bisher — man braucht eher zuwenig als zuviel Fußkraft.

Neu für Deutschland ist die Fuß-Feststellbremse anstelle der Handbremse. Sie wird — nach amerikanischem Muster — mit dem Fuß getreten und rastet dann von selbst ein. Gelöst wird sie mit einem Handzug am Armaturenbrett. Für das automatische Fah-

ren auf normaler Straße dem Komfort abträglich waren. Wesentlich besser in der Laufruhe waren Gürtel-Spike-Reifen (Continental). Dann wurde auf Dunlop SP umbereift, die in Komfort und Fahreigenschaften einen hervorragenden Eindruck machten. Zweifellos werden auch andere Gürtelreifen, besonders Michelin X AS, gut geeignet sein. (Siehe auch „Reifen für die neuen Mercedes-Typen“, Heft 3.)

Karosserie

Die genaue Beurteilung der Karosseriedetails muß den Testberichten vorbehalten bleiben. Als Neuerung ist die „Sommerbelüftung“ mit direktem Lufteintritt zu verzeichnen. Sie wird an einem Gitter in Armaturenbrettmittelteile reguliert. Die Entlüftung in den Dachpfosten wurde beibehalten, eine spezielle Klimaanlage kann auf Wunsch in die Mittelkonsole eingebaut werden.

Nicht zu verhehlen ist der freudlose Gesamteindruck der neuen Innenausstattung. Die matten gepreßten Kunststoffoberflä-

erkennenswerten Bestreben, alles so funktionell und unfallsicher wie möglich zu machen, wurde offenbar vergessen, daß man sich im Auto auch wohl fühlen möchte. Auf massives Edelh Holz wurde zu Recht verzichtet; aber es gibt zweifellos noch andere Möglichkeiten, Autos von innen freundlich zu gestalten.

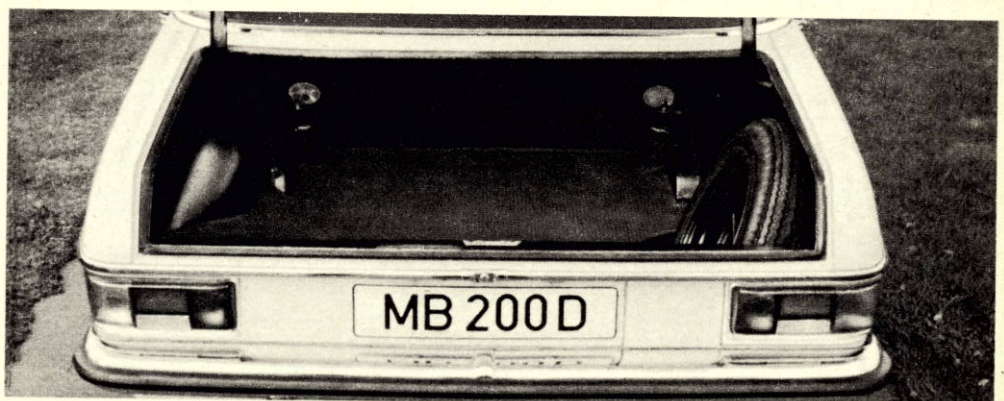
Man sieht hier, wie wenig bei Daimler-Benz an oberflächliche Dinge gedacht wird — jedes Problem wird ingenieurmäßig erforscht und gelöst. Vielleicht sollte man sich neben vielen guten Technikern auch einmal einen guten Innenarchitekten von der TH holen. Die äußere Linienführung liegt ohnehin in den Grundzügen fest — die Variationen zum Thema Mercedes sind stets mehr solide als sensationell. Der Kühler wurde wieder etwas breiter und niedriger, die Gürtellinie liegt erfreulich tief und sorgt für gute Sichtverhältnisse, der Kofferraum ist etwas, aber nicht viel kleiner geworden, die Innenmaße blieben trotz der äußeren „Gesundsschrumpfung“ etwa gleich. Unter dieser Hülle findet man viel erstklassige



ren ist sie ideal, da ja ein Automatik-Auto auch am Berg mit dem Gaspedal gehalten werden kann. Wie sie sich in Verbindung mit dem normalen Getriebe bewährt, wäre noch festzustellen — im Gegensatz zur normalen Handbremse läßt sie sich nur ruckartig lösen, und man muß, um Zurückrollen zu verhindern, im gleichen Moment einkuppeln und Gas geben. Gegenüber der bisherigen ungünstig liegenden Stockhandbremse ist sie eine Verbesserung; besonders für angeschnallte Fahrer.

Reifen

Die neuen Typen sind erstmals auf Gürtelreifen ausgelegt — bisher wurden wegen der auftretenden Vibrationen Gürtelreifen von Daimler-Benz nur mit Einschränkung empfohlen. Wir fuhren in Hockenheim zunächst mit Spike-Reifen konventioneller Bauart, die das bekannte brummende Ablaufgeräusch zeigten und darum beim Fah-



Der Typ 250 hebt sich außen durch eine reichere Chromausstattung und doppelte vordere Stoßstangen von den preisgünstigeren Modellen ab. Der Kofferraum ist etwas kleiner als beim Vorgängertyp, aber trotzdem noch sehr geräumig.

chen erinnern an die nüchterne Abwaschbarkeit von Taxis oder Straßenbahnen, Bodenteppiche gehören nicht zur Serienausstattung, die Farben der Verkleidungs- und Polsterstoffe wirken bläulich. In dem an-

Technik und einige von der Kalkulation diktierte Kompromisse. Im ganzen aber ein Maximum von Fahrsicherheit und Komfort, das schwer zu erreichen und kaum zu übertreffen ist.