

230 C als Vierzylinder
280 C/CE als Sechszylinder

Neu: Ein Coupé von Mercedes

Erster
Fahrbericht



**Genfer Salon:
Alle neuen Autos**

**Der bessere Kauf:
BMW 320 oder
BMW 520?**

**Sondermodelle:
Lohnt der Kauf?**

**extra Männerhobby
Motorrad**

Ein preiswerter Sechszylinder
**Leyland Princess
2200 HLS-Test**

Hohes C

Drei neue Coupé-Modelle von Mercedes.

Von Helmut Eicker

Mehr als bei anderen Automobilmarken wird bei Daimler-Benz die Tradition gepflegt, den zweckorientierten Limousinen-Modellen technisch ähnliche, in Ausstattung und Formgebung jedoch verfeinerte Coupé-Ausführungen zur Seite zu stellen.

Diese Tradition wurde jetzt, rund ein Jahr nach der Präsentation der neuen kleinen Mercedes-Baureihe, fortgeführt. Eine in drei Leistungsstufen (109 PS, 156 PS, 177 PS) lieferbare Coupé-Version der erfolgreichen W 123-Baureihe feiert auf dem Genfer Salon Premiere und vergrößert zu-

gleich die Angebots-Palette auf die beachtliche Breite von zwölf Typen.

Daß mit dem 230 C erstmals auch ein Vierzylinder-Coupé in Serie geht, kann als interessante Neuerung in der reichhaltigen Mercedes-Modellgeschichte gelten: Ohne komfortmindernde Abstriche im Karosseriebereich ist der 230 C ebenso nobel ausgestattet wie die beiden 2,8 Liter-Coupés und damit eine preiswerte Alternative für all jene Coupé-Freunde, die weniger auf hohe Fahrleistungen als auf Gediegenheit und Komfort Wert legen. Zudem liegt der 230 C mit rund 25 000 Mark preislich deutlich unter den Of-

fernten für die sechszylinderigen 280 C und 280 CE, die sich auf knapp 30 000 bzw. 32 000 Mark belaufen.

Karosserie: Qualitätsstück für Individualisten

Es liegt im Wesen nicht nur der Mercedes-Coupé-Philosophie, durch weitgehende Verwendung von Limousinen-Bestandteilen sowohl die Herstel-

Das Armaturenbrett wurde durch Edelholz und einen auf Wunsch lieferbaren Drehzahlmesser aufgewertet.



auto
motor
sport

Test
und
Technik



lungskosten als auch die spätere Instandhaltung in einem günstigen Rahmen zu halten.

Dieses Rezept wurde beim neuen Mercedes-Coupé konsequent angewandt, bei dem Front- und Heckpartie mit den entsprechenden Teilen der Limousine identisch sind. Dennoch mangelt es dem neuen Coupé keineswegs an einem eigenständigen Erscheinungsbild – ein Vorzug, den das Vorgänger-Modell nicht in gleichem Maße aufzuweisen hatte.

Erreicht wird das vorteilhafte Äußere des neuen Coupés durch die mittel-



pfostenlose, voll versenkbare Seitenverglasung, die zusammen mit den stärker geneigten Front- und Heckscheiben den Dachaufsatz leicht und transparent und in einem ausgewogenen Verhältnis zum Wagenkörper erscheinen läßt. Unterstrichen wird dieser Eindruck von Eleganz und Zierrlichkeit durch den gegenüber der Limousine um 85 mm kürzeren Radstand, die ebenfalls um diesen Betrag verkürzte Gesamtlänge und die um 40 mm verringerte Höhe.

Stilistische Unterschiede zur Limousine ergeben sich ferner durch die Stoßstangen, die wieder um die Wagenecken herumgezogen sind sowie durch verchromte Lufteinlaßgitter vor der Windschutzscheibe. Alle drei Coupé-Modelle sind einheitlich mit den Halogen-Rechteckscheinwerfern der 280/280 E-Limousine und mit Serie 70-Reifen ausgerüstet.

Der Innenraum offeriert mit seiner reichhaltigen Qualitäts-Ausstattung ein hohes Maß an Behaglichkeit und geeigneter Atmosphäre. Die breiten Türen bieten bequemen Einstieg zu den großzügig bemessenen Sitzen, deren straffe Polsterung und körpergerechte Formgebung ermüdungsfreies Fahren selbst über große Entfernungen gewährleisten. Beide Vordersitze sind serienmäßig mit einer Höhenverstellung ausgerüstet, so daß zusammen mit der vorbildlichen Längs- und Lehnenverstellung Insassen unterschiedlichster Statur eine optimale Sitzposition finden können.

Unkonventionell wurde die bei Coupés mit niedriger Gürtellinie stets schwierige Anordnung der oberen Gurtbefestigung gelöst: Mit Hilfe eines „Höckers“ ist der Gurt bequem erreichbar, außerdem hält sich der Druck auf die Schulter in Grenzen.

Eine originelle technische Lösung findet sich auch an den beiden Rückenlehnen der Vordersitze: Um einen ungestörten Zugang zum Fond zu ermöglichen, sind sie mit einer Unterdruckverriegelung versehen, die automatisch durch Türkontakte oder von Hand durch Knöpfe an den Lehnen entriegelt werden kann.

Die Fond-Sitzbank hat die Form zweier Einzelsitze, die durch eine große Ablageschale voneinander getrennt sind. Ein dieser Schale angepaßtes, lose mitgeliefertes Kissen ermöglicht die Unterbringung einer dritten Person im Fond. Während Breite und Kopffreiheit hier fast Limousinen-Charakter haben, ist der Knieaum wegen des verkürzten Radstands naturgemäß stark eingengt.

Zur Serienausstattung gehören

- Dreipunktautomatikgurte vorn
- Kopfstützen vorn
- Verbundglasfrontscheibe
- Heizbare Heckscheibe
- Servolenkung
- Fahrer- und Beifahrersitzhöhenverstellung
- Von innen verstellbarer Außenspiegel
- Wischerintervalleichaltung
- Bremskraftverstärker
- Serie 70-Stahlgürtelriemen
- Bremsbelagverschleißanzeige
- Synchronisierter Rückwärtsgegang
- Halogen Fern- und Abblendlicht
- Leuchtwertenregelung
- Nebelleuchten
- Nebelschlußleuchten
- Rückfahrscheinwerfer
- Verschließbarer Tankdeckel
- Verschließbares Handschuhfach
- Verbandskasten

Das Armaturenbrett präsentiert sich in gleicher Funktionalität wie bei der Limousine, doch wurde ihm durch maßvolle Verwendung von edlem Wurzel-Nuß-Furnier an Abdeckungen und an der Mittelkonsole eine besondere Note verliehen. Außerdem wird gegen Aufpreis der von der S-Klasse bekannte Drehzahlmesser mit integrierter Zeituhr geliefert.

Einzig Wünsche, die im Cockpit des Mercedes-Coupés vorerst noch offen bleiben, sind eine leichtgängigere Betätigung des von innen verstellbaren Außenspiegels sowie ein zierlicheres, besser zum eleganten Gesamtbild und zur serienmäßig eingebauten Servolenkung passendes Lenkrad.

Motoren: drei stehen zur Wahl

Daß für die Motorisierung der Coupé-Baureihe die beiden leistungsstärksten Sechszylinder-Triebwerke, nämlich der 156 PS-Vergasermotor und der 177 PS-Einspritzmotor verwendet würden, stand zu erwarten. Überraschend und durchaus reizvoll ist dagegen die Wahl des 2,3 Liter-Vierzylindermotors, dessen Leistung von 109 PS einerseits noch akzeptable Fahrleistungen und andererseits eine gewisse Wirtschaftlichkeit gewährleistet. ▷



Im Fond wird der Sitzkomfort durch einen knappen Knieaum eingeschränkt

Fotos: Bauffert

Fahrbericht

Mercedes-Coupé

Noch stärker steht dieser Aspekt freilich bei einer Variante im Vordergrund, die jedoch nur nach den USA geliefert wird: dort wird das neue Coupé auch mit dem 80 PS starken Fünfzylinder-Dieselmotor zu haben sein.

Daß der 230 C jedoch nicht nur wegen seiner günstigeren Verbrauchswerte und seines deutlich niedrigeren Preises wegen viele Freunde finden wird, liegt am erstaunlich kultivierten Lauf

des Vierzylinders in der Coupé-Karosserie. Die großzügige Verwendung von Dämmstoffen sorgt hier für eine vorteilhafte Absenkung des Geräuschpegels, und auch das Getriebe, dessen Rückwärtsgang synchronisiert ist und dessen sämtliche Zahnräder jetzt geschliffen sind, ist akustisch kaum wahrnehmbar.

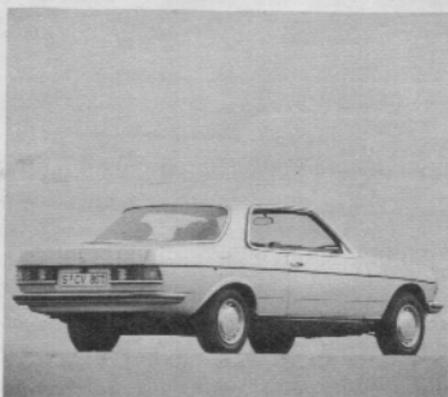
Mehr Antriebskomfort, Drehvermögen und Laufruhe bieten freilich die Zwei-

nockenwellen-Sechszylinder-Motoren im 280 C und 280 CE, zumal sie durch eine längere Hinterachsübersetzung (3,54 statt 3,69) im Drehzahlniveau etwas niedriger liegen als der 230 C.

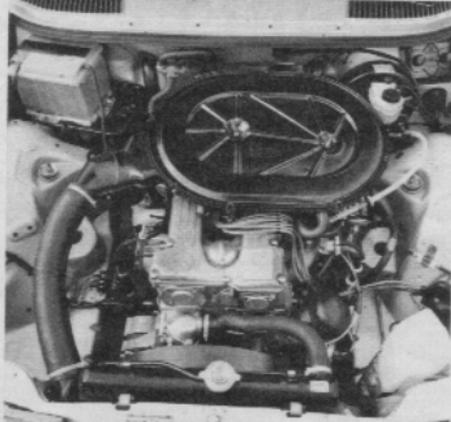
Daß die Coupés trotz gleicher Leistungsangaben geringfügig bessere Fahrleistungen als die Limousinen erzielen, liegt an der kleineren Querschnittsfläche und der besseren Aerodynamik der Karosserie. Aber noch



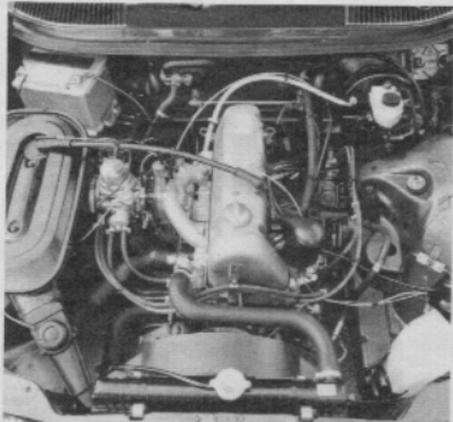
Coupé-Merkmale: Neue Dachpartie, kürzerer Radstand ...



... pfostenlose, voll versenkbare Seitenfenster



Sechszylindermotor: in Vergaser- und Einspritzausführung



Vierzylinder: Gemischversorgung durch Flachstromvergaser

Fahrbericht

Mercedes-Coupé

ein anderer Faktor ist hierfür maßgebend: nachdem sich die Benzin-Qualität seit der Bleireduzierung stabilisiert hat, nutzen die Untertürkheimer Motorenbauer verstärkt die oberen Toleranzbereiche im Leistungsspektrum aus, was einer Annäherung an die früheren Motor-Daten gleichkommt.

Leistungsorientierte Fahrer werden natürlich im 280 CE ihr Coupé sehen und mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h aus dem Stand in weniger als 10 Sekunden und mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h sicher auch zufrieden sein.

Wie bei den Limousinen wird dem unterschiedlichen Benzinkonsum auch bei den Coupés durch zwei Tankgrößen Rechnung getragen: Während der aufprallsicher über der Hinterachse angeordnete Tank beim 230 C 65 Liter faßt, weisen die beiden Sechszylinder voluminöse 80 Liter-Behälter auf.

Fahrwerk: weiter verbessert

Sieht man vom kürzeren Radstand einmal ab, so weisen die neuen Coupés die gleiche Fahrwerkskonstruktion auf wie die Limousinen. Am weitgehend neutralen Kurvenverhalten mit leichter Neigung zum Untersteuern hat sich dann auch ebensowenig geändert wie an dem guten Federungs-Komfort, den die kleinen Mercedes-Modelle bieten. Hervorzuheben ist, daß beim Coupé trotz rahmenloser Seitenfenster keinerlei störende Windgeräusche auftreten, durch die das hervorragende Komfortbild getrübt würde.

Zum ausgeprägten Komforteindruck tragen nicht zuletzt der wirkungsvolle Bremsnickausgleich sowie die präzise Servolenkung bei, die im Gegensatz zu den Limousinen bei den Coupés serienmäßig eingebaut wird.

Eine Fahrwerksänderung, die auch bei den Limousinen eingeführt wird, betrifft die Lenkübersetzung und die Hinterachs-Geometrie. Die Lenkung ist etwas indirekter übersetzt (16:1 statt 14:1) und die Hinterachse weist geringfügig andere Werte für Sturz und Vorspur auf. Mit diesen Maßnahmen

Technische Daten und Meßwerte¹⁾

MOTOR	230 C	280 C	280 CE
Anzahl der Zylinder	4	6	6
Bohrung x Hub	mm 93,75 x 83,6	86 x 78,8	86 x 78,8
Hubraum	cm ³ 2307	2748	2748
Verdichtungsverhältnis	9,0 : 1	8,7 : 1	8,7 : 1
Leistung	PS bei 1/min 109/4800 kW bei 1/min 80/4800	156/5500 115/5500	177/6000 130/6000
Spezifische Leistung	PS/L 47,2 kW/L 34,8	58,8 41,8	64,5 47,4
Max. Drehmoment	mkg bei 1/min 18,9/3000 Nm bei 1/min 185/3000	22,7/4000 223/4000	23,8/4500 234/4500
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nennrehzahl m/s bei 1/min	13,4/4800	14,5/5500	15,8/6000
Nockenwelle	1 ohc	2 ohc	2 ohc
Gemischaubereitung	Stromberg-Flachstrom-Vergaser 175 CD	Doppel-Register-Fallstrom-Vergaser Solex 4 A 1	Mech. Benzineinspritzung mit Luftmengemesung Bosch-K-Jatronie
Batterie	V/Ah 12/55	12/55	12/55
KRAFTÜBERTRAGUNG	Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe (auf Wunsch automatisches Getriebe), Übersetzungen:		
I. Gang	3,9	3,9	3,9
II. Gang	2,3	2,3	2,3
III. Gang	1,41	1,41	1,41
IV. Gang	1,0	1,0	1,0
Rückwärtsgang	3,66	3,66	3,66
Achsantrieb	3,69	3,54	3,54
Leergewicht	kg 1375	1445	1450
Zulässiges Gesamtgewicht	kg 1895	1965	1970
Beschleunigung 0-100 km/h	s 13,7	10,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h 170	190	200
Preis	DM 25 063,80	29 847,90	31 834,80
FAHRWERK			
Selbsttragende Karosserie, Einzelradaufhängung vorn an Doppel-Querlenkern, hinten an Schräglenkern, vorn und hinten Schraubenfedern mit Gummi-Zusatzfedern und Stabilisatoren, auf Wunsch Niveauregulierung, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte Kugelumlaufkennung, hydraulisches Zweikreis-Bremsystem mit Unterdruckverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Bremsbelag-			
Verschleißanzeige für Vorderräder, Fußfeststellbremse auf Hinterräder wirkend, Stahlgürtelreifen 195/70 HR 14 (für 230 C wahlweise 195/70 SR 14).			
ABMESSUNGEN			
Radstand 2710 mm, Spur 1488/1446 mm, Außenmaße 4640 x 1786 x 1395 mm.			
WARTUNG			
Inspektion alle 15 000 km Ölwechsel alle 7 500 km			

¹⁾ Werksangaben

wurde ein weniger sensibles Geradeauslaufverhalten erzielt, ohne deshalb spürbare Abstriche an der Lenkpräzision zu verzeichnen wären.

In der Praxis wirken sich diese Maßnahmen insofern vorteilhaft für den Fahrer aus, als kleine ungewollte Lenkradausschläge nicht gleich zu deutlichen Kursänderungen führen. Außerdem macht die neue Auslegung

das Fahrwerk unabhängiger von Reifeneigenschaften.

Nach den ersten Fahrindrücken bleibt festzustellen, daß hier ein eigenständiges Automobil für solche Interessenten entstanden ist, die bei allem Anspruch auf Qualität optische Individualität nicht missen wollen.



Das neue Mercedes-Coupé. Perfektion von ihrer schönsten Seite.

Das neue Mercedes-Coupé verbindet in zeitlos eleganter Form sportliche Exklusivität mit der Mercedes-Benz Perfektion. Es erfüllt die Ansprüche, die hochwertige Technik allein nicht erfüllen kann: die Ansprüche des individuellen Geschmacks.

Das Format einer Form.

Die Form des Mercedes-Coupés hat das Format für viele Jahre. Klare Linien bestimmen ihr Gesicht. Ausgewogenheit der Proportionen führt zu sportlich exduvierter Eleganz, die funktionsbetont ist.

Ästhetik als Funktion.

Die Keilform des Wagens bringt hervorragende Aerodynamik und unterstreicht optisch die Vitalität. Breitbandscheinwerfer betonen das dynamische Gesicht der Front. Und geben dem Fahrer durch integrierte Nebellampen und Halogen-Ausstattung optimale Sicht. Die voll versenkbaren Seitenscheiben vermitteln im Sommer das Gefühl des offenenfahrens, ohne jedoch die Sicherheitskompromisse reiner Sportwagen zu machen.

Denn hinter dem eleganten Äußeren des Coupés verbirgt sich die Mercedes-Benz Sicherheitszelle. Zur Funktion der Ästhetik gehört auch die für Mercedes-Benz typische Verarbeitungsqualität. Sie

garantiert, daß die Zeit keine Spuren hinterläßt.

Kultur eines Raumes.

Der Innenraum ist mehr als nur ein Angebot an Platz: eine Antwort des Perfektionskonzeptes von Mercedes-Benz auf den Anspruch der Exklusivität.

Denn die neuesten Erkenntnisse wissenschaftlich erforschter Zusammenhänge beim Fahren haben den Innenraum mitgestaltet: Bedienungs- und Konditionssicherheit, aktive und passive Sicherheitsmerkmale verbinden sich in der Ausgestaltung des Innenraumes mit außerordentlicher Ästhetik.

So ist nicht nur Übereinstimmung mit dem Geschmack dessen erzielt, der individuell fahren möchte. Sondern auch die Übereinstimmung menschlicher und technischer Reaktionen. Ein Höchstmaß an Fahrkultur ist das Ergebnis.

Überlegene Technik.

Die Feinabstimmung aller Komponenten hat im Urteil der internationalen Fachwelt die Grenzen der Perfektion erreicht. Zu dieser Perfektion gehört der Lenkrollradius Null der Vorderachse, der selbst in extremen Situationen für Zielgenauigkeit sorgt. Konstruktive Maßnahmen, die

Bremsnicken und Kurvenneigung weitgehend verhindern. Optimierte Techniken bei der Geräusch- und Schwingungsdämpfung, um nur einige Beispiele zu nennen.

Drei Temperamente.

Bei gleicher Technik und Ausstattung stehen drei Triebwerk-Varianten zur Verfügung. Im 280 CE der 6-Zylinder-Einspritzmotor mit 2 obenliegenden Nockenwellen. Seine 177 PS (130 kW) erreichen die Leistungswerte reiner Sportwagen. Nahezu ebenbürtig erweist sich das 6-Zylinder-Vergaser-Triebwerk mit 156 PS (115 kW) im 280 C. Im 230 C sorgt der 4-Zylinder-Vergaser-Motor mit 109 PS (80 kW), der sich durch Robustheit, Sparsamkeit und hohe Elastizität auszeichnet, für ausgewogene Fahrkultur.

Diese Temperamente vermitteln auf individuelle Art das schönere Fahren. In einem Auto, das wie jeder Mercedes-Benz eine perfekte Synthese aus Motorleistung, Fahrverhalten, Fahrersicherheit und Fahrkomfort darstellt. Und in dem sich diese Perfektion von ihrer schönsten Seite zeigt.



Die Sicherheit, besser zu fahren.

Mercedes-Benz. Ihr guter Stern auf allen Straßen.

