

Warum der erste moderne Mercedes eine Legende ist

(Quelle: auto motor und sport online Newsletter 08.01.2020

<https://www.auto-motor-und-sport.de/oldtimer/kaufberatung-mercedes-strich-acht-8-200-280-w114-w115/>)

Der schlicht gezeichnete Mittelklasse-Mercedes W114/W115 kommt in einem unruhigen Jahr auf die Straßen: Dort protestieren 1968 Studenten und Bürgerrechtler. Die Gesellschaft verändert sich, und auch für Mercedes ist das neue Modell ein großer Schritt.

Der /8 ist das erste Modell, von dem [Mercedes](#) mehr als eine Million Stück baut. In acht Jahren produziert die Firma von einem Modell mehr Autos als in den Jahren davor. Statt einer Einheitskarosserie für Mittel- und Oberklasse, wie es bei Ponton und Heckflosse noch üblich war, gibt es nun eine, eigene kompaktere Karosserie für den nach seinem Erscheinungsjahr 1968 so bezeichneten /8.

Wie kam es zu W114, W115 und 240D 3.0?



Daimler

Gut sortiert: 200D, 220D, 240D und 240D 3.0.

Anfangs war sogar geplant, die Modelle noch stärker zu unterscheiden: Zu den zwei Kürzeln – W114 und W115 – kommt es, weil Mercedes erst spät beschließt, dass Vier- und Sechszylinder die gleiche Karosserie bekommen. Eine glückliche Entscheidung, die dem /8 im Lauf der Zeit zu einer unglaublichen Vielfalt verhilft, später jedoch bei der Modellbezeichnung bis heute verwirren kann. Darum also nochmal: 115 steht für die Vier- und Fünfzylinder, 114 bezeichnet die Sechszylinder. Die bekommen übrigens, soviel Dünkel muss ein, anfangs Doppelstoßstangen. Als später der Fünfzylinder-Diesel mit drei Litern Hubraum kommt, greift Mercedes zu einem Namenstrick: Das neue Auto heißt 240D 3.0. Ein 300D hätte hierarchisch über dem besser ausgestatteten 280E gestanden.

Wie war das mit der „Diagonal-Pendelachse“?



Daimler

Karosserie, Fahrwerk, Formensprache: alles neu beim /8.

Doch zunächst wird das neue Auto in Heft 8/1968 vorgestellt. Daimler-Benz habe „sich eine neue Radaufhängung geleistet, die nicht nur in der Fertigung, sondern auch in der Entwicklung sehr teuer war. Man sieht diese Radaufhängung nur, wenn man sich unter das Auto legt. Trotzdem wurde sie anderen Möglichkeiten, das Auto aufzuwerten, vorgezogen.“ Tatsächlich hat der neue „kleine Mercedes“ – der kompaktere 190E (W 201) erscheint 14 Jahre später – eine modernere Hinterachse als die größere und teurere Baureihe W108. Die Bezeichnung „S-Klasse“ gibt es noch nicht, wohl aber die Kürzel „S“ und „SE“ am Heck. Die neue Achse ist eine Schräglenkerachse, wie sie auch BMW bis 1994 im 7er E32 verwendet. Andere Konkurrenten fahren sogar bis 1998 noch mit Starrachsen herum. Weil Daimler den Fortschritt gegenüber dem größeren und teureren Modell nicht so arg herausstellen möchte, heißt die neue Achse „Diagonal-Pendelachse“ – eine kreative Art von schwäbischem Understatement.

Kritik an Preßpappe-Look und Taxi-Oberflächen



Daimler

auto motor und sport meckert anfangs etwas am wenig gemütlichen Interieur herum. Mercedes-Benz gönnt dem Innenraum zwei Upgrades. Hier das Interieur eines 200D der zweiten Serie.

„Muß aber mit einer neuen Radaufhängung unbedingt ein so spartanischer Preßpappe-Look verbunden sein, wie er dieses Auto auszeichnet?“, fragt auto motor und sport rhetorisch und begründete den Eindruck mit Oberflächen, die „stark an die hygienische Abwaschbarkeit von Taxis und Linienomnibussen“ erinnert. Zwei Mal wertet Mercedes das Interieur auf: Zur IAA 1969 und zur Modellpflege 1973 bekommt der /8 innen feinere Stoffe und mehr Farben außen. Im Vergleich zu heute scheint die Welt der Mittelklasse damals noch bunter: Ahorn gelb und Kaledoniengrün gehören ganz selbstverständlich zum Straßenbild.

Wie wurde der /8 im Test bewertet?



Daimler

Die neue Schräglenker-Hinterachse bringt ein sportliches Fahrverhalten und guten Komfort.

Die Redaktion lobt im Test die neue Hinterachse: „Für sichere Fahreigenschaften bietet die neue Aufhängung alle Voraussetzungen“, schreibt AUTO MOTO RUND SPORT in Heft 8/1968 und bescheinigt ihm einen guten Komfort sowie sichere Fahreigenschaften: „Der neue Mercedes ist wie seine Vorgänger ein komfortables Auto“, das im Kurven-Grenzbereich leicht kontrollierbar bleibt und sogar Bremsen in der Kurve verzeiht. Das Fahrverhalten sei eher sportlich mit leichter Tendenz zum Übersteuern ausgelegt, erklären die Tester. Doch zunächst nähert sich der /8 dem Grenzbereich mit leichtem Schieben über seine an Doppel-Querlenkern aufgehängte Vorderachse.

Ein 230 Dauertestwagen kehrte mit 60.000 Kilometern auf der Uhr „ohne spürbare Abnutzungserscheinungen ins Werk zurück“, schreibt Manfred Jantke in auto motor und sport 2/1971. Er lobt die „Stabilität und Solidität der Ausführung“, die Zuverlässigkeit des Autos und die Wirtschaftlichkeit des Sechszylinders. Schlechte Noten bekam die etwas ältliche Konstruktion mit paarweiser Zylinderanordnung für ihren rauen Lauf und das laute Geräusch. Leistung und Verbrauch (15,8) Liter gingen damals in Ordnung.

Diesel mit Käfer-Fahrleistungen

Während Karosserie und Fahrwerk völlig neu konstruiert sind, übernimmt Mercedes die Vier- und Sechszylinder-Benzinmotoren zunächst von den Vorgängern. Der Vierzylinder 220 und der Sechszylinder 230 bekommen Kritik wegen ihres rauen Laufs und des deutlichen Geräuschs. Auch sind die Motoren mit Testverbräuchen zwischen 14 und 18 Litern nicht wirklich sparsam. Mit dem Sprit geizten dafür die Diesel 200D und 220D – allerdings auch mit Temperament. Das liegt auf dem Niveau eines VW Käfer. Der Lohn dafür sind niedrige Betriebskosten und eine legendäre Haltbarkeit: Ein griechisches Taxi soll 4,6 Millionen Kilometer gefahren sein.

Sportlimousine mit Sechszylinder



Daimler

Ein schöner Motor: Der M110-Sechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen.

Fragen nach dem Temperament beantwortet der neue Doppelnockenwellen-Sechszylinder M110 ab Frühjahr 1972 mit entschlossener Drehfreude. Der sauber konstruierte Motor des neuen Topmodells 280E taugt mit 185 PS zum Sportwagen jagen: Er läuft 200 Sachen, als ein Käfer nur mit Mühe 130 km/h erreicht. Erst 1991 geht der M110 in Rente, motorisiert R/C107, W116, W123, W126 und zuletzt das G-Modell.

Wie vielfältig war der /8?



Daimler

Miesen baute Krankenwagen auf Basis des langen /8-Fahrgestells.

Mit der Zeit sind auch mehr Extras lieferbar. Leicht lässt sich der Gegenwert eines neuen VW Käfer in Sonderausstattungen investieren. Zu den kostspieligsten Ausstattungen zählen Autotelefon, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Leichtmetallräder, Servolenkung (je nach Modell) und Velourspolster. Wer will, kann sogar einen zum Auto passenden Koffersatz kaufen. Die Bandbreite an Motoren und möglichen Ausstattungen verhalf dem /8 zu einer Variantenvielfalt, die vom braven Taxi bis zum feinen Coupé mit Sechszylinder reicht. Neben Limousine und Coupé gab es eine Langversion mit drei Sitzreihen, Basismodelle für Krankenwagen und Bestattungsfahrzeuge sowie in Argentinien sogar einen Pickup im offiziellen Nutzfahrzeug-Programm von Mercedes-Benz.

Was kostet heute ein Mercedes-Benz /8?

Die Marktbeobachter von Classic Analytics sortieren die Preise für gut erhaltene /8 grob zwischen 9.000 und 24.000 Euro ein. Ein 240D der zweiten Serie liegt zwischen 9.300 und 12.500 Euro und ist damit etwas günstiger als ein 230.4 Benziner, dessen Wert zwischen 9.900 und 13.500 Euro liegt – je nach Historie, Farbe und Ausstattung. Modelle der ersten Serie (Ausstellfenster, glatte Rückleuchten) sind etwas beliebter und kosten darum mehr Geld; ein früher 200 ist etwas mehr wert als ein später 230.4. Beim Fahren macht jedoch der drehmomentstarke Zweitserien-Vierzylinder mehr Freude. Wer einen 280E möchte, sollte zwischen 15.000 und 20.000 Euro anlegen. Das Coupé kostet etwa 20 Prozent mehr.



[Kaufberatung](#)

[Kaufberatung Mercedes /8 200-280 E \(W114/W115\) Stärken und Schwächen des Mittelklasse-Mercedes mehr lesen](#) (die Kaufberatung folgt im Anschluss)

Modellpflege und Meilensteine beim Mercedes-Benz /8

9./10. Januar 1968: Presse-Fahrvorstellung

November 1968: Pressevorstellung der Coupés auf dem Hockenheimring

Dezember 1968: Achtsitzer-Limousine mit 650 mm längerem Radstand und drei Sitzreihen, als 220D und 230 lieferbar.

März 1969: Coupé-Premiere auf dem Genfer Autosalon.

IAA 1969: Die Limousinen bekommen ein aufgewertetes Interieur.

Februar 1971: Taxi nun in hellelfenbein 623 statt schwarz 040 lackiert.

April 1972: Neuer Doppelnockenwellen-Reihensechszylinder M110 mit Vergaser (160 PS) und Einspritzung (185 PS) in Limousine und Coupé (280, 280E, 280 C, 280 CE). 250 nun mit 2,8-Liter-Motor und 130 PS.

Mai 1972: Neue Inneneinrichtung und Farben (Ahorngelb, Gelb, Grün, Signalrot). Frontscheibe aus Verbundglas.

September 1973: Modellpflege mit flacherem und breiterem Kühlergrill, von innen verstellbaren und größeren Außenspiegeln sowie Heckleuchten mit geriffelter Oberfläche. Entfall der ausstellbaren Seitenfenster in den Vordertüren und der vorderen Doppelstoßstange bei den Sechszylindern. Neuer Vierzylinder 230.4 mit 110 PS ersetzt 220-Vierzylinder. Neuer Vierzylinder-Diesel 240D (OM 616)

Juli 1974: Fünfzylinder-Diesel 240D 3.0 (OM 617) mit 80 PS

Januar 1976: Präsentation des Nachfolgemodells W123.

Juni bis September 1976: Produktionsende für die Coupés und die Typen 250 bis 280E.

Dezember 1976: Die Produktion endet nach 1,9 Millionen gebauten W114/115.

Buchtipps: [Michael Rohde, Mercedes-Benz /8 Mercedes für Millionen](#), Motorbuch Verlag Stuttgart, 39,90 Euro.

Michael Rohde schreibt kenntnisreich und mit lesenswertem Witz über den Mercedes-Benz /8. Der Buchklassiker zum Thema erschien zuerst 1996 und wurde nun neu aufgelegt. Rohde hat das Buch aktualisiert, neue Fotos sind drin und eine hilfreiche Kaufberatung.

Fazit

Auf den ersten Blick unscheinbar, ist der /8 bei näherem Hinsehen ein besonderes Auto: Das schlichte Design steht für den Stil der 60er-Jahre und wirkt zeitlos. Karosserie und Fahrwerk sind völlig neu und sehr durchdacht konstruiert. Mit dem Doppelnockenwellen-Sechszylinder wird der /8 zur Sportlimousine, als Diesel war er das Taxi der 70er-Jahre. Eine Vierzylinder-Limousine war der Traum des Bürgertums, ein Coupé das Fahrzeug der besseren Gesellschaft. Dazu kommen Sonderaufbauten für Feuerwehr, Bestatter und als Krankenwagen – der /8 bietet ungeahnte Vielfalt. Locker ließ sich der Gegenwert eines neuen VW Käfer in Extras investieren. Historisch sind W 114 und W115 ein Meilenstein, weil sich Mercedes von der Einheitskarosserie verabschiedete und zum ersten Mal mehr als eine Million von einem Modell baute.

Stärken und Schwächen des Mittelklasse-Mercedes

Der Mercedes Strich-Acht verdient eine genaue Betrachtung. Denn robuster Technik steht eine gewisse Rostanfälligkeit gegenüber. Gemein: Die Karosserie rostet vor allem im Verborgenen, nur Kenner enttarnen Blender. Wir helfen Ihnen dabei.

Der /8 („Stricht-Acht“) ist die erste Baureihe, von der [Mercedes](#) mehr als eine Million Exemplare verkauft hat. Die am 9. und 10. Januar 1968 vorgestellte Mittelklasse-Baureihe beerbte die [Heckflosse \(W110\)](#) und machte Schluss mit der Einheitskarosserie die für kleine und große Baureihe der Heckflosse. Dabei sollten zumindest Vier- und Sechszylinder stärker unterschieden werden: Das geschah nicht, was blieb sind die unterschiedlichen Baureihen Kürzel: W114 heißen die Sechszylinder und damit auch alle Coupé, die zeitlebens schlichter ausgestatteten Vierzylinder und der Fünfzylinder Diesel (240D 3.0) heißen W 115.

Strich-Acht mit neuer Diagonal-Pendelachse

Bekannt ist die 1968 eingeführte Baureihe unter ihrem Spitznamen, der sich aus dem Erscheinungsjahr ableitet: Strich-Acht. In manchen Punkten ist der modern konstruierte Wagen sogar der teureren [S-Klasse \(W108\)](#) überlegen: Während die teuren Modelle mit dem „S“ am Heck die Hinterräder noch an einer Pendelachse führen, hat Mercedes für den Strich-Acht eine Schräglenker-Hinterachse konstruiert. Die nennt man dann ganz diplomatisch „Diagonal-Pendelachse“, um die größere Baureihe nicht ins technische Abseits zu stellen.



[Fahrberichte](#)

[6 Generationen Mercedes E-Klasse im Fahrbericht 50 Jahre Mercedes-Mittelklasse im Vergleich mehr lesen](#)

Markenkern: sicher und komfortabel

In auto motor und sport 4/1968 steht über die Typen 200 und 250: „Der nasse und vereiste Hockenheimring bestätigte die auf der Targa-Florio-Strecke gemachten Erfahrungen: Die Fahrstabilität ist mit der neuen Achse wesentlich verbessert worden“. Die Vorderräder führen doppelte Querlenker. Beide Achsen sind über Fahrschemel mit weichen Gummilagern an die Karosserie angebunden, das sorgt für ein leises und komfortables Fahren. Sicher ist der Strich-8, weil er an allen vier Rädern Scheibenbremsen hat und bei 26 Unfallversuchen beweisen muss, dass er seine Insassen schützen kann. Die Anforderungen der US-Norm – mit 30 Meilen pro Stunde und 100 Prozent Überdeckung gegen die Wand – übertrifft er laut Mercedes.

Motoren von 55 bis 185 PS

Ein Grund für den Erfolg des Strich-Acht ist seine Vielfalt: Die mag heute bescheiden anmuten, doch Limousine, Coupé und Versionen mit verlängertem Radstand ergeben schon drei Karosserievarianten – Kombis und SUV gab es damals bei Mercedes-Benz noch nicht. Dazu kommt eine enorme Bandbreite an Motoren, mit denen sich der Charakter der Limousine von beschaulich bis zur Raserei steigern lässt: Dieselt der 200D noch mit gemüthlichen 55 PS vor sich hin, erreicht der [280E](#) schon 200 km/h. Wer heute einen /8 kaufen möchte, unterliegt vielleicht nicht mehr den ökonomischen Zwängen der Erstkäufer, die sich häufig „ihren Mercedes“ vom hart Ersparten gönnten und bar bezahlten. Theoretisch erweitert das die Auswahl – immerhin 1,9 Millionen wurden gebaut – wären da nicht der Rost und sonstige Kalamitäten, die den Bestand reduziert haben. Doch es sind genügend übrige geblieben: Der Strich-Acht zählt zu den häufigsten und beliebtesten Oldtimern.

Karosserie-Check

Wie sein Vorgänger, die Heckflosse, ist auch der Strichacht leider kein Rostverächter. Exemplare bis August 1971 und solche der zweiten Serie ab August 1973 gelten als besonders gefährdet. Grundsätzlich: Wenn der Strichacht schon äußerlich stark vom Rost gezeichnet ist, an den Wagenheberaufnahmen, den Kotflügel-Schraubkanten, den Türböden und den hinteren Radläufen – Finger weg. Denn im Verborgenen wütet es dann noch schlimmer. Also Fußmatten hoch, Längsträger und Innenschweller prüfen. Den Strichacht-Test machen: Ein Glas Wasser in die Lüftungsschlitze vorn gießen, es muss durchlaufen. Ein weiterer Tipp: Rückbank ausbauen, um die Hinterachsaufnahme zu prüfen.

Technik-Check

Die Motoren der Strichacht-Benziner, und nur um die geht es in dieser Kaufberatung, sind robuste Dauerläufer - ob Vier- oder Sechszylinder. Nur der langhubige Vierzylindertyp M 115 im 220 ist in der Szene nicht ganz so beliebt, er neigt zu höherem Ölverbrauch. Der nur vierfach gelagerte Sechszylinder M 180 im Typ 230 missfällt durch seinen hohen Benzinverbrauch, da ist der M 114 im 250 insgesamt harmonischer. Beide Motoren werden im Strichacht über zwei Register-Vergaser Zenith 35/40 INAT mit Gemisch versorgt, deren Synchronisierung nicht einfach ist. Auch die Stromberg-Flachstromvergaser der Vierzylinder haben ihre Tücken. Die Automatikgetriebe mit Flüssigkeitskupplung machen im Alter manchmal Probleme.

Preise

Die Preise für einen Mercedes Strichacht beginnen bei knapp 4.000 Euro für mäßige Exemplare und reichen bis etwa 12.000 Euro für gut erhaltene Limousinen. Die Coupés liegen deutlich darüber - perfekte Exemplare knacken die 20.000 Euro-Marke.

Bei Einführung 1968 (Mercedes-Benz 230)

13.150 Mark

Bei Produktionsende 1976 (Mercedes-Benz 230.6)

19.270 Mark

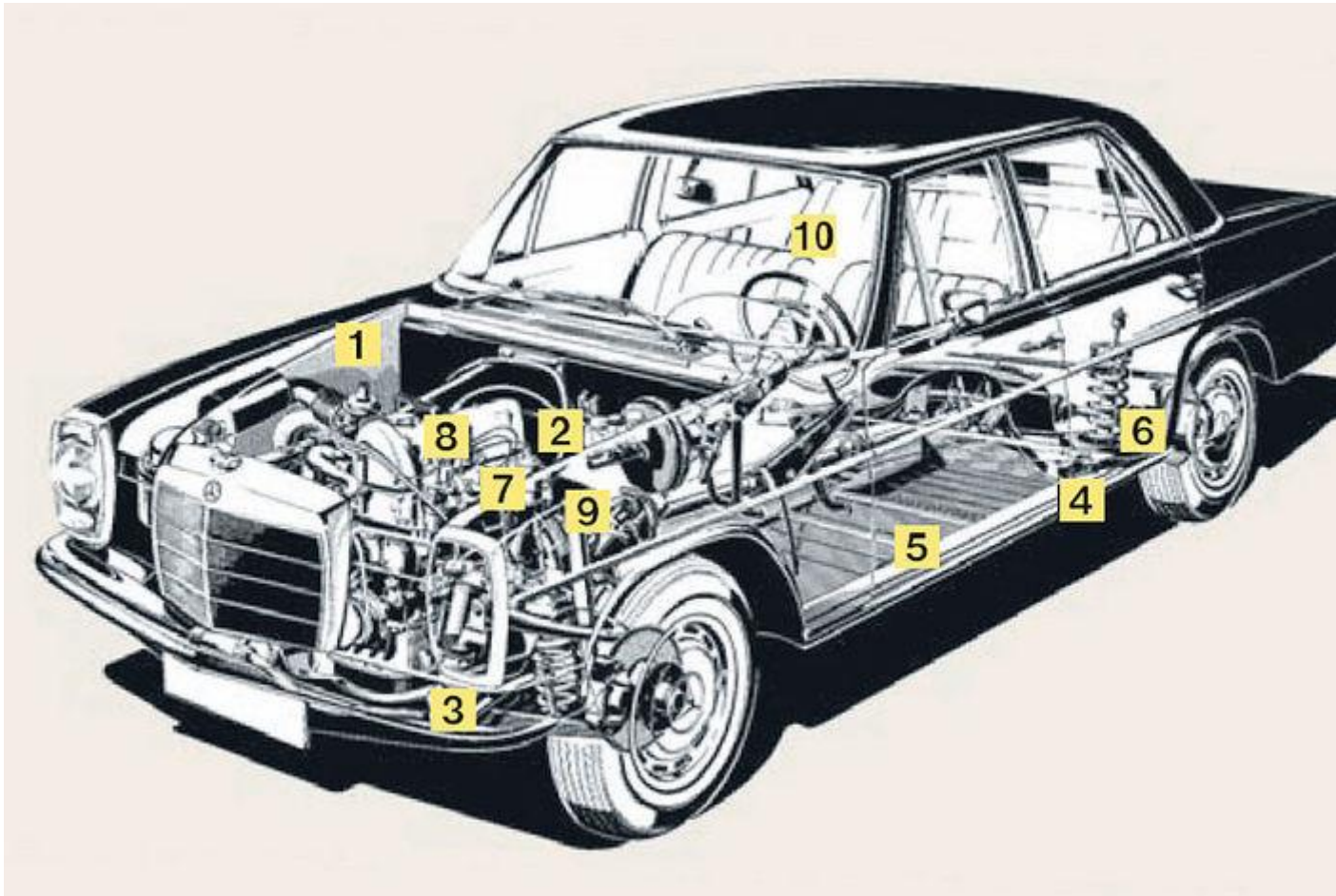
Ersatzteile

Wie immer bei Mercedes-Benz kein Problem. Heute bestellt, morgen geliefert. Das gilt für alle Technikteile, für die meisten Karosserieteile und Reparaturbleche und für viele Ausstattungsparts. Manche Interieurteile können aber auch vergriffen sein, weil die Vielfalt

der Stoff - und Materialvarianten jede vernünftige Lagerhaltung übersteigt. An Strichacht-Schlachtfahrzeugen mangelt es nicht - jede Vollrestaurierung will wohl überlegt sein.

Schwachpunkte

1. Kotflügel vorn, Stehbleche
2. Wasserkasten, Spritzwand
3. Längsträger vorn, Bodenbleche
4. Schweller, Wagenheberaufnahmen
5. Türböden, Radläufe hinten
6. Hinterachsaufnahme
7. Ölverbrauch, Ölundichtigkeit
8. Zenith/Stromberg-Vergaser
9. Automatikgetriebe (Fliehkraftkupplung)
10. Polsterstoffe beschädigt, verblichen



Wertungen

Alltagstauglichkeit
Ersatzteillage
Reparaturfreundlichkeit
Unterhaltskosten
Verfügbarkeit
Nachfrage

Fazit

Größter Schwachpunkt des Mercedes /8 ist seine Rostanfälligkeit, seine Stärke die robuste Technik und sorgfältige Konstruktion. Vorsicht, denn es sind auch Blender im Angebot, manchmal machen Details wie Spaltmaße und korrekt gesetzte Sicken den Unterschied zwischen einem guten und schlechten Auto aus. Eine Komplettrestaurierung lohnt sich häufig nicht, ältere Reparaturen kommen häufig vor und sind nicht immer sorgfältig ausgeführt. Wer einen kauft, erwirbt einen Klassiker, der sich beim Fahren überraschend modern anfühlt.

6 Generationen Mercedes E-Klasse im Fahrbericht

50 Jahre Mercedes-Mittelklasse im Vergleich

Die Mittelklasse von Mercedes war immer schon so was wie der Kern der Marke. Wir konnten sechs Modelle aus 50 Jahren Probe fahren und vergleichen: Vom Oldtimer Mercedes 170 DS (W191) über Ponton (W 120), Heckflosse (W110), Strichacht (W114), W123 zum Youngtimer W124.

Zeitreisen gibt es bislang nur in der Fiktion. Aber zum Glück muss man nicht in alte Zeiten reisen, um sie erfahren zu können. Das Mercedes-Museum hat seine Zeitmaschine für uns angeworfen, sechs bestes erhaltene Mittelklasse-Schätzchen aus der Garage geholt und uns die Schlüssel gegeben.

Die Mercedes 170 DS Limousine (W191) begründet die Mittelklasse-Tradition

Erste Station unserer Zeitreise: 1953. Beeindruckt schleiche ich um den [Mercedes](#) W191 herum. Die Mercedes 170 DS Limousine könnte meinem Kindheitsbild eines Oldtimer entsprungen sein: Mit ausgestellten Kotflügeln, steil ansteigendem Chrom-Kühlergrill auf dem der Mercedes-Stern thront. Dahinter breitet sich die lange Haube aus, die bis zu den Selbstmördertüren reicht.

Ich steige ein und sinke gefühlt einen halben Meter tief in den Fahrersitz. Das Auge schweift vorbei am Dreispeichen-Lenkrad samt Blinker-Kranz und fällt auf den Nadelstreifen-Tacho und die benachbarte Analog-Uhr. Viel mehr Uhren gibt es nicht: Tankanzeige, Wassertemperatur, das war's. Aus den Holzrahmen und Verkleidungen ragen ungeniert Befestigungsschrauben heraus.



50 Jahre Mercedes-Mittelklasse im Vergleich
4:22 Min.

Den Mercedes W191 in Bewegung setzen - so einfach ist das nicht. Erst den Zündschlüssel auf die Fahrposition drehen, dann warten bis die Vorglühanzeige - liebevoll Pfefferstreuer genannt - erlischt. Erst jetzt erwacht der 1,76-Liter-Diesel durch einen beherzten Dreh am Anlasser-Hebel zum Leben.

Mercedes 170 DS störrisch wie ein Esel?

Stock-Handbremse lösen, hinter dem ausufernden Lenkrad thront der chromglänzende Schalthebel, der willig den ersten Gang entgegen nimmt. Verblüffender Weise passiert das alles mit spielerischer Leichtigkeit. Dabei hatte ich mir immer ausgemalt, dass so ein alter Diesel-Benz sich störrisch wie ein Esel gibt und deshalb mit starker Hand geführt werden will.

Aber nichts da, beinahe entspannt biege ich auf die Landstraße. Zweiter, Dritter, Vierter - die Gänge flutschen wie von selbst in die richtige Position. Ich fasse schnell Vertrauen. Ein bisschen zu schnell, denn Kurven wollen früh abgebremst werden und die Wirkung der alten Trommeln geht gegen Null. Etwas zügig und stark geneigt meistere ich die Kehre dennoch. Seitenhalt, Sicherheitsgurt – Fehlanzeige.

Der 40 PS schwache Viertakter hat überraschend leichtes Spiel mit dem Mercedes W191. 80 km/h sind, wenn man dem Tacho glaubt kein Problem - zumindest solange sich kein Hügel in den Weg stellt. Doch bevor das passiert, steige ich um.

Mercedes Ponton ein richtiges Auto

Nächster Halt ist das Jahr 1958. Damals erblickte diese Mercedes 180 a Ponton Limousine (W120) das Licht der Welt. Der Fortschritt gegenüber dem Vorgänger ist immens. Der Ponton sieht schon eher aus wie ein modernes Auto, auch wenn die wesentlichen Stilelemente wie Chromkühlergrill und lange Haube nach wie vor dominieren.

Selbst innen ist die Veränderung spürbar. Kaum noch sichtbare Verschraubungen, zentral platzierter Tacho in schickem Nadelstreifenanzug samt Anzeigen für Wassertemperatur, Öldruck Tankinhalt, Licht. Man nimmt vorne wie hinten Platz auf noch weicheren durchgängigen Federkern-Sitzbänken. Lenkrad und Position des Automatik-Wahlhebels sind vertraut aus dem Vorgänger. Leider dominiert ansonsten Plastik und Kunstleder den Innenraum des Mercedes W120.

Fahren ist auch hier mehr Entspannung als Anstrengung. Gemächlich geht es weiter durch den Schwarzwald. Kurven mag allerdings auch der Mercedes Ponton nicht besonders. Dafür nimmt der Mercedes W120 Steigungen souveräner als sein Vorgänger. Die Fahrt mit dem Ponton ist trotzdem etwas Besonderes. Schwäbische Dörfer ziehen vorbei, während der Blick über die lange Motorhaube schweift und immer wieder am Kühler-Stern hängen bleibt. Das viel beschworene Mercedes-Gefühl macht sich breit.

Die Heckflosse, der amerikanische Mercedes

Der Zeitsprung in die 60er Jahre ist auch ein Sprung über den großen Teich. Denn beim Mercedes W110 sind amerikanische Designeinflüsse schon von außen unübersehbar. Auch wenn die „Heckflosse“ im Vergleich zu den US-Vorbildern deutlich dezenter ausfällt.

Im Innenraum verfliegt dagegen jede Form von Zurückhaltung. Chrom blendet den Insassen an allen Ecken des Armaturenbretts. Das edle elfenbeinfarbene Zweispeichen-Lenkrad fügt sich wunderbar in das braune Kunstleder-Interieur ein. Dahinter baut sich der Fieberthermometer-Tacho wie ein Wolkenkratzer auf.

Im Fahrbetrieb steigt das Geschwindigkeitsband erst gelb, ab 30 km/h gelb-rot schraffiert und ab 60 km/h leuchtend rot wie in einer Juke Box auf. Die Servo-Lenkung gibt sich gefühllos, die Federung extrem weich - Cruisen ist also angesagt. Es fehlt nur noch ein bisschen Rock'n'Roll für die Ohren, doch leider produziert das Becker Europa TR nur Rauschen. Macht nix, dann genieße ich eben den wolkenlos blauen Himmel durch die große Öffnung des Schiebedachs.



Mercedes
Gruppenbild mit dem jüngsten Spross W213.

Mit dem Mercedes Strichacht in die Moderne

So ausgefallen sich die Heckflosse gab, so konservativ ist sein Nachfolger der Mercedes W114. Für unsere Probefahrt steht ein [280 E](#) bereit. Der war 1972 das Topmodell mit dem starken 185 PS Doppelnockenwellen-Motor. Zu erkennen an den Ausstellfenstern, den doppelten Stoßstangenecken vorn und glatten Rückleuchten.

Leider scheint dem Käufer des in Papyrus-weiß lackierten Mercedes W114 nach der Motorenauswahl das Geld ausgegangen zu sein. Elektrisches Schiebedach, Klimaanlage, elektrischen Fensterhebern sowie die erstmals lieferbaren Scheinwerfer-Reinigungsanlage sind nicht mit an Bord. Nicht mal die H4-Scheinwerfer für damals nur 55,50 Mark waren drin.

Und so richtig warm werde ich dann auch nicht mit dem karg ausgestatteten Strichacht. Klar, er kann vieles besser - ist vom Fahrgefühl schon moderner als die Heckflosse. Der Sechszylinder hängt wunderbar am Gas, allerdings ist die Viergang-Schaltung eher ein Graus, statt Schmaus. Sie verlangt beim Einkuppeln nach viel Gefühl. Und beweist, dass die besten Mercedes-Schaltungen schon immer automatisiert waren.

Der Mercedes W123 ist durch und durch solide

Vom Design eher Evolution, denn Revolution ist der Mercedes W123, der optisch keine Experimente macht. Abgesehen von der Außenfarbe Sahara-gelb und der Tabak-braunen Stofffarbe im Innenraum. Nach heutigen Maßstäben eine ungewöhnliche Mischung, die mir aber außerordentlich gut gefällt. Überhaupt strahlt der W123 eine fast stoische Ruhe aus.

Leider geizte der erste Besitzer auch hier mit Sonderausstattungen. Bis auf den rechten Außenspiegel (der damals nur beim Kombi zur Serienausstattung gehörte), Mittelarmlehne und Becker Europa Kurier wirkt auch der 123er sehr frugal. Sachliche Nüchternheit und schwarzer Kunststoff dominieren das Cockpit.

Was sein Interieur verspricht, löst das Fahrverhalten ein. Unaufgeregt gehen die 109 PS zu Werke, liegen hör- und spürbar erst bei 4.800/min an. Nur widerwillig reagiert die Vier-Gang-Automatik auf den Kick-Down und schiebt den 230er gemächlich vorwärts. Der Spitzname Wanderdüne für den 200 Diesel erschließt sich nach dieser Fahrernüchterung auch für den Benzinier.

Mercedes W124 Youngtimer als Kontrast

Die letzte Station der Zeitreise: Das Jahr 1986, ein Mercedes W124. Die erste E-Klasse, die mit der zweiten Modellpflege auch [E-Klasse](#) heißen sollte. Im Gegensatz zu seinen beiden Vorgängern galt bei der Bestellung: Alles rein, was geht. Egal ob Multikontursitzlehne mit einstellbarer Lordosenwirbelstütze, Standheizung oder Schiebehubdach.

Doch wirklich selten ist der Reiserechner, Sonderausstattungscode 245. Der antiquierte Bordcomputer kostete damals 1.026 Mark und versorgt den Fahrer mit zwölf Informationen zu Fahrbetrieb und Fahrstrecke. Zumindest, wenn man weiß wie - denn die Bedienung ist

leider alles andere als trivial. Die Programmierung der Fahrtstrecke soll mir heute nicht gelingen. Aber es geht auch ohne.

Der [Mercedes 300 E](#) durfte ohne Kat mal 188 PS leisten - mit Katalysator sind es immerhin noch 179 PS. Die Abgas-Reinigungsanlage kostete auch fünf km/h Höchstgeschwindigkeit - 30 Jahre später fällt das nicht mehr ins Gewicht. Souverän zieht der Reihensechser im Mercedes W124 durch. Im Sportmodus, reagiert die Automatik durchaus flott - kein Vergleich zum Vorgänger - macht ihn aber noch lange nicht zum Sportler. Eher zum komfortablen Gleiter der seine Kraft nur dann abrufen, wenn er sie auch wirklich braucht.

Fazit

Alle Generationen der E-Klassen begeistern durch Komfort und technischer Raffinesse. Nachhaltig begeistert haben mich vor allem der W191 und die Heckflosse. Ersterer, weil er aus einer Zeit stammt in der Autos noch mehr rollende Kunstwerke, denn Gebrauchsgegenstand waren. Letzter vor allem wegen seinem exzessiven Hang zum Amerikanischen Lebensstil.