

JUBILÄUM





[Startseite](#)

[Oberklasse](#)

[Tests](#)

75 Jahre AMS: Mercedes 300 SEL 3,5 vs. Opel Diplomat V8

75 JAHRE AMS: HISTORISCHER

VERGLEICHSTEST **Mercedes 300 SEL 3,5 vs. Opel Diplomat V8**

auto motor und sport verglich 1970 in Heft 8 den Mercedes 300 SEL 3,5 mit dem Opel Diplomat V8. Autor ist Reinhard Seiffert.

[Marcel Sommer \(Producer\)](#)

22.07.2021

Sie stehen zusammen am Start, aber es kommt nicht darauf an, wer der Schnellste ist. Niemand schwenkt eine karierte Flagge, kein Siegerkranz wird umgehängt. Denn das Rennen nach der Formel V 8 findet auf dem Markt statt. Es ist ein Prestige-Rennen: Prestige für die Käufer, Prestige für die Hersteller. Die verkauften Stückzahlen bleiben einstweilen gering. Aber immerhin — ein verkaufter 300 SEL 3,5 hat den Wert von sechs Volkswagen.



Zwei V8-Limousinen im Duell.

Stehen wir am Beginn einer neuen Ära in der Prestigeklasse? Daimler-Benz scheint davon überzeugt zu sein, und auch Opel hat in den Diplomat mehr Aufwand investiert als jemals in ein anderes Rüsselsheimer Auto. Zwar kann es bei uns nicht so kommen wie in den USA, wo fast jede Hausfrau in einem großvolumigen V 8 zum Einkaufen fährt. Aber wer einigermaßen repräsentationsfreudig ist, der wird künftig mit acht Zylindern aufkreuzen müssen.

Vorteile eines V 8-Motors

Das besondere Renommee der acht Töpfe ist uralte — soweit in der kurzen Geschichte des Autos überhaupt etwas uralte sein kann. Schon in den ersten Auto-Jahrzehnten war erkannt worden, dass die ruckweise Tätigkeit der Kolben um so weniger stört, je höher die Zylinderzahl ist. Von nun an wurde die Zylinderzahl das, was vorher die Zahl der vor die Kutsche gespannten Pferde war.



Der Opel Diplomat ist über 200 km/h schnell.

Die Zwölf- und Sechzehnzyylinder setzten sich nicht durch, weil der technische Aufwand bei ihnen in keinem vernünftigen Verhältnis zum Resultat steht. Der Achtzylinder vermag noch einen spürbaren Zuwachs an Laufruhe gegenüber dem Sechszylinder zu bringen, auch wegen der Zylindermaße ist es sinnvoll, Hubräume über 3 Liter auf acht Zylinder zu verteilen. Zwölfzylinder gibt es heute nur bei Autos, bei deren Konstruktion Kosten-Überlegungen keine Rolle spielen — etwa bei Ferrari und Lamborghini.

Die V-Form setzte sich durch, weil auf diese Weise ein kompaktes Triebwerk entsteht, das in der Länge etwa einem Sechszylinder-Reihenmotor entspricht und darum wahlweise in den gleichen Wagen eingebaut werden kann. Der günstigste V-Winkel bei Achtzylindern beträgt 90 Grad. Mit diesem Winkel sind V 8-Motoren sogar niedriger als Reihensechszylinder und ermöglichen entsprechend flache Motorhauben. Zwischen den beiden Zylinderreihen lassen sich bequem die Ansaugrohre unterbringen. Technisch spricht alles für die Vormel V 8. Den Rang ablaufen kann ihr höchstens der Wankelmotor — mit vier Scheiben. Aber das hat noch gute Weile.



auto motor und sport verglich 1970 in Heft 8 den Mercedes 300 SEL 3,5 mit dem Opel Diplomat V8. Autor ist Reinhard Seiffert.

Leistung: Mercedes mehr Drehzahl, Opel mehr Hubraum

Ist das Prestige-Rennen noch ein Leistungsrennen? Diese Frage kann angesichts der Leistungen beider Wagen verneint werden: Beide laufen über 200 km/h, beide beschleunigen in rund 10 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Möglichkeit, dass einer den anderen durch Zeigen der Auspuffrohre deklassieren kann, ist gering. Beide können "schneller als der Verkehr" gefahren werden, sie sind in Beschleunigung und Bergsteigevermögen für jede Situation gerüstet. Sie bieten ein Maximum der Kraftreserve, die im Straßenverkehr ausnutzbar ist. Zwar ist ein Leistungsvergleich interessant, denn der Mercedes erreicht mit weniger Katalog-PS (200) die höhere Spitze, der Diplomat beschleunigt trotz nominellen 230 PS nicht besser als der Mercedes. Aber die Messwerte der beiden Testwagen sind nicht für jeden Serienwagen verbindlich, in der Praxis wird man ungefähr mit Leistungsgleichheit rechnen können.



Das Cockpit des Opel Diplomat.

Wenn es hier etwas zu vergleichen gibt, dann nicht die Leistung, sondern den Charakter der beiden Motoren. Opels 5,4 Liter V 8 stammt von Chevrolet und ist ein typischer amerikanischer Großserienmotor mit Vergaser und zentraler Nockenwelle. Seine Kraft holt er aus dem Hubraum, das maximale Drehmoment von 43,5 mkg erreicht er bei 3.000 U/min, die Höchstleistung bei 4.700 U/min. Der 3,5 Liter V 8 von Daimler-Benz dagegen ist ein Hochleistungsmotor europäischer Schule mit elektronischer Benzineinspritzung und je einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe. Er ist auf hohe Drehzahlen ausgelegt. Weil das Drehmoment hauptsächlich vom Hubraum abhängt, kann er nur 29,25 mkg bieten, die erst bei 4.000 U/min erreicht werden. Die Nenndrehzahl beträgt 5.800 U/min, die Höchstdrehzahl 6.500 U/min.

Über 6.000 U/min

Eine Höchstdrehzahl pflegen die Amerikaner überhaupt nicht anzugeben — sie interessiert nicht. Bei kleinerem Hubraum — 3,5 Liter sind für einen Achtzylinder ein kleiner Hubraum — kann die Leistung nur auf dem Weg über die Drehzahl geholt werden. Das beweist der Mercedes-V 8 in eindrucksvoller

Weise, wenn man ihn mit Schaltgetriebe fährt. Er zeigt sich dann als in jedem Drehzahlbereich kraftvolles Triebwerk mit sportlichem Temperament. Mühelos können die Gänge über 6.000 U/min hinaus ausgefahren werden, leicht und ohne Vibrationen dreht der Motor hoch.



Bitte einsteigen: Der Mercedes bietet hohen Reisekomfort.

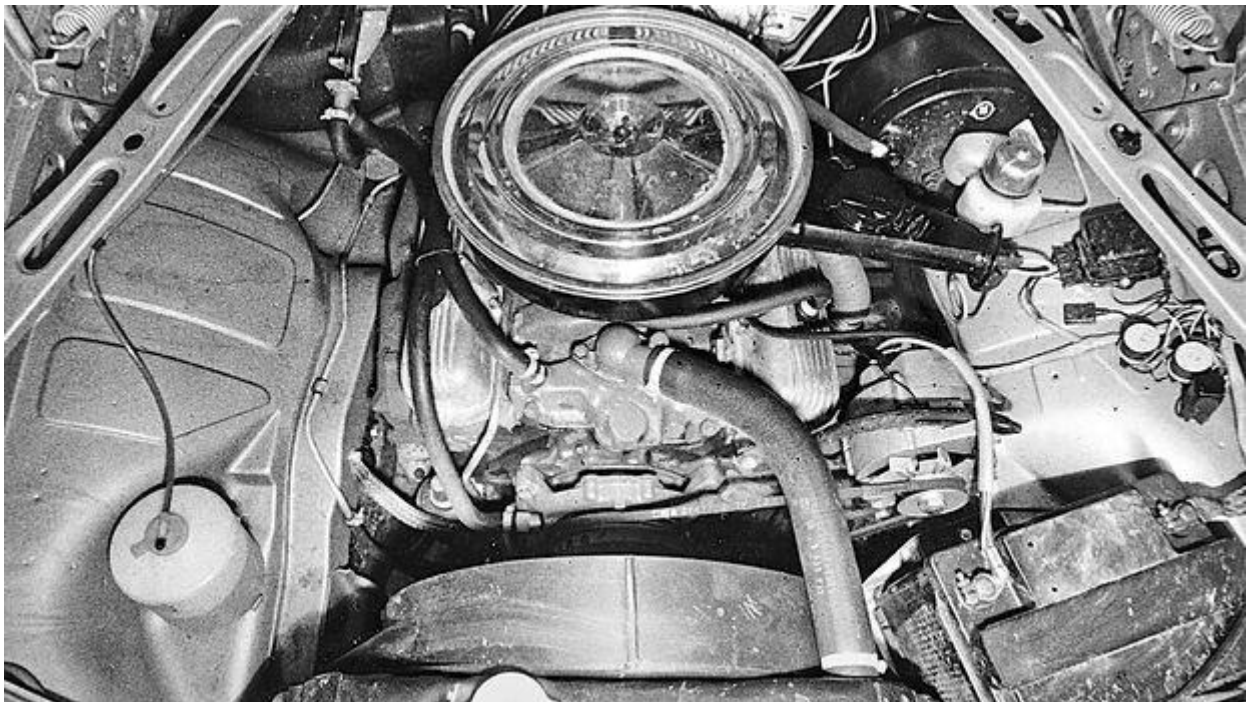
Sind diese Tugenden in einem repräsentativen Komfortauto am richtigen Platz? Das ist die Frage, denn in dieser Preisklasse ist die Automatik nahezu selbstverständlich. Beim automatischen Fahren befindet man sich aber zumeist im höchstmöglichen Gang, Ausnutzen der hohen Drehzahlen ist selten. Für die Verbindung mit der Automatik sind jene Motoren am besten geeignet, die schon im unteren Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment entwickeln.

Der Opel-V 8 ist billiger und primitiver als der Mercedes-Motor. Jedoch beim Vergleich schneidet er aufgrund seines größeren Hubraums günstiger ab. Man hört ihn kaum, aber man spürt bei jedem Gasgeben seine überlegene Kraftreserve. In Verbindung mit der Opel-Automatik bietet er einen optimalen Antriebs-Luxus: Nur bei ganz genauem Hinhören bemerkt man Schaltvorgänge, ein Eingreifen mit dem Wählhebel ist

höchstens dann nötig, wenn man an starken Steigungen und Gefällen das Hochschalten verhindern möchte.

Mercedes-Automatik lässt sich viel Zeit

Beim Mercedes benimmt sich nicht nur der Motor, sondern auch die Automatik völlig anders: Sie schaltet häufiger und spürbarer, man hört die Drehzahlunterschiede und hat die Leistung oft erst dann voll zur Verfügung, wenn die Automatik heruntergeschaltet hat. Die Schaltvorgänge dauern länger, und während beim Opel ein unnötiger Schaltvorgang wenig stört, sucht man ihn beim Mercedes durch Einschalten einer entsprechenden Wählhebelstellung möglichst zu vermeiden. Man muss sich also mehr darum kümmern, was Motor und Getriebe tun.



Der V8 des Opel Diplomat.

Zum Teil ist für diese etwas unruhigere Fahrweise der kleinere Motor-Hubraum verantwortlich, aber in zumindest gleichem Maße geht sie auf das Konto der Automatik. Die wandlerlose Viergang-Automatik von Mercedes ist der Wandler-Dreigangautomatik von Opel deutlich unterlegen. Sie vermag

die Übergänge zwischen den Gängen nicht so weich auszugleichen, sie schaltet häufiger, ruckartiger und langsamer. Erstaunlich das schnelle Reagieren der Opel-Automatik auf Wählhebelbewegungen: Selbst der Wechsel Vorwärts—Rückwärts (und umgekehrt) geht in Sekundenbruchteilen und ohne störenden Ruck vor sich. Die Mercedes-Automatik dagegen lässt sich viel Zeit: Fährt man rückwärts aus einer Grundstückseinfahrt und muss auf der Straße auf Vorwärts umschalten, dann kann es bei herannahendem Verkehr peinliche Wartepausen geben, bis die Automatik mit einem hörbaren Schlag in der Vorwärtsstellung angekommen ist.

Auf lange Sicht wird Daimler-Benz gezwungen sein, eine modernere Wandler-Automatik herauszubringen. Die Firmen-Ehre lässt es wohl nicht zu, sie bei General Motors zu kaufen (GM ist bereit, sie jedem Interessenten zu liefern). Vielleicht ist auch bei Daimler-Benz eine Automatik in der Entwicklung, die noch besser ist als die von Opel. Man muss sich überraschen lassen.

Komfort: Klassenunterschied

Der Antriebs-Luxus brachte dem Diplomat beim vergleichenden Fahren Pluspunkte ein. Aber Autos bestehen nicht nur aus Motor und Getriebe. Das zeigt sich besonders deutlich, wenn ausnahmsweise mal nicht hinter dem Lenkrad, sondern auf dem Rücksitz getestet wird. Dann ist man alle Schalt- und Beschleunigungssorgen los und möchte es nur noch bequem haben. Der 300 SEL ist, wie das "L" zum Ausdruck bringt, ein verlängertes Auto, dessen zusätzliche Radstands-Zentimeter ausschließlich dem Rücksitzraum zugute kamen. Man hat also als Fondpassagier viel Platz. Aber das ist es nicht allein: Man hat auch viel echten Fahrkomfort. Auf den Rücksitzen zeigt sich besonders deutlich, wie es mit der Federung eines Autos bestellt ist. Denn man sitzt hier unweit der Hinterachse und ist Wagenbewegungen stärker ausgesetzt als die Vornitzenden, die sich etwa in der Mitte zwischen beiden Achsen befinden.



Das Cockpit des Mercedes 300 SEL 3,5.

Was der Mercedes hier an Fahrkomfort bietet, kann der Opel nicht erreichen — er ist um eine Klasse unkomfortabler. Bei langsamem und schnellem Fahren spürt man viel mehr von den kleinen und großen Unebenheiten, die es in der Stadt ebenso gibt wie auf Landstraßen und Autobahnen. Zwar ist es nicht so, dass man in unqualifizierter Weise gerüttelt und gestoßen wird. Aber von dem perfektionierten Federungskomfort des Mercedes ist der Opel noch weit entfernt. Man darf diesen Komfort nicht mit Weichheit verwechseln, denn die Luftfederung des 300 SEL wirkt keineswegs weich, sondern eher straff. Aber wie sie von jeder Unebenheit alles wegschluckt, was stören könnte, wie sie auch kleinste Wellen- oder Querfugeneinflüsse absorbiert, das ist kaum zu übertreffen. Tatsächlich dürfte es nur ein Auto geben, das noch besser gefedert ist: den 600, der das gleiche Federsystem, aber noch mehr Radstand und Gewicht zu bieten hat.

Bei der DeDion-Hinterachse des Diplomat werden größere Bodenwellen als Stöße oder durch Rumpeln bemerkbar, auch die kleinen kommen deutlich durch. Schnelle Schlaglochfolgen verdaut die Opel-Achse schlecht, während die Mercedes-Federung sich dadurch kaum beeindrucken lässt. Auch ist die

Opel-Achse dröhnempfindlicher, man bleibt über den Zustand der Straßenoberfläche nie im unklaren.



Der V8 des Mercedes leistet bis zu 29,25 mkg.

Weniger gravierend sind die Unterschiede in den Fahreigenschaften. Der Opel mit seiner starren Hinterachse bietet gute Voraussetzungen für sicheres Fahren, sein Kurvenverhalten ist gutmütig und bedarf auch im Grenzbereich keiner fahrerischen Kunststücke. Er läuft gut geradeaus, auch bei hoher Geschwindigkeit, die Bodenhaftung auf schlechter Straße ist, trotz leichter Schüttelneigung der Hinterachse, besser als bei dem früheren Modell mit Blattfederaufhängung.

Der Mercedes bedarf ein wenig mehr der Gewöhnung, weil die Servolenkung direkter arbeitet: Man muss sich auf sparsame Lenkradausschläge einstellen, hat den Wagen aber auch sehr gut in der Hand. Das Kurvenverhalten ist untersteuernd bis neutral, durch Gasgeben kann man — wie auch bei Opel — ein leichtes Übersteuern erzielen. In der Richtungsstabilität beim Bremsen ist der 300 SEL unter allen Mercedes-Pendelachswagen der beste. Dafür sorgt neben dem langen Radstand der Bremsnickausgleich an der Hinterachse. Auch das durch die Luftfederung stets gleichbleibende Wagenniveau

ist für die Fahreigenschaften günstig: In der Verbindung von Komfort und Fahreigenschaften zeigt sich eine deutliche Überlegenheit des Mercedes-Fahrwerks.

Karosserie: Schlüsselfragen

Man darf bei diesem Vergleich nicht vergessen, dass der Diplomat rund 8.000 Mark billiger ist als der Mercedes 3,5. Das kommt nicht nur im Fahrwerk zum Ausdruck, sondern auch in der Karosserie. In Material und Verarbeitung vermag nur der Mercedes jenes Fluidum gediegener Qualität auszustrahlen, das von europäischen Wagen der Luxusklasse zu erwarten ist. Ausgesuchte, handwerklich verarbeitete Bezugstoffe und Unterpolsterungen, saubere Ausführung auch scheinbar nebensächlicher Details, durchdachte, von Styling-Moden unbeeinflusste Gestaltung der Instrumente, Schalter und Hebel — das alles ist beim Diplomat nicht in gleicher Perfektion zu finden. Nach dem Admiral-Test beschwerten sich Leser über die Bedeutung, die der Schlüssel- und Schlösser-Frage beigelegt worden war, aber das ist tatsächlich keine unwichtige Frage. Beim Diplomat verwendet Opel bessere, leichter gehende Schlüssel und Schlösser, aber trotzdem bleibt Daimler-Benz in diesem Punkt Weltmeister: Einmal durch die unübertroffen leichtgängigen symmetrischen Schlüssel, zum anderen durch die serienmäßige Zentralverriegelung, die dafür sorgt, dass bei verschlossener Fahrertür auch alle übrigen Türen und der Kofferraum automatisch verriegelt sind. Einfrieren eines Schlosses nach Wagenwäsche bei Frost kam beim Mercedes allerdings einmal vor: Die hintere Hecktür ließ sich nicht mehr schließen. Beim Diplomat versagten aber sogar drei Schlösser. Sie ließen sich nicht mehr öffnen und mussten ausgewechselt werden — eine recht unangenehme Störung.

Die spiegelnde Anordnung der Instrumente beim Diplomat ist nicht gerade ideal, die Schalterleiste über dem Armaturenbrett erweist sich im Vergleich als sehr unhandlich, an Radio und Heizungsbetätigung kommt man angeschnallt überhaupt nicht

heran. Die Wischerbetätigung durch Tasten ist zeitraubend und umständlich — beim Mercedes genügt ein Fingerdruck am Lenkradhebel. Außerdem brauchen die Opel-Wischer viel Zeit, bis sie sich knirschend aus ihrer Versenkung erhoben haben. Im Wischeffekt dagegen waren sie überraschenderweise besser als die Mercedes-Wischer: auch bei hohem Tempo hoben sie nicht ab.



200 PS ist der Mercedes stark.

Im Endergebnis kann dieser Vergleich keine Sensationen und Überraschungen bringen: Der Mercedes ist teurer, und er bietet auch mehr. Berücksichtigt man den Preis, dann sieht die Sache für den Opel schon günstiger aus. Denn er hat in einem Punkt, nämlich der Motor-Getriebe-Kombination, einen Vorsprung. Wenn Daimler-Benz seine führende Position behalten will, dann wird sich hier noch etwas ändern müssen. In seinen übrigen Eigenschaften ist der Opel ein braves Durchschnittsauto, bei dessen Konstruktion die Kalkulation neben dem Hang zur technischen Perfektion ihre Rechte wahrte. Manches ist vielleicht auch noch nicht so gut gelungen, wie es sollte — besonders die DeDion-Hinterachse vermag die in sie gesetzten Erwartungen bisher nicht zu erfüllen.

Der Mercedes ist ganz offensichtlich das Produkt einer langen, sorgfältigen Entwicklung, in der jedes Detail zu seiner heutigen Güte heranreifte. Das automatische Getriebe dürfte am Ende der Verbesserungsmöglichkeiten angelangt sein, der Motor ist neu und entwicklungsfähig. Zwar versagte er beim Testwagen sogar einmal seinen Dienst, aber man kann sicher sein, daß Daimler-Benz bei diesem Renommiertyp keine Kosten scheuen wird, um die Kunden zufriedenzustellen. Beim Diplomat sind es mehr Karosserie und Fahrwerk, die in Kundenhand zuweilen Schwierigkeiten machen. Vollkommen sind eben die Autos auch in dieser Preisklasse nicht. Das kann jeden beruhigen, der sich mit einfacheren Gefährten begnügt.