

mot

auto-journal

Nr. 24

DM 2.50

29. November 1978

Belgien bfr 48,-, Danmark dkr 8.25, Finnland Fmk 6,-, Italien Lit 1300,-, Jugoslawien Din 32,-, Luxemburg lfr 41,-, Niederlande hfl 2.90, Norwegen nkr 8.25 (inkl. moms.), Österreich öS 20,- (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 3,-, Spanien Ptas 125,-
Printed in Germany

Die Auto-Zeitschrift

Geschenktips

Was Autofahrer brauchen können

Wintervorsorge

Wenn das Auto nicht anspringt



Entscheidung im Vergleichstest

VW Golf
Fiat Ritmo
Honda Accord
Chrysler Horizon


Audi 100 Diesel

Besser als Mercedes?

Mercedes-Benz 250 T

Test: 6-Zylinder-Kombi
Leicht und stark

2863 RITTERHUDE

IM BOERDEL

KARL MARTIN BULL

0110104960

Postverkehrsstück - Gebühr bezahlt

Verlegte Motor-Verlage GmbH & Co KG - Motor-Verlag GmbH & Co KG - Postfach 1042 - 7000 Stuttgart

Lademeister

Die Mercedes-Kombis sind — auf dem deutschen Markt — nur mit jahrelangen Lieferfristen zu bekommen. Lohnt sich so langes Warten, speziell auf den 250 T?

Komfortable Kombis steigen in der Gunst der deutschen Autokäufer immer höher. Was 1961 mit dem VW Variant begann und seit 1972 vor allem vom Ford Granada Turnier weitergeführt wurde, schafft vollends der Mercedes T (das T steht für Touristik und Transport): nicht nur Lastesel für berufliche Nutzung, sondern auch Familien- und Freizeitwagen zu sein — kurzum eine Großraum-Limousine.

Die T-Produktion in Bremen lief im Frühjahr 1978 nur zö-

gernd an; mittlerweile werden rund 100 Kombis pro Tag gebaut (bis Ende Oktober 1978 waren es rund 6700). Doch ist die Kapazität viel zu gering. Die Kombi-Lieferfristen reichen — nur für den deutschen Markt — bis weit in die 80er Jahre.

Dabei gehört der getestete Mercedes 250 T für 28 784 Mark (Festpreis ab Werk) zu den teuersten Kombis über-

haupt. Der 2,5 Liter-Sechszylinder leistet 95 kW (129 PS). Darüber steht noch der 280 TE mit immerhin 136 kW (185 PS), der jedoch nochmals 5208 Mark mehr kostet. Seit August 1978 wird auch der 250 T serienmäßig mit einem verchromten Dachträger (Werksausdruck: Dachreling) geliefert, dazu kam endlich die Servolenkung als Grundausrüstung. Beides verteuerte den Kombi.



Der Dachträger (oben) ist serienmäßig. Die Velours-Innenausstattung (unten) kostet 1654 Mark Aufpreis.

Das Angebot von Sechszylinder-Kombis in Deutschland ist bescheiden. Mit dem Mercedes 250 T kann der Ford Granada 2.8 GL Turnier verglichen werden. Er kostet mit V6-Motor und 99 kW (135 PS) 23 330 Mark, mit dem S-Paket 24 110 Mark. Bei gleichen Lademaßen ist der Ford Turnier somit viel billiger; die Differenz zum 250 T reicht für viele Extras wie Stereoradio, Caravan-Paket mit Anhängerkupplung, getönte Scheiben etc. — nicht zu vergessen der viel kräftigere 2,8 Liter-Motor, der leiser läuft und auch nicht mehr verbraucht.

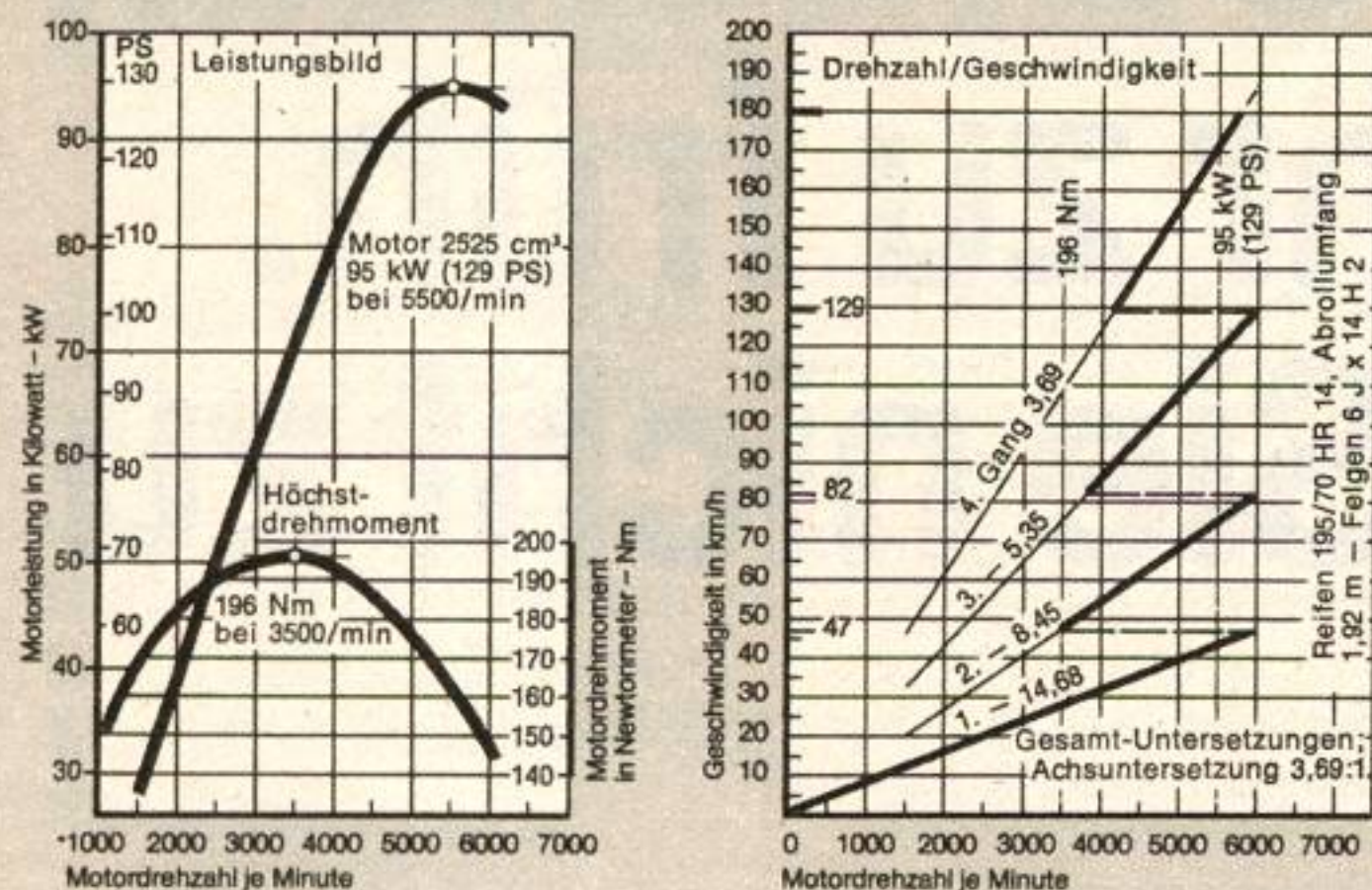
Der Dritte im Bunde der Sechszylinder-Kombis ist der Volvo 265 DL, ebenfalls mit V6-Motor und 2,7 Liter Hubraum. Er leistet im Modelljahr 1979 sogar 109 kW (148 PS) und kostet beachtliche 30 690 Mark.

Fotos: Werk, Hehl



Mercedes 250T: Daten und Meßwerte

Motor



95 kW (129 PS) bei 5500/min, 196 Nm bei 3500/min, Verdichtung 8,7, Superkraftstoff 98 ROZ, Bohrung/Hub: 86,0/72,45 mm, Hubraum: Steuerformel 2492 cm³, effektiv 2525 cm³. Sechszylinder-Reihenmotor über der Vorderachse, vierfach gelagerte Kurbelwelle (neun Gegengewichte), obenliegende Nockenwelle mit Kettenantrieb. Kühlsysteminhalt 10,0 Liter, Motorölinhalt mit Filterwechsel 6,5 Liter. Ein Doppelregister-Fallstromvergaser Solex 4 A 1 mit Startautomatik, 70 Liter-Tank über der Hinterachse. Batterie 55 Ah, Generator 770 Watt, Kerzen ab Werk: Beru D 200/14/3 A, Bosch W 200 T 30 oder Champion N 8 Y.

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: 3,98–2,29–1,45–1,0–R. 3,74; Antrieb auf die Hinterräder, Übersetzung 3,69. Auf Wunsch MB-Automatik (vier Gangstufen) mit Wählhebel auf Mittelkonsole, Übersetzungen: 3,98–2,39–1,46–1,0–R. 3,74.

Fahrwerk

Radführung vorn an Querlenkern, hinten an Schräglenkern (Diagonal-Pendelachse), vorn und hinten Stabilisator und Schraubenfedern, hinten Niveauregulierung. Serienmäßig Kugelumlauf Lenkung mit hydraulischer Lenkhilfe (Servo), Übersetzung 14,2. Stahlgürtelreifen 195/70 HR 14, Testwagen Michelin XVS, bei erhöhter Zuladung 185 HR 15. Vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreis-Bremsanlage, Bremskraftverstärker, Fußfeststellbremse auf Hinterräder wirkend.

Maße und Gewichte

Außenmaße: Länge 472,5 cm, Breite 178,6 cm, Höhe (unbelastet) 142,5 cm; Radstand: 279,5 cm, Spurweite: vorn/hinten 148,8/145,3 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1480/560/2040 kg, Leergewicht vollgetankt/tatsächliche Zuladung:

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit: mot-Messung 178,2 km/h (Werksangabe 180 km/h). Messung bei Kilometerstand 7838.

Elastizität:

(Beschleunigung im 4. Gang)	50 bis 120 km/h	25,7 s
50 bis 80 km/h	11,0 s	50 bis 140 km/h 34,8 s
50 bis 100 km/h	17,9 s	50 bis 160 km/h 46,9 s

Beschleunigungswerte:

0 bis 60 km/h	5,2 s	0 bis 140 km/h	24,0 s
0 bis 80 km/h	8,0 s	0 bis 160 km/h	36,8 s
0 bis 100 km/h	12,1 s	400 m stehender Start	18,1 s
0 bis 120 km/h	17,0 s	1 km stehender Start	33,4 s

Schaltpunkte: Von Gang 1 in 2 bei 47,7 km/h, von 2 in 3 bei 82,7 km/h und von 3 in 4 bei 130,5 km/h.

Tachoabweichungen:

Tacho 50 = effektiv	49,3 km/h
Tacho 80 = effektiv	75,8 km/h
Tacho 100 = effektiv	96,3 km/h
Tacho 130 = effektiv	129,4 km/h

Innengeräusche im 4. Gang:

Leerlauf	47 dB(A)	120 km/h	72 dB(A)
60 km/h	56 dB(A)	140 km/h	75 dB(A)
80 km/h	63 dB(A)	160 km/h	78 dB(A)
100 km/h	69 dB(A)	Spitze	80 dB(A)

Wirtschaftlichkeit

Verbrauch Superkraftstoff (Liter/100 km):

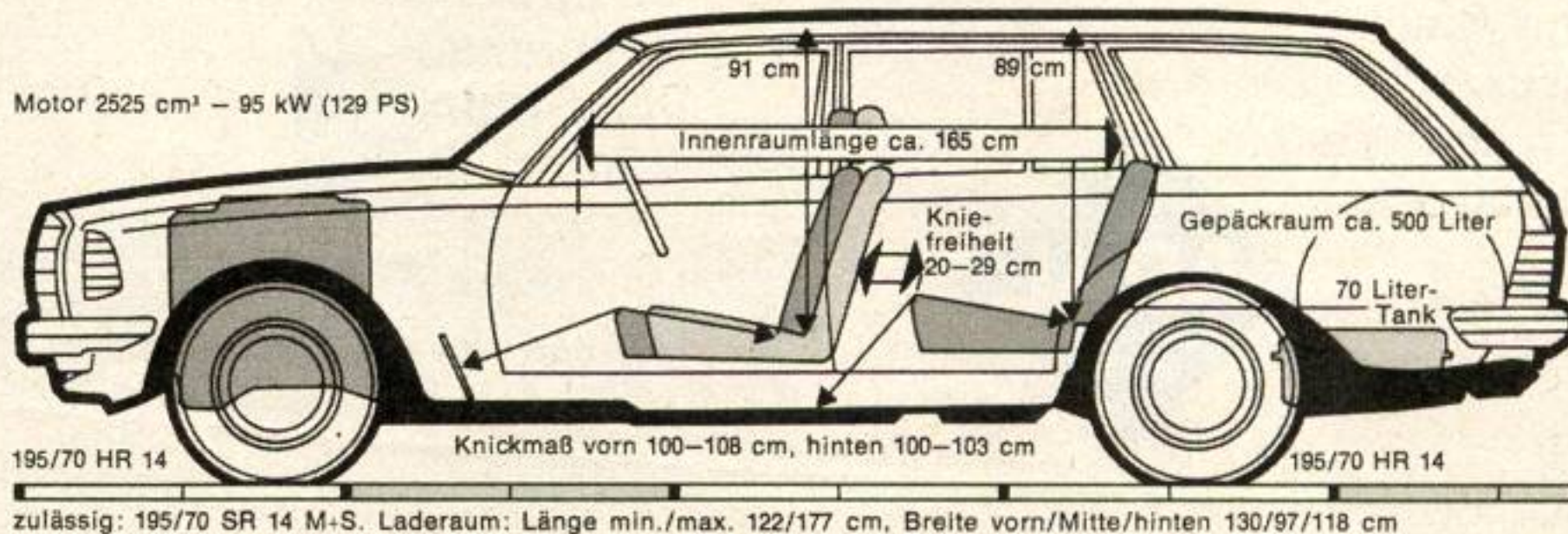
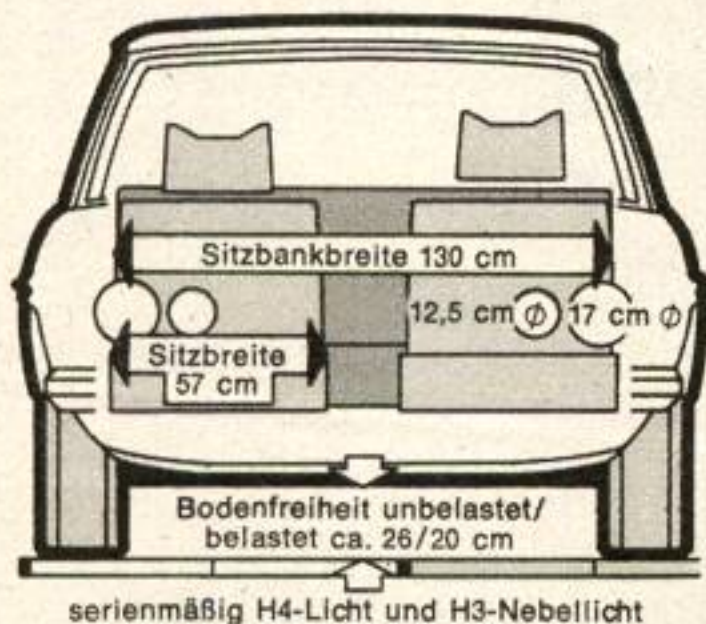
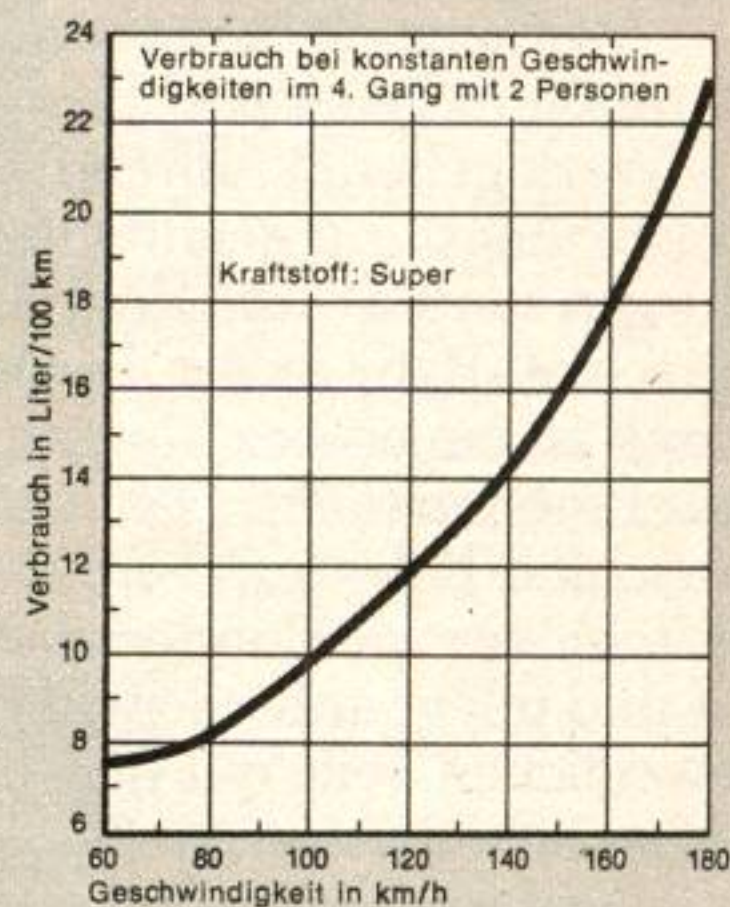
zügig	14,3–14,9
scharf	15,2–20,7
Kurzstrecke	16,0–18,1
Testverbrauch/Mittel	16,0
Tankreichweite	438 km

Ölverbrauch: im Test nicht meßbar.

Wartung: 500–1000 km erste Inspektion, 5000 km zweite Inspektion, alle weiteren 15 000 km (mindestens einmal jährlich) Inspektion, jeweils mit Ölwechsel.

HUK-Typklassen: 17/28 (Voll-/Teilkasko).

Garantie: ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung.



Test Mercedes 250 T

Overdrive gehört beim Volvo zur Serienausrüstung. Zum Drehzahl- und damit Kraftstoffsparen kann mit einem Knöpfchen im Schalthebel elektrisch eine Schaltstufe — entsprechend einem fünften Gang — eingelegt werden. Der nächste Sechszylinder-Kombi wird der Opel Commodore Caravan ab Frühjahr oder Sommer 1979 sein.

Der verchromte Dachträger der Mercedes T-Modelle ist die Basis für spezielle Transporte: Ski- und Skistiefelboxen, Container für weiteres Gepäck, Halter für Fahrräder, Boote und Surfbretter. Die Montage ist sehr stabil; es besteht keine Gefahr, daß die Freizeitdinge bei einem Aufprall vom Dach rutschen.

Mit der serienmäßigen Niveauregulierung verkraftet der Mercedes T auch volle

Beladung mühelos. Ein Führer ermittelt die jeweilige Belastung und pumpt das öldruckgesteuerte Federelement schon nach wenigen Metern Fahrt hoch. Das ergibt auch eine konstante Bodfreiheit der Karosserie. Beim Entladen ist an einem langgezogenen Schlürfen zu hören, daß sich das Heck auf Normalhöhe einpendelt.

Wer häufig schwer laden muß, bekommt den Mercedes T auch in Sonderausführung für erhöhte Nutzlast (140 Kilogramm mehr, Aufpreis 487,20 Mark). Dazu gehören 185er Reifen auf 15 Zoll-Felgen, die jedoch gegenüber den Serienreifen (195/70 HR 14) ein leichtes Minus an Komfort und Straßenlage bringen. Als Kombi-Spezialitäten gibt es außerdem einen geteilten Rücksitz mit einer zu zwei Dritteln vorklappbaren Lehne

Mercedes 250 T: Preise • Extras • Kosten

Festpreis ab Werk Bremen

Mercedes 250 T, Kombi viertürig

28 784 DM

Serienmäßige Ausstattung

● Außen: Chromstoßstangen mit Kunststoffecken, Seitenschutzleisten, H4-Licht, H3-Nebellicht, 1 Nebelschlußleuchte, 1 Rückfahrleuchte; Frontscheibe Verbundglas, heizbare Heckscheibe, Wischer/Wascher für Heckscheibe, 2 von innen einstellbare Außenspiegel, serienmäßig Dachträger.

● Innen: Servolenkung, Vierspeichen-Lenkrad mit Hup-Prallplatte, Tacho bis 200 km/h, Tageskilometerzähler, Quarzuhr, Anzeigen für Tankinhalt (mit Reserveleuchte), Kühlwasser-Temperatur und Öldruck; Kontrollleuchten auch für Bremsbelagverschleiß, Feststellbremse und verriegelte Heckklappe; regulierbare Instrumenten-Beleuchtung; Fußfeststellbremse links mit Zughebel, Kombischalter links an der Lenksäule, Doppeltaste für Heckwischer/-wascher in der Mittelkonsole; Scheibenwischer mit 2 Geschwindigkeiten und Intervall, el. Scheibenwascher, dreistufiges Gebläse, 4 Luftdüsen im Armaturenbrett; Automatikgurte und einstellbare Kopfstützen für Vordersitze; Teppich auch im Laderaum, Ablagekästen an Vordertüren, Zigarettenanzünder und Kippascher in Mittelkonsole, 2 Türascher hinten; 2 Haltegriffe am Dachrand (hinten mit Kleiderhaken), Schräggriffgriffe an Vordertüren; serienmäßig Niveauregulierung der Hinterachse, Verbandkasten und Warndreieck.

Sicherheitsextras ab Werk

Kopfstützen hinten 156,80 DM, Automatikgurte hinten 156,80 DM (mit zusätzlichem Beckengurt 196 DM), Wisch/Waschanlage für Scheinwerfer 453,60 DM.

Wichtige Extras ab Werk

Automatik 1736 DM, Stahlschiebedach mit Windabweiser 828,80 DM, Zentralverriegelung 336 DM, Anhängerkupplung 504 DM, stärkere Batterie 47,04 DM, Rollo für Gepäckraum 420 DM, Zweiklangfanfare 190,40 DM, Feuerlöscher 56 DM, erhöhte Zuladung 487,20 DM, Schloß für Handschuhkasten 22,40 DM, Kunstledersitze 184,80 DM, geteilter Rücksitz 532 DM, Kindersitze mit Gurten 918,40 DM, höhenverstellbarer Beifahrersitz 89,60 DM, Sonderlackierung 224 DM.

Luxus-Extras ab Werk

Metallic-Lack 991,20 DM, Klimaanlage 2856 DM, Leichtmetallräder 1108,80 DM, elektrische Fensterheber v/h 1120 DM, beheizter Fahrersitz 235,20 DM, beheizter Beifahrersitz 235,20 DM, Tempomat (nur bei Automatik) 425,60 DM, getönte Scheiben 263,20 DM, Radios von 560 bis 1590,40 DM, Hecklautsprecher 268,80 DM, Automatikantenne 330,40 DM (nur bei Radioeinbau).

Kosten

Steuer	360,— DM
Haftpflicht (Basis 100%, Tarifgebiet R 5)	1075,— DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten	2300,— DM
Wertverlust jährlich	4605,— DM
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	6905,— DM
Laufende Kosten pro 100 Kilometer	27,65 DM
Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	537,— DM / 921,— DM
Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei 15 000 Jahreskilometern	43,0 Pf / 73,7 Pf

Pluspunkte

- Kombi mit vielen durchdachten Details
- Hohe Zuladung, Niveauregulierung
- Geteilter Rücksitz und Kindersitze als Extras
- Dachträger als Basis für Freizeit-Transporte
- Straßenlage und Federung auch mit voller Beladung gut
- Solide Verarbeitung

Minuspunkte

- Hoher Preis
- Beschleunigung bei voller Beladung mäßig
- Motor rau und träge im unteren Drehzahlbereich
- Doppeltaste für Heckwischer/-wascher zu klein
- Sehr lange Lieferfristen

(532 Mark) und im Laderaum hochklappbare Sitze für zwei Kinder (918,40 Mark), die dann allerdings entgegen der Fahrtrichtung sitzen. Diese Lösung mit Gurten und Kopfstützen ist seit Jahren von den Volvo-Kombis bekannt — dort jedoch billiger.

Im Vergleich zur unmittelbaren Konkurrenz zeichnet sich der Großraum-Mercedes durch ungewöhnlich solide Bauweise und die vielen durchdachten Details aus. Endlich gibt es einen Kombi mit perfekten Rücksitzgurten; auch an Hecklautsprecher und eine zusätzliche (wenn auch flache) Ablage unter dem Laderaum wurde gedacht. Das Reserverad steht links; rechts befinden sich Warndreieck und Verbandkasten (beides serienmäßig) zusammen mit dem Werkzeug unter einer Klappe. Die Heckklappe läßt sich

Test Mercedes 250 T



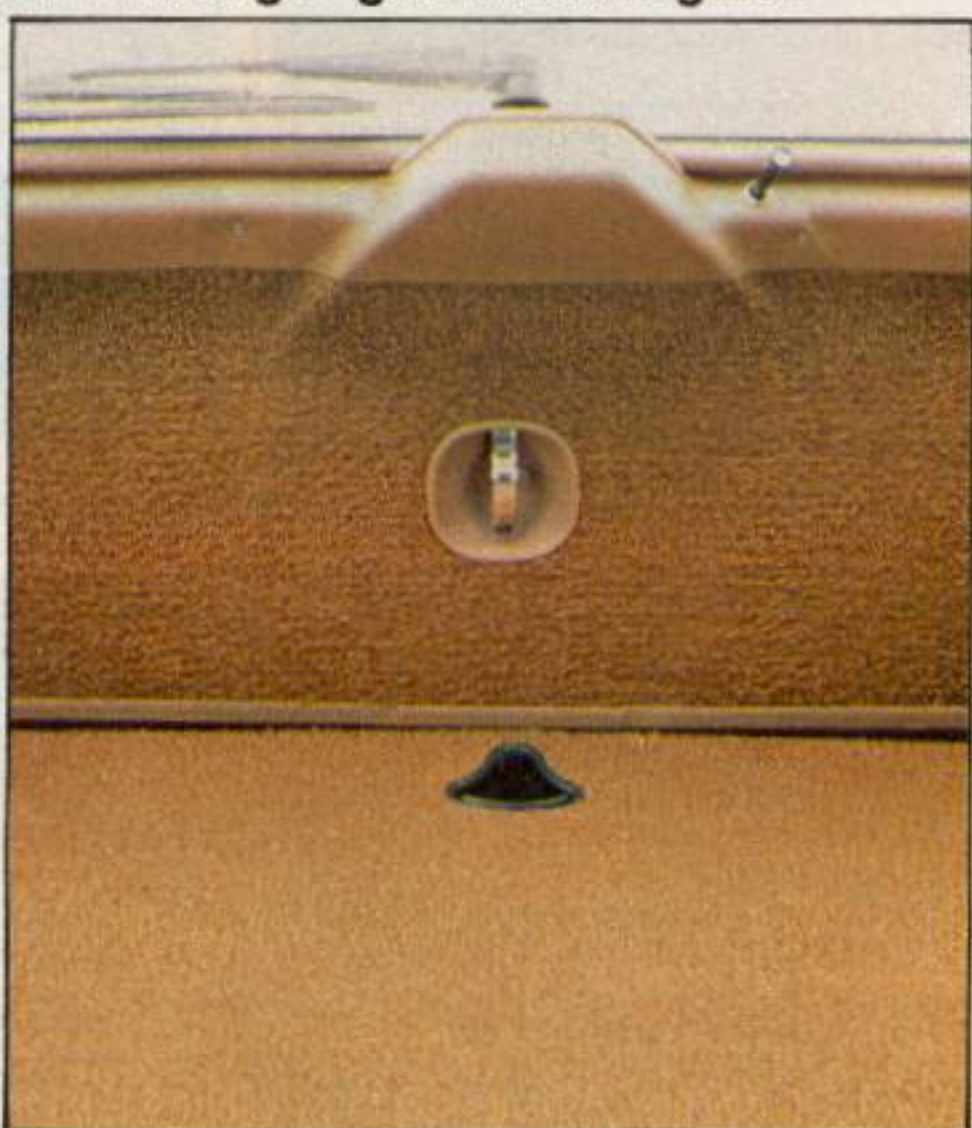
Wichtige Details: Einstecklasche für Rücksitzgurte



Griffgünstiger Hebel zum Entriegeln der Rücksitzbank, saubere Führung der nicht angelegten Rücksitzgurte



Unter der Bodenplatte des Laderaums eine zusätzliche, wenn auch flache Ablage



Entriegeln der Heckklappe auch von innen möglich, mit Kindersicherung



Feinarbeit: Gurtschlösser hinten mit Rückzugseil



Die Doppeltaste für den Heckwischer/-wascher (rechts in der Mittelkonsole) ist viel zu klein ausgefallen

auch von innen entriegeln und hat außerdem eine Kindersicherung.

Zu der vorbildlichen Karosserie-Gestaltung steht der keineswegs hochklassige 2,5 Liter-Motor in starkem Kontrast. Er wirkt im unteren Drehzahlbereich (bis 2500/min) saft- und kraftlos und wird bei voller Beanspruchung (über 5000/min) laut.

Der Ford Granada 2.8 Turnier sowie der Volvo 265 GL sind deutlich leiser. Mit maximal 2040 Kilogramm ist der Mercedes 250 T schon ein Schwergewichtler, der sich an langen Steigungen und fürs Überholen anstrengen muß.

Das treibt den Verbrauch in die Höhe. 16,0 Liter waren es im Durchschnitt über 2600 Kilometer, mit Extremwerten von 14,3 bis 20,7 Liter. Kein Wunder, daß viele Kombi-Interessenten über den 250 T gleich zum 280 TE hochsteigen. Nur dieser bietet – zumal mit Automatik – die in dieser Preisklasse gewünschten Leistungsreserven, verbraucht jedoch im Mittel sogar etwa 17,0 Liter auf 100 Kilometer.

Wer heute einen 250 T bestellt, darf allerdings hoffen, daß er 1981 oder 1982 den Kombi mit neuen – zugleich kräftigeren und sparsameren – Sechszylinder-Motoren bekommt. Und zu den fünf Türen gibt es dann wohl auch fünf Gänge als ein weiteres Extra. EM

Gesamturteil

Dieser Kombi ist für viel Geld sicher die „vielfältigste Art, Mercedes zu fahren“. Dem 250 T fehlt nur noch ein moderner und kultivierter Sechszylinder-Motor.