



Mercedes-Benz



300 SEL 6.3



Eine optische Unterscheidung (zu anderen 300 SEL-Modellen) ist äußerlich nur durch die Aufschrift 6.3 auf der rechten Ecke des Kofferraumdeckels und durch andere Leuchteinheiten möglich.“

Seine Bedeutung erhält dieser Satz aus der „Technischen Information Nr. 97“ nur durch die Tatsache, daß die Zeit, die Sie zum Lesen brauchen, der Zeit entspricht, in der der 300 SEL 6.3 von 0 auf 100 km/h beschleunigt.

An den Tatsachen dieses Wagens kann niemand vorbei, weil es um Ihr Wohlbefinden und Ihre Sicherheit geht. Und auch um Ihr Geld.

Sehen Sie es einmal so: In 12 Jahren verbringen Sie zusammengenommen ein ganzes Jahr, Tag und Nacht, in Ihrem Wagen, wenn Sie täglich etwa zwei Stunden unterwegs sind. Jedes Jahr einen vollen Monat, rund um die Uhr, im Auto.

Wollen Sie in dieser Zeit Ihres Lebens „ganz ordentlich“ aufgehoben sein oder wollen Sie von den Möglichkeiten der Technik heute Gebrauch machen?

Es ist die Frage, ob 300 SEL 6.3 oder nicht.

Dieser Mercedes-Benz Typ ist von außen ein gediegenes, klassisch ruhig wirkendes Automobil. Innen herrscht Clubatmosphäre. Geräumiger englischer Club. Polstersessel aus dickem, dichtem, weichem Stoff. Alles noch ein wenig ruhiger als von außen.

Wenn Sie dann das Gaspedal niederdrücken, nun, was soll schon sein, dann gibt unten im Tunnel eine 4-Gang-Automatic zur richtigen Zeit blitzschnell den richtigen Gang hinein, vorn im Motorraum entfaltet sich das 250-PS-Temperament und das Fahrwerk nimmt die Kraft auf und gibt sie an die Straße ab, auf eine Art und Weise allerdings, für die es bis heute noch keine Parallele gibt.

Man kann die Fahreigenschaften als eine Mischung aus vorwärtsreißender Kraft – von 0 auf 100 km/h in 6,5 sec. – und äußerster Gleichgültigkeit gegenüber der Fahrbahn (Luftfederung) bezeichnen.

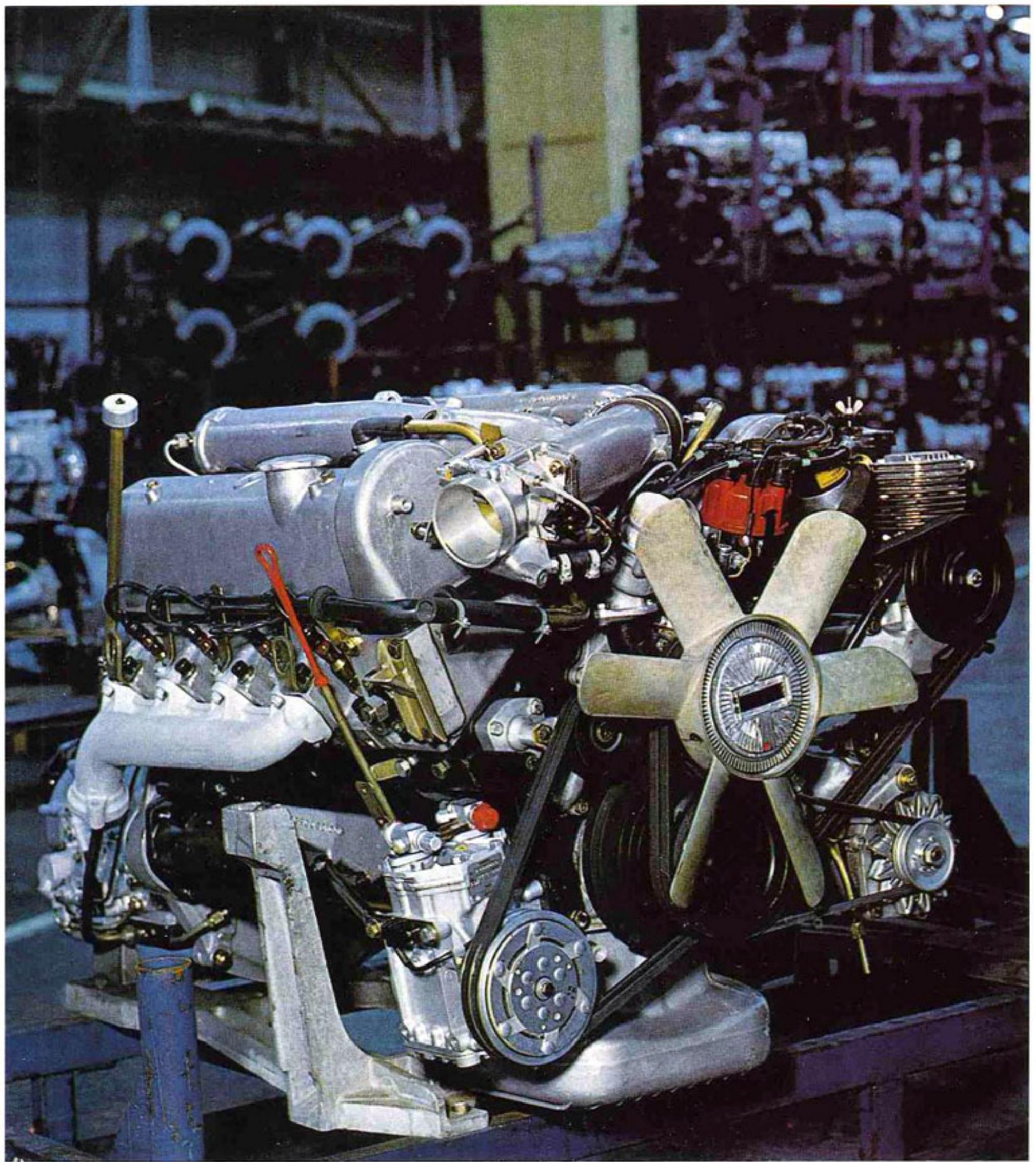
Der Wagen ist sehr leicht zu lenken.

Und natürlich müssen Sie noch etwas über die Bremsen wissen.

Vier innenbelüftete, riesig dimensionierte Scheibenbremsen mit Servoanlage zerlegen die Geschwindigkeit von 220 km/h in einer kleinen Reihe von Sekunden in pures Nichts, in Stillstand und setzen in genau der gleichen Zeit etwas zusammen, das man Vertrauen nennen könnte.

Sie müssen es erleben. Sie sollten wirklich eine Probefahrt machen. Einen ganzen Tag lang.

Es wird ein Tag werden, an dem Sie, ein neues Auto kennennlernend, ein paar Augenblicke lang wieder Ihrer Jugend begegnen.





Karosserie:
zeitlos elegant
und doch funktionsgerecht.
In den seitlichen Chromleisten
ist ein Gummiprofil eingelegt.
Das schützt den Lack
vor zu weit geöffneten Türen
anderer Fahrzeuge.
Ein anderes Beispiel:
Die Stoßstangen
haben eine kräftige Gummileiste.
Auch das bewährt sich
beim täglichen Gebrauch
in unseren verkehrsreichen Städten.

Der 300 SEL 6.3
ist von innen nach außen konstruiert.
Das heißt:
größtmögliche Bewegungsfreiheit
für 5 oder 6 Personen.
Trotzdem sind die Außenmaße
verkehrsgerecht.
Das Fahrzeug ist handlich und wendig.
Der 300 SEL 6.3
übertrifft auch in diesem Punkt
erheblich kleinere Wagen.



Körpergerecht geformte Sitze mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne (Ruhesitzeinrichtung); Der Fahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar.

Der Komfort des Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 setzt sich zusammen aus dem überaus großzügigen Innenraum, den körpergerecht geformten Sitzen, der technischen Perfektion, mit der das Fahren zum Vergnügen wird. Das alles wird abgerundet durch eine Material- und Verarbeitungsqualität, die ihresgleichen sucht.

Der 300 SEL 6.3 wurde von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum für 5 oder 6 Personen. Trotzdem hat das Fahrzeug verkehrsgerechte Außenmaße. Der 300 SEL 6.3 ist so wendig, daß er selbst kleinere Wagen in diesem Punkt übertrifft. Das wird unterstützt durch die serienmäßige Mercedes-Benz Servolenkung.

Sitze

Im Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 wird die Reaktionsfähigkeit des Fahrers durch körpergerechte Sitzposition erhalten. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt und bieten festen seitlichen Halt. Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind aufeinander abgestimmt. Beide Federungen sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gleich wirksam.

Mercedes-Benz baut feste Sitze mit straffen Sitzpolstern, um den Körper zu stützen. Lüftungskanäle der Polsteroberfläche, Wollwattfüllungen und Haarauflagen gewährleisten, daß die Sitze ventilieren und die bei der Körperatmung entstehende Feuchtigkeit ausgezeichnet abgeleitet wird. Die Fahrerposition am Lenkrad ist anatomisch richtig. Man merkt es besonders angenehm auf großen Reisen.

Komfortabel

Die Vordersitze sind als Ruhesitze ausgelegt. Der Fahrersitz ist auch in der Höhe verstellbar.

Heizung und Lüftung

sind in einem wirkungsvollen, stufenlos regulierbaren System zusammengefaßt.

Der durch Filter gereinigte, staub- und zugfreie Dauerluftstrom kann stufenlos nach oben und unten gelenkt werden. Ein zusätzliches, dreistufiges Gebläse verstärkt die Frischluftzufuhr. Damit ist der Wagen auch im Stand zu belüften.

Die weit schwenkbaren Kugeldüsen der Sommerbelüftung wirken als Frischluftdusche. Die Heizung ist in der Lage, die Frischluft selbst von -20°C auf angenehme Raumtemperatur zu erwärmen.

Die Entlüftung erfolgt permanent und ebenfalls zugfrei.

Fahrwerk

Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 fährt auf Luftpolstern. Statt der üblichen Stahlfeder hat jedes Rad eine Rollbalg-Luftfeder.

Die Füllung der Rollbalg-Luftfeder paßt sich automatisch jeder Belastung an. Dabei bleibt der gesamte Federweg unvermindert erhalten. Zusätzlich kann vom Fahrersitz aus – auch während der Fahrt – die gesamte Fahrzeughöhe um 50 mm verstellt werden.

Durch die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Luftfederung wird erzielt: nicht zu harte und nicht zu weiche Federung. Die beiden Achshälften pendeln die Unebenheiten der Fahrbahn aus.

Die Luftfederung begrenzt Sturzveränderungen, die das Fahrverhalten beeinträchtigen könnten. In allen Geschwindigkeitsbereichen gewährleistet diese Konstruktion gleichermaßen ausgezeichnete Straßenlage und höchsten Fahrkomfort. Die Fahrgäste bleiben frei von ermüdenden Schwingungen. Auch auf langen Strecken.

Die Gummilagerungen der Achse fangen auch die letzten Unebenheiten der Fahrbahn auf und geben sie nicht an die Karosserie weiter. Diese Achskonstruktion ist die technisch perfekte Lösung.

Drehstab-Stabilisatoren verhindern bei Kurvenfahrten unangenehme Karosserieneigungen, welche die Fahrsicherheit beeinträchtigen könnten.

Hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Gasfüllung (System de Carbon) garantieren eine konstante Bodenhaftung auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

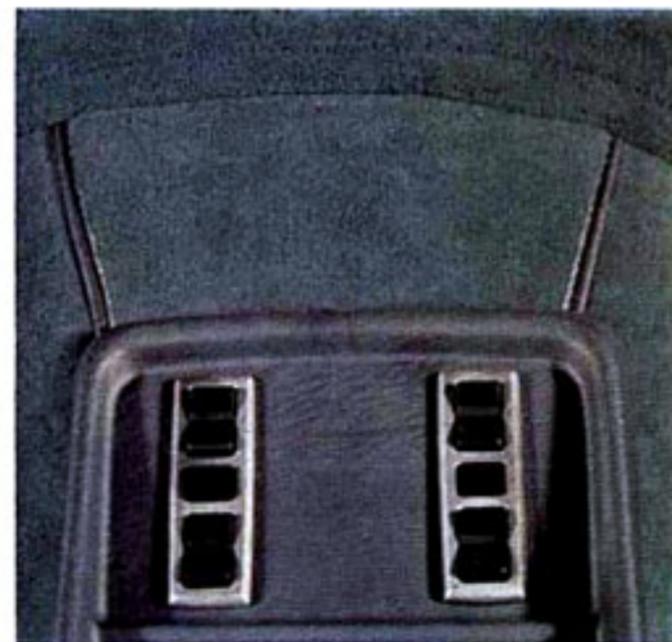
Die Mercedes-Benz Servolenkung macht selbst schwierige Fahrmanöver (z.B. Einparken) zum Vergnügen. Kraftaufwand und Lenkradumdrehungen werden durch eine hydraulische Einrichtung wesentlich verringert. Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkontakt erhalten.

Durch diese Lenkung hat der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 eine Wendigkeit, die von vielen kleineren Wagen nicht erreicht wird. Der Lenkungsstoßdämpfer schluckt Fahrbahn-Unebenheiten und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter.

Karosserie

Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 macht kurzlebige Mode nicht mit. Er bietet Besseres: eine zeitlos elegante Form; einen Raumkomfort, der seinesgleichen sucht; vier große Türen, die das Ein- und Aussteigen ungeheuer bequem machen; einen geräumigen Kofferraum, der leicht zu beladen ist; eine Zentralverriegelung, mit der von der Fahrertür aus durch eine Schlüsselumdrehung sämtliche Türen und der Kofferraum auf- oder abzuschließen sind.

Vom Fahrer oder Beifahrer können alle vier Seitenscheiben elektrisch geöffnet oder geschlossen werden. Die Betätigungsknöpfe sind zentral auf der Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen angeordnet. Zusätzlich ist an jeder Fondtür ein Einzelschalter.

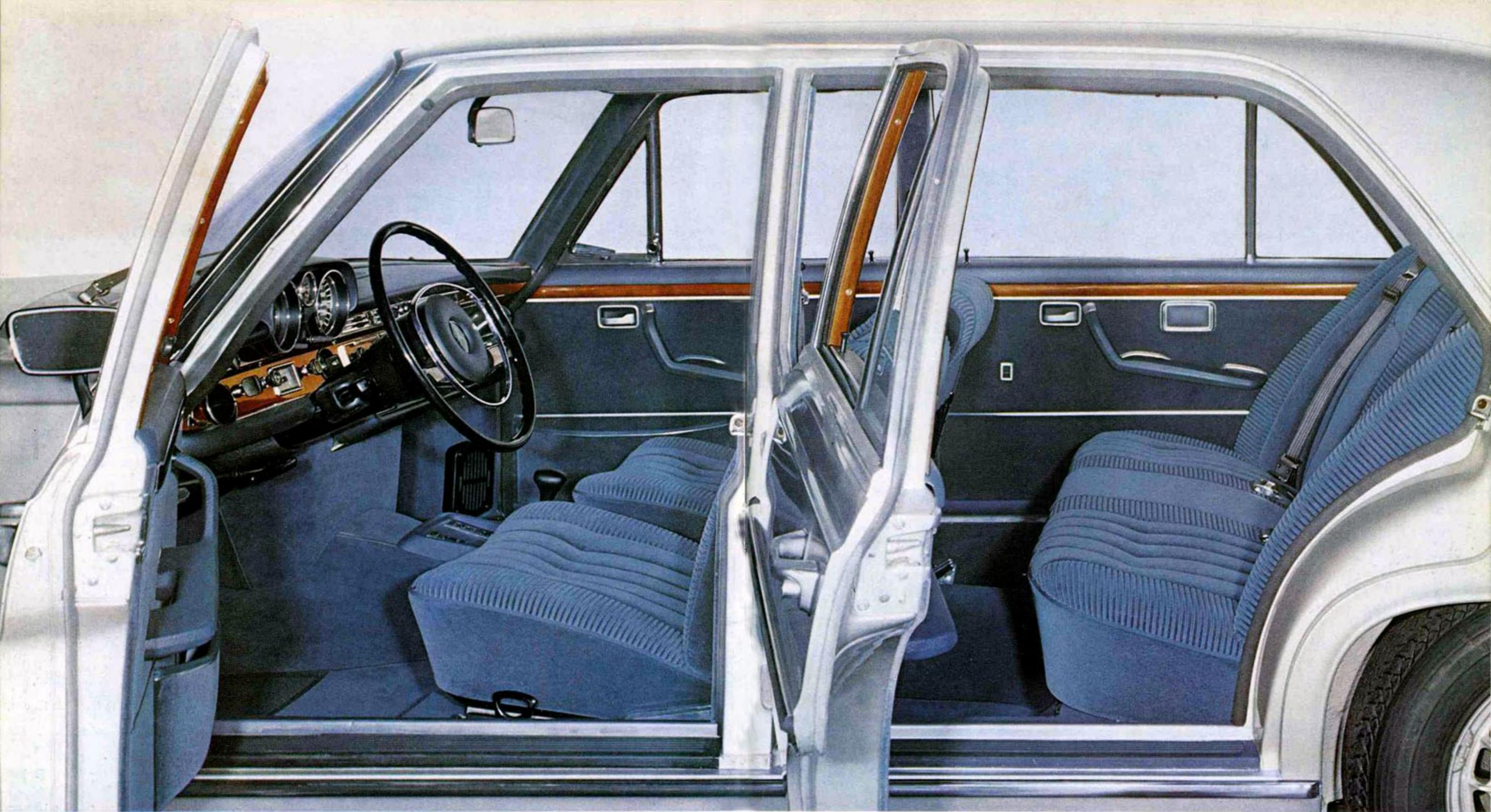


Auf der Mittelkonsole vor beiden Vordersitzen sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber angeordnet. Von hier können alle 4 Seitenscheiben geöffnet oder geschlossen werden. Die hinteren Seitenfenster sind selbstverständlich auch unmittelbar von den Fahrgästen im Fond durch Einzelschalter zu betätigen. Diese Einzelschalter können jedoch mit einem Sicherheitsschalter vom Fahrer blockiert werden. Unbeabsichtigtes Öffnen ist dadurch ausgeschlossen.

Achsen und Karosserie sind durch Gummilagerungen getrennt. Motor- und Fahrgastraum sind hermetisch voneinander abgeschlossen. Deshalb ist der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 fast vollständig schwingungsfrei, vibrationsfrei und geräuscharm.

Ablage-Schale, beleuchtetes Handschuhfach, Taschen an den Türen, geräumige Hutablage, gepolsterte Armlehnen, Armlehne zwischen den Fondsitzen, und strapazierfähige Teppiche sind nur einige weitere Beispiele für das, was Mercedes-Benz funktionsgerechten Komfort nennt.

Der 300 SEL 6.3 gibt jene entscheidende Ruhe, Übersicht und Gelassenheit, auf die Fahrer in Zukunft nicht mehr verzichten können.



Starke Fenster- und Türpfosten, die Rahmenbodenanlage mit hochgezogenen Seitenschwellen, massiver Abschluß zum Motor- und Kofferraum sind das stahlharte Gerippe und die äußeren Begrenzungen der gestaltfesten Mercedes-Benz Sicherheitszelle. Front- und Heckpartie dagegen sind verformbar und energieaufzehrend. Hoffentlich merken die Insassen des 300 SEL 6.3 nie etwas davon.

Sehr viel deutlicher merken sie jedoch bei jeder Fahrt, wie großzügig der Innenraum ist und wie mühelos selbst lange Strecken bewältigt werden. Der funktionsgerechte Komfort macht das Fahren auch im dichten Verkehr zum Vergnügen.

(Sicherheitsgurte auf Wunsch).



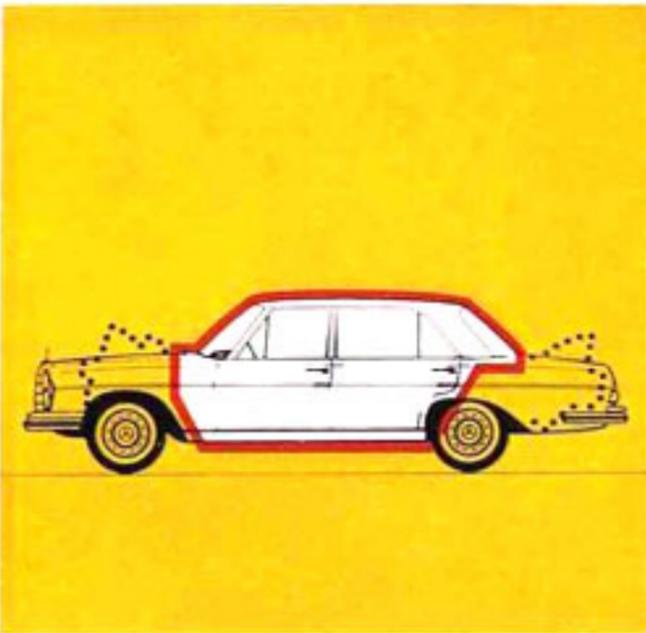
Mehr als 80 Pkw wurden allein in einem Jahr bei Versuchen innerhalb der Unfallforschung von Mercedes-Benz zu Schrott gefahren. Diese Art Forschung wird seit über 10 Jahren betrieben. Es geht darum, die Folgen bei oft unvermeidlichen Unfällen so gering wie möglich zu halten. Hier ein Aufprall-Versuch mit 50 km/h auf ein stehendes Fahrzeug. Gemessen wird die Verformbarkeit und damit die Energieaufzehrung von Front- und Heckpartie. Diese intensive Forschung brachte Mercedes-Benz mehrere richtungweisende Patente ein, die alle in Mercedes-Benz Personenwagen verwirklicht sind.

Man kann von Sicherheit reden, man kann großzügig mit Schaumstoff umgehen oder das Problem der Sicherheit an der Wurzel packen. Der letzte Weg ist langwierig, teuer aber verantwortungsbewußter, obwohl die Ergebnisse ernster Sicherheitsforschung äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz hat in einem einzigen Testjahr 80 Personenwagen auf die verschiedenste Weise zu Schrott gefahren, um gewissen Problemen auf die Spur zu kommen.

Mercedes-Benz hat nach vielen Versuchsreihen z. B. eine Armaturenanlage entwickelt, die je nach Heftigkeit des Aufpralls stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt und daher Verletzungen weitgehend ausschaltet. Schaumpolster allein spielen deshalb bei der Mercedes-Benz Armaturenanlage nicht die entscheidende Rolle. Die Mercedes-Benz Sicherheitszelle ist in ungezählten Unfallversuchen im Rahmen der systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung entwickelt worden. Man verläßt sich bei Mercedes-Benz nicht darauf, daß eine weniger steife Bug- und Heckpartie zwangsläufig einen Teil der Aufprall-Energie verzehrt. Entscheidend ist, daß möglichst viel Aufprall-Energie in Verformungsarbeit an der Karosserie umgewandelt wird, aber der Fahrgastraum dabei steif und unzerstört bleibt.

Sicher



Das Verformungsprinzip:
gestaltfester Passagierraum,
aber energieaufzehrende,
Front- und Heckpartie.

So schreibt „auto, motor und sport“
in seiner Ausgabe 4/1969:

Knautsch-Patent abgelaufen

„Am 23. Januar 1969
wurde ein Stück Autosicherheit rechtlich
allen Automobilherstellern zugänglich.
An diesem Datum
lief das Mercedes-Benz Patent
über die Sicherheitsstruktur
von Autokarosserien ab,
das eine verformungssteife Passagierzelle
und weiche Knautschzonen
an den Wagenenden vorsieht.
Sehr schnell
wurde diese Sicherheitsstruktur
von den anderen Autoherstellern
als die beste anerkannt,
und schon seit Jahren
findet sie Nachahmer in aller Welt.
Die Firma Daimler-Benz
sah über Patentverletzungen
in diesem Fall wohl großzügig hinweg,
um den Sicherheitsbemühungen der anderen
nicht etwa einen Riegel vorzuschieben.
Außerdem weiß man in Untertürkheim,
daß das Knautschprinzip
zwar leicht zu verstehen,
aber konstruktiv sehr schwer
zu realisieren ist.“

Es hat auch bei Mercedes-Benz
jahrelanger Entwicklungsarbeit bedurft,
um derart perfekte Crash- und Knautsch-
Demonstrationen zu ermöglichen,
wie sie in Untertürkheim
gelegentlich schon vor der Presse
und damit vor der Öffentlichkeit
abgehalten wurden.

Nachdem das Patent nun abgelaufen ist,
wird man der Sicherheitsstruktur
künftig wohl auch
in den Werbefeldzügen der Konkurrenz
häufiger begegnen“.

Die Sicherheit von Mercedes-Benz
ist ein System,
das wissenschaftlich erforscht wurde,
und in dem alle Teile
voneinander abhängen,
ein System, das sich ständig ausweitet
und perfekter wird.

Hier sind einige, wenige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Sicherheitszapfenschlösser

Sie springen während eines Unfalls
nicht auf
(verhindern also das Herausschleudern)
und klemmen nicht,
wenn nach einem Unfall
die Türen schnell geöffnet werden müssen.

Die Sicherheitslenkung

mit einer großflächigen Polsterplatte
auf der Lenkradnabe,
mit einem verformbaren Pralltopf
unter der Polsterplatte,
mit einer teleskopartig
ineinanderschiebbaren Lenksäule
und mit einem Lenkgetriebe,
das weit hinter der Vorderachse
angeordnet ist.



Lenkung ohne Lanzen-Effekt.
Teleskopartig ineinanderschiebbare
Lenksäule,
Pralltopf
unter der großflächigen Polsterplatte
auf dem Lenkrad.
Der Pralltopf wurde patentiert.

Die gestaffelte Verformungsmöglichkeit,
die je nach Aufprallwucht wirksam wird,
verhindert den gefährlichen Lanzen-Effekt
der Lenksäule.

Die spurtreue Straßenlage

und die konstante Bodenhaftung
durch einzeln aufgehängte,
und getrennt geführte Räder
sind Voraussetzung
für sicheres Fahren.
Drehstab-Stabilisatoren vorn und hinten
verhindern unangenehme
Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten
und sind mitbestimmend
für das neutrale Kurvenverhalten.

Das Zweikreis-Servo-Bremssystem

mit Scheibenbremsen vorn und hinten,
die dauerbelastbar sind,
wirksam gekühlt werden,
sich automatisch nachstellen
und sourstabil
ohne einseitiges Ziehen bremsen.
Die Funktion der beiden Bremskreise
wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

Und vieles andere mehr

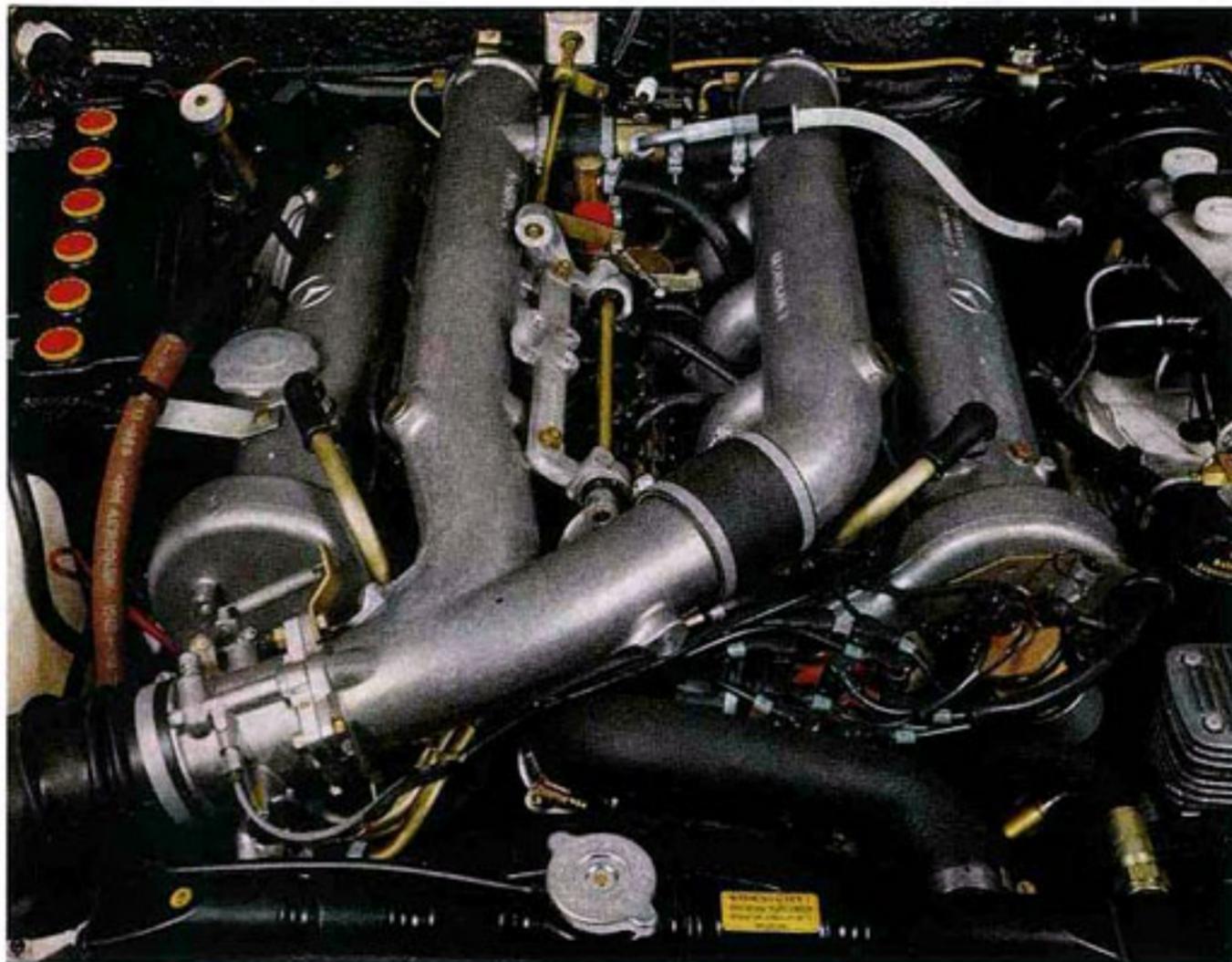
Anatomisch richtige, ermüdungsfreie,
reaktionserhaltende Lenkradposition:
festverankerte, luftdurchlässige Sitze,
richtig geformt
und mit festem, seitlichem Halt:
exakt aufeinander abgestimmte
Sitz- und Fahrzeugfederung:
Lenkungsstoßdämpfer,
der Fahrbahnstöße schluckt;
Gummilagerungen an den Achsen,
die Straßenunebenheiten absorbieren;
gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer,
die konstante Wirkung garantieren.

Heute geht die intensive Forschung bei Mercedes-Benz über das Automobil hinaus

Als zweiten, entscheidenden Faktor
testet man den Menschen
und seine Reaktionen.
Mercedes-Benz
schickt seine Fahrzeuge
mit unvorbereiteten Fahrern
auf die Teststrecke.
Dort führen Spezialisten
Gefahrensituationen herbei,
die der Fahrer nicht kennt.
Alle Reaktionen werden registriert.
Aus der Häufung
bestimmter Reaktionen
wird die Durchschnittsreaktion
des Durchschnittsfahrers errechnet.
Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse
fließen in den Automobilbau
von Mercedes-Benz ein.



Schnell ist ein Automobil erst dann,
wenn das Fahrwerk
der Motorleistung überlegen ist.
Mercedes-Benz Personenwagen
sind schnell und sicher,
weil das Fahrwerk
auch bei nasser oder schlechter Fahrbahn
hohe Geschwindigkeiten ermöglicht.
Selbst im Grenzbereich,
z. B. bei scharfer Kurvenfahrt,
bleibt das Fahrverhalten neutral
und jederzeit kontrollierbar.



Der V-8-Motor
mit mechanischer Benzineinspritzung
leistet 250 PS/DIN (300 gr. HP/SAE)
und beschleunigt den 300 SEL 6.3
von 0 auf 100 km/h in 6,5 sec.

Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 unterscheidet sich äußerlich von den anderen Modellen dieser Reihe nur durch superbreite Gürtelreifen, andere Leuchteinheiten mit Halogenscheinwerfern und das kleine 6.3 auf dem Kofferraumdeckel.

Das Äußere dieser Limousine untertreibt also. Erst beim Fahren zeigt der 300 SEL 6.3 was in ihm steckt – aber dann um so deutlicher. Ein sanfter Druck aufs Gaspedal genügt, um sich zu distanzieren: von 0 auf 100 km/h in 6,5 Sekunden, 1 Kilometer mit stehendem Start in 27 Sekunden.

Das sind Werte, denen der gesamte internationale Markt an Serien-Limousinen nichts Vergleichbares entgegensetzen kann.

Trotz seines Gewichts von 1,8 t beschleunigt der 300 SEL 6.3 mit seiner Automatic schneller als die meisten Sportwagen. Überholvorgänge verlieren damit ihr Risiko.

Vielleicht das Erstaunlichste: Selbst im dichtesten Stadtverkehr läßt sich dieser Wagen spielend leicht fahren. Er ist – wenn es sein muß – durch seine Spurtkraft absolut überlegen. Man macht sich frei vom zähflüssigen Verkehr.

Der V-8-Motor
mit mechanischer Benzineinspritzung und einem Hubvolumen von 6,3 l leistet 250 PS/DIN (300 gr. HP/SAE). Sein maximales Drehmoment von 51 mkg/DIN (60 mkg/SAE) erreicht er schon bei 2800 U/min (nach SAE bei 3000 U/min). Die enorme Spurtkraft des V-8-Motors wird also nicht durch hohe Drehzahlen, sondern durch eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder erzielt.

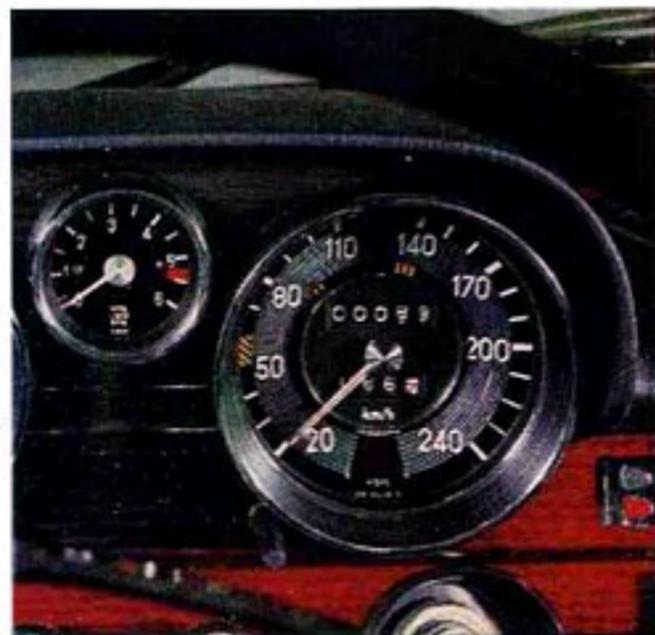
Die mechanische Benzineinspritzung
Die heutigen Einspritzmotoren sind das Resultat einer jahrzehntelangen Entwicklungsarbeit.

Durch Verbesserungen an den Pkw-Motoren wurde der Anteil der Schadstoffe in den Abgasen auf ein Minimum reduziert. Damit leistet Mercedes-Benz seinen Beitrag zur Reinhaltung der Luft, denn alle Pkw-Motoren erfüllen bereits 10 Monate vorher die ab 1. 10. 1971 in den Ländern der EWG geltenden Vorschriften über die Abgasreinigung.

Schnell

Sie begann bei den Mercedes-Benz Flugmotoren, wurde in den Rennmotorenbau und schließlich in den Serienmotorenbau übernommen. Heute hat die mechanische Benzineinspritzung ihre technische Perfektion erreicht. Am 6. August 1969 lief der 250000ste Fahrzeugmotor dieser Bauart vom Band. Die Vorteile dieses Einspritz-Systems: verzögerungsfreies Beschleunigen, kein „Verschlucken“ des Motors bei plötzlichem Gasgeben, beste Ausnutzung des Kraftstoffs. Die 8 Stempel der Einspritzpumpe geben jedem der 8 Zylinder zum genau richtigen Zeitpunkt die genau richtige Kraftstoffmenge. Darüber hinaus erzielt die Pumpe die feinste Abstimmung des Kraftstoff-Luft-Gemischs für alle Belastungen. Die Einspritzpumpe berücksichtigt Gaspedalstellung, Motor-Drehzahl, Luftdruck und Kühlwassertemperatur. Eine Start- und Warmlaufautomatik sorgt beim Anlassen und Anfahren zusätzlich für eine Anreicherung des Gemischs.

Die V-Anordnung der Zylinder ist raumsparend. Mercedes-Benz ist durch jahrelange Versuche zu der Erkenntnis gekommen, daß die V-Anordnung erst bei 8 Zylindern besten Massenausgleich und damit größte Laufruhe bieten kann.



Das Lenkrad liegt im Griff. Es ist so angeordnet, daß es exakt zur anatomisch richtigen Sitzposition paßt. Die Instrumente sind im Blickfeld und werden bei der Straßenbeobachtung automatisch wahrgenommen. Das bedeutet: Komfort und Sicherheit.

Bei 6-Zylinder-Motoren dagegen erzielt man das durch die Reihen-Anordnung.

Der Luft-Ölkühler kühlt das Motoröl. Das ist wichtig, denn der Ölkreislauf dient nicht nur der Schmierung, sondern sorgt auch für die Wärmeabfuhr aus den Motorlagern.

Der Viskose-Lüfter kühlt bei höheren Motortemperaturen, denn nur dann läuft er mit. Vorteile: Schnelleres Erreichen der Betriebstemperatur reduziert den Verschleiß. Geringere Lüftergeräusche. Höhere Motorleistung besonders beim Anfahren. Die Viskose-Lüfterkupplung arbeitet verschleißlos.

Die obenliegenden Nockenwellen ermöglichen drehzahlfreudiges, rasantes Fahren. Durch die Konstruktion der Nocken wird eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder erzielt und damit ein sehr günstiger Drehmoment-Verlauf besonders im unteren Drehzahlbereich. Die Arbeitsgänge im Motor laufen präzise und mit der geringstmöglichen Geräuschentwicklung ab.

Die geschmiedete, induktiv gehärtete Kurbelwelle läuft ebenso wie die Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlagern mit Stahlstützschalen.

Jedes Ventil dreht sich bei jedem Hub um Bruchteile einer Umdrehung weiter. Deshalb sind Durchbrennstellen zwischen Ventilsitz und Ventilteller weitestgehend ausgeschaltet.

Der Schaft jedes Auslaßventils ist mit Natrium gefüllt. Natrium führt Wärme vom Ventilteller ab. Die gepanzerten Ventilsitze werden also thermisch stark entlastet.

Ventilsitzringe aus einer hochwertigen Chrom-Nickel-Molybdän-Legierung erhöhen außerdem die Verschleißfestigkeit.

Der 300 SEL 6.3 erreicht schnell seine Höchstgeschwindigkeit. Man kann sie bedenkenlos über lange Zeiträume ausfahren, weil der V-8-Motor in höchstem Maß standfest ist.

Das Fahrwerk ist den Geschwindigkeiten absolut überlegen.

Hier – stellvertretend für vieles – einige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Luftfederung Exakte Radführung durch Schubstreben. Dadurch guter Geradeauslauf und hohe Kurvenstabilität bei außergewöhnlich komfortabler Federung. Während das eine Rad der Straßenunebenheit folgt, läuft das andere unabhängig und geradlinig weiter. Deshalb ist die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Luftfederung jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

Richtungsstabilität Die von den Schubstreben der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder neigen selbst bei sehr welliger Fahrbahn nicht zur Richtungsänderung. Die Fahrtrichtung braucht also nicht durch dauernde Lenkbewegungen korrigiert zu werden.

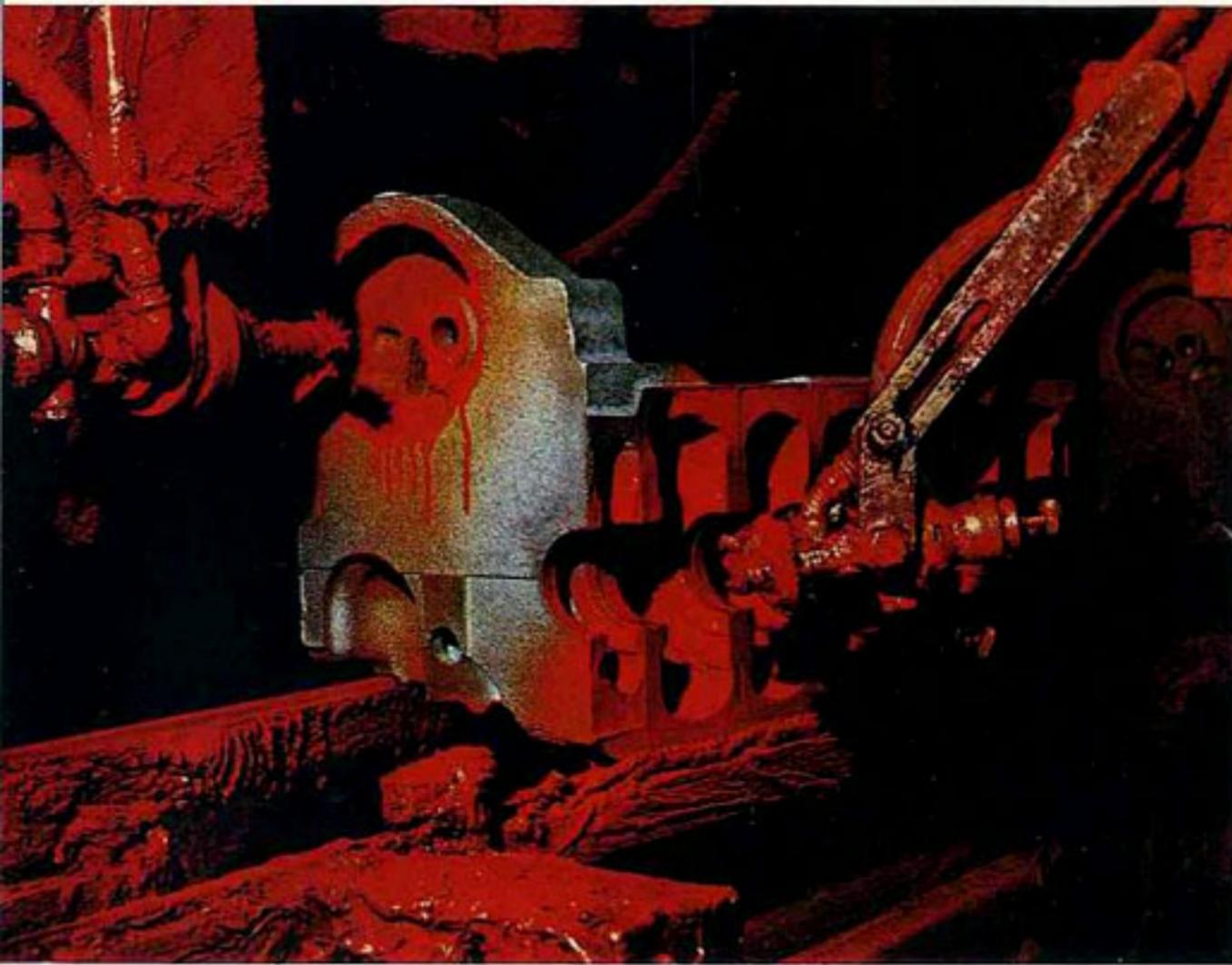
Kurvenstabilität Durch neutrales Fahrverhalten und präzise arbeitende Lenkung ermöglicht der 300 SEL 6.3 ein sauberes Anlenken von Kurven und macht Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Drehstab-Stabilisatoren verhindern unangenehme Karosserieneigungen. Der hydraulische Lenkungsstoßdämpfer absorbiert Fahrbahnstöße und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter. Dies alles zusammen macht selbst scharfe Kurvenfahrt problemlos.

Konstante Bodenhaftung und höchste Seitenwindstabilität Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt sind im 300 SEL 6.3 ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie und dem starken Fahrwerk mit Einzelradaufhängung.

Diese perfekte technische Auslegung ist gepaart mit unübertroffenem Komfort. In einem Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 ist eine 500- oder 1000-km-Fahrt noch immer ein Vergnügen.



Zuverlässigkeit bedeutet:
fahrbereit
auch unter extremen Bedingungen.
Deshalb umfaßt das Versuchsprogramm
auch Fahrten
durch diese Wasserfurt.
Schwallwasser
beeinflußt dabei die elektrischen Aggregate
überhaupt nicht.



Das muß nicht unbedingt sein, ist aber sicherer und zuverlässiger. Jeder Mercedes-Benz Motorblock wird vor der Montage innen lackiert. Das bedeutet: bessere Bindung der Gußmoleküle. Während der Laufzeit des Motors können sich also keine Teile lösen und Ölkanäle verstopfen. Man könnte es natürlich auch unterlassen . . . aber Zuverlässigkeit?

Unter der Zuverlässigkeit eines Automobils versteht man einwandfreies Funktionieren aller wichtigen Teile und Aggregate über einen langen Zeitraum.

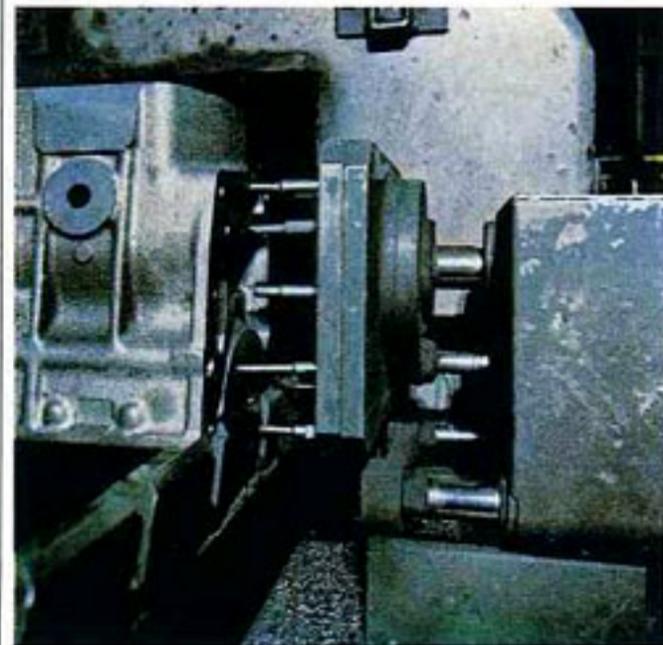
Das setzt voraus, daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde, bevor es auf den Markt kommt.

Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 basiert in seiner Grundkonstruktion auf einer Reihe von Vorgängern.

Fahrwerk und Karrosserie haben schon mehrere Millionen härtester Versuchskilometer hinter sich.

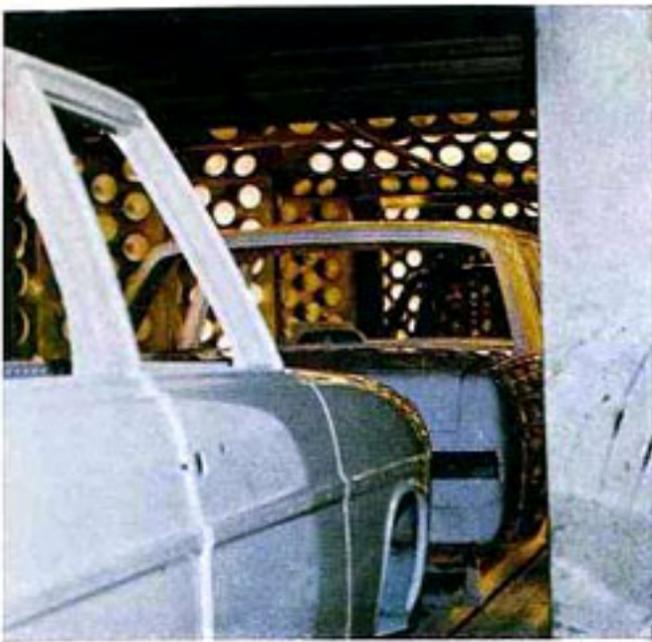
Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 ist zuverlässig.

Sitze, Sitzfederung und Türschlösser sind im Dauertest erfolgreich geprüft worden.



Jeder Motor, jede Achse und jedes Getriebe kommt auf den Prüfstand. Stichproben genügen bei Mercedes-Benz nicht.

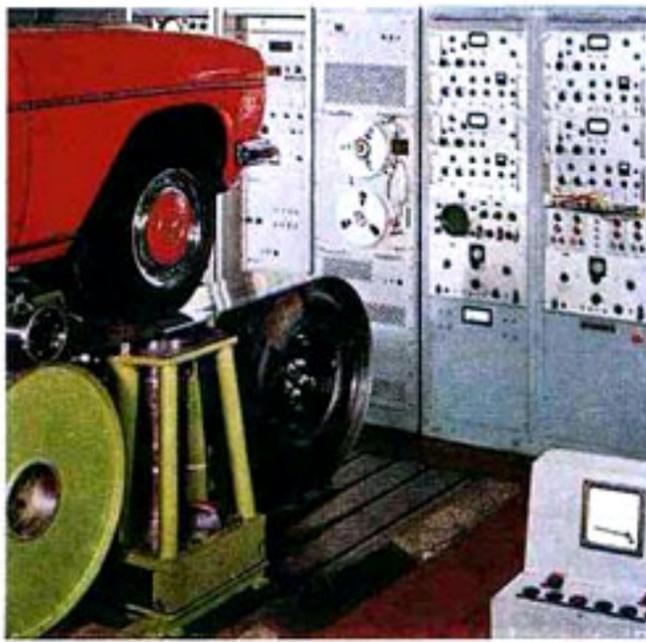
Zuverlässig



So muß der Lack sein:
 hart, aber nicht spröde,
 widerstandsfähig gegen Witterung
 und Chemikalien,
 aber flexibel gegen Steinschlag.
 Genaue Abstimmung der Lackkonsistenz
 und der Trockenvorgänge sind erforderlich.
 Eine der wichtigsten Voraussetzungen:
 die Trockenanlage.

Exakt eingebaute 4 Türen

Der satte Klang beim Türenschließen
 ist keine akustische Effekthascherei,
 sondern ein Zeichen dafür,
 daß die Türen exakt passen.
 Mercedes-Benz hat in der Produktion
 Spezialisten,
 die nur eine einzige Aufgabe haben:
 die Maßhaltigkeit der Türen zu prüfen.



Zuverlässige Automobile zu bauen,
 ist nur durch intensive
 Forschung und Entwicklung möglich.
 Dazu werden speziell konstruierte
 Meßstände ebenso benötigt,
 wie elektronische Speichergeräte.
 Die Zuverlässigkeit eines Mercedes-Benz
 resultiert aus der technischen Perfektion
 aller Aggregate.

**Jeder Motor, jedes Getriebe
 und jede Achse**

wird unter allen nur möglichen Belastungen
 einem intensiven Probelauf unterzogen.
 Erst wenn sie diese harte Prüfung
 ohne jegliche Beanstandung
 über sich ergehen ließen, sind sie es wert,
 in den Mercedes-Benz 300 SEL 6.3
 eingebaut zu werden.

Alle Stromverbraucher

(Scheinwerfer, Anlasser,
 Armaturenbeleuchtung etc.)
 haben eine eigene Masse-Leitung.
 Das ist zwar aufwendiger,
 aber zuverlässiger.

Jede einzelne Hinterachse

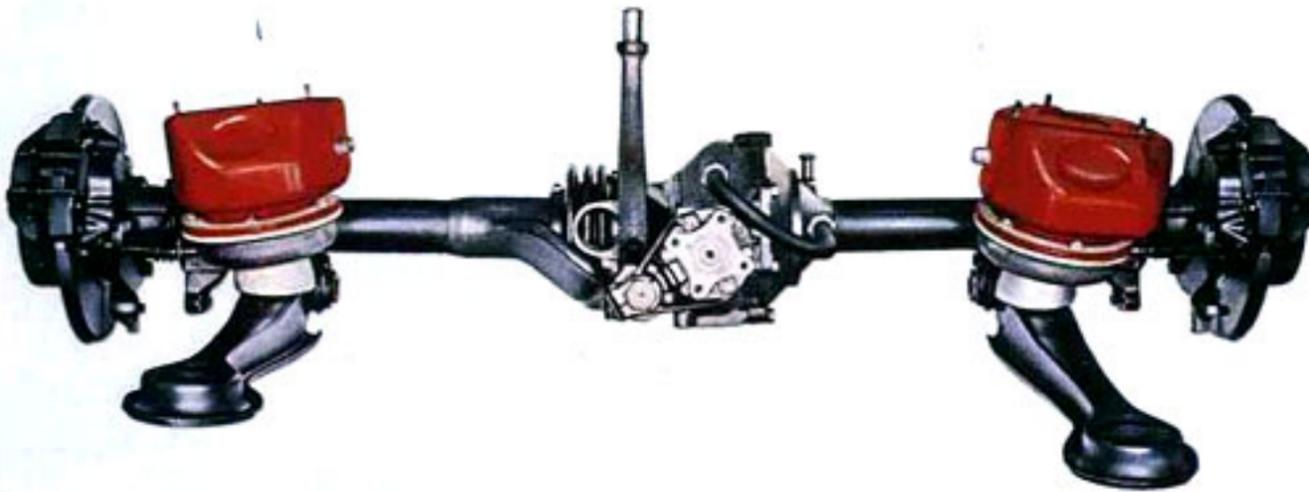
wird nach ihrem Zusammenbau
 vier verschiedenen Dichtheitsprüfungen
 unterworfen.

Alle Kaufteile,

also Teile,
 die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt,
 werden vor ihrem Einbau
 einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen,
 obwohl sie schon beim Hersteller
 geprüft wurden.
 Von jeder Lieferung
 an Gummimanschetten
 für die Gelenke der Hinterachse
 muß z. B. ein hoher Prozentsatz
 einen 100-Stunden-Versuch
 im Ölbad über sich ergehen lassen.
 Das entspricht einer Laufzeit des Wagens
 von vielen Jahren.
 Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde,
 wird diese Lieferung
 für die Produktion freigegeben.

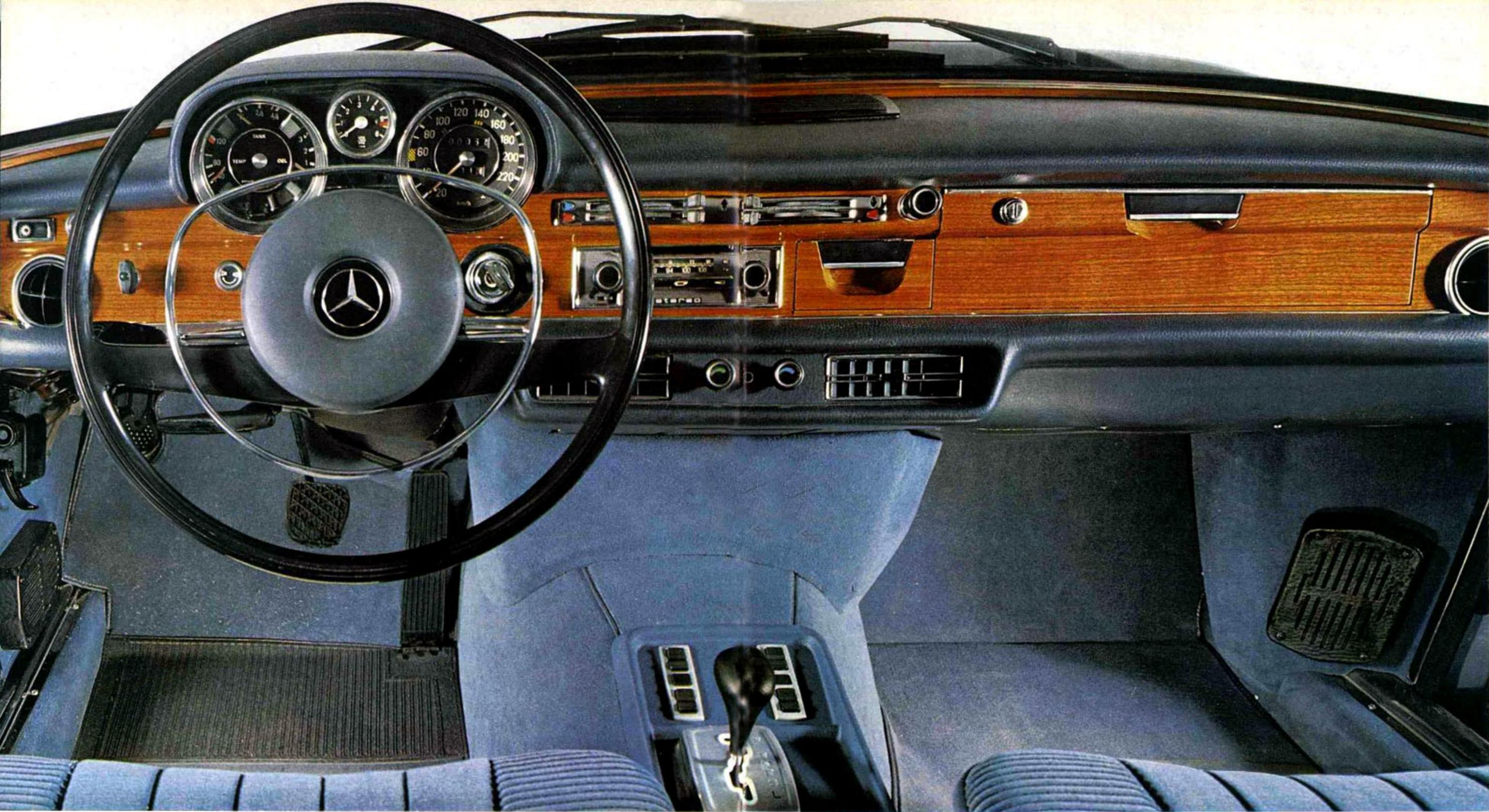
Abtastsicherung

Die Tür ist nur dann fest geschlossen,
 wenn sich der Arretierungsknopf
 für das Türschloß
 nach unten drücken läßt.



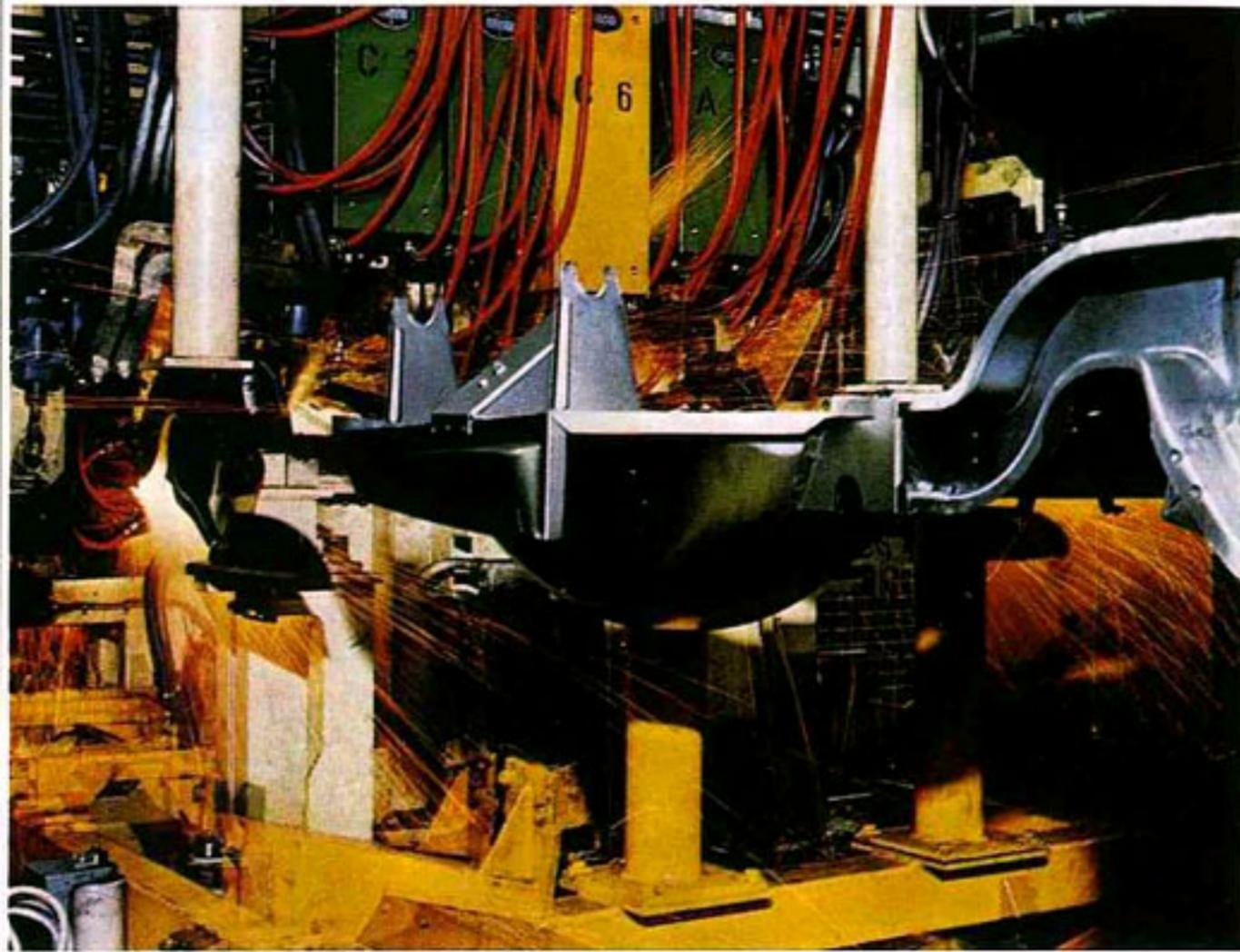
Der 300 SEL 6.3 fährt auf Luftpolstern.

Deutlich erkennbar an der Eingelenk-Pendelachse
 sind die beiden Luftbehälter mit den Rollbälgen.
 Die gleichen Aggregate sind natürlich auch an der Vorderachse.



Klima-Anlage und Radio
sind nur zwei Beispiele
aus dem umfangreichen
Sonderausstattungsprogramm.

Ein Beispiel
für die Mercedes-Benz Sicherheit:
Die Armaturenanlage
wurde nach den Erkenntnissen
unzähliger Unfallversuche konstruiert.
Unter der flexiblen Folie der Oberfläche
befindet sich eine dicke,
stoßverzögernde Kunststoffschicht
und dünnes, leicht verformbares Blech.
Im Hohlraum darunter befinden sich
keine harten, hervorstehenden Teile,
die das Nachgeben verhindern könnten.
Diese Armaturenanlage
mit ihrer tiefgestaffelten Verformbarkeit
vermeidet bzw. mildert weitgehend
Unfallfolgen.



Vollautomatisch
wird mit Tausenden von Schweißpunkten die Karosserie zusammengeschweißt. Hier arbeiten moderne Schweißautomaten gleichmäßiger und damit sicherer als die besten Spezialisten.

Wertbeständig
ist der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 durch technische Perfektion, hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität und durch seine stilistisch unerreichte, zeitlose Karosserieform.

Fahrzeugform
Mode wird immer ihre Käufer finden. Mercedes-Benz kann es sich jedoch nicht leisten da mitzumachen. Nur ein echter technischer Fortschritt ist Grund genug für neue Mercedes-Benz Modelle.

Deshalb baut Mercedes-Benz z. B. keine Karosserien, die heute hinreißen und morgen langweilen. Modern ja, modisch nein. Nur die „richtige Form“ hat viele Jahre Gültigkeit. Sie lebt lange – so lange wie ein Mercedes-Benz.

Zur Wertbeständigkeit gehören gleichermaßen die hohe Material- und Verarbeitungsqualität.

Die Lackierung
Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3 hat einen besonders haltbaren Lack (ca. 20 kg pro Fahrzeug). Nach der Phosphatierung und Passivierung folgen bis zu fünf Schichten, deren Funktionen organisch aufeinander abgestimmt sind: erster Grundlack, zweiter Grundlack, Steinschlag-Schutz, Vorlack, Decklack.

Der Dauer-Unterbodenschutz
(ca. 14 kg pro Fahrzeug) für Wagenboden, Kotflügel, Einstieg und Bugunterseite.

Die zusätzliche Wachs-Schutzschicht
für den Motorraum und die gesamte Wagenunterseite einschließlich Achsen, Gelenkwelle, Kraftstoff- und Bremsleitungen.

Wertbeständig



Der Mercedes-Benz Sitz.
Oben: der Bezug. Darunter: Zwischenlage.
Dann die poröse, aber feste Gummihaarauflage
und schließlich
der progressiv federnde Stahlfederkern.

Die nach dem Zusammenbau
der Karosserie
nicht mehr erreichbaren Hohlräume
 werden vorher mit Zinkfarbe gestrichen,
 damit sie auch innen nicht rosten.

Die hitze- und ölbeständige
Innenlackierung
 der Achshäuse und des Motorblocks
 mit einem Speziallack,
 der nach den Ergebnissen
 der Mercedes-Benz Forschungslabors
 entwickelt wurde.



Induktive Kurbelwellenhärtung
 bedeutet:
genau gesteuerte Veredelung
der wichtigen Stellen.
 Nichts bleibt dem Zufall überlassen.

Die hundertprozentig
saubere Verarbeitung
aufeinanderstoßender Blechteile
 Alle Fugen, und sind sie noch so klein,
 werden nicht nur außen,
 sondern auch innen abgedichtet.
 Nicht nur aus optischen Gründen,
 sondern um Korrosionseinflüsse
 von vornherein abzuwehren.

Die Typenkonstanz
der Mercedes-Benz Modelle
 bewirkt –
 neben hohen Wiederverkaufspreisen –
 höchste Präzision
 und Zuverlässigkeit in der Fertigung.
 Denn wer nur in großen Zeitabständen
 eine neue Modellreihe baut,
 setzt sich auch nur selten der Gefahr aus,
 seinen Kunden „Kinderkrankheiten“
 zumuten zu müssen.

Unbestechliche Prüfer
 15 Prozent aller Mitarbeiter
 der Pkw-Produktion
 sind mit Kontrollarbeiten betraut.
 Sie haben die Aufgabe,
 alles zu sperren,
 was nicht hundertprozentig
 den geforderten Qualitätsrichtlinien
 entspricht.
 Wichtig: Sie tun es wirklich.

Kundendienst
 Mercedes-Benz hat im Bundesgebiet
 und West-Berlin
 829 Kundendienst-Stützpunkte.
 Davon sind 62 Betriebe
 werkseigene Niederlassungen
 mit direktem Draht zum Werk.
 Bei den 767 Vertragspartnern
 bedeutet der Mercedes-Benz Stern
 als Kundendienst-Symbol,
 daß sie alle gestellten Anforderungen erfüllen
 und nach den strengen
 Kundendienst-Richtlinien
 des Werks arbeiten.
 Fast alle Vertragspartner sind berechtigt,
 Zwischenuntersuchungen nach §29 StVZO
 durchzuführen.
 (Das gilt selbstverständlich
 auch für die Niederlassungen).
 Sie brauchen also nicht
 zu jeder Hauptuntersuchung zum TÜV.

Dieses System
 der Kundendienst-Organisation ist so gut,
 daß sich andere Automobil-Hersteller
 daran orientieren.

Ein beruhigendes Gefühl,
 besonders für Urlaubsfahrten:
 3287 Kundendienst-Stationen
 in 163 Ländern.



Achsen

Vorderachse:
Achsträger mit Doppel-Querlenkern;
Hinterachse:
Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse,
Ausgleichsgetriebe mit begrenztem Schlupf.

Getriebe

Mercedes-Benz Automatic
(automatisches 4-Gang-Getriebe
mit hydraulischer Kupplung)

Federung

An Vorder- und Hinterachse:
Rollbalg-Luftfederung
mit automatischer Niveauregulierung,
je zwei doppelwirkende
hydraulische Stoßdämpfer,
je ein Drehstab-Stabilisator.
Vom Fahrersitz aus
regulierbare Höhenverstellung.

Bremsen

Zweikreis-Servo-Bremssystem;
innenbelüftete Scheibenbremsen
vorn und hinten;
Brems-Abstützung an der Hinterachse;
Feststellbremse mit zusätzlichen
Bremsbacken und Bremstrommeln;
Kontroll-Licht
für die Funktion der beiden Bremskreise.

Lenkung

Selbstnachstellende
Mercedes-Benz Servolenkung;
Lenkungsstoßdämpfer;
großflächige Polsterplatte auf der Lenkrad-
nabe; Pralltopf unter der Polsterplatte;
teleskopartig ineinanderschiebbare
Lenksäule;
Lenkgetriebe
weit hinter der Vorderachse angeordnet.

Karosserie

Feste Verschweißung
der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau;
gestaltfester, verwindungssteifer
Fahrgastraum (Sicherheitszelle);
stoßaufzehrende Bug- und Heckpartie;
optimale Sicht nach allen Seiten;
Vollsicht-Verglasung aus Sicherheitsglas;
vier Türen, leichtschließend;
Gummileiste an beiden Seiten;
Doppel-Stoßstangen
mit breitem Gummiwulst.

Sitze

Körpergerecht geformt, stoßfest verankert,
ausgeformt für seitlichen Sitzhalt;
Sitzfederung auf Fahrzeugfederung
und Sitzposition abgestimmt;
Vordersitze in Längsrichtung,
Fahrersitz in der Höhe verstellbar;
Ruhesitzeinrichtung.

Grundausstattung

Frontscheibe

Scheibenwaschanlage mit Fußbetätigung und Wischerkontakt; Scheibenwischer, gegenläufig, mit zwei Geschwindigkeitsstufen, betätigt durch den Kombinationsschalter am Lenkrad.

Beleuchtung

Asymmetrisches Abblendlicht. Fernlicht und Nebelscheinwerfer mit Halogenlampen. Standlicht, Parklicht, Rückfahrcheinwerfer; stufenlos regelbare Instrumentenbeleuchtung; Innenraumbelichtung mit Türkontakt und Handschalter; Leseleuchte im Fond mit Schalter an der Armaturenanlage; Beleuchtung für Aschenbecher, Zigarrenanzünder, Heizungsbedienung, Handschuhfach und Kofferraum; Fußraumleuchte.

Instrumente

Armaturenanlage gepolstert, stoßnachgiebig; Drehzahlmesser, Geschwindigkeitsmesser, Öldruckanzeiger, Tankinhaltanzeiger, Kühlwassertemperaturanzeiger; Kontroll-Licht für Feststellbremse, für die Funktion der beiden Bremskreise, Batterie-Ladestrom, Blinker, Fernlicht, Kraftstoffreserve und Luftfederung; elektrische Zeituhr, Gesamtkilometerzähler, Tageskilometerzähler.

Schlösser

Sicherheitszapfenschlösser an allen Türen mit kindersicherer Verriegelung an den Fondtüren; Zentralverriegelung durch Abschließen der Fahrertür; verschließbares Handschuhfach, Kofferraumschloß und Tankschloß; Lenkradschloß, kombiniert mit Zündschloß, Anlasser und Anlaßwiederholsperrre. Hauptschlüssel für Türen, Zündschloß, Kofferraum, Tankschloß und Handschuhfach. Nebenschlüssel nur für Türen, Zündschloß und Tankschloß (Einschlüssel-System).

Signalanlage

Lichthupe. Blinker mit automatischer Rückstellung, betätigt durch den Kombinationsschalter am Lenkrad. 3 Aufschlaghörner; Bremslicht; Warnblinkanlage.

Heizung und Lüftung

Staub- und zugfreier Dauerluftstrom für Warm- oder Kaltluft mit zusätzlichem Gebläse für Windschutzscheibe, Seitenscheiben, vorderen Fußraum und Fondfußraum. Luftmenge und Luftverteilung für Warm- oder Kaltluft stufenlos regulierbar nach oben und unten. Gebläse mit Stellhebel gekoppelt. Getrennte Beheizung für rechts oder links. Stufenlos einstellbare Kugeldüsen mit weitem Schwenkbereich für Warm- oder Kaltluft rechts und links an der Armaturenanlage.

Sonstiges

Ablageschale zwischen den Vordersitzen; Taschen an den Vordertüren; Handschuhfach; Hutablage; abblendbarer Rückspiegel; gepolsterte Sonnenblenden, auf Beifahrerseite mit Spiegel; Haltegriffe am Dachrahmen; Kleiderhaken an den Haltegriffen im Fond; Armlehnen an den Türen, gepolstert; Klappbare Mittelarmlehne zwischen den Vordersitzen und im Fond; Zigarrenanzünder; Aschenbecher vorn und hinten; Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte vorn und hinten; vorderer Fußraum, Fondfußraum und Tunnel mit Teppich ausgelegt; Fenster elektrisch zu öffnen und zu schließen. Abschleppöse vorn und hinten.

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.



Mercedes-Benz Personenwagen sind serienmäßig sehr gut ausgestattet. Sie bieten optimalen Komfort.

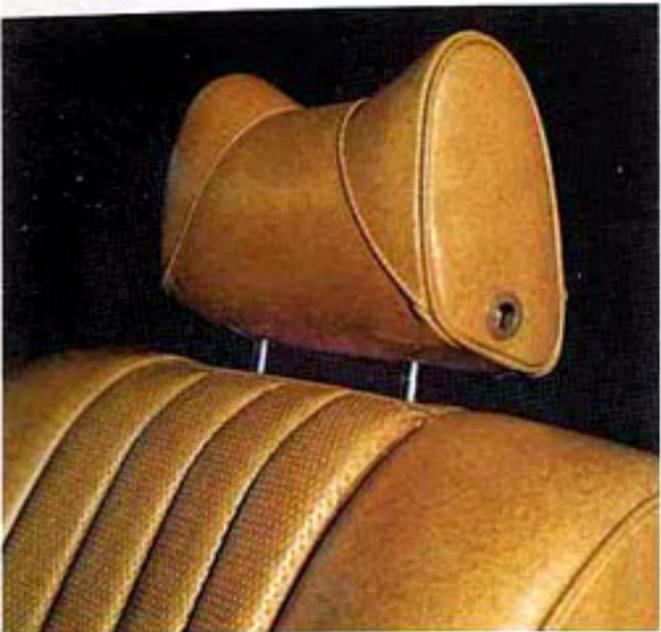
Wenn Sie auf Ihre persönliche Note, auf eine individuelle Atmosphäre besonderen Wert legen und Ihren Mercedes-Benz nach eigenen Wünschen und Vorstellungen ergänzen wollen, können Sie zahlreiche Sonderausstattungen erhalten.



Klima-Anlage

Die Mercedes-Benz Klima-Anlage erhält Ihr körperliches Wohlbefinden. Im Wagen wird es nur so warm, wie Sie es wünschen. Das ist besonders wichtig, wenn Sie in Kolonnen auf der Autobahn fahren oder in Städten, in denen die Hitze „steht“. Geöffnete Fenster bringen keine Besserung. Im Gegenteil: Straßenstaub und Straßenlärm belästigen Sie außerdem. Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage. Am rechten Knopf wird die Anlage eingeschaltet. Am linken Knopf regulieren Sie die gewünschte Temperatur. Das ist alles. Durch verstellbare Jalousien können Sie die Richtung des gekühlten Luftstroms steuern. Die Klima-Anlage arbeitet nach dem bewährten Kühltank-Prinzip.

Auf Wunsch

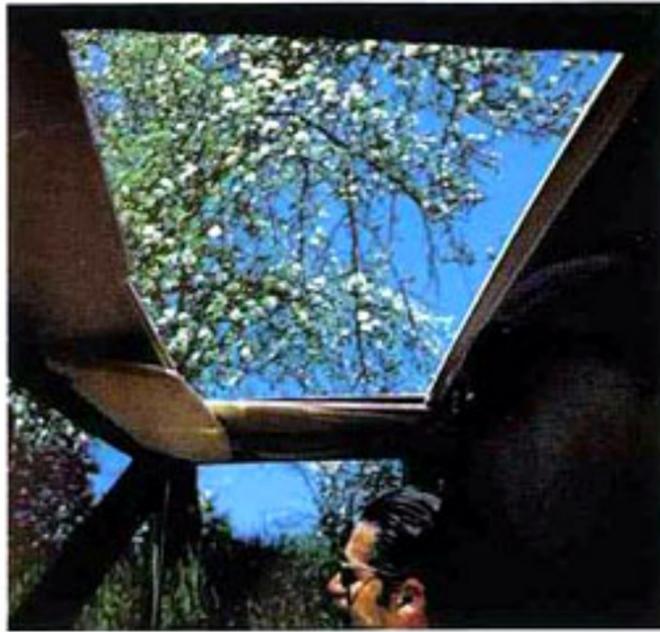


Sicherheitskopfstützen

Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen sind in Höhe und Neigung verstellbar. Je nach Einstellung bieten sie eine breite oder schmale Auflagefläche. Neben der komfortsteigernden Wirkung (muskelentspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbelsäule vor Verletzungen zu schützen.

Sicherheitsgurte

Keine andere Sonderausstattung hatte es schwerer, sich gegen Vorurteile durchzusetzen. Heute ist die gute Wirkung der Sicherheitsgurte unbestritten. Nach den Erkenntnissen seiner systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten.



Schiebedach

Das Stahlschiebedach ist witterungsunempfindlich, wartungsfrei und wird durch Knopfdruck elektrisch betätigt. Für Skeptiker: bei eventuellem Versagen der Technik kann es auch manuell geschlossen werden – allerdings vom Kofferraum aus.



Telefon

Mit einem Autotelefon ist man unabhängiger. Wichtige Entscheidungen z. B. können unterwegs getroffen und anderen mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile. Einzelheiten über Autotelefon-Anlagen nennt Ihnen jede Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.



Radio

Ein Autoradio dient nicht nur der Unterhaltung. Berichte über Straßenzustand, Stauungen, Umleitungen etc. sind feste Bestandteile des Sendeprogramms. Durch rechtzeitige Information fährt man also dem Ärger aus dem Weg. Vom Werk werden die Modelle Europa, Mexiko und Grand Prix eingebaut. Für das Ausland sind zusätzlich die Modelle Brescia oder Monte Carlo lieferbar. Andere Fabrikate können nachträglich bei den Mercedes-Benz Niederlassungen oder Vertretungen eingebaut werden.

Hier noch ein paar Beispiele

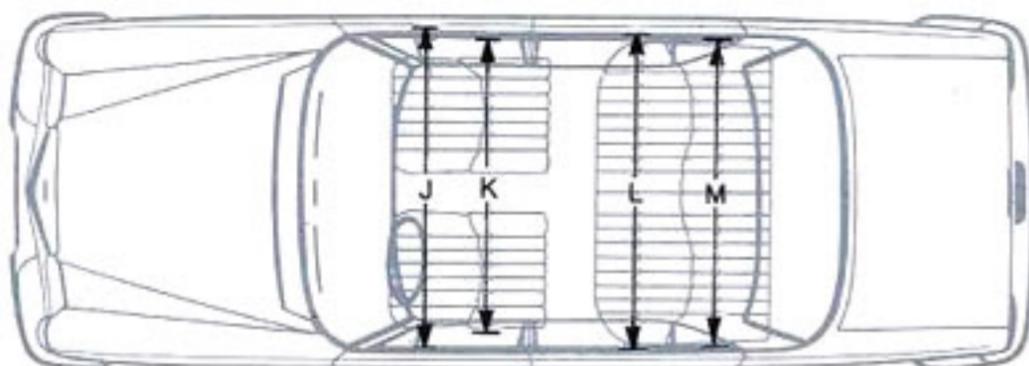
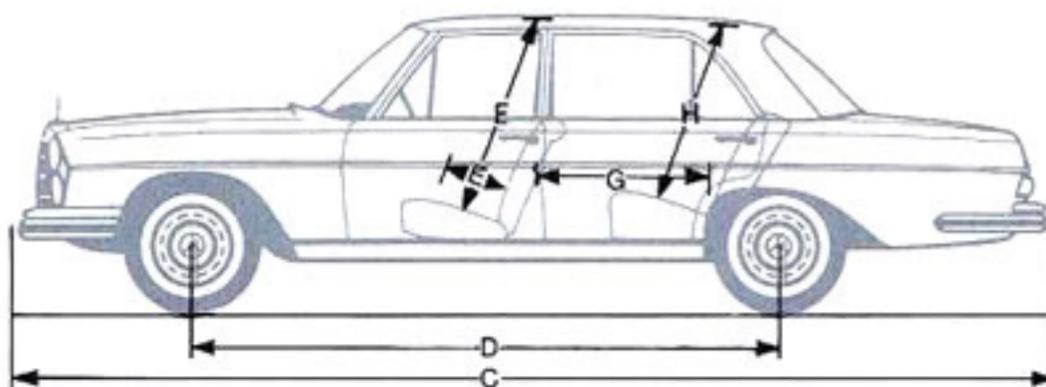
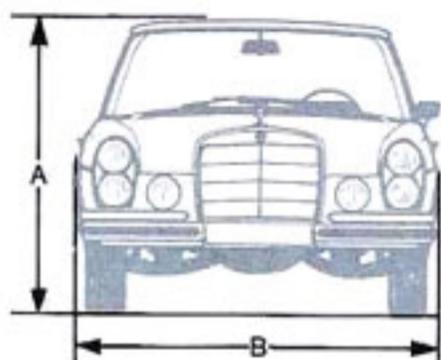
Lederpolsterung, mechanische oder automatische Antenne, orthopädische Rückenlehnen, Koffersatz, Weißwandreifen, Zweiklang-Fanfare, Sonderlackierungen ein- und zweifarbig und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten

sind enthalten in unseren Katalogen „Mercedes-Benz Sonderausstattungen“ und „Mercedes-Benz Automatic, Servolenkung, Klima-Anlage“.

Daten

Motor	Mercedes-Benz 300 SEL 6.3
Zahl der Zylinder	8
Bohrung/Hub	103/95 mm
Gesamthubraum	6332 cm ³
Motorleistung nach DIN ¹⁾	250 PS bei 4000 U/min
Motorleistung nach SAE	300 gr. HP bei 4100 U/min
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	51 mkp bei 2800 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	60 mkp bei 3000 U/min
Verdichtung	9,0
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	6,0/4,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	18 Liter
Lichtmaschine	14 V/55 A
Batterie	12 V/88 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 220 km/h
Reifen, mit Schlauch	195 VR 14
Kraftstoff	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ²⁾	15,5 Liter/100 km
Tankinhalt	105 Liter
davon Reserve	ca. 14 Liter
Gewichte	
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1780 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2280 kg
Anhängelast, gebremst ³⁾	1200 kg
Anhängelast, ungebremst ³⁾	750 kg



A	Höhe, belastungsunabhängig	1420 mm
B	Größe Breite	1810 mm
C	Größe Länge	5000 mm
D	Radstand	2865 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne ⁴⁾	340 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	950 mm
G	Fahrerlehne-Fondlehne ⁴⁾	870 mm
H	Sitzhöhe im Fond	855 mm
J	Breite auf Mitte Polster vorn	1550 mm
K	Breite Fensterschlüssel vorn	1465 mm
L	Breite auf Mitte Polster hinten	1550 mm
M	Breite Fensterschlüssel hinten	1455 mm
	Spurweite vorn	1490 mm
	Spurweite hinten	1485 mm
	Wendekreisdurchmesser	12,3 m
	Kofferraum	ca. 0,61 m ³

¹⁾ Die angegebene Leistung in PS nach DIN ist an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in gr. HP nach SAE sind die Leistungsaufnahmen der Nebenaggregate noch nicht abgezogen.

²⁾ Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und 70030. Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030: Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit (3/4 der Höchstgeschwindigkeit, max. 110 km/h) auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10%. Dieses Meßverfahren verwenden alle Automobil-Hersteller in der Bundesrepublik Deutschland. Die angegebenen Verbrauchswerte werden also unter gleichen Bedingungen ermittelt und sind damit echt vergleichbar. Sie entsprechen jedoch nicht dem tatsächlichen Fahrverbrauch, denn dieser ist je nach Fahrweise, Straßenzustand, klimatischen Verhältnissen etc. verschieden. Der Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

³⁾ Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte, gültig für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen Ländern sind andere Gewichte vorgeschrieben.

⁴⁾ Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.