

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.

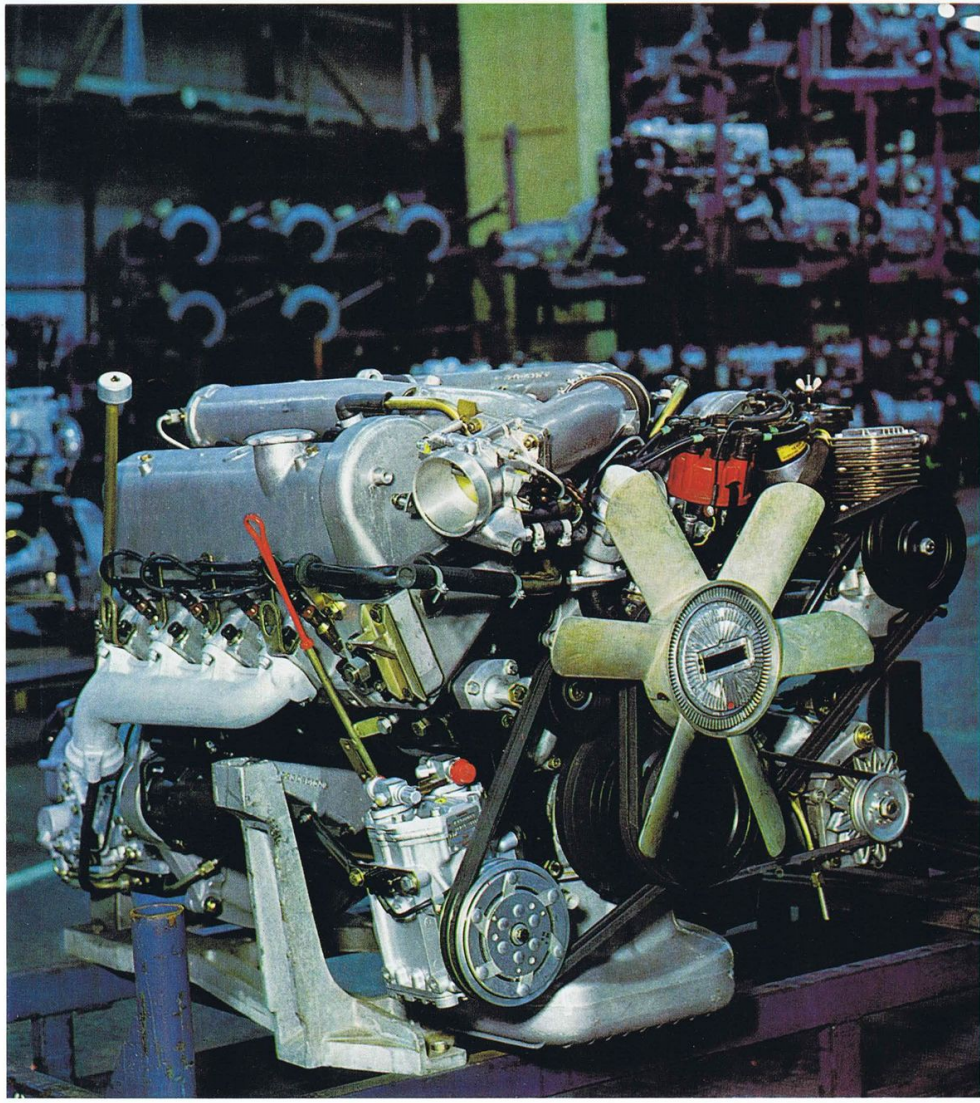
Der Wagen ist sehr leicht zu lenken.

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 kennenlernend, ein paar Augenblicke lang wieder Ihrer Jugend begegnen.

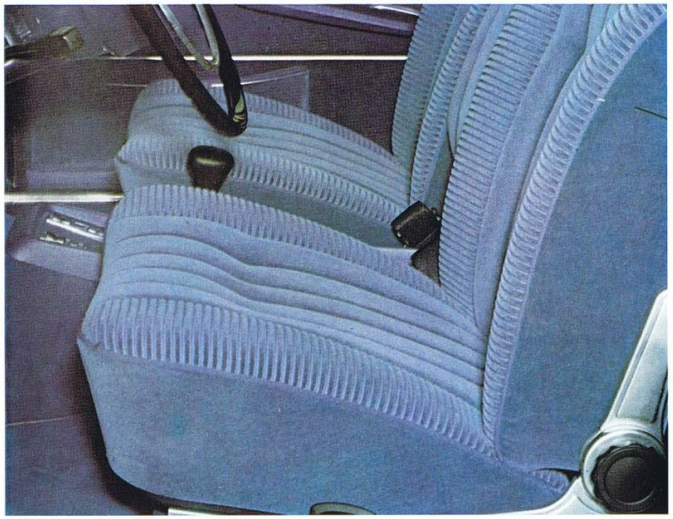



S-C 5390



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.

Komfortabel

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,
Wollwattefüllungen
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.

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.

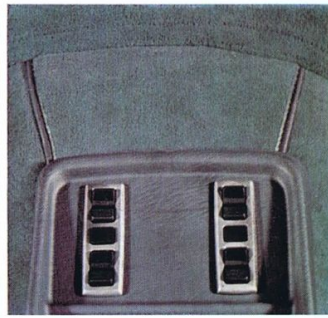
Die Mercedes-Benz Servolenkung
macht selbst schwierige Fahrmanöver
(z.B. Einparken) zum Vergnügen.
Kraftaufwand und Lenkradumdrehungen
werden durch eine hydraulische Einrichtung
wesentlich verringert.
Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen
der volle Fahrbahnkontakt erhalten.

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.

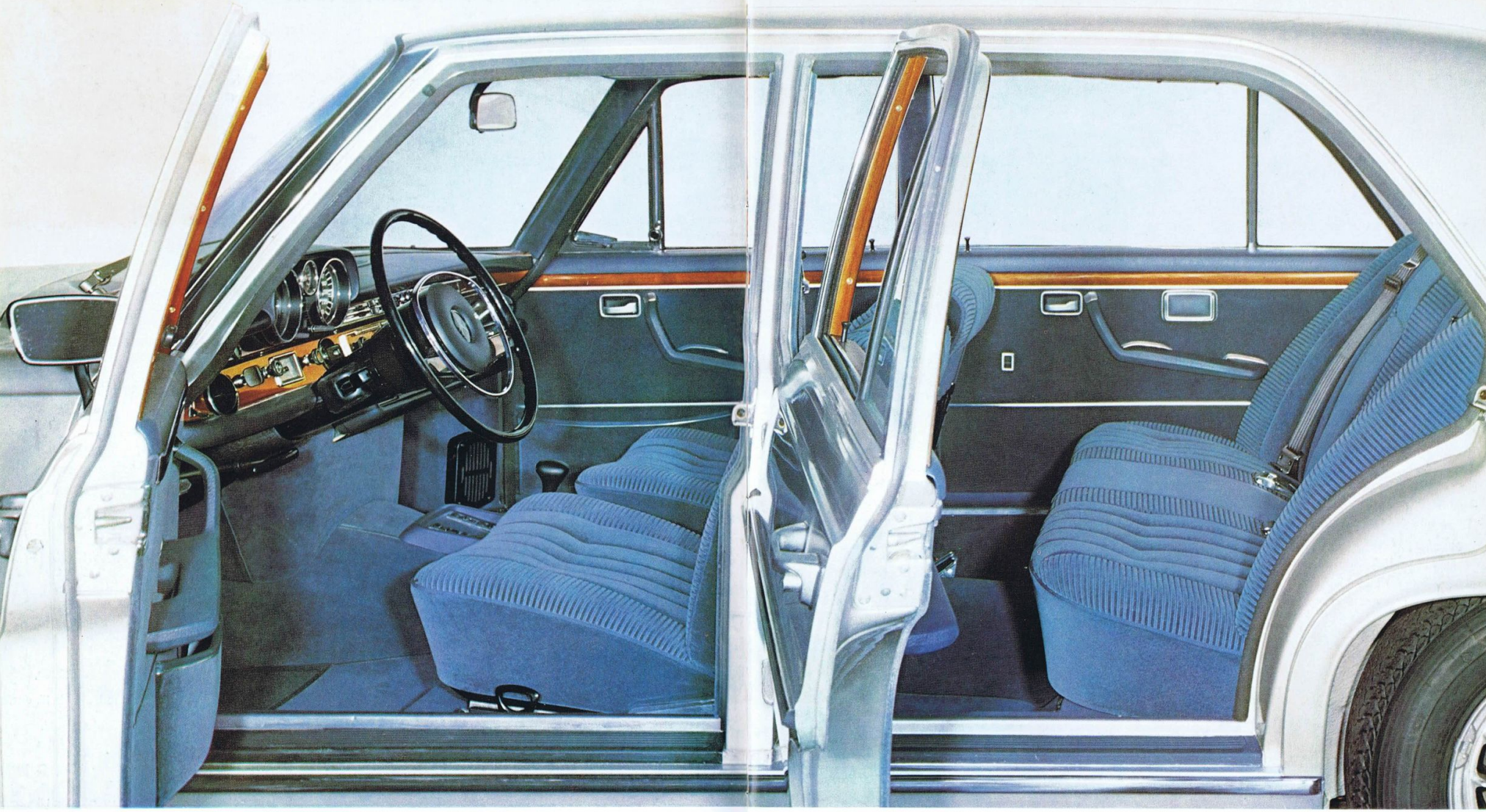


Auf der Mittelkonsole vor beiden Vordersitzen sind die Schalter für die elektrischen Fensterheber angeordnet. Von hier können alle 4 Seitenscheiben geöffnet oder geschlossen werden. Die hinteren Seitenfenster sind selbstverständlich auch unmittelbar von den Fahrgästen im Fond durch Einzelschalter zu 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).



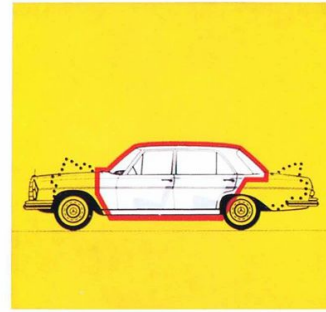
Mehr als 80 Pkw
wurden allein in einem Jahr bei Versuchen
innerhalb der Unfallforschung
von Mercedes-Benz zu Schrott gefahren.
Diese Art Forschung
wird seit über 10 Jahren betrieben.
Es geht darum,
die Folgen bei oft unvermeidlichen Unfällen
so gering wie möglich zu halten.
Hier ein Aufprall-Versuch 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.

Sicher

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.



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.

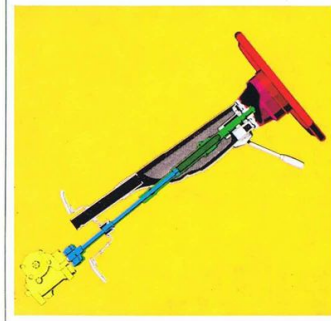
Nachdem das Patent nun abgelaufen ist,
wird man der Sicherheitsstruktur
künftig wohl auch
in den Werbefeldzügen der Konkurrenz
häufiger begegnen".

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.

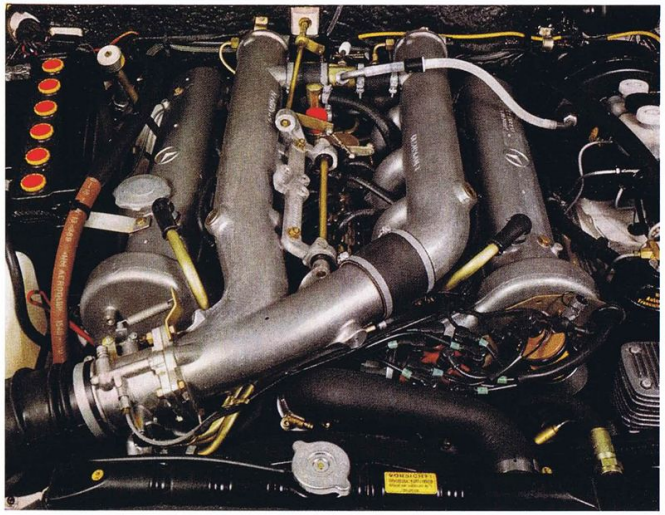
Das Zweikreis-Servo-Bremssystem
mit Scheibenbremsen vorn und hinten,
die dauerbelastbar sind,
wirksam gekühlt werden,
sich automatisch nachstellen
und sourstabil
ohne einseitiges Ziehen bremsen.
Die Funktion der beiden Bremskreise
wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

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 Durchschnittfahrers 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.



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

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 mkp/DIN (60 mkp/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.
Sie begann
bei den Mercedes-Benz Flugmotoren,
wurde in den Rennmotorenbau
und schließlich in den Serienmotorenbau
übernommen.
Heute hat die mechanische Benzinein-
spritzung 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 Betriebs-
temperatur 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.

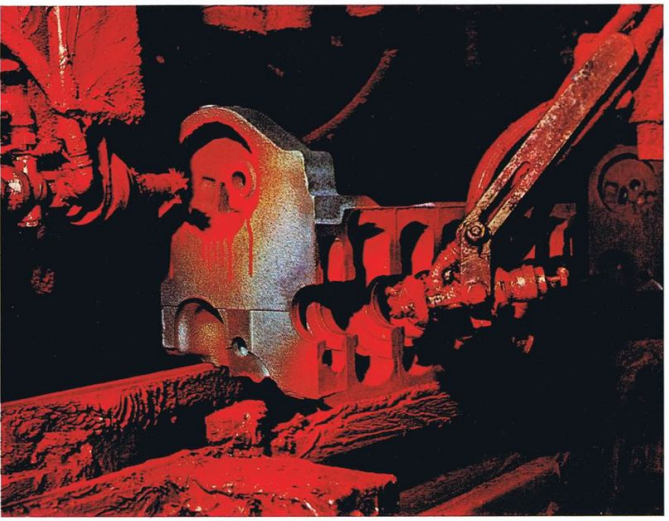
Kurvenstabilität
Durch neutrales Fahrverhalten
und präzise arbeitende Lenkung
ermöglicht der 300 SEL 6.3
ein sauberes Anlenken von Kurven
und macht Lenkkorrekturen
während der Kurvenfahrt unnötig.
Drehstab-Stabilisatoren
verhindern unangenehme
Karosserieneigungen.
Der hydraulische Lenkungsstoßdämpfer
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.



Zuverlässig

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.

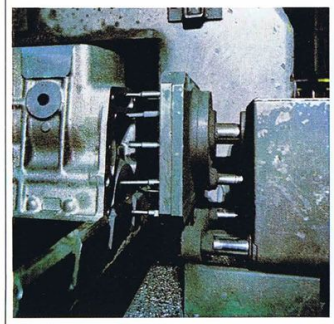
Das setzt voraus,
daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde,
bevor es auf den Markt kommt.

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

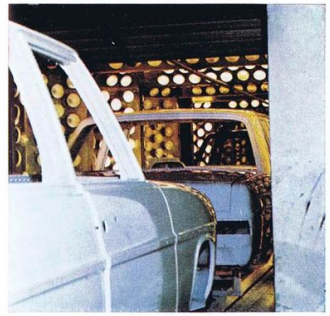
Fahrwerk und Karrosserie
haben schon mehrere Millionen
härtester Versuchskilometer hinter sich.

Der Mercedes-Benz 300 SEL 6.3
ist zuverlässig.

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

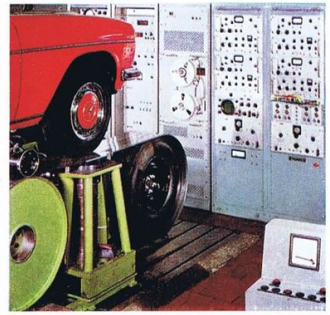


Jeder Motor, jede Achse und
jedes Getriebe kommt auf den Prüfstand.
Stichproben
genügen bei Mercedes-Benz nicht.



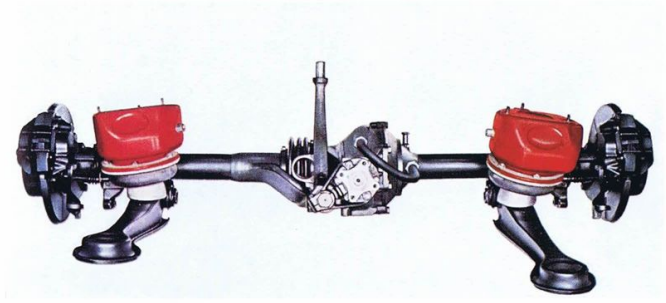
So muß der Lack sein:
hart, aber nicht spröde,
widerstandsfähig gegen Witterung
und Chemikalien,
aber flexibel gegen Steinschlag.
Genaue Abstimmung der Lackkonsistenz
und der Trockenvorgänge sind erforderlich.
Eine der wichtigsten Voraussetzungen:
die Trockenanlage.

Exakt eingepaßte 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.



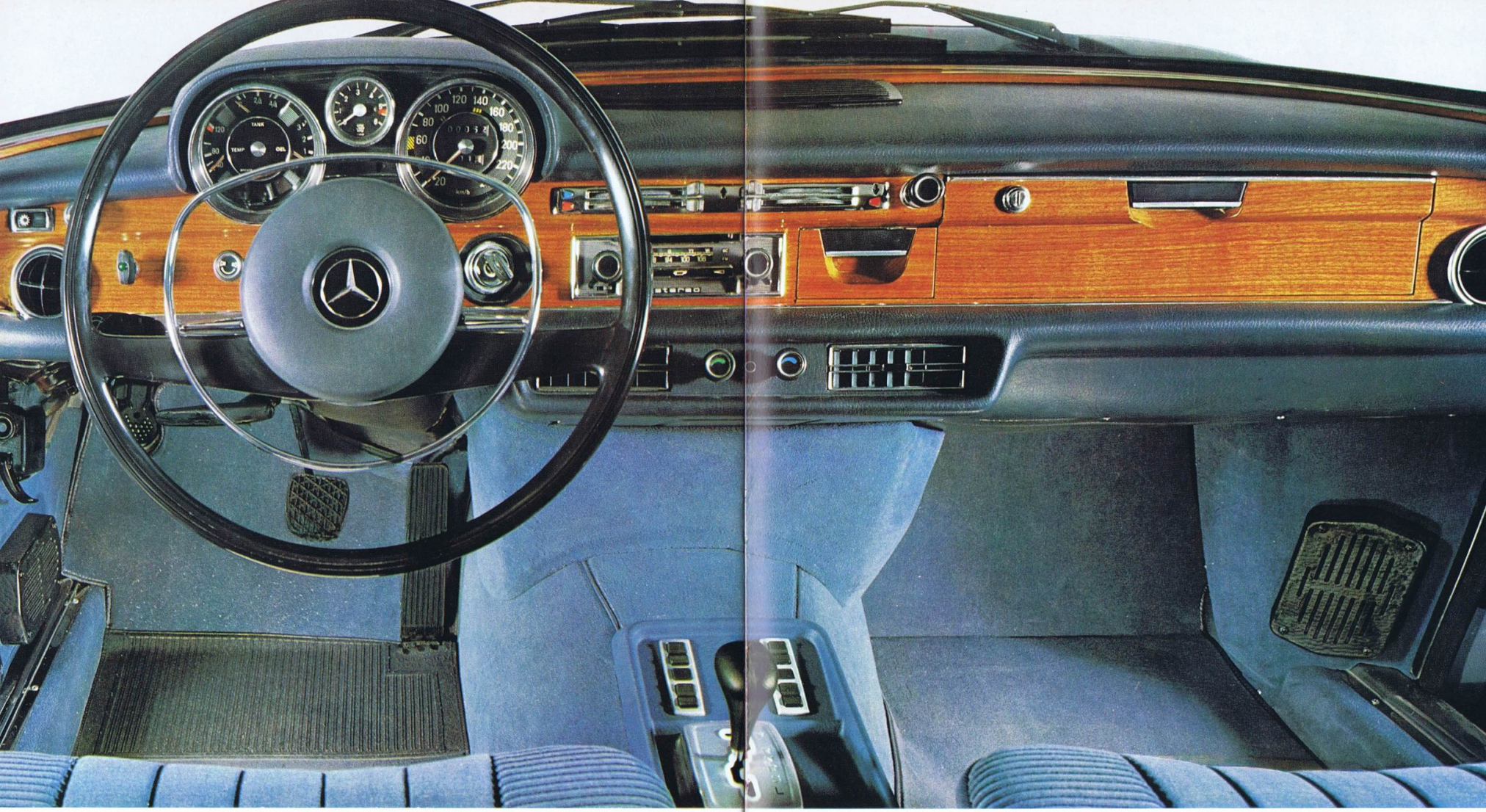
Der 300 SEL 6.3 fährt auf Luftpolstern.
Deutlich erkennbar an der Eingelenk-Pendelachse
sind die beiden Luftbehälter mit den Rollbälgen.
Die gleichen Aggregate sind natürlich auch an der Vorderachse.

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.

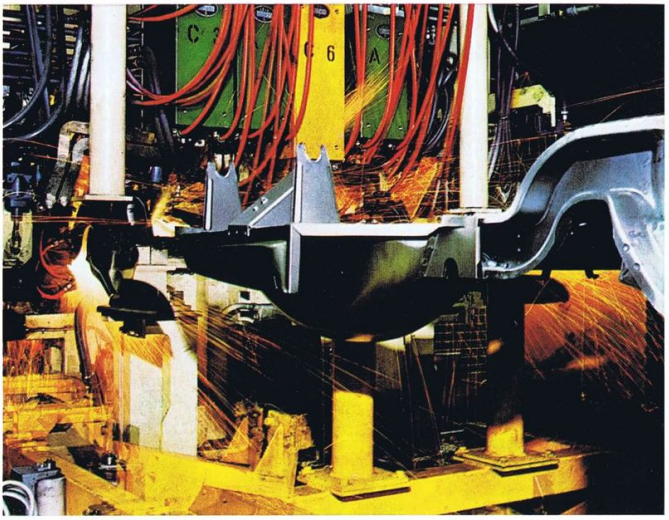
Alle Kaufteile,
also Teile,
die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt,
werden vor ihrem Einbau
einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen,
obwohl sie schon beim Hersteller
geprüft wurden.
Von jeder Lieferung
an Gummimanschetten
für die Gelenke der Hinterachse
muß z. B. ein hoher Prozentsatz
einen 100-Stunden-Versuch
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.



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

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.



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 Achsgehäuse 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.



Grundausstattung

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 doppeltwirkende
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 Lenkradnabe; 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.

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,
Rückfahrscheinwerfer;
stufenlos regelbare
Instrumentenbeleuchtung;
Innenraumbeleuchtung
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 Anlaßwiederholsperre.
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 Tepich ausgelegt;
Fenster elektrisch
zu öffnen und zu schließen.
Abschleppöse vorn und hinten.

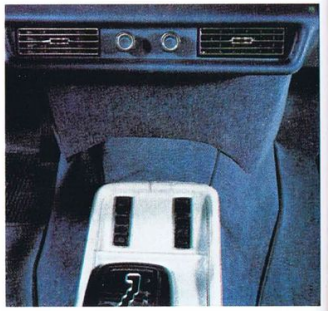
Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.



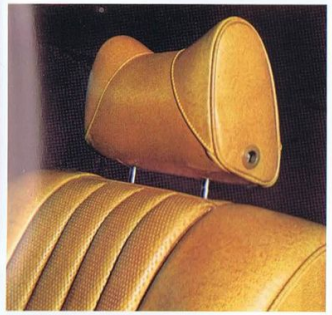
Auf Wunsch

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.

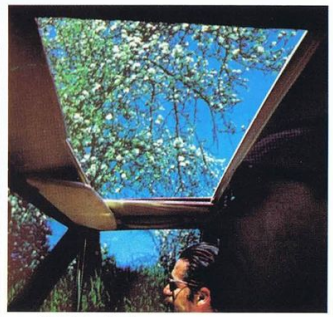


Klima-Anlage
Die Mercedes-Benz Klima-Anlage
erhält Ihr körperliches Wohlbefinden.
Im Wagen wird es nur so warm,
wie Sie es wünschen.
Das ist besonders wichtig,
wenn Sie in Kolonnen
auf der Autobahn fahren
oder in Städten,
in denen die Hitze „steht".
Geöffnete Fenster bringen keine Besserung.
Im Gegenteil:
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 Kühlschrank-Prinzip.



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.

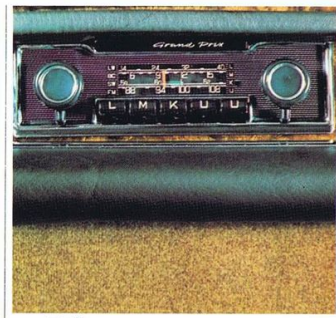
Sicherheitsgurte
Keine andere Sonderausstattung
hatte es schwerer,
sich gegen Vorurteile durchzusetzen.
Heute ist die gute Wirkung
der Sicherheitsgurte unbestritten.
Nach den Erkenntnissen
seiner systematischen,
wissenschaftlichen Sicherheitsforschung
liefert Mercedes-Benz
Dreipunkt-Sicherheitsgurte,
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.



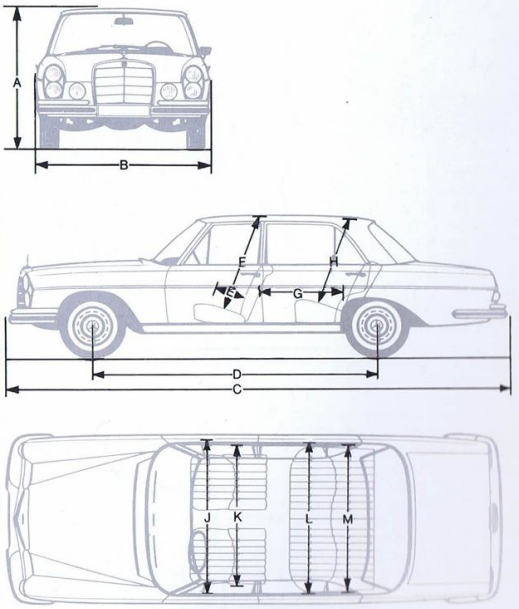
Radio
Ein Autoradio dient nicht nur
der Unterhaltung.
Berichte über Straßenzustand, Stauungen,
Umleitungen etc.
sind feste Bestandteile
des Sendeprogramms.
Durch rechtzeitige Information
fährt man also dem Ärger aus dem Weg.
Vom Werk werden die Modelle
Europa, Mexiko und Grand Prix eingebaut.
Für das 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 cm³
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	Größte Breite	1810 mm
C	Größte 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 m³

[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.

WZ 1300.05.00.1271 Printed in Federal Republic of Germany Imprimé en République Fédérale d'Allemagne

80.0676.00 Printed in Germany