



© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional



Wat des monteurs is:

De nieuwe serie van Mercedes

MET de voorstelling van de nieuwe typen in de 200D tot 250E-serie heeft Daimler-Benz zijn personenwagenprogramma met negen typen uitgebreid. Voor het eerst worden hierbij de bestaande typen gehandhaafd. Sinds het begin van de productie in januari 1968 werden hiervan 1.769.432 automobielen geproduceerd. Een voortdurende aanpassing aan bijv. de jongste gegevens op het gebied van de veiligheid en de hoge kwaliteitsnormen maakten de bekende 200 D tot 280 E-typen over de gehele wereld zo populair, dat zelfs thans de productie de vraag nog niet kan bijhouden. De Stuttgarter automobielfabriek heeft rekening gehouden met dit feit en houdt daarom deze typen nog in productie.

Het doel van de nieuwe 200 D tot 280 E-typen is de technische perfectie in de middenklasse tot aan het uiterste op te voeren en nieuwe, hogere maatstaven in deze klasse te stellen. Zo is voor Daimler-Benz bijv. de maatstaf voor de dynamiek niet alleen het motorvermogen, maar ook het juiste samenspel tussen motor en onderstel. De maatstaf van het comfort houdt voor de ontwerpers van de nieuwe automobielen daarom dus niet alleen in, hoe men zich voelt wanneer men in een auto stapt, maar hoe men zich voelt wanneer men - na honderden kilometers - er weer uitstapt. Ook de optelsom van alle details is bij Daimler-Benz nog geen maatstaf voor een perfecte auto, maar pas de mate waarin men er in slaagt al die details tot één geheel te integreren. Volgens deze richtlijnen en doelstellingen hebben duizenden medewerkers 8 jaar gewerkt, om nu een automobiel te presenteren, die in

zijn totaliteit wat betreft veiligheid, rijgevoelen, comfort en dynamiek uniek is in deze klasse.

Een andere, belangrijke opdracht van de ingenieurs was, naast de hierboven genoemde doelstellingen het onderhoud te vereenvoudigen en de levensduur verder te verbeteren; twee constructiekenmerken, die al jaren over de gehele wereld met de naam Mercedes-Benz worden geassocieerd. De bereikte resultaten spreken voor zich:

Typische uiterlijke kenmerken van de nieuwe typen, die qua stijl een sterke gelijkenis vertonen met de S-klasse, zijn de ronde koplampen (200 D tot 250), resp. de breedstraler-halogenen-koplampunits van de 280 en 280 E-typen. De sterkte van de dakconstructie kon door een grotere doorsnede van de verschillende profielen nog weer worden vergroot, waarbij het opmerkelijk is, dat het vrije zicht rondom gehandhaafd bleef. De gehele dakconstructie en de voorste, middelste en achterste zijstijlen zijn vervaardigd van gesloten profielen, zodat speciale rolbeugels als bescherming overbodig zijn voor het geval men over de kop mocht slaan. Ook de sterkte van de flanken werd, vergeleken met de 200 D tot 280 E-typen, vergroot en dus verbeterd. Een nieuw ontwikkelde, onderhoudsvrije vooras (zonder sub-frame) maakt nu ook de toepassing van rechte langsliggers in de voorbouw mogelijk, waarbij ingeperste buigpunten zorgen voor een nauwkeurig bepaalde schokabsorberende werking. Hierbij dient de bovenkant van de wielkuipen als tweede begrenzing van de kreukelzone bij een frontale botsing. Voorts laat de veilige plaatsing van de

De nieuwe Mercedesserie telt negen nieuwe typen. Twee ervan op deze foto: de „280“ (links) en de „200“ (rechts).

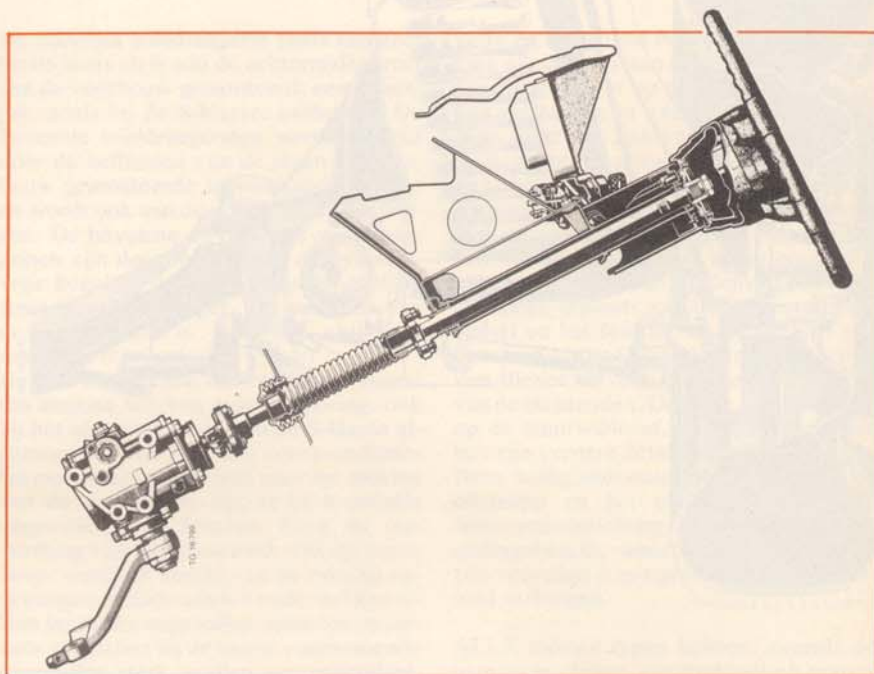
brandstoftank boven de achteras een volledige vervorming van de achterzijde toe, waarbij ook het horizontaal liggende reservewiel bijdraagt tot de schokabsorberende werking doordat het zich afzet tegen de achterasdrager. Als gevolg van al deze voorzieningen is bovendien de buig- en torsiestijfheid van de carrosserie vergroot. Alle typen zijn voorzien van bumpers met rubberstrips en beschermende sierstrips opzij, om de carrosserie te vrijwaren tegen beschadigingen, die bijv. veroorzaakt worden door onachtzaam openen van de deuren.

Ter verhoging van de waarnemingsveiligheid hebben de 280 en 280 E-typen koplampreflectoren met een 13% groter oppervlak; deze typen hebben in standaarduitvoering halogenen lampen. De eveneens standaard ingebouwde mistlampen hebben een 40% groter reflectoroppervlak (halogenen mistlampen 280 en 280 E-typen), resp. 45% bij de 200 D tot 250-typen. Dank zij de ingebouwde koplampafstelling is het mogelijk de lichtbundels aan te passen aan de belasting van de wagen, waardoor voorkomen wordt dat tegenliggers worden verblind; gelijktijdig wordt het eigen zicht verbeterd. De geprofileerde achterlichtunits hebben bij alle typen in standaarduitvoering een mistachterlicht en een bijna driemaal zo grote achterlichtreflector, vergeleken met de andere typen.

Door de parallel-werking van de ruitewis-

sers kon het wiskbereik met 20% worden vergroot en bestrijken ze nu 78% van de voorruit van gelaagd veiligheidsglas; om reflecties te vermijden zijn de wissersarmen en -houders matzwart. Het eenvoudiger onderhoud van de gehele ruitewisserinstallatie, reduceert de onderhoudstijd met ca. tweederde: weer een fijn trekje van deze serie.

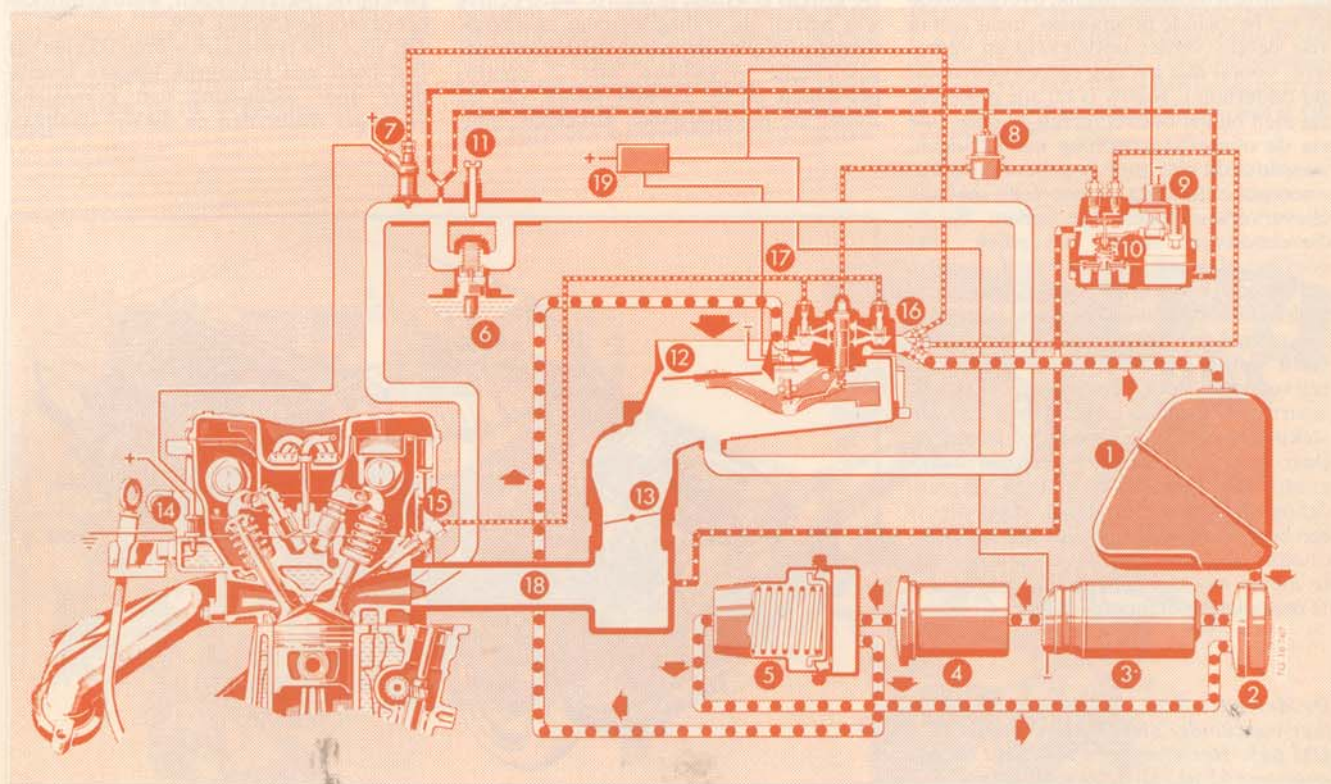
De boven de achteras gemonteerde brandstoftank heeft een inhoud van 65 liter (200 D tot 250), resp. 80 liter (280, 280 E) en is voorzien van een tankdop met slot. Tijdens het tanken wordt deze dop in een

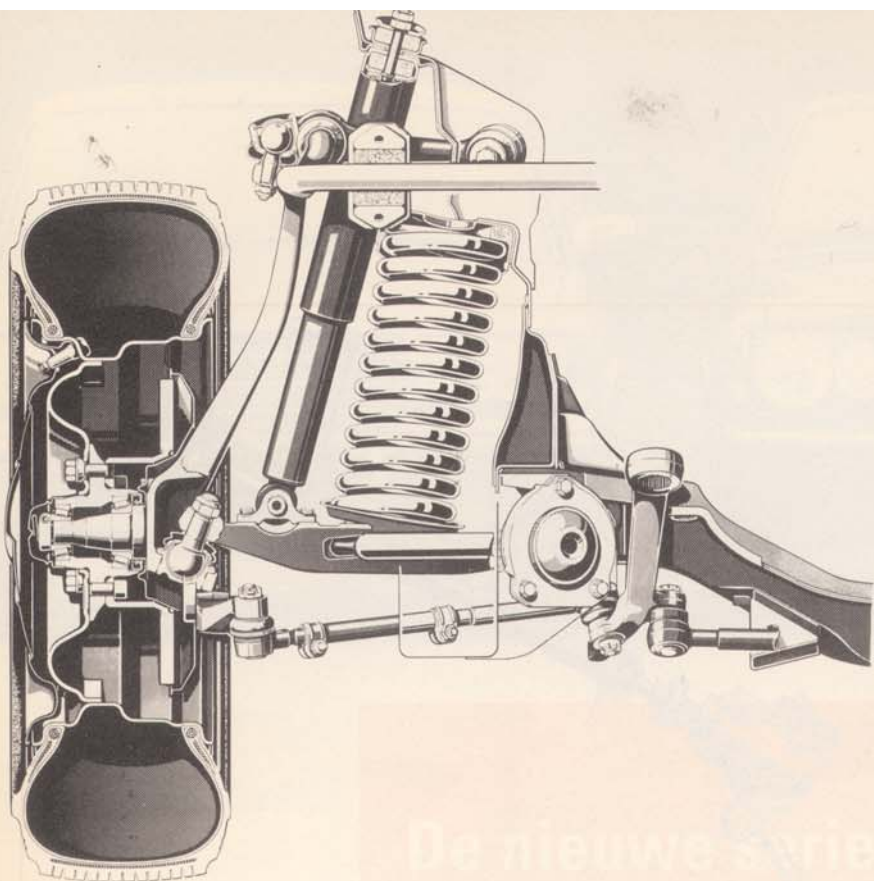


De Mercedes-Benz 280E met benzine-inspuiting. 1 is brandstoftank, 2 is buffertank, 3 is elektrische brandstofpomp, 4 is brandstoffilter, 5 is tank, 6 is extra luchtklep, 7 is elektrische startklep, 8 is drukregelaar, 9 is warmteregelaar, 10 is bimetaalveer, 11 is instelschroef voor stationair draaien, 12 is luchtafsluiter, 13 is choke, 14 is thermostaat, 15 is zuiger drukregelaar, 16 is brandstoftoevoermeter, 18 is inlaatsysteem en 19 is relais. De ononderbroken lijn is de luchtleiding, de dubbele lijn is de onderdrukleiding, de zwaar gestippelde lijn is brandstofleiding en de dunne stippe lijn is de inspuitleiding.

De Mercedes 200-280 E heeft een veiligheidsstuurssysteem met mogelijkheid tot knikken in de lengte, axiale deformatie,

breeksectie, schokdemper en een groot oppervlak van de stuurwielnaaf, mogelijk voor het aanbrengen van een luchtzak.





Voorwielophanging van de Mercedes-Benz 200-280E: onafhankelijke wielophanging. Alle wieldraagarmen zijn nu rechtstreeks met flexibele bussen aan de chassisbodemplaat respectievelijk de carrosserie gemonteerd. De bovenste wieldraagarm wordt geleid door de hefbomen van de tegen de voorbouw gemonteerde torsiestaafstabilisator en wordt ook aan de achterzijde opgevangen.

houder op de tankdopdeksel gestoken; de vorm van dit tankdopdeksel is zodanig dat deze niet dicht gedaan kan worden wanneer de tankdop niet weer op de vulopening is gedraaid.

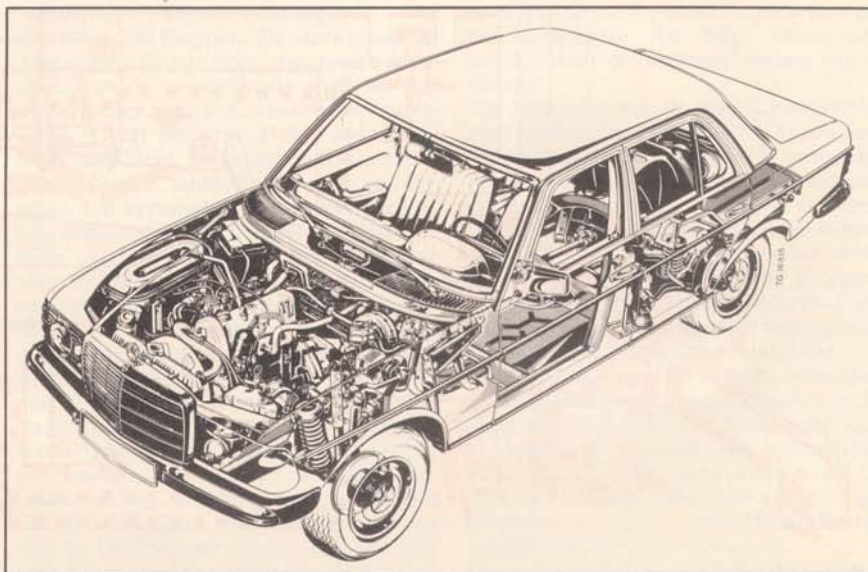
DE motoren van de nieuwe modellen werden, op een uitzondering na, overgenomen uit het bestaande programma, maar zijn in vele details verder ontwikkeld en verbeterd, vooral met het oog op een eenvoudiger onderhoud. Nieuw is bij alle motoren, dat men bij het olieerversen de oude olie via de oliepeilstokopening kan afzuigen, waardoor dit niet hoeft te gebeuren op een smeerput of hefbrug en men zelfs snel kan olieerversen, tijdens het tanken. Bij de dieselmotoren kan bovendien het oliefilter-element van bovenaf worden verwisseld, waarbij de huidige werkzaamheden: „hoofdoliefilter en filterhuis schoonmaken” zijn vervallen. Het onderhoud van de benzinemotoren wordt vereenvoudigd door een diagnosesteker, waarmee toerental, contacthoek en ontstekingsstijp kunnen worden gemeten. Daar de motorkap voor speciale werkzaamheden door een bijzondere vergrendeling ook over 90° geopend kan worden, is een betere toegankelijkheid van de motorruimte verkregen en is in- en uitbouw van de motor mogelijk geworden, zonder dat de motorkap gedemonteerd moet worden.

De nieuw ontwikkelde 2,5 ltr zescilinder motor met een vermogen van 95 kw (129 DIN-pk) bij 5500/min. werd geconcepieerd als een krachtige, maar ook zuinige motor, die een max. koppel heeft van 196 Nm (20 mkg) bij 3500/min. (boring en slag 86 x 72,45 mm, compressieverhouding 8,7 : 1). De krukas is 4 maal gelagerd, werd echter wat betreft de trillingdemping belangrijk verbeterd door toepassing van 9 contragewichten, vergeleken met 3 contragewichten bij de 2,3-liter motor van de 230/6. De bovenliggende nokkenas, aan-

gedreven door een enkelvoudige rollenketting, de hydraulische kettingspanner met stelnokken en spanrail, alsook de Solex dubbele registercarburateur, type 4 A 1, zijn verdere kenmerken van deze nieuwe 250-motor. De van de 450 SEL 6,9 bekende nieuwe cilinderkoppakking, waarbij het natrekken van de cilinderkopbouten bij de eerste servicebeurt is vervallen, werd nu voor het eerst toegepast bij dit type (werktijdsbesparing: 40 minuten). Alle dieselmotoren hebben eveneens cilinderkoppakkingen, waarbij de cilinderkopbouten niet behoeven te worden nagetrokken.

Nieuw in het motorenprogramma is ook de toepassing bij de 280 E-typen van een mechanische benzine-inspuiting met lineair werkende luchtschuif, inplaats van een elektronische installatie. Deze nieuwe vorm van benzine-inspuiting, die sinds het einde van het vorig jaar ook wordt toegepast bij de S-klasse typen, werd geïntroduceerd met de 450 SEL 6,9.

DE voor alle typen nieuw ontwikkelde uitlaat heeft een belangrijk langere levensduur door toepassing van corrosiebestendiger materialen en dikker staalplaat



De Mercedes-Benz 200D motor is een twee liter viercilinder dieselmotor van het type OM 615. Het vermogen bedraagt 40 kw, ongeveer 52 pk, bij 4200 tpm.

en door een verbeterde oppervlaktebescherming; de buitenzijde van de nageschakelde demper is dubbelwandig, waarbij de vooral aan corrosie onderhevige binnenzijde is vervaardigd van roestvrij staal. Bovendien werd het uiteinde van de uitlaat met een hoek van ca. 30° naar beneden gebogen, om vervuilen van de achterzijde van de wagen door de uitlaatgassen en gloeiende koolstofdeeltjes te voorkomen.

Naast de standaard synchromesh 4-versnellingsbak met vloerschakeling (280 en 280 E-typen ook met gesynchroniseerde achterruit), kan tegen meerprijs de beproefde automatische transmissie met koppelomvormer en 4 overbrengingen vooruit worden geleverd. Bij de mechanische versnellingsbakken worden door een zwaarder koppelings- en versnellingsbakhuis de buigingstrillingen van het motor- en versnellingsbakblok gereduceerd, hetgeen een rustiger lopen tot gevolg heeft.

Bij de ontwikkeling van de nieuwe typen werd eveneens bijzondere aandacht geschonken aan het onderstel waarvan het totale concept overeenkomt met de beproefde Mercedes-Benz constructies. Wel zijn de wielbasis met 4,5 cm verlengd en de spoorbreedte van de vooras met 40 mm vergroot, hetgeen een groter rijcomfort en een betere wegligging tot gevolg heeft. De onderhoudsvrije vooras is een nieuwe ontwikkeling en heeft geen voorasdrager (subframe). Alle wieldraagarmen zijn nu rechtstreeks met flexibele bussen aan de chassisbodemplaat resp. de carrosserie gemonteerd, wat zowel een nauwkeurige wielgeleiding als de wegligging ten goede komt.

De onderste wieldraagarm heeft een zeer brede basis en is aan de achterzijde direct aan de voorbouw gemonteerd; een dwarsjuk, zoals bij de S-klasse, ontbreekt. De bovenste wieldraagarmen worden geleid door de hefbomen van de tegen de voorbouw gemonteerde torsiestaafstabilisator en wordt ook aan de achterzijde opgevangen. De bovenste en onderste wieldraagarmen zijn door middel van onderhoudsvrije kogelgewrichten verbonden met de smeedijzeren asdrager. De rolradius van de voorwielen is nul; het anti-duikremeffect is progressief.

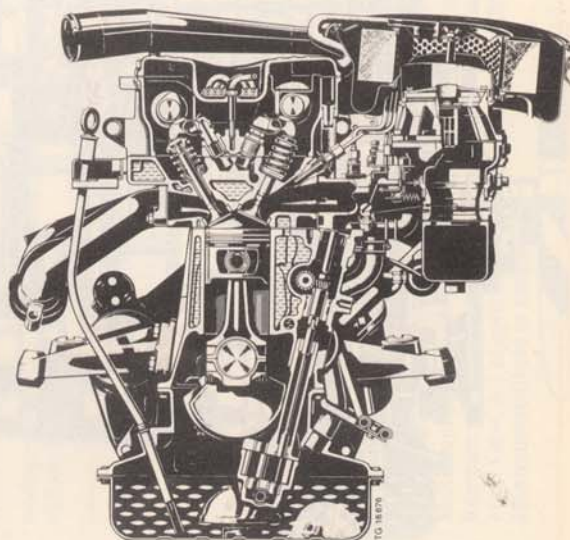
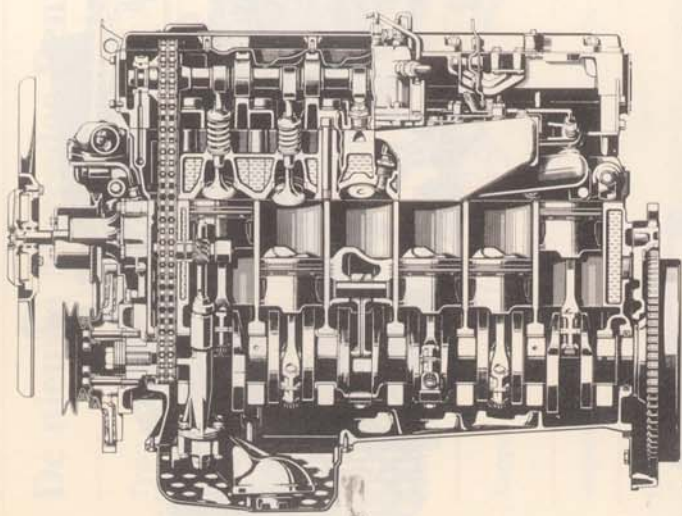
De aldus verkregen verbeteringen, vooral ten aanzien van een zuivere sporing, ook bij het afremmen, zijn van de S-klasse algemeen bekend. Daar alle voorasonderdelen maar weinig uitsteken voor het midden van de voorwielen, zijn ze bij eventuele ongevallen goed beschermd. Door de vorming van het plaatwerk van de voorbouw wordt de kracht van de botsing opgevangen; schade aan het onderstel kan alleen bij zware ongevallen optreden, waardoor reparaties bij de meest voorkomende ongevallen sterk worden vereenvoudigd. De achteras is, afgezien van de achterasdrager, qua constructie gelijk aan die van de vorige typen. De achterasreducties zijn eveneens gelijk gebleven, alleen bij de 280 en 280 E-typen werd een iets directere overbrenging gekozen.

Met uitzondering van de 300 D, 280 en 280 E-typen, die in standaarduitvoering voorzien zijn van stuurbekrachtiging, hebben alle nieuwe typen de bekende mechanische kogelkringloop-stuurinrichting. De veiligheidsstuurkolom werd nieuw ontwikkeld; deze heeft een kortere mantel dan tot dus-

verre en de stuuras is een holle, vervormbare as, in plaats van de telescopische uitvoering zoals tot op heden. Deze holle as kan niet alleen in axiale richting vervormen, maar ook zijdelingse krachten opnemen, zodat het gevaar dat de stuurkolom bij botsingen schuin van voren, in het interieur mocht dringen verder is verminderd. Ook de overbrenging van de bewegingen van het kieshendel naar de automatische versnellingsbak door middel van een bowdenkabel, in plaats van door een stangensetel en het feit dat het kieshendel zelf over een afstand van 45 mm kan inschuiwen, dienen ter verhoging van de veiligheid van de inzittenden. De grote, beklede plaat op de stuurwielnaaf, en de vervormbare bus zijn verdere details van de Mercedes-Benz veiligheidsstuurinrichting. Daar de oliepomp en het oliereservoir van de servo-stuurinrichting thans in één huis zijn ondergebracht, waarbij de olieleidingen zijn vervallen is een grotere bedrijfszekerheid verkregen.

ALLE nieuwe typen hebben, evenals de overige modellen, een hydraulisch remsysteem met gescheiden circuits, vacuüm bekrachtiging en schijfremmen op alle 4 wielen. Een extra bescherming van de remleidingen (kunststofmantel) voorkomt corrosie van deze zeer belangrijke onderdelen.

De motor van de Mercedes-Benz type „280 E“. Het is een 2,8 ltr zescilinder motor met mechanisch geregelde brandstofinspuiting en twee bovenliggende nokkenassen. Het vermogen bedraagt 130 kw, dat is ca. 172 pk, bij 6000 tpm.



Nieuw is eveneens de twee-traps-hoofdremlcilinder, waardoor bij eventueel uitvallen van het voorste remcircuit, het remvermogen van het achterste circuit wordt versterkt, d.w.z. voor dezelfde remwerking is de pedaaldruk, resp. de pedaalslag kleiner geworden.

Ook de in de herfst van het voorgaande jaar bij de S-klasse geïntroduceerde aanwijzing van de remvoeringslijtage, die de bestuurder door middel van een controlelampje attendeert op afgesleten voorwielremvoeringen, werd in de nieuwe 200 D tot 280 E-serie opgenomen.

Extra aandacht schonken de Daimler-Benz constructeurs eveneens aan de parkeerrem met voetpedaalbediening. Zo werd bijv. de overbrengingsverhouding van het voetpedaal zodanig gewijzigd, dat bij eenzelfde pedaaldruk een ca. 30% sterkere remwerking werd verkregen. Bovendien geschiedt de overbrenging van de knop in het dashboard, waarmee de parkeerrem wordt vrijgezet, naar de blokkeringsinrichting, niet zoals tot op heden via een trekstang, maar door een ketting.

Doorsneetekening van de Mercedes-Benz 200/230 serie. In totaal telt de serie negen nieuwe typen. Uiterlijk vertoont de wagen een sterke overeenkomst met de S-serie. De wagen benadert de veiligheidsauto, op welk gebied Mercedes een uitgebreide ervaring heeft, in belangrijke mate.

Hierdoor werd de passieve veiligheid verder verhoogd, daar bij een zware botsing deze knop met stang niet in het interieur kan dringen. Ter verhoging van de passieve veiligheid dient ook de kortere hefboom van het voetpedaal, waardoor de kans op knieletsel wordt vermindert.

Bij de vormgeving van het interieur konden de Mercedes-Benz ingenieurs veel van hun ideeën realiseren, hoewel de royale zitplaatsruimte in principe onveranderd is gebleven. De stoelen voorin geven nu op heuphoogte een betere zijdelingse steun en de bestuurderstoel is bij de 280 tot 280 E-typen in standaard uitvoering voorzien van een zithoogte verstelling (bij de overige typen leverbaar tegen meerprijs). Hierdoor is een extra verstelling van 8,6 cm naar achteren mogelijk, zodat deze voorziening ook erg nuttig is voor bestuurders met een normaal bovenlichaam en zeer lange benen, die niet direct behoefte hebben aan een hoogteverstelling.

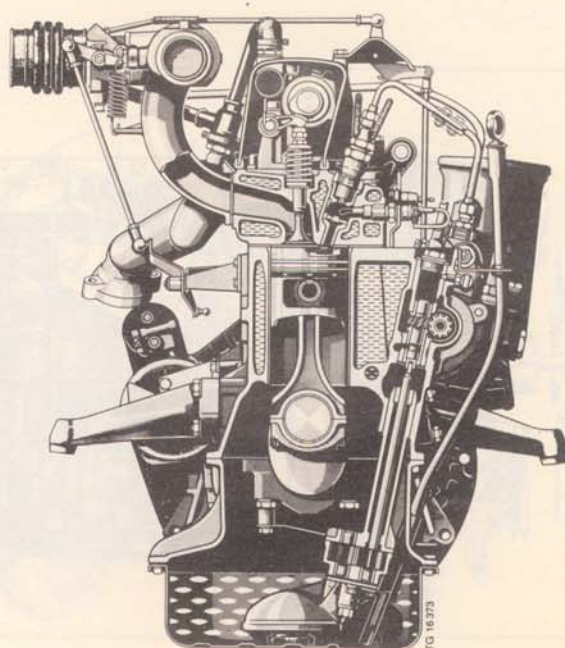
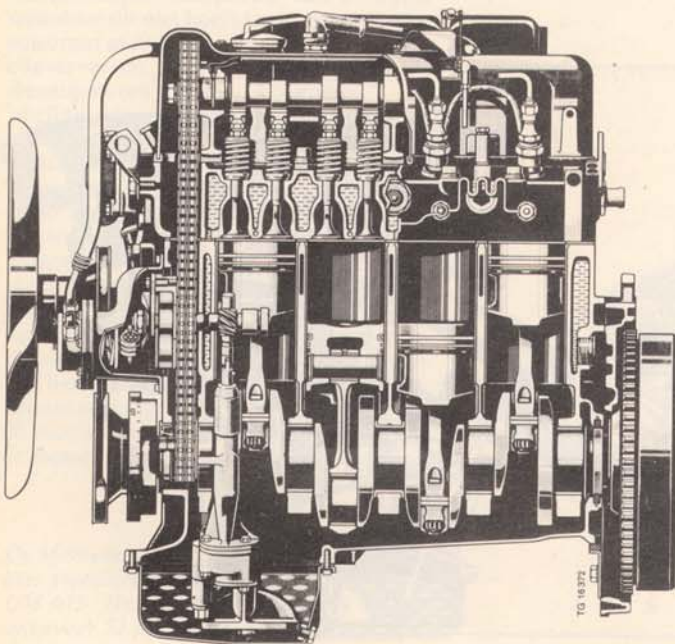
Het slot van de in de middelste zijstijlen ingebouwde veiligheidsgordels met rolautomaat – dat vroeger op de tunnel was gemonteerd – is nu direct aan het stoelframe bevestigd zodat de hoek van de veiligheidsgordel bij elke stand van de stoel konstant blijft, hetgeen zowel de veiligheid, als het comfort ten goede komt. De bevestigingspunten voor de gordels voorin zitten nu 47 mm lager; die voor de gordels achterin 207 mm hoger, zodat het verloop van de gordels bij de inzittenden voor- en achterin vrijwel gelijk is. Standaard gordelslo-

ten, waarbij de drukknop zodanig is gewijzigd dat de vingernagels niet meer kunnen beschadigen, en een nieuw oog, dat een volledig oprollen van de gordel mogelijk maakt, ronden het streven naar meer „gordelcomfort” af. Evenals tot op heden zijn de verstelbare hoofdsteunen op de stoelen voorin standaarduitvoering.

BIJ de vernieuwing van het interieur werd er vanzelfsprekend grote aandacht aan geschonken, de nieuwste resultaten van het veiligheidsonderzoek hierin te verwerken, om bij eventuele ongevallen kwetsuren van de inzittenden te voorkomen, resp. tot een minimum te beperken.

Vooraf het oppervlak van de dakframebekleding aan de voorzijde werd vergroot; de zonnekleppen zijn nu hierin verzonken gemonteerd. Ook de middelste zijstijlen zijn breder gemaakt en de achterste zijstijlen gecapitonéerd. Alle knoppen en schakelaars op het dashboard, dat zoveel mogelijk een vlakke bovenkant heeft, zijn of verzonken gemonteerd, of flexibel gemaakt, waarbij in de constructie o.a. een dwarsligger kon vervallen.

De gemakkelijk af te lezen, ronde instrumenten zijn gemonteerd achter een gemeenschappelijk, sterk hellende ruit, die reflecties voorkomt en veel gemakkelijker is schoon te maken. De combischakelaar en de schakelaar van de Tempomaat (voor zoverre tegen meerprijs leverbaar bij de 5- en 6-cilinder typen met automatic) zijn links aan de stuurkolom gemonteerd, waarbij met de eerstgenoemde ook de elek-



trische ruitesproeiërs ingeschakeld kunnen worden. Daarmee vervalt het zoeken met de linkervoet naar de voetknop; in plaats hiervan is bij de nieuwe typen een voetsteun gemonteerd, die vooral op lange ritten en bij wagens met een automatische transmissie een ontspannen houding van het been mogelijk maakt. Het ruitesproeiëreservoir heeft een 20% grotere inhoud dan bij de oudere 200 D tot 280 E-typen; deze bedraagt nu 3 liter.

Door de montage van 2 speakers links en rechts in het dashboard, die hun geluid naar boven en tegen de voorruit stralen, is een duidelijke verbetering van de klankweergave verkregen, zowel bij mono-, als ook bij stereo-ontvangst, daar de voorruit het geluid in het interieur reflecteert.

Een volledige luchtverversing van 2 1/2 maal per minuut, een radiaal werkende ventilator, een hoofd luchtklep met centrale bediening, alsmede een eenvoudiger onderhoud zijn de kenmerken van het

verwarmings- en ventilatiesysteem van de nieuwe modellen, waarvan de bediening gemakkelijker is geworden en de capaciteit effectief verbeterd. Door een onderverdeling van de bedieningsorganen voor de verwarming en de ventilatie in afzonderlijke units kon een belangrijke kostenbesparing bij eventuele reparaties worden verkregen, daar de arbeidstijd voor het verhelpen van kleine storingen wel tot 80% kan worden bekort. In dit verband willen wij ook het tegen meerprijs te leveren stalen schuifdak noemen, waarvan de ingebouwde windvanger bij het openen van het schuifdak automatisch naar boven uitklapt, zodat windgeruis en de onaangename druk op de oren bij hogere rijsnelheden belangrijk worden verminderd.

De kofferruimte heeft door de gewijzigde montage van de brandstoftank en de andere berging van het reservewiel andere afmetingen, kan echter met zijn inhoud van 500 liter door zijn meer rechthoekige vorm

beter worden benut, waarbij de verdiepte gedeelten links en rechts achter de wielkappen dienen als bergruimte voor kleine stukken. Het onder de kofferruimte vloer opgeborgen reservewiel en de krik zijn afgedekt met een houten plaat, terwijl de gevarendriehoek tegen het kofferruimtedeksel is bevestigd, zodat dit waarschuwingsteken al is te zien, wanneer dit deksel wordt geopend.

Dit voorbeeld van een functioneel detail spreekt voor zich: het goede werd gehandhaafd, dat wat verbeterd kon worden werd verder vervolmaakt. De fundamentele vernieuwingen, die voldoen aan de eisen van de veiligheid, de toekomstige voorschriften, de styling, het comfort en de constructie, en die tenslotte een eenvoudiger onderhoud bewerkstelligen, maken deze nieuwe typen van de 200 D tot 280 E-serie tot topproducten, van de hedendaagse automobilbouw.





Voor al Uw

KRUISSTUKKEN

één
centraal adres

AANDRIJFASSEN TUSSENASSEN



*reparatie-afdeling
voor speciale spoedbehandeling!*

KOSTVERLORENWEG 6-14
(INDUSTRIETERREIN)



SOEST

POSTBUS 119
TEL. 02155-17044-TELEX 43363

Oproep aan alle oud-leerlingen van de Autotechnische Scholen te Apeldoorn.

Dit cursusjaar bestaat de studentenvereniging
„Totis Viribus”
(H.T.S. en M.T.S.) 30 jaar.

In verband hiermee
zal er op zaterdag 3 april a.s.
een reünie
georganiseerd worden.

Iedereen die hiervoor in aanmerking komt
vragen wij om zo snel
mogelijk
hun recente huisadres te sturen aan de:

Autotechnische Scholen,
Loolaan 46, **Apeldoorn.**
of bel even: 055-212295.

De nieuwe Mercedes-Benz serie in een oogopslag

Type:	200 D	220 D	240 D	200	230	250	280	280 E	300 D
Motor	viencilinder voorkamer-diesel met bovenl. nokkenas			4 cil.m. bovenl. nokkenas		zescilinder met bovenliggende nokkenas		6 cil. OVH met inspuiting	5 cil. diesel m. voorkamer
cc	1988	2197	2404	1987	2307	2525	2748	2748	3005
kw	42	44	48	69	80	95	115	130	59
Compr.	21:1	21:1	21:1	9:1	9,1:1	8,7:1	8,7:1	8,7:1	21:1
koppel	11,3	12,6	13,7	15,8	18,6	19,6	22,3	23,4 Dnm	17,2 Dnm
	alles in deka Nm			alles in deka Nm					
inspuiting	Systeem Bosch			-	-	-	-	-	Bosch
Gangwissel	vier ev.	vier ev.	vier ev.	vier versnellingen eventueel leverbaar met Mercedes-Benz automaat				vier versn. vooruit. event. met MB- Automaat	
	Mercedes-Benz automaat								
max. snh.	130/125	135/130	138/133	160/155	170/165	180/165	190/185	200/195	148/143
wielop-oophanging	vier onafhankelijk geveerde wielen			voor onafhankelijk geveerd, achter achterwielen met MB pendelassen				voor onafhankelijk, achter pendelassen	
remmen	servobediening en gedeeld circuit			servobekrachtigd met gedeeld circuit				servobekrachtigd met gedeeld circuit	
max. gew. kg	1895	1900	1905	1850	1870	1880	1975	1980	1965
carburatie	-	-	-	Stromberg		Solex		mechanisch	-

Het vermogen is aangegeven in kw volgens fabrieksopgave.
 Het koppel is aangegeven in deka Nm volgens fabrieksopgave.
 Vier versnellingen vooruit, eventueel met Mercedes-Benz automaat.
 Maximumsnelheid aangegeven resp. zonder of met automaat.
 Remmen alle servobediend resp. met gedeeld remcircuit.
 Max. Gew. wil zeggen maximaal toelaatbaar gewicht.
 Maximumsnelheid in km per uur.