



DER ZUVERLÄSSIGE VOLKS-BENZ

# **BESTER FREUND** *der Mittelschicht*

*Die im Volksmund „Strich-8“ genannte W115-Baureihe brachte Mercedes-Benz 1968 stilistisch und technisch wieder auf die Höhe der Zeit. Von knapp zwei Millionen W115 haben gut 10.000 Exemplare überlebt. Michael Schäfer stellt einen der populärsten Klassiker Deutschlands vor.*



Aus dieser Perspektive wirkt der W115 fast wie sein großer Bruder, der 600er.

**F**ernab von jeder spätrömischen Dekadenz waren die 60er-Jahre nicht nur das Jahrzehnt der Jugendrevolte und der guten Popmusik. Es war auch die Zeit, in der ein kerngesunder Mittelstand den im Wirtschaftswunder verdienten Wohlstand genoss, dabei aber nicht übermütig wurde. Für diese Käuferschichten war der neue, kleine Mercedes konzipiert. Er war technisch up to date, optisch topmodern und dabei dennoch mercedestypisch solide und vor allem zuverlässig.

Der Mercedes-Benz W115, „Strich-8“ genannt, taucht in der Biografie fast jeder Mittelklasse-Familie auf. Bei mir war es Mitte der 70er der knallrote Strich-8 meines Onkels, der damals noch nicht mein Onkel war, weil er zunächst noch meine Tante ehelichen musste. Mein Vater fuhr einen dunkelblauen Strich-8 im Außendienst. Schon damals gefiel mir als Schüler dieses satte „Wuff“, wenn man die Türen ins Schloss warf. Um diesen Klang von Solidität besser beschreiben zu können, nahm die Fachpresse gerne das Schließen einer Tresortür zum Vergleich: „Wuff“, und man fühlte sich nach dem Einsteigen sicher wie im Tresorraum einer Schweizer Bank. Mit diesem Nimbus der Solidität und der durchdachten Sicherheit für seine Insassen konnte ein Mercedes trumpfen und seinen oft erheblichen Mehrpreis gegenüber Konkurrenzprodukten rechtfertigen.

Dabei hatten die Schwaben Mitte der 60er-Jahre einige Probleme: Stilistisch hatte man sich durch die Heckflossenmodelle in eine Sackgasse manövriert. Die (als solche damals noch nicht bezeichnete) S-Klasse besaß – gerade erst 1965 eingeführt – noch die antiquierte Pendelachse, während preiswertere Mitbewerber, wie der Peugeot 504, schon Einzelradaufhängung zum Standard machten. Vor allem der bayerische Emporkömmling BMW machte den Stuttgartern mit der „Neuen Klasse“ böse Konkurrenz: Der gewann 1967 nicht nur den Vergleichstest der Zeitschrift „Hobby“, sondern verkaufte sich auch besser als die stilistisch und technisch nicht mehr taufrischen „Heckflossen“.

Überhaupt: Auf Dauer konnte man sich in Stuttgart nicht auf die Markentreue der prestigeorientierten Kundschaft verlassen, der ein Mercedes-Stern auf der Kühlermaske wichtiger als technischer Fortschritt war. Gerade weil die obere Mittelklasse für Mercedes die

**EXPERTEN-TIPP**

**RALF KÜHL -  
TREFFPUNKT/8**



**Motorcheck  
vor dem Kauf**

„Um die Kompression beim Diesel zu testen, den Motor auf rund 50 Grad Wassertemperatur bringen und abstellen. Wenn er dann beim Starten ohne Vorglühen gleich anspringt, ist die Kompression in Ordnung.“

höchsten Umsätze lieferte, begannen die Schwaben dort mit der Modernisierung ihrer Flotte – von unten nach oben.

**Start in trüben Zeiten**

1968 war kein besonders gutes Jahr: Martin Luther King wird erschossen, wie auch Robert Kennedy. In Deutschland wird auf Rudi Dutschke ein Attentat verübt, während in Prag sowjetische Panzerrollen und Richard Nixon Präsident der USA wird. Und dann auch noch die aufmüpfige Jugend, die gegen den Nachkriegsmief im Allgemeinen und die Eltern im Besonderen zu Felde zog. In solchen Zeiten zieht sich der wirtschaftlich etablierte Mensch erfahrungsgemäß



Das Heck ähnelt der W108er S-Klasse. Die geriffelten Rückleuchten kamen Ende 1973.

in die Geborgenheit der eigenen vier Wände zurück – außerhalb davon vertraut er sich der schützenden Umhüllung eines soliden Wagens an. Und was wäre besser geeignet gewesen als das Symbol für automobile Solidität schlechthin: ein Mercedes-Benz. So gesehen hätte das Timing für die Vorstellung der neuen Mittelklassegeneration (Entwicklungscode W115 für die Vierzylinder und W114 für die Sechszylindermodelle, die hier aus

Platzgründen außen vor bleiben müssen) von Mercedes im Januar 1968 nicht besser sein können. Weil sich die Bezeichnungen der W115-Modelle teilweise mit denen der Heckflossenvorgänger überschneiden, hängt man intern ein „/8“ (Einführung im achten Jahr des aktuellen Jahrzehnts) an. So folgte dem 200 D (W110) der 200 D/8 (W115) – damit war der Strich-8 geboren! Geschrumpft in der Länge, bei gleichen Innenraumabmes-

**TECHNISCHE DATEN DER BAUREIHE W115**

Typ	200/220/230.4	200D/220D/240D	240D 3.0
Modell	200/220/230.4	200D/220D/240D	240D 3.0
Motor	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	5-Zyl.-Reihe
Hubraum (ccm)	1.988/2.197/2.404	1.988/2.197/2.404	3.005
Leistung (kW/PS) beim U/min	70/95; 77/105; 81/110 4.800	40,4/55; 44/60; 47,8/65 4.200	58,9/80 4.000
Drehmoment (Nm) bei U/min	156/179/186 2.800/2.800/2.500	113/126/137 2.400	172,0 2.400
Getriebe	4-Gang, optional 4-Gang-Automatik		
Antrieb	Heck		
Fahrwerk vorne	Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Stabilisator; 240D: Zusatz-Gummifedern		
Fahrwerk hinten	Diagonal-Pendelachse mit Schräglenkern, Schraubenfedern, zus. Gummifeder, Stabilisator (optional: Hydropneumatik, Niveauregulierung)		
Felgen v/h	5,5 x 14; Langversionen 5,5 x 15		
Reifen v/h	175 SR 14; Langversion 185 HR 15		
Bremsen v/h	Scheiben/Scheiben, servounterstützt		
0–100 km/h (Sek.)	16/14/14	31/29/25	20
Höchstgeschw. (km/h)	163/168/171	130/135/138	148
Radstand	2.750; Langversion 3.400		
Spur v/h	1.444/1.440		
L x B x H (mm)	4.680 x 1.770 x 1.440; Langversion 5.335 x 1.770 x 1.485		
Leergewicht (kg)	1.325–1.350	1.360–1.390	1.430
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.845–1.870	1.880–1.910	1.950
Tankinhalt (l)	65		
Verbrauch (l/100 km)	13,5–14,5	8,1/8,5/9,5	12
Stückzahl	288.785/128.732/87.765	339.785/420.270/131.319	53.690
Neupreis (DM)	11.500/12.000/15.210	12.000/12.500/15.985	18.815

**CLUBS**

**MB/8 Club Deutschland e. V.**  
Matthias Hemm, 61381 Friedrichsdorf  
E-Mail: 1.vorsitzender@strichachtclub.de  
www.strichachtclub.de

**MBIG e. V.**  
53127 Bonn  
Tel.: (0228) 259 97 36  
E-Mail: info@mbig.de  
www.mbig.de

**vdh e.V. Mercedesclubs**  
Horst Stümpfig, 91737 Ornbau  
E-Mail: vdh@mercedesclubs.de  
www.mercedesclubs.de

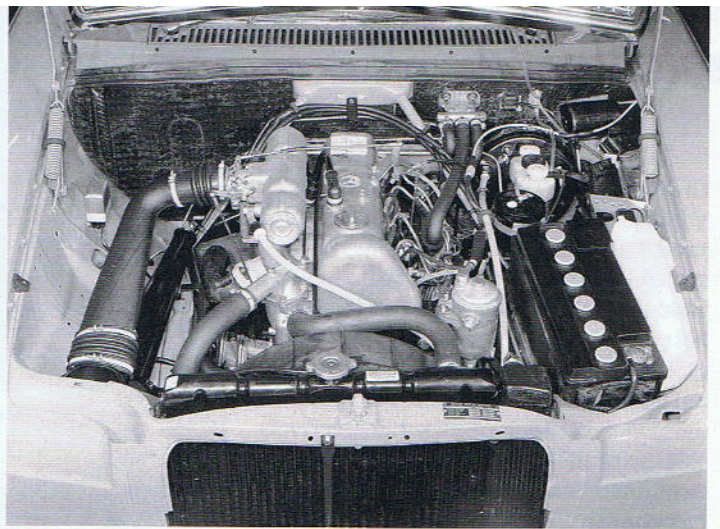
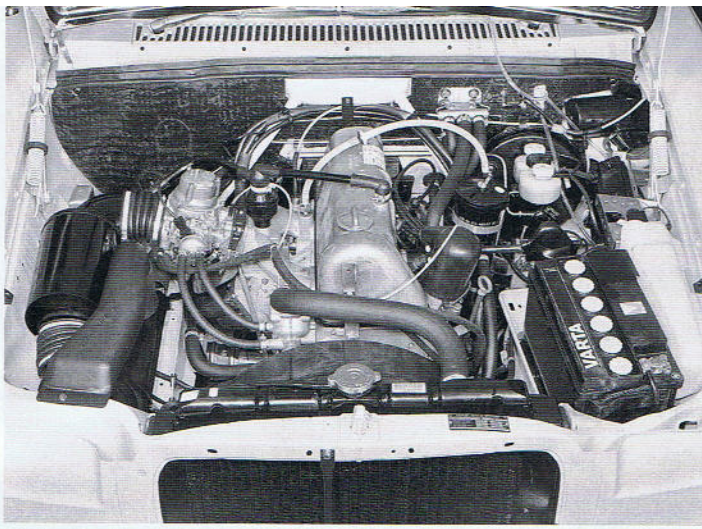
**WEBLINKS**

**www.mercedesclubs.de/vdh**  
Website der Heckflossenfrennde  
MB-Strich-Acht-IG

**www.mb-w115.de**  
Private Fanpage mit selbst gemachten  
Restaurationserfahrungen

**www.strichacht.info**  
Private Fanpage mit technischen Tipps

**www.strichachtforum.de**  
Forum rund um den Strich-8



Unter der Haube: links der 200er Benziner, rechts der 200D. Die optischen Unterschiede fallen erst bei genauem Hinschauen auf.



Schön: großes Lenkrad, Rundinstrumente.



Markant: Ihr guter Stern auf allen Straßen.



Nüchtern: Funktion braucht kein Design!

sungen, aber mit höherem Gewicht durch die weiter verbesserte Sicherheitszelle, kam der neue Benz wie eine eingedampfte S-Klasse (ebenfalls von Paul Bracq gestaltet) im nüchtern-eleganten Stil der 60er-Jahre daher.

### Schwäbische Nüchternheit

Diese Nüchternheit wurde im Innenraum im Bereich der Serienausstattung leider besonders betont – schwäbische Sparsamkeit, die dicht am Geiz grenzte. Das Einstiegsmodell 200 war dermaßen spartanisch ausgestattet, dass nicht einmal die Elemente der Heizungsbetätigung beleuchtet waren. Dem von Mercedes so heftig propagierten Sicherheitsgedanken wirkte die daraus resultierende Fummelei bei Nachtfahrten am Armaturenbrett dann doch entgegen. Luxus, wie man ihn von einem deutschen „Premium“-Hersteller erwartete: Fehlanzeige. Das Fachblatt „auto motor und sport“ fragte daher: „Die Mittelkonsole, der Überzug des Armaturenbretts – das alles erinnert stark an die hygienische Abwaschbarkeit von Taxis und Linienomnibussen. Und ob Sitzpolster wirklich teurer wären, wenn sie frischere Farben hätten?“ Dafür gab es aber die durch ihre Länge langsam zum Mythos reifende Liste der benzschonen Sonderausstattung, mit der –

die finanziellen Mittel vorausgesetzt – der Abwesenheit von Luxus entgegenwirken konnte. Mercedes ließ sich schon damals die Behaglichkeit seiner karg bestückten Modelle gut bezahlen.

### Aus für die Pendelachse

Den großen Modernisierungsschritt machten die Schwaben hauptsächlich beim Fahrwerk. Um die Käufer der erst drei Jahre zuvor präsentierten S-Klasse



### DER DAUERLÄUFER

#### Vierfach-Millionär

Der Mercedes-Benz mit der höchsten bekannten Kilometerleistung ist ein griechisches Taxi vom Typ 240 D, Baujahr 1976. Sein Besitzer, der Taxifahrer Gregorios Sachinidis aus Thessaloniki, hat darin 4,6 Millionen Kilometer zurückgelegt. Seit 2004 gehört der blauweiße Wagen zur Sammlung des Stuttgarter Mercedes-Benz Museums.

### WERKSTÄTTEN

**Treffpunkt Strich 8** Ralf Kühl  
Hauptstr. 27, 24644 Krogaspe  
Tel.: (04392) 690 77 1  
www.treffpunkt-strich-8.de

**A.I.-Motors** Matthias Schubert  
Industriestr. 1a, 76297 Stutensee  
Tel.: (07249) 572  
www.ai-motors.de

**Classic-Center-Versmold** Fa. Bruno Wenner  
Ravensberger Str. 59, 33775 Versmold  
Tel.: (05423) 427 33  
www.mercedes-lager.de

**Autoservice Glauner**  
Buchauer Str. 17, 88422 Dürnau  
Tel.: (07582) 20 34  
www.strich8basis.de

### LITERATUR

**Sacardi Cajetan: „Schrader-Typen-Chronik“**  
Mercedes Benz/8: 1968-1976, 96 Seiten, gebunden, ISBN 3-613-03025-X, Motorbuch Verlag Stuttgart 2009, 9,95 Euro

**Heribert Hofner: „Mercedes Benz/8“** : Die Strich-8-Modelle (W114/115). Entwicklung, Geschichte, Technik, Bilder, 127 Seiten, gebunden, ISBN 3-8936-5440-2, Heel Verlag Königswinter 1999, (Antiquariat)

**Michael Rohde & Detlef Koch: „Mercedes-Benz/8 (W114/115)“**, gebunden, Motorbuch Verlag Stuttgart 1997, ISBN 3-613-01694-X (Antiquariat)

nicht durch die Tatsache vor den Kopf zu stoßen, dass das kleinere Modell eine moderne Hinterradaufhängung bekam, bezeichneten die Mercedes-Mannen sie fantasievoll als „Diagonal-Pendelachse“. Erst bei der ab 1972 erhältlichen S-Klasse (W116) wurde die Schräglenker-Hinterachse auch dort eingeführt und bis zum Ende der W126-Baureihe 1991 verwendet. Erfreulich waren Scheibenbremsen rundum, die überarbeitete Vorderachse mit oberen und unteren Dreieckslenkern sowie der völlige Verzicht auf Schmierstellen am Fahrwerk, von denen der Vorgänger noch 19 Stück besaß. Neu und bis auf den heutigen Tag eine Mercedes-Eigenart war die über ein Fußpedal zu betätigenden Feststellbremse. Die optionale 4-Gang-Automatik wurde wegen

**MARKTWERTE (IN EURO)**

*Ob Benzin oder Diesel: Die Preise sind bürgerlich*

Modell	Baujahr	Zustand 1	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
200-230	1968-76	11.000	7.700	4.600	2.300	700
200-240D	1968-76	11.000	7.700	4.600	2.300	700
220/240D lang	1967-76	15.000	10.500	6.300	3.200	900
240D 3.0	1974-76	12.000	8.400	5.000	2.500	700

Quelle: EurotaxSchwacke/Interclassic

der hydraulischen Kupplung und ihrer Schaltrücke gerne als „Ruckomatic“ bezeichnet und erhielt erst 1973 einen modernen Drehmomentwandler.

**Dieselmotoren dominieren**

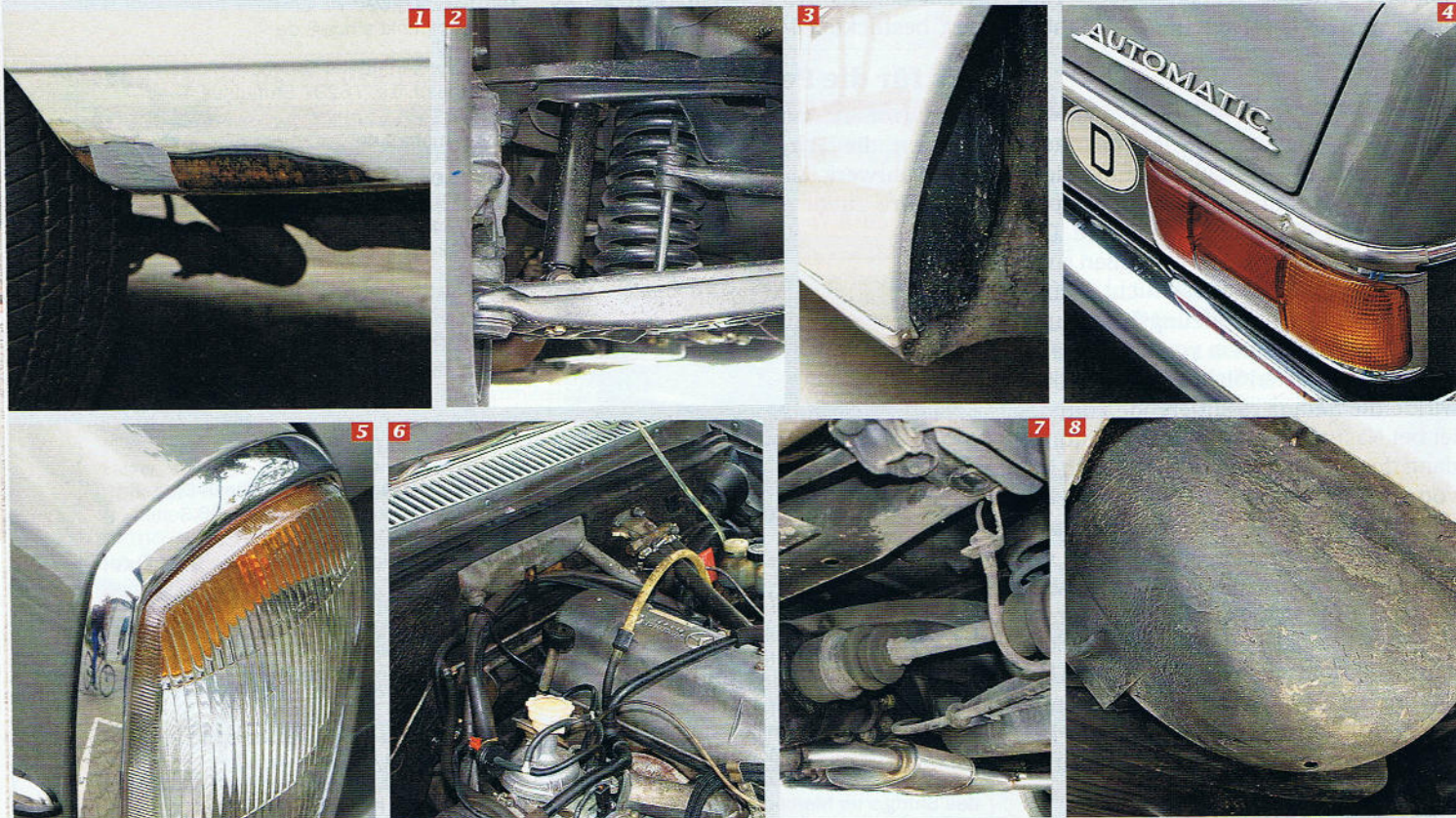
Vom Produktionsstart 1968 bis zur Einstellung 1976 wurden drei Vierzylinder angeboten: das Basismodell 200 mit dem

95-PS-Benziner, die „Wanderdüne“ 200 D (55 PS) und – Taxifahrers-Liebling – der 220 D mit 60 PS. Der 105 PS starke 220 wurde 1973 durch den 230.4 ersetzt. Ebenfalls 1973 führte Mercedes mit dem 240 D (65 PS) den bislang größten Vierzylinder-Diesel ein. Die Motoren waren keine Neuentwicklungen, wurden aber für den Einsatz im Strich-8 leicht modifi-

**DIE SCHWACHSTELLEN DES STRICH-8**

**Licht und Schatten**

**1** Dem Spritzwasser mit entsprechenden Folgen ausgesetzt: Unterkante der hinteren Kotflügel **2** Wenn es so an der Vordachse aussieht: Glückwunsch! Neue Gummis und tadellose Stabilisatorverbindung. **3** Überraschungsei: Wie sieht es hinter der Schweller- spitze am Ansatz der A-Säule wohl aus? **4** Dellen im Chromzierat sind weniger dramatisch als Rostspuren im Bereich der Rückleuchten. **5** Nicht unbedingt die Regel: rostfreie Kotflügel im Bereich der Scheinwerfer **6** Der leider nur sehr schlecht zugängliche Lüftungswasserkasten. Nagt an ihm der Rost, wird es richtig teuer und aufwendig! **7** Ein bisschen darf das Differential schwitzen und die Hinterachse singen. **8** Alles im Spritzwasserbereich ist rostgefährdet – auch die Reserveradmulde.





Zielgruppenmarketing: Das Mercedes-Werbefoto für die Taxifahrgilde.

## KAUFBERATUNG MERCEDES-BENZ W115 (STRICH-8)

### Solider Einsteigerklassiker

Viele verbrauchte Strich-8 wurden in den Mittleren Osten und fernen Süden verfrachtet oder hauchten ihr Leben als ungepflegte Studentenkutsche aus. Noch gibt es gute Angebote. Da gilt es, einen kühlen Kopf zu bewahren bei der Fahrzeuguntersuchung. Denn ein Mercedes-Stern auf der Kühlerhaube allein ist kein Garant für einen guten Klassiker!

#### KAROSSERIE

**Prinzipiell gilt: An einem Strich-8 kann alles rosten, was aus Stahl ist.** Am Vorderwagen besonders korrosionsgefährdet sind die Bereiche um die Scheinwerfer und das Kotflügelblech dahinter. Vom Motorraum aus kontrollieren wir die Blechfalze der angeschraubten Kotflügel, den unter dem Kühler verlaufenden Querträger, das Blech unter dem Batteriekasten (ausgelaufene Säure!), die Stehbleche vorne, die Stoßdämpferdome und die Stirnwand im Bereich der oft verstopften Wasserabläufe. Eine Instandsetzung ist sehr aufwendig. Blüht hier die braune Pest: Haube zu und vom Verkäufer freundlich verabschieden! Rostgefährdet sind auch Türunterkanten, Kofferraumhaube, das Blech um die Rückleuchten und Innenkotflügel hinten. Obligatorisch sollten die Schwachpunkte wie Innen- und Außenschweller, Kofferraum- und Wagenboden, Wagenheberaufnahmen und Heckschürze auf einer Hebebühne inspiziert werden. Alles, was Spritzwasser ausgesetzt ist, gilt als gefährdet. Der bessere Kauf ist immer ein Exemplar mit möglichst rostfreier Karosserie. Eine Restauration am Blechkleid kann zu einem finanziellen Abenteuer werden, das in keinem Verhältnis zum Marktwert steht. Auch wenn die Teilversorgung dank der Classic-Abteilung von Mercedes beispielhaft ist.

#### MOTOR/ANTRIEB

**Die Langlebigkeit der Dieselmotoren ist legendär.** Bei 300.000 km Laufleistung ist erst die Hälfte des Machbaren erreicht – sofern die Ölwechselintervalle eingehalten wurden und kein minderwertiger Treibstoff verabreicht wurde. Auch die Einspritzdüsen und Glühkerzen sollten in Ordnung sein, sonst springt der Diesel unwillig an und rußt unverhältnismäßig. Bei einer bläuelnden Abgasfahne dürften die Ventilschaftdichtungen und/oder die Kolbenringe im Eimer sein. Auch ein hoher Ölverbrauch ist beim Diesel kein wirklicher Mangel. Nur bläuen sollte der Motor nicht, auch nicht die Benziner, deren häufigste Leiden ein verstellter Vergaser und eine ausgeschlagene Drosselklappe sind. Bemerkbar ist das am rücksichtslosen Bedienen am Tankinhalt. Auf Nummer sicher geht, wer ein Vergasermodell einem Einspritzer vorzieht, dessen Elektronik im Falle eines Defekts nur vom Fachmann für teures Geld in Ordnung gebracht werden kann. Automatik und Schaltgetriebe sind robust, die Automatik sollte aber trocken und dicht sein. Allenfalls die Bremsbänder können für unsaubere Gang-

wechsel sorgen, dann muss auch hier ein (teurer) Fachmann ran. Die hakelnde Schaltung bei den manuellen Boxen ist übrigens kein Mangel, sondern Normalität ab Werk.

#### FAHRWERK

**Die Zeit setzt den im Fahrwerksbereich verbauten Gummielementen stark zu.** Sie verspröden und sorgen für schlechtes Fahrverhalten. „Singt“ die Hinterachse, ist das zwar nicht schön, ein Defekt ist dadurch aber nicht zu erwarten. Verschlissene Gelenke im Antrieb können für ein Klackern sorgen, was aber nur ein akustischer Schönheitsfehler ist. Stoßdämpfer und Schraubenfedern gehen im Laufe der Zeit in die Knie, teuer kann die Überholung eines undichten und defekten Lenkgetriebes werden. Als normaler Verschleiß sind auch ausgeschlagene Gelenke an den Querlenkern vorne anzusehen. Dank Spritzwasser und nachfolgendem Rost können sich sogar die Verbindungen des Stabilisators auflösen.

#### INNENRAUM

**Gerade bei einem Mercedes ist ein gepflegter Innenraum das Aushängeschild für seinen Bewohner.** Unter dem Teppich oder der Gummimatte vorne beginnt unsere Inspektion. Ist die Oberfläche der darunter liegenden Bitumenmatte uneben, ist Rost eine Etage tiefer wahrscheinlich. Zeit und Sonneneinstrahlung sorgen auch bei den hochwertigen Mercedes-Materialien für Alterungsspuren in Form ausgebleicher oder eingerissener Sitzbezüge. Wegen der Vielfalt der angebotenen Polster kann eine Wiederbeschaffung zum Geduldsspiel werden. Bei einem Stahlkurbelhubdach die Dichtigkeit und Funktion der Ablauflöcher prüfen: Bildet sich unter dem Wagen kein Pfützchen, wenn man ein Wasser in die Ablaufrinne gießt, ist das ein fatales Zeichen. Wo immer sich dann das Wasser in der Karosserie befindet – es ist nicht allein, und der Rost wird auch schon da sein.

#### ALLGEMEINES

**Die Zeit der Schnäppchen beim Strich-8 dürfte vorbei sein.** „Gute“ Angebote unter 5.000 Euro sind mit einer gesunden Portion Misstrauen zu betrachten. Wer ein Exemplar in wirklich gutem Zustand erstehen möchte, sollte sich mit Beträgen von rund 7.000 Euro aufwärts anfreunden und nach Möglichkeit einen Strich-8-Kenner bei der Besichtigung zur Seite haben. Bei den Benzinern ist der bullige 230 die erste Wahl. Bei den Dieseln der 240 D. Egal ob Otto-Motor oder Selbstzünder – wurde ein W115 regelmäßig gewartet und gepflegt, ist er zwar nicht unverwundlich, aber noch immer ein äußerst zuverlässiges Automobil. Wie zum Beispiel unser graues Fotomodell: Dieser 200er steht zum Verkauf bei Karl Rockenfeld, Tel.: (0172) 77 19 58 98, im hessischen Lampertheim!

zogen zu werden.“ Die Zeitschrift „mot“ urteilte 1971 über die Typen 220 D und 240 D: „Es sind die technisch imponierendsten Diesel, aber auch die teuersten.“ Die Kunden fühlten sich gut bedient und sorgten dank ihrer Nachfrage für erhebliche Lieferfristen: Wer einen Strich-8 wollte, musste Geduld beweisen.

### Vier Serien bis 1976

Dem Kenner, aber weniger dem interessierten Laien bekannt, dürfte die durch Modellpflegemaßnahmen erfolgte Einteilung des W115 in insgesamt vier Serien sein. Die Serie 0,5 begann mit dem Produktionsstart der Vorserie Ende 1967 bis zur Serie 1, die ab August 1969 nach anfänglich heftiger Kritik von Kunden und Fachpresse eine beleuchtete Heizungs- betätigung und ein ebenso illuminiertes Handschuhfach spendiert bekam. Auch die Anmutung des Armaturenbretts wurde hochwertiger, und die rustikalen Gummimatten wurden – den Kundenerwartungen an einen Mercedes entsprechend – gegen Teppiche ausgetauscht. Dazu kamen noch eine Warnblinkanlage und serienmäßige Liegesitze. Aus Kos-

### ERSATZTEILPREISE (IN EURO)

(am Beispiel des 200):

Vergaser (neu/gebr.):	395/149
Kraftstoffpumpe:	45
Lichtmaschine (neu/gebr.):	179/89
Ölpumpe:	249
Wasserpumpe:	39
Stoßdämpfer vorne (Bilstein, neu):	5
Querlenker v. unten (neu/gebr.):	619/190
Bremsklotz vorne/hinten:	22
Endschalldämpfer:	89
Thermostat (neu/gebr.):	49/15
Zylinderkopfdichtung:	29
Hinterkotflügel:	459
Heckdeckel (gebr.):	79

Quelle: Bruno Wenner Fahrzeugteile, Tel. (05423) 427 33, www.mercedes-lager.de

tengründen bestand das Kühlergitter fortan aus Kunststoff anstelle von Blech.

Die Serie 1,5 startete im April 1972. Sie bot unter anderem neue Außenfarben und Stoffmuster. Aber auch für die Sicherheit wurde mit serienmäßigen H4-Scheinwerfern, Sicherheitslenkrad, Verbundglas-Windschutzscheibe, vorderen Kopfstützen und Automatikgurten einiges getan. Durch den breiteren Kühlergrill gut identifizierbar ist die ab August

1973 lieferbare, letzte Serie 2 des Strich-8. Am Heck fanden sich fortan die charakteristisch geriffelten Heckleuchten, Kunststoffblenden unter den Stoßstangen, größere, von innen einstellbare Außenspiegel an den Türen und im Inneren geänderte Instrumente. Die Dreiecksfenster entfielen. Neben dem Coupé, das ausschließlich mit Sechszylindern lieferbar ist, stellt Mercedes im Dezember 1968 eine dritte Karosserievariante vor: eine achtsitzige Pullman-Limousine mit 65 Zentimeter längerem Radstand und drei Sitzreihen. Fast 10.000 sollten davon bis 1976 ausgeliefert werden, überwiegend an gehobene Taxiunternehmen, Behörden und die Diplomatie.

### Kuriosum dank Taxler

Gegen Ende der W115-Produktion sorgte das Taxigewerbe für ein Kuriosum. Denn dieses hatte Mercedes-Benz die Zusage abgerungen, den W115 noch ein ganzes Jahr nach Serienstart des Nachfolgemodells (W123) im Januar 1976 weiter zu produzieren, was in erster Linie an den schon zu Beginn sehr langen Lieferfristen für den W123 lag. So konnten die Tax-

## STECKBRIEFE

### Die Wettbewerber des Mercedes-Benz W115



#### AUDI 100

Hätten sich die Audi-Entwickler dem Diktat des herrischen VW-Chefs Nordhoffs unterworfen, gäbe es den Audi 100 überhaupt nicht. Heimlich entwickelt, ermöglichte er dem VW-Konzern nach Nordhoffs Tod 1968, schnell mit einem zeitgemäßen Frontriebler in der gehobenen Mittelklasse mitzumischen. Sie wurde für Audi ein unerwarteter Erfolg und half VW beim Übergang in die Frontantriebszeit.

Produktionsort:	Ingolstadt
Produktionszeitraum:	1968–1976
Stückzahl:	796.787
Motoren:	1,6–1,9 L., 4-Zyl.-Reihe, 80–112 PS
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	156–188
Verbrauch (l/100 km):	8–12
Neupreis (DM):	9.290 (100 LS 4-türig)
Marktwert (Euro)*:	2.700–6.300



#### BMW „NEUE KLASSE“ (REIHE 115)

Ohne die „Neue Klasse“ dürfte BMW – jedenfalls in der heutigen Form – nicht mehr existieren. Die später um die zweitürigen „02er“ ergänzte „Neue Klasse“ füllte endlich die gewaltige Lücke zwischen der Isetta und dem V8, begründete – neben Alfa Romeo – die Tradition der knackigen Sportlimousinen und rettete durch ihre Verkaufserfolge BMW vor dem finanziellen Kollaps.

Produktionsort:	München
Produktionszeitraum:	1962–1977
Stückzahl:	863.000
Motoren:	1,5–2 L., 4-Zyl.-Reihe, 80–130 PS
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	148–185
Verbrauch (l/100 km):	11–13,5
Neupreis (DM):	9.990 (1800)
Marktwert (Euro)*:	4.600–14.200



#### ROVER P6

Was für die Deutschen Mercedes, war für die Briten Rover – konservativ, solide, hochwertig. Der P6 dürfte die letzte Rover-Baureihe sein, die noch ordentlich konstruiert und verarbeitet war. Als Besonderheiten gelten die Vorderachse mit ihren liegenden Stoßdämpfern, Scheibenbremsen rundum, angeschraubte Karosseriebleche und der von Buick in Lizenz gebaute Leichtmetall V8 des P6-Spitzenmodells 3500.

Produktionsort:	England, Solihull
Produktionszeitraum:	1964–1977
Stückzahl:	439.135
Motoren:	2–2,2 L., 4-Zyl.-Reihe; 90–143 PS
Höchstgeschwindigkeit (km/h):	160–195
Verbrauch (l/100 km):	12 (V8) / 14 (2,2 l)
Neupreis (DM):	13.960 (2000 SC)
Marktwert (Euro)*:	4.200–6.200 (2000 SC)

\* Marktwerte: EurotaxSchwacke/Interclassica, Zustand 2–3



**Kraftwagen: Selbst in der Grundmotorisierung als 200er mit 95 PS und der Automatik wirkt der Strich-8 nicht untermotorisiert.**

ler noch bis Dezember 1976 ohne lange Wartezeit ihren Strich-8 bestellen. (Das gleiche Spiel erfolgte übrigens auch bei Einführung des W123-Nachfolgers W124 im Jahre 1984 – beide Modellreihen wur-

den ein Jahr lang parallel gefertigt!) Aber nicht nur deutsche Taxifahrer bleiben dem Strich-8 über viele Jahre hinweg treu gewogen. Der Mercedes-Benz mit der höchsten bekannten Kilometerlei-

stung ist ein griechisches Taxi vom Typ 240 D, Baujahr 1976. Sein Besitzer, der Taxifahrer Gregorios Sachinidis aus Thessaloniki, hat darin 4,6 Millionen Kilometer zurückgelegt. Seit 2004 gehört der blauweiße Wagen zur Sammlung des Stuttgarter Mercedes-Benz Museums.

#### MODELLAUTO-TIPP

### Mercedes-Benz/8 Limousine

Helmut Holzmayr vom Modellantiquariat CarCrazy! ([www.car-crazy.eu](http://www.car-crazy.eu)) hat für AUTO CLASSIC recherchiert. Das Angebot an Modellen ist recht groß, die Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, jedoch ist sie aufmerksam recherchiert. Es ist möglich, aber nicht zwingend, dass eines oder mehrere der genannten Modelle im Modellantiquariat erhältlich sind.



Firma	Maßstab	Farbe/Ausführung
Wiking	1:87	Diamantgrün, Patinagrün, Hellpatinagrün, Rotbraun, Hellelfenbein (Taxi)
Brekina	1:87	Gelb, „Taxi New York“, „Taxi Brasilien“
Bub	1:87	Dunkelblau, Sonderset, Rot, Hellblau, Rotweiß (Feuerwehr), Weißgrün (Polizei)
Schuco neu/Vollmer	1:87	diverse Ausführungen
Schuco (bis 76)	1:66	Hellgrün, Mittelblau, Dunkelblau-metallic
Corgi Junior	1:60	Hellblau
Siku	1:55	Verkehrsrot, Gelbgrün, Tannengrün, Minzgrün und Weiß (Polizei), Perlweiß, Hellelfenbein (Taxi)
Grisoni	ca 1:50	Orange, Grün
Märklin	1:43	Rot, Blau-metallic, Weiß, Tannengrün (Polizei)
AutoArt	1:43	Weiß, Schwarz
Minichamps	1:43	Blau
Ixo/Altaya	1:43	diverse Zivil- und Taxiausführungen
Corgi	1:36	Blaumetallic, Schwarz, Filmvariante: James Bond Octopussy
Tayo	ca 1:18	Grün (Polizei)
Sun Star	1:18	Hellelfenbein, Rot, Schwarz, Mittelblau, Schwarz (Taxi), Grün (Polizei)
AutoArt	1:18	Weiß, Schwarz
Schuco (bis 76)	1:18	Tannengrün (Polizei)

### Ende nach acht Jahren

1976, das Jahr des W115-Produktionsendes, zeigte sich versöhnlicher: Der Gurt wird Pflicht, Rosi Mittermaier gewinnt Olympia-Gold, Niki Lauda überlebt das Flammeninferno auf dem Nürburgring, der liberale Jimmy Carter wird neuer US-Präsident – und der deutsche Mittelstand ist so stark wie nie zuvor. Als Volumenmodell gedacht, übertraf der Strich-8 alle in ihn gesetzten Erwartungen seines Herstellers. Fast zwei Millionen Stück wurden produziert – so viele, wie von allen Mercedes-Pkw nach 1945 bis 1968 zusammen! Aus seiner sprichwörtlichen Solidität, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit erwuchs der Mythos eines Wagens, der nicht kaputt zu kriegen war. Bester Beweis sind die vielen tausend Strich-8 im Mittleren Orient und Afrika, die noch heute tagtäglich ihren beschwerlichen Dienst verrichten – fernab von regelmäßigen Inspektionsintervallen und Fachwerkstätten. Wenn das keine Referenz für ein Automobil und seinen Hersteller ist! Mein Onkel fährt übrigens immer noch das jeweilige Einstiegsmodell von Mercedes – noch immer in Rot!

→ Michael Schäfer