

Die frühen Siebziger: Funktionalität mit Stil

Strichacht heißt er kurz und knapp. So ist er in aller Munde – nicht nur bei seinen zahlreichen Fans, die den einstigen unscheinbaren Biedermann aus dem Dunkel des rußgeschwärzten und mit der Walze lackierten Kifferautos ins Rampenlicht des Kultmobils befördert haben.

Offiziell wird das charismatische Kürzel für den Bestseller „/8“ geschrieben. Es hat sich längst zum Eigennamen verselbstständigt und stand ursprünglich für das überarbeitete 1968er Modellprogramm. Es wurde mit dem Debüt des kompakten Mit-

telklassemodells komplett neu geordnet. Anders als beim Nachfolger W 123 konnte sich beim Strichacht die offizielle Bezeichnung W 114 für die Sechszylinder und W 115 für die Vierzylinder nicht durchsetzen.

Was macht den Reiz des formal so unscheinbaren Strichacht aus? Sicher ist es die ausgewogene, sachliche Karosserieform, die eine hohe Funktionalität und Wertigkeit ausstrahlt. Daimler-Benz-Designer Paul Bracq straffte die Rundungen und Überhänge der amtierenden S-Klasse W 108 und schuf damit auf dem gleichen

Radstand von 2,75 Meter ein 22 Zentimeter kürzeres Auto von beeindruckender Modernität in verkehrsgerechteren Dimensionen.

Trotzdem empfanden traditionelle Mercedes-Kunden den schmucklosen und gegenüber der Heckflosse wenig repräsentativen Strichacht zunächst als Kulturschock. Schließlich hieß es Abschied nehmen von barocker Pracht, vom üppigen Raumgefühl und dem riesengroßen Kofferraum der Einheitskarosserie. Beim neuen Typ geriet alles eine Nummer kleiner,



Trotz kompakter Karosserieform zeigt der Strichacht Mercedes-typische Eleganz



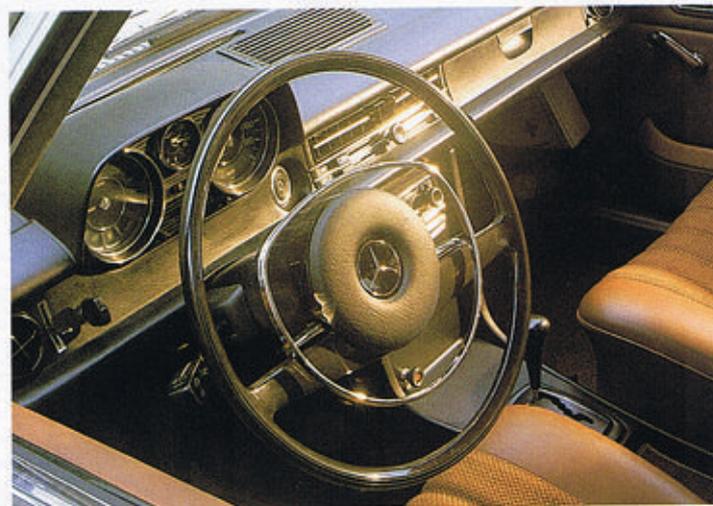
Ein flacherer Kühler und große Außenspiegel kennzeichnen die zweite Serie



Aufgeräumte Heckpartie mit den neuen Heckleuchten im Rippenprofil



Der brave 2,3-Liter-Vierzylinder liefert ein saftiges Drehmoment



Das schöne Lenkrad des Vorgängers setzt Akzente im nüchternen Interieur

sogar die Spurweite. Nur die Räder wuchsen von 13 auf 14 Zoll. Überhaupt signalisiert das Fahrwerk den technischen Quantensprung gegenüber der Heckflosse. Die viel gescholtene hintere Eingelenk-Pendelachse wich einer modernen Schräglenkerkonstruktion, wie sie BMW in der Neuen Klasse einsetzte.

Die Pendelachse sorgt zwar für guten Fahrkomfort, neigt aber trotz Ausgleichsfeder zu Spur- und Sturzveränderungen bei schnellem Kurvenfahren und bei Vollbremsungen. Der Wagen ist dann nur noch schwer beherrschbar. Die S-Klasse musste noch bis 1972 mit diesem Relikt auskommen. Vielleicht nannte man die Neukonstruktion in Prospekten deshalb schönfärbend Diagonal-Pendelachse, um die Spitzenmodelle inklusive des 600 nicht zu diskriminieren.

Ein 230.4 der zweiten Serie soll uns helfen, der kühlen Faszination Strichacht auf die Spur zu kommen. Er ist Baujahr 1974, unrestauriert und über Jahrzehnte von einem höheren Beamten selten gefahren und penibel gepflegt. Keine 90 000 zeigt das Zählwerk im Tachometer. Heute ist das schöne in Weiß-050 lackierte Exemplar in Liebhaberhänden. Die Besitzerin tauschte aber das klobige Prallplattenlenkrad gegen ein schwarzes Exemplar der

ersten Serie aus. Es passt viel besser in die filigrane Instrumentenbrettlandschaft mit den sauber integrierten Lüftungsgittern und den fein gezeichneten Uhren.

Die zweite Serie ist bei Strichacht-Fans nicht so beliebt. Ihr kam der strenge Bracq'sche Purismus etwas abhanden, weil sie in Details modernisiert, der neuen S-Klasse ab August 1973 ein wenig angeglichen wurde. Schade, dass die Ausstellfenster den klobigen Außenspiegeln weichen mussten - immerhin durften die Schmetterlingsscheibenwischer bleiben, liebenswertes Relikt aus den Sechzigern.

Im Strichacht sitzt man höher als im Typ 123 hinter dem steilen Lenkrad und genießt einen Panoramablick auf die dank der hoch aufragenden Scheinwerfer schön geschwungene Motorhaube. Die überragende Handlichkeit bei kleinstem Wendekreis und beste Übersicht vermitteln den Eindruck, einen präzise agierenden Kompaktwagen zu steuern.

Der großkolbige Motor des 230.4 läuft erstaunlich leise und ist im unteren Drehzahlbereich kaum von einem Sechszylinder zu unterscheiden. Aufpreispflichtige Extras wie Servolenkung und Automatik runden den heute noch erstaunlichen Fahrkomfort ab. Die moderne Viergangautomatik, erstmals im modifizierten Strich-

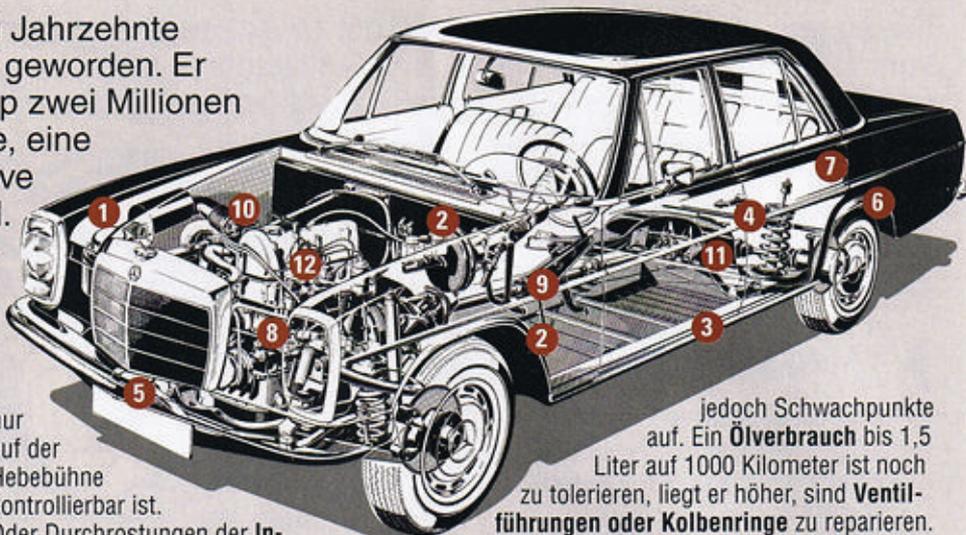
acht mit einem Wandler kombiniert, schaltet weich und harmonisiert sehr gut mit dem drehmomentstarken Vierzylinder. Er bringt es auf immerhin 19 mkp bei nur 2500/min und erreicht damit sogar das Niveau des 250 W123. Munter ist sein Antritt, der die Fahrfreude noch verstärkt.

Der Reiz des Strichacht liegt in seiner Unscheinbarkeit bei hohem technischem Aufwand und einer Solidität, die nur am Rost scheiterte. Zudem war er trotz Vorbehalten ein Erfolgsmodell mit 1,9 Millionen Exemplaren in acht Jahren. Nur der W123 konnte es noch besser - er schaffte 2,7 Millionen Stück in neun Jahren. ▶

MERCEDES-BENZ 230.4, W 115

Motor: Typ M 115, Vierzylinder-Reihenmotor, eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle, Hubraum 2277 cm³, Leistung 110 PS bei 4800/min, max. Drehmoment 19,0 mkp bei 2500/min, ein Flachstromvergaser Stromberg
Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Viergang-Automatik mit Drehmomentwandler
Fahrwerk: Vorn Doppelquerlenker mit Schraubenfedern, hinten Schräglenker mit Schraubenfedern, Kugelumlauf Lenkung, Scheibenbremsen
Maße und Gewicht: Länge 4680 mm, Breite 1770 mm, Höhe 1440, Radstand 2750 mm, Gewicht 1370 kg, Verbrauch 12 L Super/100 km
Fahrleistungen: V_{max} 170 km/h, 0 - 100 in 14 s

Der Strichacht hielt sich über zwei Jahrzehnte im Straßenbild, heute ist er selten geworden. Er schaffte als erster Mercedes knapp zwei Millionen Einheiten. Schlechte Rostvorsorge, eine Karosserie mit Tücken und intensive Nutzung dezimierten den Bestand. Autos in unrestauriertem Originalzustand finden sich kaum noch.



KAROSSERIE-CHECK

- 1 Vorderkotflügel und Stehbleche
- 2 Schottwand und vordere Längsträger
- 3 Innen- und Außenschweller
- 4 Profildbogen über der Hinterachse
- 5 Rahmenquerträger unter dem Kühler
- 6 Hintere Radläufe und Endspitzen
- 7 Radhäuser im Kofferraum

Der Rostbefall am Strichacht ist besonders heimtückisch. Selbst äußerlich gepflegte Wagen können unter **versteckten Durchrostungen** leiden, die teure Karosseriereparaturen bedingen: Der **Lüftungswasserkasten** vor dem Innenraum ist oft perforiert, was die vorderen Bodenteppiche unter Wasser setzt. Seine Reparatur bedingt den Ausbau von Motor und Getriebe.

Ein einfacher Test hilft, die Schwachstelle abzuhaaken. Man gießt Wasser durch die Lüftungsschlitze vor der Windschutzscheibe – der Innenraum muss danach trocken bleiben, dazu die Teppiche anheben.

Eine weitere versteckte Stelle ist der **Bogen des Rahmenprofils** über der Hinterachse, der

nur auf der Hebebühne kontrollierbar ist. Oder Durchrostungen der **Innenschweller**, die nur sichtbar werden, wenn man den Bodenteppich unter den Türen löst. Ansonsten rostet der Strichacht auch dort, wo alle Autos mit selbsttragender Karosserie rosten – also Kotflügel, Radläufe, Endspitzen. Auch die **Türböden** sind meist betroffen.

TECHNIK-CHECK

- 8 Hoher Ölverbrauch und Ölverlust
- 9 Spiel im Antriebsstrang
- 10 Lenkzwischenhebellager korrodiert
- 11 Ausgeschlagene Hinterachsbuchsen
- 12 Rauer Motorlauf (M 110)

Die Mechanik ist robust, zuverlässig und langlebig. Durchweg hohe Laufleistungen und die oft vernachlässigte Wartung zeigen

jedoch Schwachpunkte auf. Ein **Ölverbrauch** bis 1,5 Liter auf 1000 Kilometer ist noch zu tolerieren, liegt er höher, sind **Ventilführungen oder Kolbenringe** zu reparieren.

Speziell beim Doppelnocken M 110 ist rauer Motorlauf ein markantes Zeichen für fortgeschrittenen Verschleiß, die Nockenwellen laufen gern ein. Probleme bereitet auch die **Synchronisation der zwei Vergaser** bei den Typen 230.6 und 250.

Die Getriebe sind bis auf die Synchronringe robust, harte Schaltrücke bei der ersten Automatikgeneration mit Flüssigkeitskupplung (bis 8/73) sind normal. Spiel im Antriebsstrang hat seine Ursache im **ausgeschlagenen Kreuzgelenk** der Kardanwelle.

Bei hoher Laufleistung geben die Gummibuchsen des Hinterachsahrschemels nach, was ein schwammiges Fahrverhalten erzeugt. Im vorderen rechten Radhaus wird das rohrförmige Lenkzwischenhebellager sichtbar, manchmal ist es regelrecht weggerostet. Die **Lenkgetriebe** neigen oft zu zu viel Spiel.

PREISE

Bei Einführung 1973 13 700 Mark
Bei Produktionsende 1976 15 770 Mark
Wert in gutem Zustand (Note 2),
Mercedes-Benz 230.4



Quelle: Classic Data

Absolut hochpreisig unter den Viertürern (die Langlimousinen ausgenommen) ist der seltene 280 E der ersten Serie – weit über 6000 Euro. Weniger beliebt wegen des unausgewogenen Motors ist der 220. Zwischen der ersten und der zweiten Serie liegt ein Preisgefälle von bis zu 1500 Euro.

Frühserienautos von 1968 werden unter Kennern hoch gehandelt, ebenso ist der seltene 250 mit 2,8-Liter-Motor, der nur

vier Jahre gebaut wurde, sehr beliebt. Auch beim Strichacht bestimmen Ausstattung und Farbe den Preis – je üppiger und ausgefallener, desto teurer.

Es ist schwierig, bei der Variantenvielfalt einen Preisspiegel zu ermitteln.

ERSATZTEILE

- ▶ Kotflügel vorn 360 Euro
- ▶ Scheinwerfer 220 Euro
- ▶ Rücklicht 85 Euro
- ▶ Radlaufblech 25 Euro
- ▶ Motorhaube 550 Euro
- ▶ Einstiegsblech 85 Euro
- ▶ Motordichtsatz 6 Zyl. 60 Euro
- ▶ Satz Stoßdämpfer (4) 140 Euro

Die Teilelage präsentiert sich entspannt. Das Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach bei Stuttgart hält beinahe alles bereit, wenn auch zu respektablem Preis.

Zudem präsentieren sich viele Spezialisten in der Strichacht-

Szene wie Heinrich Niemöller in Mannheim oder Karasch in Gelsenkirchen. Reparaturbleche gibt es bei Pasvahl in Rellingen.

SPEZIALISTEN

- ▶ **Treffpunkt Strich 8**, Ralf Kühl, Rendsburger Str. 81, 24589 Nortorf, Telefon 0 43 92/84 08 30
- ▶ **Strich-Acht-Basis**, Buchauer Str. 17, 88422 Dürnau, Telefon 0 75 82/20 34
- ▶ **Michael Rohde**, Schweinauerstraße 30, 90439 Nürnberg

CLUBS

- ▶ **Verein der Heckflossenfreunde und MB/8 IG**, Pestalozzistraße 18, 90429 Nürnberg, Fax 09 11/ 32 09 49 www.mercedesclubs.de
- ▶ **Mercedes-Benz Interessengemeinschaft e. V.** Helmut Hansen, An der Ohlingsmühle 10, 53127 Bonn, Telefon 02 28/2 59 97 36

Motor Klassik

WERTUNG

Alltagstauglichkeit	★★★★★
Ersatzteillage	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★★☆
Verfügbarkeit	★★★★☆
Nachfrage	★★★★☆

TIPP

Die Autos aus der zweiten Serie ab August 1973 sind weniger beliebt, wie sich im Preisniveau zeigt. Es liegt bei vergleichbarem Zustand bis zu 1500 Euro unter den stilreinen Vorgängern.

Ein wegen des hohen Verbrauchs vergleichsweise wenig gefragter 230.6 der zweiten Serie kann als Geheimtipp für Strichacht-Fans gelten, die für ihr Geld einen hohen Gegenwert wollen.



FAZIT

Motor Klassik-Redakteur
Alf Cremers

Der Strichacht ist längst ein etablierter Klassiker, dessen aufwendige Technik auch heute noch bestehen

kann. Komfort und Fahrkultur sind bei den Benzinern auf hohem Niveau, dazu gesellt sich die zeitlos elegante

Karosserieform im souveränen Stil der späten Sechziger. Die zweite Serie verlor leider etwas an Charme.