Kat. 13A
1930

Der

„Große Mercedes“

im Urteil der Presse

DER „GROSSE MERCEDES“

VON INGENIEUR L. JONASZ-BERLIN
PRESSECHEF DES AUTOMOBILCLUB VON DEUTSCHLAND

Führersitz

Zu den entscheidenden Premieren der Neuschöpfungen der internationalen Automobil-Industrie stellt alljährlich Mercedes-Benz seine Star-Typen.

Es ist nicht leicht, unter den vielen prominenten Modellen der führenden Weltmarken die erste Rolle zu spielen, wie es dem neuen „Großen Mercedes“ bereits bei seinem ersten Auftreten beim Pariser Autosalon gelang.

Dem Willen zur schöpferischen Tat ist der Erfolg des neuen „Großen Mercedes“ zu danken.

Zwei Jahre Konstruktionsarbeit und unzählige Versuche haben die Reihenfabrikation der neuen Type — die äußerlich den traditionellen Spitzkühler der Kompressorklasse zeigt — eingeleitet. Daß dem Fahrgestell stärkste Tiefpunktlage gegeben wurde, ist selbstverständlich. Der Reihen-Achtzylinder von 7603 ccm Steuerzylinderinhalt (effektiver Inhalt 7655 ccm) wird nach Wahl ohne oder mit Kompressor geliefert; die Leistung beträgt im ersten Falle 150 PS, im zweiten Falle 200 PS an der Bremse, wobei mit der Tourenzahl (2800) keineswegs hochgegangen wurde. Unter- und Oberbau des Motors ist geteilt; der obere Teil aus Elektron-Leichtmetall. Der Zylinderblock ist aus einem Spezialmaterial (Grauguß mit Chromnickel) legiert. Abschluß nach unten ein Gußkörper, gleichfalls aus Elektron.

Die vorzüglich ausgebildeten Zylinderköpfe besitzen Zweikerzenzündung. Ventile senkrecht im Zylinderkopf hängend, durch Stoßstangen und Kipphebel betätigt. Ventilsteuerung durch schräg verzahnte Stirnräder, wobei das von der Kurbelwelle geführte Steuerrad federnd mitgenommen wird. Alle bewegten Teile durch Druckölschmierung versorgt. Die neunmal gelagerte Nockenwelle im Ölbad. Die Kurbelwelle eines solchen Motors erfordert in Material, Bearbeitung und Ausbalancierung höchste Vollendung. Wie sollen die einzelnen Kurbelschenkel in der Achsebene gegeneinander am zweckmäßigsten versetzt sein? Hier wurde die Winkelstellung so gewählt, daß der erste und der letzte Kurbelteil zu den mittleren Hüben um 90° verlegt sind. Das vordere Ende der Welle ist mit einem Schwingungsdämpfer, der sehr empfindlich reagiert, ausgestattet. Leichtmetallkolben mit drei Dichtungs- und einem Ölfangring (Nelson-Bohnalite-Kolben) sitzen auf den in Doppel-T-Querschnitt gehaltenen Kolbenstangen, die in Weißmetallager greifen. Daß die Kurbelwelle peinlich genau ausgewuchtet ist, bedarf bei der Sorgfalt, mit der die Gesamtgestaltung vorgenommen wurde, keiner besonderen Betonung.

Der Spezialvergaser des Hauses — automatisch und mit Beschleunigungspumpe wirkend — arbeitet in das von Auspuffgasen geheizte Leichtmetallsaugrohr. Wie weit die Bemühung um geräuschlosen Gang der Maschine geht, beweist eine Einrichtung zur Sauggeräuschdämpfung beim Luftreiniger.

Bei Anordnung des Motors mit Kompressor wird das Gebläsegehäuse vorn rechts am Motor angebaut und durch eine Stahllamellenkupplung und schräg verzahnte Stirnräder von der Kurbelwelle aus angetrieben.

Zur Schmierung des gesamten Motoraggregates sind drei Zahnradpumpen am Boden des Motorgehäuseabschlusses in Tätigkeit. Komfort und Sicherheit des Betriebes gewährleistet eine kombinierte Batterie- und Magnetzündung, wobei der Bosch-Hochspannungsmagnet mit Magnet und Batterieverteiler in Verlängerung der spannungsregulierenden Bosch-Lichtmaschine liegt. Der Anlasser hat besonders starke Abmessung und leistet über 2 PS.

Innenraum der Pullman-Limousine

Kühleinrichtung mit Zentrifugalpumpe und Ventilator. Thermostat zur selbständigen Regelung der Kühlwassertemperatur, die durch ein Fernthermometer am Armaturenbrett jeweils ablesbar ist.

Die Arbeit des Motors wird von einer Zweiplattenkupplung aufgenommen und dem durch Patent-Schnellgang ergänzten Getriebe übermittelt. Der Schongang wird durch Umlegung eines kleinen Stellhebels am Lenkrade durch Saugluftwirkung automatisch betätigt. In der Vereinigung mit dem Schongang werden sechs Vor- und zwei Rückwärtsgänge geboten.

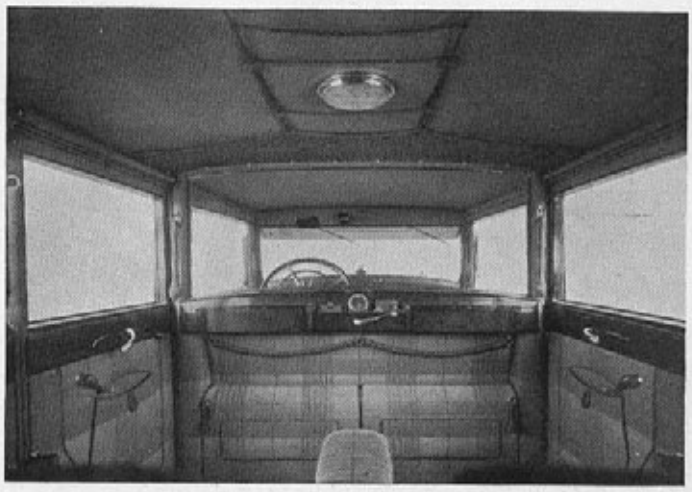
Als Karosserien werden 4—5sitzige Cabriolets und 6—7sitzige Pullmanlimousinen aus Sindelfingen geliefert.

Es ist wohl nicht nötig zu betonen, in welch erlesener Ausstattung und mit welch sorgfältig durchgeführter Grundgestaltung diese Aufbauten aus den großen Sindelfinger Karosseriewerken hervorgehen.

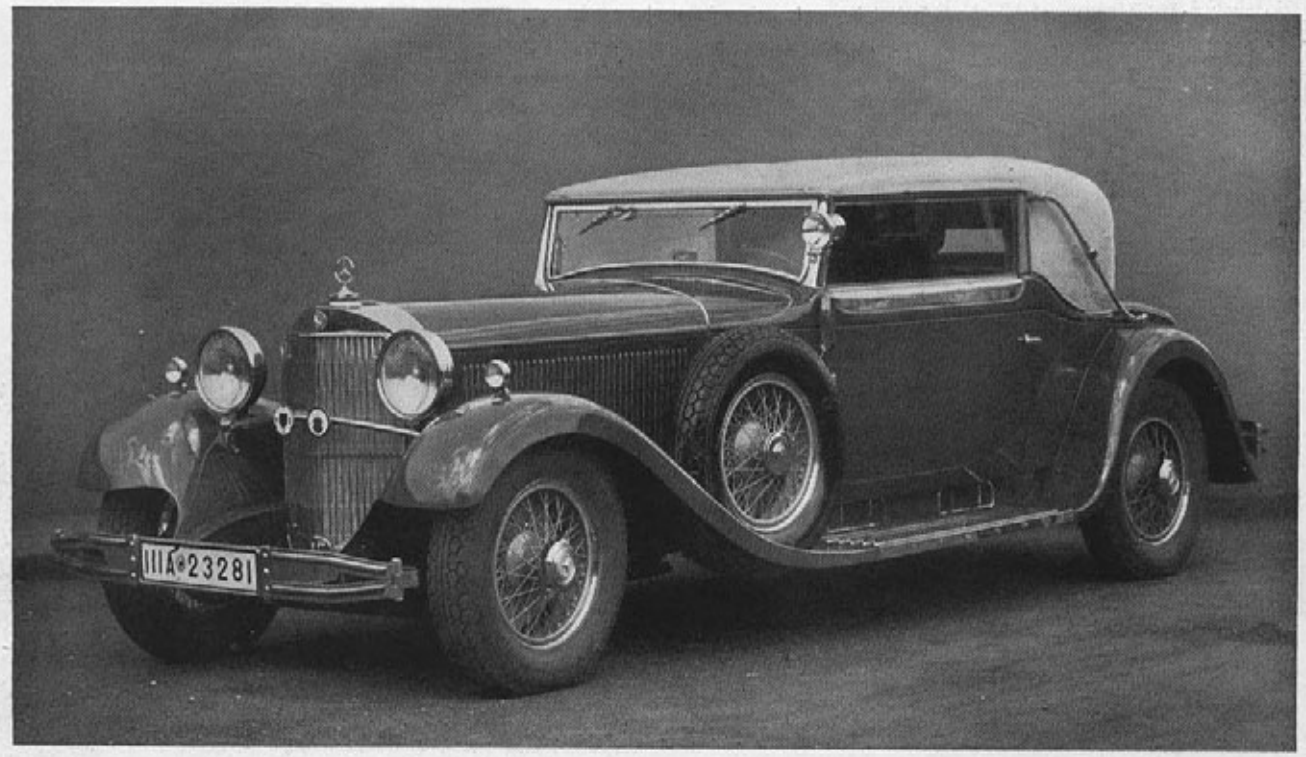
Einem Chassis dieser Güte kann nur das Vollkommenste an Karosserie zugesellt werden; ist doch der Wagen für den Kreis der anspruchvollsten und verwöhntesten Käufer bestimmt. Für die Erkenntnis aller älteren Automobilisten — daß von den Anfangszeiten des Automobilbaues her als Exponent deutscher Leistungsfähigkeit im Auslande der Mercedes-Wagen angesehen wurde — liefert der neue „Große Mercedes" eine wunderbare Bestätigung des stets existenten Qualitätswillens dieser ältesten Automobilfabriken der Welt.

Nicht bloß, wenn es sich darum handelte, sportliche Höchstleistungen zu erzielen, sondern immer, wenn es galt, einen höchstwertigen Wagen anzuschaffen, kam eben immer in erster Reihe ein Mercedes in Betracht. Nun ist dieser große Wagen — unserer geänderten Verhältnisse wegen — wohl nur für einen kleinen Kreis auserwählter Käufer praktisch erwerbbar; aber er stellt ein hohes Wertvolumen für den Export dar; es muß als eine besonders verständige Tat der Untertürkheimer Werke bezeichnet werden, gerade auch dem exklusivsten ausländischen Käuferkreis mit dem neuen „Großen Mercedes" eine Spitzenleistung zu bieten, die der gesamten deutschen Industrie im Auslande durch dieses Muster hochwertiger deutscher Arbeit neue, starke Geltung verschafft.

Damit ist der „Große Mercedes" nicht bloß das glänzende Erzeugnis eines deutschen Werkes — unseres größten — sondern das Sinnbild des gesamten deutschen Schaffens!



Innenraum mit Führersitzrückwand und Klappsitzen



Der „Große Mercedes" als viersitziges Cabriolet

LIEBE

ZU EINEM WUNDERBAREN *Wagen*

BEMERKUNGEN ZUM „GROSSEN MERCEDES"
VON OSCAR WELLER-BERLIN

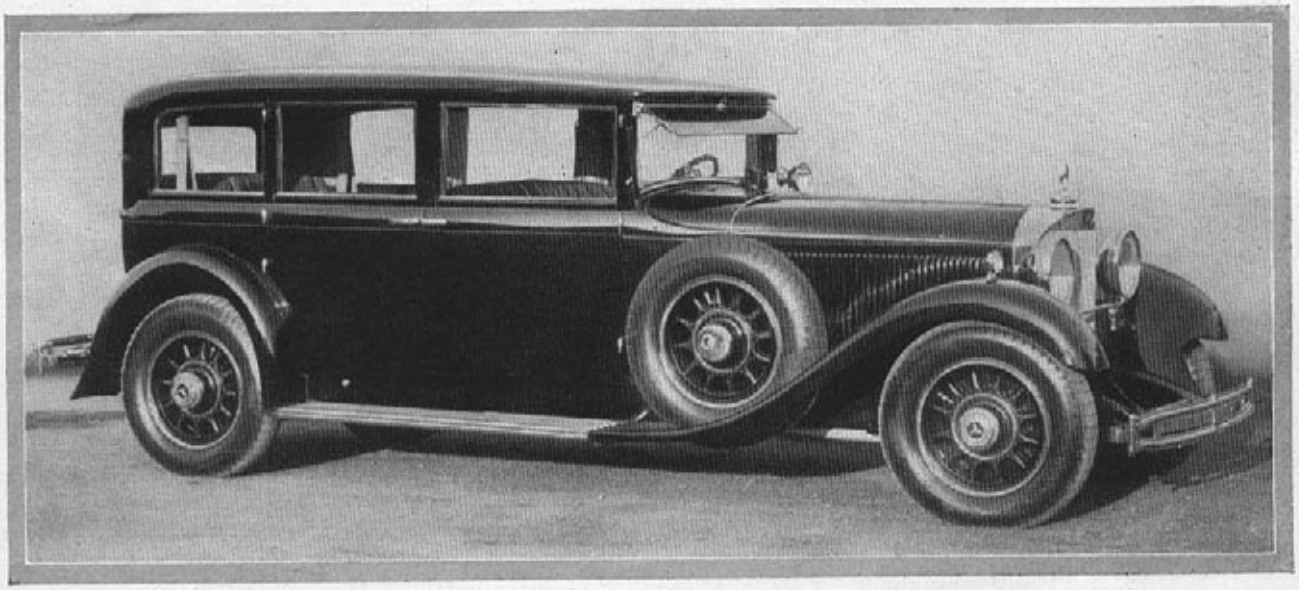
Gute Automobile werden heute sehr geschätzt — man liebt und ehrt und achtet sie; aber das war nicht immer so: sie wurden bespöttelt, als der „pferdelose Wagen" aufkam, als närrische Kuriosität unwillig geduldet, und erst unsere Zeit hat eine persönliche, bejahende Einstellung zum Kraftwagen gefunden. Aus der Masse namenloser Kühler-Physiognomien heben sich die Träger edler Namen hervor — Höchstleistungen des Automobilbaus. Es lebt in diesen Wagen eine optimistische Liebe zum Automobil, eine noble Tradition und das Können von Ingenieur-Generationen. In dieser Reihe präsentiert sich heute ein neuer Wagen von überragendem Format:

Der „Große Mercedes".

Es ist schade, daß Superlative heute so abgenutzt sind wie billige Münze: der „Große Mercedes" ist wirklich einzigartig, es gibt einfach keine Vergleiche, denn er hat die guten Eigenschaften einer Reihe vortrefflicher Wagen und darüber hinaus einen persönlichen Charme ohnegleichen.

Der „Große Mercedes" ist schnell — die Limousine erreicht wohl 150 Stundenkilometer. Das ist auch für einen so starken Motor eine gute und anständige Leistung, die man wohl selten in Anspruch nehmen wird, die aber eine wunderbare Kraftreserve darstellt. Wichtiger als die Schnelligkeit an sich ist die Tatsache, daß der „Große Mercedes" bei diesem Tempo fest auf der Straße liegt — in diesem Wagen verliert man das Gefühl der Schnelligkeit, denn, selbst bei der höchsten Leistung, die man aus dem Motor herausholt, arbeitet die Maschine ohne erkennbare Anstrengung. Wo andere Wagen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und der Fahrsicherheit sind, beginnt erst das Reisetempo des „Großen Mercedes".

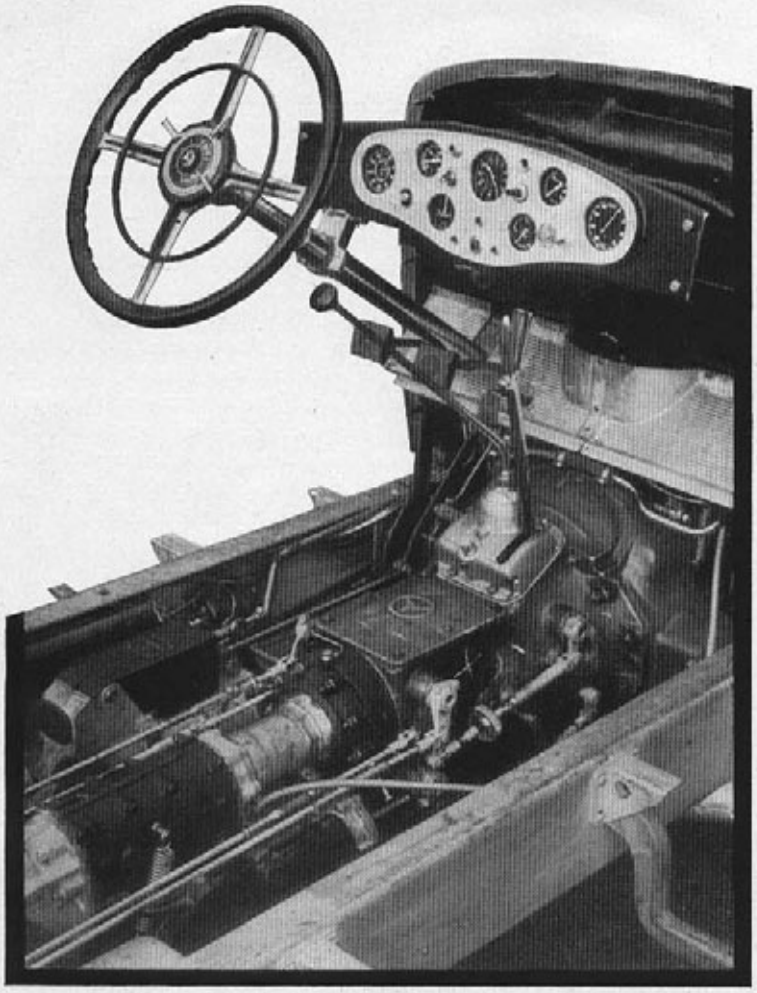
Wir sind alle furchtbar verwöhnt und verlangen besonders von einem großen Motor fast Unglaubliches an Elastizität und Anpassungsfähigkeit. Man erwartet also einiges in dieser Richtung vom „Großen Mercedes". Was sich aber in Wirklichkeit abspielt, ist fabelhaft: man braucht überhaupt kein Getriebe mehr, und wenn man gut und schnell und vorsichtig fahren will, dann schnappt man hin und wieder mit einem kleinen Hebel auf dem Lenkrad: — Schongang. Das ist alles. Aber von ungefähr 4 bis auf 125 Stundenkilometer macht man alles mit dem Beschleunigerpedal, das geht lückenlos durch alle Drehzahlen, ohne fühlbaren Übergang, ohne Aussetzen. Daß der „Große Mercedes" auch in seinem Beschleunigungsvermögen sogar den höchstwertigen Kraftwagen recht erheblich überlegen ist, setzt man voraus, bevor man ihn besteigt. Aber kommen Sie einmal auf die Landstraße, der Tachometer zeigt 90, vor Ihnen trudelt ein Jemand mit gleichem Tempo, der aber schon erheblich schnauft: Schongang weg, Pedal durchgetreten, der Kompressor singt, und der „Große Mercedes" fliegt vorbei mit einer Beschleunigung, die andere gute und auch teure Wagen nicht beim halben Tempo haben. Berge — ? Bitte: eine achtprozentige Steigung wird gern und brav mit 110 genommen, und wenn es wirklich eilt, kann man immer noch mühelos ein paar Kilometer zulegen.



6—7 sitzige Pullman-Limousine

Mit diesen Eigenschaften kombiniert ist eine unerhört gute Straßenlage. Lange Federn, Flatterbock — selbstverständlich. Gut eingestellte und abgestimmte Stoßdämpfer, Shimmyfreiheit bei jedem Tempo — ausgezeichnet. Aber dieses Tempo, mit dem man durch Kurven geht, ohne daß der Rahmen sich verwindet und das ganze Automobil komische Bewegungen macht, das ist einzig. Da merkt man, daß die Praxis der großen Rennen hier mitgeholfen hat, und da holt man die Reisedurchschnitte heraus, die einen bei den Leuten zum Lügner stempeln können, die den „Großen Mercedes" nicht kennen.

Zu 200 PS und 150 Stundenkilometer gehören entsprechende Bremsen, und Sie können sich darauf verlassen, daß der „Große Mercedes" sie hat. Ob man am Parkplatz langsam ausschwebt oder im Augenblick der Gefahr oder der Notwendigkeit das Pedal roh und brutal durchtritt, macht wenig Unterschied, außer in der Nuance — auf jeden Fall steht der Wagen sanft und sicher, und er zeigt dabei keine Neigung, seine vorgeschriebene Spur zu verlassen. Die Lenkung — buchstäblich spielend — läuft von selbst zurück, man kann diesen Wagen von 3,75 Meter Radstand so elegant und akkurat lenken wie einen guten Sportwagen, der nur zwei Drittel dieses enormen Fundaments mißt.



Links: die Servobremskraftquelle.

Ganz rechts: Ansatz des Auspuffschalldämpfers

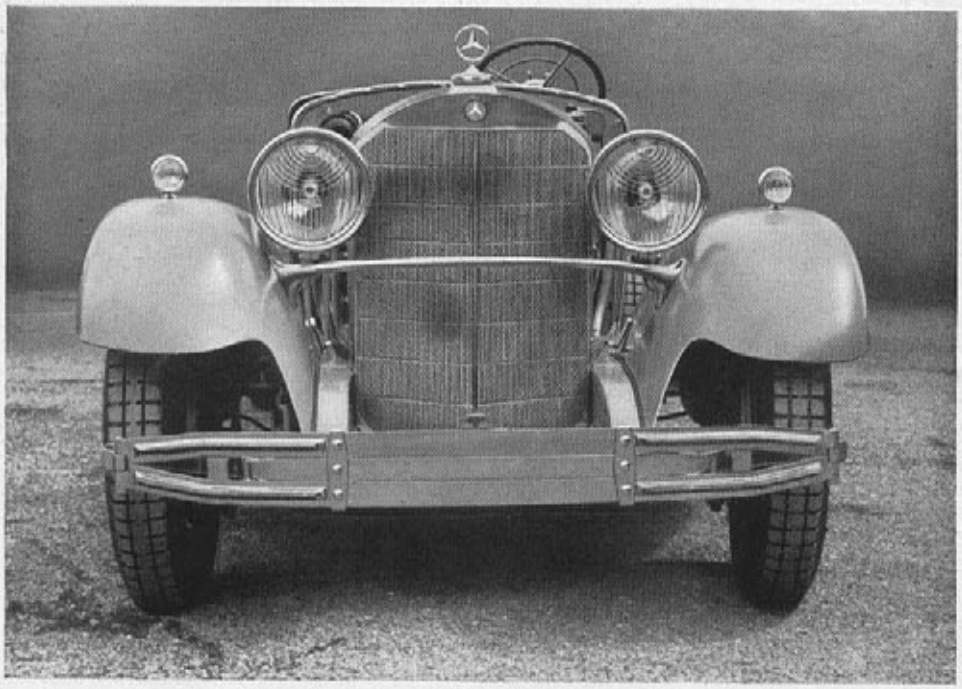
Am Lenkrad Zünd-, Gas- und Schnellganghebel. Das Armaturenbrett weist eine vollständige Reihe aller Kontrollorgane auf.

Die Fahreigenschaften dieses neuen „Großen Mercedes" lassen sich ohne weitere Ausführungen schon aus den angegebenen Einzelheiten ableiten. Die maschinelle Leistung in der Proportion zum Gewicht gewährleistet ein sehr hohes Anzugsmoment, bedeutende Beschleunigung, schaltungsfreies Fahren auch bei erheblichen Steigungen, eine beinahe fantastische Endgeschwindigkeit, und damit auch im Durchschnitt eine überragende Gesamtleistung.

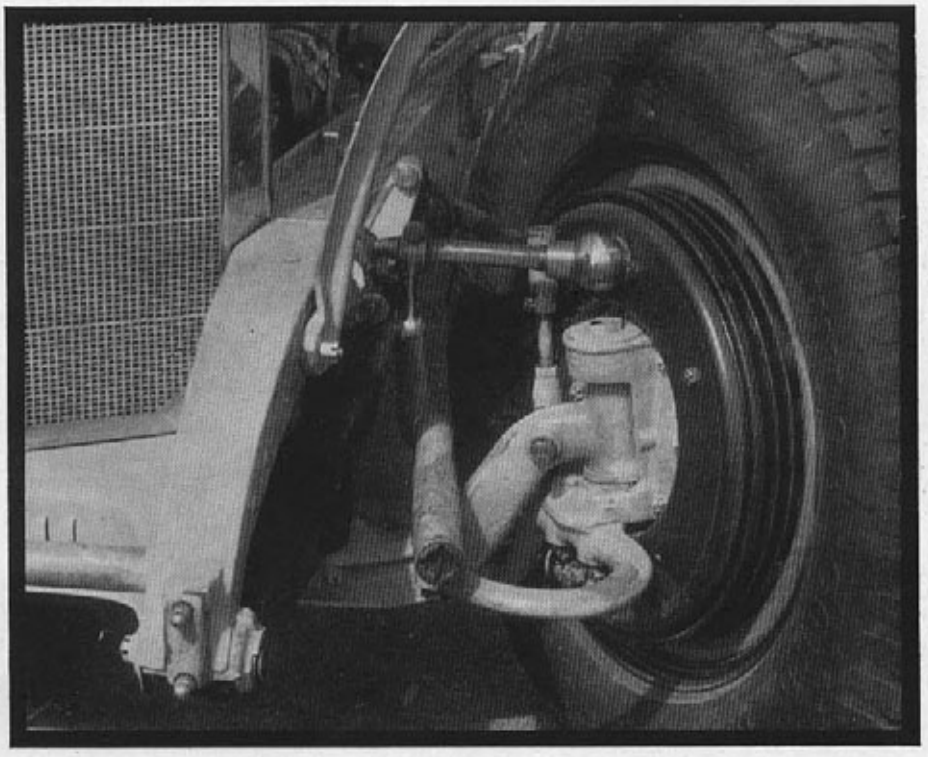
Selbstverständlich ist dieser Wagen nur einem kleinen Kreis Auserwählter,—den Angehörigen der internationalen Großindustrie und Hochfinanz zugänglich. Der zahlenmäßigen Verbreitung nach kommt ihm daher nur mäßige Bedeutung zu, aber als repräsentative Leistung hochentwickelten Automobilbaus internationaler Prägung muß ihm jede Anerkennung zuteil werden. Mit dieser Type stellt sich Deutschlands Automobilfabrikation wieder an die Spitze jener Sonderklasse, die eigentlich von Beginn des Automobilbaus an stets Deutschlands Domäne — verbunden mit dem Namen Mercedes-Benz — war.

Man darf annehmen, daß gerade jene Kreise, die immer nur eine letzte Spitzenleistung als für ihre Ansprüche gerade ausreichend betrachten, dieser Type ihr Interesse zuwenden werden. Damit erscheint sie prädesteniert zu sein für das Exportgeschäft — und bei der selbstverständlichen Gestaltung des Preises kann sie auch bei relativ kleinerer Stückzahl ein sehr beachtenswerter wirtschaftlicher Faktor für das Herstellerwerk und die Autoexport-Handelsbilanz werden.

F. A.



Frontansicht



Mächtige Bremstrommeln mit Kühlrippen; abgedämpfte Steuerübertragungs-Organe; doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer.

gekröpft. Zufolge des hohen Querschnitts und der starken Querverbindungen ist er fest und steif gegen die stärksten Beanspruchungen.

Die Federn sind lange, sorgfältig abgestimmte Halbelliptikfedern mit wirksamen Stoßdämpfern, welche ein außerordentlich weiches, angenehmes Fahren auch bei hohem Tempo ermöglichen und ein Schwingen des Wagens nicht zulassen. Die Vorderfedern sind mit einer Antishimmyvorrichtung ausgestattet.

Die Lenkung hat Schraubenspindel und Mutter, sie vereinigt zwei Vorteile: Stoßfreiheit und Straßenkontakt. Die Lenkung ist derart übersetzt, daß sie dem Fahrer in jedem Falle das unbedingte Gefühl der Sicherheit gibt.

Die besonders groß dimensionierte Vierradbremse ist als Saugluft-Servo-System ausgebildet und wird durch Pedaldruck leicht betätigt. Die feststellbare Handbremse arbeitet auf zwei gesonderten Bremsbacken an der Hinterachse. Alle Bremsen sind bequem nachstellbar.

Die Fixierung der Räder geschieht durch Rudge-Verzahnung mit zentralem Verschlußring. Die Niederdruck-Gradseitbereifung hat die besonders kräftige Dimension 7,00—20.

Der Brennstoffbehälter mit Ablaßschraube ist am Rahmenende angebracht. Sein Inhalt beträgt etwa 120 Liter. (Im Reservoir ist durch Anordnung eines zweiten Steigrohres eine Betriebsstoffreserve geschaffen.)

Die Schmierung des Fahrgestells durch gereinigtes und betriebswarmes Motorenöl geschieht durch die vollautomatische Zentralschmieranlage Original-Patent „Mercedes-Benz".

Am Armaturenbrett sind, vom technischen Standpunkt aus, in gewählter, äußerst sauberer und zweckmäßiger Anordnung die Beorderungshebel, Druckknöpfe und Instrumente vereinigt: elektrische Lichtschaltdose, Anlasserdruckknopf, Druckknöpfe für die indirekte Instrumentenbeleuchtung, Scheibenwischer und Karosserieinnenbeleuchtung, Zündungsumschalter, Ladekontrollampe, Tourenzähler, Zeituhr, Öldruckmanometer, Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzählerwerk und Tageszähler, Volt- und Amperemeter, Brennstoffuhr, Sparreglung, Startvorrichtung des Vergasers.

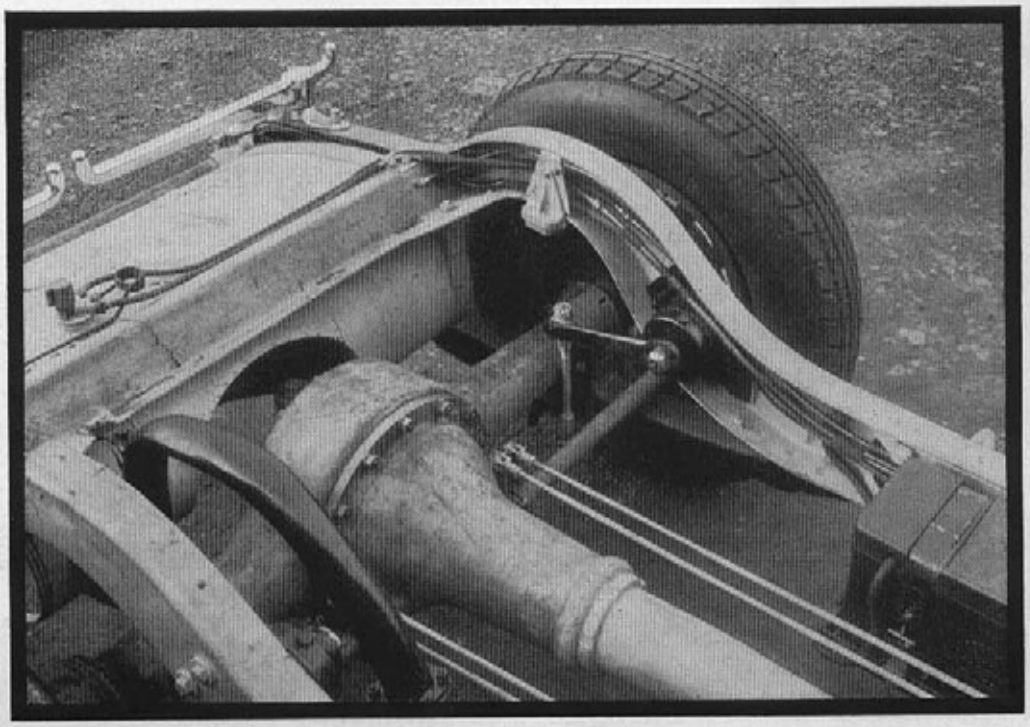
Alle blanken Wagenteile sind verchromt. Die vordere und rückwärtige Stoßstange ist mit Gummi armiert. Die Anordnung der beiden Reserveräder erfolgt links und rechts der Motorhaube.

Maßangaben:

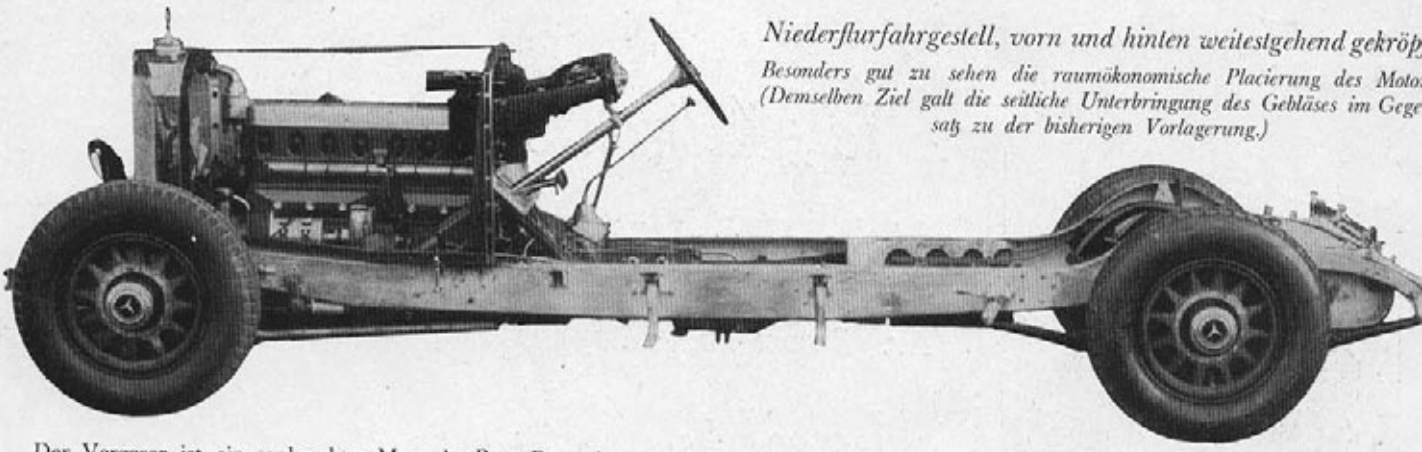
Bohrung 95 mm
Hub 135 mm
Radstand 3750 mm
Spurweite 1500 mm
Bodenfreiheit 200 mm
Karossable Länge 2955 mm
Länge über alles mit Wagenpuffer 5600 mm
Größte Breite 1840 mm
Größte Höhe, geschlossen, 1830 mm
Fahrgestellgewicht 1850 kg
Bereifung 7,00—20.

Von den hier aufgezählten technischen Einrichtungen abgesehen, zeigen Motor und Fahrgestell noch eine Reihe weiterer, aus sorgsamster Erprobung und mühevollster Kleinarbeit geschaffener Einzelheiten.

Steht der Wagen konstruktiv und maschinell an wirklich erster Stelle der großen schweren Fahrzeuge, so ist er auch karosseriemäßig in jeder Beziehung eine außerordentlich wertvolle Gestaltung. Er wird als 6—7sitzige Pullman-Limousine sowie als 4—5- und 6—7sitziges Cabriolet serienmäßig mit den in Sindelfingen hergestellten Aufbauten geliefert. Alle Ansprüche dürfen als ohne Vorbehalt befriedigt gelten. So wie das Material für die konstruktive Arbeit, für alle maschinellen Teile im ganzen und in allen ihren Einzelheiten die erreichbar besten Stoffe aufweist, zeigt auch der Karosseriebau ein Maximum an Güte der aufgewendeten Materialien und der geleisteten Arbeit.—



Hinterachse



Niederflurfahrgestell, vorn und hinten weitestgehend gekröpf

Besonders gut zu sehen die raumökonomische Placierung des Moto (Demselben Ziel galt die seitliche Unterbringung des Gebläses im Gege satz zu der bisherigen Vorlagerung.)

Der Vergaser ist ein senkrechter Mercedes-Benz-Doppelvergaser, mit Beschleunigerpumpe und Automat, sorgfältig abgestimmt und reguliert. Das Saugrohr ist aus Leichtmetall. Es ist eine ganz besondere automatische Beheizung des Saugrohrs durch die Auspuffgase vorgesehen. Die automatische Regelung durch große Drosselklappen sorgt dafür, daß die intensive Heizung bei voller Leistung des Motors ausgeschaltet wird. Außerdem hat der Motor Kalt- und Warmluftregulierung. Der Luftreiniger hat Schalldämpfereinrichtung. Wenn der Motor mit Kompressor gewünscht wird, so ist das liegende Gebläse in Fahrtrichtung rechts vom Motor angeordnet. Es wird von der Kurbelwelle mittels einer im Ölbad laufenden Stahllamellenkupplung durch schrägverzahnte Stirnräder angetrieben.

Die 12-Volt-Bosch-Anlage mit kombinierter Magnet- und Batteriezündung besitzt eine Leistung von 225 W.

Die Schmierung erfolgt durch drei in einem Gehäuse vereinigte, am tiefsten Punkt des Gehäuseunterteils gelagerte Zahnradpumpen mit schrägen Zähnen.

Kühlwasserumlauf durch eine Zentrifugalwasserpumpe, welche vorn am Zylinderblock sitzt. Auf der Welle der Kühlwasserpumpe sitzt zugleich der im Winter leicht abnehmbare Ventilator. Die Wasserpumpe ist kugelgelagert; die Wasserführung erfolgt durch besonders eingebaute Verteilerleitungen. Ein Thermostat ermöglicht die selbständige Regelung der Kühlwassertemperatur und schaltet bei kaltem Motor durch eine Kurzschlußleitung den Kühler aus, der erst in Funktion tritt, wenn der Motor Betriebstemperatur erreicht. Ein Fernthermometer gibt die Temperatur des Kühlwassers direkt am Armaturenbrett an.

Von dem großen Steuerrad der Nockenwelle wird unter Zwischenschaltung einer elastischen Kupplung die 225 Watt spannungsregulierende Boschlicht-Maschine angetrieben, in deren Verlängerung — gleichfalls unter Zwischenschaltung einer elastischen Kupplung — ein Spezial-Bosch-Hochspannungs-Magnet läuft, an welchen der Magnet- und der Batterieverteiler angebaut sind. Der Starter, System Bosch, — in das Schwungrad eingreifend —, ist mit 2,5 PS besonders kräftig bemessen.

Das Motorgehäuse und das Steuerrädergehäuse besitzen je eine Gehäuseentlüftung, welche aus der Motorhaube herausgeführt werden. Am Motor Antrieb für Tourenzähler. Die Auspuffleitung wird außerhalb des Motorschutzkastens geführt (nur bei den mit Kompressor gelieferten Wagen).

Die Kupplung ist eine Zweiplatten-Trockenkupplung mit einem leicht zu betätigenden Kupplungspedal. Die Lösung der Kupplung erfolgt durch sechs radial angeordnete Hebel. Es sind zur gleichmäßigen Druckverteilung zwölf Kupplungsfedern verwendet.

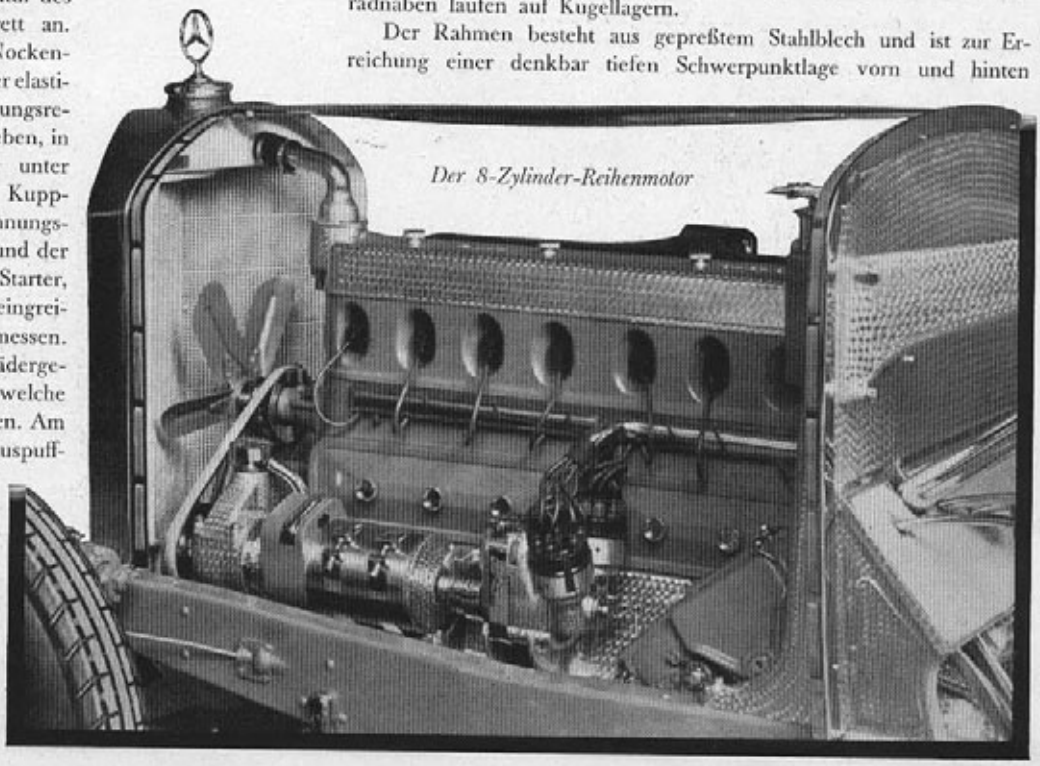
In die Kupplung ist ein Federelement eingebaut.

Das Getriebe mit Kugelschaltung hat drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Der Getriebekasten aus Leichtmetall ist an das ringförmige Zwischenstück an der Schwungradseite des Motors direkt angeflanscht. Die Getrieberäder sind geschliffene Chromnickelstahl-Stirnräder. DasSchnellgang- oder, besser gesagt, Schonganggetriebe, — durch welches die Geräuschlosigkeit zweier Getriebegänge erreicht wird, — hat geschliffene verzahnte Stirnräder, ebenfalls aus Chromnickelstahl. Die Schaltung des Schnellganggetriebes erfolgt mittels Unterdruck durch einen kleinen Stellhebel am Lenkrad. Durch die Kombination Dreigang- und Schnellganggetriebe ergeben sich sechs Vorwärtsgänge. Ein Getriebeabsperrschloß sichert das Fahrzeug gegen unbefugte Benutzung. Kupplungs-, Brems- und Gaspedal sind verstellbar eingerichtet. Die Pedale sind mit Gummiüberzügen ausgestattet. Beim Einschalten des Rücklaufs leuchtet ein Rückscheinwerfer auf.

Die Hinterachse zeigt Schubrohrausführung, die Hinterachsbrücke hat Banjoform und ist aus Stahlblech gepreßt. Rädergehäuse aus Leichtmetall. Kraftübertragung durch Spiralkegelräder aus erstklassigem, vielfach geprüftem Material. Normale Hinterachsuntersetzungen 1:4,5 (oder 1:4,9 oder 1:4,3). Das Kardangelenk wird durch eine Getriebeschmierpumpe geschmiert. Die Abstützkugel wird durch die Zentralschmieranlage mit Öl versorgt.

Die aus bestem Chromnickelstahl geschmiedete Vorderachse hat Doppel-T-Profil. Die Lenkschenkelbolzen sind unten auf Kugeln, oben auf konischen, nachstellbaren Rollenlagern gelagert. Die Vorderradnaben laufen auf Kugellagern.

Der Rahmen besteht aus gepreßtem Stahlblech und ist zur Erreichung einer denkbar tiefen Schwerpunktlage vorn und hinten



Der 8-Zylinder-Reihenmotor

Die Meinung der internationalen Presse:

Charles Faroux in „L'Auto":

„Der Name ‚Mercedes', der seit dem Jahr 1900 sich so rasch einen glänzenden Weltruf errungen hat, genießt das größte internationale Ansehen . . .

Das wunderbare Chassis des ‚Großen Mercedes' verdient besondere Aufmerksamkeit. Hier sind die letzten technischen Errungenschaften ebenso wie die modernsten Konstruktionsideen verwirklicht . . .

Dieser Wagen, auf den die deutsche Industrie stolz sein kann, besitzt eine beispiellose Leistungsfähigkeit, eine unglaubliche Beschleunigung und eine phantastische Steigfähigkeit . . .

Neues Wiener Journal:

„. . . Wir wurden zu einem kurzen Probegalopp auf den Kahlenberg geladen und müssen schon sagen: allerhand Hochachtung! Daß ein derart nobler und kraftvoller Wagen eine Steigung kuranter Sorte nicht sonderlich spürt, wäre schließlich selbstverständlich, daß man aber bis hinauf zum Kahlenberg-Hotel mit dem großen Gang auskommt, also mit eben demselben, der 140 Kilometer Spitzengeschwindigkeit liefert, überraschte uns dennoch . . ."

The Autocar:

„. . .Wiederum hat Daimler-Benz für den Kenner ein neues Automobil geschaffen, welches mit Recht Anspruch auf einen Platz unter den hervorragenden Fahrzeugen der Welt erhebt . . .

‚Mercedes-Benz', deren Name mit den frühesten Tagen dieser Industrie verbunden ist, zeigen einen außerordentlich interessanten und in mancher Beziehung originellen Achtzylinder-Niederrahmen welcher in jeder Hinsicht den Stempel seiner berühmten Konstrukteure trägt. Dieses Modell ist ganz offensichtlich als ein Fahrzeug hoher Leistung gedacht, das einen sehr bequemen und komfortablen Aufbau tragen soll . . ."

The Daily Telegraph:

„. . . Eine weitere Firma, welche ihre Rennerfahrungen ausgenutzt hat, um einen Stadtwagen höchster Klasse herauszubringen, ist Mercedes-Benz. Der neue Achtzylinder mit 45-HP-Motor, sowohl mit Kompressor als in Normal-Ausführung, zeigt sich in voller Harmonie mit einem 6—7sitzigen Limousinen- bzw. Cabriolet-Aufbau . . ."

The Field:

„. . . Ein besonders hervorragendes neues Über-Chassis auf der Olympia-Ausstellung ist der erstmalig gezeigte Linien-8er-Mercedes-Benz; bezeichnet als das 45/280-PS-Modell mit Kompressor, repräsentiert es einen entschiedenen Fortschritt in Automobilkonstruktionen und wird das Interesse der Ausstellung auf sich ziehen . . ."

Automobil-Revue, Bern:

„. . . Die Probefahrt ließ auch erkennen, daß man es im ‚Großen Mercedes' mit einem Fahrzeug zu tun hat, das an guten Allround-Fahreigenschaften den Gipfelpunkt dessen bietet, was man von einem Automobil schlechtweg erwarten kann, selbst von einem Wagen der höchsten Preisklasse . . ."

Die „Allgemeine Automobilzeitung", Berlin

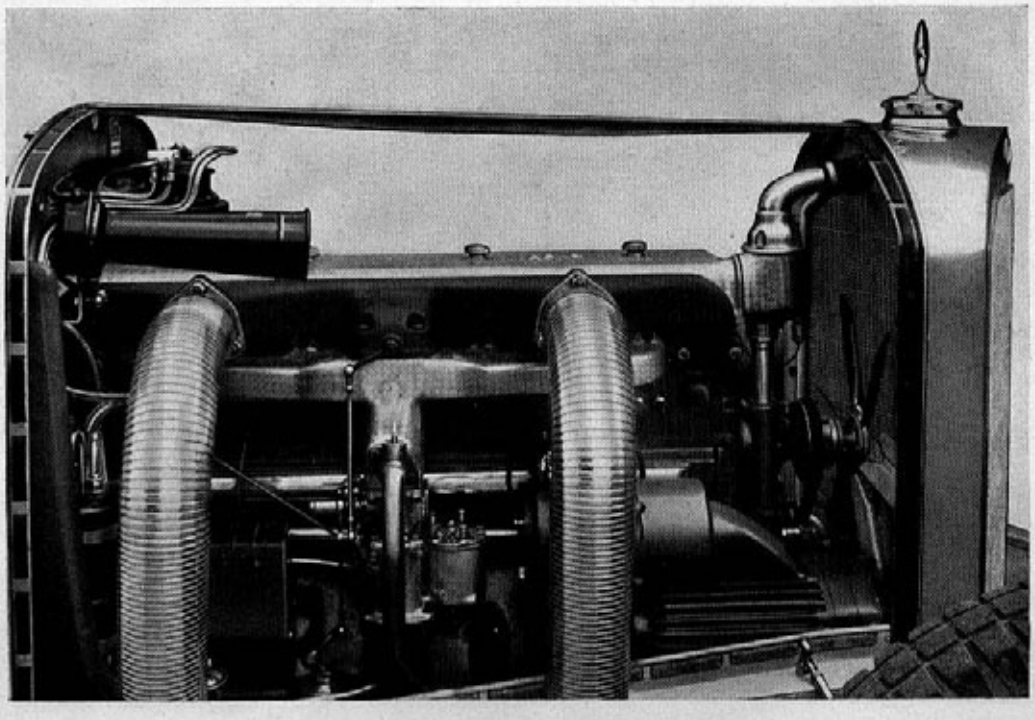
(Nr. 38 vom 20. VII. 1930)

schreibt:

. . . Das Antlitz der neuen Type des Stuttgart-Untertürkheimer Werks zeigt in einer tiefgezogenen Form den mäßig zugespitzten Mercedes-Kühler der großen Kompressor-Modelle. Der Motor ist ein Reihen-Achtzylinder von 7603 ccm Steuer- und 7655 ccm Effektiv-Zylinderinhalt; er leistet ohne Kompressor 150 Brems-PS, mit Kompressor 200 Brems-PS bei der relativ sehr niederen Drehzahl von 2800 pro Minute. Sehr bemerkenswert ist, daß der Motor, je nach Wunsch, mit oder ohne Kompressor geliefert wird; die praktischen Fahrversuche mit diesem Modell, — das erst nach ausgiebiger Fahrarbeit der Fabrikation zugeführt worden ist, — gestatten die Überzeugung, daß schon die Maschine ohne Kompressor allen denkbaren Anforderungen genügt, so daß das Gebläse eigentlich nur zur Befriedigung von Sonderwünschen angefordert werden sollte. — Zylinder- und Motoroberteil sind geteilt; letzterer aus Elektronleichtmetall gegossen und mit Kühlrippen versehen. (Die Festigkeit dieser Konstruktion wird noch durch eine tiefliegende Teilfuge zwischen Motoroberteil und Motorunterteil erhöht.) Das Motorgehäuseoberteil ist an der Schwungradseite mit einem ringförmigen Zwischenstück aus Elektron verbunden, das zwei kräftige Gußarme besitzt, welche zur hinteren Aufhängung des Motors dienen, der vorn eine Auflagefläche besitzt; der ungeteilte Zylinderblock besteht aus chromnickellegiertem Grauguß von höchster Verschleißfestigkeit. — Der Motorunterteil ist ein Elektrongußstück. Der ebenfalls ungeteilt abnehmbare Zylinderkopf aus Spezialgrauguß enthält pro Zylinder je ein Ein- und Auslaßventil, zwei Zündkerzen und ein Zischventil. Die Abdichtung zwischen Zylinder und Zylinderkopf wird durch eine Kupferasbest-Zwischenlage mit Nickeleinfassung erreicht. Saug- und Auspuffkanäle des Zylinderkopfes befinden sich auf der Seite rechts in Fahrtrichtung.

Die besonders kräftige neunmal gelagerte Kurbelwelle aus hochwertigem Chromnickelstahl ist hart vergütet; sie ist ganz bearbeitet, hat angeschmiedete Gegengewichte und ist statisch und dynamisch sorgfältig ausbalanciert Die Kurbelwelle zeigt die sogenannte symmetrische Anordnung, bei welcher die ersten und letzten beiden Kurbelhübe um 90 Grad zum mittleren Teil versetzt sind. Dadurch sind Kippmomente vermieden. Die Kurbelwelle trägt an ihrem vorderen Ende, im Motorgehäuse liegend, einen Schwingungsdämpfer mit progressiver Wirkung. Als Grundlager sind Weißmetallager in Bronceschalen verwendet. Die bearbeiteten Kolbenstangen aus Spezialstahl haben Doppel-T-Querschnitt und sind sorgfältigst tariert. Das Lagerweißmetall ist direkt in die Kolbenstange eingegossen. Die Kolbenbolzen aus Spezialstahl sind glashart, schwimmend angeordnet und mit Leichtmetallpilzen versehen. Die Nelson-Bohnalite-Leichtmetallkolben weisen drei Dichtungsringe und einen Öl-Abstreifring auf. Zwischen Kolbenbolzen und oberem Kolbenstangenauge ist eine schwimmende Büchse aus Spezialgrauguß zwischengeordnet.

Der Antrieb der Ventilsteuerung erfolgt durch auf der Andrehseite des Motors liegende, schräg verzahnte Stirnräder. Das auf der Kurbelwelle befindliche Steuerrad aus Stahl wird federnd mitgenommen. Das auf der Steuerwelle sitzende Rad ist aus schalldämpfendem Material gefertigt. Die senkrecht im Zylinderkopf hängenden Ventile mit je zwei Ventilfedern werden durch Rollenstössel, Stoßstangen und leicht einstellbare Kipphebel betätigt. Die Steuerung ist öldicht gekapselt. Alle beweglichen Steuerteile sind an die Schmierleitung angeschlossen und werden selbsttätig geschmiert. Die Nockenwelle ist neunmal gelagert, die Nocken laufen im Ölbad. Schmierung der Steuerwellenlager unter Druck.



Motor, Ansaug- u. Auspuffseite