

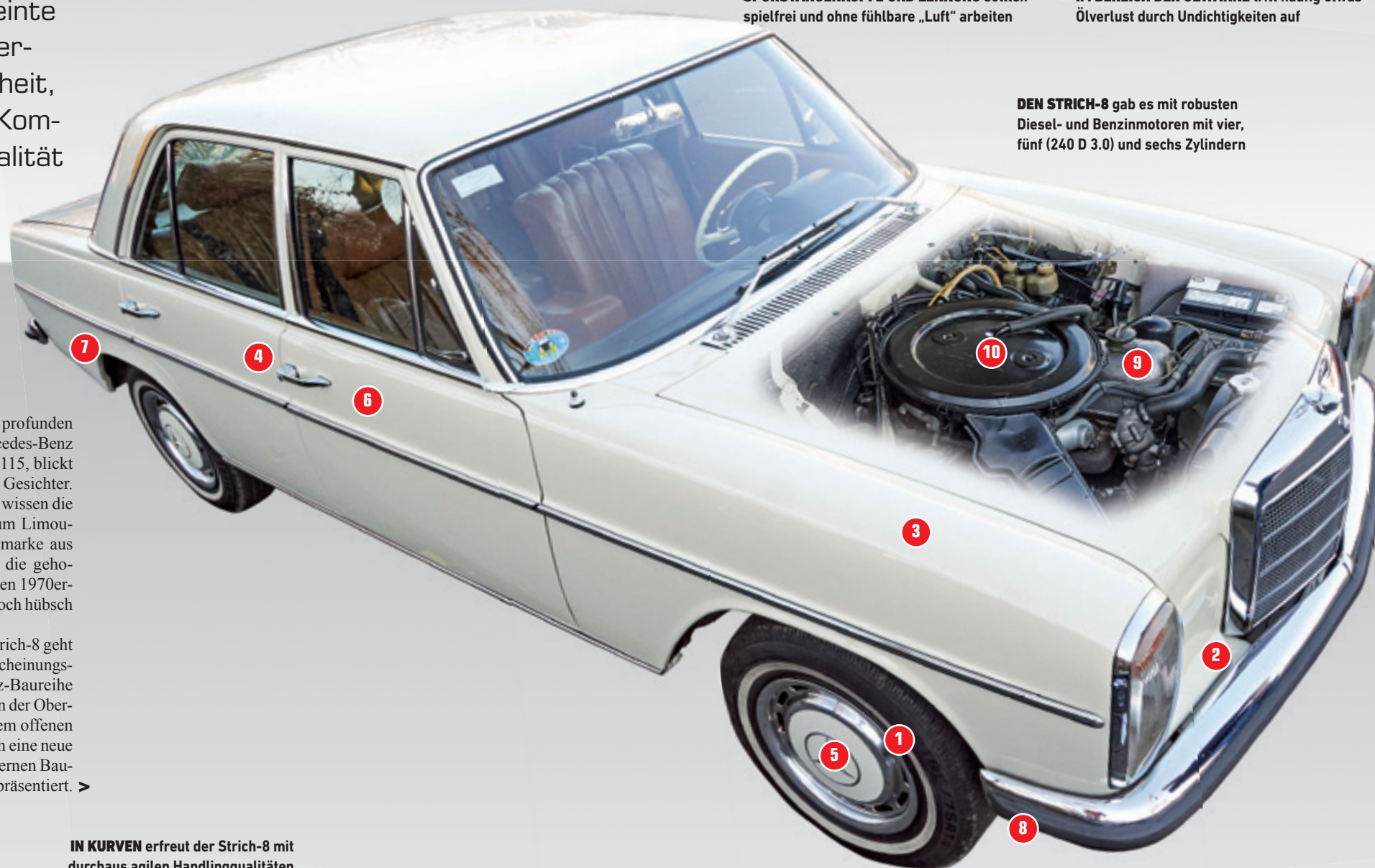
# DIE NEUE GENERATION

Der Strich-8 vereinte seit Ende der 60er-Jahre Fahrsicherheit, Insassenschutz, Komfort und hohe Qualität

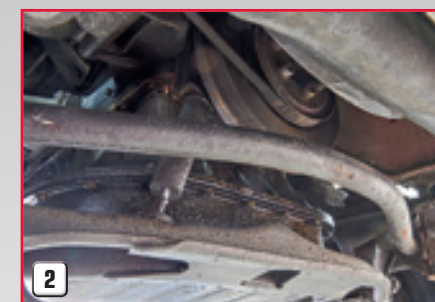
**TEXT** Jürgen Gassebner  
**FOTOS** Scoutsource.de  
Communication (1), Woeber 1

**E**rwähnt man bei weniger profunden Kennern der Marke Mercedes-Benz die Kürzel W114 und W115, blickt man bisweilen in ratlose Gesichter. Spricht man jedoch vom Strich-8, wissen die meisten sofort, worum es geht: um Limousinen und Coupés der Traditionsmarke aus Stuttgart-Untertürkheim, welche die gehobene automobilen Mittelklasse in den 1970er-Jahren maßgeblich bestimmten. Doch hübsch der Reihe nach.  
Der umgangssprachliche Name Strich-8 geht schlicht und ergreifend auf das Erscheinungsjahr 1968 dieser Mercedes-Benz-Baureihe zurück. Neben den neuen Modellen der Oberklasse 280 S und 280 SE sowie dem offenen 280 SL wurde im Januar 1968 auch eine neue Mittelklassegeneration mit der internen Bau-reihenbezeichnung W114/W115 präsentiert. ➤

**IN KURVEN** erfreut der Strich-8 mit durchaus agilen Handlingqualitäten



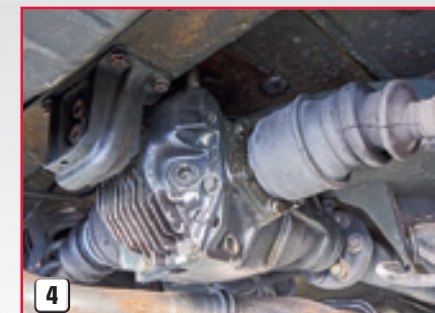
**1** **SPURSTANGENKÖPFE UND LENKUNG** sollten spielfrei und ohne fühlbare „Luft“ arbeiten



**2** **IM BEREICH DER ÖLWANNE** tritt häufig etwas Ölverlust durch Undichtigkeiten auf



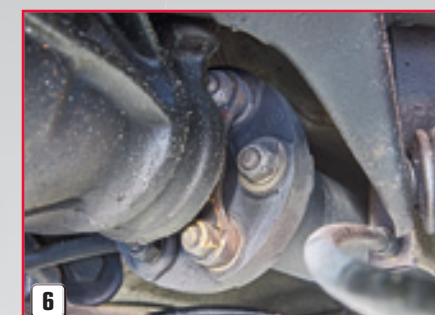
**3** **LEICHTER ÖLNebel AM GETRIEBE** ist noch unbedenklich, tropfen sollte es aber nicht



**4** **DAS ACHSDIFFERENTIAL** sollte dicht und die Antriebswellenmanschetten sollten intakt sein



**5** **AUCH DIE BREMSANLAGE** mit Sätteln, Scheiben und Leitungen bedarf der Aufmerksamkeit



**6** **DIE GELENKWELLENSCHEIBEN**, auch „Hardy-Scheiben“ genannt, müssen straff sitzen



**7** **DIE SEITEN-KÄSTEN** des Kofferraums gehören auch von der Unterseite her beaugt



**9** **DER M180-SECHSZYLINDER** ist solide und reicht in seinen Grundfesten bis ins Jahr 1951 zurück



**8** **DIE STOSSSTANGENGUMMIS** reißen gerne und dahinter blüht mitunter auch der Rost



**10** **DIE BEIDEN FALLSTROM-REGISTERVERGASER** von Zenith bedürfen einer besonders sauberen Justage



Zunächst umfasste die neue Modellreihe sechs Typen, angefangen vom 200 D mit 55-PS-Vierzylinder-Diesel bis hin zum Spitzenmodell 250 mit 130-PS-Sechszylinder-Vergasermotor. Letzterer hob sich von den übrigen Modellen durch eine Doppelstoßstange vorne ab. Während die W114-Typen zunächst die beiden Sechszylindermodelle 230 und 250 umfasste, stand das Kürzel W115 zu Beginn für die vier mit Vierzylindern motorisierten Typen vom 200 D bis zum 220.

Als hervorstechendes Konstruktionsmerkmal glänzte der Strich-8 als erster Mercedes-Serien-Pkw mit einer Schräglenker-Hinterachse, der so genannten „Diagonal-Pendelachse“, die sich gegenüber dem Vorgängermodell, der Heckflosse W110, mit einem deutlich berechenbareren Fahrverhalten bei dennoch vorbildlichem Fahrkomfort auszeichnete. Nahmen die Anfang 1968 vorgestellten viertürigen Limousinen klar die Familienklientel ins Visier, so rundeten bereits im November 1968 die beiden sportlichen Coupés 250 C und 250 CE das Typenprogramm der „Neuen Generation“ nach oben ab. Damit verfügte man bei Mercedes nun erstmals auch in der Mittelklasse über eine exklusive Coupé-Version. Einen Monat später, im Dezember 1968, sollte

es aber noch besser kommen, als man die Achtsitzer-Limousine mit einem um 650 Millimeter verlängertem Radstand, drei Sitzreihen und üppigem Raumangebot als 220 D und 230 vorstellte. Vom Herbst 1973 an war die achtsitzige Limousine zudem als 240 D sowie 230.6 erhältlich. Insgesamt wurden davon fast 10.000 Exemplare gebaut und vorzugsweise an Taxi- und Reiseunternehmen, Fluggesellschaften, Konsulate und Behörden geliefert.

Im April 1972 ergänzte Mercedes die Modellpalette um die Typen 280 und 280 E nach oben. Beide Modelle waren mit dem neu konstruierten 2,8-Liter-Sechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen ausgerüstet, der in der Vergaserversion 160 und als Einspritzer 185 PS leistete. Von den weniger leistungsstarken Varianten waren die neuen Spitzenmodelle der Baureihe auch ohne Typenschild zu unterscheiden, denn neben der bereits beim 250 verwendeten Doppelstoßstange vorn verfügten sie über eine bis zu den Radausschnitten reichende hintere Stoßstange sowie einen Doppelrohrauspuff. Mit der Markteinführung des 280 und des 280 E mit dem so genannten M110-Motor wurde der 250 C nicht mehr mit dem bis dahin verwendeten 2,5-Liter-Triebwerk,

sondern mit dem aus dem 280 S bekannten 2,8-Liter-Motor (M130) ausgeliefert, der hier auf 130 PS gedrosselt war. Diese Motorversion war mit 140 PS schon seit 1970 in der Exportausführung des 250 für die USA und Kanada eingebaut.

Allein schon der ellenlange Ventildeckel des M110-Sechszylinders ließ in seiner Formensprache keinen Zweifel daran, dass hier zwei obenliegende, von einer Zahnkette angetriebene Nockenwellen die Steuerung der insgesamt zwölf Ein- und Auslassventile übernahmen. Die drehzahlteste Ventilbetätigung über Schlepphebel sowie die günstige thermodynamische Auslegung des Zylinderkopfs nach dem Querstromprinzip mit halbkugelförmigen Brennräumen wiesen diesen Motor als eine auf Leistung getrimmte Konstruktion aus. Während es sich beim leistungsfreudigen Zylinderkopf um ein edles Aluminiumbauteil handelte, setzte man ein Stockwerk tiefer auf eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle, die in einem bombensicheren Graugussblock rotierte und somit Potenzial für viele hunderttausend Kilometer Laufleistung und problemlose Alltagsqualitäten bot.

In puncto Gemischaufbereitung baute man beim M110-Reihensechszylinder des 280 E auf die 1969 beim 250 CE erstmals



**DAS INTERIEUR UNSERES FOTO-230** profitiert von einer aufpreispflichtigen Lederausstattung. Sie überdauerte die Jahrzehnte sehr viel besser als die überwiegend geordneten serienmäßigen Stoffbezüge



### KAUFBERATUNG MERCEDES W114/115 Bj.: 1968-76

**KAROSSERIE** Die Mercedes der Strich-8-Baureihe waren von jeher ein äußerst dankbares Opfer für den Rostfraß. Die problembehafteten Stellen betreffen insbesondere die Wagenheberaufnahmen und den gesamten Schwellerbereich, aber auch die Radkästen und Radläufe sowie die **Kotflügelverschraubungen**. Auch der Wasserkasten sowie der Kofferraum sind häufig von Korrosion betroffen. Obligatorisch ist deshalb die Kontrolle des Unterbodens und insbesondere des **Gepäckraums**. Auch am vorderen Querträger, den Hinterachsaufnahmen, in den Türfalzen sowie an den Stoßstangen im Bereich hinter den Gummis macht sich die braune Pest gerne breit.

**TECHNIK** Die Motoren sowie die Schalt- und Automatikgetriebe gelten als sehr robust und sind bei guter Wartung für wirklich hohe Laufleistungen gut. Allerdings ist bei der Besichtigung auf mögliche **Ölverluste an Motor und Hinterachse** sowie auf die Synchronisation des zweiten Gangs beziehungsweise auf ein ruckfreies Schalten der Automatik zu achten.

**ERSATZTEILE** Der Mercedes Strich-8 profitiert vom starken Engagement seitens Mercedes Classic, insbesondere aber auch von der **sehr vitalen Clubszene**. Sollte ein Teil nicht aufzutreiben sein, hilft das gut funktionierende Netzwerk im Regelfall weiter.

### ADRESSEN

**Mercedes-Benz Classic**  
Mercedes-Benz Museum  
Mercedesstraße 100  
70372 Stuttgart  
Tel.: 0711 / 1730000  
Mail: classic@daimler.com  
[mercedes-benz-classic.com](http://mercedes-benz-classic.com)

**Vdh e.V. Mercedesclubs**  
Weidenbacher Straße 11  
91737 Ornbau  
Tel. 09826 / 9167  
Mail: [vdh@mercedesclubs.de](mailto:vdh@mercedesclubs.de)  
[mercedesclubs.de](http://mercedesclubs.de)



**DAS COCKPIT DES STRICH-8** verströmt bereits den Charme der frühen 70er-Jahre. Klare Gliederung der Bedienelemente und gute Ergonomie waren Pluspunkte

## GERADE KOMFORT UND SOUVERÄNITÄT GALTEN ALS STÄRKEN DER „NEUEN GENERATION“ DER MERCEDES-MITTELKLASSE



Bestattungsfahrzeug von Binz auf Basis 230 (W114) von 1968



Pick-up von Wendler auf Basis 220 (W115) aus dem Jahre 1968

## BUNTE MISCHUNG AN SONDERAUFBAUTEN

Limousine und Langversion des Strich-8 waren nach guter Mercedes-Tradition auch als Fahrgestelle mit Teilkarosserie lieferbar, die von Fremdfirmen zu Krankenwagen, Kombis oder ähnlichem ausgebaut wurden. Sehr bekannt wurden die Aufbauten der Firmen Binz in Lorch und Miesen in Bonn. Bestattungswagen kamen von Pollmann in Bremen, Rappold in Wülfrath, Stolle in Hannover und Welsch in Mayen.



Krankentransportfahrzeug von Miesen, Basis 240 D (W115) von 1973



eingeführte elektronisch geregelte Bosch-Einspritzung vom Typ D-Jetronic, wobei „D“ für „druckgesteuert“ stand. Auf bereits modernem Wege ermittelte diese Einspritzung anhand verschiedener Parameter wie Umgebungsluft- und Motortemperatur, herrschendem Unterdruck im Ansaugtrakt sowie der Drosselklappenstellung die Einspritzzeit für die elektromagnetisch betätigten Einspritzventile. Parallel dazu wurde der M110 im 280 auch mit Doppelregistervergasern ausgestattet, was jedoch zu geringerer Leistung bei deutlich höherem Verbrauch führte. Er leistete 160, später 156 PS. Im Hinblick auf die Laufkultur gab sich der Reihensechszylinder keine Blöße. Lediglich das vernehmbare Tickern des Ventiltriebs sowie das Laufgeräusch der Steuerkette brachten ihm den wenig schmeichelhaften Beinamen „Schellenbaum-Motor“ ein. Bei unserem Fotomodell für diese Kaufberatung handelt es sich ebenfalls um ein Modell mit Sechszylindermotor, einen 230 mit Erstzulassung im März 1973 – er ist also sechs Monate, bevor die erste Strich-8-Serie von der zweiten Serie abgelöst wurde, gebaut worden. Diese bis Ende 1976 gebaute zweite Serie verfügte über keine Ausstellfenster mehr, profitierte jedoch unter anderem von einer geänderten Frontpartie mit dem Kennzeichen nun auf statt unterhalb der Stoßstange, einer breiteren Kühlermaske, gerippten Rückleuchten, von innen verstellbaren Außenspiegeln und vielem mehr. Zudem brachte man mit den Modellen 230.4 und 240 D sowie später dem 240 D 3.0 mit Fünfzylinder-Diesel (W115.114) auch drei neue Motorisierungen.

Unser 230 verfügt über den 2292 Kubikzentimeter großen Reihensechszylinder vom Typ M180 mit einer obenliegenden Nockenwelle, der in seinen Grundfesten bereits seit 1951 Dienst tat. Von anfänglich 80 PS aus 2,2 Litern wurde die Leistung in der 2,3-Liter-Version des 230 der Strich-8-Reihe auf 120 PS gesteigert. Die Gemischaufbereitung erfolgte über zwei Zenith-Fallstrom-Registervergaser.

FAZIT



**VON JÜRGEN GASSEBNER**  
Stilvollen Mercedes-Genuss der Mittelklasse bedeutet ein Strich-8-Modell heute wie vor mehr als 40 Jahren. Im Kern grundsolide, langlebig, komfortabel und je nach Ausstattung sogar luxuriös, zog er damals Abteilungsleiter, Landwirte und Kleinunternehmer in seinen Bann. Heute sind die Strich-8-Modelle allesamt begehrenswerte Oldtimer, vor allem natürlich dann, wenn sie mit den starken M110-Sechszylindern ausgerüstet sind. Von absolut stilvoller Eleganz sind die Coupés, die zudem oft mit üppigen Sonderausstattungen geordert wurden.



**DAS 280 E COUPÉ** begeistert nicht nur mit seinen eleganten Linien, sondern auch mit dynamischen 185 PS



**DER STERN** wurde mit der erfolgreichen Strich-8-Reihe noch stärker zum Leuchten gebracht



**IM KOFFER-RAUM** kann mitunter böse der Rost blühen. Hier sieht es aber astrein aus

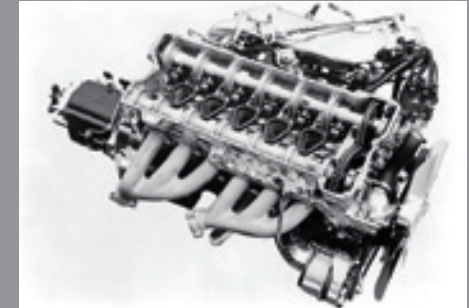


**DIE ERSTE SERIE BIS 1973** hatte noch glattflächige Rückleuchten, dann folgten ab Herbst die geriffelten

| MOTORVARIANTEN            |                                                                                                   |                                                                                                 |                                                                                                 |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                           | 230.4                                                                                             | 230/230.6                                                                                       | 280 E                                                                                           |
| Motor                     | R4-Zylinder, vorne längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle                     | R6-Zylinder, vorne längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle                   | R6-Zylinder, vorne längs eingebaut; 2-Ventiler; zwei obenliegende Nockenwellen                  |
| Gemischbildung            | Vergaser                                                                                          | Vergaser                                                                                        | Einspritzung                                                                                    |
| Hubraum                   | 2307 cm³                                                                                          | 2292 cm³                                                                                        | 2746 cm³                                                                                        |
| Leistung bei              | 81 kW/110 PS<br>4800/min                                                                          | 88 kW/120 PS<br>5400/min                                                                        | 136 kW/185 PS<br>6000/min                                                                       |
| Max. Drehmoment bei       | 186 Nm<br>2500/min                                                                                | 179 Nm<br>3600/min                                                                              | 238 Nm<br>4500/min                                                                              |
| Getriebe                  | 4-G.-Schaltgetr. (a. W. Autom.)                                                                   | 4-G.-Schaltgetr. (a. W. Autom.)                                                                 | 4-G.-Schalt. (a. W. 5-G. o. Aut.)                                                               |
| Antrieb                   | Hinterräder                                                                                       | Hinterräder                                                                                     | Hinterräder                                                                                     |
| Radaufhängung vorn        | Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer                                                   | Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer                                                 | Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer                                                 |
| Radaufhängung hinten      | Schräglänker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer                                                        | Schräglänker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer                                                      | Schräglänker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer                                                      |
| Lenkung                   | Kugelumlauf                                                                                       | Kugelumlauf                                                                                     | Kugelumlauf                                                                                     |
| Bremsen v./h.             | Scheiben / Scheiben                                                                               | Scheiben / Scheiben                                                                             | Scheiben / Scheiben                                                                             |
| Reifen v./h.              | 175 R 14                                                                                          | 175 R 14                                                                                        | 185 R 14                                                                                        |
| L/B/H in mm               | 4680/1770/1440                                                                                    | 4680/1770/1440                                                                                  | 4680/1770/1440                                                                                  |
| Radstand in mm            | 2750                                                                                              | 2750                                                                                            | 2750                                                                                            |
| Leer-/Gesamtgewicht       | 1370/1870 kg                                                                                      | 1385/1885 kg                                                                                    | 1480/1975 kg                                                                                    |
| Bauzeit                   | 1973-1976                                                                                         | 1968-1976                                                                                       | 1972-1976                                                                                       |
| Stückzahl                 | 87.609                                                                                            | 267.437                                                                                         | 22.836                                                                                          |
| Fahrleistungen Verbrauch¹ | Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14 s; Höchstgeschwindigkeit: 171 km/h; Verbrauch: 14,5 l/100 km | Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14 s; Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h; Verbrauch: 15 l/100 km | Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 10 s; Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h; Verbrauch: 16 l/100 km |
| Grundpreis (Jahr)         | 15.210 Mark (1973)                                                                                | 13.150 Mark (1968)                                                                              | 20.535 Mark (1972)                                                                              |

| MARKTLAGE   |               |                   |                   |
|-------------|---------------|-------------------|-------------------|
| Zustand 2   | 10.800 €      | 11.600 €          | 14.700 €          |
| Zustand 3   | 6300 €        | 6500 €            | 7300 €            |
| Zustand 4   | 2700 €        | 2900 €            | 3200 €            |
| Entwicklung | stagnierend ▶ | leicht steigend ▲ | leicht steigend ▲ |

¹Werkangaben

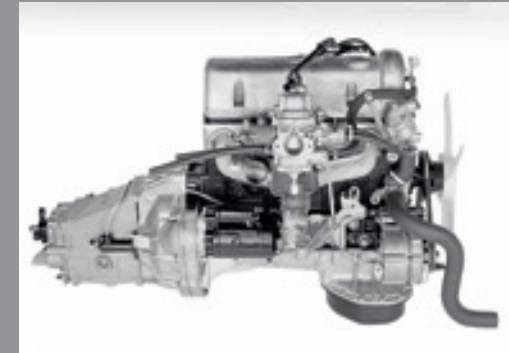
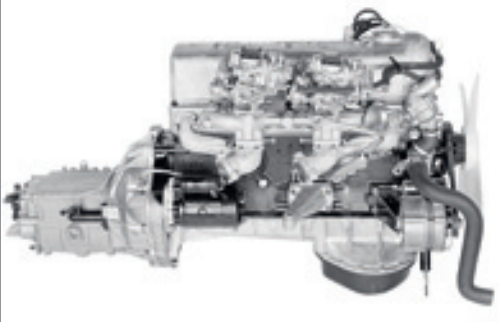


M110-6-ZYLINDER

Der M110 verfügt über zwei obenliegende Nockenwellen und im 280 E und 280 CE über die Kraftstoffeinspritzung Bosch D-Jetronic. „D“ steht für „druckgesteuert“. Anhand von Umgebungsluft- und Motortemperatur, Unterdruck sowie Drosselklappenstellung wird von der D-Jetronic die Einspritzzeit ermittelt. Mit 185 PS ist der M110 der stärkste Motor der Baureihe.

M180-6-ZYLINDER

Der Sechszylinder vom Typ M180 kam innerhalb der Strich-8-Baureihe im 230 beziehungsweise 230.6 zum Einsatz. In seiner Grundkonstruktion datiert das Triebwerk bereits aus dem Jahr 1951. Für die Gemischaufbereitung sorgen zwei Zenith-Fallstrom-Registervergaser, die Leistung beträgt 120 PS.



M115-4-ZYLINDER

Der von 1973 bis 1976 gebaute 230.4 verfügt über den 110 PS starken 2,3-Liter-Vierzylindermotor vom Typ M115. Innerhalb der Strich-8-Baureihe kam er – mit Hubräumen von 2,0 und 2,2 Litern – auch in den Modellen 200 (95 PS) und 220 (105 PS) zum Einsatz. Weitere Verwendung fand der M115 in der Nachfolgebauweise W123 in den Modellen 200 und 230.