

ALLES ÜBER DEN KOMMODEN REISE-KLASSIKER

SOLIDER 68er

Papas Traum und Taxlers Freude: 1968 debütierte der Mercedes Strich 8 als neue Mittelklasse. Er überzeugte durch guten Komfort und solide Technik zum fairen Preis. Ob er seine Qualitäten auch noch heute – mittlerweile als beliebter Klassiker – ausspielen kann, klärt unsere Kaufberatung für alle 4- und 5-Zylinder-Modelle, den W115.

Reisende in nordafrikanische Länder, etwa im Urlaubsland Marokko, haben den Wandel im Straßenbild sicher bemerkt: Der Mercedes W123 beherrscht mittlerweile die Taxi-Szene, der Vorgänger W115 ist fast verschwunden. Es ist das letzte Indiz, dass der Strich 8 selbst in diesen Regionen als „Nutzfahrzeug“ ausgedient und in heimischen Gefilden den Weg zum Klassiker geschafft hat. Über 1,9 Millionen Exemplare (Vier-, Fünf- und Sechszylinder) sind zwischen 1968 bis 1976 vom Band gelaufen. Automobile Massenware also. In den Achtzigern begann die Population vor allem der Vierzylinder zu schrumpfen: Sie wurden im wahrsten Wortsinn verbraucht oder ausgebürgert – in Drittländer eben. Anfang der Neunziger betrug die Anzahl der noch zugelassenen Strich 8er hier zu Lande nur noch rund 100.000 Exemplare. Eine aussterbende Spezies. Heute hat sich der Bestand stabilisiert. Doch es muss nicht immer ein Sechszylinder sein – und gute Exemplare sind oft in fester Hand. Die braven Vierzylinder, vor allem die Benziner, findet man öfter im gepflegten Rentnerzustand – vor einer Ewigkeit für die Ewigkeit konserviert.

Die Studentenrevolten auf der Straße sind noch Zukunftsgeschichte, als eine kleine Revolution im Daimler-Benz-Designstudio eingeläutet wird. Paul Bracq, Leiter der stilistischen Vorentwicklung, zeichnet eine betont sachliche Linie für den Strich 8, der mit seinen Vierzylinder-Motoren die Nachfolge der eher schnörkelig-schwülstigen kleinen Flossenmodelle 200 D bis 230 (W110) antreten soll.

Das Jahr als Namenspate

Die Vorserie wird ab Oktober 1967 ausgeliefert, die Serienproduktion läuft im Januar des folgenden Jahres an, das dem neuen Mercedes seinen charakteristischen Namen verleihen wird: Strich 8.

Die Karosserie fällt deutlich kompakter aus als beim Vorgänger. Dennoch vermittelt der Innenraum mehr Bewegungsfreiheit, gestattet das Cockpit mit seiner imposanten Mittelkonsole dem Fahrer eine gelassene und souveräne Sitzposition hinter dem großen Lenkrad, bietet der Kofferraum reichlich Platz. Revolutionäre technische Neuerung ist eine moderne Schräglenker-Hinterachse, die das Kurvenverhalten der nun deutlich über 1,3 Tonnen schweren Limousine optimiert.

Die Motorenpalette der W115-Reihe bleibt im Hubraum klassengerecht bescheiden: Je ein 2,0- und 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel sowie Benziner bilden die solide, mit 55 bis 105 PS nicht gerade leistungsüppige, aber adäquate Basis. Gerade die beiden Selbstzünder nageln sich mit zuverlässiger Sparsamkeit schnell in die Herzen der Taxifahrer.

INFO

Ersatzteilpreise neu/gebraucht ab ...

Anlasser	117/70
Bremsbeläge hinten	13
Brembeläge vorn	14
Einstiegsblech	23
Faltenbalg, Lenkung	12
Hauptbremszylinder	155/35
Lichtmaschine	104/33
Kühler	189/38
Kotflügel vorne	153
Kotflügel hinten	32
Querlenker vorne	54
Türe vorne links	131
Türe vorne rechts	124
Heckklappe	125
Motorhaube	50
Kombi-Instrument	37

Alle Preise in Euro inkl. MwSt.

Quelle: motoso.de



Anno 1973 wird der 220er-Benziner vom 230.4 (gegenüber dem hubraumgleichen Sechszylinder 230.6 so bezeichnet) abgelöst. In der Diesel-Palette kommt im gleichen Jahr der 65 PS starke 240 D dazu, im Juli 1974 wird der 240 D 3.0, ein Fünfzylinder, nachgeschoben. Seine 80 PS beschleunigen den schweren Strich-8-Körper bis auf 148 km/h – womit sich der W115 das Prädikat „schnellster Diesel der Welt“ verdient.

DER DREILITER-FÜNFZYLINDER wird mit Tempo 148 „schnellster Diesel der Welt“

1973 markiert zudem das Jahr eines umfassenden Facelifts: Im August wird die „2. Serie“ vorgestellt, deren Front ein breiterer, flacherer Kühlergrill und deren Heck geriffelte Leuchtgläser im Stil der S-Klasse zieren. Weitere markante Merkmale sind breite Regenleisten mit Kunststoffkante und vordere Seitenscheiben ohne Ausstell-Dreiecksfenster, dafür aber mit großen, innenverstellbaren Außenspiegeln. In dieser Form wird der „Strich-8“ bis Dezember 1976 gebaut – und avanciert trotz vergleichsweise ho-

her Basis- und Aufpreise zum bis dato beliebtesten Mercedes-Modell in der Gesellschaft der Marke – ein wahrer Star unter den Schwaben-Sternen.

Seine herausragenden Tugenden wie Fahrkomfort, Geräumigkeit, Verarbeitung und Zuverlässigkeit, lassen den Strich 8 nach der Ausmusterung durch die Erstbesitzer in den Händen der folgenden drei bis fünf Besitzer noch lange weiterleben. Dabei wird der Strich 8 zwar

meist gehegt, aber immer weniger gepflegt. „Zu Tode“ verbastelt, wird er nur noch für die allfälligen Hauptuntersuchungen am Leben und Laufen erhalten – oder irgendwann ausgebürgert.

Karosserie

Halten Sie nach einem möglichst ungeschweißten und unverfälschten Modell Ausschau, das frei von übereinander gepappten Blechen und dicken Spachtelschichten ist, raten Strich-8-Kenner. Haben Sie ein auf den ersten Blick vernünftiges

Exemplar gefunden, gehen Sie für die erste Begutachtung einmal um das Fahrzeug herum: Wie bei jedem profanen Gebrauchtwagen entlarven Wellen im Blech, Lack-Qualitätsunterschiede, hängende Türen und canyonartige Spaltmaße die notdürftigsten Unfallreparaturen.

Gleich allen Automobilherstellern verschwendete auch Daimler-Benz bis 1971 noch kaum einen Gedanken an eine Hohlraumversiegelung der Karosserie. Die „2. Serie“ wurde besser gegen den subversiven Einfluss der Elemente gewappnet. Als neuralgische Rostnester gelten in jedem Fall der mittlere (untere) Bereich und die seitlichen Ausläufer des Lüftungs-Wasserkastens, die vorderen Kotflügel samt der Lampentöpfe, die hinteren Seitenteile (Radläufe und Endspitzen) sowie die Radhäuser, die Schweller (vor allem vorne innen!) samt der Wagenheber-Aufnahmen und die Türen. Kritische Punkte sind auch das Mantellagerrohr für den Umlenkhebel am rechten vorderen Längsträger sowie die vier Konsolen für die Vorderachsaufnahme. (achten Sie hier auch auf Unfallknicke in den Längsträgern. Inspizieren Sie außerdem die Bereiche rund um die Lampentöpfe sowie oberhalb der Stehbleche. Bei geöff-

TECHNISCHE DATEN MERCEDES STRICH 8 (W115)

Modell	200 D	220 D	240 D
Motor	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe
Hubraum (cm ³)	1.988	2.197	2.404
Leistung (PS)	55	60	65
bei U/min	4.200	4.200	4.200
Drehmoment (Nm)	113	126	137
bei U/min	2.400	2.400	2.400
Getriebe	4-Gang (a. W. 4-G.-Autom.)	4-Gang (a. W. 4-G.-Autom.)	4-Gang (a. W. 4-G.-Autom.)
Antrieb	Heck	Heck	Heck
Fahrwerk vorne	alle Modelle: Doppel-Querlenker, Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator (240 D: Zusatz-Gummifedern)		
Fahrwerk hinten	Diagonal-Pendelachse, Schräglenker, Schraubenfedern, Zusatz-Gummifedern, Stabilisator (a.W.: Hydropneum. Niveau-Regulierung)		
Felgen v/h	5,5 J x 14	5,5 x 14 (lang: 15)	5,5 x 14 (lang: 15)
Reifen v/h*	175-14	175-14 (lang: 185 HR 15)	175-14 (lang: 185 HR 15)
Bremsen (v/h)	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
0-100 km/h (s)**	31,0 (33,5)	29,0 (30,0)	25,0 (27,5)
Höchstgeschw. (km/h)**	130 (125)	135 (129)	138 (133)
Radstand (mm)***	2.750	2.750 (3400)	2.750 (3.400)
L x B x H (mm)***	4.680 x 1.770 x 1.440	4.680 (5.335) x 1.770 x 1.440 (1.485)	4.680 (5.335) x 1.770 x 1.440 (1.485)
Leergewicht (kg)****	1.360	1.370	1.390
zul. Gesamtgew. (kg)	1.880	1.890	1.910
Tankinhalt (l)	65	65	65
Kraftstoffart	Diesel	Diesel	Diesel
Verbrauch (l/100 km)**	9,5 (10,5)	10,0 (11,0)	10,5 (11,5)
Bauzeit***	1967 – 76	1967 – 76 (1968 – 73)	1973 – 76 (1973 – 76)
Stückzahl	339.785	420.270	131.319
Neuwagenpreis bei Einführung (DM)	12.000	12.500	15.985

* a. W. bzw. Serie ab '75: 175 SR 14, ** in Klammern: Werte für Automatikversion, *** in Klammern: Werte für lange Karosserieversion, **** Automatik jeweils + 40 kg

Oase der Gelassenheit: Das Cockpit mit bequemer Sitzposition hinter großem Lenkrad.



ner Motorhaube – die an den Falzen roset – begutachten Sie die seitlichen Stehwände, an denen die Kotflügel verschraubt sind, sowie den vorderen Querträger unter dem Kühler. Und vergleichen Sie bei dieser Gelegenheit doch gleich die Fahrgestellnummer am Chassis mit der im Fahrzeugschein ... (bis 05/69 war diese in den vorderen rechten Längsträger eingeschlagen – danach auf der rechten Seite – links vom Haubenschloss in der oberen Quertraverse).

Ab nach hinten und den Kofferraumdeckel geöffnet: Hier tauchen Sie unter die Gummimatte (so vorhanden) und untersuchen die Reserveradwanne, die Stoßdämpferdome und die innere Seite der Heckschürze. Schwer einsehbar ist der rostgefährdete Innenkotflügel: Von hier frisst sich die braune Pest – meist wegen unzureichender Konservierung und nicht vorhandener Wasserabflöcher – gerne und unerkant so weit durch, dass meist nur ein Austausch des kompletten hinteren Kotflügels samt Innenradlauf und innerer Endspitze die Plage beseitigt. Bei Varianten mit Schie-

240 D 3.0	200	220	230.4
5-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe	4-Zyl.-Reihe
3.005	1.988	2.197	2.307
80	95	105	110
4.000	4.800	4.800	4.800
172	156	179	186
2.400	2.800	2.800	2.500
4-Gang (a.W. 4-G.-Autom.) Heck	4-Gang (a.W. 4-G.-Autom.) Heck	4-Gang (a.W. 4-G.-Autom.) Heck	4-Gang (a.W. 4-G.-Autom.) Heck
5,5 x 14 175-14	5,5 x 14 175 S 14	5,5 x 14 175 S 14	5,5 x 14 175 S 14
Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
20,0 (21,0) 148 (144)	16,0 163 (158)	14,0 168 (163)	14,0 171 (166)
2.750 4.680 x 1.770 x 1.440	2.750 4.680 x 1.770 x 1.440	2.750 4.680 x 1.770 x 1.440	2.750 4.680 x 1.770 x 1.440
1.430	1.325	1.325	1.350
1.950	1.845	1.845	1.870
65 Diesel	65 Super	65 Super	65 Super
12,0 (13,0)	13,5 (14,5)	14,0 (15,0)	14,5 (15,5)
1974 – 76 53.690	1967 – 76 288.785	1967 – 73 128.732	1973 – 76 87.765
18.815	11.500	12.000	15.210,00

bedach sind rostige Deckel oft serienmäßig. Ist selbiger von einem deutlichen Rostrand eingerahmt, steht aufwändige Dachdeckerarbeit an.

Innenraum

Außen hui, innen pfui? Muss nicht, kann aber sein. Der Zustand der vorderen Fußräume ist immanent wichtig: Ihre in Wagenfarbe lackierte Bitumenmatte sollte mit einer glatten Oberfläche glänzen. Blasen entlang der darunter verlaufenden Diagonalstreben deuten möglicherweise auf eine sogar gründliche Durchrostung.

Witterungsbedingte Risse im Armaturenbrett, beschädigte Sitzbezüge und Türverkleidungen sollten eigentlich kein gravierendes Problem sein, möchte man

meinen... Aber Achtung: Die Ausstattungspalette der Strich 8-Familie listet 36 verschiedenartige Armaturenbretter und rund 2.500 unterschiedliche Vordersitze (Gestaltung, Polster etc.) auf. Die Suche nach authentischem Ersatz kann somit zur harten Geduldsfaden-Zerreißprobe werden: Gute originale Stoffpolster beispielsweise sind extrem selten und werden unter Kennern als Geheimtipp gehandelt.

Fahrwerk

Sowohl die vordere Einzelradaufhängung als auch die damals als Innovation gepriesene Schräglenker-Hinterachse sind solide Konstruktionen mit robusten Komponenten – sieht man einmal von den traditionellen Verschleißteilen wie

MARKTWERTE (IN EURO)

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
200, 220/200,220 D	1968 – 76	11.000	7.700	4.600	2.300	700
220/240 D lang	1968 – 76	15.000	10.500	6.300	3.200	900
230.4	1973 – 76	10.000	7.000	4.200	2.100	600
240 D	1973 – 76	11.000	7.700	4.600	2.300	700
240 D 3.0	1974 – 76	12.000	8.400	5.000	2.500	700

Quellen: EurotaxSchwacke/InterClassic, www.schwacke.de

INFO

Literatur

Mercedes-Benz. Die Strich-8-Modelle

v. Heribert Hofner
Heel-Verlag
20,00 Euro
ISBN 3-89365-440-2

Mercedes-Benz/8 (W114/115)

v. Michael Rohde, Detlef Koch
Motorbuch-Verlag/Mercedes-Benz Classic
Archiv Edition, ca. 26,00 Euro
ISBN 3-613-01694-X, (Antiquariat)

Mercedes Diesel Serie 115

Auto-Reparaturanleitung, Band 1048
Motorbuch-Verlag, ca. 25,00 Euro
ISBN 3-7168-1782-1, (Antiquariat)

Alte Prospekte und Verkaufskataloge:

Schröder & Weise Classics GmbH
www.schroederweise.de

CLUB-ADRESSEN

Freunde treffen

MB /8 Club Deutschland e.V.

Matthias Hemm
Dr.-Fuchs-Str. 8
61381 Friedrichsdorf
www.strichachtclub.de

MBIG e.V.

Peter Formhals
An der Ohligsmühle 10
53127 Bonn
Tel. (0228) 259 97 36
www.mbig.de

vdh Mercedes-Clubs

Horst Stümpfig
Weidenbachstr. 11
91737 Ornbau
Tel. (09826) 91 66
www.mercedesclubs.de
Typreferent Strich-Acht: Jürgen Bellinger
Tel. (06630) 13 80
bellinger@mercedesclubs.de

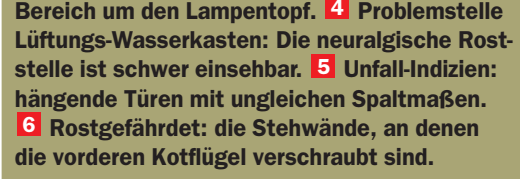
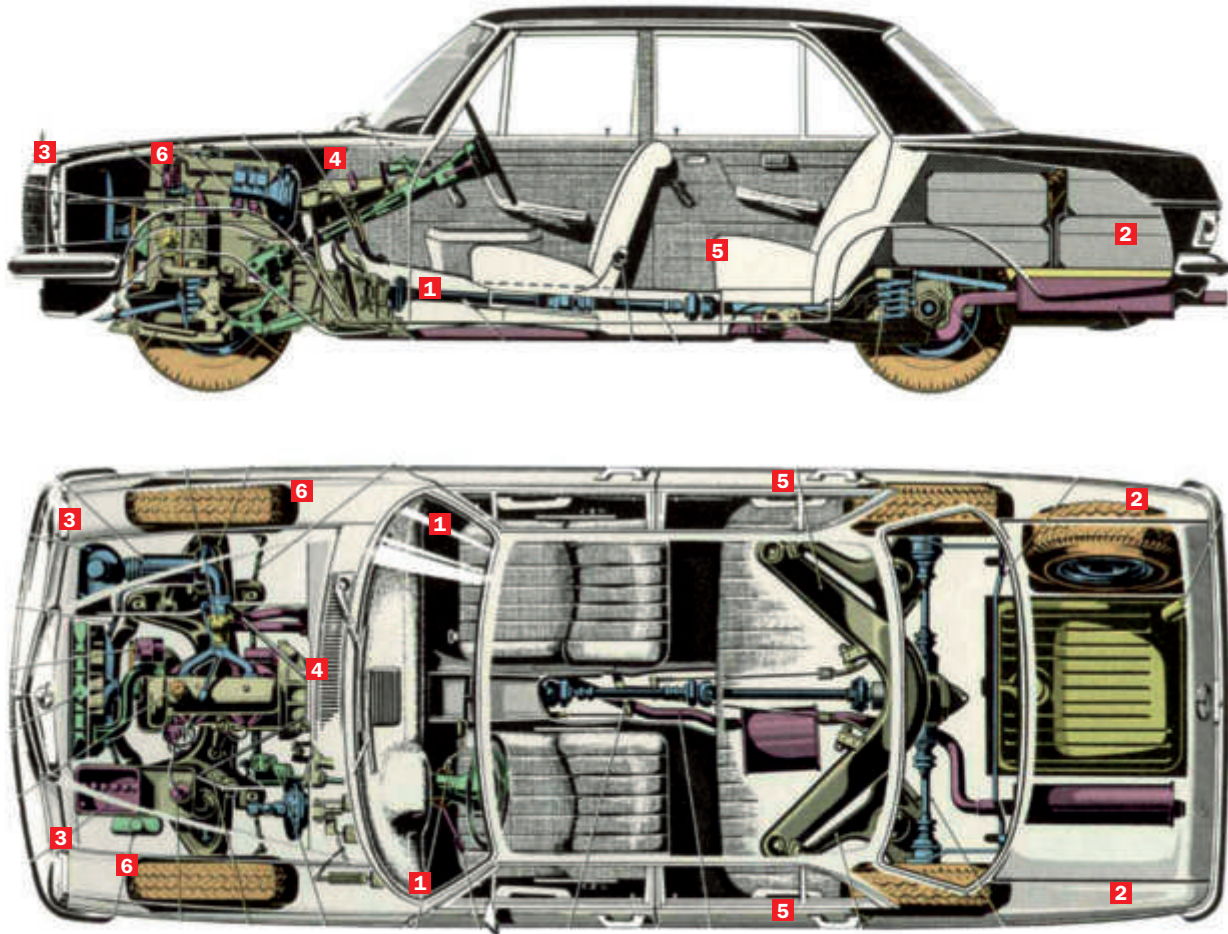
SCHWEIZ

Mercedes-Benz Veteranenclub Schweiz
Beat Keusch
Grossmatt 20
6460 Brunnen
Tel. +41 (785) 20 25

ÖSTERREICH

Walter Brettschneider
Postfach 52
Tel. +43 (0664) 655 02 99
www.mbvcoe.at

Die Schwachstellen



1 Rostzone Fußraum: Unter der Bitumenmatte kann ein Loch klaffen. **2** Rostnester: hintere Kotflügel und Endspitzen. **3** Bröselzone: Bereich um den Lampentopf. **4** Problemstelle Lüftungs-Wasserkasten: Die neuralgische Roststelle ist schwer einsehbar. **5** Unfall-Indizien: hängende Türen mit ungleichen Spaltmaßen. **6** Rostgefährdet: die Stehwände, an denen die vorderen Kotflügel verschraubt sind.

Stoßdämpfer und Schraubenfedern ab. Eher nervend als wirklich beängstigend sind heulende Differenziale, problematisch dagegen „ausgelutschte“ Lenkgetriebe (die irgendwann nicht mehr nachstellbar sind), ausgeschlagene Trag- und Führungsgelenke an vorderen Querlenkern. Abgerostete Stabi-Stangen sorgen für schlagende Geräusche in Kurvenfahrten, sind aber als Neuteile relativ günstig und eher problemlos zu wechseln. Dass sämtliche Gummipartien am Fahrwerk einem natürlichen Alterungsprozess unterliegen, ist eh' klar – Risse fallen hier bei eingehender Sichtkontrolle jedoch auf Anhieb ins Auge. Nicht nur spröde, sondern teilweise sogar gebrochen können die Gummisilentlager der Vorderachse sein. Ein verschlissenes Mittellager an der Kardanwelle verursacht synchron wiederkehrende Geräusche bei bestimmten Geschwindigkeiten – die Manschetten der Antriebswellen werden im Laufe der Jahre spröde und rissig.

Lebenswichtigstes Kapitel: die Bremsen. Unterziehen Sie vor allem die Kolben an den hinteren Bremssätteln einem Funktionstest: Statt zu packen, backen sie gerne – und zwar fest ...

Motoren, Getriebe

Ob die OM („Oelmotoren“) 615/616-Diesel oder die M115-Benziner: Alle Vierzylinder gelten als unproblematisch in der Wartung und durabel. Freunden des Selbstzünders empfehlen wir den 240 D, mit dem man im Verkehr locker dahinschwimmen und dank längerer Hinterachsübersetzung auch Autobahnetappen nervenschonend absolvieren kann. Das Angebot ist aufgrund der geringen Auflage (131.319 Stück) aber ausgedünnt, die phlegmatischen 200 D und 220 D sind noch immer in der Mehrzahl. Wer zum Fremdzünder tendiert, ist laut langjährigen Strich 8-Fahrern bestens mit dem 230.4 beraten: „trotz Vierzylinder-Gebrumme dank seiner Spritzigkeit der interessanteste Benziner.“

Unabdingbar vor dem Kauf eines Diesels ist natürlich die Nagelprobe: Der Motor sollte einen spontanen Kaltstart hinglegen und während der Probefahrt nicht ungleichmäßig rußen – zudem sollte er im warmen Zustand fünf Minuten nach Abstellen ohne Vorglühen wieder anspringen, ansonsten besteht akuter Verdacht auf mangelnde Kompression.

Bei Benzinern mit Tendenz zum „Berg- und Tal-Leerlauf“ sind mit größter Wahr-



Kommoder Reiseklassiker: Der Strich 8 ist noch heute ein zuverlässiges, bequemes Auto.

TEILE

Thomas Pasvahl Autoteile

Adlerstr. 79 a
25462 Rellingen
Tel. (04101) 320 11
www.pasvahl-autoteile.de

Werner Karasch

Leithestr. 111
45886 Gelsenkirchen

Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center

Mörikestr. 60-64
73765 Neuhausen a. d. F.
Tel. (0711) 177 00 00
www.mbatc.de

DB Depot

Andreas Reinacher
Rheinstr. 23
76706 Dettenheim-Rußheim
Tel. (07255) 71 96 50
www.dbdepot.de

Mercedes Oldtimer u. Ersatzteile

Bernhard Giesen
Oberdieberg 6
83544 Alpbaching
Tel. (0171) 423 02 34

Autoservice Glauner

Buchauer Str. 17
88422 Dürnau
Tel. (07582) 20 34
www.w123-ersatzteile.de

MB-Neuteile

Thomas Distler
Warzfelden 25
90599 Diethofen
Tel. (09824) 92 83 84
<http://mb-neuteile.de>

Günter Beyer

Vorderer Floßanger 15
96450 Coburg
Tel. (09561) 605 28
www.kfz-beyer.de

SPEZIALISTEN

Sven Witt Automobile

Brehmweg 85
22527 Hamburg
Tel. (040) 422 28 19
www.autohorst.de

WEWO Classic Oldtimer Service

Kurt-Fischer-Str. 43
22926 Ahrensburg
Tel. (04102) 406 37
www.wewo-classic.de

Memento Youngtimer & More

Siedlungsweg 1
23617 Stockelsdorf - Curau
Tel. (04505) 591 31
www.memento-classic.de

Treffpunkt Strich 8

Ralf Kühl
Hauptstr. 27
24644 Krogaspe
Tel. (04392) 69 07 71
www.treffpunkt-strich-8.de

Ralf Nuding

Reichenbachstr. 7
73326 Deggingen
Tel. (07334) 95 97 25
www.strich8diesel.de

A.I. Motors Schubert

Industriestr. 1a
76297 Stutensee
Tel. (07249) 572
www.ai-motors.de

Auto Henne – Klassik Service

Julius-Haerlin-Str. 39
82131 Gauting
Tel. (089) 12 06 58 14

Motoren Bauer GmbH

Paradeisstr. 56
82362 Weilheim
Tel. (0881) 62 70
www.motoren-bauer.de

scheinlichkeit die Drosselklappenwellen der Vergaser ausgeschlagen.

Für alle Motoren gilt: Lautstark durchdrehende Anlasser sind kein gutes Omen. Aufschlussreich in Sachen Lagerverschleiß und Motorzustand ist der Blick auf den serienmäßigen Öldruckmesser: Das Werk hat damals 0,5 bar im Leerlauf genannt, weniger als 1,0 bar sind selten und deuten auf Verschleiß oder zu dünnes Motoröl.

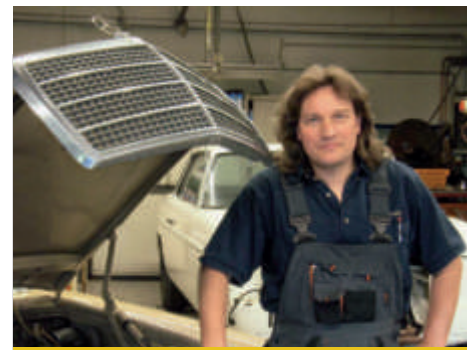
Die Getriebe der W115 gelten als robust – egal ob Schalter oder Automatik, sie bereiten bei regelmäßiger Wartung kaum Probleme. Kleiner Tipp für Automatik-In-

teressenten: Ein klares Rot des Getriebeöls am Messstab läßt einen guten Gesundheitszustand der Zahnradbox vermuten.

Fazit

Trotz mancher Schwachstellen ist der Strich 8 ein unvergleichlich zuverlässiger Mercedes, mit dem man ohne Bedenken spontan zu großen Reisen aufbrechen kann. Und so gelten die alten Tugenden des kompakten Stern-Modells bis heute – zwar nicht mehr für Taxler, aber doch für Papas Sohnmann.

→ Egbert Schwartz



EXPERTEN-TIPP

RALF KÜHL
Treffpunkt Strich 8

„Um sich vor unkalkulierbaren Kosten zu schützen, ist die bessere Karosserie die bessere Wahl. Eher auf eine Sonderausstattung verzichten als auf eine gesunde Basis.“

EINSTELLDATEN MERCEDES STRICH 8 (W115)

Modell / Motor	200 D / 220 D / 240 D 240 D 3.0 (OM 615)	220 (M 115)	230.4 (M115)
Kompressionsdruck (bar)	22 – 24	10 – 11	10 – 12
Ventilspiel, Einlass (kalt) (mm)	0,1	0,08	0,10
Ventilspiel, Auslass (kalt) (mm)	0,3	0,20	0,20
Vergaser	–	Stromberg 175 CDS (ab 7/70: CDT)	Stromberg 175 CDT
Einspritzung	Bosch-Vierstempel-Pumpe (240D: Fünfstempel)	–	–
Leerlaufdrehzahl (U/min)*	700 – 800	750 – 800 (Aut.: 800–850)	800 – 900 (Aut.: 800 – 900)
Abgaswert (Leerlauf, CO2) (%)	n.a.	2,0 – 3,5	1,0 – 2,5
Förderdruck Kraftstoffpumpe (bar)	min. 0,8	0,12 – 0,16	0,18 – 0,24
Keilriemen, Größe** (mm)	9,5x935	9,5x935	9,5x935
Bordspannung (Volt)	12	12	12
Zündspule	entf.	Bosch 02211020-37	Bosch 0221220011
Zündverteiler	entf.	Bosch 0231115064	Bosch 0231170138
Schließwinkel (Grad)	entf.	47 – 53° (220: 46–53°)	47 – 53°
Zündzeitpunkt (Grad)	26° (ab 220 D: 24°) vor OT m. Lichtpistole	5° nach OT	5° nach OT
Zündfolge	1-3-4-2	1-3-4-2	1-3-4-2
Glüh- bzw. Zündkerzen	Bosch 0250 001 016	Bosch W215T30 o. LCW175T30	Bosch 215T30; Champion N7Y
Elektrodenabstand (mm)	entf.	0,6	0,6
Batterie (V, Ah)	12 V, 88 Ah	12 V 55 Ah	12 V 55 Ah
Anlasser	Bosch IF 2,5 PS	Bosch EF(R) 0,8 PS o. GF 1,4 PS	Bosch GF 1,4 PS
Lichtmaschine	Bosch KI (RL) 14 V, 35 Ah	Bosch K1(R) 14 V, 35 A	Bosch K1 14 V, 35 A
Lichtmaschinenregler	Bosch ADN 1/14V (ab '74: EE14V3)	Bosch ADN1/14V	Bosch ADN1/14V
Spur (mm)	2–4 (0°25'±0°10')	2–4 (0°25'±0°10')	2–4 (0°25'±0°10')
Sturz	0°15'+10'-20'	0°15'+10'-20'	0°15'+10'-20'
Nachlauf (Grad)	2°40'±20'	2°40'±20' (Pas 3°40'±20')	2°40'±20' (Pas 3°40'±20')
Spreizung Grad)	43/35	43/35	43/35
Motoröl mit/ohne Filter	4,0/2,5 4(220D: ,5/3,0 ; (40D: 5,0/3,5; 240D 3.0: 5,5/4,0)	4,5/3,0	5,0/3,5
Schaltgetriebe (Liter)	1,5	1,5	1,5
Automatik (Liter)	5,0	3,5	5,0
Differenzial (Liter)	1,0 2,5 (ab'70: 1,0)	1,0	
Kühlsystem mit Heizung (Liter)	10,5 (240D 3.0: 11,0)	10,5 (ab'70: 10,0)	10,0
Zylinderkopf	9 kgm	4/6/8 kgm	4/6/8 kgm
Hauptlager	9 kgm	9 kgm	9 kgm
Pleuellager	4-5 kgm	4-5 kgm	4 (+1) kgm
Schwungrad	3 (+1) kgm	3 (+1) kgm	3 (+1) kgm
Zündkerzen	5 kgm	3 kgm	3 kgm

Einstelldaten ermittelt mit freundlicher Unterstützung von Autotechnik Gerhard Graus, Bad Aibling; alle Angaben ohne Gewähr
* in Klammern: Werte für Automatikgetriebe, ** Größen B: 12,5x750; C: 12,5x1375