

Mercedes-Benz 200 D

€ 8.950 (nieuwprijs 1981:
€ 17.240, 1981) / 60 pk

Mercedes-Benz E 200 CDI
Blue Efficiency Avantgarde
€ 50.889 / 136 pk



E-volutie

Begin jaren tachtig stuurde Mercedes-Benz je met 60 pk de weg op als je een basisdiesel kocht. En in 2009? De nieuwe E 200 CDI biedt met zijn 136 pk en 360 Nm koppel meer dan de dubbele hoeveelheid power. Wat een contrast! We zetten de twee stalgenoten naast elkaar en vergelijken het verleden met het heden. Haal de kalender alvast maar van de muur voor de 0 naar 100-meting. Welkom aan boord van onze teletijdmachine.

tekst Marc Klaver, foto's Jacco van de Kuilen, met medewerking van Gerard Kramer Klassiekers, Wolvega

Wat zijn we vandaag de dag enorm verwend met al die pk's en newtonmeters! Je zou bijna vergeten dat het nog niet eens zo idioot lang geleden totaal anders was. Alleen daarom al is het interessant om oud en nieuw eens te verenigen. We gaan meer dan vijftig jaar terug in de tijd om het feit te heren dat de 200-serie met de modelcode W201 op de markt kwam. Op dat moment had Mercedes-Benz al meer dan veertig jaar ervaring met dieselmotoren in personenwagens en stond de krachtbron van het merk uit Stuttgart vooral bekend om zijn lange levensduur. Ton na ton werden de oude dieseltjes, tevreden vattend. Voor de liefhebber is zo'n traditionair draaiende 200 D (de OM 615) nu waar feest voor de trommelvliezen. Omdat de maatschappij toen minder haast had was dan nu, had je blijkbaar nog aan die 60 paardjes, een vierbak en een top van 135 km/h. En had je er eentje

met airco - een zeldzaamheid - dan zorgde de energieverslindende compressor voor een nog lagere top. Tot 1979 had de 200 D overigens 55 pk ... Nee, dan de huidige E 200 CDI. Die heeft de nieuwe OM 651-dieselmotor in het vooronder. De vierpitter meet 2.143 cc en is verkrijgbaar in drie smaken: 136, 170 en 204 pk, in respectievelijk de 200, 220 en 250 CDI. Bij die laatste twee doen zich helaas al storingen voor met de injectoren. In de motor van de 200 CDI wordt gebruik gemaakt van een ander type injector, die dat probleem niet kent. Vergelijken we de nieuwprijzen van 1981 met die van vandaag, dan zien we dat de instapdiesel zowel toen als nu ongeveer twee keer zo duur is als de goedkoopste Volkswagen Golf diesel.

Rust en comfort

Eerst nemen we maar eens plaats achter het stuur van de moderne diesel. We redeneren al met de 250 CDI. Een geweldenaar, maar



Zit niet zo geweldig, maar de been- en hoofdruimte zijn best goed.



Prima habitat voor de notoire achterbankbewoner.



60 pk en 113 Nm in de 200 D tegenover 136 pk en 360 Nm in de E 200 CDI.



Mercedes-Benz 200 D: top 135 km/h, 0-100 in 27,4 s



Tijdrovend klusje hartje winter: voorgloeien. De moderne diesel doet dat ongemerkt en razendsnel.



- 1** Toerenteller? Onzin! Superoverzichtelijke klokkenwinkel in de 200 D.
- 2** Het stuur in de eerste serie (tot 1979) was zelfs nog groter. Lekker hoepelen!
- 3** Gescheiden temperatuurregeling, een bijzonderheid in de jaren '80.



- 1** Nog steeds grote, ronde meters en een grote klok. Een feest der herkenning.
- 2** Het standaard audiosysteem is goed, maar de lage tonen overheersen.
- 3** Uitstekende klimaatregeling. Achteraf bijregelen is nooit nodig.



Ja, ook toen bestond de bekerhouder al. Nou ja, zo iets dan ...



Uiteraard zelf slingeren en ook de spiegelverstelling gaat niet elektrisch.



Comfort stond me hoofdletters geschreven bij de ontwikkeling van deze E-klasse

niet het toppunt van verfijning als het op geluid aankomt. De 200 CDI heeft in principe dezelfde motor, zij het met één turbo en bijna 70 pk minder. En dat er minder harde klappen worden uitgedeeld tijdens het verbrandingsproces, merk je meteen. De tamste variant van de OM 651 loopt rustig en is stiller dan zijn 204 pk sterke broeder. Is het afzien met 'slechts' 136 pk? Zeker niet, kunnen we melden. De zwakst gemotoriseerde E komt goed vooruit. Ga maar na: 360 Nm koppel. We klokten een tijd van 9,7 tellen op de sprint van 0 naar 100 km/h en op de autobahn liep de snelheid op de meter zonder al te lang aandringen op tot boven de 210 km/h. Opvallend zijn de ongekend lage toeren-tallen op constante snelheden. Bij 100 km/h



Mercedes-Benz E 200 CDI: top 210 km/h, 0-100 in 9,7 s



dat iets meer dan 1.600 toeren en bij 100 km/h komt de dieselmotor net tegen 3.300 krukasomwentelingen per minuut. Dat een rust aan boord! Comfort stond met hoofdletters geschreven bij de ontwikkeling van deze E-klasse en dat komt in combinatie met deze motor goed tot uiting. Daar-

naast zorgt het voortreffelijke onderstel voor een gerieflijke rijbeleving. Zelfs in het geval van 'n Avantgarde (steviger geveerd) op 17-inch lichtmetaal. Dat betekent dat het standaardonderstel in combinatie met de 16-inchwielen nog meer absorptievermogen heeft. Toch wil Mercedes-Benz ook graag

benadrukken dat dit geen afstandelijke auto is en om dat kracht bij te zetten, geeft het merk onderstel, besturing en versnellingsbak het predikaat *direct control*. De soep wordt echter niet zo heet gegeten als ze wordt opgediend; dit is en blijft een Benz met bijbehorende bediening, en zo hoort

het ook. Zie dit niet als kritiek, maar als compliment. Wil je de besturing iets scherper, dan is er *dynamic steering*. Standaard op versies met V6 of V8.

Goed in de slappe was

Tijd voor een tijdreis. De witte 200 D op deze pagina's is van 1981 en werd in dat jaar vanuit Duitsland naar Zuid-Frankrijk getransporteerd. Zijn baasje was alles-behalve een asfalttigger, getuige de maagdelijke tellerstand van 56.000 kilometer. Als enige opties koos de Fransoos voor stuurbekrachtiging, getint glas en - jawel - een rechterbuitenspiegel. Meneer zat blijkbaar goed in de slappe was. Zou hij op basis van puur patriotisme ook een Citroën CX, Peugeot 505 of Renault 20 hebben overwogen? Hoe dan ook, er kwamen geen vijfbak, geen schuifdak, geen hoofdsteunen achterin, geen elektrisch bediende ramen en uiteraard geen airco. Maar wel heel veel degelijkheid. Want ook als-ie 56.000 kilometer Frans asfalt per jaar had verslonden, zou dit dieseltje nog net zo fraai hebben gelopen.

De grote, brede stoelen bieden weinig houvast. Het zitgedeelte doet denken aan een matras met binnenvering. Links aan de stuurkolom zien we de bekende combischakelaar, waarmee je de ruitenwissers en

AFMETINGEN	200 D	E 200 CDI	VERSCHIL
Lengte	4.725 mm	4.868 mm	143 mm
Breedte	1.786 mm	1.854 mm	68 mm
Hoogte	1.438 mm	1.470 mm	32 mm
Wielbasis	2.795 mm	2.874 mm	79 mm
Spoorbreedte v/a	1.488/1.446 mm	1.600/1.619 mm	112/173 mm
Randenmaat	175/80/14	245/45/17	
		(Continental Sport Contact 3)	
Brandstoftankinhoud	65 liter	59 liter	6 liter
Ladruimte	500 liter	540 liter	40 liter
Totaal gewicht	1.375 kg	1.620 kg	245 kg
Max. vermogen	520 kg	635 kg	115 kg
Totaal gewicht (geremd)	1.420 kg	1.900 kg	480 kg



De bekende multifunctionele combischakelaar die Mercedes nog altijd toepast.



De verbandtrommel zit weggewerkt onder deze klep in de hoedenplank.

UITRUSTING/OPTIES	200 D	E 200
		AVANTGARDE
Knieairbag best./pass.	-	S/-
Airbags hoofd voor/achter	-	S/S
Airbags opzij voor/achter	-	S/€ 541
Airco/automatisch	0/-	S/S
Audio/cd	0/-	S/S
Cruisecontrol	0	S
Zijruiten elektrisch v/a	0/0	S/S
Aut. dimmende binnenspiegel	-	S
Boordcomputer	-	S
Hoogte-/diepteverst. stuur	-	S/S
Hoogteverst. stoel best./pass.	S/-	S/S
Leren bekleding	0	€ 2.687
Metallic lak	0	€ 1.352
Automaat	€ 1.455	€ 3.640
		(5-traps)
Parkeersensoren v/a	-	€ 1.145
Lichtmetalen wielen	0	S, 17"
Regen-/lichtsensor	-	S/S
Navigatiesysteem	-	€ 2.003
Stab.systeem/traction contr.	-	S/S
Xenonlicht	-	S



Dat scheelt twee keer schakelen ten opzichte van de nieuwe E.

Mercedes-Benz 200 D ■ Mercedes-Benz E 200 CDI



nieuw voor de W123 waren deze
dige portiergrepen.

peers, de richtingaanwijzers en het
otlicht bedient. De jongste E heeft 'm
altijd. De grote klokken zijn zelfs voor
htzienden nog goed afleesbaar.
erwarming en ventilatie met drie
knoppen en gescheiden temperatuur-
eling voor bestuurder en passagier was
ie tijd bijzonder. En kijk eens naar dat
r. Wat een diameter! We gaan rijden.
belevnis op zich. Het dappere dieseltje
t zijn uiterste best om een beetje vaart
e 1.375 kg zware klassieker te krijgen,
het voelt aan alsof er een met beton-
en geladen tandemasser achter hangt.
m je tijd! Zo ongeveer een broodje kaas
r rijden we dan 100 km/h. Een toeren-
ontbreekt, maar afgaande op het
orgeluid schatten we dat het blok iets
r dan 3.000 toeren maakt. We stomen
r naar 120 km/h. Dan is de 200 D echt
meer in zijn element. Tempo jaren
ntig/tachtig luidt het devies. Cassette-
dije van Udo Jürgens, Heino of Marianne



Comfortabel 14-inchrubber van de 80-serie en karakteristieke wioldoppen onder de
200 D, 17-inch lichtmetaal met platte 45-seriebanden voor de nieuwe E. En zelfs dat
is naar hedendaagse norm al bescheiden onder een auto als deze.

Rosenberg in de daarvoor bestemde sleuf
en meezingen maar. Had je destijds meer
haast, dan was er de 72 pk sterke 240 D en
de vijfcilinder 300 D met maar liefst 89 pk
en een top van 155 km/h. Kroonjuweel uit
de W123-collectie op dieselgebied is de
300 TD Turbo. Dat is een stationwagen,
vandaar de T in de typeaanduiding. Zijn
vijfcilinder drieliterdieselmotor is goed voor
125 pk en 250 Nm. Standaard met auto-
maat, topsnelheid: 165 km/h. Toe maar!

Zijn tijd vooruit

Opvallend is de zeer goede overzichtelij-
heid van de carrosserie en het zicht rondom
in de 28 jaar oude W123. Als bestuurder kijk
je uit over de grote motorkap en het einde
daarvan is precies te zien. Daarbij helpt de
ster op de voorplecht natuurlijk ook een
beetje. De beenruimte achterin valt niet
eens tegen, maar stap je daarna in de E,
dan is het verschil in met name zitcomfort
enorm. De bagageruimtes zijn bijna even
groot. De manier waarop het onderstel van
de 200 D oneffenheden verwerkt, is zelfs
naar moderne begrippen indrukwekkend

goed. De vering is soepel en kleine hobbels
worden door de banden weggefilterd.
Geen plat, breed rubber, maar heerlijke en
vergevingsgezinde 80-seriebanden. Minder
stuurprecisie, dat klopt, maar op een rechte
weg o zo comfortabel. En rechte wegen,
daar hebben we er nogal wat van in ons
landje. Eigenlijk kan het oude beestje nog
heel goed meekomen anno 2009. Je zou
alleen een sterkere, stillere motor wensen
en een beetje meer luxe. Waarmee maar
gezegd is dat deze auto zijn tijd redelijk ver-
vooruit was ten tijde van zijn introductie, in
1976. De nieuwe E is een rijdend toonbeeld
van de top op automobielgebied. De bouw-
kwaliteit, de afwerking van het interieur, de
rijeigenschappen, het comfort; veel beter is
het niet te vinden in dit segment en daar-
mee lijkt de firma uit Stuttgart datgene te
doen waarmee ze met auto's als de W123
naam en faam maakte: het bouwen van
topklasse-auto's. ■

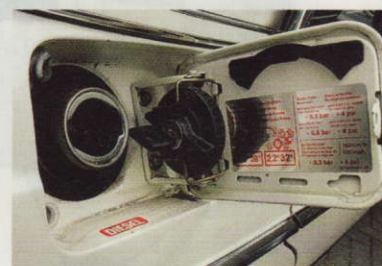


Verbruik fabrieksopgave

200 D	8,9 l/100 km (l:11,2)
E 200 CDI	6,2 l/100 km (l:16,1)



Ondanks het hogere gewicht
en de sterkere motor is de
nieuwe 200 diesel een stuk
zuiniger dan zijn voorvader. En ook
op het vlak van uitstoot scoort de
jongste versie fraaie cijfers. Leuk
hoor, zo'n oude diesel, maar voor
dagelijks gebruik geen optie.



Handig: een klem om de tankdop in te
hangen tijdens het vullen ...



... ook nu nog. Voor € 159 krijg je in plaats
van de 56-litertank een tje van 80 liter.

PRESTATIES*

Acceleratie: 0-100 km/h

200 D	27,4** s
200 CDI	9,7 (10,7**) s

Topsnelheid**

200 D	135 km/h
200 CDI	210 km/h

Meetcondities: Temperatuur: 15 °C /
Weer: zonnig / Asfalt: droog

Geluid: 100 km/h

200 D	72,5 dB
E 200 CDI	64,8 dB

Geluid: 120 km/h

200 D	75,2 dB
E 200 CDI	66,3 dB

CONCURRENTEN



Audi A6 2.0 Diesel, 1986,
af ca. € 4.950



Audi A6 2.0 TDIe,
vanaf € 45.145

TECHNISCHE GEGEVENS	200 D	E 200 CDI
Motor	4-cil. in lijn	4-cil. in lijn
	1 bovenl. nokkenas	2 bovenl. nokkenassen
	2 kl./cil.	4 kl./cil.
Cilinderinhoud	1.988 cc	2.143 cc
Boring x slag	87,0 x 83,6 mm	83,0 x 89,0 mm
Compressieverh.	21,0:1	16,2:1
Brandstofsysteem	indirecte inspuiting	commonrail
Max. vermogen	44 kW/60 pk	100 kW/136 pk
	bij 4.400 tpm	2.800 bij tpm
Max. koppel	113 Nm	360 Nm
	bij 2.400 tpm	bij 1.600 tpm
Uitstoot CO₂	236 g/km	139 g/km
Aandrijving	achterwielen	achterwielen
Aantal versnellingen	4	6
Ophanging vóór	McPherson, stab.	dubb. draagarmen, stab.
Ophanging achter	onafh.	multilink, stab
Remmen vóór/achter	schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Actieradius	728 km	950 km
KOSTEN*		
Prijs	€ 8.950	€ 51.392
Bijkomende kosten	-	€ 1.110
Houderschapsbel. 3 mnd.	n.v.t.	€ 380 - € 397
Energie label	-	A
Garantie	6 maanden	2 jaar/onbeperkt
	-	levenslang carrosserie
Onderhoudsinterval	10.000 km	20.000 km
Importeur	Mercedes-Benz Nederland, Utrecht 030-2471911	Mercedes-Benz Nederland, Utrecht 030-2471911
Internet	www.gerardkramerclassiekers.nl	www.mercedes.nl