



vdh Archiv

Mercedes-Benz 350 SL

# Doppeldecker

Das, was mit dem Mode-  
wort „Image“ gemeint ist,  
hat rätselhafte Hintergründe,  
aber handfeste Auswirkungen:  
Opel gelingt es trotz aller An-  
strengungen nicht, eine nen-  
nenswerte Zahl von Merce-  
desfahrern zur Abkehr vom  
Stern zu bewegen, wäh-  
rend das BMW-Image sich ne-  
ben dem Mercedes-Image be-  
haupten kann, obwohl die  
bayerische Firma lange Zeit  
nur ein Image hatte und sonst  
nichts. Ein rechtes Image  
überdauert mühelos Jahrzehnte,  
und nicht einmal sein Besit-  
zer selbst kann ihm weh tun.  
Auch mit dem SL-Image von  
Mercedes hat es eine beson-  
dere Bewandnis: Nachdem  
Mercedes zum ersten und ein-  
zigen Mal nach dem Krieg mit  
den Typen 300 SL und SLR

echte Sportwagen gebaut hat-  
te, veranlaßte der damals für  
das Untertürkheimer Haus tä-  
tige amerikanische Auto-Im-  
porteur Maxie Hoffmann die  
Schwaben, die Buchstaben SL  
auf ein ziemlich improvisiertes

## Vorzüge

- Leiser, drehfreudiger V8-Motor
- Sehr guter Fahrkomfort
- Gute Fahrsicherheit
- Wandlungsfähige Karosserie  
mit Hardtop und leicht bedien-  
barem Roadsterverdeck

## Nachteile

- Fahrleistungen für Sport-  
wagenverhältnisse nur  
durchschnittlich
- Starkes Untersteuern im  
Grenzbereich, beim Gasweg-  
nehmen Übersteuertendenz
- Sichtverhältnisse nicht optimal

sportliches Gefährt zu schrei-  
ben, den 190 SL. Dieser  
für Mercedes-Verhältnisse  
schlechte Wagen — er rüttel-  
te fürchterlich, war laut und  
unkomfortabel — führte ein  
Eigenleben: Er verkaufte sich  
so gut, daß man nicht umhin  
konnte, ihn immer weiterzu-  
bauen. Er erfüllte ein Bedürf-  
nis, wie man auch daran ab-  
lesen kann, daß das Mädchen  
Rosemarie sich mit ihm foto-  
grafieren ließ: Ein SL macht  
arriviert.

Der stolze Preis des heutigen  
350 SL sorgt dafür, daß eine  
gewisse Exklusivität gewahrt  
bleibt: Ganz arm darf man  
nicht sein, um dieses Auto in  
die Garage stellen zu können.  
Andererseits sind die runden  
30 000 Mark noch nicht zuviel;  
die im Frühjahr angelaufene





# Resultate

## Mercedes-Benz 350 SL

**auto  
motor  
-sport** **Test**

## Mercedes-Benz 350 SL

### Karosserie

Zweisitzige Karosserie mit stabilem abnehmbarem Hardtop und zusätzlichem, leicht bedienbarem Roadsterverdeck. Not Sitzraum hinter den Sitzen als Gepäckablage verwendbar, auf Wunsch Kindersitze lieferbar. Großer Heck-Kofferraum. Einstieg und Sitze bequem, Sichtverhältnisse durch Motorhaube, niedrige Frontscheibe und Heckscheibenpfosten eingeengt.

### Ausstattung

Qualitativ hochwertige, funktionsgerechte Ausstattung, serienmäßig verstellbarer Außenspiegel, gute Scheibenwischer, auf Wunsch integrierte Automatikgurte mit Einhandbedienung.

### Bedienung

Übersichtliche Instrumente, leichte Bedienbarkeit durch gut angeordnete Schalter und Hebel.

### Kraftübertragung

Viergang-Schaltgetriebe mit etwas harter Schalthebelführung, aber ausreichend leicht schaltbar. Auf Wunsch Viergang-Automatik mit manueller Schaltmöglichkeit in den drei oberen Gängen. Ausreichend weite Gangbereiche.

### Motor

Leise laufender V8-Motor mit hohem Drehvermögen, zugelassene Höchstzahl 6500 U/min. Weicher und elastischer Lauf in allen Drehzahlbereichen, ausreichendes, durch relativ hohes Wagen-gewicht beeinträchtigtes Durchzugsvermögen im mittleren und unteren Drehzahlbereich.

### Fahrleistungen

Gute, wenn auch für Sportwagenverhältnisse nur durchschnittliche Fahrleistungen, mit Automatik spürbar schlechter als mit Schaltgetriebe. Hohe Dauergeschwindigkeiten möglich.

### Verbrauch

Durch hohes Gewicht bedingte, nicht sehr niedrige Verbrauchswerte zwischen 15 und 20 Liter/100 km, mit Automatik 16 bis 23 Liter/100 km.

### Fahreigenschaften

Gute Richtungsstabilität in allen Geschwindigkeitsbereichen, in Kurven hohe Querbeschleunigung möglich, jedoch ausgeprägtes Untersteuern, Übersteuertendenz beim Gaswegnehmen.

### Fahrkomfort

Komfortable, sehr gut abgestimmte Federung mit gutem Schluckvermögen bei niedrigen und hohen Geschwindigkeiten. Leises Motorgeräusch, wenig Windgeräusche mit Hardtop, stärkere Windgeräusche mit Roadsterverdeck, auf schlechter Fahrbahn auch Karosserierütteln bei abgenommenem Hardtop.

### Lenkung

Sehr gute Servolenkung mit leichtem und exaktem, jedoch nicht nervösem Ansprechen und kleinem Wendekreis.

### Bremsen

Gut dosierbare, geringen Kraftaufwand erfordernde Bremsen mit guter, auch bei hoher Beanspruchung nicht nachlassender und gleichmäßiger Wirkung.

kleine Serie reicht zur Zeit nicht aus, um die Nachfrage zu befriedigen.

### Karosserie:

#### Zwei Dächer

Dieser Verkaufserfolg wäre wohl kaum möglich, wenn der SL nicht ganz bestimmte praktische Vorzüge hätte. Schon der erste, nur halb so teure 190 SL hatte neben seinen ausgeprägten Nachteilen eine gute Seite: Er war unempfindlich und dauerhaft. Da seine Technik auf biederer Serienteilen basierte, machten Unterhalt und Reparaturen nur wenig Schwierigkeiten.

Beim Nachfolgetyp, dem 230 SL (später 250 und 280 SL), kamen ein wesentlich besserer Fahrkomfort und eine nahezu perfekte Karosserie hinzu. An diesem Auto hatte Mercedes das Nebeneinander von Hardtop und Roadster zur Vollkommenheit entwickelt: Man konnte bei freundlicher Witterung das feste Dach zu Hause lassen und hatte jederzeit das leicht bedienbare Klappverdeck zur Verfügung. Nicht ganz so befriedigend waren die Fahreigenschaften: Mit seiner Pendelachse und dem kurzen Radstand verhielt sich der Wagen beim Bremsen gern unruhig und war auch beim schnellen Kurvenfahren nicht gerade unproblematisch. Die Fahrleistungen waren mit dem Sechszylindermotor befriedigend, wenn auch nicht überwältigend.

Beim jetzigen 350 SL wurden durch die Schräglenker-Hinterachse der „kleinen“ Limousinen und den 3,5 Liter V8-Motor neue Verbesserungsmöglichkeiten ausgeschöpft, wobei besonders der Motor den Preis in die Höhe trieb. Beibehalten wurde der kurze Radstand, die kleine Verlängerung von 2,40 auf 2,46 m (Außenlänge von 4,29 m auf 4,37 m)

ändert trotz leicht vergrößertem Notsitzraum nichts daran, daß der SL ein reiner Zweisitzer geblieben ist.

Stellt man den 350 SL neben seinen Vorgängertyp, dann drängt sich die Überlegung auf, daß von einem Fortschritt der Karosserie-Stilistik in diesem Fall nicht die Rede sein kann. Den 350 SL kann man wohl kaum als schöner bezeichnen als den ruhiger und klarer gestalteten 280 SL. Höchstens kann es sein, daß diesem oder jenem Betrachter der neue Typ besser gefällt, denn Form ist immer auch Geschmackssache. Die meisten, die man danach fragt, sind allerdings der gegenteiligen Meinung: Ihnen gefällt der alte Typ besser.

Vielleicht liegt es daran, daß man dem 350 SL eine Keilform verpassen wollte, diese Absicht aber nicht konsequent verwirklichen konnte. So entstand ein Zwitterding zwischen Keilform und normaler Ponton-Stufenheckform. Als Objekt für die Keilform eignet sich der 350 SL schon deswegen nicht, weil der zwischen den Vorderrädern eingebaute Motor viel Bauhöhe beansprucht, also eine flach nach vorn heruntergezogene Haube nicht zuläßt. So ist es kein Wunder, daß die stark gewölbte Haube auch von innen stört. Da die Gürtellinie sehr hoch liegt und nach hinten noch ansteigt, ergeben sich ziemlich kleine Fenster mit Sichtverhältnissen, die man höchstens als genügend bezeichnen kann. Der Innenraum wirkt enger und dunkler, als man es von modernen Sportwagen gewöhnt ist. Der Notsitzraum, für den auf Wunsch Kindersitze geliefert werden, eignet sich auch als Gepäckablage. Da außerdem noch ein großer Heck-Kofferraum vorhanden ist, zeichnet sich der 350 SL durch eine beachtliche Transport-Kapazität aus und dürfte in diesem Punkt den meisten zweisitzigen Sportwagen überlegen sein. Auch das gehört zur Konzeption: Wer mit diesem Auto verreisen will, kann großzügig packen.

Zwischen Innen- und Kofferraum werden noch einige Zentimeter vom Klappverdeck in Anspruch genommen, das unter einer Abdeckplatte bereit-

# Technische Daten und Meßwerte

## Mercedes-Benz 350 SL

### MOTOR

Achtzylinder Viertakt V-Motor, Bohrung x Hub 92 x 65,8 mm, Hubraum 3499 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,5:1, Leistung 200 PS bei 5800 U/min, spezifische Leistung 57,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 29,2 mkg bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5800 U/min) 12,7 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 2900 U/min) 6,3 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 14,3 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor 7,5 Liter, elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung (Bosch), 90 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,96 (13,70), II. 2,34 (8,09), III. 1,43 (4,95), IV. 1,0 (3,46), R. 3,72 (12,87), Achsantrieb 3,46, Ölinhalt Getriebe 1,8 Liter, Differential 1,4 Liter. Auf Wunsch automatisches Getriebe.

### FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung mit Servounterstützung, hydraulische Fußbremse, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 1/2 J x 14, Gürtelreifen Michelin X 205/70 VR 14, Abrollumfang 1990 mm.

### ABMESSUNGEN

Radstand 2460 mm, Spur 1452/1440 mm, Außenmaße 4370 x 1790 x 1290 mm (Roadster und Coupé), Innenbreite vorn 1400 mm, Innenhöhe vorn über Sitzhinterkante gemessen 915 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, Wendekreis links 10,1 m, rechts 10,6 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

### GEWICHTE

Coupé mit Schaltgetriebe: Eigengewicht vollgetankt 1590 kg (davon Vorderachse 830 kg, Hinterachse 740 kg, Gewichtsverteilung 53,5:46,5), zulässiges Gesamtgewicht 1795 kg, Zuladung 205 kg, Personenindexzahl 2,4, Leistungsgewicht vollgetankt 8,0 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 8,8 kg/PS. Coupé mit automatischem Getriebe: Eigengewicht vollgetankt 1625 kg (davon Vorderachse 865 kg, Hinterachse 760 kg, Gewichtsverteilung 53,2:46,8), zulässiges Gesamtgewicht 1795 kg, Zuladung 170 kg, Personenindexzahl 2,0, Leistungsgewicht vollgetankt 8,1 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 9,0 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . . . 215,6 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

|                                    |        |
|------------------------------------|--------|
| 0 bis 40 km/h . . . . .            | 2,3 s  |
| 0 bis 60 km/h . . . . .            | 3,7 s  |
| 0 bis 80 km/h . . . . .            | 5,7 s  |
| 0 bis 100 km/h . . . . .           | 8,4 s  |
| 0 bis 120 km/h . . . . .           | 11,9 s |
| 0 bis 140 km/h . . . . .           | 16,1 s |
| 0 bis 160 km/h . . . . .           | 21,5 s |
| 0 bis 180 km/h . . . . .           | 29,9 s |
| 1 km mit stehendem Start . . . . . | 29,2 s |

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| 40 bis 60 km/h . . . . .  | 5,4 s  |
| 40 bis 80 km/h . . . . .  | 10,1 s |
| 40 bis 100 km/h . . . . . | 15,1 s |
| 40 bis 120 km/h . . . . . | 20,6 s |
| 40 bis 140 km/h . . . . . | 26,1 s |
| 40 bis 160 km/h . . . . . | 32,3 s |
| 40 bis 180 km/h . . . . . | 40,4 s |
| 1 km ab 40 km/h . . . . . | 34,1 s |

Geschwindigkeitsbereiche

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| I. Gang . . . . .   | bis 57 km/h      |
| II. Gang . . . . .  | 11 bis 96 km/h   |
| III. Gang . . . . . | 19 bis 149 km/h  |
| IV. Gang . . . . .  | 33 bis 228 km/h* |

\* theoretischer Wert

Tachometerabweichung

| Anzeige       | effektiv km/h |
|---------------|---------------|
| 40 . . . . .  | 40            |
| 60 . . . . .  | 59            |
| 80 . . . . .  | 77            |
| 100 . . . . . | 95            |
| 120 . . . . . | 113           |
| 140 . . . . . | 132           |
| 160 . . . . . | 150           |
| 180 . . . . . | 169           |
| 200 . . . . . | 189           |

Kilometerzählerabweichung +1,5%

### INNENGERÄUSCH

|                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| Leerlauf im Stand . . . . . | 51 Phon (dBA) |
| Bei 50 km/h . . . . .       | 65 Phon (dBA) |
| Bei 80 km/h . . . . .       | 69 Phon (dBA) |
| Bei 100 km/h . . . . .      | 73 Phon (dBA) |
| Bei 120 km/h . . . . .      | 73 Phon (dBA) |
| Bei 140 km/h . . . . .      | 77 Phon (dBA) |
| Bei 160 km/h . . . . .      | 79 Phon (dBA) |
| Bei 180 km/h . . . . .      | 81 Phon (dBA) |
| Bei 200 km/h . . . . .      | 84 Phon (dBA) |

### VERBRAUCH

Superbenzin

|                                |                    |
|--------------------------------|--------------------|
| Autobahn Schnitt ca. 130 km/h  | 17,7 L/100 km      |
| Autobahn Schnitt ca. 155 km/h  | 20,6 L/100 km      |
| Landstr. Schnitt ca. 75 km/h   | 16,3 L/100 km      |
| Landstr. Schnitt ca. 95 km/h   | 18,5 L/100 km      |
| Kurzstrecke . . . . .          | 17,0—20,0 L/100 km |
| Testverbrauch (Schaltgetriebe) | 17,1 L/100 km      |
| Testverbrauch (Automatik)      | 18,2 L/100 km      |

### WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel . . . alle 10 000 km

### PREISE

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| Roadster zweitürig . . . . . | DM 29 970.— |
| Aufpreis Hardtop . . . . .   | DM 1 460.—  |
| Aufpreis Automatik . . . . . | DM 1 543.—  |

Schweiz:

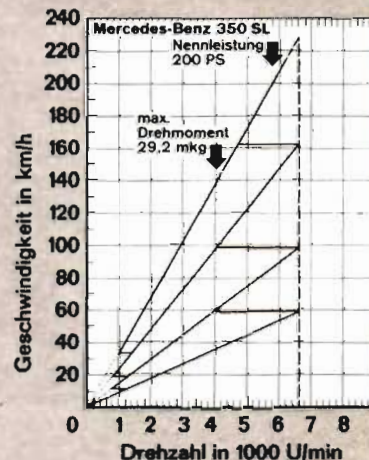
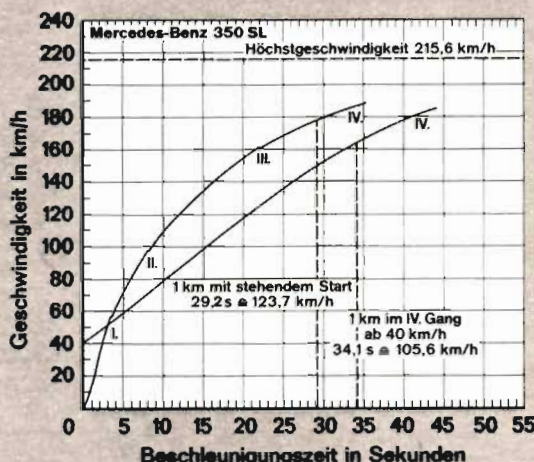
|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| Roadster zweitürig . . . . . | sfr 40 500.— |
| Aufpreis Hardtop . . . . .   | sfr 1 900.—  |
| Aufpreis Automatik . . . . . | sfr 1 600.—  |

Österreich:

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| Roadster zweitürig . . . . . | öS 268 000.— |
| Aufpreis Hardtop . . . . .   | öS 11 000.—  |
| Aufpreis Automatik . . . . . | öS 11 200.—  |

Hersteller:

Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim.





**auto  
motor  
-sport** Test

## Mercedes-Benz 350 SL

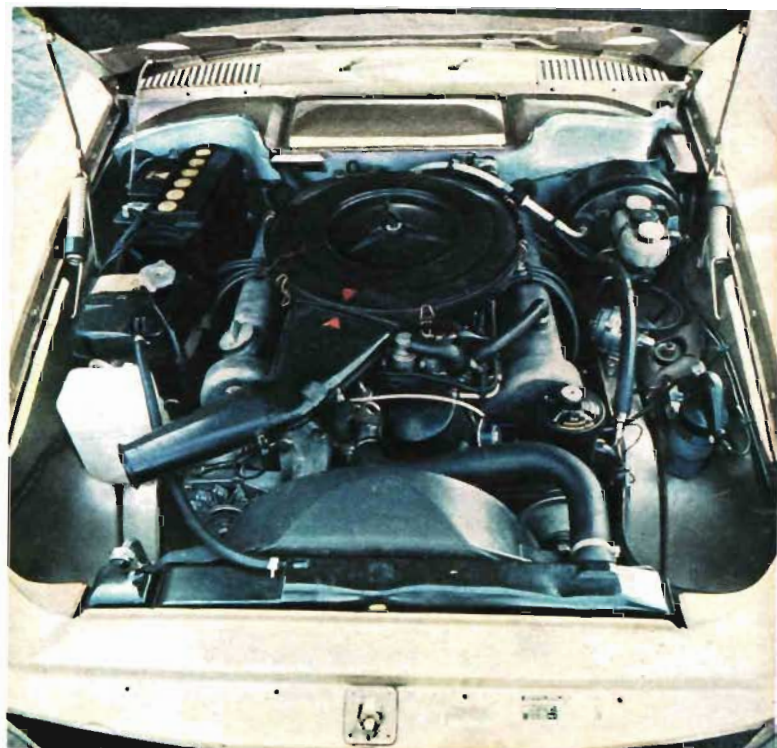
liegt. Die Verdeckmechanik ist ein Paradenstück schwäbischen Karosseriebaues: Die gleichen Verriegelungen, mit denen das Hardtop befestigt ist, dienen zum Spannen des Klappverdecks. Die Sache ist so gedacht, daß man das gewichtige Hardtop nicht allzuoft ab- und wieder aufmontiert, denn man braucht dazu zwei Personen und muß aufpassen, daß man den Lack nicht verkratzt. Das Klappverdeck dagegen läßt sich mühelos in wenigen Sekunden öffnen und schließen. Man muß sich allerdings damit abfinden, daß das Klappverdeck wesentlich mehr Windgeräusche verursacht und daß die Karosserie auf schlechter Straße rüttelt. Offenbar trägt das schwere Dach mit seinen soliden Verankerungen zur Versteifung des Aufbaues bei, während der offene Wagen weniger verwindungsfest ist — trotz Verstärkungen im Wagenboden, die das Gewicht des äußerlich kleinen Autos auf über anderthalb Tonnen steigerten.

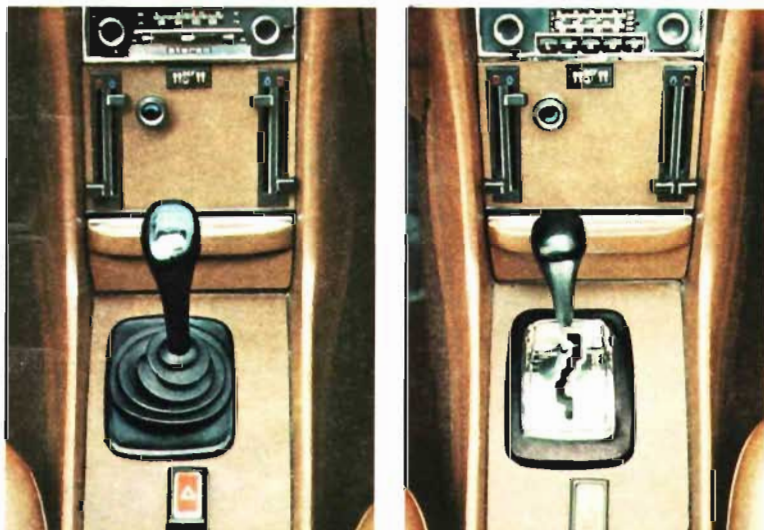
Musterhafte Verarbeitungsqualität offeriert die gesamte Innenausstattung, ebenso lobenswert sind die vernünftig angeordneten und gut ablesbaren Instrumente. Heizung und Lüftung — mit dem besonderen Gag der zugfreien Luftzuführung durch die Türpolster — zeichnen sich durch hohe Kapazität aus, allerdings blasen die kreisförmigen Austrittsöffnungen im Armaturenbrett ihre Luft allzu kräftig gegen die Köpfe von Fahrer und Beifahrer, während mit der Belüftung der mittleren und unteren Regionen weniger Staat zu machen ist. Klimaanlage waren in die Testwagen nicht eingebaut, so daß über die Kühlwirkung nichts gesagt werden kann. Erwähnung verdienen die auf Wunsch lieferbaren Automatikgurte, deren Mechanik unsichtbar in die Karosserie eingebaut ist. Sie geben — mit erträglichem Federdruck — gute Bewegungsfreiheit und können (im Gegensatz zu früheren Ausführungen) auch durch ruckartige Bewegungen nicht arretiert werden. Auf starkes Bremsen und auch auf schnelles Kurvenfahren dagegen spricht die Arretierung sofort an. Da die Gurte mit einer Hand durch bloßes Einstecken angelegt werden können und eine Anpassung an Größe und Sitzstellung nicht nötig ist, bieten sie einen optimalen Bedienungskomfort. Eine erfreuliche Beigabe ist der von innen ein-



*Schalthebel oder Wählhebel: die Automatik bringt zusätzlichen Komfort, kostet aber Beschleunigungssekunden. Darunter: der 350 SL ist ein reiner Zweisitzer, hinter den Sitzen bleibt nur ein kleiner Notsitz- und Ablageraum.*

FOTOS: WEITMANN





stellbare Außenspiegel. Was die Unfallsicherheit angeht, verweist Daimler-Benz auf die besonders hohe Stabilität der vorderen Dachpfosten. Wie weit man den 350 SL als überschlagsicher bezeichnen kann, muß dennoch dahingestellt bleiben — Sturzbügel-Cabriolets haben in diesem Punkt zweifellos größere Reserven. Dafür bietet das kompromißlose Cabriolet mehr Vergnügen beim offenen Fahren — alle Glücksgüter dieser Erde gleichzeitig hat nicht einmal Daimler-Benz zu verkaufen.

### Motor: Dreht gern

Daß in den neuen SL nicht mehr der 2,8 Liter Sechszylinder, sondern der 3,5 Liter V8 eingebaut wurde, geschah nicht nur des Hubraum- und Zylinderprestiges wegen. Es war auch nötig, um bei dem gestiegenen Karosseriegewicht die Fahrleistungsansprüche zu erfüllen, die heute an sportliche Wagen gestellt werden. Um in der Beschleunigung Optimalwerte unter 9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in der Höchstgeschwindigkeit mehr als 200 km/h sicher zu erreichen, waren 200 PS nötig. Es gelingt damit allerdings nicht, die Fahrleistungen des 300 SEL 6,3 zu erreichen, der nach wie vor der schnellste Mercedes bleibt. Obwohl die Beschleunigungswerte sich durchaus sehen las-

sen können, hat man im 350 SL nicht das Gefühl, einen besonders schnellen Wagen zu fahren. Das liegt einmal am hohen Gewicht: Beim Beschleunigen im mittleren Drehzahlbereich tritt der Motor nicht überaus kräftig an, sondern vermag das Auto nur allmählich in schnellere Gangart zu versetzen. Zum anderen hat es auch subjektive Gründe: Der Motor läuft sehr leise, so daß man von seiner Tätigkeit erst dann etwas bemerkt, wenn man höhere Drehzahlen in Anspruch nimmt. Dazu fühlt man sich bei dem gepflegten Gesamtcharakter des Wagens nicht sehr animiert, stellt dann allerdings mit Respekt fest, daß der V8 ein äußerst sportliches Drehverhalten sein eigen nennt. Die offiziellen 6600 U/min sind noch nicht alles, was er kann — bei den Beschleunigungsmessungen ergaben sich die besten Werte, wenn man bis 6700 U/min ging. Zivile Achtzylinder, die so gern drehen, sind nicht gerade dicht gesät. Man darf auf den in Aussicht stehenden 4,5 Liter gespannt sein, von dem ein Plus an Durchzugsvermögen im unteren und mittleren Drehzahlbereich zu erwarten ist. Das Ausnutzen der Drehzahlen kann mit dem Schaltgetriebe besser praktiziert werden als mit der Automatik. Zwar läßt die Automatik, ausgenommen den I. Gang, ebenfalls das Ausfahren und Schalten der Gänge zu. Da man es aber

# Mercedes-Benz 350 SL

bequemer haben kann, macht man sich diese Mühe selten. Die Schaltpunkte in Stellung 4, also beim automatischen Durchschalten der Gänge, liegen im I. und II. Gang unter 5000 U/min, womit für weiche Schaltvorgänge, jedoch nicht für optimales Beschleunigen gesorgt ist: Von 0 auf 100 km/h betrug die Differenz zwischen manuellem und automatischem Schalten 1,5 Sekunden. Mit dem normalen Schaltgetriebe beschleunigte der 350 SL nochmals um eine Sekunde schneller. In der Spitze war der Unterschied überraschend gering: Die Automatik-Version lief ca. 212 km/h, der Schaltgetriebe-Wagen ca. 215 km/h. Der Verbrauch war, gemessen an der Wagengröße, nicht überaus bescheiden: 15 bis 20 Liter/100 km mit Schaltgetriebe, 16,5 bis 23 Liter mit Automatik. Hier macht sich das relativ hohe Gewicht bemerkbar.

## Fahren: Kein Geschwindigkeitskult

Schon in dem Prospekt, der SL-Anwärtern ausgehändigt wird, versucht Daimler-Benz sportlichen Ehrgeiz in geordnete Bahnen zu lenken: „Was soll eigentlich der Geschwindigkeitskult?“, heißt es dort. „Seit der genialen Erfindung der Rallyestreifen und des Sportwagenlooks für Familienautos gibt es die Sportlichkeit als Mode. Hier die Mercedes-Benz Definition von Sportlich-

keit: zügiges, beherrschtes Fahren und kompromißlose Fairness. Alles andere ist unvernünftig und — genau betrachtet — unmännlich.“ Tatsächlich wird der Fahrer eines 350 SL kaum in Versuchung gebracht, sich übertrieben sportlich aufzuführen. Denn der SL ist nicht nur ein leises, sondern auch ein weich gefedertes und komfortables Auto. Er ähnelt in seinem Fahrcharakter sehr den Mercedes-Limousinen: Man kommt schnell vorwärts, ohne sich anzustrengen oder die Nerven zu strapazieren. Wer an ausgeprägt sportliche Autos gewöhnt ist, vermisst den direkten Kontakt mit dem Fahrzeug und der Straße, beim schnellen Kurvenfahren kommt man sich vor, als mure man dem Wagen zuviel zu. So hält man gefühlsmäßig einigen Abstand von der Grenze. Es ist auch nicht

die Schräglenkerachse in Verbindung mit kurzem Radstand und langen Federwegen das Ideal des neutralen Kurvenverhaltens nicht so gut verwirklichen kann wie bei härter gefederten und längeren Autos.

Keinerlei Probleme gibt es beim Geradeausfahren, wo der SL auch bei höchsten Geschwindigkeiten richtungsstabil und unproblematisch bleibt. Als schnelles Autobahnauto ist er kaum zu übertreffen, denn er bietet, was viele Sportwagen nicht haben: Laufruhe und Federungskomfort. Das Schluckvermögen der Federung ist in allen Geschwindigkeitsbereichen hervorragend, auch schon beim langsamen Fahren auf Stadtstraßen. Das Problem, den Boulevardkomfort und den Schnelfahrkomfort ohne Veränderungen an Reifendruck und Stoßdämp-

volenkung, der inzwischen das etwas nervöse Ansprechen auf kleine Ausschläge in der Mittellage abgewöhnt wurde. Da auch die Bremsen allen Ansprüchen des Fahrens im Straßenverkehr gewachsen sind — Herunterbremsen aus hohem Autobahntempo und forcierte Paßabwärtsfahrten eingeschlossen — ergibt sich eine Beherrschbarkeit und Fahr sicherheit von hohem Niveau.

Im Gegensatz zu seinen Vorgängern wird der 350 SL nicht allein bleiben: Zu der zweisitzigen Hardtop-Roadster-Ausführung kommt noch eine längere viersitzige Version, die wahrscheinlich nur als Coupé gebaut wird. Damit schaltet sich Daimler-Benz ziemlich spät in den Markt der sportlichen Viersitzercoupés ein, der von den unterdessen antiquierten, limousinenähnlichen SE-Coupés nicht erreicht wer-

| ZUM VERGLEICH              | Mercedes 350 SL |           |                      | Citroen SM | BMW 3.0 CS |
|----------------------------|-----------------|-----------|----------------------|------------|------------|
|                            | Schaltgetriebe  | Automatik | Automatik geschaltet |            |            |
| Hubraum ccm                | 3499            | 3499      | 3499                 | 2675       | 2985       |
| Leistung PS/U/min          | 200/5800        | 200/5800  | 200/5800             | 170/5500   | 180/6000   |
| Preis DM                   | 29 970.—        | 31 413.—  | 31 413.—             | 31 620.—   | 27 840.—   |
| Beschleunigung in Sekunden |                 |           |                      |            |            |
| 0 bis 60 km/h              | 3,7             | 5,0       | 4,6                  | 4,7        | 4,0        |
| 0 bis 80 km/h              | 5,7             | 7,7       | 6,8                  | 7,1        | 5,9        |
| 0 bis 100 km/h             | 8,4             | 11,0      | 9,5                  | 10,4       | 8,5        |
| 0 bis 120 km/h             | 11,9            | 14,7      | 13,1                 | 14,2       | 12,1       |
| 0 bis 140 km/h             | 16,1            | 19,1      | 17,5                 | 19,1       | 16,6       |
| 0 bis 160 km/h             | 21,5            | 26,0      | 23,6                 | 25,4       | 22,9       |
| 0 bis 180 km/h             | 29,9            | 35,0      | 33,2                 | 34,5       | 32,0       |
| 1 km mit stehendem Start   | 29,2            | 31,5      | 30,5                 | 30,8       | 29,5       |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 215,6           | 211,8     | 211,8                | 220,8      | 213,0      |

sehr angenehm, den SL im Kurvengrenzbereich zu fahren, denn er untersteuert zunächst ziemlich ausgeprägt, kann aber dann plötzlich mit dem Heck herumkommen, besonders beim Gaswegnehmen in der Kurve. Es zeigt sich hier, daß

fern unter einen Hut zu bringen, wurde hier mit souveränem Abstimmungskönnen gelöst. Auf diesem Gebiet kann den Untertürkheimern wohl kaum einer etwas vormachen. Ebenso perfekt sind die Lenkeigenschaften mit der DB-Ser-

den konnte. Der Zweisitzer mit seinen perfekten Verwandlungsmöglichkeiten dagegen ist nahezu konkurrenzlos — er wird seine Sonderstellung auch weiterhin unangefochten behaupten können.

Reinhard Seiffert

