

auto motor und sport

Belgien bfr 28.50, Dänemark dkr 4.70, Finnland Fmk 2.70, Frankreich FF 1.40, Griechenland Dr. 22. —, Großbritannien £ — 25, Israel I \$ 2.20, Island Ikr 55. —, Italien Lit. 400, Jugoslawien Din 11. —, Kanada can. \$ — 75, Luxemburg lfr. 27. —, Niederlande hfl 2. —, Norwegen nkr. 4.50, (inkl. moms.) Österreich ö. S 15. —, Portugal Esc 22.50, Spanien Ptas 45. —, Südafrika R — 60, Schweden skr 3.50, (inkl. moms.) Schweiz sfr 2.20, Türkei TL 11. —, USA US\$ — 50.
Printed in Germany.

E1418D

Heft 10 13. Mai 1972

DM 1.80

Test Mercedes-Benz 350 SLC

Großer
Vergleich
Ford
Consul
Opel
Rekord

Wie man sein
Auto am besten
verkauft

Neuer Mercedes:
Erster Fahrbericht
vom 280 E



auto
motor
-sport **Test**

Mercedes-Benz 350 SLC

Sicherheits- Schloß



In allen Details über ein Auto zu berichten, das 36 000 Mark kostet – das könnte man für überflüssig halten. Denn wer kauft so ein Luxusauto schon? Ein paar Leute, die nicht wissen, wohin mit dem Geld, die sich in St. Tropez oder auf der Düsseldorfer Kö mit diesem Auto sehen und bewundern lassen wollen?

Das ist ein konsequent aussehender Standpunkt, wenn man im Auto ausschließlich das Kaufobjekt und das Statussymbol sieht. Aber auch ein fragwürdiger „Ohnemich“-Standpunkt gegenüber der technischen Entwicklung. Ebenso könnte man es ablehnen, sich über die Eigenschaften eines technisch interessanten preisgünstigen Autos, etwa des Citroen GS, zu informieren, nur weil man in der Lage ist, sich ein teureres Auto zu kaufen. Hier sind zwei Dinge auseinanderzuhalten: Einmal die persönliche Kaufabsicht, und zweitens die Information über das, was in der Automobiltechnik vor sich geht.

Bei den Vorgängen in der Automobiltechnik mischt Daimler-Benz intensiv mit. Mit teuren Autos – das stimmt, denn manches Gute läßt sich nicht billig machen. Aber es besteht ein Unterschied zwischen einem teuren Auto und einem teuren Pelzmantel: Ein teurer Mantel erfüllt den Zweck des Warmhaltens nicht unbedingt besser als ein billiger, ein teures Auto dagegen kann (nicht muß) den Zweck des Fahrens besser erfüllen. Das Bessermachen hat bei Daimler-Benz unbestreitbar Priorität, und der Preis ist eine Folge davon. Deswegen sind es auch die exklusiven Autos dieser Firma – bis hin zum 600 – wert, daß man sich mit ihnen beschäftigt.

Die SL-Baureihe war allerdings nicht seit jeher exklusiv. Der 190 SL entstand einst aus der Absicht heraus, einen preisgünstigen Sportwagen anzubieten, und das führte zu einigen Zugeständnissen an den Preis, die für Mercedes-Verhältnisse ungewöhnlich waren. Heute ist es damit jedoch vorbei – 350 SL und SLC bestehen aus Top-Aggregaten und sind entsprechend teuer.

Karosserie: Raumgewinn

Als Typ ist der 350 SL ein Novum im Mercedes-Programm. Sportliche Autos mit Stern gab es bisher nur zweisitzig. Das bisherige SE-Coupé stammte von der Limousine ab und war entsprechend ausladend in den Abmessungen. So konnte die Konkurrenz mit 2+2-Coupés vordringen, besonders BMW. Für Mercedes war es ein naheliegender Schritt, dem zweisitzigen SL eine verlängerte Version mit Fondsitzbank zur Seite zu stellen.

Das SL-Konzept des offenen Autos mit aufsetzbarem Hardtop mußte dabei aufgegeben werden. Beim kurzen 350 SL war es gerade noch möglich, ihn mit den notwendigen Verstärkungen des Bodens zu versehen, um genügend Karosseriesteifigkeit zu erreichen. Bei längerem Radstand wäre der Wagen zu schwer geworden. Man wollte aber den Radstand drastisch verlängern, um wirklich genügend Fond-Sitzraum zu erhalten.

gewinn ergab sich durch das Fehlen der Verdeckmechanik.

Was auf diese Weise entstand, ist trotz sportlichem Aussehen schon kein 2+2 mehr, sondern eher ein vollwertiger Vier- bis Fünfsitzer. Die Sitzbreite und der Knie-raum im Fond reichen tatsächlich für drei Personen

Vorzüge

- Leiser, drehfreudiger V8-Motor
- Guter Fahrkomfort
- Gute Fahrsicherheit
- Viersitzige Coupé-Karosserie mit hohem Sicherheitswert

Nachteile

- Fahrleistungen im Verhältnis zur Preisklasse nur durchschnittlich
- Zulässige Zuladung für 4 Personen und Gepäck zu gering.

aus – zwei haben es natürlich bequemer. Auch der Kopfraum ist reichlich – nur an die Einstiegbequemlichkeit darf man bei dem niedrigen Auto keine Limousinen-Ansprüche stellen, und der Kofferraum kann nicht alles aufnehmen, was vier oder gar

freundlich. Ebenso positiv ist die Auswirkung der größeren Länge auf die äußere Wirkung: Der SLC sieht in den Proportionen harmonischer und schlanker aus als der gedrungene SL, die Stilistik wirkt weniger aufdringlich und gewollt. Das schlicht geformte Dach mildert die formalen Ungereimtheiten des Zweisitzers, besonders den Widerspruch zwischen dessen negativer Dachwölbung („Pagodendach“) und der starken positiven Wölbung der Motorhaube.

Während sich die Sindelfinger Karosseriebauer hinsichtlich ihrer stilistischen Intentionen immer wieder Zweifel gefallen lassen müssen, verdienen ihre technischen Leistungen ungeteilten Beifall. Die überlegte Detailgestaltung des 350 SLC bietet eine überzeugende Demonstration gekonnten Automobilbaues. Ganz besonders gilt das für die Synthese von Unfallsicherheit und funktionsgerechter Gestaltung, die hier verwirklicht wurde. Der 350 SLC kann als echtes Sicherheitsauto gelten: Karosseriestruk-

ZUM VERGLEICH		Mercedes-Benz 350 SLC		Alfa Romeo Montreal	BMW 3.0 CSi	Chevrolet Camaro SS* Automatik	Citroen SM
		Automatik	Automatik geschaltet				
Hubraum	ccm	3499	3499	2593	2985	5733	2675
Leistung	PS/U/min	200/5800	200/5800	200/6500	200/5500	225/4300	170/5500
Preis	DM	35 631,-	35 631,-	35 000,-	30 650,-	27 306,-	33 855,-
Beschleunigung in s							
0 bis 60 km/h		5,2	5,0	3,8	3,7	4,5	4,7
0 bis 80 km/h		8,2	7,2	5,5	5,3	6,4	7,1
0 bis 100 km/h		11,8	10,2	7,6	7,3	8,6	10,4
0 bis 120 km/h		15,8	14,1	10,2	10,4	12,0	14,2
0 bis 140 km/h		20,9	19,0	13,5	13,9	16,0	19,1
0 bis 160 km/h		29,0	26,4	18,1	18,0	21,5	25,4
1 km mit stehendem Start		31,8	30,9	27,9	27,7	29,1	30,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	211,8	211,8	223,6	219,8	200,0	220,8
* Seit 1972 mit 5,6 Liter 200 PS-Motor ausgestattet							

ten. So verzichtete man auf die Verwandlungsmöglichkeit und baute ein Coupé mit festem Dach und voll versenk- baren Seitenfenstern. Der Radstand wurde von 2,46 m auf nicht weniger als 2,82 m verlängert – ein beträchtlicher Zuwachs, der dem Auto auf den ersten Blick nicht anzusehen ist. Weiterer Raum-

fünf Personen auf Reisen vielleicht mitnehmen wollen. Der Charakter des Innenraums ist ein völlig anderer als beim 350 SL – während man im Zweisitzer den Eindruck der Enge und Licht- Armut hat, wirkt das Coupé weiträumiger und – dank wesentlich vergrößerter Fenster- fläche – auch hell und

tur, Türschlösser, Armaturen- anlage und Lenkung sind in ihren Sicherheitswirkungen aufgrund exakter Berechnungen und langer Versuchsreihen perfektioniert (die ersten diesbezüglichen Mercedes- Patente sind über 20 Jahre alt). Hinzu kommen (gegen Aufpreis) integrierte Automa- tik-Aufrollgurte für Vorder-



Mercedes-Benz 350 SLC

und Rücksitze: Sie können mit einer Hand bedient werden, verschwinden unbenutzt in der Karosserie und lassen volle Bewegungsfreiheit, weil sie nur beim Auftreten stärkerer Verzögerungen (auch in Querrichtung, also zum Beispiel beim schnellen Kurvenfahren) arretiert werden. Gurte, Nackenstützen, energieverzehrende Innenteile und Karosseriestruktur zusammen ergeben eine Sicherheitsreserve, wie sie kaum ein anderes Auto zu bieten hat.

Im Gegensatz zu mancherlei unrealistischen Projekten geht diese Sicherheit nicht auf Kosten der Übersichtlichkeit und der funktionsgerechten Bedienung: Es wird durch vernünftig angebrachte und sinnvoll gestaltete Bedienungselemente alles getan, um dem Fahrer den Umgang mit dem Auto zu erleichtern. Das Problem, die (nur für den Ausnahmefall vorgesehene) Unfallsicherheit mit leichter und übersichtlicher Bedienbarkeit zu verbinden, wird oft unterschätzt. Daimler-Benz ordnet die Bedienbarkeit völlig zu Recht den Sicherheitsforderungen zu und unterteilt den Komplex Sicherheit in die Gruppen äußere Sicherheit, innere Sicherheit, Konditionssicherheit, Wahrnehmungssicherheit, Bedienungssicherheit und Fahrsicherheit. Erst aus der Verbindung dieser Einzelforderungen kann ein wirklich sicheres Auto entstehen — das wird im Eifer der Unfallsicherheitsforderungen leicht übersehen. Während viele der karosserietechnischen Vorteile des 350 SLC auch bei preisgünstigeren Autos leicht zu verwirklichen wären, liegen einige andere an der Grenze zum Luxus. Das gilt für die aufwendige Heizung und Lüftung, noch mehr aber für die gegen Aufpreis gelieferte Klimaanlage, die beim Fahren

Resultate

Mercedes-Benz 350 SLC

Karosserie

Viersitzige Coupé-Karosserie mit voll versenkbaren Seitenfenstern. Mittelgroßer Heckkofferraum. Einstiegbequemlichkeit vorn gut, hinten ausreichend. Befriedigende Sichtverhältnisse. Gute Verarbeitungsqualität, hohe Unfallsicherheit. Zulässige Zuladung für 4 Personen nicht ausreichend.

Ausstattung

Qualitativ hochwertige, funktionsgerechte Ausstattung, serienmäßig verstellbarer Außenspiegel, gute Scheibenwischer, auf Wunsch unter anderem integrierte Automatikgurte vorn und hinten, Scheinwerferwischer und Klimaanlage.

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

Trotz hoher Motorleistung im Verhältnis zur Preisklasse nur durchschnittliche Beschleunigung, besonders mit Automatik. Hohe Dauergeschwindigkeiten möglich.

Verbrauch

Im Verhältnis zum Fahrzeuggewicht günstige Verbrauchswerte zwischen 16 und 22 Liter/100 km.

Fahreigenschaften

Gute Richtungsstabilität in allen Geschwindigkeitsbereichen, in Kurven hohe Querschleunigung möglich. Verhalten im Kurven-grenzbereich gutmütiger und ausgeglichener als beim 350 SL.

Fahrkomfort

Komfortable, sehr gut abgestimmte Federung mit gutem Schluckvermögen bei niedrigen und hohen Geschwindigkeiten. Leises Motorgeräusch, wenig Windgeräusche.

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.

unter Sonneneinwirkung die Anstrengung und Ermüdung ganz erheblich vermindert, wobei als besonderer Vorteil die gute Luftverteilung (unter anderem Luftaustritt durch die Türverkleidungen) hervor-gehoben werden muß. Auch die gegen Aufpreis lieferbaren Scheinwerfer-Wischer, die bei eingeschaltetem Licht bei jeder Scheibenwascherbetätigung automatisch mitarbeiten, sind alles andere als Spielerei — hier wie in vielen anderen Details können gute Exklusivautos Vorreiter für vernünftige Entwicklungen bei den Großserienautos sein.

Leistung: PS kontra Gewicht

Es sieht vielleicht snobistisch aus, wenn man bei einem 200 PS starken 3,5 Liter-Achtzylinder Kritik an der Leistung übt, aber die Maßstäbe müssen bei 35 000 Mark-Autos naturgemäß hoch angesetzt werden. Der mit Getriebeautomatik versehene Testwagen brachte es bei der Messung mit 2 Personen von 0 auf 100 km/h auf eine Beschleunigungszeit von 11,8 Sekunden. Wurde die Automatik nicht sich selbst überlassen, sondern geschaltet, dann waren es 10,2 Sekunden. Verglichen mit billigeren amerikanischen V8 Coupés, die bei 8 Sekunden und darunter liegen, sind das nicht gerade eindrucksvolle Werte. Nimmt man die Viersitzigkeit für bare Münze und besetzt das Auto voll, gar noch mit Gepäck im Kofferraum, dann kann der SLC im Temperament gerade noch mit normalen Mittelklasseautos mithalten, das Überholen auf Landstraßen wird nicht selten zum Problem, von souveräner Kraftreserve kann keine Rede sein. Nur im oberen Geschwindigkeitsbereich zeigt

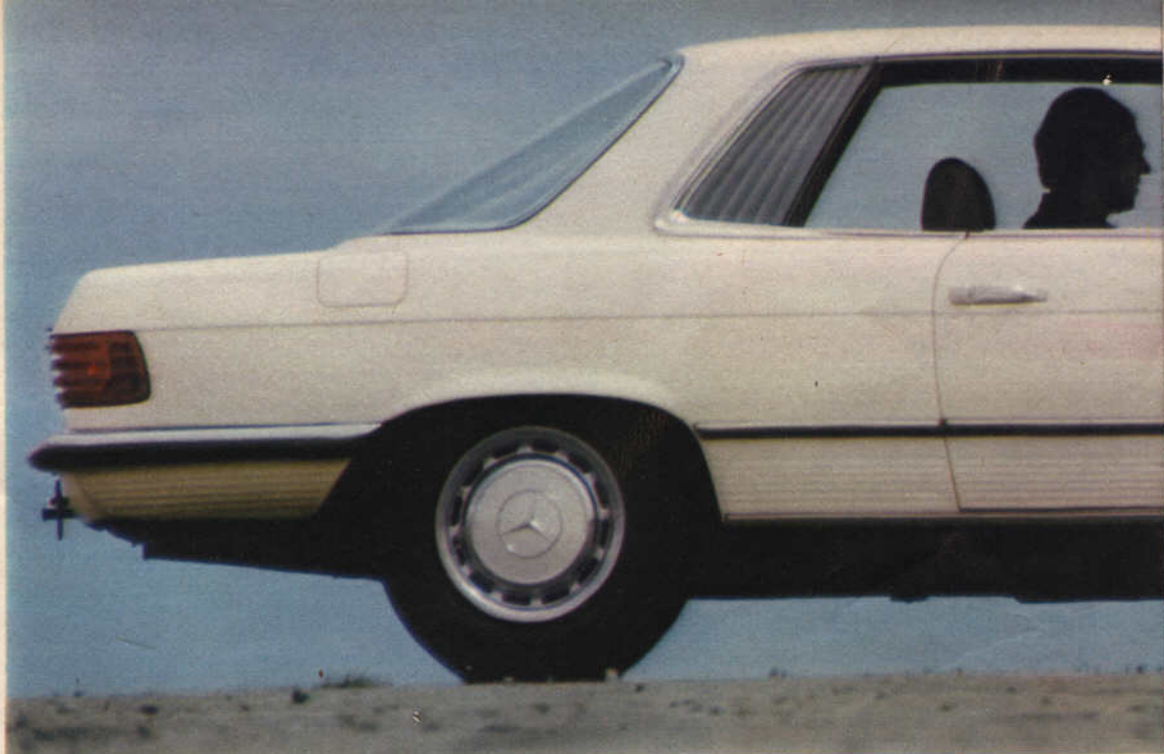
Mercedes-Benz 350 SLC

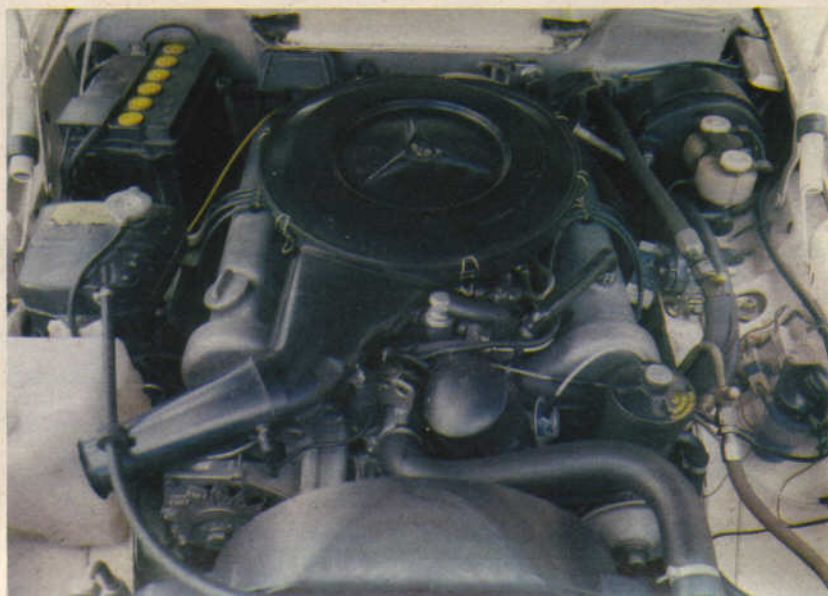
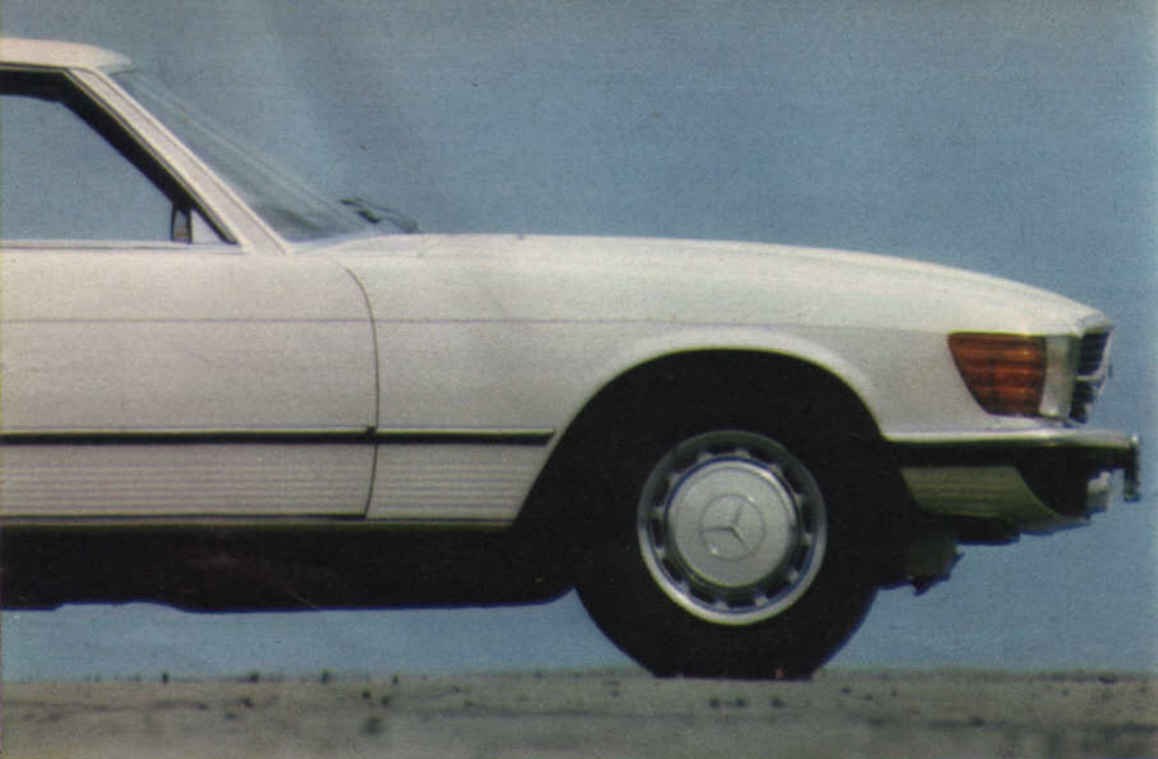
sich noch die zahlenmäßig hohe Leistung in Form von möglichen Höchstgeschwindigkeiten um 200 km/h.

Warum dies so ist, darüber gibt die Waage einigen Aufschluß: Der 350 SLC ist ein gewichtiges Fahrzeug. Er ist zwar im Verhältnis zur größeren Länge nur wenig schwerer als der SL, aber dieser ist ebenfalls nicht gerade leicht. Das Werk gibt für den SL 1545 kg und für den SLC 1595 kg an, die Testwagen brachten es auf 1625 kg (SL mit Automatik) und 1740 kg (SLC mit Automatik, Radio und Klimaanlage). Setzt man für vier Personen und Gepäck bescheidene 300 kg an, dann wiegt die Fuhre bereits über 2 Tonnen und das Leistungsgewicht klettert über 10 kg pro PS, was sich in der Beschleunigung natürlich bemerkbar machen muß. Der Papierform nach ist der 350 SLC damit übrigens schon überladen, denn es sind bei ihm, genau wie beim SL, nur maximal 1975 kg zulässig.

Beim Fahren mit einer oder zwei Personen hat man unter Leistungsmangel weniger zu leiden, man kann sich unter allen Verkehrsbedingungen recht zügig bewegen, zumal der III. Gang der Automatik bis 150 km/h ausgefahren werden kann. Durch das serienmäßige Viergang- oder das auf Wunsch lieferbare Fünfganggetriebe läßt sich die Ausnutzbarkeit des Motors weiter verbessern, was allerdings mit einer Einbuße an Bedienungskomfort verbunden ist. Die SL-Modelle haben in der Verkaufsstatistik die größte Automatik-Quote aller Mercedes-Typen. Man kann daraus schließen, daß ihre Käufer überwiegend mehr auf komfortables als auf optimal schnelles Fahren Wert legen.

Bei Daimler-Benz scheint man sich einstweilen damit abzu-





finden, daß der 350 SLC kein vor Leistung überquellendes Kraftpaket ist, denn man zeigt keine Neigung, eine stärkere Version, etwa mit 4,5 Liter-Motor, anzubieten. Tatsächlich zeigt der Verkaufserfolg, daß man auf überdurchschnittliche Leistung als Verkaufsargument verzichten kann, denn der SLC ist der Konkurrenz in anderen, im Normalfall wichtigeren Punkten genügend überlegen.

Was die Laufkultur angeht, kann dem 3,5 Liter V8 nur Gutes nachgesagt werden: Er läuft leise, elastisch und auch bei hohen Drehzahlen sehr vibrationsarm. Wie im SL trägt er damit ganz wesentlich zum Fahrkomfort bei – das Geräuschniveau kann dem einer komfortablen Limousine gleichgesetzt werden. Es gibt darum auch nur wenige Autos, in denen man hohe Autobahnschnitte mit einem so geringen Nervenverschleiß fahren kann. Ebenso erfreulich ist die Verbindung des V8-Motors mit der Viergangautomatik im Stadt- und Kurzstreckenverkehr: Weiche Schaltvorgänge und

Serienmäßig von innen verstellbarer Rückspiegel, auf Wunsch integrierte Automatik-Gurte vorn und hinten, Scheinwerferwischer und Klimaanlage kennzeichnen die Karosserie-Perfektion des 350 SLC. Das Coupé hat voll versenkbare Seitenfenster (lediglich der mit Sonnenblenden versehene hintere Teil bleibt stehen). Der lange Radstand von 2,82 sorgt dafür, daß vier oder sogar fünf Personen untergebracht werden können.

FOTOS: WEITMANN

Mercedes-Benz 350 SLC

gute Anpassung an die Fahrbedingungen nehmen dem Fahrer die Sorge um den richtigen Gang weitgehend ab. Wo er nicht ganz zufrieden ist, kann er durch die Stellungen 3 oder 2 dafür sorgen, daß die Automatik nicht unnötig hochgeschaltet und so der Wagen besser „am Gaspedal hängt“.

Da der Benzinverbrauch eines

Autos in großem Maße vom Gewicht abhängig ist, vermag es nicht zu überraschen, daß der 350 SLC selten mit weniger als 19–20 Liter/100 km zufrieden ist. Das ist, gemessen an vergleichbaren Autos, sogar noch ein bescheidener Verbrauch, und es spricht für die gute Abstimmung der Benzineinspritzung, daß er auch bei voller Leistungsausnut-

zung kaum über 22 Liter/100 km ansteigt. Da der Tank 90 Liter faßt, kann man Autobahnstrecken von ca. 400 km ohne Tankaufenthalt fahren, womit auch passionierte Langstreckenfahrer zufrieden sein können. Mit Ölverbrauch gab es beim Testwagen keinerlei Sorgen: Auf ca. 2000 km Teststrecke mußte nichts nachgefüllt werden.

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes-Benz 350 SLC

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, 5fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt ca. 13 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Öl-inhalt Motor 7,5 Liter, Ölkühler, elektronisch gesteuerte Bosch-Benzineinspritzung, 90 Liter Benzintank im Heck, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, hydraulische Kupplung, 4-Stufen Planetenradgetriebe mit Wählhebel zwischen den Vordersitzen, Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,39, III. 1,46, IV. 1,0, R. 5,48, Achsantrieb 3,46, auf Wunsch Differentialsperre.

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 separate Bremsstromeln an den Hinterrädern wirkend, Felgen 6½ J x 14, Gürtelreifen Michelin X 205/70 VR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2820 mm, Spur 1450/1440 mm, Außenmaße 4740 x 1790 x 1330 mm, Innenbreite vorn 1360 mm, hinten 1320 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 950 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 500 mm, hinten 500 mm, Kniearm hinten 100 – 240 mm, Wendekreis links 11,9 m, rechts 11,7 m, 3½ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1740 kg (davon Vorderachse 965 kg, Hinterachse 775 kg, Gewichtsverteilung 55,5 : 44,5), zulässiges Gesamtgewicht 1975 kg, Zuladung 235 kg, Personenindexzahl 2,8, Leistungsgewicht vollgetankt 8,7 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 9,55 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 211,8 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

	autom.	autom. geschaltet
0 bis 40 km/h	3,3 s	3,1 s
0 bis 60 km/h	5,2 s	5,0 s
0 bis 80 km/h	8,2 s	7,2 s
0 bis 100 km/h	11,8 s	10,2 s
0 bis 120 km/h	15,8 s	14,1 s
0 bis 140 km/h	20,9 s	19,0 s
0 bis 160 km/h	29,0 s	26,4 s
1 km mit stehendem Start	31,8 s	30,9 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	48 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	61 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	67 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	69 Phon (dBA)

Bei 120 km/h	72 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	77 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	80 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 125 km/h	17,1 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	21,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	20,2 L/100 km
Kurzstrecke	19,0–21,0 L/100 km
Testverbrauch	19,5 L/100 km

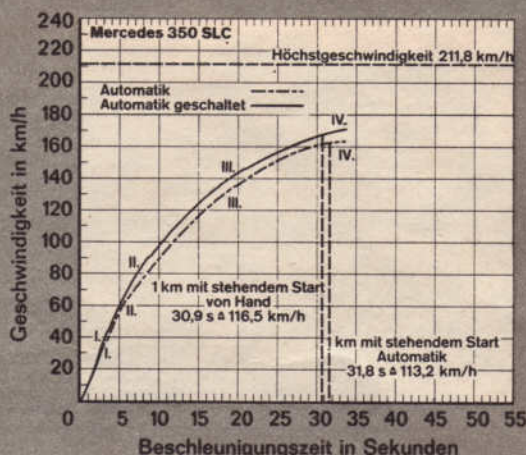
WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7 500 km

Hersteller: Daimler-Benz AG, Untertürkheim

PREISE

Coupé 350 SLC	DM 35 631,—
Aufpreis Automatik	DM 1 443,—
Schweiz:	
Coupé 350 SLC	sfr 45 500,—
Aufpreis Automatik	sfr 1 600,—
Österreich:	
Coupé 350 SLC	öS 335 000,—
Aufpreis Automatik	öS 11 500,—



NO2

Öldruckmesser



Seit vielen Jahren suchen wir nach den Grenzen. Wir finden sie nicht.

Aber: Unsere Erfahrung steckt in jedem Instrument.

Wir forschen – und verbessern die technischen Leistungswerte.

Wir suchen nach neuen Möglichkeiten – und finden richtungweisende Lösungen.

Wir ersetzen mehr und mehr mechanische Verschleißteile durch moderne Elektronik – und verlängern die Lebensdauer.

Wir verbessern die Ausstattung – und erhöhen den Komfort.

Wir testen – und setzen für Qualität neue Maßstäbe.

VDO – der größte Kraftfahrzeug-instrumentenhersteller im europäischen Markt.



Motor Stress

Öl schmiert immer. In frostigen Wintern. In heißen Sommern. In Regenzeiten. In normalen Zeiten. In ...

Öl schmiert immer. Zumindest solange der Öldruck stimmt. Danach wird es kritisch.

Ein Blick auf den elektrischen Öldruckmesser von VDO ist immer schneller und billiger erledigt als eventuell eintretende Motorschäden reparieren zu lassen.

Außerdem: Wir messen den Öldruck elektrisch, damit die mechanischen Verschleißteile wegfallen.

Bitte informieren Sie sich über das komplette VDO-Programm.



VDO Adolf Schindling GmbH
6 Frankfurt/Main 90
Postfach 901 020

Österreich: Instek, Wien, Flachgasse 54-58 · Schweiz: Krautli, Zürich, Badenerstraße 281 · Niederlande: VDO Nederland, Amsterdam, Nieuwpoortstraat 5-9 · Dänemark: Aifab A/S, Kopenhagen, Valhøjsalle 103 · Belgien: Krautli, Groot-Bijgaarden, 15, Industrialaan

Mercedes-Benz 350 SLC

Fahreigenschaften: gutmütig

Nicht nur vom Motor, auch vom Fahrwerk her ist Komfort der vorherrschende Fahrindruck beim 350 SLC. Er ist es sogar noch viel mehr als beim 350 SL, der für einen Sportwagen schon außergewöhnlich komfortabel ist. Denn der SLC hat zusätzlich zum leisen Motor und zur perfektionierten Federung noch den Radstand einer großen Limousine, und dies macht sich auf unebener Bahn deutlich bemerkbar. Er erfüllt also hohe Komfortansprüche und kann in dieser Hinsicht mit dem bisherigen, von der Limousine abgeleiteten SE-Coupé gleichgesetzt werden.

Ebenso positiv ist die Auswirkung des langen Radstandes auf die Fahreigenschaften. Während der SL in sehr schnell gefahrenen Kurven und auf glatter Bahn ziemlich unvermittelt mit dem Heck ausbrechen kann, verhält sich der SLC stets gutmütig. Im Kurvengrenzbereich ist sein Fahrverhalten leicht untersteuernd bis neutral, beim Gaswegnehmen tritt eine gegenüber dem SL stark gemilderte kurzzeitige Übersteuerung auf, die mit der Lenkung mühelos ausgeglichen werden kann. Die Richtungsstabilität bei hohen Geschwindigkeiten ist vorbildlich. Großes Lob verdient auch in diesem Auto die Mercedes-Servolenkung mit ihrem leichten und exakten, dennoch nicht nervösen Ansprechen. Diese Lenkung gibt dem Fahren auf kurvenreichen Straßen einen leicht sportlichen Charakter, aber der SLC ist seiner ganzen Anlage nach kein Auto zum dauernden Kurvenfahren im Grenzbereich – ihm entspricht mehr die vornehmere Gangart, die einen gewissen Abstand zum Grenzbereich

hält, ohne deswegen langsam zu sein. Wenn es sein soll, kann der SLC aber recht hohe Querbeschleunigungen auf die Straße bringen.

Eindrucksvoll abgerundet wird der Fahrindruck durch die Bremsanlage, deren Wirkung und Dosierbarkeit höchstes Lob verdienen. Daß Autos von so hohem Gewicht und so hoher Leistung heutzutage mühelos und ohne jedes Risiko schnell gefahren werden können, wird nicht zuletzt durch Bremsanlagen ermöglicht, wie man sie in solcher Perfektion noch vor zehn Jahren nicht kannte. Fakten wie Zweikreis-einteilung und Innenbelüftung der vorderen Brems Scheiben lassen noch keineswegs den ganzen Umfang der Detailarbeit erkennen, die zu einer so perfekten Bremsbarkeit geführt hat. Selbst ohne den noch bevorstehenden Schritt zur Anti-Blockier-Einrichtung müßte man objektiverweise feststellen, daß Daimler-Benz auf dem Gebiet der Bremsentechnik echte Pionierarbeit geleistet hat.

Es ist nicht schwer, über den 350 SLC ein Gesamturteil abzugeben: Ein teures Exklusivauto, aber keines, das seine Exklusivität nur aus dem Preis und einigen Motor- und Leistungsdaten bezieht. Im Gegenteil: die Leistung ist weit weniger beeindruckend als das Gesamtbild von optimalem Fahrkomfort, perfekter Karosserietechnik und hoher Fahr- und Unfallsicherheit. Die Zugehörigkeit zur Welt-Spitzenklasse des Automobilbaues, die sich in diesem Wagen dokumentiert, wird Daimler-Benz so leicht niemand streitig machen können. Denn sie beruht nicht nur auf finanziellen Investitionen und dem Einsatz moderner technischer Mittel, sondern auch auf einem Arbeitsstil, der durch Liebe zur Sache gekennzeichnet ist.

Reinhard Seiffert