

auto motor und sport

Belgien bfr 28,50, Dänemark ukr 4,70, Finnland Fmk 2,40, Frankreich FF 3,40, Griechenland Dr 30,—, Großbritannien £—35, Israel I—E 2,20, Italien Lit 310, Jugoslawien Din 8,50, Kanada Can. \$—75, Luxemburg Lfr 27,—, Niederlande Hfl 2,—, Norwegen skr 4,50 (inkl. moms.), Österreich Sch 11,—, Portugal Esc 18,30, Spanien Ptas 42,—, Südafrika R—50, Schweden skr 3,50 (inkl. moms.), Schweiz sfr 2,20, Türkei TL 11,—, USA US \$—75, Printed in Germany.

E 1418 D

Heft 22 23. Oktober 1971 DM 1.80

vdh-Archiv



Großer Fahrbericht: Der neue Mercedes 350 SLC

Vergleichstest-
Schlußwertung
**Der VW schaffte
es nicht**
VW · Fiat · Renault
Citroen · Simca

Test Fiat 127



So gut können
kleine Autos sein



Die viersitzige Version des 350 SL heißt 350 SLC.
 auto motor und sport
 fuhr den neuen Mercedes, der sich durch einen
 ungewöhnlich langen Radstand auszeichnet.

Gestreckter Galopp

Die Autos mit den prestigeträchtigen Buchstaben SL verkauften sich bei Daimler-Benz immer gut. Auch der 350 SL, obwohl keineswegs mehr „superleicht“ wie der ursprüngliche 300 SL, sondern schwer und luxuriös, schlug derart gut ein, daß die Firma Anlaß sah, diesen Erfolg geschäftlich besser zu nutzen. Erstmals wurde von einem SL-Typ eine zweite Version entwickelt, zum kurzen SL Roadster gesellte sich das längere SL Coupé. Mit dem sportlich aussehenden, aber äußerst komfortablen Viersitzer wurde Ersatz für die

seit 1961 gebauten Coupés und Cabriolets der Typen 220 SE/250 SE/280 SE geschaffen, von denen in zehn Jahren insgesamt 33 000 Exemplare gebaut worden sind.

Karosserie: länger und steifer

Die Geheimhaltungs- und Tarnmaßnahmen, unter denen der schwäbische Versuchswagen in den letzten Monaten auf den Straßen verkehrte, bewirkten ziemlich genau das Gegenteil: Der SLC sieht dem Roadster

so ähnlich, daß man in erster Linie durch die Tarnung auf den neuen Mercedes aufmerksam wurde. In der Form und in allen Karosseriedetails gleichen sich beide Wagen genau, ja sie sind vom Bug bis zu den Vordersitzlehnen sogar absolut identisch. Die Änderungen betreffen also ausschließlich die hintere Wagenhälfte, wo durch Verlängerung von Radstand und Karosse zwei weitere Sitzplätze und zusätzlicher Gepäckraum geschaffen wurden.

Die Streckung gegenüber dem Roadster ist beträchtlich: Um

360 mm wuchs der Radstand und übertrifft nun mit 2820 mm selbst denjenigen der 280 Limousine. Fast gleich groß ist der Zuwachs an Karosserielänge, der 370 mm beträgt. Der 350 SLC ist damit ein ausgewachsener Mercedes, verglichen mit dem alten 280 SE Coupé aber dennoch kompakter (165 mm kürzer, 75 mm niedriger, 55 mm schmaler). Stilistisch wurde die Vergrößerung so gut aufgefangen, daß man vom Platzangebot im 350 SLC überrascht wird. Das Coupé ist ein echter Viersitzer mit genügend Sitztiefe und



Mercedes-Benz 350 SLC

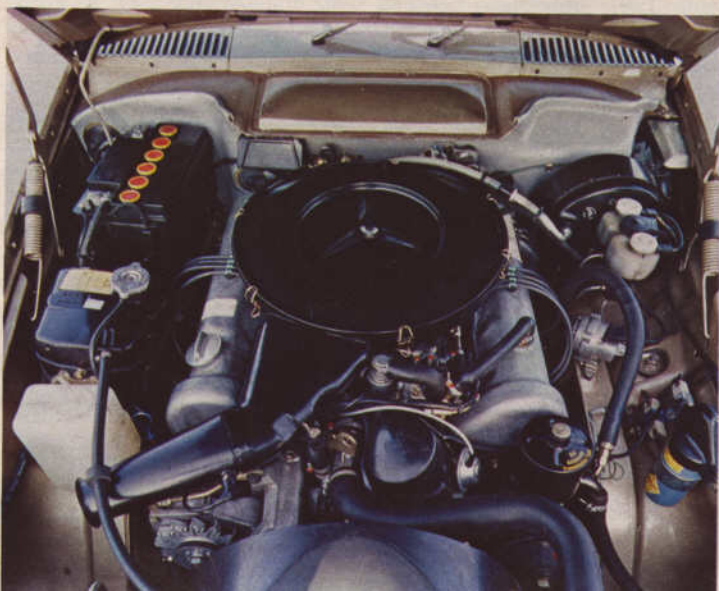
Kopffreiheit im Fond, wenn die Vordersitze nicht gerade in der hintersten Raste stehen. Notfalls erlaubt die Wagenbreite hinten sogar ein Sitzen zu dritt, was auch von der Zuladung her möglich ist. Wie in den Limousinen ist der Fond mit allen Mitfahrbequemlichkeiten, wie Mittelarmstütze oder Haltegriffen, ausgerüstet. Vorn entspricht die Ausstattung genau dem Roadster, man findet die gleiche Hebel- und Instrumenten-Anordnung, den von innen verstellbaren Außenspiegel, die Klimatisierung des Innenraums auch durch die Türinnenverkleidung sowie die vom 280 SE 3,5 Coupé her bekannte Unterdruckarretierung der vorderen Sitzlehnen. Praktisch ist die Unterbringung des Verbandkastens in einer Einlenkung unter dem Heckfenster; das Mercedes-Coupé ist damit das erste Auto, in dem dieser Kasten einen festen Platz gefunden hat.

Raumzuwachs ist auch aus dem Gepäckteil zu vermelden: Sein Fassungsvermögen stieg gegenüber dem Roadster um 20 Prozent auf 303 Liter und wird damit auch größeren Anforderungen gerecht. Der



37 cm mehr Gesamtlänge lassen den 350 SLC weniger gedrungen erscheinen als den kurzen Roadster. Als neues Stilelement ist lediglich das seitliche Fenstergitter hinzugekommen, das von innen durchsichtig ist. Im Motorraum hat sich ebenso wenig verändert wie im Cockpit. Dagegen wurde im Fond eine vollwertige Sitzbank eingerichtet und der Kofferraum auf 303 Liter Fassungsvermögen vergrößert.

FOTOS: WEITMANN





Platzgewinn resultiert hier aus der größeren Karosserielänge, aber auch aus einer günstigeren Form des Kraftstofftanks, der höher und schmäler gehalten werden konnte, weil er nicht — wie im Roadster — dem Verdeckkasten auszuweichen braucht.

Auf der Waage zeigt sich überraschend, daß der verlängerte SL nicht mehr wiegt als der kurze, nämlich rund 1600 kg. Die Erklärung für den Gewichtsausgleich liegt in dem festen Dach des SLC, das innerhalb der Karosseriestruktur tragende Aufgaben übernimmt, und zusätzliche Versteifungen im Unterbau, wie sie der Roadster erfordert, überflüssig macht. Ferner fallen im Coupé das zweite Verdeck mit seinem Klapp- und Staumechanismus weg. Alles zusammen ergab etwa den gleichen Gewichtsanteil, der durch die Verlängerung von Chassis und Karosserie sowie durch die Einrichtung des Rücksitzraumes anfiel.

Formal ist die Verlängerung dem SL zweifellos gut bekommen. Bei gleicher Stilistik wirkt das Coupé besser proportioniert, nämlich gestreckter und nicht so gedrungen wie der kurze Roadster. Als neues Karosserieelement sind lediglich die Gitterblenden in den hinteren Seitenfenstern hinzugekommen, die von außen ge-

Mercedes-Benz 350 SLC

schlossen erscheinen, jedoch von innen durchsichtig sind. Die Fensterpartie davor, die in ein vorderes und ein hinteres Kurbelfenster unterteilt ist, läßt sich vollkommen versenken, wodurch die gestreckte Silhouette des Wagens wirkungsvoll unterstrichen wird.

Fahrwerk: komfortabler und sicherer

Unterwegs mit dem 350 SLC stellt man sehr bald fest, daß er ein SL von völlig neuem Charakter ist, den gepflegten Mercedes-Limousinen näher verwandt als seinem sportlichen Bruder. Mit dem fest aufgeschweißten Dach zeigt sich der SLC ebenso verwindungsfrei und ebenso frei von Schüttel- und Windgeräuschen wie die großen Mercedes-Limousinen. Anders als im Roadster, dessen Aufbau auf schlechten Straßen doch spürbar arbeitet, genießt man im Coupé den Eindruck gediegenster Karosseriequalität. Auch der Raumeindruck ist ein anderer, denn von der sportlichen Enge des Zweisitzers ist bis auf die im Verhältnis zur hohen Gürtellinie niedrigen Fenster nichts geblieben.

Noch eindrucksvoller ist der Komfortunterschied zwischen beiden Versionen. Ist schon der Roadster ein bemerkenswert komfortabler Sportwagen, so meistert das SL Coupé die kleinen und großen Unebenheiten der Straße in der perfekten Manier der großen Mercedes-Limousinen. Es gibt bis auf den Citroen SM kein Auto mit sportlichem Look und so ausgefeiltem Federungskomfort wie den 350 SLC. Die ausgewogene Federungscharakteristik geht auf das Konto des langen Radstands, denn in Konstruktion und Abstimmung ist auch das Fahrwerk mit dem kurzen SL identisch. Ein kleiner Unterschied findet sich lediglich in der Ausführung des hinteren Fahrschemels, der die Hinterradaufhängung trägt: Er entspricht beim SLC dem der kleinen Mercedes-Limousinen, während beim Roadster ein



Rohrfahrschemel zum Einbau gelangt, der nach vorn zum Verdeckkasten hin weniger Platz beansprucht.

Welche Rolle der Radstand bei schnellen, leistungsstarken Wagen spielt, zeigt sich deutlich auch in den Fahreigenschaften. Die SL-Typen von Mercedes standen nie im Ruf besonders guter Fahrsicherheit, und es war eindeutig der kürzere Radstand, der ihre Fahrstabilität gegenüber den Limousinen spürbar minderte. Beim 350 SL konnte durch den Einbau der modernen Schräglenker-Hinterachse (Mercedes-Bezeichnung: Diagonal-Pendelachse) erstmals wirksame Besserung erzielt werden, doch muß er sich hinsichtlich Richtungsstabilität und Lastwechselreaktion immer noch Abstriche gegenüber den Limousinen gefallen lassen. Für das lange Coupé kommen sie nicht mehr in Betracht: Seine Fahrstabilität bei hohem Tempo ist makellos, das leicht untersteuernde Kurvenverhalten gutmütig und die Reaktion auf Lastwechsel oder gar Bremsen in Kurven längst nicht so giftig wie bei den kurzen und zumal bei den älteren SL-Typen. Ein-

deutig ist der 350 SLC, in dem langer Radstand und die moderne Hinterachse vereint sind, in der Fahrsicherheit über die 280-Limousinen zu stellen, denen er im Komfort nicht nachsteht.

Motor: es bleibt bei 3,5

Als voreilig erwiesen sich Spekulationen von Mercedes-Händlern, die das viersitzige Coupé guten Kunden vertraulich bereits mit 4,5 Liter-Motor avisierten. Denn Motorvolumen und Leistung blieben gegenüber dem Roadster unverändert. Die 4,5 Liter-Version des Mercedes-Achtzylinders wird nach wie vor nur für den Amerika-Export gebaut. In der dort verkauften, stark abgasentgifteten Version wäre sie in der Tat schlechter Ersatz für den europäischen Dreieinhalbliter, denn ihre Leistung ist geringer. Dennoch besitzt natürlich Daimler-Benz mit dem 4,5 Liter-Achtzylinder eine Trumpfkarte, die auch bei uns zu gegebener Zeit und mit der erforderlichen Leistung ins Spiel gebracht werden kann.

In der vorderen Wagenpartie bis hin zu den Vordersitzen sind der kurze und der lange SL identisch.

Zur Zeit erschiene ein größerer Motor freilich höchstens aus Prestige Gründen interessant, denn niemand wird behaupten, daß der SLC mit dem 3,5 Liter-Motor schlecht motorisiert wäre. Da er über gleiches Gewicht und die gleiche Stirnfläche verfügt wie der SL Roadster, werden für ihn die gleichen Fahrleistungen angegeben. Das bedeutet über 210 km/h Höchstgeschwindigkeit und knapp 9 s von 0 bis 100 km/h für den viersitzigen, komfortablen Reisewagen.

Der Mercedes-Achtzylinder ist kein sportliches Triebwerk im Sinne italienischer PS-Boliden, die häufig durch kerniges Geräusch und giftige Leistungscharakteristik Eindruck machen. Für ein Triebwerk seines Volumens ist auch der Mercedes-Motor bemerkenswert drehfreudig — 6500 U/min bedeuten für ihn kein Problem —, doch entwickelt er seine 200 Pferdestärken recht leise und unauf-



fällig. Man ist eigentlich immer erstaunt, wie schnell man fährt, zumal im neuen Coupé, das sich durch außerordentliche Laufruhe auszeichnet. Noch bei Tempo 200 können sich die Insassen mit leiser Stimme unterhalten, denn weder der Motor noch die Karosserie produzieren aufdringliche Geräusche.

Der SLC ist für entspanntes, schnelles Fahren gebaut. Obwohl er schnell ist, beschränkt sich seine Sportlichkeit jedoch ausschließlich auf die äußere Form, im übrigen dominiert der Komfort. Besser noch als beim Roadster paßt zu diesem Charakter das automatische Getriebe, das auch hier neben dem mechanischen Vierganggetriebe zur Wahl steht. Probleme, welchen der SL-Brüder man künftig kaufen soll, ergeben sich kaum: Obwohl in fast allen Bauteilen gleich, sind sie nämlich von völlig unterschiedlichem Charakter. Daimler-Benz wird voraussichtlich beide gut verkaufen können; denn ob sportiv oder komfortbewußt, jetzt gibt es einen SL für jeden.

Manfred Jantke

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 mkp bei 4000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5800) 12,7 m/s, bei 100 km/h im vierten Gang (entsprechende Drehzahl 2945 U/min) 6,4 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölkühler im Luftstrom, Ölinhalt Motor 7,5 Liter, elektronisch gesteuerte Bosch-Benzineinspritzung, 90 Liter-Tank im Heck, Drehstromlichtmaschine 770 Watt, Batterie 12 V 66 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung (auf Wunsch Fünfganggetriebe oder automatisches Getriebe).

Übersetzungen (Vierganggetriebe):

Gang	Getriebeübers.	Gesamtübers.
I.	3,96	13,70
II.	2,34	8,09
III.	1,43	4,95
IV.	1,00	3,46
R.	3,72	12,87

Hinterachsübersetzung: 3,46

FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung mit Fahrschemel an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer, hinten Einzelradaufhängung mit Fahrschemel an Schräglenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, auf Wunsch Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf, Kugelumlauf Lenkung mit Servounterstützung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisssystem, mechanische Handbremse auf zusätzliche Bremsstromeln an der Hinterachse wirkend, Felgen 6 1/2" x 14, Reifengröße 205/70 VR 14 (mit Schlauch).

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2862 mm, Spur 1452/1440 mm, Außenmaße 4740 x 1790 x 1330 mm, Wendekreis 11,55 m, Eigengewicht (fahrfertig) 1595 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1975 kg, Zuladung 380 kg, Leistungsgewicht (vollgetankt) 8,0 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 9,7 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit
mit mechanischem Getriebe . . . 210 km/h
mit automatischem Getriebe . . . 205 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeit)
0 bis 100 km/h 8,8 s
Normverbrauch (nach DIN 70 030) 13 L/100 km

WARTUNG

Inspektion alle 15 000 km
Ölwechsel alle 7 500 km

PREIS

Coupé zweitürig DM 33 689.—

Hersteller:

Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim.