

Der Mercedes 350 SL löst
den 280 SL ab. Er ist stärker,
größer und natürlich auch teurer
als sein Vorgänger.

vdh Archiv

Kavaliersstück



Wahrscheinlich hätte es niemanden gestört, wenn Daimler-Benz den 280 SL noch einige Jahre weiter gebaut hätte. Am wenigsten die Käufer, die sich überwiegend weniger für technische Details als für die äußere Wirkung interessieren, die der besternte Zweisitzer auf die Umwelt ausübt.

Sie werden nun etwas tiefer in die Tasche greifen müssen, denn dem hohen Rat von Untertürkheim hat es gefallen, diesem Typ eine Aufwertung zukommen zu lassen, die seinen Preis auf rund 30 000 Mark klimmen läßt.

Man war mit dem Kleinen schon lange nicht mehr recht zufrieden, weil er in Komfort und Fahreigenschaften nicht ganz den sonst bei Mercedes praktizierten Idealen entsprach. Auch sah man hier eine günstige Möglichkeit, den neuen Achtzylinder einzusetzen, der dem sportlichen Gefährt die nach heutigen Begriffen erforderlichen Fahrleistungen verleihen konnte.

So entstand der 350 SL, eine im Habitus ähnliche, aber formal und technisch völlig revidierte Neuausgabe des 280 SL. Obwohl nach Mercedes-Zahlenmystik um eine „50“ höher einzustufen als der einstige 300 SL, vermag er doch die Faszination dieses legendären Automobils nicht zu erreichen — er ist ebenso eindeutig für die Boulevards von Düsseldorf und St. Tropez konzipiert wie jener für die sportlichen Langstrecken der Mille Miglia oder der Carrera Panamericana gedacht war.

Karosserie: Aus der Sindelfinger Kiste

Während man in Turin und in Detroit das Aussehen einer Karosserie weit vor allem anderen an die erste Stelle setzt, befaßt man sich im Mercedes-Karosseriemekka Sindelfingen mit der Frage der Karosserieform niemals, ohne technische und praktische Gesichtspunkte mit einzubeziehen. Während man in Detroit von Styling und in Turin von Design spricht, ist für die Sindelfinger Machart noch immer die handwerkliche Vokabel Karosseriebau am Platze.

Was dabei formal herauskommt, ist meist ein wenig mit Zuckerguß versehen — auch der 350 SL zeichnet sich bei aller Keilform nicht gerade durch Geradlinigkeit und Glättlichkeit aus, sondern besitzt mancherlei Wölbungen, Wülste und geschwungene Kanten. Seiner sportlichen Grundform tut das keinen Abbruch: Er ist 85 mm länger und 34 mm breiter als sein Vorgänger und sieht dadurch niedriger und gestreckter aus, obwohl die Gesamthöhe nur um 10 mm verringert wurde. Um die Ecken gezogene Blinkleuchten und riesengroße Heckleuchten (mit einbezogenen Nebelschlußleuchten) sorgen zusammen mit den Rechteckscheinwerfern dafür, daß Front und Heck überwiegend aus Lichtquellen bestehen. Der Kühlluft einlaß wurde zum Teil unter die vordere Stoßstange verlegt. Daß bei alledem nicht nur ge-

schmackliche Gesichtspunkte walteten, ist etwa an der im Windkanal entwickelten Form der Windschutzscheibenpfosten (sie leiten das von der Scheibe ablaufende Wasser nach oben ab, so daß es nicht auf die Seitenscheiben gelangen kann) und an den ebenfalls verschmutzungshemmend gestalteten Heckleuchten zu erkennen.

Den vorderen Scheibenpfosten wird auch bescheinigt, daß sie dank eines neuen Rechenverfahrens eine um 50 Prozent höhere Festigkeit hätten als die des 280 SL. Das ist von Bedeutung, weil der 350 SL ja noch ein echter offener Wagen ohne Sturzbügel ist. Daimler-Benz hat sich für diese Lösung entschieden, obwohl in den USA die Tendenz besteht, solche Autos zu verbieten. Kommen die Vorschriften entspricht die Anordnung des Tanks: Er wurde zwischen Innenraum und Kofferraum über der Hinterachse placiert.

Hinter dem in perfekter Technik gefertigten, als Aufprallschutz durchgebildeten Armaturenbrett und der Mittelkonsole verbergen sich die Klappen und Kanäle einer Heizungs- und Belüftungsanlage, die sich deutlich von allem unterscheidet, was Daimler-Benz auf diesem Gebiet bisher hervorgebracht hat: Die Temperatur wird durch Luftmischung geregelt, ein vierstufiges Gebläse fördert die Frischluft unabhängig vom Staudruck. Luftkanäle führen in beide Vordertüren, wo die Luft an den Seitenscheiben und durch die Stoff-

einsätze der Türverkleidung austreten kann. Das ermöglicht nicht nur beschlagfreie Seitenscheiben, sondern auch den völlig neuartigen Effekt einer seitlichen Flächenheizung. Ein weiterer echter Fortschritt besteht darin, daß die auf Wunsch eingebaute Klimaanlage ihre Kaltluft in das gleiche System abgibt. Die Kühle kommt also nicht mehr aus einem speziellen Gitter, sondern verteilt sich gleichmäßig im ganzen Wagen. Man darf annehmen, daß diese Feinheiten auf die Dauer nicht auf den 350 SL beschränkt bleiben.

Ein neues Lenkrad mit Polsterplatte und Pralltopf, ein von innen verstellbarer Außenrückspiegel, eine Akku-Taschenlampe, die ständig nachgeladen wird, unsichtbare Spannrollen für die Anschnallgurte (auf Wunsch) und doppelte Lautsprecheröffnungen — für Stereo — vervollständigen die Ausstattung, deren Perfektion ihresgleichen so leicht nicht findet. Das Dach ist wie bisher abnehmbar und kann sommers in der Garage bleiben, da außerdem ein Roadsterverdeck vorhanden ist. Der Raum hinter den Sitzen wurde etwas vergrößert und kann nun als Kinder-Notsitz verwendet werden, der etwa 250 Liter große Kofferraum ist kürzer, aber viel tiefer als beim 280 SL.

Mit dem V8-Motor, den notwendigen Versteifungen des Wagenbodens und den diversen Sicherheits- und Komforteinbauten bringt der 350 SL ein Lebendgewicht von fast 1,6 Tonnen auf die Waage — für



Kavaliersstück

FORTSETZUNG

einen Zweisitzer von 2,46 Meter Radstand (nur 4 cm mehr als ein VW) wahrlich ein stolzer Wert. Aber wenn Sindelfingens Karosseriebauer erst einmal richtig in die Kiste greifen, dann wird auch was geboten.

Leistung: Gut bedient

Daß sich die Haube vor dem Fahrerauge in kräftiger Wölbung hinzieht, hat seinen Grund nicht nur in der Einbauhöhe des Motors, sondern auch in dem beträchtlichen Raumanpruch der Kühlung. Im Bug ist eine kleine Fabrik für sich am Werk: ein großflächiger Wasserkühler, zwei Kühlgebläse und ein Ölkühler. Mit wachsender Motorgröße und zunehmendem Bedarf an Servokräften wird es schwierig, bei langsamer Kolonnenfahrt für die nötige Kühlung zu sorgen — besonders wenn noch der Verdampfer einer Klimaanlage gespeist werden muß. Auch bei schneller Fahrt gibt es Probleme: Hier nützen die Gebläse nichts, es muß Kühl-

fläche her, damit der heiße Ofen keinen Kollaps kriegt. Dadurch, daß der neuentwickelte Lüfter die Luft je zur Hälfte in axialer und in radialer Richtung in den Motorraum strömen läßt, wird der V8 je-

Der 350 SL erfreut seine Besitzer wie der 280 SL durch die Kombination von abnehmbarem Dach und Roadsterverdeck. Das Lenkrad entfernt sich von der konservativen Strenge bisheriger Mercedes-Lenkräder, die Innenausstattung ist sachlich und nach praktischen Gesichtspunkten gestaltet. Serienmäßig wird ein von innen verstellbarer Rückspiegel eingebaut.

derzeit angenehm umfächelt. Als Gegenleistung offeriert er 200 DIN-PS, die das Schwergewicht so kräftig in Gang bringen, daß man ruhig Sportwagen dazu sagen darf. Wenn auch der Hockenheimring, auf dem auto motor und sport mit dem 350 SL die ersten Gehversuche machte, schon andere Sachen gesehen hat —





das leise summende Mobil brachte es auf achtbare Rundenzeiten. Rennstrecken lassen fast immer — selbst im Monoposto — den Wunsch nach mehr Leistung laut werden, und Daimler-Benz hat in die-

bahnen zeigte sich dann, daß sie damit in jeder automobilistischen Lebenslage ausgezeichnet bedient sind. Mit einem 0—100-Wert von knapp 9 Sekunden zählt der 350 SL zu den Autos mit überlegener Kraftreserve, die dank der guten Abstufung des Vierganggetriebes stets verfügbar ist. Erfreulicherweise hat die Automatik in den mittleren Gängen gleiche Reichweiten wie das Normalgetriebe: Der II. Gang reicht bis 90, der III. bis 150 km/h. Daß das Rührwerk Leistung schluckt, ist freilich nicht ganz zu vermeiden — wer viel überholt und gern auf kurvenreichen Straßen schnell fährt, wird sich mit dem Schaltgetriebe wohler fühlen. Daß es jenseits 150 km/h mit dem Schalten vorbei ist, wird nur selten als Mangel empfunden. Bis ca. 200 km/h geht die Beschleunigung noch zügig weiter, bis zur Spitze von ca. 210 (mit Automatik 205) dauert es naturgemäß etwas länger. Ohnehin wird man sich im 350 SL damit abfinden müssen, daß es Schnelleres gibt — zum Beispiel den 300 SEL 6,3. Aber

Der 3,5 Liter V 8 nimmt unter der Haube viel Raum ein, aber der Platz würde auch für einen 4,5 Liter noch reichen. Die Rechteckscheinwerfer haben H 4 Halogen-Zweifadenlampen, in die Heckleuchten ist die Nebelschlußleuchte einbezogen. Alle vier Blinker wurden seitlich herumgezogen. Gummileisten schützen die Karosserie ringsum gegen kleine Schäden.

ser Richtung nicht nur schärfere Nockenwellen, sondern auch eine 4,5 Liter-Version des Motors auf Lager. Aber für den Hausgebrauch der SL-Kunden ist einstweilen nur der 3,5 Liter verfügbar, dem man im Interesse seiner Lebensdauer wohl auch keine zusätzlichen Spritzen verpassen wird. Auf Landstraßen und Auto-

diesbezügliche Begegnungen kommen ja nicht oft vor. Verbrauchsmessungen konnte auto motor und sport in der kurzen verfügbaren Zeit nicht durchführen. An einem gesunden Appetit ist kaum zu zweifeln, so daß die 90 Liter Tankinhalt als notwendiges Mindestmaß anzusehen sind. Daimler-Benz gibt als „Fahrverbrauch“ 11,5 bis 18,5 Liter an — erst ein Testbericht kann zeigen, ob es dabei immer bleibt.

Fahrwerk: Für Straßen gedacht

Seit den Tagen des 190 SL hat Daimler-Benz die Fahrwerksteile stets von der Limousinenproduktion abgezweigt. Beim 350 SL sind es Vorder- und Hinterradaufhängung samt Fahrschemeln von den „kleinen“ Typen 200/250, denn man wollte natürlich bei dieser Gelegenheit auf die modernere und für ein sportliches Fahrzeug besser geeignete Schräglenker-Hinterachse übergehen. Man wollte außerdem einen besseren Komfort erreichen, denn in diesem Punkt war der 280 SL mangels Federweg etwas unterentwickelt. Zu diesem Zweck kam das hohe Gewicht gerade recht, andererseits erforderte es Verstärkungen und Änderungen an der Kraftübertragung.

Auf dem Hockenheimring erwies sich der 350 SL zunächst als ein recht ziviles Gefährt, dessen Haupteigenschaft darin bestand, sich gegen jedes Kurvenfahren durch heftiges Untersteuern zu wehren. Ausgenommen, man beging den Fehler, in der Kurve Gas wegzunehmen — in diesem Fall nämlich drehte sich das Auto ziemlich schnell in die Kurve hinein und mußte durch Gegenlenken gefangen werden. Das überrascht jedoch nicht, wenn man weiß, daß sich eigentlich jeder Mercedes im Originalzustand Hockenheimunfreundlich verhält. Hocken-

TECHNISCHE DATEN

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 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, Ölinhalt Motor 7,5 Liter, elektronisch gesteuerte Bosch-Benzineinspritzung, 90 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

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

Übersetzungen:

Gang	Mechanisches Getriebe	Gesamtübersetzungen	Automatik
I.	3,96	13,70	3,98
II.	2,34	8,09	2,39
III.	1,43	4,95	1,46
IV.	1,0	3,46	1,0
R.	3,72	12,87	5,48

Achsantrieb 3,46

FAHRWERK

Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf Lenkung mit Servounterstützung, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 1/2" x 14, Gürtelreifen Dunlop SP (oder Michelin X) 205/70 VR 14, Abrollumfang 1970 mm, Luftdruck 2,1/2,5 atü, über 200 km/h 2,3/2,7 atü.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2460 mm, Spur 1452/1440 mm, Außenmaße 4370 x 1790 x 1300 mm, Wendekreis 10,3 m, Eigengewicht (fahrfertig) 1545 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1975 kg, Zuladung 430 kg, Personenindexzahl 5,1, Leistungsgewicht vollgetankt 7,7 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 9,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

(Werksangaben)

Höchstgeschwindigkeit 210,0 km/h
(entsprechende Drehzahl 6150 U/min)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeit)

0 bis 100 km/h 8,8 s

Normverbrauch (nach DIN 70030) 13,0 L/100 km

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km.

Hersteller: Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim.

heim ist eine nicht sehr interessante, aber durchwegs sichere Rennstrecke, deren harmlose Kurven zum ständigen Fahren im Grenzbereich verleiten, wozu komfortable Straßenfahrzeuge im Grunde gar nicht gedacht sind. Auf entsprechende Andeutungen brachten die Mercedes-Versuchsleute, die nicht leicht in Verlegenheit zu bringen sind, ein mit Dunlop-Racingreifen und härteren Stoßdämpfern versehenes Exemplar des 350 SL zutage, das auf Anhieb die für Hockenheim wünschenswerten Handling-Eigenschaften und ein neutrales, durch Gasgeben in Richtung Übersteuern beeinflussbares Fahrverhalten produzierte. Deutlicher konnte man den Unterschied zwischen Renn- und Straßenabstimmung gar nicht demonstrieren. Natürlich fehlte es dieser Racingversion an Komfort. Das Fahren auf normalen Straßen in der Michelin-bereiften Nor-

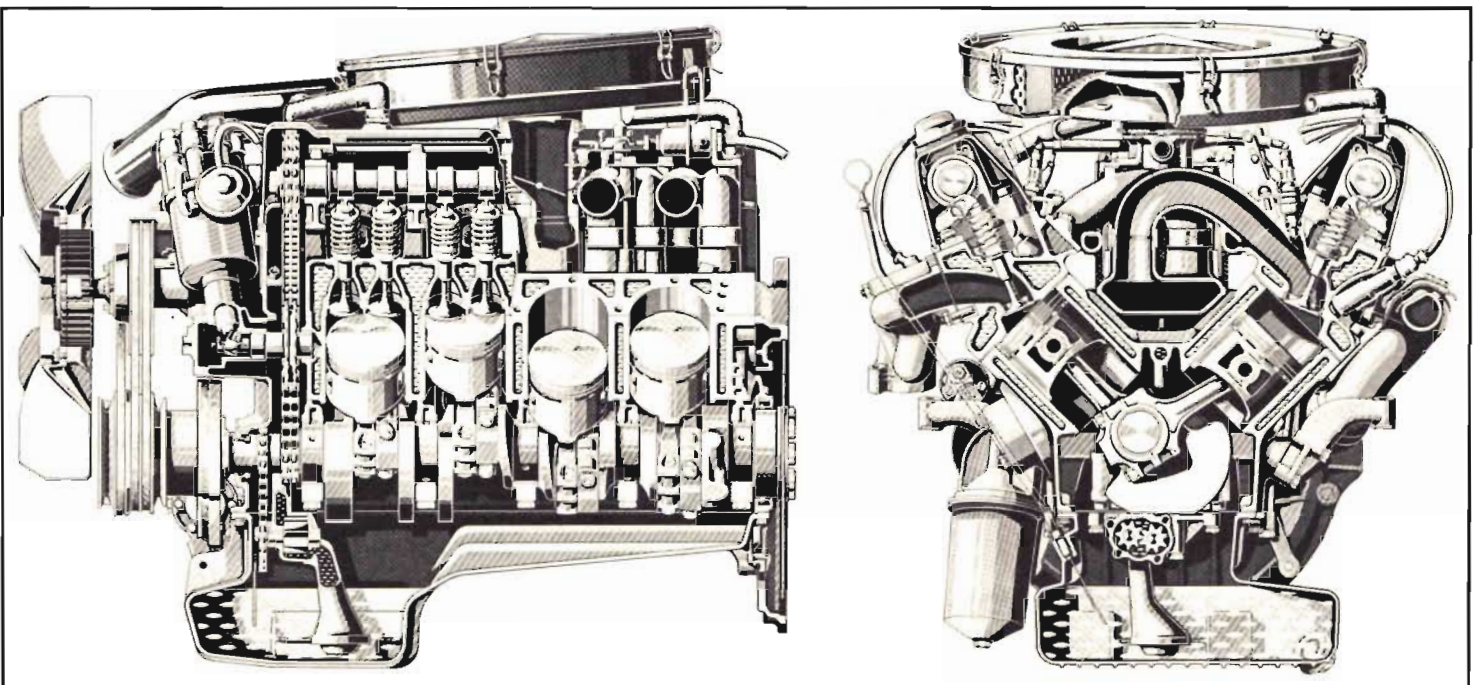
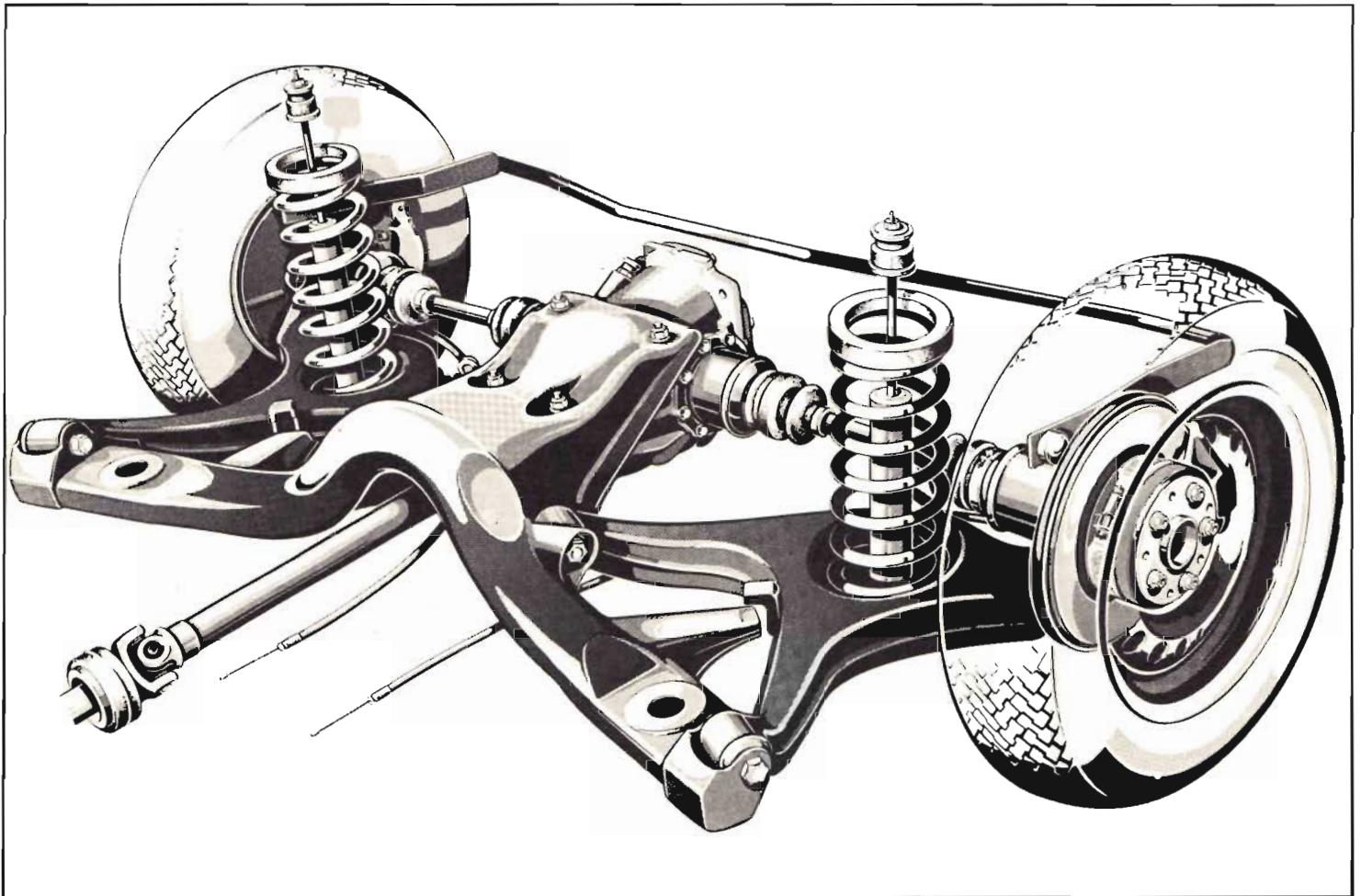
Der 350 SL ist 8,5 cm länger und 3,4 cm breiter als der 280 SL. Der Raum hinter den Sitzen wurde etwas vergrößert, auch der Kofferrauminhalt nahm zu.

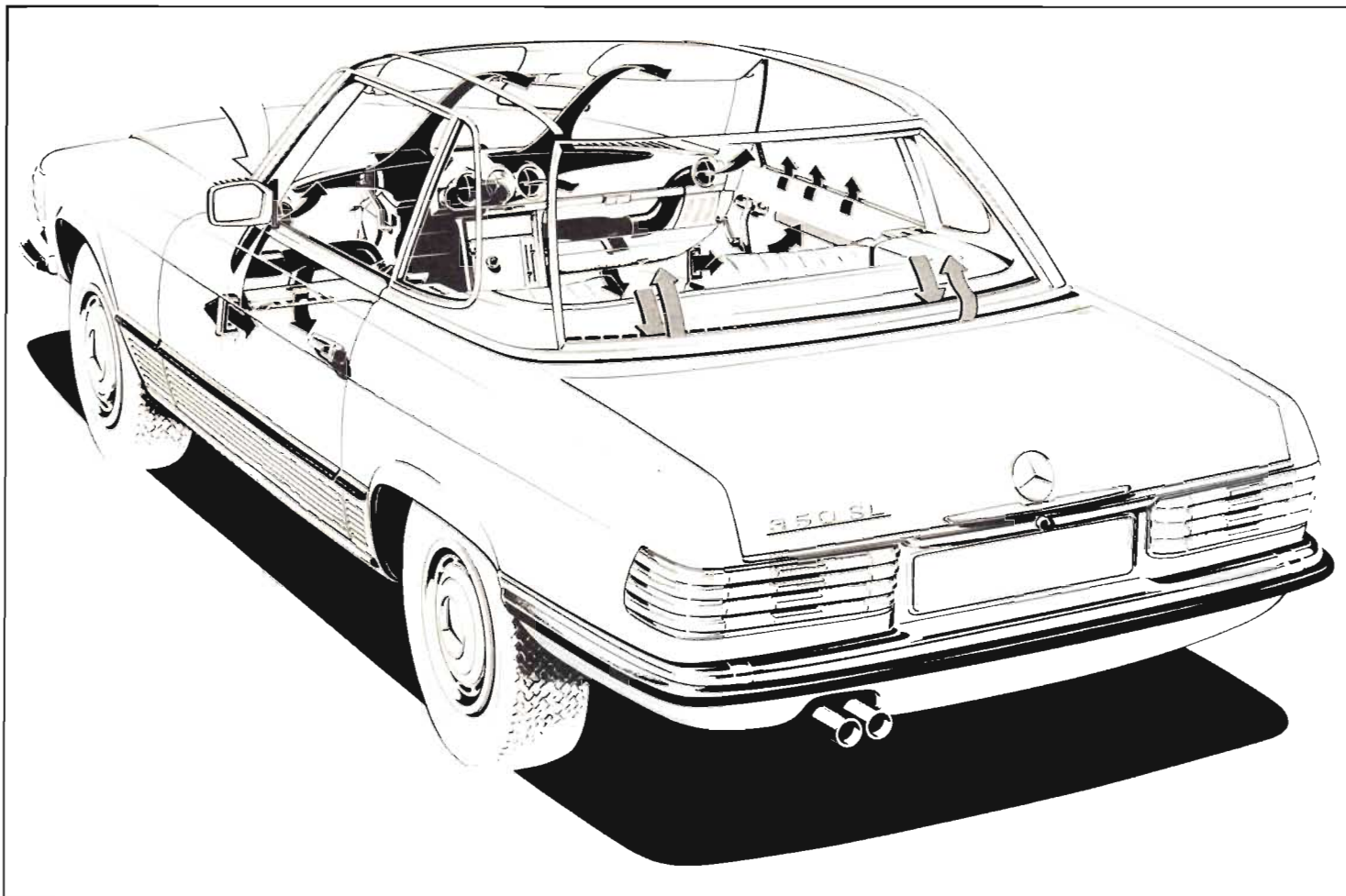
malausführung bewies dann auch, daß es mit der Serien-Auslegung durchaus seine Richtigkeit hat. Als wesentliches Merkmal des 350 SL erwies sich der gute Federungskomfort, der durchaus mit Limousinen-Maßstäben gemessen werden kann: Bei langsamem und schnellem Fahren werden große Unebenheiten gut geschluckt und kleine so absorbiert, daß sie auch auf sehr schlechten Straßen nie störend in Erscheinung treten. Der kurze Radstand wirkt sich auf den Komfort kaum nachteilig aus, denn vorderer und hinterer Überhang enthalten keine gewichtigen Bestandteile, die unerwünschtem Nicken förderlich sein können. Sportlichen Autos wie dem Porsche oder



Kavaliers- stück

FORTSETZUNG





den BMW-Coupés ist der 350 SL im Punkt Komfort klar überlegen, seine einzige ernsthafte Komfort-Konkurrenz ist der Citroen SM.

Auch die Fahreigenschaften erwiesen sich auf der Straße als angenehm und ausgeglichen. Störendes Untersteuern trat auch bei schneller Fahrweise kaum auf, da man sich auf öffentlicher Straße nicht so unbekümmert in Grenzbereichen bewegen kann wie auf der Rennstrecke. Der 350 SL verhält sich zwar auch hier leicht untersteuernd, aber er wirkt durch seine direkte und leichtgängige Servolenkung handlich, seine Kraft bringt er auch auf unebener Bahn gut auf den Boden. Das erwähnte Hereindrehen in die Kurve, eine Folge des Motor-Bremsmomentes

Wie bei den Limousinen der „kleinen“ Baureihe sind die Hinterräder an Schräglenkern aufgehängt. Daimler-Benz nennt diese Bauweise „Diagonal-Pendelachse“. Der 3,5 Liter V8-Motor mit je einer obenliegenden Nockenwelle je Zylinderreihe entspricht den 3,5-Limousinen. Das Staudruck-unabhängige Lüftungssystem (oben) enthält einen besonderen Gag: Durch einen Kanal wird die Warm- oder Kaltluft in die Türen geleitet und tritt durch die Verkleidungsflächen aus.

FOTOS: WEITMANN

beim Gaswegnehmen, fiel hier mangels extremer Querbesehleunigung ebenfalls weniger auf als in Hockenheim. Die Bremsen, die selbst schnelle Hockenheim-Runden ohne Wirkungsverlust, wenn auch qualmend, überstanden hatten, erwiesen sich im Verkehr als gut dosierbar und zuverlässig, was beim Fahren auf der Autobahn ebenso zur Nervenschonung beiträgt wie die gute Beschleunigung und das schonend-sanfte Fahrgeräusch. Nach der Bekanntschaft mit diesem Extraklasse-Zweisitzer drängt sich die Frage auf, warum er nicht etwas mehr Radstand und zwei zusätzliche Sitze hat. Sie läßt sich damit beantworten, daß der SL traditionellerweise ein Zweisitzer ist. Auch muß gesagt werden,

daß Radstand Geld kostet — besonders bei einem offenen Auto. Es gehört aber nicht viel Phantasie zu der Vorstellung, daß man mit den gleichen Zutaten ein recht nettes viersitziges Coupé bauen könnte. Diese Vorstellung hat, so scheint es, schon greifbare Formen angenommen — ebenso wie der 4,5 Liter-Motor seit längerem im Gespräch ist. Aber man weiß, daß sich Daimler-Benz mit solchen Dingen Zeit läßt — zunächst einmal ist die Produktion des 350 SL angelaufen, und man wird ihn schon bald auf den Straßen sehen. Wer ihn hat, kann sich freuen. Weniger freuen werden sich Porsche und BMW, denn so etwas kann man eine ernsthafte Konkurrenz nennen.

Reinhard Seiffert