



Der alte Test:

Mercedes 230 SL

Traum-Frauen setzen sich bei näherer Betrachtung aus den gleichen Grundelementen und Attributen zusammen wie die normal zugängliche Weiblichkeit. Die Wirkung geht von der Zusammensetzung aus, aber grundsätzliche Unterschiede gibt es nicht. Das hat schon mancher erfahren müssen, der Leben und Geld daran setzte, die Gunst einer Dame von Weltklasse zu gewinnen.

Mit den Autos ist es ähnlich. Man stellt sich normalerweise nicht vor, daß der Alltag eines Ferrari- oder Aston-Martin-Besitzers durch Verkehrsmisereen, durch schlechtwischende Scheibenwischer und durch unzureichenden Kundendienst beträchtlich getrübt werden kann. Kein Traumwagen vermag der Wirklichkeit zu entgehen.

Ist der Traumwagen, wie man auf deutsch so schön sagt, medium-priced, dann steht die Wirklichkeit schon an seiner Wiege und bestimmt, was er sein darf und nicht sein darf. Denn so, wie der Mensch zwischen Gut und Böse eingezwängt ist, so steht das Auto in der Schere zwischen Technik und Kalkulation. Beim 230 SL zum Beispiel hat die Kalkulation vorgeschrieben:

- Motor: muß aus der Sechszylinder-Serie entnommen werden;
- Fahrwerk: ebenfalls aus der Sechszylinder-Serie, darf aber verkürzt werden;
- Karosserie: darf geträumt werden.

Aus diesem Rezept läßt sich viel Lebensweisheit herauslesen, denn ähnlich wie bei der Traumfrau spielt auch beim Traumwagen die Karosserie eine entscheidende Rolle. Für Kreislauf und Stoffwechsel interessiert man sich erst später. Allein die Karosserie ist es, die bewirkt, daß überall männli-

che und weibliche Jugend um das Auto herumsteht und den bis 220 km/h anzeigenden Tachometer, die mit perforiertem Leder gepolsterten Sitze und die übrigen, im Grunde gar nicht sensationellen Bestandteile der Innenausstattung in sich hinein-saugt.

Diesen Umständen verdankt es der 230 SL, daß er, wie schon sein Vorgänger, der 190 SL, deutlich auf äußere Wirkung berechnet

Vorzüge

- Hervorragende Handlichkeit und Wendigkeit (mit Servolenkung)
- Gute Fahreigenschaften
- Sehr gute Bremsen
- Gut ausgestattete Karosserie mit leicht abnehmbarem Dach und einfach funktionierendem Roadster-verdeck, gute Sichtverhältnisse

Nachteile

- Federung empfindlich gegen kurze Fahrbahnstöße
- Schaltung schwergängig, Gangbereiche für sportliches Fahren zu kurz
- Zu geringer Tankinhalt

wurde. Er sieht aus, als habe man ihn eigens dazu geschaffen, im Modeheft von „Film und Frau“ die Kulisse für badeanzug- und nerzbeleidete Mannequins abzugeben. Man sucht den Geschmack der Käufer in dieser Richtung, und man findet ihn dort auch.

Aber nicht nur. Mit dem 230 SL können sich auch Leute befassen, die sich für das Fahrzeug interessieren und nicht für den „Renommierwert“. Der Wagen sieht zwar wie ein Pseudo-Sportwagen aus, aber er ist keiner. Er ist ein sehr ernstzunehmendes

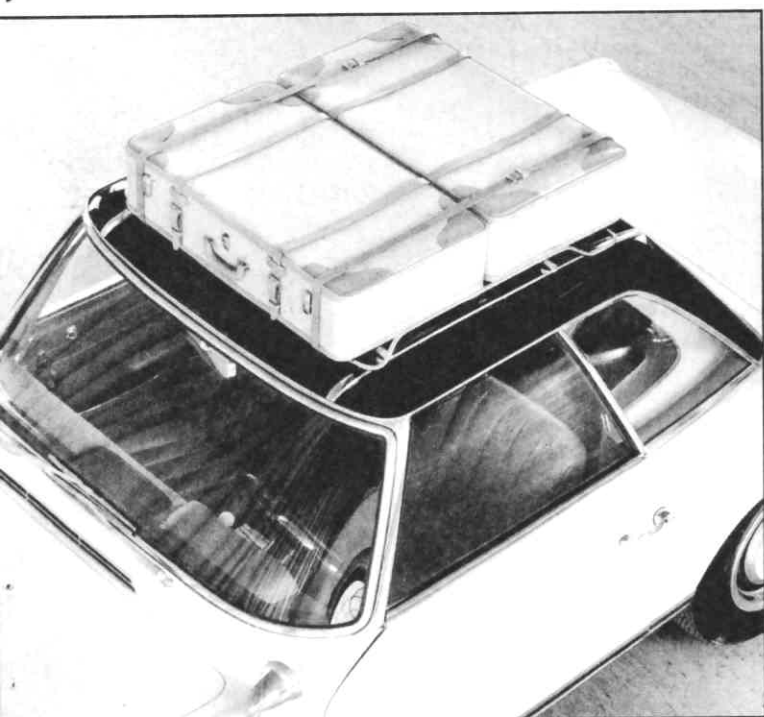
Automobil, was auch dadurch erhärtet wurde, daß Eugen Böhringer damit die Rallye Lüttich-Sofia-Lüttich gewann, die schwierigste Langstreckenprüfung der Welt.

Im Gegensatz zum 300 SL, der eine komplette Spezialkonstruktion war, ist beim 230 SL die Seriennähe unverkennbar. Das war auch beim 190 SL der Fall. Da aber die Perfektion der DB-Serienwagen seitdem beträchtliche Fortschritte gemacht hat, gelang die Verschmelzung von Serienteilen und Sportwagen-Attributen weit besser. An zwei Punkten ist freilich noch klar zu erkennen, daß es sich um einen Kompromiß handelt: Der hohe, senkrecht eingebaute Motor machte eine stark gewölbte Motorhaube nötig, die schlecht zum glattflächigen Stil der übrigen Teile paßt, und die notwendige Verstärkung des Bodenrahmens der Limousinen ergab ein Gewicht von 1295 kg, das für einen Sportwagen von nur 2,40 m Radstand sehr hoch liegt.

Der Motor wurde durch leicht vergrößerte Bohrung auf 2,3 Liter Hubraum gebracht, erhielt eine höhere Verdichtung, eine andere Nockenwelle, eine Einspritzanlage mit Sechsstempelpumpe und eine auf die höhere Leistung abgestimmte Doppel-Auspuffanlage. Obwohl eine betagte Konstruktion, kann dieser Motor heute noch durchaus mithalten.

Das Fahrgestell dürfte größere Mühe bereitet haben. Der 230 SL wurde von vornherein als offener Wagen ausgelegt, es gibt also kein Coupé mit festem Dach. Für diesen Zweck sind die üblichen gepreßten Bodenrahmen der selbsttragenden Limousinen nicht gut geeignet; sie sind auf die Käfig-Wirkung ausgelegt, die durch das geschlossene Dach und die Seitenpfosten entsteht. Beim offenen Wagen steht im Bereich der Türen nur ein sehr niedriger Querschnitt zur Verfügung, was beim 300 SL Roadster zu einer kunstvollen und wirklich steifen Rohrkonstruktion führte. Beim 230 SL strebte man durch eingeschweißte Verstärkungen des Bodens eine ähnliche Wirkung an, aber natürlich unter ungünstigeren Voraussetzungen. Daß es hier Probleme gegeben hat, war dem Testwagen anzumerken: die linke Tür schloß nicht zuverlässig; auf schlechter Straße sprang sie einige Male aus der Schließstellung in die zweite Raste.

Die Radaufhängungen – vorderer Fahrschemel mit Querlenkern und Schraubenfedern, hintere Eingelenk-Pendelachse mit



Der Mercedes 230 SL mit dem charakteristischen Pagoden-Dach erreicht mit seinen serienmäßigen Gürtelreifen sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten. Praktisch ist auch der Dach-Gepäckträger für das Hardtop

Schraubenfedern – konnten dagegen unverändert übernommen werden. Besonders die Hinterachse fügt sich hervorragend in den sportlichen Verwendungszweck ein: Die Ansprüche an den Federweg sind beim Sportwagen nicht so hoch wie bei der Limousine, so daß als Grundeinstellung ein relativ starker negativer Sturz der Hinterräder gewählt werden konnte. Das ist fahrtechnisch sehr günstig. Die gemischte Bremsanlage mit vorderen Girling-Scheibenbremsen entspricht derjenigen der Limousine, auch in Lenkung und Getriebe, auf Wunsch Servolenkung und automatisches Getriebe, besteht kein grundsätzlicher Unterschied. Im Gegensatz zu den Limousinen hat der 230 SL eine Hebel-Handbremse.

Der Sindelfinger Entwicklungsleiter Wilfert als verantwortlicher Karosserie-Träumer stattete den 230 SL sowohl mit den erwünschten äußeren Vorzügen als auch mit der unvermeidlichen Mercedes-Familienähnlichkeit aus. Dazu dient das SL-Gesicht

Die großen Scheinwerfer und das Stufenheck entsprechen nicht den Idealen der Aerodynamik.

mit dem großen Stern, unterstützt von den (in Berlin Triefaugen genannten) großen Scheinwerfern. Auch das Heck wurde den übrigen DB-Modellen angenähert, zumal man einen großen Kofferraum einplante und in der Grundform vom offenen Wagen mit aufgesetztem Dach ausging.

Die klotzigen Scheinwerfer in der hier angewandten großflächigen Form, das SL-

fens genau entgegengesetzt. Dieses „Pagodendach“ kostet einige Kilometer Spitzengeschwindigkeit, denn selbst mit dem Roadsterverdeck, das keineswegs besonders strömungsgünstig ist, ist der Wagen 4 km/h schneller.

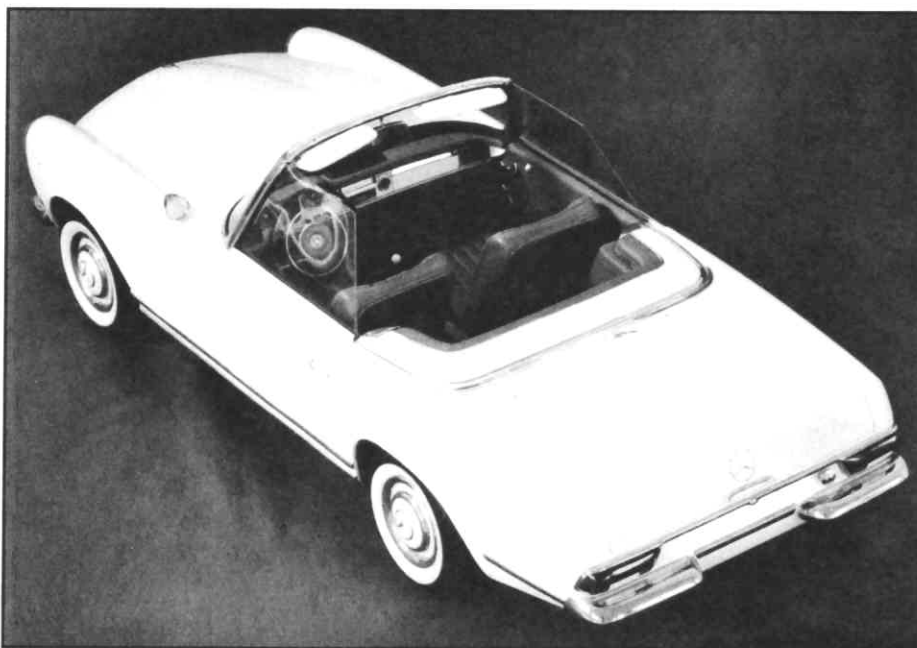
Der Sinn der Sache kann nur im modischen Effekt liegen. Zwar argumentiert Wilfert mit dem Hinweis, daß hohe Seitenfenster

Wenn man, wie es im heißen Sommer oft ratsam ist, die Fenster des parkenden Wagens fingerbreit öffnet, dann geht der Schlitz seitlich bis zum Tür-Rand hinunter – es kann hineinregnen, und der Wagen läßt sich leichter aufbrechen. Neben diesen Ungereimtheiten hat die Karosserie aber auch eine ganze Anzahl praktischer Gags. Es beginnt mit dem Dach, das sich nach dem Lösen von vier Verschlüßhebeln ohne Schwierigkeiten abheben läßt. Diese Handtierung geht so schnell, daß man bei gutem Wetter immer davon Gebrauch machen wird – viele andere abnehmbare Hardtops dagegen machen so viel Arbeit, daß man sich höchstens einmal im Jahr dazu überwindet. Freilich muß man das SL-Dach zu zweien demonstrieren und sollte dafür möglichst nicht zierliche Mädchenarme in Anspruch nehmen, denn das Dach hat ein beträchtliches Gewicht und muß nach hinten über das Heck weggehoben werden. Kratzer im Lack sind kein guter Anfang für Tage sonniger Zweisamkeit. Vorübergehende Niederschläge stören überhaupt nicht, wenn das Roadsterverdeck eingebaut ist, das sich leicht öffnen und ebenso schnell schließen läßt, ohne daß irgendwelche Knöpferei nötig wird.

Die Verwandelbarkeit dieses Wagens ist nicht einmal durch selbsttätige Mechanismen zu übertreffen, denn die bisher bekanntgewordenen Erfahrungen mit mechanisch betätigten Verdecks aus Stoff oder Metall sind nicht ermutigend. Solch ein Apparat nützt nichts, wenn das Verdeck im Gewitterregen halb offen bleibt.

Bei Nichtvorhandensein des Roadsterverdecks kann hinten ein Quersitz eingebaut werden, der freilich nur von geringem Wert ist. Ein erwachsener Mensch bringt dort seine unteren Gliedmaßen nur mühsam unter, die oberen aber gar nicht bzw. erst dann, wenn man das Dach abnimmt.

Den beiden Insassen werden eine Menge Bequemlichkeiten geboten. Sie sitzen in ausgezeichnet geformten Sesseln und haben genügend Platz, auch die längsten Beine unterzubringen. Sie können ihre Lehnen beliebig weit verstellen und haben bei Hitze die Möglichkeit, sich während der Fahrt in jeder Richtung und Stärke von Luft anblasen zu lassen. Der 230 SL ist nämlich der erste deutsche Wagen, der eine vernünftige Frischbelüftung mit großen verstellbaren Öffnungen hat. Auf die Ausstellfenster konnte darum verzichtet werden, man vermißt sie nicht. Die Heizungsbetätigung – rechts und links getrennt – ist



Mit geöffnetem Verdeck wirkt der Mercedes 230 SL sehr zierlich, und für die Mercedes-Linie sorgt das SL-Gesicht mit dem großen Stern, umrahmt von den wuchtigen Scheinwerfern



Gesicht und das Stufenheck entsprechen nicht den Idealen der Aerodynamik, deren Wert zwar oft überschätzt wird, die aber bei Sportwagen doch immerhin ein gewisse Rolle spielen. Noch weniger kann das Dach die berühmten Wollfäden, mit denen im Windkanal das Anliegen der Strömung geprüft zu werden pflegt, zu gesittetem Verhalten erziehen, denn es ist konkav eingewölbt und damit der Form des Wassertrop-

und damit ein bequemer Einstieg erreicht worden seien, aber daran würde sich ja bei einer Wölbung des Daches nach oben statt unten gar nichts ändern. Der cw-Wert (er wird bei Daimler-Benz schamhaft verschwiegen) würde dagegen bestimmt günstiger werden.

Eine Modesache sind auch die stark abgelenkten Hinterkanten der Türfenster.

Der Mercedes 230 SL zählt zur exklusiven Familie der 200 km/h-Autos – er lief mit Roadster-Verdeck 202 km/h

mit transparenten Schiebern ausgestattet, die bei Nacht in magischem Blau und Rot aufschimmern. Eine gut gemeinte, aber schlecht ausgeführte Idee ist die Handschuhkasten-Lampe, die auch nach außen leuchtet und bei aufgeklapptem Deckel als Leselampe dienen kann. Ihre Fassung ist so

groß, daß sie den Handschuhkasten stark einengt und beim Zuklappen Gegenstände im Innern beschädigen kann.

Als sehr gut erweist sich dagegen die Scheibenwischerbetätigung durch Hebeldruck an der Lenksäule – endlich einmal eine

Möglichkeit, die Wischer schnell und ohne Umstände einzuschalten. Leider ist diese Handlichkeit nicht auch auf die Abblendung ausgedehnt worden – dazu wird, wie bei allen Mercedes-Autos, der linke Fuß benutzt, der weit nach vorn oben gehoben werden muß. Soweit uns bekannt ist, be-

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes-Benz 230 SL

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung $\times$ Hub 82 $\times$ 72,8 mm, Verdichtung 9,3:1, Leistung 150 PS bei 5500 U/min (65 PS/Liter), max. Drehmoment 20 mkg bei 4200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (5500 U/min) ca. 13,3, bei 100 km/h im IV. Gang (3135 U/min) ca. 7,6 m/s, obenliegende Nockenwelle, vierfach gelagerte Pleuellwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Bosch-Sechsstempel-Einspritzpumpe, 65-Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 55 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchro-nisiertes Vierganggetriebe mit Knüppelschal-tung, Übersetzungen (in Klammern Gesamt-übersetzungen): I. 4,42 (16,58), II. 2,28 (8,55), III. 1,53 (5,74), IV. 1,0 (3,75), R. 3,92 (14,8), auf Wunsch automatisches Vierganggetriebe, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,98 (15,03), II. 2,52 (9,45), III. 1,58 (5,93), IV. 1,0 (3,75), R. 4,15 (15,56), Hinterachse 3,75.

FAHRWERK

Rahmen-Bodenanlage an mitttragender Karos-serie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Querstabi-lisator, hinten Eingelenk-Pendelachse mit tief-gelegtem Drehpunkt und Schubstreben, Schraubenfedern und Ausgleichsfeder, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelum-lauflenkung mit automatischer Nachstellung, auf Wunsch Servolenkung, hydraulische Zwei-kreis-Fußbremse mit Master-Vac-Bremshilfe, vorn Girling-Scheibenbremsen, hinten Trom-melbremsen, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 185-14 mit Schlauch.

ABMESSUNGEN

Radstand 2400 mm, Spur 1486/1487 mm, Au-ßenmaße 4285 $\times$ 1760 $\times$ 1315 mm, Innenbreite vorn 1390 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkan-te vorn 925 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, Wen-dekreis rechts 10,5 m, links 10,4 m, 3/4 Lenk-radumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1395 kg (davon Vor-derachse 729 kg, Hinterachse 666 kg, Ge-wichtsverteilung 52,3:47,7), zulässiges Ge-samtgewicht 1615 kg, Zuladung 220 kg, Perso-nen-Indexzahl 2,6, Leistungsgewicht vollge-tankt 9,3 kg/PS, mit 170 kg Belastung (zwei Personen mit Gepäck) 10,4 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche	
I. Gang	bis 48 km/h
II. Gang	12 bis 92 km/h
III. Gang	20 bis 138 km/h
IV. Gang	ab 30 km/h
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h (Coupé) 202 km/h (Roadster)

Tachometerabweichung	
Anzeige	effektiv km/h
bei 60	57
bei 80	76
bei 100	96
bei 120	115,5
bei 140	137,5
bei 160	157,5
bei 180	178,5

Kilometerzählerabweichung ca. +3%

Beschleunigung	
0-40 km/h	2,5 s
0-60 km/h	4,4 s
0-80 km/h	6,6 s
0-100 km/h	9,7 s
0-120 km/h	13,6 s

0-140 km/h	19,2 s
0-160 km/h	26,8 s
1 km mit stehendem Start	29,4 s (122,3 km/h)

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand	56 Phon
Bei 50 km/h	66 Phon
Bei 80 km/h	70 Phon
Bei 100 km/h	73 Phon
Bei 120 km/h	77 Phon
Bei 140 km/h	79 Phon
Bei 160 km/h	85 Phon
Bei 180 km/h	89 Phon

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt 153 km/h	19,5 Liter/100 km
Landstraße Schnitt 70 km/h	12,3 Liter/100 km
Testverbrauch	14,2 Liter/100 km

PREISE

Roadster zweisitzig	DM 20 600,-
Coupé zweisitzig	DM 20 950,-
Coupédach für Roadster	DM 1 100,-
Mehrpreis für Servolenkung	DM 550,-
Mehrpreis für automatisches Getriebe	DM 1 400,-

Österreich:	
Roadster zweisitzig	öS 188 000,-
Coupé zweisitzig	öS 191 000,-
Coupédach für Roadster	öS 10 000,-
Schweiz:	
Roadster zweisitzig	sfr 28 900,-
Coupé zweisitzig	sfr 29 400,-
Coupédach für Roadster	sfr 1 400,-

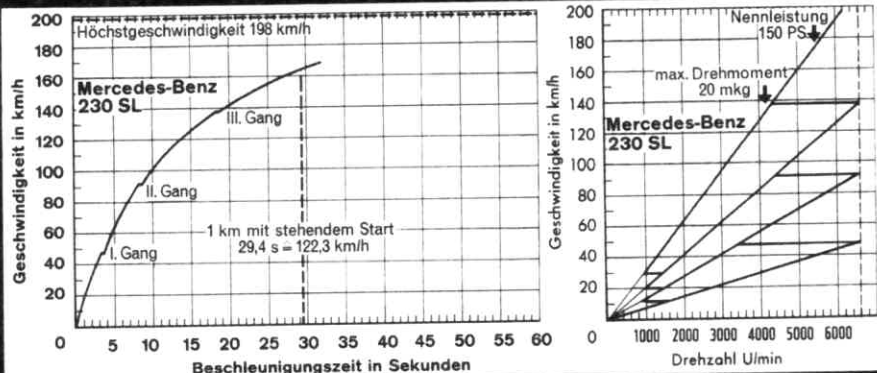
BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr	DM 331,-
Haftpflichtversicherung im Jahr (Deckungs-summen DM 250 000,-, DM 50 000,-, DM 10 000,-)	ca. DM 540,- + 5%
Vollkaskoversicherung im Jahr (mit 500 DM Selbstbeteiligung)	ca. DM 425,- + 5%
Betriebskosten je km (Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung)	21 Dpf
Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebsko-sten) ohne Abschreibung und Verzinsung	
Bei jährlich	pro Jahr/DM je km Pf

10 000 km	3 051	30,5
20 000 km	5 151	25,7
30 000 km	7 251	24,2
40 000 km	9 351	23,4
50 000 km	11 451	22,9

WARTUNG

Intervalle stehen noch nicht fest.
Hersteller:
Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim



Der 230 SL verhält sich genauso gutmütig und richtungsstabil wie andere Mercedes-Autos

ruht diese antiquierte Abblend-Methode auf der Gewohnheit eines hohen DB-Vorstandsmitglieds. Das ist unserer Meinung nach kein Grund, sie nicht abzuschaffen. Es kommt nämlich sehr häufig vor, daß man kuppeln und gleichzeitig abblenden muß, was mit dem Fußschalter unmöglich ist; ein günstig angebrachter Hebel am Lenkrad dagegen läßt sich auch in Kurven immer leicht betätigen.

Ein gutes Detail schließlich soll nicht vergessen werden: die Gummileiste, die den Wagen an den Seiten vor Beschädigungen schützt. Solche Vorkehrungen, die keineswegs dem Aussehen abträglich sein müssen, wären auch an normalen Alltagsautos nicht fehl am Platz.

Die Zeiten sind andere geworden, und darum verlangt man heute von einem Sportwagen mehr als das, was einst der 190 SL leistete. Die Planer des 230 SL wurden dem gerecht, indem sie von vornherein einen Motor aus der Sechszylinder-Reihe vorsahen und diesen Motor schließlich noch mit größerem Hubraum und höherer Leistung

für müheloses Fahren mit guten Durchschnitten auf kurvenreichen Straßen.

Diese Forderungen wurden beim 230 SL durchaus nicht vernachlässigt: Man blieb nicht zuletzt deswegen beim reinen Zweisitzer, weil man kurze Außenmaße und ein günstiges Leistungsgewicht erreichen wollte. Außerdem erhielt der Wagen ein Merkmal, das ihm vielfach als „unsportlich“ angekreidet wurde: relativ kurze Übersetzungen der unteren Gänge. Der III. Gang reicht bei einer Drehzahl von 6600 U/min bis 138 km/h, und es gibt bekanntlich Sportwagen, die sich im III. Gang bis auf 150 km/h und mehr bringen lassen.

Tatsächlich würde der 230 SL im rennmäßigen Einsatz im Nachteil sein, wenn es sich um Strecken handelt, auf denen viel im Bereich zwischen 130 und 150 km/h gefahren werden muß. Im Bereich unter 130 km/h, also zum Beispiel auf Bergrennstrecken, wäre er dagegen im Vorteil, denn er erreicht in den unteren Gängen hervorragende Beschleunigungsleistungen. Und zweifellos spielen sich der Straßenverkehr und

sehr oft benutzt werden – man darf sich nur nicht scheuen, zum Beschleunigen zurückzuschalten und den Motor, wenn es darauf ankommt, „bis in die Puppen“ auszureihen. Er wird dann rau und laut, gibt aber auch etwas her – es sind sozusagen zwei Motoren in einem: ein lauter sportlicher mit hohen Drehzahlen und ein laufruhiger tourenmäßiger mit niedrigen. Die Grenze zwischen beiden ist fließend, denn der Motor legt in der Leistung völlig gleichmäßig zu, hat aber eben doch um 5000 U/min beträchtlich mehr Temperament als um 3000.

Der 230 SL muß also, wenn man schnell sein will, viel geschaltet werden – beim schaltarmen Fahren bringt er nur die Leistungen eines mittelbraven Tourenwagens. Das Schalten könnten wir uns freilich – nach 2000 km auf deutschen Bundesstraßen – angenehmer vorstellen, denn Daimler-Benz hat für den 230 SL kein neues Getriebe spendiert; man muß sich darum nach wie vor mit der recht schwergängigen Synchronisierung ablagen und mit dem Schalthebel energisch hantieren. Der von DB-Technikern bereitgehaltene Hinweis auf das hohe zu übertragende Drehmoment überzeugt nicht ganz, denn andere Sportwagen haben das gleiche oder ein höheres Drehmoment und lassen sich trotzdem leichter schalten.

Das ist der einzige Einwand, den man gegen die Handlichkeit des Wagens erheben kann. Ein zweiter wäre denkbar gegen die indirekte, also nicht sportwagenmäßig exakte Lenkung, aber dieser Einwand trifft auf unseren Testwagen nicht zu, denn bei ihm war die DB-Servolenkung eingebaut. Die Servolenkung ist ja nun nicht mehr neu und macht die mittelgroßen und großen Limousinen zu hervorragend handlichen Autos, aber sie hat uns beim 230 SL trotzdem noch überrascht: Wir haben noch kein Auto gefahren, das sich so mühelos und dabei exakt lenken ließ. Wohl ist etwas Umgewöhnung nötig, wenn man von Fahrzeugen mit schwerergängiger und indirekter Lenkung kommt – man empfindet das spielerische Reagieren des Wagens auf kleine Lenkbewegungen zunächst als Nervosität. Aber sehr bald weiß man, daß der Wagen sich genauso gutmütig und richtungsstabil verhält wie andere Mercedes-Autos – nur daß er eben ein Minimum an Lenkarbeit verlangt. Mit dieser Servolenkung läßt sich der 230 SL kaum an den üblichen Sportwagenmaßstäben messen, denn es gibt keinen anderen schnelleren Wagen, den man so mühelos in der Hand hat. Vielleicht verleitet die spielerische Fahrweise Unerfahrene

Das Armaturenbrett des 230 SL beherbergt zwei klassische Rundinstrumente, die den Fahrer über Geschwindigkeit und Motordrehzahl informieren



ausstatteten. Der 230 SL sollte zur exklusiven Familie der 200 km/h-Autos zählen.

Das tut er auch, wenn man ein Auge zu drückt. Denn ein serienmäßiger 230 SL mit dem leistungsfressenden Pagodendach wird es wohl kaum auf mehr als die 198 km/h bringen, die wir mit unserem Testwagen gemessen haben. Mit dem Roadsterverdeck kann die ominöse und praktisch so bedeutungslose 200 km/h-Grenze dann überschritten werden. Erheblich wichtiger sind die Beschleunigungsleistungen, denn sie machen das entscheidende Plus des Sportwagens auf der Straße aus; das nächstwichtigste ist die Wendigkeit, und beide sorgen für gefahrloses Überholen und

die Überholvorgänge hauptsächlich in diesem Bereich ab, über 130 km/h kommt man fast nur auf der Autobahn, und dort wiederum kommt es auf die effektive Beschleunigung nicht so sehr an. Das deutliche Abknicken der Beschleunigungskurve nach dem Umschalten vom III. in den IV. Gang hat also eine praktische Berechtigung: hervorragendes Temperament im unteren und mittleren Bereich (0–100 unter 10 Sekunden!), relativ niedrige Dauerdrehzahl bei schnellen Autobahnfahrten.

Da der Motor schon bei Drehzahlen ab 2000 U/min auch im IV. Gang sehr durchzugskräftig ist, kann dieser Gang beim normalen Fahren auch um und unter 100 km/h

Ein gutes Gesamturteil verdienen auch die Bremsen mit ihrer hervorragenden Wirkung bei geringem Pedaldruck

zum Leichtsinn; Leute, die noch nie in einem schnelleren Wagen gesessen haben, sollten beim Kauf darauf hingewiesen werden, daß man mit dem 230 SL zwar vieles, aber nicht alles machen kann. Wer aber Mögliches und Unmögliches genau unterscheiden kann, der wird an diesem extrem wendigen und schnellen Wagen viel Freude haben.

Noch in einem anderen Punkt entfernt sich der 230 SL von herkömmlichen Sportwa-

In der Heckansicht erkennt man sehr deutlich das typische, nach innen gewölbte Dach und die große, eine gute Rücksicht gewährende Heckscheibe



genmaßstäben: in der Federung. Mit dem Ziel, weniger ein zünftiges Competition-Auto als vielmehr ein komfortables Fahrzeug für schnelles und angenehmes Reisen zu bauen, gab man dem 230 SL wie auch allen übrigen Mercedes-Wagen eine komfortable Federung. Obwohl sie natürlich im Vergleich zu den Limousinen etwas straffer gehalten wurde, schluckt sie mittlere und große Bodenwellen in erstaunlichem Maße; trotz des kurzen Radstands bleibt das Fahrzeug fast frei von stärkeren Vertikalbewegungen.

Es klingt paradox, daß sich trotzdem viele Leute darüber beklagen, der 230 SL sei ihnen zu hart. Dieser Eindruck rührt davon her, daß die Federung auf kurze Bodenwellen nicht so gut anspricht wie auf lange. Das stört besonders beim langsamen und mittelschnellen Fahren und wurde beim Testwagen durch die harte Stoßdämpfereinstellung noch verstärkt. Vielleicht ist in der Abstimmung von Federung und Stoßdämpfung noch eine Verbesserung möglich.

Freilich wird man es vermeiden wollen, durch eine Änderung die Fahreigenschaften zu verschlechtern, denn in dieser Hinsicht wurde ein gutes Ergebnis erreicht.

Der 230 SL ist eines der wenigen Autos, die sich nahezu in allen Fahrbereichen neutral verhalten. Er läßt sich nur durch abruptes Gasgeben in engen Kurven zum Übersteuern bringen, ist aber andererseits auch kein ausgeprägter Untersteuerer. Er untersteuert selbst in sehr schnellen Kurven nur geringfügig und bleibt stets gut kontrollierbar. Daran sind zum nicht geringen Teil die Gürtelreifen beteiligt, mit denen der 230 SL serienmäßig ausgerüstet wird; sie sorgen für eine saubere Bodenhaftung unter

allen Bedingungen. Man kann mit ihnen, ohne daß der Wagen vorn oder hinten seitlich ausbricht, weit schneller durch Kurven fahren, als es selbst sportliche Leute im normalen Betrieb tun werden. In Nähe der Grenzggeschwindigkeit trat bei den beiden auf unserem Testwagen gefahrenen Reifenfabrikaten Phoenix P 110 und Continental Radial hörbares Reifenquietschen auf – eine bei Gürtelreifen bisher ungewöhnliche Erscheinung. (Genau genommen handelt es sich um sogenannte Halbgürtelreifen, die einen etwas günstigeren Kompromiß zwischen Laufruhe und Fahreigenschaften bieten als die reinen Gürtelreifen.) Da wir das Gefühl hatten, daß die Conti-Reifen auf Nässe etwas schlechter waren, veranstalteten wir Fahrversuche auf nasser Kreisbahn, bei denen ein Porsche 356 C zum Vergleich hinzugezogen wurde. Die Ergebnisse zeigen, daß der Porsche noch etwas schneller war. Dafür verhielt sich der SL unproblematischer, der Porsche ist beim Ausbrechen schwerer zu kontrollieren.

Für Eingeweihte ist es nahezu selbstverständlich, daß der 230 SL nicht nur beim Kurvenfahren, sondern auch bei Seitenwind und bei plötzlichen Ausweichbewe-

gungen sehr fahrstabil ist, denn das „Wedeln“ ist ja eine Spezialität des Untertürkheimer Versuchsbetriebes. Über die Winterfahreigenschaften können wir nicht urteilen, dazu gab es im September zu wenig Eis und Schnee. Die begrenzten Federwege der negativ gestellten Hinterräder und der niedrige Schwerpunkt lassen darauf schließen, daß der 230 SL im Winter nicht problematisch ist. Wie bei den Limousinen wird freilich auch bei ihm vom Werk empfohlen, auf allen vier Rädern Winterreifen zu fahren.

Da der SL recht schwer und nicht überaus strömungsgünstig ist, liegt der Verbrauch höher, als man bei einem so kleinen Wagen annehmen würde. Volles Ausfahren auf der Autobahn kostet 15–20 Liter/100 km. Beim mittelschweren Landstraßenfahren dagegen kamen wir auf erheblich günstigere Werte. Der Tank ist mit 65 Liter für Langstreckenfahrten zu klein.

Ein gutes Gesamturteil verdienen auch die Bremsen mit ihrer bei jeder Geschwindigkeit hervorragenden Wirkung bei geringem Pedaldruck. Doch Scheibenbremsen an allen vier Rädern würden noch bessere Gewähr für gleichmäßiges Verhalten der Bremsen unter allen Bedingungen bieten. Außerdem zeigte sich am Testwagen ein Scheibenbremsen-Manko: In kaltem Zustand zogen die Bremsen nach rechts, weil offenbar durch Schleifen des Belages an einer Scheibe Reibwertunterschiede entstanden. Bei den Girling-Scheibenbremsen ist der Abstand zwischen Scheibe und Belag nicht „definiert“, d.h. der Belag wird bei unbenutzter Bremse nicht durch eine Feder von der Scheibe weggezogen.

Das Fazit: Der 230 SL ist einer der kultiviertesten Sportwagen, die es je gegeben hat. Trotzdem verdient er, zu den echten sportlichen Fahrzeugen gezählt zu werden, denn er erreicht nicht nur sportliche Leistungen, sondern ist auch so handlich und fahrsicher, wie man es von einem Sportwagen erwarten muß. Ein großer Vorzug liegt darin, daß er zu einem relativ günstigen Preis von einer Firma angeboten wird, die für guten Kundendienst und schnelle Ersatzteillieferung sorgen kann. Und schließlich: Man kann den 230 SL zwar sehr schnell fahren, aber man kann mit ihm auch das Bummeltempo einhalten, das der Straßenverkehr einem so häufig aufzwingt. Von außen und von innen, in der Technik und in den Fahreigenschaften wurde er den Ansprüchen unserer Auto-Zivilisation angepaßt.

Reinhard Seiffert