



Der alte Test

Mercedes 190 SL

Fast fünf Jahre sind vergangen, seitdem 1955 der Mercedes-Benz 190 SL in unserer Schwesterzeitschrift MOTOR REVUE getestet wurde. Obwohl er sich seitdem kaum verändert hat, schien es uns nach der Zeitspanne von einem halben Jahrzehnt interessant zu sein, uns noch einmal mit ihm zu beschäftigen – zumal von vielen unserer Leser immer wieder der Wunsch geäußert wurde.

Wer den MOTOR REVUE-Test von 1955 gelesen hat, wird wissen, daß der 190 SL darin nicht mit ungeteiltem Beifall bedacht wurde. Heute ist es eher noch schwieriger geworden, diesen Wagen gerecht zu beurteilen, denn er hat noch nahezu alle Schwächen von damals, erfreut sich aber andererseits einer so großen Beliebtheit, daß er wahrscheinlich noch für längere Zeit weitergebaut werden wird, da die Nachfrage eher zu- als abnimmt.

Obwohl nicht gerade billig, hat der 190 SL eine Popularität erreicht, die ihn mit ande-

ren vielgekauften Sportwagen wie MG, Triumph, Jaguar, Alfa Romeo Giulietta oder den Porsche-Typen in eine Reihe stellt. Über 18 000 190 SL gingen seit 1955 in alle Welt.

Allerdings scheint es ein ganz bestimmtes Publikum zu sein, das den 190 SL bevorzugt. Seine Beliebtheit als Film-Requisit, als Hintergrund in Modejournalen, seine Häufigkeit in der Hand von Stars verschiedenster Schattierungen deuten die Richtung an – keineswegs immer zur ungeteilten Freude seiner Erzeuger. Aber es besteht wohl kein Zweifel, daß der 190 SL auf Boulevards mehr zu Hause ist als auf Rennpisten. Das gehört zu seiner Eigenart.

Der 190 SL kommt nämlich dem uns allen angeborenen Renommierbedürfnis in besonders ausgeprägter Weise entgegen, weil er ein ungewöhnlich elegantes Auto ist, und zwar heute noch ebenso wie zur Zeit seiner Entstehung. Es sind in den vergangenen fünf Jahren auf der ganzen Welt vie-

le hübsche Sportwagen gebaut worden, aber der 190 SL kann sich neben jedem von ihnen sehen lassen. Seine breiten, satt gerundeten und wohlausgewogenen Formen verraten, daß ihre Schöpfer sehr viel Gefühl für die äußere Wirkung eines sportlichen Automobils gehabt haben. Besonders in offenem Zustand lenkt der 190 SL heute wie eh und je die Blicke auf sich – neidvolle und bewundernde, kokette und eingeladen-werden-wollende, je nach Temperament und Geschlecht.

Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, daß diese äußeren Vorzüge einen großen Teil der Beliebtheit des 190 SL ausmachen, und zwar durchaus zu Recht. Man soll sich darüber gar nicht erhaben fühlen – wer möchte nicht gern in einem hübschen, offenen Wagen spazierenfahren und aus dieser Warte, geschmückt durch eine sportliche Mütze oder ein buntes Kopftuch, die Umwelt an sich vorübergleiten lassen? Die unbestreitbaren Vorzüge solchen Daseins vermittelt der 190 SL in vollendeter Weise, wirkungsvoll unterstützt durch das Emblem an Front, Heck und Radkappen: den Mercedes-Stern. Auch hierüber kein Streit – der Untertürkheimer Dreizack genießt unter den Markenzeichen der Welt ein ungewöhnliches Ansehen. Nicht selten werden Autos seinetwegen unbesehen gekauft, und manche andere Automobilfabrik würde viel für ein Symbol von solcher Anziehungskraft geben. Daß dieser Ruf in langen Jahren durch Qualität erarbeitet ist, wird von Neidern gern übersehen. Daß er aber zugleich eine Qualitätsverpflichtung darstellt, bedarf ebenfalls keiner Frage.

So hat der 190 SL ungewöhnlich viele äußere Eigenschaften, mit denen ein Automobil für sich und seinen Besitzer einnehmen kann. Dazu kommen aber noch weitere Positive, die sich im Gebrauch herausstellen. Der 190 SL ist dafür bekannt, daß er nicht kaputtzukriegen ist, so daß sich seine Besitzer fast niemals über ihn ärgern müssen. Er gehört nicht zu jenen Sportwagen, die ständig einer schonenden Hand und einer guten Reparaturwerkstätte bedürfen. Man läßt ihn ab und zu durchsehen – das ist alles. Für Besitzer normaler Personenwagen mag das nicht sensationell erscheinen. Für die zahlreichen Sportwagenkäufer in einem Land wie den Vereinigten Staaten, wo jede Herstellerfirma und zumeist auch die nächste Vertragswerkstatt weit entfernt sind, ist es aber keineswegs selbstverständlich und

Der 190 SL galt damals schon als ungewöhnlich elegantes Auto. Seinen Schöpfern wurde viel Gefühl für die äußere Wirkung eines sportlichen Automobils attestiert



Das Roadster-Verdeck ist von einer Güte, wie es außer in Sindelfingen nur noch an wenigen Orten der Welt gefertigt wird: völlig wind- und wasserdicht

von größtem Wert. Darum schätzen die Amerikaner den 190 SL.

Wir fahren den 190 SL Roadster, den wir der Coupéausführung ohne Roadsterverdeck unbedingt vorziehen würden. Denn erstens ist der 190 SL offen viel schöner zu fahren als geschlossen, zweitens aber ist das Roadsterverdeck von einer Güte, wie es außer in Sindelfingen nur noch an wenigen Orten der Welt gefertigt wird. Es ist nicht nur völlig wind- und wasserdicht, sondern man kann es auch innerhalb einer halben Minute öffnen oder schließen, wozu man, wenn man es heraus hat, nicht einmal aussteigen braucht. Dieser jederzeit mögliche schnelle Wechsel zwischen offenem und geschlossenem Fahren ist ein weiterer Vorzug des 190 SL. Die Montage des auswechselbaren Coupédaches ist eine ziemliche Mühe, und man kann auch im Winter ohne es auskommen, zumal die Heizungsanlage sehr wirksam ist. Das Roadsterverdeck muß bei Montage des Coupédaches herausgenommen und in einer Spezialkiste aufgespannt aufbewahrt werden.

Die Coupéausführung – ebenfalls mit abnehmbarem Dach – hat den Vorteil, daß die Trennwand zur Aufnahme des Roadsterverdecks wegfällt und dadurch mehr Raum zur Verfügung steht, aber das wiegt unserer Meinung nach den Verzicht auf die Möglichkeit des schnellen Wechsels nicht auf. Bei Roadster und Coupé läßt sich ein hinterer Quer-Notsitz einbauen.

Die Karosserie selbst ist nicht nur hübsch, sondern auch von ausgezeichneter Quali-

tät. Man merkt das am präzisen Schließen der Türen und Fenster oder der vorderen und hinteren Haube ebenso wie an Kleinigkeiten, etwa der solide ausgeführten verschließbaren Klappe des Handschuhkastens und an der hervorragend verarbeiteten Innenausstattung. Aufbau und äußere Erscheinung des 190 SL verdienen also auch heute noch die Note 1.

Menschen, die einen äußerlich hervorragenden Eindruck machen, haben es oft schwer, den Erwartungen, die in sie gesetzt werden, gerecht zu werden. So ist es auch mit dem 190 SL, denn man hat bei diesem Wagen offenbar mehr Aufmerksamkeit auf seine äußere Erscheinung verwendet als auf seine technische Konzeption. In diesem Punkt ist er etwas völlig anderes als sein größerer Bruder, der 300 SL, mit dem er außer den Formen und den zwei Buchstaben SL nicht viel gemeinsam hat. Während nämlich der 300 SL eine hochqualifizierte Spezialkonstruktion mit ebenso hochqualifizierten Eigenschaften ist, blieb man beim 190 SL in der Seriennähe der Vierzylinderproduktion. Der Motor des 190 SL ist eine auf höhere Leistung gebrachte Version des im 180 und im 190 verwendeten 1,9 Liter-Vierzylinders mit einer obenliegenden Nockenwelle, sein Fahrwerk basiert auf der „Rahmen-Boden-Anlage“ dieser Modelle mit vorderem „Fahrschemel“.

Zwar bieten sich der OHC-Motor und das Fahrwerk mit hinterer Eingelenk-Pendelachse zur sportlichen Verwendung geradezu an, aber das Ergebnis ist dennoch nicht ganz befriedigend. Der Motor, der schon

im 190 nicht besonders kultiviert und leistungsfähig ist, zeigt sich im 190 SL von einer ziemlich rauen Seite, und die Fahrwerksauslegung scheint für einen offenen Roadster ebenfalls nicht überaus gut geeignet zu sein.

Wenn wir uns mit dem Motor nicht befreunden konnten, dann nicht etwa deswegen, weil er zu wenig Leistung hätte. Mit 105 PS bei 5700 U/min vermag er zahlenmäßig durchaus sportlichen Ansprüchen gerecht zu werden. In der Praxis aber macht es nicht sehr viel Freude, diese Leistung auszunutzen, da der Motor schon bei niedrigen Drehzahlen innen und außen einen Lärm verursacht, der unserer Meinung nach unnötig ist. Schon bei harmlosen 3000 U/min gibt er ein so giftiges Geräusch von sich, daß jedermann meint, es sei wer weiß was los – und es ist noch gar nichts los, denn in diesem Drehzahlbereich sind die Beschleunigungsleistungen noch durchaus zivil und werden von normalen Mittelklassewagen mit weniger Eklat erreicht. Da man ungern Aufsehen erregen und in den Geruch eines Rasers kommen will, gewöhnt man sich automatisch an, mit der Drehzahl unter 4500 U/min zu bleiben. Dabei kommt man zwar recht gut vorwärts, aber ein großer Teil der 105 Pferde bleibt für die seltenen Fälle im Stall, wo man einmal auf freier Wildbahn den eigenen Wunsch nach Ruhe überwindet und die Nadel des Drehzahlmessers auf die 5500 U/min-Marke oder darüber klettern läßt. Der Motor erweist sich dabei als außerordentlich drehfreudig, er läßt sich noch über die erlaubten 6000 auf etwa 6400 U/min drehen. ▷

Ein Vorzug des 190 SL Roadster ist der jederzeit mögliche schnelle Wechsel zwischen offenem und geschlossenem Fahren. Die Karosserie wurde als hübsch und qualitativ ausgezeichnet gelobt



Fotos: Weimann

Der Motor, der schon im 190
nicht besonders kultiviert und lauffähig ist,
zeigt sich im 190 SL von einer ziemlich
rauen Seite

Technische Daten und Meßwerte

Mercedes-Benz 190 SL

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung $\times$ Hub 85 $\times$ 83,6 mm, Hubraum 1897 cm³, Verdichtung 8,5:1, Leistung 105 PS bei 5700 U/min, max. Drehmoment 14,5 mkg bei 3200 U/min, dreifach gelagerte Kurbelwelle, durch Doppelkette angetriebene obliegende Nockenwelle, hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat (Wasserinhalt mit Heizung 10 Liter), Druckumlauf-Schmierung (Ölinhalt 4 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, Öl-Wasser-Wärmetauscher, 2 Horizontal-Register-Vergaser Solex 44 P HH mit membrangesteuerter 2. Stufe, mechanische Kraftstoffpumpe, 65 Liter-Tank im Heck, davon 6 Liter Reserve, Batterie 12 Volt 56 Ah unter Motorhaube, Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,9 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (3370 U/min) 9,4 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung. Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,52 (13,73), II. 2,32 (9,05), III. 1,52 (5,93), IV. 1,0 (3,9), R. 3,29 (12,83), Hinterachse 3,9, Ölinhalt Getriebe 1,4 Liter, Ölinhalt Hinterachse 2,25 Liter.

FAHRWERK

Rahmen-Boden-Anlage mit Karosserie verschweißt, Aufbau mittragend. Vorn Einzelaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern und Querstabilisator, hinten Eingelenk-Pendelachse mit 2 Schubstreben, Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauf-Lenkung, Lenkungs-Stoßdämpfer, Lenkübersetzung 18,5:1, hydraulische Fußbremse (vorn Duplex), ATE-Bremshebel T 50, Gesamtbremsfläche 1064 cm², Stock-Handbremse durch Seilzug auf Hinterräder, Reifen 6.40-13 Sport (mit Schlauch), Luftdruck 1,7/1,8 atü, für Autobahn 1,9/2,0 atü.

ALLGEMEINE

ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spur 1430/1475 mm, Bodenfreiheit ca. 155 mm, Außenmaße 4290 $\times$ 1740 $\times$ 1320 mm, Innenbreite 1190 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 950 mm, Wendekreis-



durchmesser 11 m, Eigengewicht vollgetankt 1170 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1400 kg, Zuladung ca. 230 kg, Personen-Indexzahl 2,7, Leistungsgewicht vollgetankt 11,1 kg/PS, mit 2 Personen (170 kg) 12,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	 bis 53 km/h
II. Gang	 10 bis 83 km/h
III. Gang	 20 bis 124 km/h
IV. Gang	 ab 40 km/h
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h

Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv
60 km/h	58 km/h
80 km/h	78 km/h
100 km/h	98 km/h
120 km/h	116 km/h
140 km/h	135 km/h
160 km/h	154 km/h
Kilometerzählerabweichung	+ 2%

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeit)

0 bis 60 km/h	6,5 s
0 bis 80 km/h	9,9 s
0 bis 100 km/h	14,3 s
0 bis 120 km/h	20,4 s
0 bis 140 km/h	31,6 s
0 bis 160 km/h	58,0 s
1 km mit stehendem Start	35,0 s (102,8 km/h)

VERBRAUCH

Landstraße Schnitt 80 km/h

Autobahn Schnitt 115 km/h	13,1 Liter/100 km
Autobahn Schnitt 140 km/h	13,5 Liter/100 km
Kurzstreckenverkehr	16,5 Liter/100 km
Testverbrauch	14,5 Liter/100 km
	14,2 Liter/100 km

PREISE

Roadster	DM 16 500,-
Coupé	DM 17 100,-
Coupé/Roadster auswechselbar	DM 17 650,-
Mehrpreis für Lederpolsterung bei Roadster	DM 780,-
Mehrpreis für Weißwandreifen	DM 95,-

BETRIEBSKOSTEN

Kraftfahrzeugsteuer im Jahr	DM 274,-
Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr	DM 400,- + 5%

Vollkaskoversicherung mit 500 DM

Selbstbeteiligung im Jahr	DM 450,- + 5%
Betriebskosten je Kilometer (Kosten für Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung)	19,6 Dpf.

Gesamtkosten je Kilometer (feste Kosten und Betriebskosten)

bei jährlich	pro Jahr DM	je km Dpf.
10 000 km	2654,-	26,5
20 000 km	4614,-	23,1
30 000 km	6574,-	21,9

WARTUNG

Schmierdienst bei 9000, 15 000, 21 000 km usw.	DM 6,-
Kleiner Wartungsdienst bei 6000, 12 000, 24 000 km usw.	DM 41,-
Großer Wartungsdienst bei 18 000, 36 000, 54 000 km usw.	DM 75,-

AUSTAUSCHTEILE

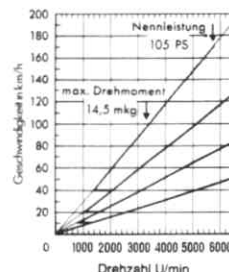
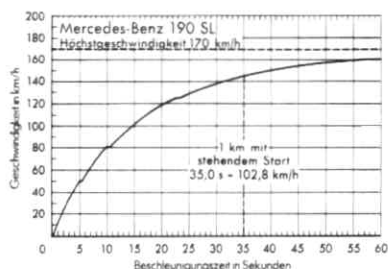
AT-Motor	DM 1760,-
AT-Wasserpumpe (ohne Gehäuse)	DM 26,-
AT-Anlasser	DM 60,-
AT-Kupplungsscheibe	DM 37,30
AT-Getriebe	DM 400,-

ERSATZTEILE

Kurbelwelle mit Lager	DM 390,20
1 Satz Kolben, Kolbenringe und Kolbenbolzen	DM 74,-
1 Stoßdämpfer vorn	DM 42,-
Auspuffanlage (Leitungen und Nachschalldämpfer)	DM 66,-
1 Kotflügel vorn links grundiert	DM 60,-
1 Tür grundiert	DM 180,-
1 Stoßstange vorn (in Einzelteilen)	DM 180,-
1 Radkappe	DM 4,-
1 Reifen 6.40-13 Sport	DM 81,40
1 Schlauch 6.40-13	DM 9,10

HERSTELLER

Daimler-Benz AG.,
Stuttgart-Untertürkheim



Das große Lenkrad liegt ziemlich hoch und stört manchen in der Sicht nach vorn. Bei geschlossenem Verdeck sind die Sichtverhältnisse beengt

Andererseits ist – wie bei einem Vierzylinder mit 55 PS Literleistung nicht anders zu erwarten – das Temperament im unteren Drehzahlbereich nicht sonderlich eindrucksvoll; man geht ungern im IV. Gang unter 60 km/h (entsprechend ca. 2000 U/min) herunter. Man befindet sich also in der seltsamen Lage, einen Motor von hohem Dreh- und Leistungsvermögen zur Verfügung zu haben, den man aber seiner Geräuscentwicklung wegen gewöhnlich nur in einem verhältnismäßig schmalen Drehzahlbereich ausnützt.

Die Geräuscentwicklung des Motors in höheren Drehzahlbereichen, die übrigens noch durch Vibrationen in Kupplungspedal, Gaspedal und Schalthebel begleitet wird, ist sicherlich einer der Gründe dafür, daß man sehr selten einem temperamentvoll gefahrenen 190 SL begegnet. Ein weiterer Grund sind die Eigenschaften des Fahrwerks. Der 190 SL hat an sich eine durchaus angenehme Federung, die weicher ist als bei den meisten Sportwagen dieser Klasse. Besonders der Vorderwagen ist aber außerordentlich empfindlich auf Bodenunebenheiten und befindet sich auf jeder nicht ganz topfebenen Fahrbahn in ständiger leichter Unruhe, die bei stärkeren Bodenwellen in ein recht lästiges Stottern übergeht. Die Stoßempfindlichkeit des Fahrwerks dürfte wohl darauf zurückzuführen sein, daß beim offenen 190 SL die Karosserie nicht im gleichen Umfang als mittragendes Element ausgenutzt werden konnte wie bei den Limousinen. Diese grundsätzlich bei jedem offenen Wagen bestehende Schwierigkeit scheint sich bei der Rahmen-Boden-Anlage besonders auszu-

wirken. Beim 300 SL mit seiner völlig anderen Rahmenkonstruktion gibt es jedenfalls solche Erscheinungen nicht.

Auf die Straßenlage wirken sich diese Dinge nicht aus. Der 190 SL liegt zwar für heutige Maßstäbe nicht sensationell gut, aber er hat saubere und sichere Fahreigenschaften. Er verhält sich gewöhnlich untersteuernd und geht erst bei extremen Kurvengeschwindigkeiten zu leichtem Übersteuern über, wobei er sich mühelos kontrollieren läßt. Auch auf schlechter Straße bleibt dieses Verhalten unverändert – ein Vorteil der Einzelaufhängung des 190 SL gegenüber den Starrachsen der britischen Sportwagenkonkurrenz. Auf nasser Straße ist das Fahrverhalten ebenfalls gut, wozu sicherlich auch die ausgezeichneten und sehr lauf ruhigen Dunlop B 7-Reifen beitrugen.

Außer mit diesen Reifen fuhren wir den gleichen Wagen auch noch mit Michelin X-Reifen, die auf Wunsch lieferbar sind, und zwar in der Ausführung mit Längsrillenprofil. Trotz des notwendigen hohen Luftdrucks (2,3/2,4 atü) fährt sich der 190 SL mit X-Reifen weicher und komfortabler als mit normalen Sportreifen, die Straßenlage in Kurven ist ausgezeichnet. Dafür ist aber die Richtungs-Stabilität schlechter, bei hohen Geschwindigkeiten und Seitenwind fährt sich der Wagen mit X-Reifen nicht sehr angenehm, so daß wir für den 190 SL Normalreifen vorziehen würden, obwohl sie härter sind.

Trotz der guten Straßenlage ist schnelles Kurvenfahren mit dem 190 SL ziemlich anstrengend. Wir führen das auf drei verschie-

dene Ursachen zurück: Zum ersten ist die Lenkung zwar nicht schwergängig, aber sie hat eine sehr hohe Rückstellkraft, und das Lenkrad muß darum ziemlich krampfhaft festgehalten werden. Zweitens übertragen sich auf schlechter Straße die Stöße von der Fahrbahn auch auf Lenksäule und Lenkrad, so daß die Hände nicht ruhig liegen. Drittens schließlich bieten die Sitze zu wenig seitlichen Halt, so daß man sich mit dem Körper beim Lenken nicht abstützen kann, sondern sich sogar noch am Lenkrad festhalten muß. So benimmt sich der 190 SL unhandlicher, als man es bei Sportwagen gewöhnt ist, und man fühlt wenig Anreiz, ihn längere Zeit forciert zu bewegen. Wenn man offen fährt – wir hatten dazu während der Testzeit bei warmem Sommerwetter reichlich Gelegenheit –, empfindet man dies nicht so sehr; offen fahren macht eben immer Spaß – wenn auch ein kleiner Selbstbetrug dabei ist, denn man kommt sich schneller vor als man ist.

Hohes Autobahn-Reisetempo im offenen Wagen ist nicht jedermanns Sache, man fährt, wenn man die frische Luft genießen will – soweit davon auf belebten Autobahnen die Rede sein kann –, von selbst nicht allzu schnell. Aber auch mit geschlossenem Verdeck blieben wir bei einem mittleren Marschtempo, denn Wind- und Motorgeräusch steigen über 130 km/h stark an. Bekanntlich spielen sich verschiedene Wagen und Fahrer – freie Strecke vorausgesetzt – jeweils auf ein bestimmtes Tempo ein, und dieses Tempo lag bei uns mit dem 190 SL um die 130 km/h und damit um etliches niedriger als bei schnellen Limousinen wie etwa dem 220 S. Aber man kann natürlich auch schneller sein mit dem 190 SL – mit einer Spitze von 170 bis 175 km/h ist er nicht langsamer als ein 220 SE. In der Beschleunigung allerdings läuft ihm der SE davon: die 35,0 Sekunden, die wir mit dem 190 SL über den stehenden Kilometer gemessen haben, holten wir auf eine ziemlich brutale Weise heraus, die jedem SL-Besitzer wehtun würde. Ein 220 SE aber benötigt nur 34,2 Sekunden.

Das Fahrverhalten bei hohen Geschwindigkeiten ist gut, auch hier ist an der Fahrsicherheit des 190 SL nichts auszusetzen. In Anbetracht der Tatsache, daß kaum jemand mit diesem Wagen ständig zwischen 150 und 170 km/h fahren wird, reichen die Bremsen aus, bei Stoppbremsungen aus der Höchstgeschwindigkeit allerdings zieht sich die Bremsstrecke nach anfänglich guter Wirkung spürbar in die Länge, wieder-

Die Instrumenten-Ansammlung machte damals Eindruck: „Tachometer und Drehzahlmesser, beide gut im Blickfeld, und – weniger gut sichtbar – Benzinuhr, Kühlwasser-Thermometer und Ölmanometer“



Der 190 SL hat sich vieltausendfach bewährt. Fahrsicherheit, Straßenlage, Fahrleistungen sind einwandfrei, Karosserie und Verarbeitung hervorragend

holte Bremsungen aus hohem Tempo ergeben deutlich verlängerte Bremswege – auch der guten Trommelbremse am 13 Zoll-Rad sind nun einmal Grenzen gesetzt, die selbst mit besten Belägen nicht aus der Welt geschafft werden können. Hier spürt man sie nur bei extremen Anforderungen, im normalen Fahrbetrieb machen die Bremsen einen ausgezeichneten Eindruck, arbeiten gleichmäßig, weich und wirksam und erfordern dank des eingebauten Bremsverstärkers wenig Fußdruck.

Wir sagten schon, daß die Sitze für forciertes Fahren zu wenig seitliche Führung bieten. Im übrigen aber sind sie bequem, die Vorzüge des echten Leders gegenüber dem Kunststoff als Bezugsmaterial konnten wir wieder einmal überzeugend studieren – auch bei heißem Wetter gab es kein unangenehmes Transpirieren. Für die Leder Ausstattung müssen allerdings beim Roadster DM 780,- Aufpreis bezahlt werden. Die Sitzposition ist so, daß auch große Leute genug Bewegungsfreiheit haben, die Sitzlehnen lassen sich etwas verstellen. Das große Lenkrad liegt ziemlich hoch und stört manchen in der Sicht nach vorn, bei geschlossenem Verdeck sind die Sichtverhältnisse beengt, die Windschutzscheibe ist recht niedrig, und die Sichtbehinderung nach rechts bei etwas spitzwinkligen Straßeneinmündungen ist ein gemeinsamer Nachteil der meisten zweisitzigen Roadster und Cabriolets.

Vor sich hat der Fahrer eine höchst eindrucksvolle Instrumentenansammlung: Tachometer und Drehzahlmesser, beide gut im Blickfeld, und – weniger gut sichtbar – Benzinuhr, Kühlwasser-Thermometer

und Ölmanometer. Der 190 SL hat noch die etwas antiquierte, nicht selbstrückstellende Blinkerbetätigung durch den Signalling. Die Uhr im Handschuhkastendeckel ging ständig falsch, so daß wir darauf verzichteten, sie aufzuziehen. Eine elektrische Uhr würden wir vorziehen. Erfreulich dagegen sind der zweistufige Scheibenwischer, die mit den Wischern kombinierte fußbetätigte Scheibenwaschanlage, die Leselampe (gleichzeitig Innenbeleuchtung), die umschaltbaren Parkleuchten, die gepolsterten Sonnenblenden (rechts mit Spiegel) und die an Variationsmöglichkeiten reiche Heizungs- und Belüftungsanlage. Erwähnenswert ist, daß es kaum zieht, wenn man bei geschlossenem Verdeck ein Fenster ganz herunterkurbelt. Beim Kurbeln der Fenster kommt man etwas mit den als Ablagekästen ausgebildeten Armlehnen in Konflikt; die Armlehnen sind nicht sehr komfortabel, was man aber hinnimmt, weil die Kästen sehr praktisch sind. Unter den Knöpfen am Armaturenbrett befinden sich ein Kalt- und ein Warm-Startzug. Wir brauchten beide nicht, weil der Motor kalt sofort und warm mit nicht allzulanger Verzögerung – bei voll durchgetretenem Gaspedal – ansprang.

Der Mitteltunnel ist beachtlich flach, in der Breite hat man viel Platz und kann notfalls auch einmal zu dreien fahren. Der Einstieg ist für einen Sportwagen recht bequem, Gepäck-Unterbringungsmöglichkeiten hat man reichlich hinter den Sitzen und im nicht einmal kleinen Kofferraum.

Der Mittelschalthebel liegt günstig zur Hand. Er faßt sich eigentümlich weich an, zudem überträgt er außer den schon er-

wähnten Motorvibrationen auch die Eigenbewegungen des Motors und befindet sich dauernd in Bewegung. Dennoch kann man aufwärts sehr schnell schalten, die Synchronisierung arbeitet zuverlässig. Abwärts dagegen ist es nicht ganz einfach, den II. Gang hineinzubekommen. Man vermißt an der Schaltung die Exaktheit, die eigentlich der wichtigste Vorteil des Mittelschalthebels gegenüber der Lenkradschaltung ist.

Der 190 SL ist schwer zu beurteilen, weil er ganz gewiß kein schlechter Wagen ist. Er hat sich vieltausendfach bewährt, seine Besitzer sind zufrieden. Fahrsicherheit, Straßenlage, Fahrleistungen sind einwandfrei, Karosserie und Verarbeitung hervorragend.

So gesehen ist tatsächlich nichts an ihm auszusetzen. Aber ist das alles, was man im Jahr 1960 von einem Sportwagen des Hauses Daimler-Benz erwartet? Ganz sicherlich nicht, denn bei allen Qualitäten entspricht der 190 SL als Ganzes gesehen vielleicht dem Stand von vor fünf Jahren, nicht aber dem von heute. Er ist ein braves und robustes Automobil, aber Begeisterung vermag er beim besten Willen nicht mehr auszulösen. Daß er trotzdem gekauft wird, ist auf die bereits skizzierten Gründe zurückzuführen: seinen guten Ruf als zuverlässiges Fahrzeug, seine elegante äußere Erscheinung und den Kredit der Herstellermarke Mercedes-Benz.

Es ist nicht anzunehmen, daß man sich in Untertürkheim bezüglich der Eigenschaften des 190 SL falsche Vorstellungen macht. Man pflegt dort nicht hinter dem Fortschritt zurückzubleiben. Wenn man es beim 190 SL trotzdem tut, dann wohl hauptsächlich aus wirtschaftlichen Gründen: Mit der Umstellung auf die neuen Sechszylinder hatte man in den vergangenen Jahren Wichtigeres zu tun, als an Stelle des gut gehenden 190 SL einen neuen mittleren Sportwagen herauszubringen. Aber guter Ruf verpflichtet nun einmal, und so wünschen wir uns denn einen verbesserten oder neuen 190 SL, der keineswegs weniger elegant und wirkungsvoll zu sein braucht, aber auch in seinen inneren Qualitäten dem heutigen Niveau entspricht – einem nicht zuletzt durch die Mitwirkung von Daimler-Benz angehobenen Niveau. Er müßte deswegen nicht unbedingt teurer sein.

Reinhard Seiffert

Der 190 SL hatte mit dem größeren 300 SL nicht viel gemeinsam. Der 300 SL war eine hochqualifizierte Spezialkonstruktion, doch der 190 blieb in der Seriennähe der Vierzylinder-Produktion

