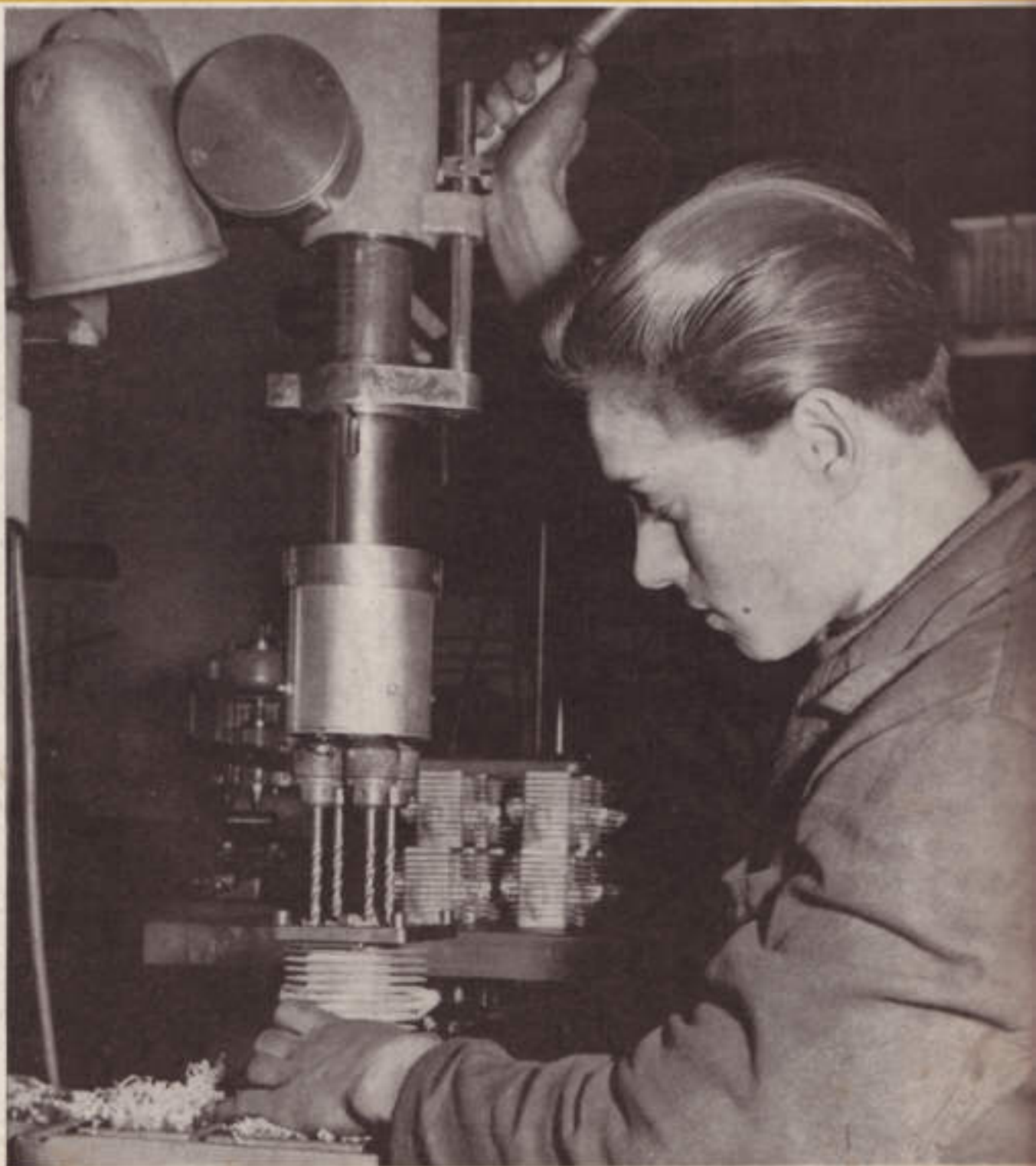


Der Kraftfahrzeug-Betrieb

Offizielles Organ des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandwerks



vdh-Archiv



VOGEL-VERLAG WÜRZBURG • NR. 6 • 11. FEBRUAR 1954 • 44. JAHRGANG

„Hot cookies“ nennt man in den USA alle scharfen Sachen, angefangen von Marilyn Monroe bis zum rassigen Sportwagen. Entsprechend der amerikanischen Vorliebe für derartige Objekte, überrascht es daher kaum, daß Daimler-Benz seine beiden neuen Sportwagen erstmalig anlässlich der dieser Tage stattfindenden „Internationalen Automobilausstellung“ in New York zeigt, nachdem gerade aus den Kreisen der amerikanischen Sportfahrer die Anregung zum Bau dieser Wagen gegeben wurde. Die überaus interessanten technischen Details und Leistungsdaten, zusammen mit dem Ansehen, das die Marke Mercedes-Benz in den Staaten genießt, sind sicherlich genügend Gewähr dafür, daß diese „Heißen Kuchen“ dort wie auch hier in Europa Anerkennung finden werden.



Schnelle Trümpfe aus Untertürkheim

Es gehörte seit jeher zur Tradition des Untertürkheimer Werkes, sich neben dem Bau von Gebrauchsfahrzeugen für den anspruchsvollen Fahrer auch mit reinen Sport- und Rennwagen zu befassen. Das geschah nicht nur aus Prestigegründen, wie das oft behauptet wird, sondern hatte auch eine sehr reale Basis. Nach dem Kriege waren es die Erfolge des 300 SL in den großen Sportwagenrennen des Jahres 1952, wobei insbesondere der Sieg in der Carrera Panamericana besonderes Gewicht hatte und ein entscheidender Beweis nicht nur für die Standfestigkeit dieses Fahrzeuges, sondern überhaupt für die in Untertürkheim geleistete Qualität war.

Handelte es sich bei den bisher eingesetzten Fahrzeugen um reine Werkswagen, so ist der nunmehr unter der Typenbezeichnung 300 SL herausgebrachte Seriensportwagen für einen größeren sportlich interessierten Kreis gedacht, zumal seine Fahrleistungen vollauf ausreichen, um mit sehr guten Erfolgsaussichten an internationalen Sportwagenrennen der Klasse „Serien-Sportwagen“ bzw. „Grand-Tourismo“ teilzunehmen. Dagegen ist der Typ 190 SL als ausgesprochener Touren-Wagen ausgelegt (aus Platzgründen können wir leider Beschreibung und Bild dieses Fahrzeuges erst in unserer nächsten Ausgabe bringen), obwohl beide Fahrzeuge keine nervösen und überempfindlichen „Renner“ sind sondern auch im täglichen Stadt- und Überlandverkehr eingesetzt werden können.

Technisch äußerst interessant ist der 6-Zylinder-3-ltr-Motor des 300 SL, dessen Leistung durch Anwendung der Brennstoffeinspritzung auf 240 PS/SAE gebracht werden konnte, was einer Höchstgeschwindigkeit von 267 km/h entspricht. Erwähnt sei außerdem die hervor-

ragende Elastizität dieser Maschine, die es ermöglicht, im direkten Gang von einer Geschwindigkeit von 25 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit ruckfrei und ohne Übergangsfehler zu beschleunigen. Im Gegensatz zu dem bisher meist angewandten Verfahren, erfolgt hier die Brennstoffeinspritzung direkt in den Verbrennungsraum (innere Gemischbildung), wobei durch einen Thermostat und eine Höhdose die Einflüsse der Lufttemperatur und Luftdichte an der Einspritzpumpe automatisch ausgeglichen werden. Die Betriebssicherheit dieses Verfahrens wird durch die fast zwanzigjährige Entwicklung der Brennstoffeinspritzung, insbesondere bei Flugmotoren, gewährleistet.

Im übrigen entspricht der Motor in der Grundkonstruktion der bisherigen Ausführung. Insbesondere das Triebwerk wurde so kräftig ausgebildet (siebenfach gelagerte Kurbelwelle), daß eine Dauerdrehzahl von 6000



Auch die Innenausstattung ist nicht spartanisch einfach, sondern eher luxuriös, wobei die Kübel-sitze besten seitlichen Halt bei Kurvenfahrt gewährleisten

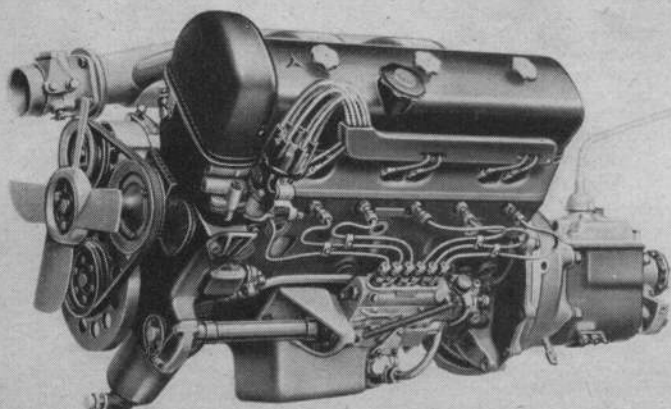


Bild links: Das Interessanteste an dem Wagen ist der 6-Zylinder-3-ltr-Motor, ähnlich, wie er im Typ 300 Verwendung findet, jedoch ausgerüstet mit direkter Benzineinspritzung und geändertem Ventilmechanismus

Man sieht es diesem rassigen, zweisitzigen Wagen direkt an, daß er für Höchstgeschwindigkeiten gebaut ist, obwohl er sich nicht in reiner Zweckform, sondern ausnehmend elegant präsentiert.

U/min ohne weiteres gehalten werden kann. Viele Teile und Aggregate entstammen dem Motor des Typ 300, bzw. 300 S, was der einfachen Instandhaltung sehr zugute kommt.

Das Fahrgestell des 300 SL ist als dreidimensionaler Rohrrahmen mit Schwingachsen vorne und hinten ausgeführt. Abfederung durch Schraubenfedern vorne und hinten, mit großdimensionierten Stoßdämpfern. Um den Bremsen ausreichende Wirksamkeit zu geben, wird ein Unterdruck-Servoverstärker angewandt, während die Turbo-Bremstrommeln aus Aluminium mit eingezogenem Gußring bestehen. Die Bremse arbeitet sehr gefühlvoll und besitzt einen automatischen Bremsbacken-spielausgleich.

Die Ausführung der Karosserie geht aus den nebenstehenden Abbildungen gut hervor. Die Raumabmessungen sind so gehalten, daß zwei Personen bequem Platz finden. Ausstattungsmäßig wurde einschließlich Heizung und Belüftung alles vorgesehen, was der Fahrbequemlichkeit bei allen Witterungszuständen dient. Reserverad, Werkzeug und dergleichen sind unter der hinteren Deckklappe untergebracht.

Technische Daten

Mercedes-Benz, Typ 300 SL

Motor	
Arbeitsverfahren	Viertakt-Benzineinspritzung
Zylinderzahl	6
Bohrung/Hub	85/88 mm
Hubvolumen	2996 cm ³
Max. Leistung	240 HP SAE
Max. Drehmoment	28 mkg
Verdichtungsverhältnis	1 : 8,55
Kraftstoffbehälter-Inhalt	ca. 130 ltr

Fahrzeugdaten	
Größte Länge	4465 mm
Größte Breite	1790 mm
Achsabstand	2400 mm
Spurweite vorn	1385 mm
Spurweite hinten	1435 mm
Wendekreis-Φ	ca. 12,0 m
Reifen	6.70—15 Racing

Fahrgeschwindigkeit: (km/h)	
1. Gang	81,4
2. Gang	139
3. Gang	202
4. Gang	267
Hinterachsübersetzung	von 1 : 3,25
Fahrg. mit Aufbau mit Öl, Wasser ohne Brennstoff	ca. 1020 kg
Kraftstoffverbrauch	15—25 ltr/100 km je nach Fahrweise
Motorenölverbrauch	~ 0,25 ltr/100 km je nach Fahrweise
Brennstoffart	Tankstellen-Super-Benzin OZ 80 (Motormethode)