





350 SLC - das neue Mercedes-Benz Coupé



Wer den großzügigen Innenraum der Mercedes-Benz Limousinen, ihren Komfort und ihre Ruhe schätzt, wer andererseits den unverwechselbaren Charakter des sportlich-schnellen 350 SL nicht vermissen möchte, für den gibt es jetzt eine Lösung ohne Kompromisse: den 350 SLC.

Schon optisch unterscheidet sich dieses Coupé deutlich vom verwandten sportlichen Zweisitzer. Die Seitenlinie erscheint gestreckter, Heck- und Seitenfenster wirken großzügiger.

Diese Wirkung täuscht nicht. Radstand, Fahrzeuglänge und Innenraum sind wesentlich größer als beim 350 SL. 36 Zentimeter mehr in der Gesamtlänge sind nicht zu übersehen. Der 350 SLC bietet 4 Personen bequem Platz. Die Sitzbank im Fond mit herausklappbarer Mittelarmlehne macht ihn zu einer idealen Kombination von sportlichem Herrenfahrer-Coupé und komfortablem Reisewagen. Das beweist übrigens auch der Kofferraum.

Der 350 SLC als das neueste Ergebnis der Mercedes-Benz Entwicklung geht weit über »Sportlichkeit mit Komfort« hinaus. Besitzer und Fahrer können vergessen, was sie bisher über sportliche Wagen wußten. In diesem neuen Coupé ist die Synthese aller Eigenschaften entscheidend. Beim 350 SLC war Harmonie das Konstruktionsziel. Wenn dieser Wagen auch dem Betrachter aufregend erscheint, so spürt doch der Fahrer nichts dergleichen; er merkt nur die sichere Kraftbeherrschung und den reichhaltigen Komfort.

Sicherheit und Komfort entstehen heute im wissenschaftlichen Versuch, die Karosserie im Windkanal. Trotzdem ist dieses Coupé schön, schnell, männlich.

Der 350 SLC ist ein in vielen Jahren ausgereiftes Fahrzeug. Die Kraft und Sicherheit des 350 SLC und Ihre Fairness im Straßenverkehr – es gibt keinen besseren Stern, unter dem Sie fahren können.





*Schon optisch
unterscheidet sich
das Coupé 350 SLC
deutlich vom
verwandten Zweisitzer.
Die Seitenlinie
erscheint gestreckter,
Heck- und
Seitenscheiben
wirken großzügiger.*

*Diese Wirkung
täuscht nicht.
Radstand, Fahrzeug-
länge und Innenraum
sind wesentlich
größer als beim
350 SL.*

**Mercedes-Benz Komfort
ist mehr als weiche Polster und Bequemlichkeit.
Er entlastet den Fahrer und hält ihn fit.
Auch auf langen Strecken.**



1, 2, 3 Der 350 SLC wurde von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum bei verkehrsgerechten Außenmaßen. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt und bieten festen seitlichen Halt.

Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind exakt aufeinander abgestimmt. Besonders angenehm auf großen Reisen: Die Insassen bleiben frei von ermüdenden Schwingungen.

Radio und Automatic sind nur zwei Beispiele aus dem umfangreichen Sonderausstattungsprogramm.

4 Durch vier stufenlos einstellbare Kugeldüsen mit weitem Schwenkbereich - zwei an den Seiten, zwei in der Mitte der Armaturenanlage - läßt sich der Warm- oder Frischluftstrom in jede gewünschte Richtung lenken.

Damit wird man als Autofahrer täglich konfrontiert:
Aufpassen auf den Vordermann.
Den Nebemann. Den Hintermann.
Auf Ampeln und Verkehrszeichen.
Auf Fußgänger, Radfahrer und Kinder.
Das erfordert oft schnelle Reaktionen.

Um sich voll auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren zu können, muß ein Automobil dem Fahrer größtmögliche Entlastung und Unterstützung geben.

Entscheidend ist deshalb der Komfort eines Automobils.

Der Komfort des Mercedes-Benz Coupés 350 SLC resultiert aus dem Gesamtverhalten des Wagens während der Fahrt. Das Gesamtverhalten wird in erster Linie bestimmt durch das Fahrwerk. Hinzu kommen die Komfortwirkungen der Karosserie, die Ausgestaltung und Größe des Innenraums, Sitze, Heizung und Lüftung.

Hier eine Auswahl von Faktoren, die das beweisen:

Fahrwerk

- Sichere Bodenhaftung der Antriebsräder.
- Sicheres Kurvenverhalten.
- Spurengauer Geradeauslauf.
- Komfortable, aber straffe und sichere Federung.
- Keine ermüdenden Schwingungen.
- Präzise, direkte Übertragung aller Lenkbewegungen auf die Vorderräder durch die Mercedes-Benz Servolenkung bei geringem Kraftaufwand und wenigen Lenkradumdrehungen.
- Lenkungsstoßdämpfer.

Karosserie

- Verkehrsgerechte Außenmaße.
- Große Türen; leichtes, bequemes Ein- und Aussteigen.
- Unbehinderte Rundumsicht über Verkehr und Fahrzeug.
- Nichtabhebende Scheibenwischer mit größtmöglichem Wischfeld, zwei Wischgeschwindigkeiten und Intervallschaltung.
- Weitgehend verschmutzungsfreie Seitenscheiben durch Windschutzsäulen-Profilierung.
- Verschmutzungsunempfindliche, geriffelte Heckleuchten mit integrierter Nebelschlußleuchte.
- Lichtstarke Halogen-Scheinwerfer und -Nebellampen.
- Weit erkennbare Signale

Innenraum

- Konstruktion von innen nach außen, deshalb größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum bei verkehrsgerechten Außenmaßen.
- Niedriger Bedienungsaufwand, so daß der Fahrer nicht ermüdet.

- Logisch und physiologisch richtige Konstruktion und Anordnung aller Schalter und Hebel; Irrtümer bei der Betätigung ausgeschlossen; Handhabung ohne Nachdenken.
- Blendfreie, zentrale Zusammenfassung der Instrumente an der obersten Begrenzung der Armaturenanlage.
- Von innen verstellbarer Außenspiegel.

Sitze

- Erhaltung der Reaktionsfähigkeit des Fahrers durch anatomisch richtige Formgebung.
- Körpergerechte Sitzposition.
- Fester seitlicher Halt.
- Fahrersitz in der Höhe verstellbar.
- Stufenlose Lehnverstellung.
- Permanente Ableitung der bei der Körperatmung entstehenden Feuchtigkeit.
- Stahlfederkern mit tiefgestaffelter, relativ straffer Federung, deshalb keine ermüdenden Schwingungen.
- Oberschenkel liegen auf der Sitzfläche auf.
- Kein verkrampftes Sitzen.
- Genügend Abstand zum Lenkrad und zur Windschutzscheibe.
- Viel Beinfreiheit.
- Große Kopf- und Schulterfreiheit.

Heizung und Lüftung

- Zugfreier Dauerluftstrom für Warm- oder Frischluft mit zusätzlichem Gebläse für Windschutzscheibe, Seitenscheiben und Fußraum.
- Luftmenge und Luftverteilung für Warm- oder Frischluft stufenlos regulierbar nach oben und unten.
- Getrennte Beheizung für rechts und links.
- Stufenlos einstellbare Kugeldüsen mit weitem Schwenkbereich für Warm- oder Frischluft an der Armaturenanlage.
- Große Austrittsöffnungen für Frischluft in der Mitte der Armaturenanlage, stufenlos regulierbar und nach allen Seiten lenkbar.
- Warm- und Frischluft-Führung in beide Türen.
- Dauerentlüftung.

Komfort ist ein wichtiger Bestandteil der aktiven Sicherheit (Fahrsicherheit, Konditionssicherheit, Bedienungssicherheit, Wahrnehmungssicherheit). Mercedes-Benz hat nichts unversucht gelassen, um den 350 SLC zu einem der komfortabelsten Autos der Welt zu machen.

Mit dem Coupé 350 SLC hat Mercedes-Benz sichergestellt, daß Autofahren möglichst wenig Anstrengung bedeutet. Der Fahrer wird physisch und psychisch entlastet und bleibt reaktionssicher.

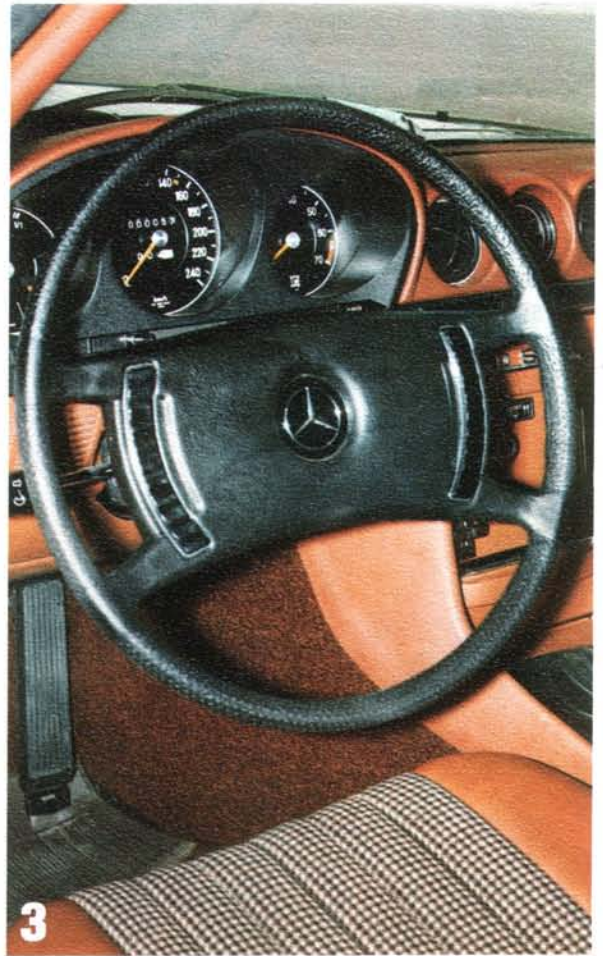
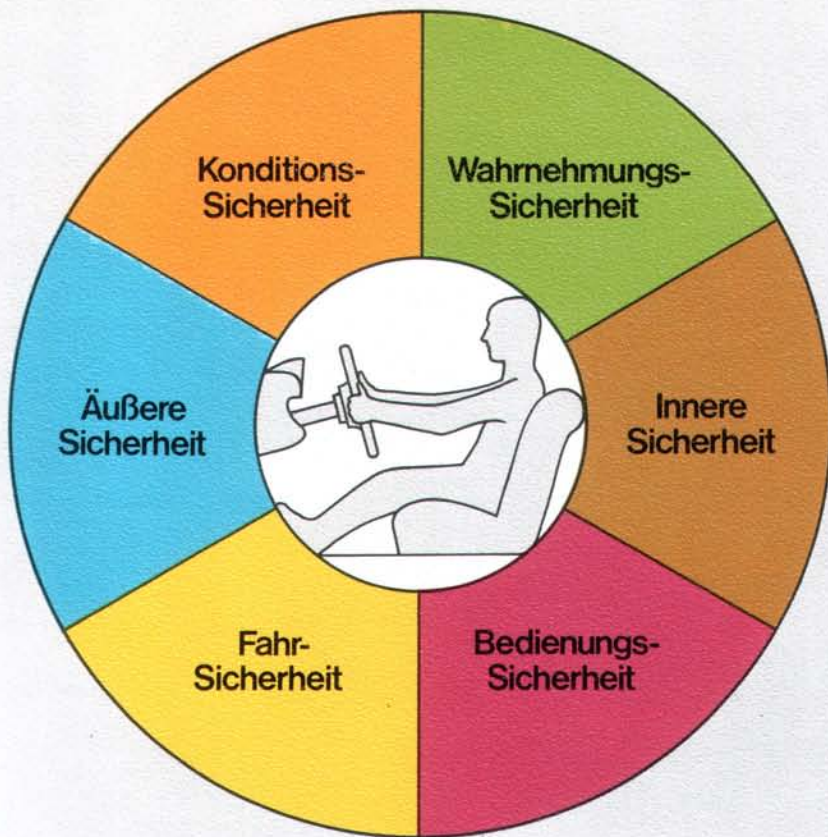




Der 350 SLC bietet vier Personen bequem Platz. Die Polstersitzbank im Fond mit herausklappbarer Mittelarmlehne macht ihn zu einer idealen Kombination von sportlichem Herrenfahrer-Coupé und komfortablem Reisewagen.

Die auf Wunsch lieferbaren Sicherheitsgurte vorn und hinten rollen sich bei Nichtgebrauch selbsttätig in der Seitenwand auf.

Das Verantwortungsbewußtsein von Mercedes-Benz für die Verkehrssicherheit ist älter als die öffentliche Diskussion über dieses Thema.



1 Bereits vor vielen Jahren hat Mercedes-Benz ein Sicherheitsschema entwickelt. Dieses Schema wurde Grundlage für die Sicherheitsarbeit vieler Institutionen und Einrichtungen.

2 Der massive Schließzapfen des Sicherheitszapfenschlosses. Die Türgriffe haben aus Sicherheitsgründen keinen vorstehenden Druckknopf. Geöffnet werden die Türen, indem man am Türgriff zieht.

3 Das Vierspeichen-Sicherheitslenkrad. Nabe, Polsterplatte, Speichen und Kranz sind in einer mit Kunststoff umschäumten Einheit.

4 Der 350 SLC hat einen extrem gestaltfesten Fahrgastraum (Sicherheitszelle) und eine verformbare, energieverzehrende Front- und Heckpartie. (Knautschzonen.)

Nur einige Beispiele:

- 1939: Entwicklung von Sicherheitselementen im Versuchswagen 11; extrem steifer Boden, dreigeteilte Lenksäule.
- 1949: Sicherheitstürschloß; Patent vom 23. 4. 1949.
- 1951/52: Entwicklung der ersten Sicherheitskarosserie der Welt; Patent vom 23. 1. 1951; extrem gestaltfester Fahrgastraum; verformbare, energieverzehrende Front- und Heckpartie (Knautschzonen).
- 1957: Heizung und Lüftung mit zwangsweiser Entlüftung des Innenraums; Patent vom 12. 10. 1957.
- 1959: Erste Sicherheitskarosserie wird serienmäßig produziert.
- 1963: Serienmäßiges Zweikreis-Bremssystem.
- 1967: Mercedes-Benz Sicherheitslenkung, basierend auf Patenten von 1954 und 1960; der gefürchtete Lanzen-Effekt der Lenksäule wird damit verhindert.
- 1970: Vorstellung des Anti-Blockier-Systems; bei Vollbremsung – auch in Kurven – bleibt das Fahrzeug richtungsstabil und lenkfähig; der Bremsweg wird erheblich verkürzt.

Mercedes-Benz

hat aus eigenem Verantwortungsbewußtsein systematische Sicherheitsforschung betrieben. Bereits vor vielen Jahren wurde ein Sicherheitsschema entwickelt, das 1966 in den USA auf der Stapp-Konferenz vorgestellt wurde. (John Stapp, amerikanischer Fliegeroberst, der sich um die Sicherheit im Automobil sehr bemüht hat.)

Nach diesem Schema muß Sicherheit in zwei Richtungen wirken:

Aktive Sicherheit

(um Unfälle zu vermeiden).

Dazu gehören starke Motorleistungen, sichere Bremsen, ein spurstabiles Fahrwerk (Einzelheiten im nächsten Kapitel) ebenso wie alle Maßnahmen, die den Fahrer fit halten, ihn im Straßenverkehr entlasten und ihm unter allen Bedingungen ein Höchstmaß an Sicherheit geben. Zum Beispiel: komfortable Sitze, Rundumsicht, geringer Bedienungsaufwand (bereits unter Komfort beschrieben).

Passive Sicherheit

(um Unfallfolgen auszuschließen bzw. zu mildern).

Dazu gehören die innere und äußere Sicherheit.

Innere Sicherheit schützt Fahrer und Insassen des eigenen Fahrzeugs. Sie wird erst möglich durch eine Fülle von Einzelmaßnahmen, die alle aufeinander abgestimmt sind und stufenlos wirksam werden:

- Steifer Passagierraum, der auch einem Überschlag standhält; verformbare, energieverzehrende Front- und Heckpartie (Knautschzonen).
- Sicherheitszapfenschlösser.
- Alle Teile, auf die Insassen aufprallen können, entweder gepolstert, entschärft, versenkt angeordnet oder deformierbar konstruiert.
- Gepolsterte, stufenweise energieverzehrende Armaturenanlage.
- Sicherheitslenkung mit großflächiger Polsterplatte auf der Lenkradnabe; verformbarer Pralltopf unter der Polsterplatte; teleskopartig ineinanderschiebbare Lenksäule; weit hinter der Vorderachse angeordnetes Lenkgetriebe; splitterfreies Lenkrad.
- Gepolsterte Tür- und Dachpfosten.
- Tief in die dicken Polster eingelassene Tragkonstruktionen der Vordersitzlehnen.
- Kopfstützen (auf Wunsch).
- Sitzlehnen mit breitem Polsterwulst zum Fond hin gewölbt.
- Deformierbare Armlehnen.
- Elastische Betätigungsknöpfe und Fensterkurbeln.
- Bei Stoß abspringender Innenspiegel.
- Versenkt angeordnete Türöffner.
- Flexible Haltegriffe.
- Gepolsterte Sonnenblenden.
- Verformbare Mittelkonsole.
- Sicherheitsgurte (auf Wunsch).
- Umschäumter Mittelschalthebel.
- Tank über der Hinterachse mit Schottwänden zum Innenraum.

Durch äußere Sicherheit werden Schäden bei anderen Verkehrsteilnehmern gemildert bzw. ausgeschlossen:

- Keine hervorstehenden Teile.
- Die Außenkontur der Karosserie ist so gestaltet, daß Fußgänger oder andere Fahrzeuge bei einem Zusammenstoß nicht hängen bleiben.
- Stumpfe Karosserieparten.
- Runde, abweisende Form der Stoßstangen mit breitem Gummiwulst.
- Abgerundete, entschärfte Sicherheitstürgriffe zum Ziehen.

Wir hoffen, daß Sie diese Vorzüge des 350 SLC, die eingebaute passive Sicherheit, nie benötigen werden. Zum Teil sind es Konstruktionen, die Sie nicht sofort erkennen können. Es sind aber Notwendigkeiten, die Sie verstehen, wenn Sie unsere Unfallversuche beobachten würden.

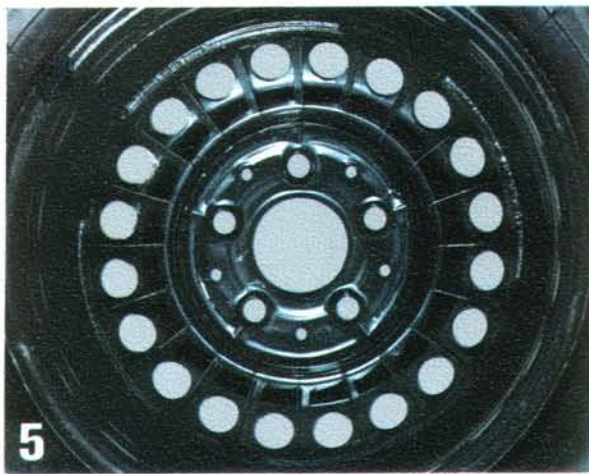
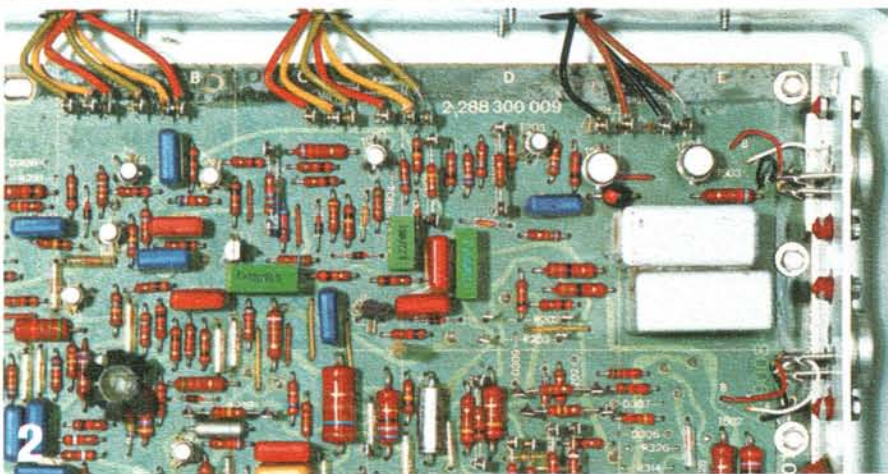
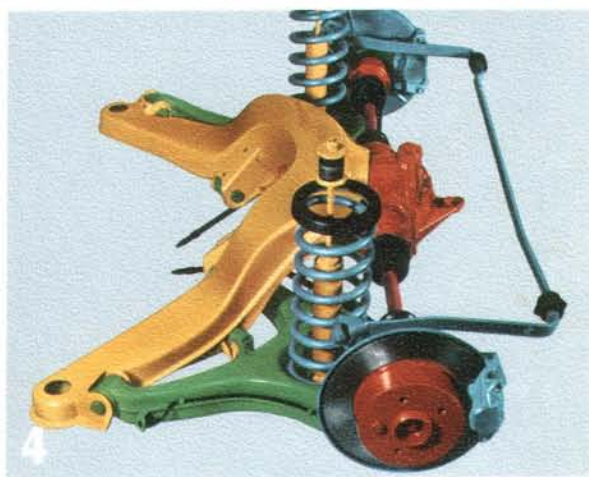
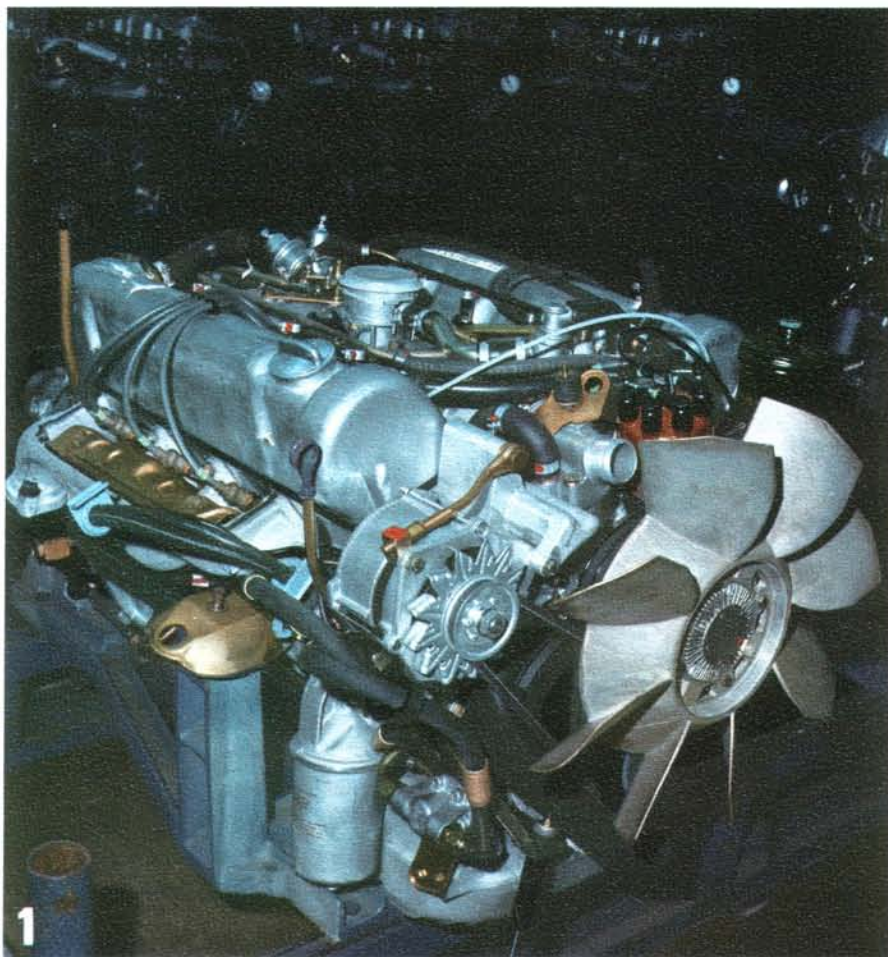
Die besten Ergebnisse reifen dort, wo die Forschung am weitesten ist. Wir glauben, daß niemand weiter ist als wir.





Durch breite Spur, langen Radstand, niedrigen Schwerpunkt, günstige Achslastverteilung und komfortable, aber straffe und sichere Federung werden unangenehme Schwingungen von allen Insassen ferngehalten.

Mit dem 350 SLC kann sich der Fahrer sofort jeder Veränderung der Verkehrssituation gefahrlos anpassen. Durch ein problemloses Fahrwerk, überragende Motorleistungen und sichere Bremsen.



1 3,5-Liter-V8-Motor mit elektronisch gesteuerter Benzin-Einspritzung, Transistor-Zündung und drehzahlabhängigem Viskose-Lüfter.

2 In Bruchteilen von Sekunden bestimmt die Elektronik die richtige Kraftstoffmenge je nach Belastung und Betriebszustand des Motors.

3 Neutrales Fahrverhalten und die exakt arbeitende Servolenkung ermöglichen ein sauberes Anlenken von Kurven und machen Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig.

4 Die Mercedes-Benz Diagonal-Pendelachse sorgt für sichere Bodenhaftung der Antriebsräder. Sie ist der optimale Kompromiß zwischen sicherem Kurvenverhalten und spurgenauem Geradeauslauf.

5 Die Bremsscheiben vorn sind innenbelüftet. Alle vier Felgen haben Turboschaufeln zur zusätzlichen Kühlung. Das Zweikreis-Servo-Bremssystem ist exakt auf die Motorkraft abgestimmt.

Einfädeln in den fließenden Verkehr, aus Grundstückseinfahrten, Parklücken oder Autobahnauffahrten. Fast immer muß es schnell erfolgen.

Autofahrer werden um so leichter damit fertig, je größer die Beschleunigungswerte ihres Wagens sind.

Hohe Beschleunigung verkürzt Überholvorgänge und macht sie risikoloser. Zum Beispiel auf Landstraßen.

Aber nicht nur die Motorleistung ist entscheidend.

Genauso wichtig ist die Beherrschung dieser Antriebskräfte.

Das setzt voraus, daß die Gesamtkonstruktion auf die Geschwindigkeiten abgestimmt ist.

Deshalb müssen zum Beispiel sichere, thermisch hochbelastbare Bremsen eingebaut sein, die der Motorleistung überlegen sind. Dazu gehört ebenfalls ein Fahrwerk mit breiter Spur, langem Radstand, tief liegendem Schwerpunkt, Einzelradaufhängung etc. Konstruktionen, die für die Fahrsicherheit von Bedeutung sind und dem Fahrer größtmögliche Entlastung geben.

3,5-Liter-V8-Motor

- 200 PS/DIN bei 5800 U/min bzw. 147 kW bei 5800/min.
- Max. Drehmoment nach DIN 29,2 mkp bei 4000 U/min bzw. 286 Nm bei 4000/min.
- Hohes Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich.
- Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 8,8 Sekunden.
- Obenliegende Nockenwellen.
- Elektronisch gesteuerte Benzin-Einspritzung.
- Transistor-Zündung.
- Kurbelwelle und Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlager mit Stahlstützschalen gelagert.
- Vollzwangssynchronisiertes 4-Gang-Getriebe mit Mittelschaltung; auf Wunsch: Mercedes-Benz Automatic.
- Leichtgängige, selbstnachstellende Membranfederkupplung.

Fahrwerk

- Mercedes-Benz Diagonal-Pendelachse mit Schräglenkern und Bremsnick-Abstützung.
- Vorderachse mit Dreiecks-Querlenkern und Bremsnick-Abstützung.
- An Vorder- und Hinterachse je zwei Schraubenfedern,

je ein Drehstab-Stabilisator, je zwei doppelwirkende, gasgefüllte hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit konstanter Wirkung auch bei extremen Dauerbelastungen.

- Mercedes-Benz Servolenkung.

Sichere Bremsen

- Zweikreis-Servo-Bremssystem.
- Fein dosierbares Abbremsen.
- Exaktes, problemloses Steuern des Pedaldrucks.
- Bremsnick-Abstützung.
- Spurstabiles Bremsen ohne einseitiges Ziehen.
- Getrennte Bremskreise für vorn und hinten.
- Dauerbelastbare, selbstnachstellende Scheibenbremsen an allen vier Rädern.
- Vordere Bremsscheiben mit Innenbelüftung.
- Felgen mit Turboschaukeln zur zusätzlichen Kühlung.
- Feststellbremse mit zusätzlichen Bremsbacken und Bremstrommeln.

Exakter Geradeauslauf

- Einzelradaufhängung
- Geringe Sturz- und Spurveränderung.
- Straffe Schwingungsdämpfung.
- Getrennte Federung und Führung der Räder.

Souveräne Kurvenstabilität, Wedelfestigkeit und Unempfindlichkeit gegen Seitenwind

- Neutrales Fahrverhalten.
- Exakt arbeitende, leichtgängige Mercedes-Benz Servolenkung.
- Günstige Achslastverteilung (Motor vorn, Antrieb hinten).
- Breite Spur.
- Langer Radstand.
- Niedriger Schwerpunkt.
- Strömungsgünstige Karosserie.
- Schwerpunkt und Windangriffspunkt liegen dicht zusammen.
- Geringe Karosserieneigung.
- Je ein Drehstab-Stabilisator an Vorder- und Hinterachse.
- Einzelrad-Aufhängung.
- Konstante, feste Bodenhaftung der Räder.
- Straffe Schwingungsdämpfung.

Das Mercedes-Benz Coupé 350 SLC ist ein sicheres Fahrzeug, das besonders hohe Geschwindigkeiten zuläßt.

Wer sich und seinen Wagen kennt und beherrscht, der kann ruhig die mögliche Geschwindigkeit ausnutzen. Vorausgesetzt, er sitzt in einem Auto, das von Grund auf für diese Geschwindigkeit konstruiert ist.

Zügiges, beherrschtes Fahren und kompromißlose Fairness ist die Formel für den heutigen Straßenverkehr. Alles andere ist unvernünftig.

Mercedes-Benz baut seine Automobile für Fahrer, die das verstehen. Wofür wir dankbar sind.

Die perfekte technische Auslegung und der unübertroffene Komfort des 350 SLC machen Autofahren noch immer zum Vergnügen.

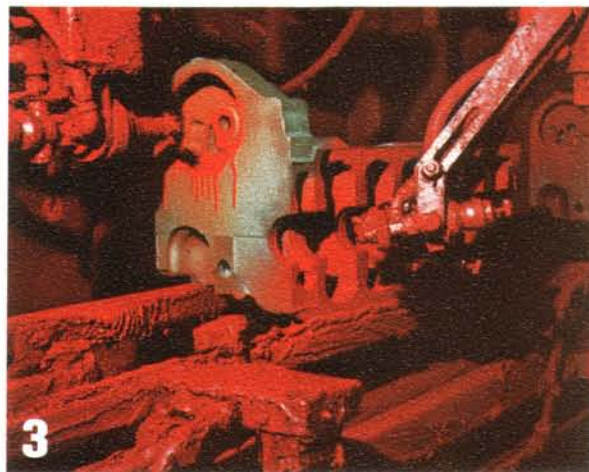
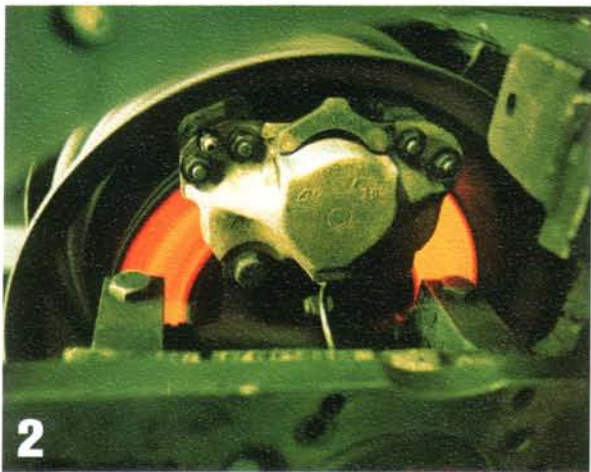




Durch eine besonders gestaltete Oberfläche ist die Heckleuchteinheit unempfindlich gegen Verschmutzung. Die Seitenscheiben sind ebenfalls fast verschmutzungsfrei durch eine besondere Windschutzsäulen-Profildierung.

Die Regenrinne über dem Heckfenster leitet Schmutzwasser seitlich ab.

**Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen
ist es gut zu wissen, daß man in einem Auto sitzt,
auf das man sich verlassen kann.
Das zuverlässig ist.**



1 Die nach dem Verschweißen nicht mehr erreichbaren Hohlräume der Karosserie werden vorher mit Zinkstaubfarbe konserviert, damit sie auch innen nicht rosten. Zusätzlich erhalten alle Hohlräume ein Spezialwachs mit »Kriechvermögen«, das auch an senkrechten Flächen haftet.

2 Bremsprüfstand. Die Brems Scheiben werden von 230 km/h heruntergebrems. Einmal voll bis auf 0. Neunmal auf 190 km/h. 50 dieser harten Testdurchgänge muß das Material über sich ergehen lassen, ohne Schäden zu zeigen.

3 Jeder Motorblock wird vor der Montage innen lackiert. Ergebnis: bessere Bindung der Gußmoleküle. Während der Laufzeit des Motors können sich keine Teile lösen und eventuell Ölkäule verstopfen.

4 In der Pkw-Produktion sind 15 Prozent aller Mitarbeiter mit Kontrollarbeiten betraut. Sie haben die Aufgabe, alles zu sperren, was nicht hundertprozentig den geforderten Qualitätsrichtlinien entspricht. Sie sind unbestechlich.

Autofahrer sind quer durch alle Hubraumklassen in einem Punkt solidarisch:

Sie sehen die Werkstatt lieber von draußen als von drinnen.

Deshalb sieht Mercedes-Benz seine Aufgabe darin, problemlose, zuverlässige Automobile zu bauen.

Zuverlässig ist ein Wagen nur dann, wenn alle wichtigen Teile und Aggregate über einen langen Zeitraum einwandfrei funktionieren.

Das setzt voraus, daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde, bevor es auf den Markt kommt.

Die wichtigsten Aggregate (Motor, Achsen, Getriebe) haben schon vor der Vorstellung des 350 SLC ihre Bewährung in der Alltagspraxis bestanden. Mehr als 20000 V8-Motoren laufen bereits in Serienfahrzeugen.

Die Erkenntnisse aus jahrzehntelanger Produktion von Exklusiv-Modellen wurden in der Entwicklung und Konstruktion voll berücksichtigt.

Der 350 SLC ist zuverlässig.

Karosserie

- Von Grund auf neu konstruiert unter Anwendung von ESEM.
- ESEM (Elasto-Statik-Element-Methode), ein selbstentwickeltes, neues elektronisches Rechenverfahren, mit dem exakter und schneller gearbeitet werden kann als mit bisherigen Berechnungsmethoden.
- Feste Verschweißung der Rahmen-Bodenanlage mit der selbsttragenden Karosserie, deshalb extrem verwindungssteif.
- Unangenehme Geräusche (Ächzen, Klappern etc.) ausgeschlossen.
- Genau eingebaute, rahmenlose, voll versenkbare Seitenscheiben.
- Exakt schließende, große Türen (leichtes, bequemes Ein- und Aussteigen auch für Fondpassagiere).
- Alle Stromverbraucher mit eigener Masseleitung; das ist zwar aufwendig, aber absolut zuverlässig.

Fahrwerk

- Rahmen-Bodenanlage, Mittelträger und kastenförmige Längs- und Querträger durch angeschweißten Stahlblechboden verbunden.
- Vorderachsträger durch Gummilager an den vorderen Rahmenlängsträgern aufgehängt.
- Motor-Getriebeblock vorn auf Vorderachsträger über zwei Gummilager,

hinten über ein Gummilager am Rahmen aufliegend.

- Ausfederungsanschlag in den Teleskop-Stoßdämpfern.
- Hydraulische Zweikreis-Bremsen mit Unterdruckverstärker; Scheibenbremsen vorn und hinten.
- Jede Radaufhängung wird unter allen nur möglichen Belastungen einem intensiven Probelauf unterzogen.
- Zusätzlich wird jede einzelne Hinterachse nach ihrem Zusammenbau vier verschiedenen Dichtigkeitsprüfungen unterworfen.

Motor

- Verschleißarmer, laufruhiger Kurzhuber.
- Elektronisch gesteuerte Benzin-Einspritzung.
- Start- und Warmlauf-Automatik.
- Transistor-Zündung; die Zündkontakte arbeiten mit sehr niedriger Strombelastung; deshalb geringster Verschleiß und exaktes, zeitgenaues Zünden über sehr lange Zeit.
- Luft-Ölkühler.
- Viskose-Lüfter.
- Obenliegende Nockenwellen ermöglichen drehzahlfreudiges, spurtschnelles Fahren; die besondere Konstruktion der Nocken ergeben eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder und einen sehr günstigen Drehmomentverlauf, besonders im unteren Drehzahlbereich.
- Geschmiedete, induktiv gehärtete Kurbelwelle ebenso wie die Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlagern mit Stahlstützschalen.
- Jedes Ventil dreht sich bei jedem Hub weiter; deshalb sind Durchbrennstellen zwischen Ventilsitz und -teller weitestgehend ausgeschaltet.
- Zwei Ventildfedern für jedes Ventil; sollte eine Feder ausfallen, bleibt das Ventil durch die zweite Feder arbeitsfähig.
- Der Schaft jedes Auslaßventils ist mit Natrium gefüllt; die gepanzerten Ventilsitze werden thermisch stark entlastet.
- Verschleißfeste Ventilsitzringe aus einer Chrom-Nickel-Molybdän-Legierung.

Das Mercedes-Benz Coupé 350 SLC ist eines der technisch hochwertigsten Fahrzeuge, die es heute gibt.

Die Zuverlässigkeit dieses Wagens ist die Antwort von Mercedes-Benz auf eine Forderung unserer Zeit: das Autofahrer-Leben zu erleichtern. Es angenehmer zu machen. Sicherer.

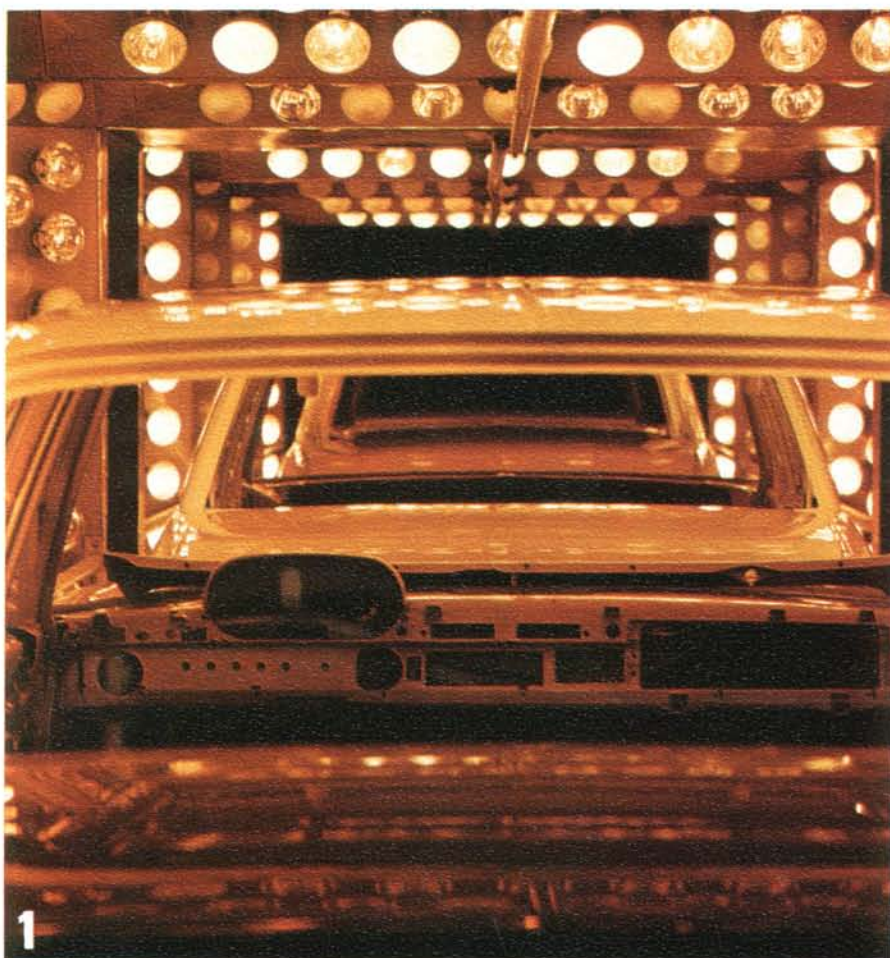




*Der 350 SLC
hat serienmäßig
Zweifaden-Halogen-
Scheinwerfer und
Halogen-Nebellampen.*

*Die Scheibenwischer
mit zwei Wisch-
geschwindigkeiten
und Intervallschaltung
sind so strömungs-
günstig angeordnet,
daß sie auch bei
Höchstgeschwindig-
keit nicht abheben.*

Wertbeständig ist der 350 SLC durch seine stilistisch eigenwillige, aber nicht modisch vergängliche Karosserie und durch hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität.



1



2



3

Korrosionsschutz-Wachs für alle nachträglich eingebauten Teile (Achsen, Spurstangen etc.)
Hohlraumkonservierung durch Spezialwachs mit »Kriechvermögen«
Decklack
Vorlack
PVC-Schutzschicht für untere Frontpartie und Seiten
2. Grundlack
Steinschlagschutz für besonders gefährdete Stellen
1. Grundlack
Phosphatierung und Passivierung
4 Hohlraumkonservierung durch Zinkstaubfarbe vor dem Zusammenbau der Karosserie

4



5

1 Sämtliche Lack-schichten werden bei Temperaturen zwischen 130 und 165° C eingebrannt. Sie verwandeln sich dadurch in unlösliche, ausgehärtete Kunststoffe.

2 Der Decklack ist glatt und hart. Er gibt dem Wagen nicht nur sein gutes Aussehen, sondern bietet den unterschiedlichen klimatischen Einflüssen wirkungsvollen Widerstand und ermöglicht eine leichte Pflege des Fahrzeugs.

3 Fahrzeugboden und Radkästen haben serienmäßig eine flexible Kunststoffschicht gegen Stein-schlag. Insgesamt werden pro Fahrzeug 20 kg Lack, 14 kg PVC und Wachs verarbeitet.

4 Dieses vielfältige System an Schutzmaßnahmen trägt entscheidend dazu bei, daß Mercedes-Benz Pkw so langlebig sind.

5 Insgesamt hat Mercedes-Benz 4217 Stützpunkte in 165 Ländern. In jedem dieser Stützpunkte ist Ihr 350 SLC in guten Händen.

Mercedes-Benz baut keine Karosserien, die heute hinreißen und morgen langweilen. Modern ja, modisch nein. Nur die richtige Form hat viele Jahre Gültigkeit. Sie lebt lange – so lange wie ein Mercedes-Benz.

Wer nur in großen Zeitabständen neue Modelle baut, setzt sich auch nur selten der Gefahr aus, seinen Kunden »Kinderkrankheiten« am Wagen zumuten zu müssen.

Die Typenkonstanz der Mercedes-Benz Modelle bewirkt – neben hohen Wiederverkaufspreisen – höchste Zuverlässigkeit und Präzision in der Fertigung.

Heute noch werden Mercedes-Benz Coupés und Cabriolets, deren Produktion vor geraumer Zeit auslief, zu Liebhaberpreisen gehandelt.

Material- und Verarbeitungsqualität

- Hohlräume werden zuerst mit Zinkstaubfarbe konserviert, damit sie auch innen nicht rosten.
- Die Rohkarosserie wird gewaschen und phosphatiert. Phosphatierung ist der erste Korrosionsschutz aus feinkristallinen Zinkphosphaten. Danach Passivierung. In Verbindung mit dem Lackaufbau wird damit weitestgehend das gefürchtete Unterrostern verhindert.
- Erster Grundlack durch Tauchbad.
- Scharfe Kanten erhalten von Hand einen flüssigen Kunststoff, um auch hier dem Rost keine Chance zu lassen.
- Frontpartie und Seiten haben einen zähelastischen Steinschlag-Schutz.
- Der zweite Grundlack garantiert hohe und gleichmäßige Lackdichte an allen Karosseriepartien.
- Wagenboden, Kotflügel, Einstieg und die untere Frontpartie erhalten einen dickschichtigen, elastischen Steinschlag-Schutz aus PVC.
- Der Vorlack ist die Basis für die Oberflächengüte des Decklacks.
- Der Decklack gibt dem Wagen nicht nur sein gutes Aussehen, sondern ist ein hervorragender Schutz gegen die aggressiven Bestandteile der Luft.
- Sämtliche Lackschichten werden bei Temperaturen zwischen 130 und 165 °C eingebrannt.
- Alle Hohlräume erhalten zusätzlich ein Spezialwachs mit »Kriechvermögen«, das auch an senkrechten Flächen haftet. Korrosionseinflüsse durch Kondenswasser werden so auf ein Minimum reduziert.
- Alle nachträglich eingebauten Teile (Achsen, Gelenkwelle, Spurstangen etc.) erhalten ebenso wie der Motorraum und die Wagenunterseite eine dicke Schicht Korrosionsschutzwachs.

- Insgesamt werden rund 20 kg Lack, 14 kg PVC und Wachs pro Fahrzeug verarbeitet.
- Achsgehäuse und Motorblock haben eine hitze- und ölbeständige Innenlackierung mit einem Speziallack.

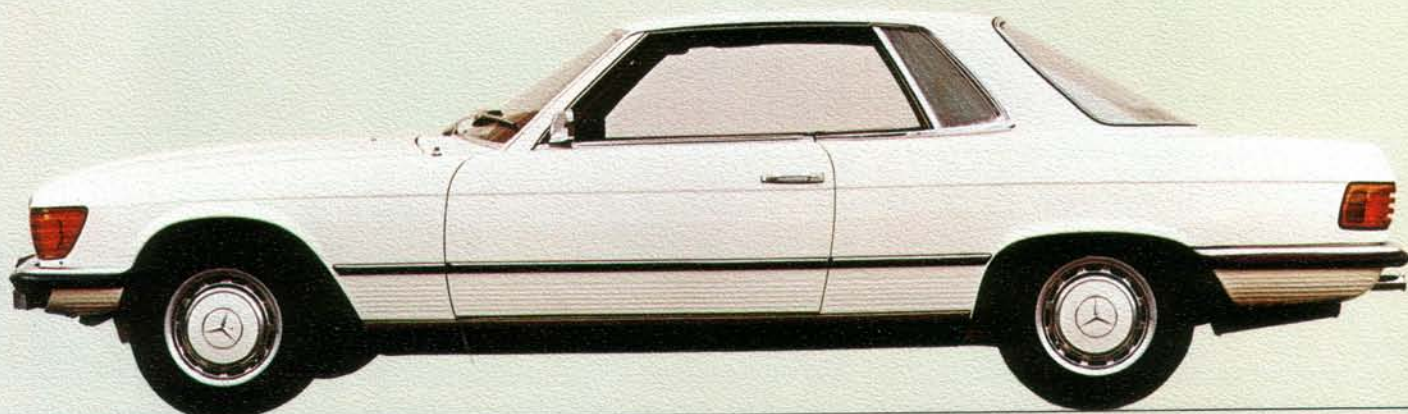
Exklusiv-Fahrzeuge und ihr Kundendienst

- Auf den Automobilmärkten der Welt gibt es nur wenige Modelle, die als Konkurrenzfahrzeuge des 350 SLC bezeichnet werden können. Diese Wagen werden fast ausschließlich in Kleinstserien gefertigt und oft importiert. Ihnen stellt sich ein besonderes Problem: Wartung, Pflege und Ersatzteilversorgung. Der Mercedes-Benz 350 SLC hat auch hier eine Spitzenstellung, weil er von jedem der zahlreichen Mercedes-Benz Kundendienst-Stützpunkte betreut werden kann.
- Mercedes-Benz hat das Autofahrer-Leben erleichtert: Ihr Wagen braucht nur noch alle 15 000 km in die Werkstatt.
- Im internationalen Automobilbau gibt es keine größeren Wartungsintervalle.
- Zeitersparnis durch weniger Werkstattbesuche.
- Kürzere Anmeldefristen.
- Jeder Wartungsdienst mit drei Leistungsangeboten: Pflegedienst, elektronische Motorprüfung, Sicherheitsprüfung.
- Im Bundesgebiet und West-Berlin 880 Kundendienst-Stützpunkte, davon sind 70 werkseigene Niederlassungen.
- Die Niederlassungen und fast alle Vertragspartner sind berechtigt, Zwischenuntersuchungen nach § 29 StVZO durchzuführen.
- Sie brauchen also nicht zu jeder Hauptuntersuchung zum TÜV.
- Dieses System der Kundendienst-Organisation ist so gut, daß sich andere Automobil-Hersteller daran orientieren.
- Ein beruhigendes Gefühl, besonders für Urlaubsfahrten: insgesamt 4217 Stützpunkte in 165 Ländern.

Mit dem 350 SLC besitzen Sie eins der besten Automobile der Welt. Deshalb kann es Ihnen nicht gleich sein, wer die notwendigen Kundendienstarbeiten ausführt.

Nur Mercedes-Benz Kundendienstbetriebe haben die besten Fachleute und Einrichtungen. Sie gewährleisten, daß Ihr Mercedes-Benz fachgerecht betreut wird. Damit er sicher und zuverlässig seinen Dienst verrichtet. Und seinen Wert behält. Für viele Jahre.

Grundausstattung



Motor

V8-Motor mit 3499 cm³ Gesamthubraum;
elektronisch gesteuerte Benzin-Einspritzung;
Transistor-Zündung;
200 PS/DIN.

Getriebe

Vollzwangssynchronisiertes 4-Gang-Getriebe;
Mittelschaltung;
selbstnachstellende Membranfederkupplung.

Achsen

Vorn: Doppelquerlenker
mit Bremsnick-Abstützung.
Hinten: Diagonal-Pendelachse
mit Bremsnick-Abstützung.

Federung

An Vorder- und Hinterachse je zwei Schrauben-
federn, je ein Drehstab-Stabilisator, je zwei
doppeltwirkende hydraulische Teleskop-
Stoßdämpfer mit Gasfüllung.

Bremsen

Zweikreis-Servo-Bremssystem;
Scheibenbremsen vorn und hinten;
innenbelüftete Bremsscheiben vorn;
Felgen mit Turboschaulen zur zusätzlichen
Kühlung; Feststellbremse mit zusätzlichen
Bremsbacken und Bremsstromeln; Kontroll-Licht
für die Funktion der beiden Bremskreise.

Lenkung

Exakte, leichtgängige Mercedes-Benz Servo-
lenkung; großflächige Polsterplatte auf der
Lenkradnabe; Pralltopf unter der Polsterplatte;
teleskopartig ineinanderschlebbare Lenksäule;
Lenkgetriebe weit hinter der Vorderachse
angordnet.

Karosserie

Feste Verschweißung der Rahmenbodenanlage
mit dem Aufbau; gute Rundumsicht nach allen
Seiten; leichtschließende Türen.

Sitze

Körpergerecht geformt, stoßfest verankert,
ausgeformt für seitlichen Sitzhalt; Sitzfederung
auf Fahrzeugfederung abgestimmt; Sitze in
Längsrichtung verstellbar; Fahrersitz in der Höhe
verstellbar; stufenlos verstellbare Rückenlehnen;
Lehnen-Arretierung durch Unterdruck;
Fondsitzbank mit klappbarer Mittelarmlehne.

Heizung und Lüftung

Zugfreier Dauerluftstrom für Warm- oder
Frischluf mit zusätzlichem Gebläse für Wind-
schutzscheibe, Seitenscheiben und Fußraum.
Luftmenge und Luftverteilung für Warm- oder
Frischluf stufenlos regulierbar nach oben und
unten. Getrennte Beheizung für rechts und links.
Stufenlos einstellbare Kugeldüsen mit weitem
Schwenkbereich für Warm- oder Frischluf rechts
und links an der Armaturenanlage. Große Aus-
trittsöffnungen für Frischluf in der Mitte der
Armaturenanlage, stufenlos regulierbar nach allen
Seiten. Warm- oder Frischluf-Führung in die
beiden Türen. Dauerentlüftung durch Schlitze

unter der Heckscheibe. Das Beschlagen der
Heckscheibe wird in kürzester Zeit beseitigt.

Frontscheibe

aus Verbund-Sicherheitsglas;
elektrische Scheibenwaschanlage mit Fuß-
betätigung; Scheibenwischer mit zwei
Geschwindigkeitsstufen, betätigt durch den
Kombinationsschalter am Lenkrad; zusätzliche
Schaltstufe am Kombinationsschalter
für Wischer-Intervall-Betätigung.

Beleuchtung

Standlicht, asymmetrisches Halogen-Abblendlicht,
Halogen-Fernlicht, Halogen-Nebellampen, Park-
licht, Rückfahrscheinwerfer, Nebelschlußleuchte,
in Heckleuchteinheit integriert, mit zusätzlicher
Schaltstufe und Kontroll-Licht am zentralen
Lichtschalter. Stufenlos regelbare Instrumenten-
beleuchtung; Fußraumleuchte mit Türkontakt
und Handschalter; Kartenleselampe; Beleuchtung
für Kofferraum, Heizung und Handschuhfach.
Die Handschuhfach-Beleuchtung ist eine
herausnehmbare Taschenlampe, deren Batterie
über Bordnetz aufgeladen wird.

Instrumente

Armaturenanlage gepolstert, stoßnachgiebig,
vorbereitet für den Einbau einer Stereo-Anlage
und einer Klima-Anlage. Geschwindigkeits-
messer, Drehzahlmesser, Öldruckanzeiger, Tank-
inhaltsanzeiger, Kühlwassertemperaturanzeiger,
Kontroll-Licht für die Funktion der beiden
Bremskreise, Batterie-Ladestrom, Blinker, Fern-
licht und Kraftstoffreserve; elektrische Zeituhr;
Gesamtkilometerzähler; Tageskilometerzähler.

Signalanlage

Lichthupe; Blinker mit automatischer Rück-
stellung, betätigt durch den Kombinationsschalter
am Lenkrad. 2 Signalhörner; Bremslicht;
Warnblinkanlage.

Schlösser

Sicherheitszapfenschlösser an den Türen;
verschließbares Handschuhfach; Kofferraum-
schloß; Lenkradschloß, kombiniert mit Zünd-
schloß, Anlasser und Anlaßwiederhol Sperre.
Hauptschlüssel für Türen, Zündschloß,
Handschuhfach und Kofferraum. Nebenschlüssel
nur für Türen und Zündschloß (Einschlüssel-
System).

Sonstiges

Außenspiegel, von innen einstellbar; Ablageschale
zwischen den Sitzen; Taschen an den Türen;
abblendbarer Innenrückspiegel;
gepolsterte Sonnenblenden; Armlehnen an den
Türen, gepolstert; Zigarrenanzünder; Aschen-
becher vorn in der Mittelkonsole; Befestigungs-
punkte für Sicherheitsgurte; vorderer Fußraum,
Fondfußraum und Tunnel mit Teppich verkleidet;
Abschleppöse vorn und hinten; Warndreieck.

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.

Auf Wunsch



1

1 Von allen Mercedes-Benz Personenwagen haben die SL-Modelle seit Jahren den höchsten Automatic-Anteil.



2

2 Das Radio wird in der Mittelkonsole eingebaut und ist von Fahrer und Beifahrer bequem zu erreichen.



3

3 Aus einer bekannten Fachzeitschrift: »Mercedes-Benz baut wirklich ausgeklügelte Kopfstützen, nicht zu hart und nicht zu weich, die sich der Sitzgröße und der Sitzhaltung genau anpassen lassen.«



4

4 Zur Auswahl: rund 30 Lackierungsmöglichkeiten, von denen rund ein Drittel Metallic-Lackierungen sind (gegen Mehrpreis).

Der Mercedes-Benz 350 SLC ist serienmäßig sehr gut ausgestattet. Er bietet optimalen Komfort. Wenn Sie sich aber persönliche Wünsche erfüllen wollen, können Sie den 350 SLC nach eigenen Vorstellungen ergänzen. Durch zahlreiche Sonderausstattungen. Hier nur ein paar Beispiele.

Telefon

Mit einem Autotelefon ist man unabhängiger. Wichtige Entscheidungen z. B. können unterwegs getroffen und anderen sofort mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile.

Mercedes-Benz Automatic

Ohne Kuppeln und Schalten fährt man mit den Geschwindigkeiten, die der Verkehr erfordert. Beim Überholen werden durch Kick-down (Durchtreten des Gaspedals über Vollgas-Druckpunkt) die notwendigen Kraftreserven mobilisiert. Die Automatic schaltet dabei in den zugkräftigsten Gang zurück. Nach dem Überholvorgang wird automatisch wieder in die höheren Gänge geschaltet. Die Schaltvorgänge erfolgen ohne Kraftflußunterbrechung.

Sicherheitsgurte

Nach den Erkenntnissen systematischer, wissenschaftlicher Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten. Die Sicherheitsgurte im 350 SLC rollen sich bei Nichtgebrauch selbsttätig in der Seitenwand auf. Dieser Gurt läßt dem Fahrer die volle Bewegungsfreiheit. Erst bei einer ruckartigen Verzögerung ist der Gurt fixiert. Beim Anlegen greift der Fahrer mit einer Hand zur Gurtschnalle und zieht den Gurt aus seiner Aufroll-Vorrichtung. Das Gurtschloß ist festverankert am Sitzrahmen. Das Schließen erfolgt dadurch, daß die Gurtschnalle in das Gurtschloß einrastet (Einhand-Bedienung).

Klima-Anlage

Durch die Mercedes-Benz Klima-Anlage wird Ihr körperliches Wohlbefinden erhalten. Das ist besonders wichtig, wenn Sie in Kolonnen auf der Autobahn fahren oder in Städten, in denen die Hitze »steht«. Geöffnete Fenster bringen keine Besserung. Im Gegenteil: Straßenstaub und Straßenlärm belästigen Sie außerdem. Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage. Am rechten Knopf wird die Anlage eingeschaltet. Am linken Knopf regulieren Sie die gewünschte Temperatur. Das ist alles. Durch verstellbare Jalousien können Sie die Richtung des gekühlten Luftstroms steuern. Die Klima-Anlage arbeitet nach dem bewährten Kühlschrank-Prinzip.

Radio

Ein Autoradio dient nicht nur der Unterhaltung. Berichte über Straßenzustand, Stauungen, Umleitungen etc. sind feste Bestandteile der Sendeprogramme. Durch rechtzeitige Information fährt man also dem Ärger aus dem Weg.

Der 350 SLC ist bereits serienmäßig so vorbereitet, daß bei Einbau einer Stereo-Anlage optimale Klangfülle erreicht wird.

Sicherheitskopfstützen

Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen sind in Höhe und Neigung verstellbar. Je nach Einstellung bieten sie eine breite oder schmale Auflagefläche. Neben der komfortsteigernden Wirkung (muskulentspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbel vor Verletzungen zu schützen.

Scheinwerfer-Wischer

Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen sind saubere Scheinwerfer ebenso wichtig wie saubere Scheiben. Ein Schmutzfilm auf den Scheinwerfern kann die Lichtstärke um mehr als 50 Prozent verringern. Deshalb hat Mercedes-Benz eine Wischanlage entwickelt, mit der die Scheinwerfer auch während der Fahrt sauber gehalten werden können. Die Scheinwerfer-Wischanlage wird über den Fußkontaktschalter der Scheibenwaschanlage betätigt. Bei jedem Waschkvorgang der Windschutzscheibe werden deshalb automatisch die Scheinwerfer mitgereinigt, wenn das Licht eingeschaltet ist.

Hier noch ein paar Beispiele

Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf; heizbare Heckscheibe; Zentral-Verriegelung; geschmiedete Leichtmetall-Felgen; Leder- oder Velourspolsterung (serienmäßig Stoffpolsterung); Sonderlackierungen ein- oder zweifarbig; mechanische oder automatische Antenne; Koffersatz und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen »Mercedes-Benz Sonderausstattungen«, »Wählen statt schalten« und »Servolenkung, Klima-Anlage«.

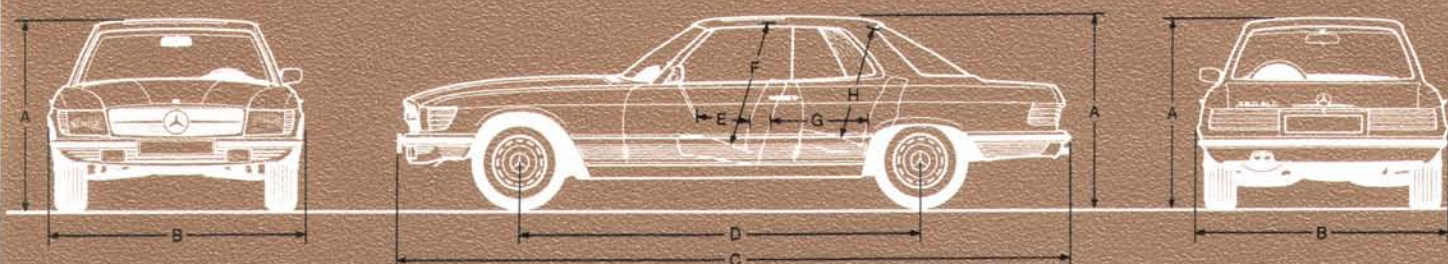
TECHNISCHE DATEN

Mercedes-Benz 350 SLC	
Zahl der Zylinder	8
Bohrung/Hub	92/65,8 mm
Gesamthubraum	3499 cm ³
Motorleistung nach DIN ¹⁾	200 PS bei 5800 U/min 147 kW bei 5800/min
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	29,2 mkg bei 4000 U/min 286 Nm bei 4000/min
Verdichtung	9,5
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	7,5/5,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	14,3 Liter
Lichtmaschine	14 V/55 A
Batterie	12 V/66 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 210 km/h
Reifen, mit Schlauch	205/70 VR 14
Kraftstoff	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030 ²⁾	13,0 Liter/100 km
Tankinhalt	90 Liter
davon Reserve	ca. 13 Liter
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1595 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2055 kg
Anhängelast, gebremst ³⁾	1200 kg
Anhängelast, ungebremst ³⁾	750 kg

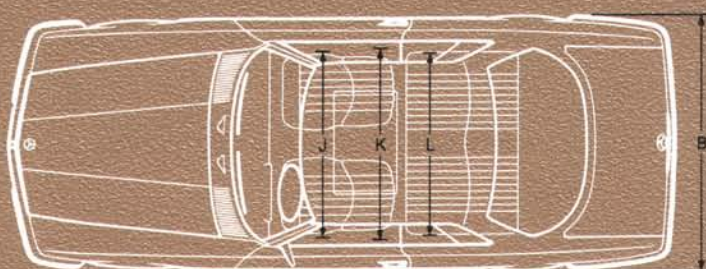
¹⁾ Die angegebene Leistung nach DIN in PS bzw. kW ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Die Angaben in SI-Einheiten (kW = Kilowatt, Nm = Newtonmeter) sind umgerechnete und gerundete Werte.

²⁾ Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70 020 und 70 030. Kraftstoffverbrauch nach DIN 70 030. Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit von 110 km/h auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10 %. Dieses Meßverfahren verwenden alle Automobil-Hersteller in der Bundesrepublik Deutschland. Die angegebenen Verbrauchs-werte werden also unter gleichen Bedingungen ermittelt und sind damit echt vergleichbar. Sie entsprechen jedoch nicht dem tatsächlichen Fahrverbrauch, denn dieser ist je nach Fahrweise, Straßenzustand, klimatischen Verhältnissen etc. verschieden. Der Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70 030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

³⁾ Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte, gültig für die Bundesrepublik Deutschland. In verschiedenen Ländern sind andere Gewichte vorgeschrieben.



A	Größte Höhe unbelastet	1330 mm
B	Größte Breite	1790 mm
C	Größte Länge	4740 mm
D	Radstand	2820 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne ⁴⁾	400 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	925 mm
G	Fahrerlehne-Fondlehne ⁴⁾	705 mm
H	Sitzhöhe im Fond	830 mm
J	Breite auf Mitte Polster vorn	1310 mm
K	Breite auf Fensterschlüsselhöhe vorn	1350 mm
L	Breite auf Mitte Polster hinten	1290 mm
	Spurweite vorn	1452 mm
	Spurweite hinten	1440 mm
	Wendekreisdurchmesser	11,55 m
	Kofferraum	ca. 0,30 m ³



⁴⁾ Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich
Änderungen vorbehalten