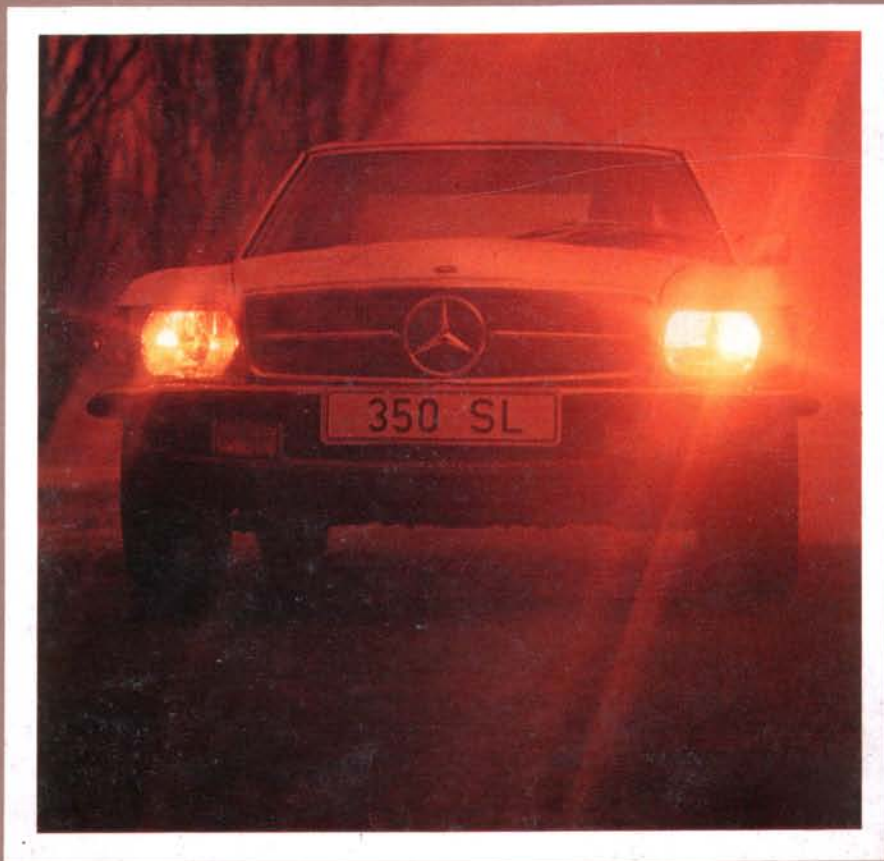




*350 SL –
mehr als ein
Sportwagen...*



Der 350 SL ist keine Limousine. Er ist der neue, eigenwillig schöne Zweisitzer mit 200 PS, mit Roadsterverdeck und aufsetzbarem Pagodenform-Coupédach. Die Konzeption seines Vorgängers, des 280 SL, hat sich als richtungsweisend und überaus erfolgreich erwiesen. Aufbauend auf diesen Erfahrungen wurde der 350 SL vollständig neu entwickelt. Größter Wert wurde dabei dem Fahrkomfort zugemessen, der durch neue Fahrwerkkonstruktionen, hohe Motorleistung und reichhaltige Innenausstattung gesteigert wurde.

Der 350 SL ist kein harter Sportwagen. Er ist weder laut noch eng. Das 3,5 Liter V8-Triebwerk benimmt sich wie ein kultivierter Athlet.

Ausstattung und Fahrkomfort entsprechen den großen Mercedes-Benz Limousinen. Seine Sicherheit – vom neuen wartungsfreien Fahrwerk, von den um mehr als 50% verstärkten Säulen der Windschutzscheibe über die weiterentwickelte Servolenkung bis zum von innen einstellbaren Außenspiegel – ist unübertroffen.

Der Besitzer und Fahrer des 350 SL wird vergessen, was er bisher über sportliche Wagen wußte, weil das neueste Ergebnis der Mercedes-Benz Forschung weit über „Sportlichkeit mit Komfort“ hinausgeht. Die Synthese aller Eigenschaften ist entscheidend, und hier war Harmonie das Ziel. Der 350 SL wirkt auf den Betrachter aufregend interessant. Der Fahrer dagegen spürt nichts dergleichen; er merkt nur den reichhaltigen Komfort und die sichere Kraftbeherrschung.

Flotte Worte, modisches Blech und schicke Sportarmaturen taugen nicht mehr viel in den 70er Jahren. Sicherheit, Fahrerleichterung und sinnvoller Komfort werden bald das Bild vom modernen Automobil bestimmen. Wir sind dieser Entwicklung voraus.

In Tausenden von Tests trainierte Aggregate lassen keinen Platz für Spielereien. Der dem Menschen angepaßte Komfort entsteht im wissenschaftlichen Versuch, die äußere Form im Windkanal. Trotzdem ist der 350 SL schön und schnell und männlich. Charakter statt Schminke. Der 350 SL ist ein in vielen Jahren ausgereiftes Automobil. Zukunftsweisende Technik ist unser Weg zur Perfektion.

Jetzt geben wir ihn in Ihre Hand. Seine Kraft und Sicherheit und Ihre Fairness im Straßenverkehr – es gibt keinen besseren Stern, unter dem Sie fahren können:





Serienmäßig wird der Mercedes-Benz 350 SL als Roadster (mit Klappverdeck) geliefert. Das Roadsterverdeck läßt sich vollständig zurückklappen und unter einer Abschlußblende unsichtbar verstauen. Jetzt kann entweder das auf Wunsch lieferbare Coupédach aufgesetzt werden, oder man fährt im offenen Wagen. Der Platz im Fond kann als zusätzlicher Gepäckraum genutzt werden. Auf Wunsch lassen sich zwei Kindersitze einbauen.

KOMFORTABEL

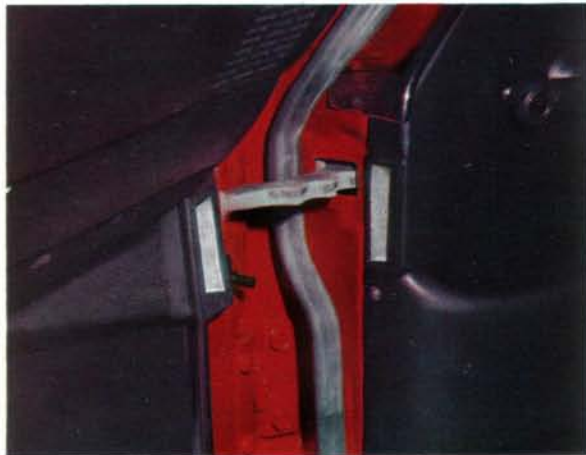


Komfort ist für die Konstrukteure von Mercedes-Benz ein wesentlicher Bestandteil der Konditionssicherheit. Komfort hält den Fahrer fit, auch auf langen Strecken.

Der Außenspiegel läßt sich von innen bei geschlossener Scheibe exakt einstellen.



Durch einen Luftkanal sind die Türen des 350 SL an das Heizungs- und Lüftungssystem angeschlossen.



Nach einer oberflächlichen Definition ist der Komfort eines Automobils so etwas wie Bequemlichkeit. Damit haben sich die Konstrukteure von Mercedes-Benz noch nie zufriedengeben wollen. Für sie ist Komfort wesentlich mehr: ein wichtiger Bestandteil der Konditionssicherheit, die den Fahrer fit hält. Auch auf langen Strecken.

Dieser Komfort, den Mercedes-Benz schon seit Jahren in allen Personenwagen realisiert, resultiert aus dem Gesamtverhalten des Fahrzeugs während der Fahrt. Das Gesamtverhalten eines Wagens wird bestimmt durch Fahrwerk, Innenraum, Sitze, Lenkung, Heizung und Lüftung und durch die Karosserie.

Zweisitzer bieten normalerweise wenig Raum, wenig Komfort (und damit weniger Konditionssicherheit). Die Fahrzeugform beherrscht die Konstruktion. Das ist bekannt. Beim 350 SL ist das nicht der Fall.

Innenraum

Der 350 SL wurde von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum bei verkehrsgerechten Außenmaßen. Trotz optimaler Raumgröße ist dieses Fahrzeug deshalb handlich und wendig; selbst im Vergleich mit erheblich kleineren Wagen. Alle Schalter und Hebel sind so funktionsgerecht angeordnet und zusammengefaßt, daß es auch bei Fahrten im Dunkeln kein Verwechseln gibt. Mercedes-Benz verzichtet in der Innenausstattung auf »Schalter-Kult« und formalistische Spiele, weil sonst die Bedienungssicherheit beeinträchtigt würde. Blendfreie Materialien sind besser als optische Effekte. Der von innen verstellbare Außenspiegel zeigt, mit welcher Sorgfalt der 350 SL konstruiert wurde. Ablageschale, Taschen an den Türen, gepolsterte Armlehnen und strapazierfähige Teppiche sind nur einige weitere Beispiele für das, was Mercedes-Benz funktionsgerechten Komfort nennt.

Sitze

Im Mercedes-Benz 350 SL bleibt die Reaktionsfähigkeit des Fahrers durch körpergerechte Sitzposition erhalten. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt, bieten festen seitlichen Halt und sind in der Höhe verstellbar. Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind ein exakt aufeinander abgestimmtes Federungssystem. Mercedes-Benz baut feste Sitze mit straffen Sitzpolstern, um den Körper zu stützen. Lüftungskanäle der Polsteroberfläche, Wollwattefüllungen und Haaraufgaben gewährleisten, daß die Sitze ventilieren und die bei der Körperatmung entstehende Feuchtigkeit ausgezeichnet abgeleitet wird. Die Fahrerposition am Lenkrad ist anatomisch richtig. Man merkt es besonders angenehm auf großen Reisen.

Heizung und Lüftung

sind in einem wirkungsvollen, stufenlos regulierbaren System zusammengefaßt. Selbst bei -20°C Außentemperatur wird eine Innentemperatur

erreicht, die behaglicher »Wohnzimmerwärme« entspricht. Im 350 SL sind auch beide Türen an das Heizungs- und Lüftungssystem angeschlossen.

Fahrwerk

Die Mercedes-Benz Diagonal-Pendelachse sorgt für sichere Bodenhaftung der Antriebsräder. Sie ist der optimale Kompromiß zwischen sicherem Kurvenverhalten und spurgenaum Geradauslauf. Bei nicht zu harter und nicht zu weicher Federung bleiben die Fahrgäste frei von ermüdenden Schwingungen. Auch auf langen Strecken. Die Unebenheiten der Fahrbahn werden von den Gummilagerungen der Achsträger aufgefangen und nicht an die Karosserie weitergegeben. Der 3,5 l V8-Motor ist mit Gummipolstern auf den Achsträgern gelagert. Zwei hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer sorgen dafür, daß die letzten Schwingungen gedämpft werden. Deshalb ist der Innenraum des 350 SL fast vollständig schwingungsfrei, vibrationsfrei und geräuscharm. Vorder- und Hinterachse sind mit einer Bremsnick-Abstützung ausgerüstet. Drehstab-Stabilisatoren verhindern unangenehme Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten. Hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer mit Gasfüllung garantieren eine konstante Wirkung auch bei extremen Belastungen.

Mercedes-Benz Servolenkung

Durch diese Lenkung mit ihrer hydraulischen Einrichtung werden Kraftaufwand und Lenkrad-Umdrehungen wesentlich verringert. Die hydraulische Unterstützung wächst mit dem erforderlichen Kraftaufwand für die Lenkung. Beim Einparken zum Beispiel. Oder in engen Kurven. Stets bleibt jedoch der volle Fahrbahnkontakt erhalten. Alle Lenkbewegungen werden direkt und präzise auf die Vorderräder übertragen. Durch den unmittelbaren Kontakt zur Fahrbahn wird besonders bei nassen und vereisten Straßen sicheres Fahren ermöglicht.

Ein Lenkungsstoßdämpfer schluckt Fahrbahn-Unebenheiten, so daß sie am Lenkrad nicht zu spüren sind.

»Die beste Servolenkung der Welt«, schrieb unlängst die bekannte amerikanische Automobilzeitschrift »Car and Driver«.

Karosserie

Durch seine charakteristische, eigenwillige Karosserie mit der niedrigen Gürtellinie und der hochgezogenen Kante des Pagodendachs hat der 350 SL extrem großflächige Seitenscheiben. Und damit für ein Fahrzeug der Zweisitzer-Kategorie extrem gute, unbehinderte Rundumsicht.

Der 350 SL hat verkehrsgerechte Außenmaße. Dazu: große Türen, die das Ein- und Aussteigen leicht und bequem machen; Intervall-Scheibenwischer, die durch ihre besonders günstige Anordnung nicht von der Windschutzscheibe abheben; verschmutzungsunempfindliche Seitenscheiben durch besondere Windschutzsäulen-Profilierung; Halogen-Breitbandscheinwerfer; Halogen-Nebellampen;



Große Türen machen das Ein- und Aussteigen leicht und bequem.



Mercedes-Benz verzichtet auf Schalterkult und formalistische Spiele. Blendfreie Materialien sind besser als optische Effekte. Versenkt angeordnete Schalter und Knöpfe sind zusätzliche Sicherheitsfaktoren.

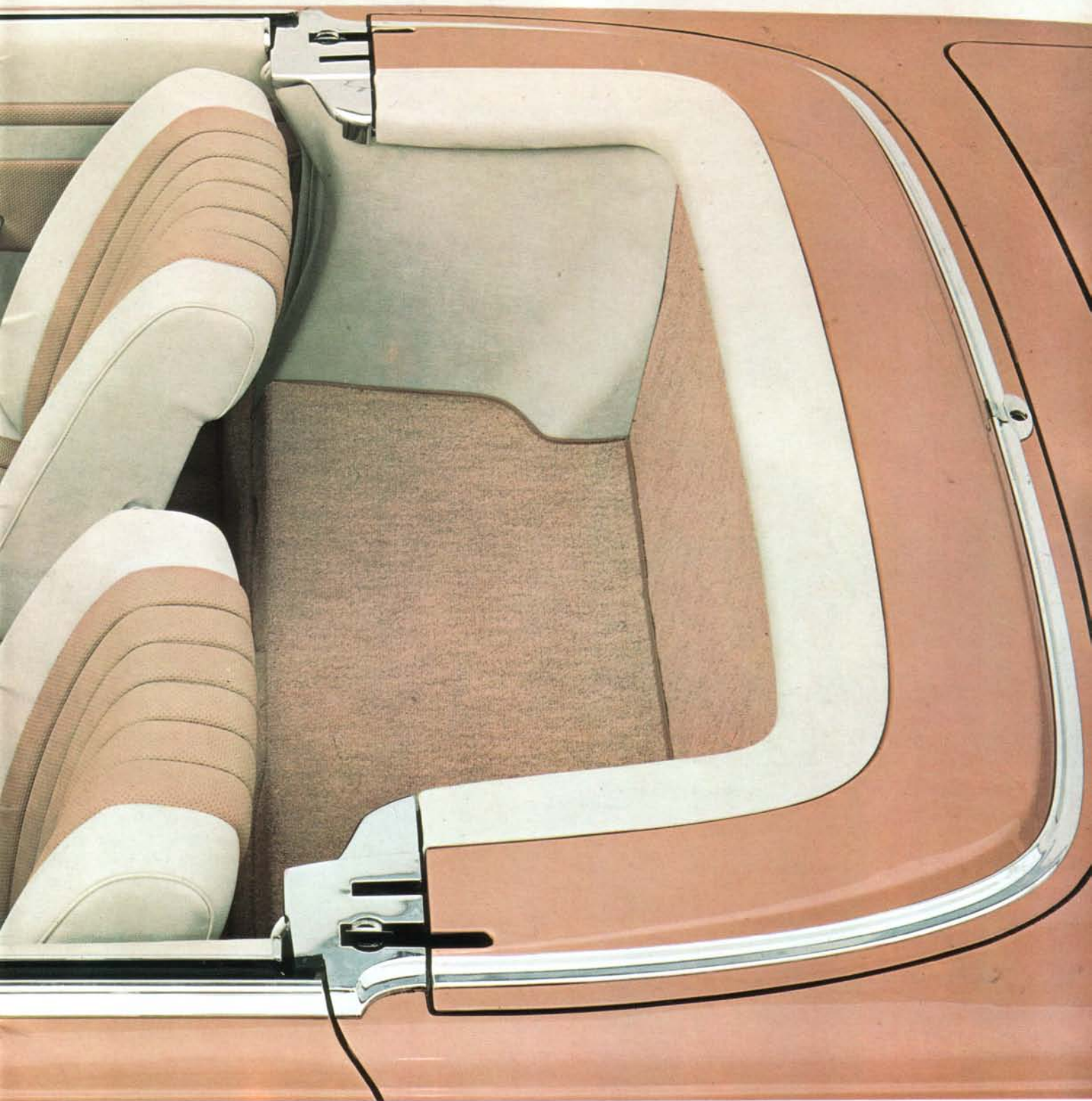


Die unbehinderte Rundumsicht wird ergänzt durch Halogen-Breitbandscheinwerfer und Halogen-Nebellampen.

eine Nebelschlußleuchte, die in die Heckleuchteinheit integriert ist. Die Heckleuchteinheit ist so profiliert, daß sie ebenfalls schmutzabweisend ist.

Der Mercedes-Benz 350 SL gibt jene entscheidende Ruhe, Übersicht und Gelassenheit, auf die Fahrer in Zukunft nicht mehr verzichten können.





Der 350 SL 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.

SICHER



Das Vierspeichen-Sicherheitslenkrad. Nabe, Polsterplatte, Speichen und Kranz sind eine mit Kunststoff umschäumte Einheit.

Durch eine besonders gestaltete Oberfläche ist die Heckleuchte unempfindlich gegen Verschmutzung.



Man kann von Sicherheit reden, man kann großzügig mit Schaumstoff umgehen oder das Problem der Sicherheit an der Wurzel packen. Der letzte Weg ist langwierig, teuer, aber verantwortungsbewußter, obwohl die Ergebnisse ernster Sicherheitsforschung äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz hat schon vor vielen Jahren und nach zahllosen Versuchsreihen z. B. eine Armaturenanlage entwickelt, die je nach Heftigkeit des Aufpralls stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt und damit Verletzungen weitgehend ausschaltet. Schaumpolster allein spielen deshalb bei der Mercedes-Benz Armaturenanlage nicht die entscheidende Rolle.

Für Mercedes-Benz ist Sicherheit nicht dies und das, auch nicht die paar Dutzend Punkte, die in jedem Mercedes-Benz eingebaut sind. Die Sicherheit von Mercedes-Benz ist ein System, das wissenschaftlich erforscht wurde und in dem alle Teile voneinander abhängen, ein System, das sich ständig ausweitet und perfekter wird. Hier sind einige wenige Beispiele.

Karosseriestabilität

Karosserien sollen so gestaltet sein, daß ohne überflüssiges Material optimale Festigkeit erreicht wird. Mercedes-Benz hat zur Stabilitätsberechnung ein neues Rechen-Verfahren entwickelt: ESEM, die Elasto-Statik-Element-Methode. Mit diesem neuen Computer-Verfahren lassen sich Festigkeitsberechnungen schneller und exakter durchführen als mit den bisherigen Methoden. Bei der Karosserie-Entwicklung des 350 SL wurde diese neue Methode eingesetzt. Das Ergebnis: größere Stabilität der Windschutzsäulen bei kleinem Querschnitt (wegen der sonst auftretenden Sichtbehinderungen).

Geschützt eingebauter Tank

Der Tank des 350 SL wurde aus dem Bereich der hinteren Knautschzone verlegt. Aus Sicherheitsgründen ist er jetzt über der Hinterachse angeordnet. Schottwände dichten den Kraftstoffbehälter (90 l Inhalt) zusätzlich zum Koffer- und Fahrgastraum ab. Gegen seitlichen Aufprall ist er durch die Räder geschützt.

Zweikreis-Servo-Bremssystem

Die Bremsen des 350 SL sind genau auf die Motorkraft abgestimmt. Die Bremswirkung ist fein dosierbar – wie bei allen Mercedes-Benz Personenwagen. Vom weichen Abbremsen bis zum harten Zupacken kann der Pedaldruck exakt und problemlos gesteuert werden. Spurstabil, ohne einseitiges Ziehen wird der Wagen zum Stillstand gebracht.

Die sich automatisch nachstellenden Scheibenbremsen vorn und hinten sind dauerbelastbar. Die vorderen Bremsscheiben, die am stärksten beansprucht werden, haben Innenbelüftung. Alle vier Felgen haben Turboschaufeln zur zusätzlichen Kühlung. Die Feststellbremse wirkt auf zusätzliche Bremsbacken und Bremsstrommeln. Bei Ausfall eines Bremskreises leuchtet ein Kontroll-Licht auf.

Sehen und Gesehenwerden

sind wichtige Sicherheitselemente. Die unbehinderte Rundumsicht wird ergänzt durch Halogen-Breitbandscheinwerfer und Halogen-Nebellampen. Außerdem sind – durch eine besondere Profilierung der Windschutzsäulen – die Seitenscheiben fast verschmutzungsfrei. Schmutzwasser wird von den Seitenscheiben abgewiesen.

Ein Intervallschalter macht es möglich, daß die Frontscheibe nur alle 5 Sekunden gewischt wird. Das ist z. B. besonders angenehm bei Nieselregen.

Die serienmäßige Nebelschlußleuchte ist in die Heckleuchteinheit integriert. Die gesamte Heckleuchteinheit ist durch eine besonders gestaltete Oberfläche unempfindlich gegen Verschmutzung.

Die Blinker vorn und hinten sind so angeordnet, daß sie auch von der Seite gut sichtbar sind.

Sicherheitslenkung

Das Vierspeichen-Sicherheitslenkrad des 350 SL ist eine Neuentwicklung. Nabe, Polsterplatte, Speichen und Kranz sind eine mit Kunststoff umschäumte Einheit. Der Pralltopf unter der Polsterplatte, die teleskopartig ineinanderschiebbare Lenksäule und ein Lenkgetriebe, das weit hinter der Vorderachse angeordnet ist, bieten eine gestaffelte Verformungsmöglichkeit, die den gefährlichen Lanzen-Effekt der Lenksäule verhindert.

Sicherheitszapfenschlösser

Sie springen weder während der Fahrt noch bei einem Unfall auf (verhindern also das Heraus-schleudern) und klemmen nicht, wenn nach einem Unfall die Türen schnell geöffnet werden müssen. Ein zusätzliches Sicherheitsmerkmal sind die Türgriffe ohne Druckknopf. Geöffnet werden die Türen, indem man am Türgriff zieht.

Weitere Beispiele

Anatomisch richtige, ermüdungsfreie, reaktions-erhaltende Lenkposition; festverankerte, luftdurchlässige Sitze, richtig geformt und mit festem seitlichem Halt; exakt aufeinander abgestimmte Sitz- und Fahrzeugfederung; Lenkungsstoßdämpfer, der Fahrbahnstöße nicht bis zum Lenkrad vordringen läßt; Gummilagerungen an den Achsen, die Straßenunebenheiten absorbieren; gasgefüllte Teleskop-Stoßdämpfer, die konstante Wirkung garantieren.

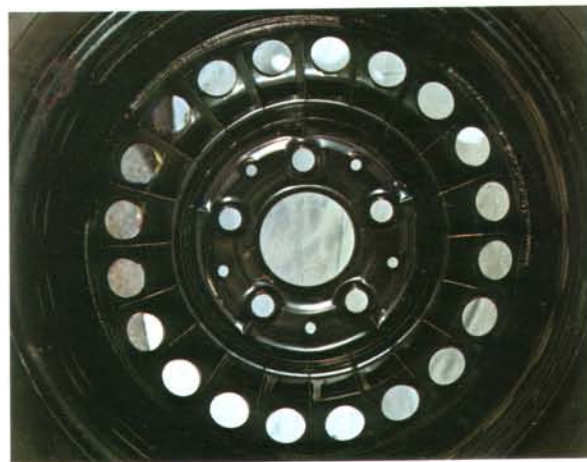
Heute geht die intensive Forschung bei Mercedes-Benz über das Automobil hinaus

Als zweiten, entscheidenden Faktor testet man den Menschen und seine Reaktionen. Mercedes-Benz schickt seine Fahrzeuge mit unvorbereiteten Fahrern auf die Teststrecke. Dort führen Spezialisten Gefahrensituationen herbei, die der Fahrer nicht kennt. Alle Reaktionen werden registriert. Aus der Häufung bestimmter Reaktionen wird die Durchschnittsreaktion des Durchschnittsfahrers errechnet. Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Automobil-Produktion von Mercedes-Benz ein.



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

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



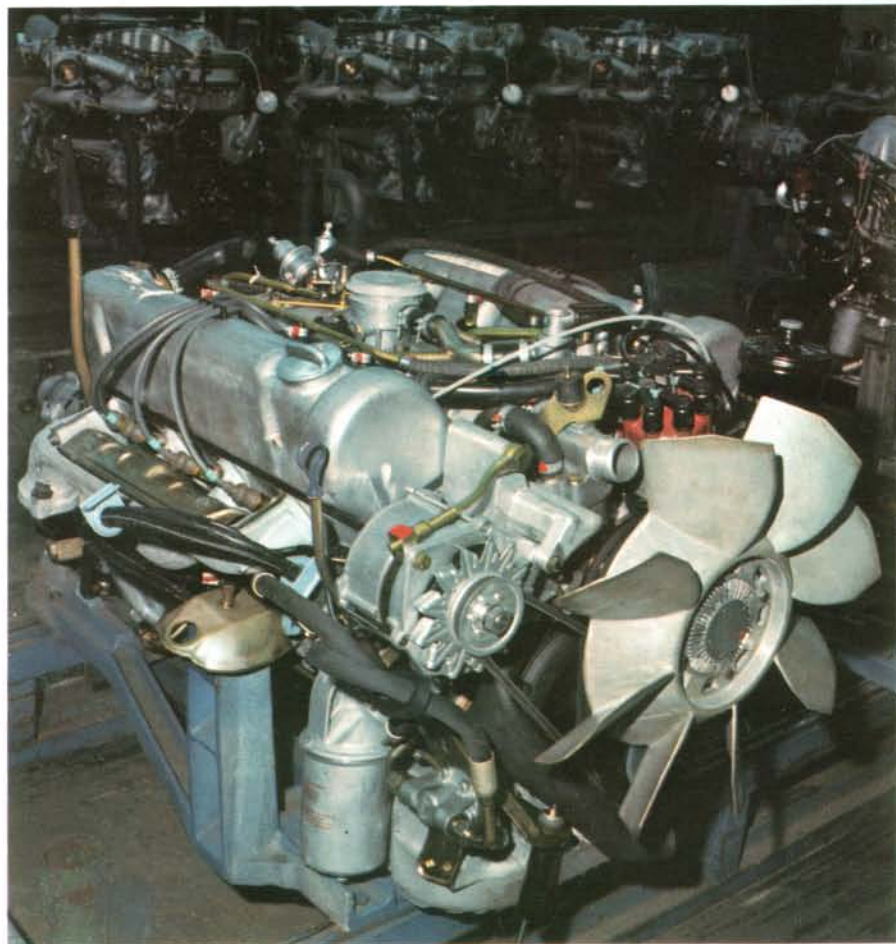
Die Scheibenbremsen an allen vier Rädern sind dauerbelastbar und stellen sich automatisch nach. Die Bremsscheiben vorn sind innenbelüftet. Alle vier Felgen haben Turboschaukeln zur zusätzlichen Kühlung. Das Zweikreis-Servo-Bremssystem ist exakt auf die Motorkraft abgestimmt.



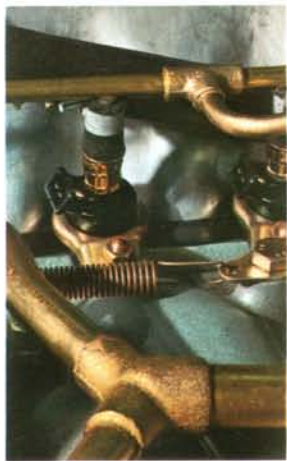


Neutrales Fahrverhalten und die exakt arbeitende Servolenkung ermöglichen ein sauberes Anlenken von Kurven und machen Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Die von den Schräglenkern der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder neigen selbst bei sehr welliger Fahrbahn nicht zur Richtungsänderung.

SCHNELL



*3,5 Liter V8-Motor
mit elektronisch
gesteuerter Benzin-
einspritzung,
Transistor-Zündung
und drehzahl-
abhängigem
Viskose-Lüfter.*



*Eins der acht
Einspritzelemente
des V8-Motors.*

Der 350 SL ist ein sehr schnelles Fahrzeug. 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE). Spitzengeschwindigkeit: 210 km/h. Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 8,8 Sekunden. Mercedes-Benz baut noch schnellere Autos. Das rollende Versuchslabor C 111 braucht von 0 auf 100 km/h sogar nur 4,8 Sekunden.

Der Geschwindigkeitsweltrekord für Landfahrzeuge liegt übrigens knapp über 1000 km/h. (Blue Flame, Raketenantrieb, gefahren von Gary Gabelich 1970.) Was soll eigentlich dieser Geschwindigkeitskult? Seit der genialen Erfindung der Rallyestreifen und des Sportwagenlooks für Familienautos gibt es die Sportlichkeit als Mode. Eine schöne Errungenschaft im Zeitalter der Massenmotorisierung, der Autoschlängen und des Berufsverkehrs. Damit kommen wir nicht über das nächste Jahrzehnt.

Hier ist die Mercedes-Benz Definition von Sportlichkeit: zügiges, beherrschtes Fahren und kompromißlose Fairness. Alles andere ist unvernünftig und – genau betrachtet – unmännlich.

Wer ständig versucht, 200 km/h zu fahren, um zu beweisen, was er für ein Kerl ist, beweist damit nur, daß er für sich und andere eine Gefahr darstellt. Wer eine freie Autobahn vor sich hat, sich und seinen Wagen kennt und beherrscht, der kann ruhig einmal 200 fahren. Vorausgesetzt, er sitzt in einem Auto, das für diese Geschwindigkeit gebaut worden ist.

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

3,5 Liter V8-Motor

Dieser Motor ist ein technischer Leckerbissen. Damit sind nicht die 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE), nicht die 8,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, nicht die Spitzengeschwindigkeit von 210 km/h gemeint, sondern die Art, wie dieses ausgereifte Triebwerk Leistung produziert.

Der V8-Motor übertrifft alle Erwartungen von Elastizität und Drehvermögen. Schon bei niedriger Drehzahl bringt er enorme Kraft in die Räder. Zwei obenliegende Nockenwellen sorgen bei Höchstdrehzahl für exakte Arbeit der Ventile. Dieser Motor mit seiner mühelosen Beschleunigungsmöglichkeit aus allen Drehzahlen heraus ermöglicht ein verkehrsgerechtes Verhalten in jeder Situation und trägt damit wesentlich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei.

Elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung

Das elektronische Steuergerät bestimmt ohne die geringste Verzögerung die richtige Kraftstoffmenge unter Berücksichtigung des absoluten Drucks im Saugrohr und der Motordrehzahl. Außerdem werden alle wesentlichen Informationen, die den Betrieb des Motors beeinflussen, vom Steuergerät aufgenommen und verarbeitet. Dazu gehören Motor-Temperatur, Ansaugluft-Temperatur und anderes mehr. Die Elektronik arbeitet unsichtbar und nicht spürbar.

Man merkt nur das Ergebnis: Der Motor spricht immer sofort an und beschleunigt aus allen Drehzahlbereichen heraus zügig und kraftvoll. Es gibt keine Verzögerung beim plötzlichen Gasgeben. Der Kraftstoff-Verbrauch wird niedrig gehalten, weil das Steuergerät jedem Zylinder nur so viel Kraftstoff präzise zumißt, wie unter den jeweiligen Betriebsbedingungen benötigt wird.

V-Anordnung der Zylinder

Generell ist die V-Anordnung raumsparend. Aber erst ab 8 Zylindern bietet sie besten Massenausgleich und damit größte Laufruhe.

Transistor-Zündung

Sie ist ein weiteres technisches Merkmal. Die Zündkontakte arbeiten mit einer sehr niedrigen Stromstärke. Das bedeutet: geringster Verschleiß und damit exaktes, zeitgenaues Zünden über einen sehr langen Zeitraum.

Das Fahrwerk mit seinem sicheren Zweikreis-Servo-Bremssystem ist den Geschwindigkeiten absolut überlegen. Hier – stellvertretend für vieles – einige Beispiele.

Mercedes-Benz Diagonal-Pendelachse

Exakte Radführung durch Schräglenker. Dadurch außergewöhnlich guter Geradeauslauf und höchste Kurvenstabilität bei komfortabler, aber nicht zu weicher Federung. Während das eine Rad der Straßenebenheit folgt, läuft das andere unbeeinflusst und geradlinig weiter. Deshalb ist die Mercedes-Benz Diagonal-Pendelachse jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

Richtungsstabilität

Die von den Schräglenkern der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder verursachen selbst bei sehr welliger Fahrbahn keine Richtungsänderung. Die Fahrtrichtung braucht also nicht durch dauernde Lenkbewegungen korrigiert zu werden.

Kurvenstabilität

Durch sein neutrales Fahrverhalten und seine exakt arbeitende Servolenkung ermöglicht der 350 SL ein sauberes Anlenken von Kurven und macht Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Je ein Drehstab-Stabilisator an Vorder- und Hinterachse verhindert unangenehme Karosserieneigungen. Ein hydraulischer Lenkungsstoßdämpfer absorbiert Fahrbahnstöße, so daß sie am Lenkrad nicht zu spüren sind. Dies alles zusammen macht selbst scharfe Kurvenfahrt problemlos.

Konstante Bodenhaftung und höchste Seitenwindstabilität

Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt und die Achslastverteilung von annähernd 1:1 (Gewichtsverteilung vorn : hinten bei besetztem Fahrzeug) sind im 350 SL ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie und dem gut abgestimmten Fahrwerk mit Einzelradaufhängung.



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

Wer eine freie Autobahn vor sich hat, der kann ruhig einmal 200 km/h fahren. Vorausgesetzt, er sitzt in einem Auto, das für diese Geschwindigkeit gebaut wurde.



Mittelschaltung mit exakter Führung. Zur Sicherheit wurde der Schaltnüppel mit Kunststoff umschäumt.

Diese perfekte technische Auslegung ist gepaart mit unübertroffenem Komfort. In einem 350 SL ist eine 500- oder 1000 km-Fahrt noch immer ein Vergnügen.





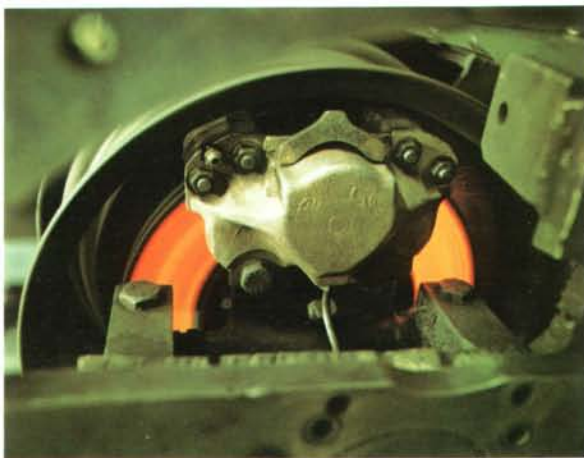
Alle Schalter, Hebel und Knöpfe sind logisch und physiologisch richtig konstruiert, so daß es auch bei Nachtfahrten kein Verwechseln gibt. Durch besondere Profilierung der Windschutzsäulen wird Schmutzwasser abgeleitet. Die Seitenscheiben bleiben sauber; die unbehinderte Rundumsicht bleibt voll erhalten. Die Intervall-Scheibenwischer heben durch ihre besonders günstige Anordnung nicht von der Windschutzscheibe ab.

ZUVERLÄSSIG

Roadsterverdeck und Coupédach (auf Wunsch lieferbar) schließen exakt und absolut dicht mit dem Stahlrahmen der Frontscheibe ab. Genauso passen sich die Seitenscheiben in die Dachprofile ein.



Bremsprüfstand. Die Bremscheiben werden von 230 km/h heruntergebremst. 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.



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.



Unter der Zuverlässigkeit eines Automobils versteht man einwandfreies Funktionieren aller wichtigen Teile und Aggregate über einen langen Zeitraum. Das setzt voraus, daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde, bevor es auf den Markt kommt. Darüber hinaus bedarf es großer praktischer Erfahrung im Bau solcher Wagen.

Der Mercedes-Benz 350 SL basiert in seiner Idee auf den Vorgängern 230 SL, 250 SL, 280 SL. Wie diese Modelle ist auch der 350 SL ein attraktiver Zweisitzer. Seine besonderen Stärken: Sicherheit, Komfort und die Qualität der Konstruktion und Verarbeitung.

Bis Anfang 1971 wurden von den SL-Typen rund 50 000 Stück gebaut.

Dieser ungewöhnlich große Erfolg ist noch höher zu bewerten, wenn man bedenkt, daß der Markt für diese exklusiven Sondermodelle eng begrenzt ist.

Die wichtigsten Aggregate (Motor, Getriebe, Achsen) haben schon vor der Vorstellung des 350 SL ihre Bewährung in der Alltagspraxis bestanden. 10 000 V 8-Motoren wurden bereits in einigen Kleinserien-Modellen eingebaut (in den 300 SEL 3.5 zum Beispiel).

Der Mercedes-Benz 350 SL ist zuverlässig.

Karosserie-Verarbeitung

Der 350 SL ist ein eigenständig konstruiertes Fahrzeug. Bei der Karosserie-Berechnung hat Mercedes-Benz ein neues, selbstentwickeltes elektronisches Rechen-Verfahren eingesetzt: ESEM, die Elasto-Statik-Element-Methode. Ein Verfahren, mit dem exakter und schneller gearbeitet werden kann als mit den bisherigen Berechnungsmethoden.

Das Ergebnis: eine Karosserie, die verwindungssteif ist. Unangenehme Geräusche (Ächzen, Klappern etc.), wie es bei manchen sportlichen Zweisitzern heute noch vorkommen soll, sind beim 350 SL konstruktionsmäßig ausgeschlossen. Das Roadsterverdeck schließt exakt und absolut dicht mit dem Stahlrahmen der Frontscheibe ab. .. Genauso passen sich die rahmenlosen, vollversenkbaren Seitenscheiben in die Dachprofile ein. Das Verdeck kann von einer Person mühelos geöffnet und geschlossen werden. Auch das Coupédach (auf Wunsch lieferbar) läßt sich leicht auf- und absetzen.

Auch bei schneller Fahrt ist der Innenraum des geschlossenen Wagens zugfrei und geräuscharm.

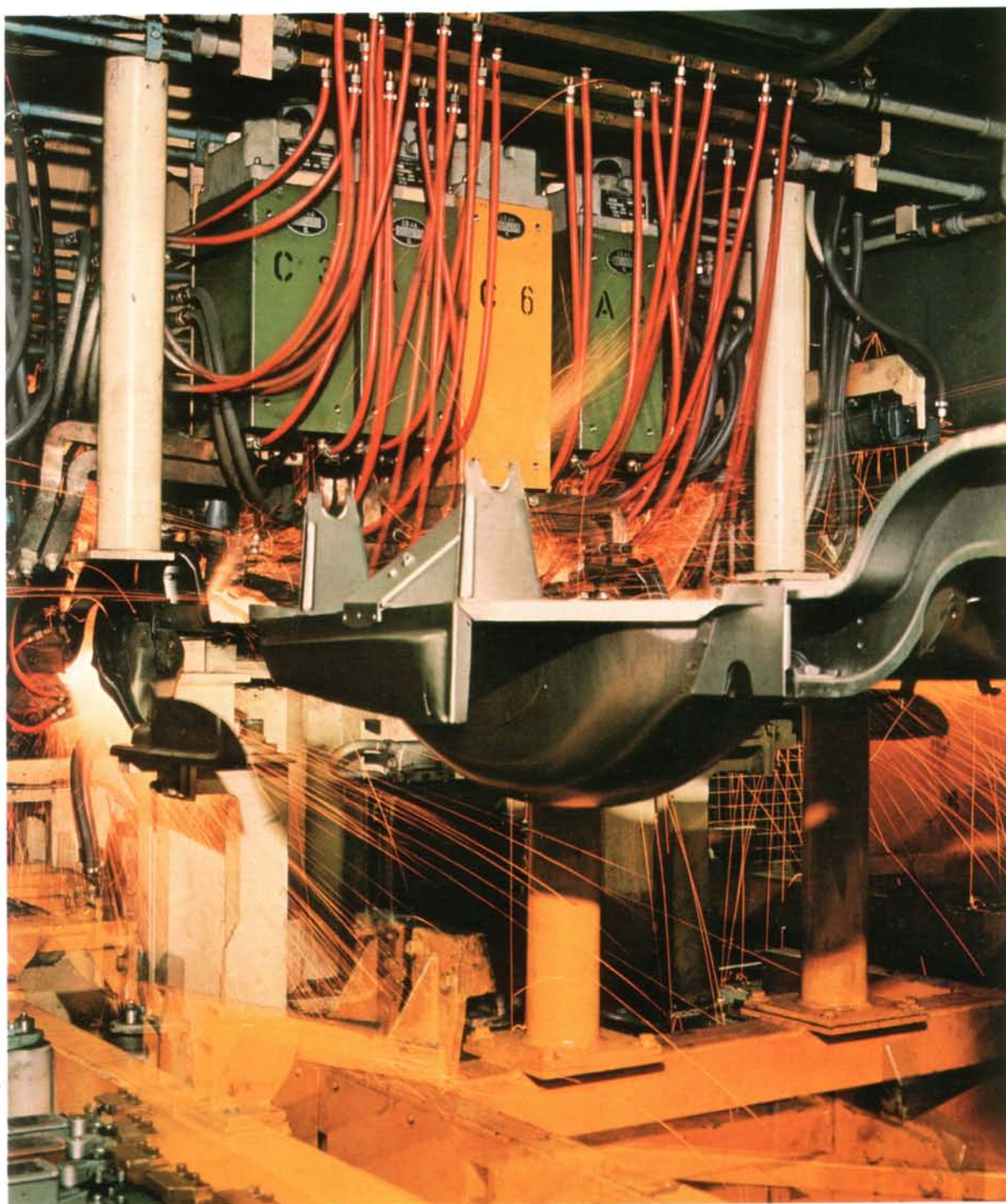
Exakt eingebaute Türen

Der satte Klang beim Türeenschließen ist keine akustische Effekthascherei, sondern ein Zeichen dafür, daß die Türen exakt passen.

Mercedes-Benz hat in der Produktion Spezialisten, die nur eine einzige Aufgabe haben: die Maßhaltigkeit der Türen zu prüfen.

Alle Stromverbraucher

(Scheinwerfer, Anlasser, Armaturenbeleuchtung etc.) haben eine eigene Masse-Leitung. Das ist zwar aufwendiger, aber zuverlässiger.



Vollautomatisch wird mit Tausenden von Schweißpunkten die Karosserie zusammengeschweißt. Modernste Schweißautomaten arbeiten gleichmäßiger und sicherer als die besten Spezialisten.

Alle Kaufteile,

also Teile, die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt, werden nach Mercedes-Benz Maßstäben produziert und vor ihrem Einbau einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen, obwohl sie schon beim Hersteller geprüft wurden.

Zum Beispiel muß von jeder Lieferung an Gummimanschetten für die Gelenke der Hinterachse ein hoher Prozentsatz einen 100-Stunden-Versuch im Ölbad über sich ergehen lassen.

Dieser Versuch ist in seiner Wirkungsweise so intensiv, daß er einer Laufzeit des Wagens von vielen Jahren entspricht. Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde, wird diese Lieferung für die Produktion freigegeben.

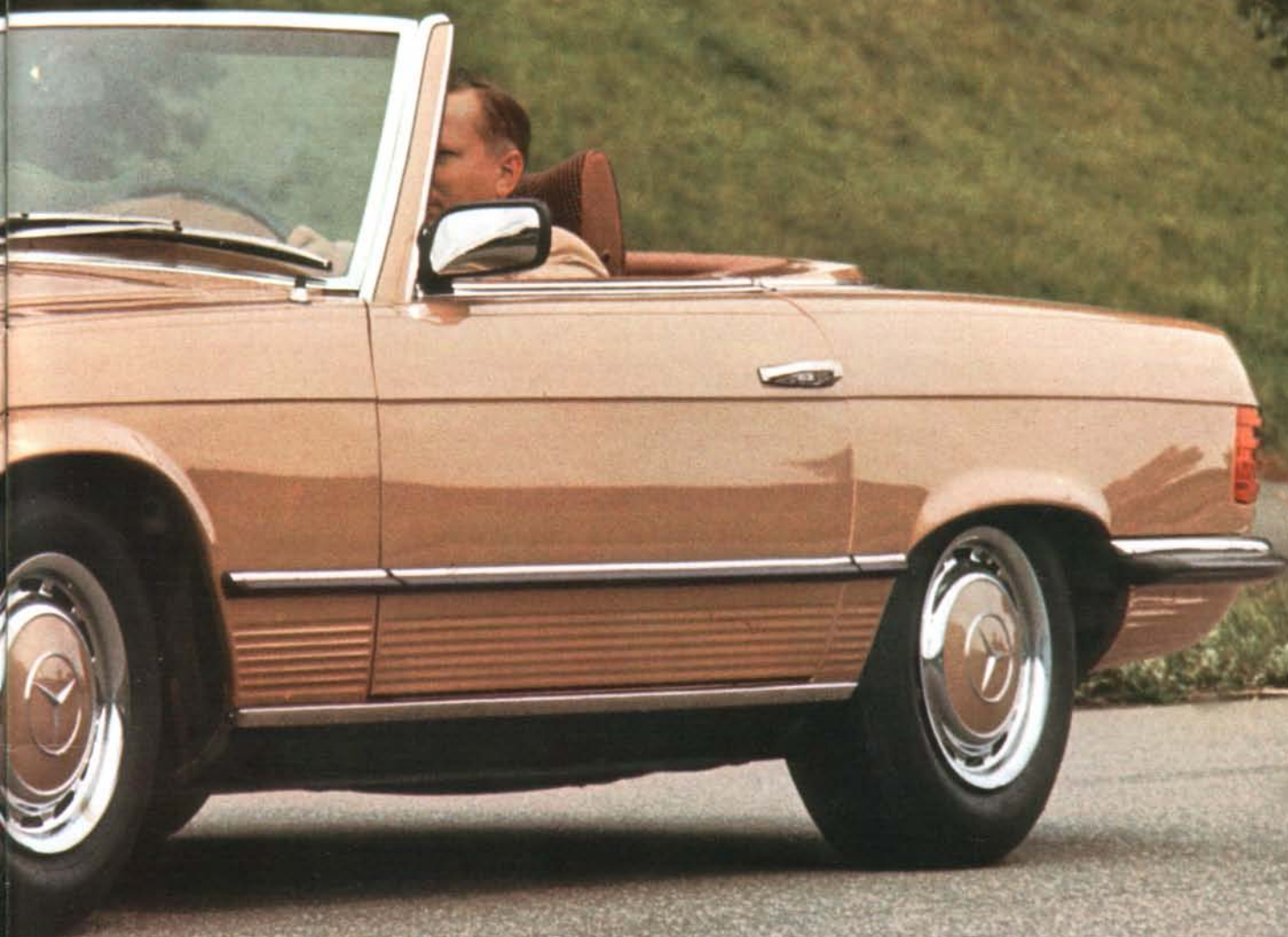
Jede einzelne Hinterachse

wird nach ihrem Zusammenbau verschiedenen Geräusch- und Dichtheitsprüfungen unterworfen.

Jeder Motor, jedes Getriebe und jede Achse

wird unter allen nur möglichen Belastungen einem intensiven Probelauf unterzogen. Erst wenn sie diese harte Prüfung ohne jegliche Beanstandung über sich ergehen ließen, werden sie zum Einbau freigegeben.





Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt und die Achslastverteilung von annähernd 1:1 (Gewichtsverteilung vorn: hinten bei besetztem Fahrzeug) sind ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie des 350 SL und dem gut abgestimmten Fahrwerk mit Einzelradaufhängung. Die Mercedes-Benz Diagonal-Pendelachse ist jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

WERTBESTÄNDIG

Wertbeständig ist der Mercedes-Benz 350 SL durch vorausblickende Konzeption, hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität und eine stilistisch eigenwillige, aber nicht modisch vergängliche Karosserie.

Fahrzeugform

Mode wird immer ihre Käufer finden. Mercedes-Benz kann es sich jedoch nicht leisten, da mitzumachen. Nur echter technischer Fortschritt ist der Grund für neue Mercedes-Benz Modelle.

Deshalb baut Mercedes-Benz z. B. 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.

Styling ist beim 350 SL nicht Selbstzweck, sondern funktional begründet. Zum Beispiel die dicken seitlichen Gummileisten. Sie schützen den Lack vor zu weit geöffneten Türen anderer Fahrzeuge.

Ein weiteres Beispiel ist die Chromeinfassung der Heckscheibe des auf Wunsch lieferbaren Coupédachs. Sie wirkt als Regenrinne und verhindert den Wasserablauf über das Heckfenster. Oder die Chromleisten auf dem Coupédach. Sie dienen zur Befestigung von Skihaltern oder einer Gepäckgalerie.

Die Typenkonstanz aller Mercedes-Benz Modelle

bewirkt – neben hohen Wiederverkaufspreisen – höchste Präzision und Zuverlässigkeit in der Fertigung. Denn wer nur in so großen Zeiträumen neue Modelle baut, setzt sich auch nur selten der Gefahr aus, seinen Kunden »Kinderkrankheiten« am Wagen zumuten zu müssen.

Aber zur Wertbeständigkeit gehören gleichermaßen die hohe Material- und Verarbeitungsqualität.

Die nach dem Zusammenbau der Karosserie nicht mehr erreichbaren Hohlräume

werden vorher mit Zinkstaubfarbe konserviert, damit sie innen nicht rosten.

Die Rohkarosserie

wird nach dem Zusammenbau gewaschen und anschließend phosphatiert. Die Phosphatierung ist die erste Korrosionsschutzschicht aus feinkristallinen Zinkphosphaten. Nach der Phosphatierung folgt die Passivierung. In Verbindung mit dem Lackaufbau wird damit das gefürchtete Unterrostern verhindert.

Der erste Grundlack

wird in einem Tauchbad aufgetragen. Scharfe Kanten (z. B. die Radlaufkanten vorn und hinten), die besonders gefährdet sind, werden von Hand mit einem flüssigen Kunststoff versehen, um auch hier dem Rost keine Chance zu lassen.

Frontpartie und Seiten

erhalten einen zähelastischen Steinschlagschutz.

Der zweite Grundlack

wird nach modernsten Verfahren automatisch aufgetragen. Er ist eine Garantie für hohe und gleichmäßige Lackdicke an allen Karosseriepartien.

Wagenboden, Kotflügel, Einstieg und die untere Frontpartie

sind besonders geschützt, weil sie während der Fahrt starken Steinschlägen ausgesetzt sind.

Diese Teile erhalten nach dem zweiten Grundlack einen dickschichtigen Schutzbelag aus PVC.

Nach dem Einbrennen entsteht daraus eine Schutzschicht, die auch bei Dauerbeanspruchung elastisch bleibt. Beschädigungen durch Steinschläge sind dadurch ausgeschlossen.

Der Vorlack

wird auf die gesamte Karosserie aufgetragen. Er dient vor allem als Basis für den Decklack und verbessert dessen Oberflächengüte.

Der abschließende Decklack

gibt dem Wagen nicht nur sein gutes Aussehen, sondern ist gleichzeitig ein hervorragender Schutz gegen die aggressiven Bestandteile der Luft.

Der Decklack ist glatt und hart; er bietet den unterschiedlichen klimatischen Einflüssen wirkungsvollen Widerstand und ermöglicht eine leichte Pflege des Fahrzeugs.

Sämtliche Lackschichten

werden bei Temperaturen zwischen 130 und 165 °C eingebrannt. Sie verwandeln sich dadurch in unlösliche ausgehärtete Kunststoffe.

In alle Hohlräume

wird zusätzlich ein Spezialwachs mit »Kriechvermögen« eingebracht, das auch an senkrechten Flächen haften bleibt. Dieses Spezialwachs wurde von Spezialfirmen in Zusammenarbeit mit Mercedes-Benz entwickelt. Korrosionseinflüsse durch Kondenswasser werden so auf ein Minimum reduziert.

Alle nachträglich in die Karosserie eingebauten Teile

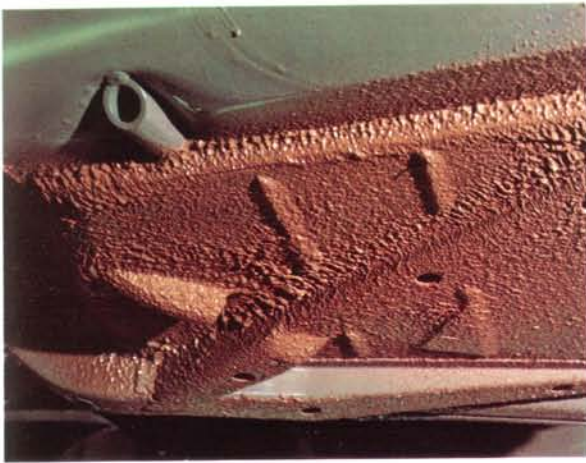
(Achsen, Gelenkwelle, Spurstangen, Kraftstoff-, Bremsleitungen etc.) erhalten ebenso wie der Motorraum und die gesamte Wagenunterseite eine dicke Schicht Korrosionsschutzwachs.

Achsgehäuse und Motorblock

haben eine hitze- und ölbeständige Innenlackierung mit einem Spezial-Lack, der nach den Ergebnissen der Mercedes-Benz Forschungslabors entwickelt wurde.

Unbestechliche Prüfer

15 Prozent aller Mitarbeiter der Pkw-Produktion sind mit Kontrollarbeiten betraut. Sie haben die Aufgabe, alles zu sperren, was nicht hundertprozentig den geforderten Qualitätsrichtlinien entspricht. Wichtig: Sie tun es wirklich.



3340 Mercedes-Benz
Stützpunkte
in 163 Ländern.
In jeder von ihnen
ist der 350 SL
in guten Händen.

Fahrzeugboden und
Radkästen haben
serienmäßig eine flexible
Kunststoffschiicht
gegen Steinschlag.



Dieses System
an Schutzmaßnahmen
ist mitentscheidend
dafür,
daß Mercedes-Benz Pkw
so langlebig und
wertbeständig sind:

1. Hohlraum-
konservierung
vor dem Zusammen-
bau der Karosserie
2. Phosphatierung
und Passivierung
3. erster Grundlack
4. Steinschlagschutz
5. zweiter Grundlack
6. PVC-Schutzschicht
7. Vorlack
8. Decklack
9. Hohlraum-
konservierung
durch Spezialwachs
mit
»Kriechvermögen«
10. Korrosionsschutz-
Wachs für alle
nachträglich
eingebauten Teile

Exklusiv-Fahrzeuge und Ihr Kundendienst

Auf den Automobilmärkten der Welt werden nur wenige Modelle angeboten, die als Konkurrenzfahrzeuge des 350 SL bezeichnet werden können. Diese Wagen werden fast ausschließlich in Kleinstserien gefertigt und oft importiert. Ihnen stellt sich eine besonderes Problem: Wartung, Pflege und Ersatzteilversorgung. Der Mercedes-Benz 350 SL hat auch hier eine Spitzenstellung, weil er von jedem Mercedes-Benz Kundendienst-Stützpunkt betreut werden kann.

Mercedes-Benz hat im Bundesgebiet und West-Berlin 842 Kundendienst-Stützpunkte. Davon sind 70 Betriebe werkseigene Niederlassungen mit

direktem Draht zum Werk. Bei den 772 Vertragspartnern bedeutet der Mercedes-Benz Stern als Kundendienst-Symbol, daß sie nach den strengen Kundendienst-Richtlinien des Werks arbeiten. Fast alle Vertragspartner sind berechtigt, Zwischenuntersuchungen nach § 29 StVZO durchzuführen. (Das gilt selbstverständlich auch für die Niederlassungen.) Sie brauchen also nicht bei jeder Hauptuntersuchung zum TÜV. Dieses System der Kundendienst-Organisation ist so gut, daß sich andere Automobil-Hersteller daran orientieren.

Ein beruhigendes Gefühl für Urlaubsfahrten. 3340 Mercedes-Benz Stützpunkte in 163 Ländern. In jeder von ihnen ist der 350 SL in guten Händen.

GRUNDAUSSTATTUNG

Motor

V 8-Motor mit 3499 cm³ Gesamthubraum; elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung; Transistor-Zündung; 200 PS/DIN (230 gr. HP/SAE).

Getriebe

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

Achse

Vorderachse:
Doppelquerlenker mit Bremsnick-Abstützung;
Hinterachse:
Diagonal-Pendelachse mit Bremsnick-Abstützung.

Federung

An Vorder- und Hinterachse je zwei Schraubenfedern, je ein Drehstab-Stabilisator, je zwei doppelwirkende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen

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

Lenkung

Exakte, leichtgängige Mercedes-Benz Servolenkung; großflächige Polsterplatte auf der Lenkradnabe; Pralltopf unter der Polsterplatte; teleskopartig ineinanderschiebbare Lenksäule; Lenkgetriebe weit hinter der Vorderachse angeordnet.

Karosserie

Feste Verschweißung der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau; gute Rundumsicht nach allen Seiten; leichtschließende Türen; Roadsterverdeck serienmäßig; auf Wunsch abnehmbares Coupédach; auf Wunsch zwei Kindersitze im Fond.

Sitze

Körporgerecht geformt, stoßfest verankert, ausgeformt für seitlichen Sitzhalt; Sitzfederung auf Fahrzeugfederung abgestimmt; Sitze in Längsrichtung und Lehnenneigung verstellbar; beide Sitze in der Höhe verstellbar; stufenlos verstellbare Rückenlehne; Lehnen-Arretierung.

Heizung und Lüftung

Staub- und zugfreier Dauerluftstrom für Warm- und 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 rechts und links an der Armaturenanlage. Große Austrittsöffnungen für Frischluft in der Mitte der Armaturenanlage, stufenlos regulierbar nach allen

Seiten. Warm- oder Frischluft-Führung in die beiden Türen. (Dauerentlüftung bei Coupédach durch Schlitze unter der Heckscheibe. Das Beschlagen der Heckscheibe wird in kürzester Zeit beseitigt.)

Frontscheibe

Scheibenwaschanlage mit Fußbetätigung; 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, Parklicht, Rückfahrscheinwerfer. Serienmäßige Nebelschlußleuchte, in Heckleuchteinheit integriert, mit zusätzlicher Schaltstufe und Kontroll-Licht am zentralen Lichtschalter. Stufenlos regelbare Instrumentenbeleuchtung; Fußraumleuchte mit Türkontakt und Handschalter; Kartenleselampe; Beleuchtung für Kofferraum, Heizungsbedienung 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 Klima-Anlage. Geschwindigkeitsmesser, Drehzahlmesser, Öldruckanzeiger, Tankinhaltanzeiger, Kühlwassertemperaturanzeiger, Kontroll-Licht für die Funktion der beiden Bremskreise, Batterie-Ladestrom, Blinker, Fernlicht und Kraftstoffreserve; elektrische Zeituhr; Gesamtkilometerzähler; Tageskilometerzähler.

Signalanlage

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

Schlösser

Sicherheitszapfenschlösser an den Türen; verschließbares Handschuhfach; Kofferraumschloß; Lenkradschloß, kombiniert mit Zündschloß, 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; Handschuhfach; abblendbarer Rückspiegel; gepolsterte Sonnenblenden; Armlehnen an den Türen, gepolstert; Zigarrenanzünder; Aschenbecher vorn in der Mittelkonsole; Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte; vorderer Fußraum, Fondfußraum und Tunnel mit Teppich verkleidet; Abschleppöse vorn und hinten; Warndreieck.

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.



Dieser Katalog beschreibt die Grundausrüstung, wie sie in der Bundesrepublik Deutschland festgelegt wurde. In verschiedenen anderen Ländern kann der Lieferumfang von dieser Grundausrüstung abweichen. Die Ursache sind zum Teil anderslautende gesetzliche Bestimmungen. Unsere Kunden bitten wir deshalb, sich bei ihrer Mercedes-Benz Vertretung über den tatsächlichen Lieferumfang zu informieren.

AUF WUNSCH

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



Mercedes-Benz Fahrzeuge sind serienmäßig sehr gut ausgestattet. Sie bieten optimalen Komfort.

Wenn Sie sich aber persönliche Wünsche erfüllen wollen, können Sie Ihren Mercedes-Benz 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 mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile. Einzelheiten über Autotelefon-Anlagen nennt Ihnen jede Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.

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. Gerade das ist einer der größten Vorteile der Mercedes-Benz Automatic.

Sicherheitsgurte

Keine andere Sonderausstattung hatte es schwerer, sich gegen Vorurteile durchzusetzen. Heute ist die gute Wirkung der Sicherheitsgurte unbestritten.

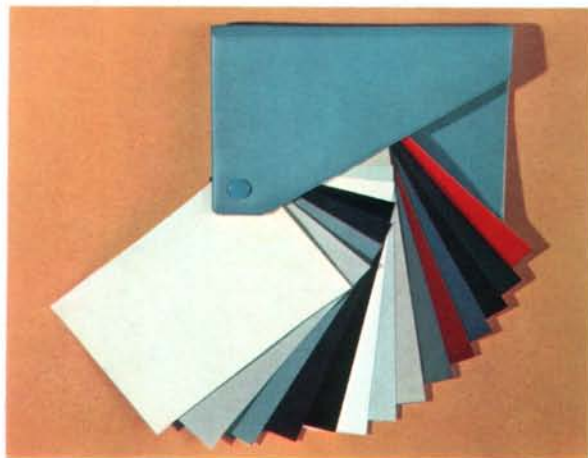
Nach den Erkenntnissen eigener systematischer, wissenschaftlicher Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten. Die Sicherheitsgurte im 350 SL rollen sich bei Nichtgebrauch selbsttätig 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. Im Wagen wird es nur so warm, wie Sie es wünschen. 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 Klimaanlage. 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 Kühltisch-Prinzip.



*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.«*



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

Radio

Ein Autoradio dient nicht nur der Unterhaltung. Berichte über Straßenzustand, Stauungen, Umleitungen etc. sind feste Bestandteile des Sendeprogramms. Durch rechtzeitige Information fährt man also dem Ärger aus dem Weg. Vom Werk werden verschiedene Modelle eines Fabrikats eingebaut. Andere Fabrikate können nachträglich bei den Mercedes-Benz Niederlassungen oder Vertretungen eingebaut werden.

Der 350 SL 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 (muskelentspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbelsäule vor Verletzungen zu schützen.

Hier noch ein paar Beispiele

Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf; zwei Kindersitze im Fond; Coupédach; heizbare Heckscheibe für das Coupédach; Zentral-Verriegelung; geschmiedete Leichtmetall-Felgen; Lederpolsterung (serienmäßig Stoff- oder MB-Tex-Polsterung); Sonderlackierungen ein- oder zweifarbig; mechanische oder automatische Antenne; Koffersatz; Weißwandreifen und vieles andere mehr.

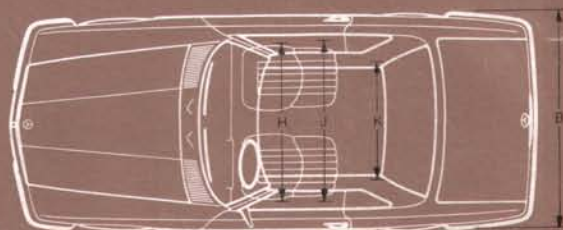
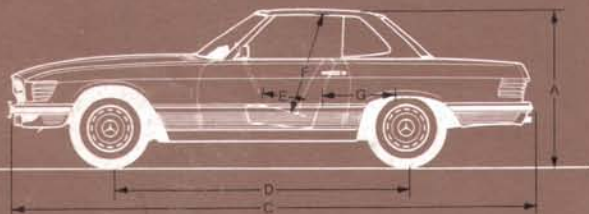
Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen »Mercedes-Benz Sonderausstattungen«, »Wählen statt schalten« und »Servolenkung, Klima-Anlage«.



*Von allen Mercedes-Benz
Personenwagen haben
die SL-Modelle seit
Jahren den höchsten
Automatic-Anteil.
Vom Vorgänger des 350 SL
wurden z. B. 1970
70 % der ausgelieferten
Fahrzeuge mit der
Mercedes-Benz
Automatic ausgerüstet.*

TECHNISCHE DATEN

Motor	
Zahl der Zylinder	8
Bohrung/Hub	92/65,8 mm
Gesamthubraum	3499 cm ³
Motorleistung nach DIN ¹⁾	200 PS bei 5800 U/min
Motorleistung nach SAE	230 gr. HP bei 6050 U/min
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	29,2 mkg bei 4000 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	32,0 mkg bei 4200 U/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
Gewichte	
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1545 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1975 kg
Anhängelast, gebremst ³⁾	1200 kg
Anhängelast, ungebremst ³⁾	750 kg



A	Größte Höhe unbelastet	1290 mm Coupé 1300 mm Roadster
B	Größte Breite	1790 mm
C	Größte Länge	4370 mm
D	Radstand	2460 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne ⁴⁾	400 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	895 mm Coupé 920 mm Roadster
G	Fahrerlehne-Rückwand ⁴⁾	565 mm
H	Breite auf Mitte Polster vorn	1310 mm
J	Breite Fensterschüssel vorn	1350 mm
K	Breite Fondraum	1010 mm
	Spurweite vorn	1452 mm
	Spurweite hinten	1440 mm
	Wendekreisdurchmesser	10,34 m
	Kofferraum	ca. 0,25 m ³

¹⁾ Die angegebene Leistung in PS/DIN ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in gr. HP/SAE sind die Leistungsaufnahmen der zum Motorbetrieb nicht erforderlichen Nebenaggregate unberücksichtigt.

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 Verbrauchswerte 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.

⁴⁾ Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich
Änderungen vorbehalten