

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

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

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

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

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

**auto
motor
und sport** **KRITIK**

TEST

MERCEDES-BENZ

230 SL



die bewirkt, daß überall männliche und weibliche Jugend um das Auto herumsteht und den bis 220 km/h anzeigenden Tachometer, die mit perforiertem Leder gepolsterten Sitze und die übrigen, im Grunde gar nicht sensationellen Bestandteile der Innenausstattung in sich hineinsaugt.

Dergleichen liegt im Sinne des Erfinders. Denn bei Daimler-Benz hat man keineswegs die Automobiltechnik als alleinige Richtschnur erwählt. Man sagt sich: unsere Autos müssen dem Publikum gefallen. Sie müssen gut sein, bequem und fahrsicher, aber sie müssen auch entsprechend aussehen.

Diesen Umständen verdankt es der 230 SL, daß er, wie schon sein Vorgänger, der 190 SL, deutlich auf äußere Wirkung berechnet wurde. Er sieht aus, als habe man ihn eigens dazu geschaffen, im Modeheft von „Film und Frau“ die Kulisse für Badeanzug- und Nerz-bekleidete Mannequins abzugeben. Man sucht den Geschmack der Käufer in dieser Richtung, und man findet ihn dort auch.

Aber nicht nur. Mit dem 230 SL können sich auch Leute befassen, die sich für das Fahrzeug interessieren und nicht für den „Renommierwert“. Der Wagen sieht zwar wie ein Pseudo-Sportwagen aus, aber er ist keiner. Er ist ein sehr ernstzunehmendes Automobil, was auch dadurch erhärtet wurde, daß Eugen Böhringer damit die Rallye Lüttich–Sofia–Lüttich gewann, die schwierigste Langstreckenprüfung der Welt.

DIE BAUSTEINE

Im Gegensatz zum 300 SL, der eine komplette Spezialkonstruktion war, ist beim 230 SL die Seriennähe unverkennbar. Das war auch beim

190 SL der Fall. Da aber die Perfektion der DB-Serienwagen seitdem beträchtliche Fortschritte gemacht hat, gelang die Verschmelzung von Serienteilen und Sportwagen-Attributen weit besser. An zwei Punkten ist freilich noch klar zu erkennen, daß es sich um einen Kompromiß handelt: der hohe, senkrecht eingebaute Motor machte eine stark gewölbte Motorhaube nötig, die schlecht zum glatt-

VORZÜGE

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

NACHTEILE

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

flächigen Stil der übrigen Teile paßt, und die notwendige Verstärkung des Bodenrahmens der Limousinen ergab ein Gewicht von – nach Werksangabe – 1295 kg, das für einen Sportwagen von nur 2,40 m Radstand sehr hoch liegt.

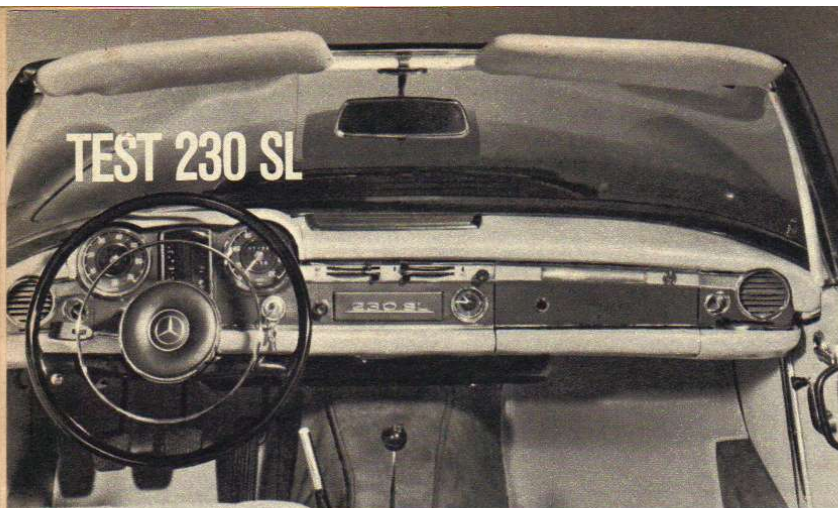
Der Motor wurde durch leicht vergrößerte Bohrung auf 2,3 Liter Hubraum gebracht, er-

hielt eine höhere Verdichtung, eine andere Nockenwelle, eine Einspritzanlage mit Sechsstempelpumpe und eine auf die höhere Leistung abgestimmte Doppel-Auspuffanlage. Obwohl eine betagte Konstruktion, kann dieser Motor heute noch durchaus mithalten, denn Daimler-Benz ging schon frühzeitig zu den kurzhubigen, hochdrehenden Motoren mit obenliegender Nockenwelle über, die sich bei den europäischen Personenwagen mehr und mehr durchsetzen. Im 230 SL erreicht er Drehzahlen bis über 6500 U/min.

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

Die Radaufhängungen – vorderer Fahrschemel mit Querlenkern und Schraubenfedern, hintere Eingelenk-Pendelachse mit Schraubenfedern – konnten dagegen unverändert übernommen werden. Besonders die Hinterachse





Das Armaturenbrett wird von den beiden Frischluftstrahlern eingerahmt, deren Luftstrom reguliert und in verschiedene Richtungen gelenkt werden kann. Mit der Taste links am Lenkrad werden außer den Blinkern auch die Scheibenwischer und Scheibenwascher betätigt.

FOTOS: WEITMANN

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

KAROSSERIE: ZWISCHEN TECHNIK UND MODE

Der Sindelfinger Entwicklungsleiter Wilfert als verantwortlicher Karosserie-Träger stattete den 230 SL sowohl mit den erwünschten äußeren Vorzügen als auch mit der unvermeidlichen Mercedes-Familienähnlichkeit aus. Dazu dient das SL-Gesicht mit dem großen Stern, unterstützt von den (in Berlin respektlos Triefaugen genannten) großen Scheinwerfern. Auch das Heck wurde den übrigen Mercedes-Modellen stark angenähert, zumal man einen großen Kofferraum einplane und in der Grundform vom offenen Wagen mit aufgesetztem Dach ausging. Auf das weit „zünftiger“ aussehende, schräg abfallende Heck (Fastback), das beim Flügeltüren-SL von DB noch angewandt worden war, mußte man also verzichten. Es herrschte offensichtlich das

Bestreben, ein Fahrzeug für reiselustige Naturen zu schaffen, die Raum für große Koffer und sonstige Reiseutensilien beanspruchen und gern mit offenem Verdeck auf sonnigen Straßen promenieren.

Die klotzigen Scheinwerfer in der hier angewandten großflächigen Form, das SL-Gesicht und das Stufenheck entsprechen nicht den Idealen der Aerodynamik, deren Wert zwar oft überschätzt wird, die aber bei Sportwagen doch immerhin eine gewisse Rolle spielen. Noch weniger kann das Dach die berühmten Wollfäden, mit denen im Windkanal das Anliegen der Strömung geprüft zu werden pflegt, zu gesittetem Verhalten erziehen, denn es ist konkav eingewölbt und damit der Form des Wassertropfens genau entgegengesetzt. Dieses „Pagodendach“ kostet einige Kilometer Spitzengeschwindigkeit, denn selbst mit dem Roadsterverdeck, das keineswegs besonders strömungsgünstig ist, ist der Wagen 4 km/h schneller.

Der Sinn der Sache kann nur im modischen Effekt liegen. Zwar argumentiert Wilfert mit dem Hinweis, daß hohe Seitenfenster und damit ein bequemer Einstieg erreicht worden seien, aber daran würde sich ja bei einer Wölbung des Daches nach oben statt nach unten gar nichts ändern. Der cw-Wert (er wird bei Daimler-Benz schamhaft verschwiegen) würde dagegen bestimmt günstiger werden.

Eine Mode-Sache sind auch die stark abgechrägten Hinterkanten der Türfenster. Wenn

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

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

Bei Nichtvorhandensein des Roadsterverdecks kann hinten ein Quersitz eingebaut werden, der freilich nur von geringem Wert ist. Ein erwachsener Mensch bringt dort seine unteren Gliedmaßen nur mühsam unter, die oberen aber gar nicht bzw. erst dann, wenn man das Dach abnimmt. Das kommt also nur für eine Badefahrt zu dritt in Frage, grundsätzlich ist der 230 SL ein Zweisitzer und nicht mehr.

Den beiden Insassen werden eine Menge Bequemlichkeiten geboten. Sie sitzen in ausgezeichnet geformten Sesseln und haben genügend Platz, auch die längsten Beine unterzubringen. Sie können ihre Lehnen beliebig weit verstellen und haben bei Hitze die Möglichkeit, sich während der Fahrt in jeder Richtung und Stärke von Luft anblasen zu lassen. Der 230 SL ist nämlich der erste deutsche Wagen, der eine vernünftige Frischbelüftung mit großen verstellbaren Öffnungen hat. Auf die Ausstellfenster konnte darum verzichtet werden, man vermißt sie nicht. Die Heizungsbetätigung – rechts und links getrennt – ist mit transparenten Schiebern ausgestattet, die bei Nacht in magischem Blau und Rot aufschimmern. Eine gut gemeinte, aber schlecht ausgeführte Idee ist die Handschuhkasten-Lampe, die auch nach außen leuchtet und bei aufgeklapptem Deckel als Leselampe dienen kann. Ihre Fassung ist so groß, daß sie den Handschuhkasten stark einengt und beim Zuklappen Gegenstände im Innern beschädigen kann.

Als sehr gut erweist sich dagegen die Scheibenwischerbetätigung durch Hebeldruck an der Lenksäule – endlich einmal eine Möglichkeit, die Wischer schnell und ohne Umstände einzuschalten. Leider ist diese Handlichkeit nicht auch auf die Abblendung ausgedehnt worden – dazu wird, wie bei allen Mercedes-Autos, der linke Fuß benutzt, der weit nach vorn oben gehoben werden muß. Soweit uns bekannt ist, beruht diese antiquierte Abblend-Methode



Alle Rechte bei dem Verfasser und Auto Motor und Sport
 Backlink: www.auto-motor-und-sport.de
 mit Genehmigung von Auto Motor und Sport

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES-BENZ 230 SL



MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 82 x 72,8 mm, Hubraum 2306 ccm, Verdichtung 9,3:1, Leistung 150 PS bei 5500 U/min (65 PS/Liter), maximales Drehmoment 20 mkg bei 4200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) ca. 13,3 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (3135 U/min) ca. 7,6 m/s, obenliegende Nockenwelle, vierfach gelagerte Pleuellwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Bosch-Sechsstempel-Einspritzpumpe, 65-Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 55 Ah.

KRAFTÜBERTRAGUNG

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

FAHRWERK

Rahmen-Bodenanlage an mitttragender Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern, Schraubenfedern, Querstabilisator, hinten Eingelenk-Pendelachse mit tiefelegtem Drehpunkt und Schubstreben, Schraubenfedern und Ausgleichsfeder, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Kugelumlauflenkung mit automatischer Nachstellung, auf Wunsch Servolenkung, hydraulische Zweikreis-Fußbremse mit Master-Vac-Bremshilfe, vorn Cirling-Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend, Gürtelreifen 185—14 mit Schlauch.

ABMESSUNGEN

Radstand 2400 mm, Spur 1486/1487 mm, Außenmaße 4285 x 1760 x 1315 mm, Innenbreite vorn 1390 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 925 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, Wendekreis rechts 10,5 m, links 10,4 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1395 kg (davon Vorderachse 729 kg, Hinterachse 666 kg, Gewichtsverteilung 52,3:47,7), zulässiges Gesamtgewicht 1615 kg, Zuladung 220 kg, Personen-Indexzahl 2,6, Leistungsgewicht vollgetankt 9,3 kg/PS, mit 170 kg Belastung (zwei Personen mit Gepäck) 10,4 kg/PS).

FAHRLEISTUNGEN

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 48 km/h
II. Gang	12 bis 92 km/h
III. Gang	20 bis 138 km/h
IV. Gang	ab 30 km/h

Höchstgeschwindigkeit 198 km/h (Coupé)
202 km/h (Roadster)

Tachometerabweichung

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

Kilometerzählerabweichung ca. + 3%

Beschleunigung

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

0 bis 140 km/h	19,2 s
0 bis 160 km/h	26,8 s
1 km mit stehendem Start	29,7 s (121,3 km/h)

VERBRAUCH

(Superbenzin)

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

INNENGERÄUSCH

(Gemessen nach ISO-Kurve A)

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

PREISE

Roadster zweiseitig	DM 20 600,—
Coupé zweiseitig	DM 20 950,—
Coupédach für Roadster	DM 1 100,—
Mehrpreis für Servolenkung	DM 550,—
Mehrpreis für automatisches Getriebe	DM 1 400,—
Osterreich:	
Roadster zweiseitig	öS 188 000,—
Coupé zweiseitig	öS 191 000,—
Coupédach für Roadster	öS 10 000,—
Schweiz:	
Roadster zweiseitig	sfr 28 900,—
Coupé zweiseitig	sfr 29 400,—
Coupédach für Roadster	sfr 1 400,—

BETRIEBSKOSTEN

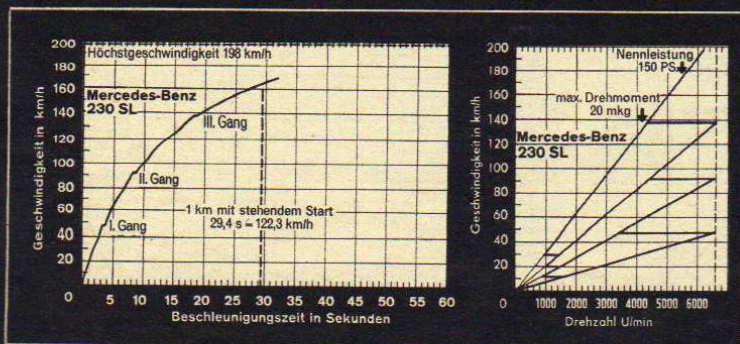
Kraftfahrzeugsteuer im Jahr . . .	DM 331.—		
Haftpflichtversicherung im Jahr (Deckungssummen DM 250 000.—, DM 50 000.—, DM 10 000.—) . . .	ca. DM 540.—	+	5%
Vollkaskoversicherung im Jahr (mit 500 DM Selbstbeteiligung) . . .	ca. DM 425.—	+	5%
Betriebskosten je km (Kraftstoff, Öl, Reifen, Reparaturen und Wartung . . .	21 Dpf		
Gesamtkosten (feste Kosten und Betriebskosten) ohne Abschreibung und Verzinsung			
Bei jährlich	pro Jahr DM	je km DM	
10 000 km	3 051	30,5	
20 000 km	5 151	25,7	
30 000 km	7 251	24,2	
40 000 km	9 351	23,4	
50 000 km	11 451	22,9	

WARTUNG

Intervalle stehen noch nicht fest

Hersteller:

Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim



TEST MERCEDES-BENZ 230 SL

F O R T S E T Z U N G

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

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

LEISTUNG: ECHTE SPORTWAGEN-WERTE

Die Zeiten sind andere geworden, und darum verlangt man heute von einem Sportwagen mehr als das, was einst der 190 SL leistete. Die Planer des 230 SL wurden dem gerecht, indem sie von vornherein einen Motor aus der Sechszylinder-Reihe vorsahen und diesen Motor schließlich noch mit größerem Hubraum und höherer Leistung ausstatteten. Der 230 SL sollte zur exklusiven Familie der 200 km/h-Autos zählen.

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

müheleses Fahren mit guten Durchschnitten auf kurvenreichen Straßen.

Diese Forderungen wurden beim 230 SL durchaus nicht vernachlässigt: man blieb nicht zuletzt deswegen beim reinen Zweisitzer, weil man kurze Außenmaße und ein günstiges Leistungsgewicht erreichen wollte. Außerdem erhielt der Wagen ein Merkmal, das ihm vielfach als „unsportlich“ angekreidet wurde: relativ kurze Übersetzungen der unteren Gänge. Der III. Gang reicht bei einer Drehzahl von 6600 U/min bis 137 km/h, und es gibt bekanntlich Sportwagen, die sich im III. Gang bis auf 150 km/h und mehr bringen lassen.

Tatsächlich würde der 230 SL im rennmäßigen Einsatz im Nachteil sein, wenn es sich um Strecken handelt, auf denen viel im Bereich zwischen 130 und 150 km/h gefahren werden muß. Im Bereich unter 130 km/h, also zum Beispiel auf Bergrennstrecken, wäre er dagegen im Vorteil, denn er erreicht in den unteren Gängen hervorragende Beschleunigungsleistungen. Und zweifellos spielen sich der Straßenverkehr und die Überholvorgänge hauptsächlich in diesem Bereich ab, über 130 km/h kommt man fast nur auf der Autobahn, und dort wiederum kommt es auf die effektive Beschleunigung nicht so sehr an. Das deutliche Abknicken der Beschleunigungskurve nach dem Umschalten vom III. in den IV. Gang hat also eine praktische Berechtigung: hervorragendes Temperament im unteren und mittleren Bereich (0–100 unter 10 Sekunden!), relativ niedrige Dauerdrehzahl bei schnellen Autobahnfahrten.

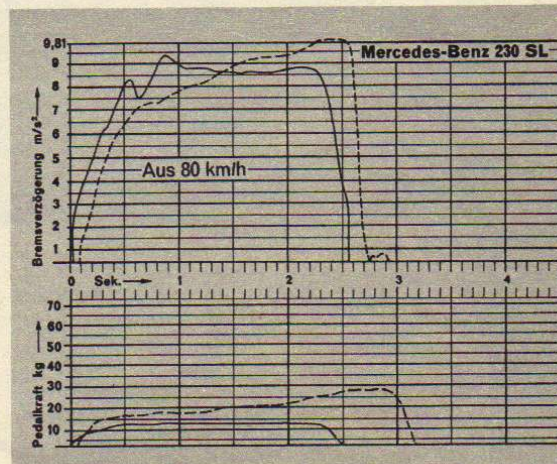
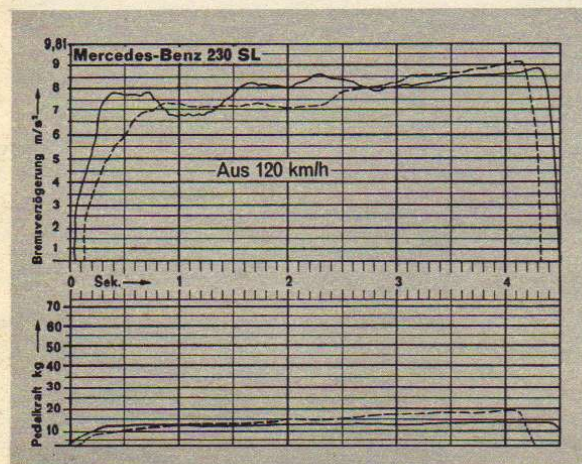
Da der Motor schon bei Drehzahlen ab 2000 U/min auch im IV. Gang sehr durchzugskräftig ist, kann dieser Gang beim normalen Fahren auch um und unter 100 km/h sehr oft benutzt werden – man darf sich nur nicht scheuen, zum Beschleunigen zurückzuschalten und den Motor, wenn es darauf ankommt, „bis in die Puppen“ auszudrehen. Er wird dann rauh und laut, gibt aber auch etwas her – es sind sozusagen zwei Motoren in einem: ein lauter sportlicher mit hohen Drehzahlen und ein laufruhiger tourenmäßiger mit niedrigen. Die Grenze zwischen beiden ist fließend, denn der Motor legt in der Leistung völlig gleichmäßig zu, hat aber eben doch um 5500

U/min beträchtlich mehr Temperament als um 3000.

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

FAHREN SPIELERISCH

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



Mit dem 230 SL wurde die maximal erreichbare Verzögerung nicht nur aus 80 km/h, sondern auch aus 120 km/h gemessen. In beiden Fällen ergaben sich sowohl bei kalter (durchgezogene Linie) als auch bei vorher stark beanspruchter Bremse (gestrichelte Werte. Die erste Bremsung aus 120 km/h ist ein interessantes Beispiel dafür, daß bei völlig kon-

stantem Pedaldruck die Verzögerung Schwankungen unterliegen kann. Infolge der Unterstützung durch den Bremsverstärker war der notwendige Pedaldruck stets gering. Bei warmer Bremse verlief die Verzögerung ansteigend (typisch für Scheibenbremsen) und überschritt bei der Bremsung aus 80 km/h kurz vor dem Stillstand den ominösen Wert von 9,81 m/s².

ZUM VERGLEICH

		MB 230 SL	Alfa Romeo 2600 Sprint	Fiat 2300 S	Porsche Carrera 2
Zylinderzahl/Hubraum	ccm	6/2306	6/2582	6/2279	4/1966
Leistung bei U/min	PS	150/5500	145/5900	136/5600 ¹⁾	130/6200
Drehmoment bei U/min	mkg	20/4200	19,3/4000	18,2/4000 ¹⁾	16,5/4600
Ventilsteuerung		ohc	2 ohc ¹⁾	ohv	2 ohc
Radstand	mm	2400	2580	2650	2100
Länge	mm	4285	4580	4620	3980
Breite	mm	1760	1706	1630	1670
Höhe	mm	1315	1330	1365	1320
Gewicht	kg	1395	1394	1324	1052 ²⁾
Preis	DM	20 950.—	24 900.—	20 900.—	23 700.—
Beschleunigung in Sekunden					
0 bis 60 km/h		4,4	5,2	4,7	4,7
0 bis 80 km/h		6,6	8,0	7,5	6,9
0 bis 100 km/h		9,7	12,0	10,8	9,5
0 bis 120 km/h		13,6	16,6	15,1	13,6
0 bis 140 km/h		19,2	22,6	21,1	18,8
0 bis 160 km/h		26,8	32,8	30,9	25,2
1 km mit stehendem Start		29,7	32,2	32,0	29,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	198	199	195	200

1) ohc = obenliegende Nockenwelle, ohv = seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen betätigte Ventile
2) CUNA-Norm 3) mit Radio

nie in einem schnellen Wagen gesessen haben und sich einen 230 SL kaufen, sollten ausdrücklich darauf hingewiesen werden, daß man mit diesem Wagen zwar vieles, aber nicht alles machen kann. Wer aber Mögliches und Unmögliches genau unterscheiden kann und sich entsprechend verhält, der wird an diesem extrem wendigen und schnellen Wagen viel Freude haben. Auch das Rangieren ist mit der Servolenkung ein Vergnügen, zumal der kurze Wagen nur 10,5 m Wendekreis hat.

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

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

Freilich wird man es vermeiden wollen, durch eine Änderung die Fahreigenschaften zu verschlechtern, denn in dieser Hinsicht wurde ein gutes Ergebnis erreicht. Der 230 SL ist eines der wenigen Autos, die sich nahezu in allen Fahrbereichen neutral verhalten. Er läßt sich

nur durch abruptes Gasgeben in engen Kurven zum Übersteuern bringen, ist aber andererseits auch kein ausgeprägter Untersteuerer. Er untersteuert selbst in sehr schnellen Kurven nur geringfügig und bleibt stets gut kontrollierbar. Daran sind zum nicht geringen Teil die Gürtelreifen beteiligt, mit denen der 230 SL serienmäßig ausgerüstet wird; sie sorgen für eine saubere Bodenhaftung unter allen Bedingungen. Man kann mit ihnen, ohne daß der Wagen vorn oder hinten seitlich ausbricht, weit schneller durch Kurven fahren, als es selbst sportliche Leute im normalen Betrieb

Über den 230 SL mit automatischem Getriebe berichten wir ergänzend im nächsten Heft.

tun werden. In Nähe der Grenzgeschwindigkeit trat bei den beiden auf unserem Testwagen gefahrenen Reifenfabrikaten Phoenix P 110 und Continental Radial hörbares Reifenquietschen auf – eine bei Gürtelreifen bisher ungewohnte Erscheinung. (Genau genommen handelt es sich um sogenannte Halbgürtelreifen, die einen etwas günstigeren Kompromiß zwischen Laufruhe und Fahreigenschaften bieten als die reinen Gürtelreifen.) Da wir das Gefühl hatten, daß die Conti-Reifen auf Nässe etwas schlechter waren, veranstalteten wir Fahrversuche auf nasser Kreis-

bahn, bei denen ein Porsche 356 C zum Vergleich hingezogen wurde. Die Ergebnisse auf unserer Tabelle zeigen, daß der Porsche noch etwas schneller war. Dafür verhielt sich der SL unproblematischer, der Porsche ist beim Ausbrechen schwerer zu kontrollieren.

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

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

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

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

Reinhard Seiffert

Maximal erreichte Geschwindigkeit auf nasser Kreisbahn

	Blaubasalt	Asphalt
230 SL (Conti-Radial)	45,9 km/h	52,0 km/h
230 SL (Phoenix P 110)	46,8 km/h	52,2 km/h
Porsche C 75 PS (Phoenix P 110)	47,4 km/h	53,5 km/h