

test

**auto
motor
und
sport**

Mercedes-Benz 250 SL

Es fuhr: Henry Keller

Angenommen, Sie sind eine Dame und fahren mit einem 250 SL abends langsam durch Frankfurts Innenstadt. Was passiert dann?

Die Polizei schreibt Ihre Nummer auf und meldet Sie der Steuerfahndung. Denn sie nimmt als selbstverständlich an, daß Sie der gleichen Zunft angehören wie einst Rosemarie Nitribitt.

Ich habe mir lange Gedanken darüber ge-

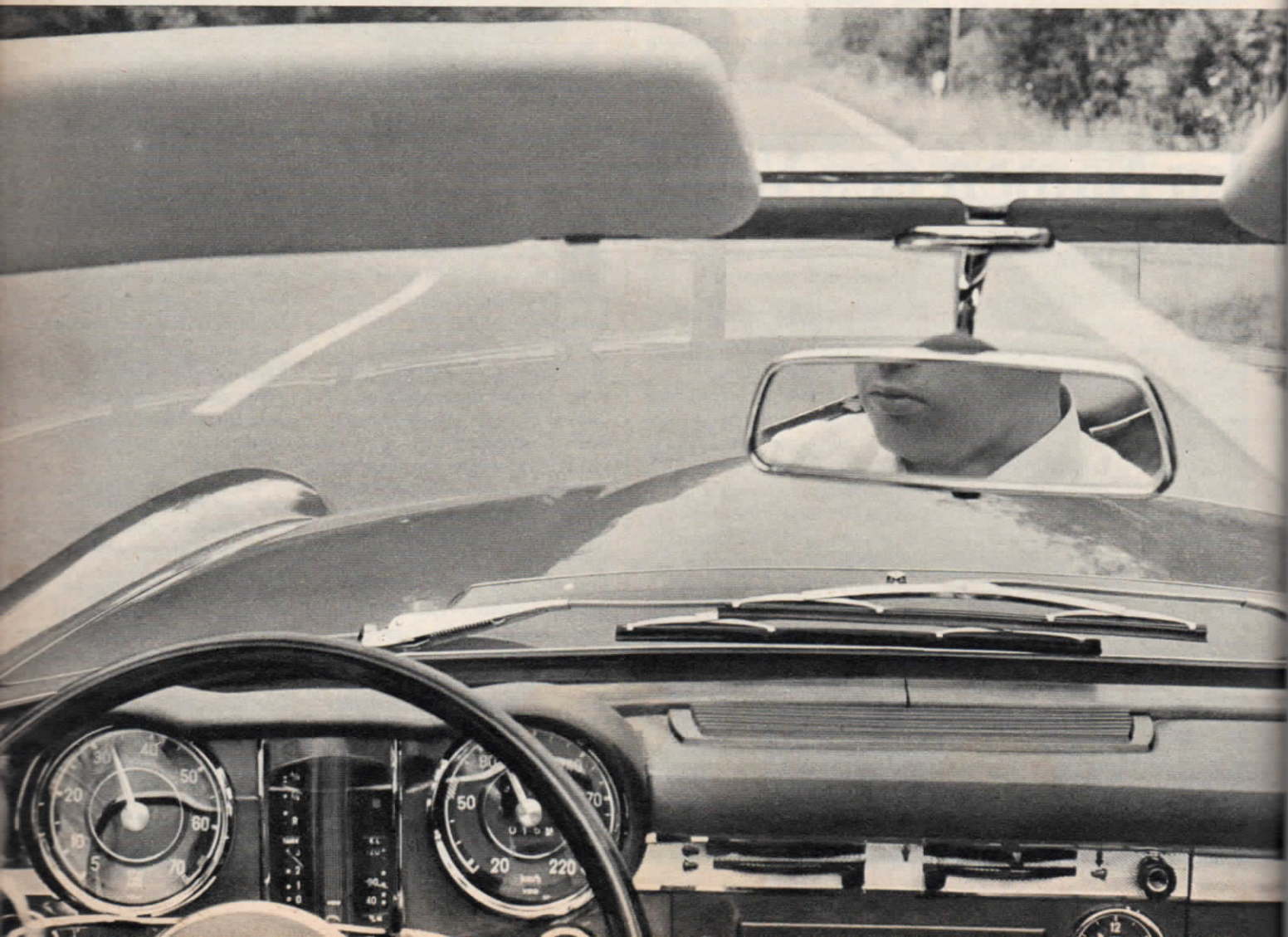
macht, wie es wohl kommt, daß das Image des 250 SL einen kleinen Knacks in dieser Richtung hat. In Schwaben würde man sagen ein „Gschmäcke“. Es hat sich getreulich vom 190 SL auf den 230 SL und vom 230 SL auf den 250 SL übertragen.

Ich habe es nicht herausbekommen. Er ist doch ein gutes Auto, der 250 SL, und hat wackere Fahrleistungen. Er ist bequem, sicher, solide. Vielleicht ist es gerade der

Hauch des Soliden, der jene nicht ganz solide Zunft anzieht . . .

Die Suche nach dem Unterschied

Mich hat jedenfalls das Gschmäcke nicht davon abgehalten, drei sommerliche Wochen mit dem 250 SL zu verbringen. Auch



Peggy hat nicht protestiert, oder sonst jemand, den ich mitgenommen habe. Im Gegenteil: Viel neidvolle Bewunderung habe ich erlebt, und viel Interesse an dem manchmal leeren Beifahrersitz. Man ist etwas mit solch einem Auto — wenn auch nicht immer genau das, was man ohne es ist.

Der Anlaß dafür, daß auto motor und sport nach vier ruhig verlaufenen Modelljahren wieder über diesen Wagen berichtet, ist der größere Motor. Denn der 250 SL heißt nur deswegen nicht mehr 230 SL, weil er nun den 2,5 Liter Einspritzmotor des 250 SE hat. Sonst hat sich nicht viel geändert.

Ich muß gestehen: Gerade über den Motor habe ich wenig zu sagen. Ich kann von mir behaupten, den 230 SL zu kennen. Um so schwerer fällt es mir, einen Unterschied festzustellen. Ich könnte zum Beispiel sagen: der 2,5 Liter läuft weicher, elastischer. Aufgrund des größeren Hubraums und des um 2 mkg größeren maximalen Drehmoments ist das ja naheliegend. Aber man müßte wohl direkt vom einen auf den anderen umsteigen, um etwas davon zu merken. Und dann könnte man immer noch Pech haben — nämlich wenn man einen guten 230 und einen schlechten 250 erwischt. Ebenso ist es mit der Leistung — beide haben nominell 150 PS, und so kann es durchaus sein, daß ein 230 einem 250 davonfährt. Wenn dann noch einer Automatik hat und der andere nicht, sind die Unterschiede vollends verwischt. Der 230 SL-

Testwagen von 1963 war ein gutes Exemplar. Kein Wunder, daß er mit Schaltgetriebe bessere Fahrleistungen erreichte als der jetzige Automatik-250 SL. Hier die Meßwerte:

| | 230 SL 1963 (mit Schaltgetriebe) | 250 SL 1967 (mit Automatik) |
|-------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 0—80 km/h | 6,6 s | 7,0 s |
| 0—100 km/h | 9,7 s | 10,6 s |
| 0—120 km/h | 13,6 s | 14,8 s |
| 0—140 km/h | 19,2 s | 21,2 s |
| 0—160 km/h | 26,8 s | 30,1 s |
| stehender km | 29,7 s | 31,7 s |
| Höchstgeschw. | 198 km/h | 189 km/h |
| mit Roadsterverd. | 202 km/h | 191 km/h |

In dem Bestreben, möglichst jedem eine Automatik zu verkaufen, stattet Daimler-Benz heute alle Testwagen mit automatischem Getriebe aus. Aber auch mit Schaltgetriebe hätte der 250 SL wohl kaum mehr geleistet als der 230 SL von einst — dazu war der damalige Testwagen zu gut.

Verändert hat also der größere Motor nicht viel — es ist ziemlich gleichgültig, ob man einen 230 SL fährt oder einen 250 SL. Langsam sind beide nicht, und in der Laufkultur ist der Unterschied minimal. Kommt man in den Bereich hoher Drehzahlen, dann wird der 250 ebenso laut wie der 230. Denn die Motorkonstruktion ist die gleiche, und sie ist nicht gerade das Neueste auf diesem Gebiet. Ob eine oder zwei Nockenwellen oder gar Wankel-Scheiben — es

gibt Motoren, die müheloser in die Höhe drehen.

Automatischer Sport

Sie sind salonfähig geworden, die Sportwagen mit Automatik. Gibt es doch selbst den Porsche 911 nun auch ohne Kupplungspedal.

Was mich angeht, habe ich nichts gegen das fehlende Kupplungspedal. Ich habe nur etwas gegen Getriebe, die dann schalten, wenn man es nicht möchte, und dann nicht, wenn man es möchte.

Es läßt sich nicht verschweigen: Bei der Mercedes-Automatik kommt so etwas vor. Ich bin mit dem 250 SL ausgiebig auf Schweizer Gebirgsstraßen herumgefahren und habe mich dabei überwiegend in der Stellung „3“ bewegt. 3 bedeutet: Das Getriebe schaltet nicht höher als in den III. Gang. Zumeist wechselt es zwischen dem II. und dem III.

Aber das ist manchmal auch schon zuviel. Fährt man mit ca. 60 und Vollgas aufwärts durch eine Kurve, dann fällt es dem Getriebe plötzlich ein, in den II. Gang zurückzuschalten. Da man aber im gleichen Moment schon die obere Grenze dieses Ganges erreicht hat, begibt es sich sofort wieder in den III. Nicht selten ist dann gerade die nächste Kurve erreicht, und das Spiel beginnt von neuem.

Dabei wird zwar theoretisch der Vortrieb



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MERCEDES-BENZ 250 SL

MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 82 \times 78,8 mm, Hubraum 2496 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,3:1, Leistung 150 PS bei 5500 U/min, spezifische Leistung 60 PS/Liter, maximales Drehmoment 22 mkg bei 4200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 14,4 m/s, obenliegende Nockenwelle, 7fach gefägte Kurbelwelle, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 11,4 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt des Motors 5,5 Liter, 1 Bosch Sechsstempel-Einspritzpumpe, elektrische Kraftstoffpumpe im Heck, 82 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

DB-Getriebeautomatik (Viergang-Planetengertriebe mit hydraulischer Kupplung), Übersetzungen: I. 3,98, II. 2,52, III. 1,42, IV. 1,0, R. 4,15, Achsantrieb 3,92 (auf Wunsch 3,69), Ölinhalt Getriebe 4,75 Liter, Achsantrieb 2,5 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie mit Rahmenbodenanlage, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Eingelenk-Pendelachse mit tiefgelegtem Schwerpunkt, Schubstreben, Schraubenfedern, hydropneumatische Ausgleichsfeder, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, DB-Servolenkung, hydraulische Fußbremse mit Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Zweikreisssystem, Felgen 6 J \times 14, Reifen 185 HR 14-Gürtelreifen, Reifendruck 1,8/2,2 atü, bei Belastung oder hoher Geschwindigkeit 2,0/2,4 atü.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1427 kg (davon Vorderachse 733 kg, Hinterachse 694 kg, Gewichtsverteilung 51,4:48,6), zulässiges Gesamtgewicht 1715 kg, Zuladung 288 kg, Personenindexzahl 3,4, Leistungsgewicht vollgetankt 9,5 kg/PS, mit 170 kg Belastung (2 Personen mit Gepäck) 10,6 kg/PS. (Gewicht Coupé-Dach 44 kg.)

ABMESSUNGEN

Radstand 2400 mm, Spur 1480/1485 mm, Außenmaße 4285 \times 1760 \times 1305 (Coupé) 1320 mm (Cabriolet), Innenbreite vorn 1390 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 925 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, Wendekreis links 10,6 m, rechts 10,4 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Coupé) 189,0 km/h
Höchstgeschwindigkeit (Roadster) 191,0 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

| | autom. m. Durchsch. | |
|--------------------------|---------------------|--------|
| 0 bis 40 km/h | 3,6 | 3,1 s |
| 0 bis 60 km/h | 5,5 | 4,8 s |
| 0 bis 80 km/h | 8,1 | 7,0 s |
| 0 bis 100 km/h | 11,5 | 10,6 s |
| 0 bis 120 km/h | 16,1 | 14,8 s |
| 0 bis 140 km/h | 22,7 | 21,2 s |
| 0 bis 160 km/h | 32,6 | 30,1 s |
| 1 km mit stehendem Start | 32,7 | 31,7 s |

Tachometerabweichung

| Anzeige | effektiv km/h |
|---------------|---------------|
| 40 | 36 |
| 60 | 59 |
| 80 | 83 |
| 100 | 106 |
| 120 | 127 |
| 140 | 148 |
| 160 | 166 |
| 180 | 180 |

Kilometerzählerabweichung + 5%

VERBRAUCH

(Superbenzin)

| | |
|--------------------------------|------------------|
| Autobahn Schnitt ca. 150 km/h | 19,4 L/100 km |
| Autobahn Schnitt ca. 120 km/h | 14,3 L/100 km |
| Landstraße Schnitt ca. 90 km/h | 20,7 L/100 km |
| Landstraße Schnitt 75 km/h | 16,4 L/100 km |
| Kurzstrecke | 16—22,0 L/100 km |
| Testverbrauch | 19,2 L/100 km |

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km. Schmierung alle 5000 km.

Hersteller: Daimler-Benz AG., Stuttgart-Untertürkheim.

PREISE

| | |
|----------------------------|-------------|
| 250 SL Roadster | DM 21 600.— |
| Aufpreis Hardtop | DM 1 180.— |
| Aufpreis aut. Getriebe | DM 1 400.— |

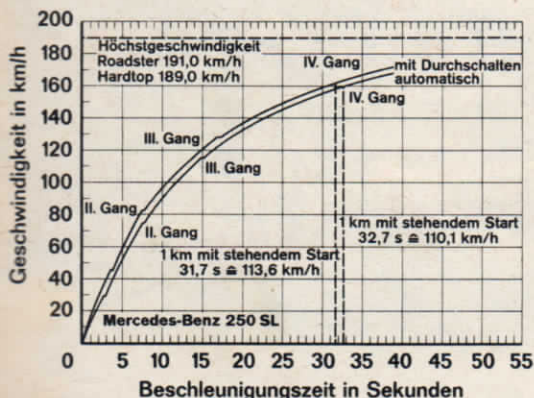
Schweiz:

| | |
|----------------------------|---------------|
| 250 SL Roadster | sfr 30 800.—* |
| Aufpreis Hardtop | sfr 1 400.— |
| Aufpreis aut. Getriebe | sfr 1 600.— |

Österreich:

| | |
|----------------------------|--------------|
| 250 SL Roadster | öS 186 000.— |
| Aufpreis Hardtop | öS 10 000.— |
| Aufpreis aut. Getriebe | öS 10 000.— |

* mit Servolenkung



Mercedes-Benz 250 SL

FORTSETZUNG

nicht unterbrochen, aber fühlbar beschleunigt wird das Auto während der unnötigen Schalterei nicht, und manchmal — die Getriebeexperten mögen es mir verzeihen — dreht sogar der Motor hoch, als ob er vergessen hätte, daß er das eigentlich gar nicht kann. Als Fahrer kommt man sich in solchen Augenblicken ein wenig blamiert vor.

Die Beifahrerin guckt schräg aus den Augenwinkeln herüber: Du bist ein schöner Stoffel mit deiner Automatik.

Sie versteht ja nichts von all den Sachen mit Kraftfluß und Bandbremsen. Wer seine Reputation einigermaßen erhalten möchte, vermeidet auf kurvigen Strecken Stellung 4. Denn dann würde das Auto noch mehr schalten und ruckeln. Es befindet sich sozusagen ständig auf der Suche nach dem richtigen Gang und der richtigen Drehzahl. Damit habe ich hoffentlich hinreichend begründet, daß ich den 250 SL lieber mit Schaltgetriebe fahre. Es gibt aber noch einen anderen Grund dafür: Die automatischen Gänge sind für einen Sportwagen zu kurz. Das Getriebe schaltet bei spätestens 110 km/h vom III. in den IV. Gang. Hindert man es daran, indem man den Motor in Stellung 3 voll ausdreht, kommt man auf höchstens 125 km/h, die mit beträchtlichem Motorgeräusch verbunden sind. Mit Schaltgetriebe sind im III. immerhin über 135 km/h möglich. Das ist zwar für Sportwagenverhältnisse nicht umwerfend viel. Aber es ist ebenfalls ein Argument für das Schaltgetriebe.

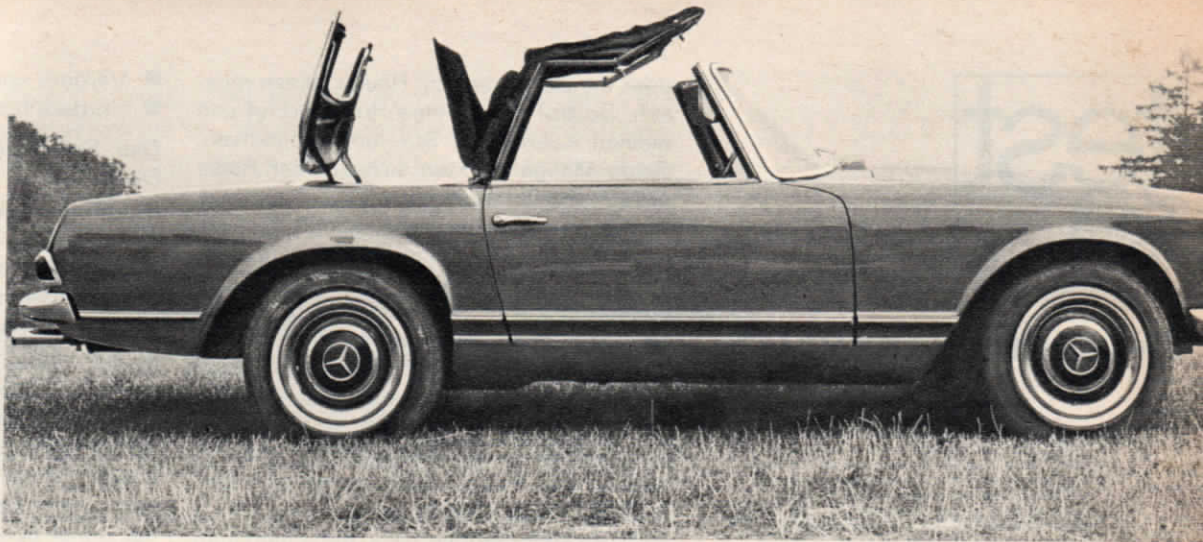
Diese meine Meinung gilt, solange man den 250 SL als ernsthaften Sportwagen gelten lassen will. Was die SL-fahrenden Hausfrauen angeht, auch die ganz soliden, die für die Frankfurter Steuerfahndung nie und nimmer in Frage kommen, für sie drehe ich mein Urteil einfach um: Automatik sehr empfehlenswert.

Liebe Hausfrau!

Und die Servolenkung? Da würde ich sagen: Liebe solide Hausfrau, bitte schlafe während der Fahrt nicht ein und drehe dich auch nicht nach deinen Kindern um, die hinten drin hocken. Denn wenn du mal die Lenkung ein wenig verreißt, dann bist du draußen.

Ich weiß, die DB-Servolenkung hat schon viel Lob über sich ergehen lassen. Ich

So sieht der 250 SL aus, während man das Verdeck öffnet oder schließt. Details siehe nächste Seite.



möchte sie auch loben, was mich angeht und andere Menschen, die gern exakt durch Kurven fahren. Der kurze und übersichtliche SL ist damit ein Wunder an Handlichkeit.

Aber es gibt auch Leute, die nicht mit maximaler Konzentration ihr Auto lenken. Zumal sich die Fälle mehren, in denen man stundenlang mitschwimmt und wenig Anreiz verspürt, jede Kurve als eine spezielle fahrerische Aufgabe zu betrachten. Dabei sinkt der Konzentrationspegel — und schon hat man den ersten Kantenstein mitgenommen.

Das Fazit: Es sollte wahlweise eine DB-Servolenkung geben, die solche Fehler besser verzeiht.

Wenn ich auch die Straßenlage ein wenig kritisiere, dann nur aus dem Sportwagen-Blickwinkel heraus. Für den Normalfall ist sie mehr als ausreichend: Der 250 SL ist gutmütig, leicht kontrollierbar, spursicher, wenig windempfindlich. Wenn die solide Hausfrau mal die Lenkung verreit, hat sie hier noch eine Sicherheitsreserve.

Erst wenn man die Ansprüche höher schraubt und das wettbewerbsmäßige Fahren im Grenzbereich einbezieht, könnte man etwas aussetzen.

Es störte mich zum Beispiel, daß der P 110-bereifte SL in schnell gefahrenen Kurven fürchterlich quietschte. Wenn man schon den Wunsch nach ein wenig powerslide zuweilen nicht unterdrücken kann, dann möchte man doch damit andere Leute nicht mehr als nötig in Angst und Schrecken versetzen.

Dann ist zu konstatieren, daß die Antriebsräder gern mal durchdrehen — sogar mit Automatik. Man bekommt die Kraft nicht optimal auf den Boden.

Und schließlich wäre festzustellen, daß der Wagen im Kurvengrenzbereich auf Lastwechsel (Gasgeben, Gaswegnehmen) deutlich mit Eigenlenkbewegungen reagiert. Auch beim vollen Bremsen auf der Geraden wird er manchmal unruhig. Er ist also nicht ganz so gleichmäßig-neutral wie die Mercedes-Limousinen. Vielleicht kommt das vom kürzeren Radstand.

Der Komfort: Die Federung ist angenehm, solange man sich im oberen und mittleren Geschwindigkeitsbereich bewegt. Lange Strecken auf Autobahnen und schnellen Landstraßen strengen nicht an. Einziger Minuspunkt sind hier die Windgeräusche, die jenseits 150 das Geräusch über 80 Phon steigen lassen, auch wenn man mit Hardtop

fährt. Diese Konzession muß den rahmenlosen Fenstern gemacht werden — das Glas biegt sich durch den Windsog nach außen und gibt kleine Spalten frei, die sich als Orgelpfeifen betätigen. Daran ist nicht viel zu machen.

Unter 80 wird der SL stuckrig. Harte Dämpfung und kurzer Radstand lassen kleine Bodenwellen deutlich spürbar werden. Beim ständigen Herumfahren auf nordfriesischen Pflasterstrecken kann das lästig werden; im normalen Fahrbetrieb empfind ich es nicht als tragisch und tröstete sich beschwerende Mitfahrer mit dem Hinweis, daß es sich um ein sportliches Automobil handelt.

Das schnellste Verdeck der Welt

An der Karosserie ist eine wichtige Änderung zu verzeichnen: Das Reserverad, bisher senkrecht in einer aus dem Wagenboden ragenden Mulde stehend, wurde waagrecht in den Kofferraum montiert. Der gewonnene Raum kam dem Tank zugute, der nun 82 statt bisher 65 Liter fat. Was den Tank angeht, ist dies eine positive

FOTOS: HENRY K.

Diese Koffer gehen in den Kofferraum des 250 SL nicht hinein, denn das Reserverad nimmt viel Platz weg. Der Fondraum bietet aber noch zusätzliche Möglichkeiten für Gepäck.



Mercedes-Benz 250 SL

FORTSETZUNG

Änderung. Obwohl der 250 SL mit 15 bis 20 Liter/100 km einen gesunden Appetit hat, gehört er nun zu den Autos, mit denen man weit fahren kann, ehe man tanken muß. Es ist vielleicht Selbstbetrug — aber mir kommen die Autos immer um so sparsamer vor, je größer der Tank ist. Über geringen Verbrauch kann ich mich gar nicht freuen, wenn der Tank so klein ist, daß ich ständig sorgenvoll nach Tankstellen ausschauen muß. Im 250 SL war es eine Wohltat, wie langsam sich der Zeiger der Benzinuhr bewegte.

Daß ich dann bei leerem Tank ziemlich tief in die Tasche greifen mußte, hat mir nichts ausgemacht. Denn das Benzin zahlte der Verlag.

Was den Kofferraum angeht, ist die Änderung weniger positiv. Er besteht nun nur noch aus seiner linken Hälfte. Nur gut, daß hinter den Sitzen noch Platz ist — sonst hätte ich meine Reisepläne radikal ändern

Will man das Verdeck in diesem Stadium schließen, muß es nur zurückgeklappt und die Klappe geschlossen werden. Beim Öffnen: Verdeck vorn verriegeln, Klappe schließen, hinteres Verdeckteil einrasten lassen. Beides dauert nur wenige Sekunden.

oder die Beifahrerin zu Hause lassen müssen. So traf es nur eine Hutschachtel und meinen Kasten mit Sta- und Objektiven. Beide Mängel wirkten sich auf der Reise nicht nachteilig aus.

Wer ausgesprochen kofferraumsüchtig ist, kann den 250 SL in einer Ausführung ohne Klappverdeck kaufen. Der vergrößerte Fondraum kommt dann dem Gepäck zugute. Ich finde aber, daß gerade die Doppel-Ausrüstung des SL mit Hardtop und Klappverdeck eine gute Sache ist. Das Hardtop nimmt man, bei Hoffnung auf warme Witterung, ab und läßt es irgendwo stehen. Nähert sich Regen, dann macht man einfach das Klappverdeck zu.

Hat man kein Klappverdeck, dann muß man immer ängstlich in der Nähe des abgestellten Hardtops verharren. Also wird man es lieber gar nicht abnehmen.

Es empfiehlt sich nicht, das Hardtop mehr als einmal täglich abzunehmen und aufzusetzen. Denn es wiegt fast einen Zentner und ist alles andere als handlich. Zwei nicht allzu grazile Personen sind dazu unbedingt erforderlich. Die nötigen Handgriffe selbst sind einfach: Vier Verschußhebel umdrehen — das ist alles. Dauer der Manipulation: ohne vorheriges Training 42 Sekunden. Mit Training hätten wir die Zeit vielleicht auf Minimalwerte reduzieren können. Aber wenn man im Urlaub ist, trainiert man lieber andere Sachen.

Der Umgang mit dem Klappverdeck dagegen lernt sich von selbst. Er geht so vor sich:

- Klappe auf (durch Hebeldruck)
- Verdeck raus
- Klappe zu (durch Handschlag)

- Verdeck vorn fest (durch Hebeldruck)
- Verdeck hinten fest (durch Handschlag)

Das Schließen entsprechend umgekehrt. Die Zeiten:

- Öffnen ohne Training 37 Sekunden
- Öffnen mit Training 20 Sekunden
- Schließen ohne Training 32 Sekunden
- Schließen mit Training 20 Sekunden

Manchmal schnappt die Klappe nicht auf beiden Seiten sofort ein, so daß ein zusätzlicher Handschlag auf der anderen Wagenseite nötig ist. Dauer: 5 Sekunden. Auf jeden Fall dürfte das SL-Verdeck das schnellste handbetätigte Verdeck der Welt sein. Die Klappe erspart das Befestigen der sonst üblichen Abdeckplane. Der einzige Nachteil: man muß auf jeden Fall aussteigen, während normale Klappverdecke notfalls vom Fahrersitz aus betätigt werden können. Das geschlossene Klappverdeck hat gegenüber dem Hardtop den Nachteil, daß man nach schräghinten nicht so gut sieht. Aber was ein richtiger Cabrio-Fahrer ist, der schließt sein Verdeck nur bei Wolkenbrüchen. Und dann sieht er sowieso nichts.

Die perfekte Verdeck- und Hardtop-Mechanik erinnert an die Zeiten, in denen man Karosserie noch mit C schrieb. Geht man einige Wochen mit dem 250 SL um, dann bekommt man auch von den übrigen Teilen den Eindruck, daß sie von den gewinnsteigernden Praktiken unserer lieben Großserienhersteller verschont geblieben sind. So kam es, daß mir der 250 SL nach dem Test sympathischer war als vorher.

Das will viel heißen. *

