



Mercedes-Benz



**280 SL**

**D**ie meisten Sportwagen sind hart gefederte, enge, spartanisch ausgestattete und lautstarke Flitzer, in denen es oft etwas zieht.

Wer ein solches Auto fährt, trägt meistens auch einen Sturzhelm und mißt die Strecke mit dem kühlen Blick des Mannes, der den Lorbeer sucht.

Wer zwar auf Lorbeer und Enge, auf Sturzhelm und Phonstärke, nicht aber auf Temperament und Sportlichkeit verzichten will, für den hat Mercedes-Benz ein Fahrzeug eigener Prägung, unerreichter Kultur und rassigen Profils gezüchtet: den 280 SL.

Geräumiger Platz für zwei Personen, Solidität, Komfort und Sicherheit einer großen Limousine, Fahreigenschaften eines Sportwagens – das sind die wichtigen Merkmale dieses international erfolgreichen Typs.

Fahrwerk, Motor, Lenkung etc. sind die gleichen, durchkonstruierten und bewährten Aggregate, mit denen sich Mercedes-Benz Personenwagen ihre Sonderstellung auf dem internationalen Automobilmarkt errungen haben.

Die zeitlos klare Karosserie mit ihrem charakteristischen Pagodendach ist ein stilistisch gelungener Wurf. Auch heute noch, mehr als 6 Jahre nach seiner Vorstellung, (damals hieß er noch 230 SL), kann man nicht vermeiden, daß diesem Wagen nachgeschaut wird.

Der Mercedes-Benz 280 SL ist der ehrlichste Kompromiß zwischen Sportlichkeit und Komfort, den man sich überhaupt vorstellen kann.

Er ist ein Tourensportwagen von internationalem Rang mit der Sicherheit, die nur ein Mercedes-Benz aufzuweisen hat.



**D**er 280 SL mit Coupédach. In seiner Grundausstattung wird dieser Wagen als Roadster (mit Klappverdeck) geliefert. Soll das Coupédach – eine der zahlreichen Sonderausstattungen – aufgesetzt werden, muß man das Roadsterverdeck zurückklappen.

Das Coupédach mit seiner Pagodenform gibt dem 280 SL sein rassiges Profil. Stilistik und Funktion dieses Dachs sind ideal kombiniert: in der Mitte niedrig, an den Seiten hochgezogen. Deshalb konnten die Seitenfenster außergewöhnlich groß gestaltet werden.



Klar ablesbare, blendfrei angeordnete Instrumente, direkt im Blickfeld des Fahrers.

**Sportwagen** bieten normalerweise nicht so viel Raum (und damit weniger Komfort) wie Limousinen. Die Fahrzeugform beherrscht die Konstruktion. Das ist bekannt.

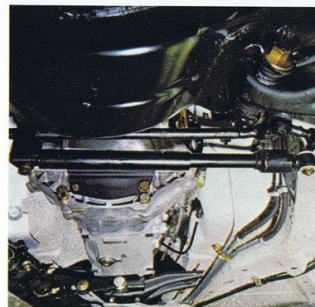
Nicht so beim Mercedes-Benz 280 SL. Er wurde von innen nach außen konstruiert. Das bedeutet: größtmögliche Bewegungsfreiheit im Innenraum bei verkehrsgerechten Außenmaßen. Trotz optimaler Raumgröße – ist dieses Fahrzeug deshalb handlich und wendig; selbst im Vergleich mit erheblich kleineren Wagen, die außerdem eindeutig weniger Komfort und Sicherheit bieten.

#### Sitze

Im Mercedes-Benz 280 SL wird die Reaktionsfähigkeit des Fahrers durch körpergerechte Sitzposition erhalten. Die Sitze sind anatomisch richtig geformt und bieten festen seitlichen Halt. Sitzfederung und Fahrzeugfederung sind aufeinander abgestimmt. Beide Federungen sind in allen Geschwindigkeitsbereichen gleich wirksam. Mercedes-Benz baut feste Sitze mit straffen Sitzpolstern, um den Körper zu stützen. Lüftungskanäle der Polsteroberfläche, Wollwattefüllungen und Haarauflagen gewährleisten, daß die Sitze ventilieren und die bei der Körperatmung entstehende Feuchtigkeit ausgezeichnet abgeleitet wird.

Die Fahrerposition am Lenkrad ist anatomisch richtig. Man spürt es auf großen Reisen. Die Sitze sind als Ruhesitze ausgelegt.

**Heizung und Lüftung** sind in einem wirkungsvollen, stufenlos regulierbaren System zusammengefaßt.



Durchkonstruiert bis ins Detail: Der Lenkungsstoßdämpfer verhindert, daß Unebenheiten der Straße auf das Lenkrad übertragen werden.

Der durch Filter gereinigte, staub- und zugfreie Dauerluftstrom kann stufenlos nach oben und unten gelenkt werden. Ein zusätzliches, zweistufiges Gebläse verstärkt die Frischluftzufuhr. Damit ist der Wagen auch im Stand zu belüften.

Die weit schwenkbaren Verstell-Rosetten der Sommerbelüftung wirken als Frischluftduche.

Die Heizung ist in der Lage die Frischluft selbst von  $-20^{\circ}\text{C}$  auf angenehme Raumtemperatur zu erwärmen. Die Entlüftung erfolgt permanent und ebenfalls zugfrei.

#### Fahrwerk

Durch die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder wird erzielt: nicht zu harte und nicht zu weiche Federung. Die beiden Achshälften pendeln die Unebenheiten der Fahrbahn aus. Die Ausgleichfeder begrenzt Sturzveränderungen, die das Fahrverhalten beeinträchtigen könnten. In allen Geschwindigkeitsbereichen gewährleistet die Achskonstruktion gleichermaßen ausgezeichnete Straßenlage und hohen Fahrkomfort. Die Fahrgäste bleiben frei von ermüdenden Schwingungen. Auch auf langen Strecken.

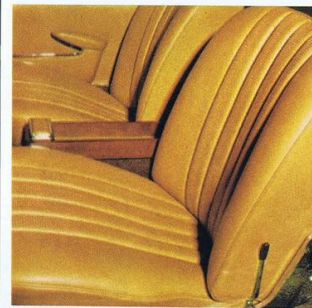
Die Gummilagerungen der Achse fangen auch die letzten Unebenheiten der Fahrbahn auf und geben sie nicht an die Karosserie weiter. Diese Achskonstruktion ist für den Mercedes-Benz 280 SL die perfekte Lösung.

Ein Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse verhindert bei Kurvenfahrten unangenehme Karosserieneigungen, welche die Fahrsicherheit beeinträchtigen könnten.

Hydraulische Teleskopstoßdämpfer mit Gasfüllung (System de Carbon) garantieren eine konstante Bodenhaftung auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

Die Mercedes-Benz Kugelumlauf lenkung ist sehr leichtgängig durch ein nahezu reibungsfrei arbeitendes Lenkgetriebe. Sie besitzt eine besonders hohe Steifigkeit. Lenkbewegungen werden also exakt auf die Vorderräder übertragen. Daraus resultiert der unmittelbare Kontakt zur Fahrbahn, der besonders bei nassen und vereisten Straßen sicheres Fahren ermöglicht.

Durch die Lenkung hat der Mercedes-Benz 280 SL eine Wendigkeit, die von vielen kleineren Wagen nicht erreicht wird. Der Lenkungsstoßdämpfer schluckt Fahrbahn- Unebenheiten und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter.



Körpergerecht geformte Sitze mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne (Ruhesitzeinrichtung). Fester seitlicher Halt für Fahrer und Beifahrer durch perfekte Formgebung.

#### Karosserie

Der Mercedes-Benz 280 SL hat verkehrsgerechte Außenmaße. Dazu: große Türen, die den Ein- und Ausstieg leicht und bequem machen, einen geräumigen Kofferraum, der leicht zu beladen und beleuchtet ist. Das sind die Konstruktionsbesonderheiten, die bei anderen Sportwagen häufig fehlen.

Achsen und Karosserie sind durch Gummilagerungen getrennt. Motor- und Fahrgastraum sind hermetisch voneinander abgeschlossen. Deshalb ist dieses Fahrzeug fast vollständig schwingungsfrei, vibrationsfrei und geräuscharm.

Mercedes-Benz verzichtet in der Innenausstattung auf formalistische Spiele. Blendfreie Materialien sind besser als optische Effekte.

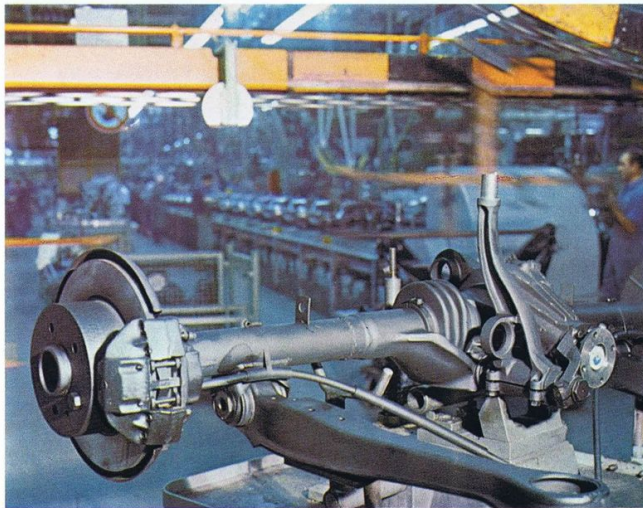
Ablage-Schale, beleuchtetes Handschuhfach, Taschen an den Türen, gepolsterte Armlehnen und strapazierfähige Teppiche sind nur einige Beispiele für das, was Mercedes-Benz funktionsgerechten Komfort nennt.

Der Mercedes-Benz 280 SL gibt jene entscheidende Ruhe, Übersicht und Gelassenheit, auf die Fahrer in Zukunft nicht mehr verzichten können.

# Komfortabel



Im Fond kann auf Wunsch ein Quersitz eingebaut werden. Unter der Abschlussblende ist das Roadsterverdeck unsichtbar zurückgeklappt. Jetzt kann entweder das auf Wunsch lieferbare Coupédach aufgesetzt werden, oder man fährt im offenen Wagen. Das Roadsterverdeck ist als unsichtbarer Begleiter immer vorhanden.



Die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Ausgiefeder gibt dem 280 SL seine hervorragende Straßenlage und macht schnelles Fahren sicher.

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 erster Sicherheitsforschung äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz hat in einem einzigen Testjahr 80 nagelneue Personenwagen auf die verschiedenste Weise zu Schrott gefahren, um gewissen Problemen auf die Spur zu kommen.

Mercedes-Benz hat nach vielen Versuchsreihen z. B. eine Armaturenanlage entwickelt, die je nach Heftigkeit des Aufpralls stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt und daher Verletzungen weitgehend ausschaltet. Schaumpolster allein spielen deshalb bei der Mercedes-Benz Armaturenanlage die geringste 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.

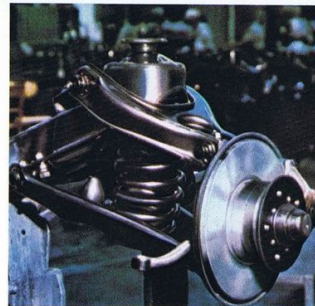
Hier sind einige, wenige Beispiele:

#### Die Mercedes-Benz Sicherheitszapfenschlösser

Sie springen während eines Unfalls nicht auf (verhindern also das Herausschleudern) und klemmen nicht, wenn nach einem Unfall die Türen schnell geöffnet werden müssen.

#### Der Bremskraftregler

Beim Bremsen wird die Vorderachse belastet, die Hinterachse entlastet. Die Hinterräder könnten also leichter blockieren. Der Bremskraftregler verringert die Blockiergefahr wesentlich.



Einzelradaufhängung, Scheibenbremsen vorn und hinten, gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer, Drehstab-Stabilisator, Lenkungsstoßdämpfer, das sind einige der wichtigen Konstruktionsmerkmale.

#### Die Sicherheitslenkung

mit einer großflächigen Polsterplatte auf der Lenkradnabe, mit einem verformbaren Pralltopf unter der Polsterplatte, mit einer teleskopartig ineinanderschließbaren Lenksäule und mit einem Lenkgetriebe, das weit hinter der Vorderachse angeordnet ist. Dadurch wird der gefährliche Lanzen-Effekt der Lenksäule vermieden.

#### Die spurtreue Straßenlage

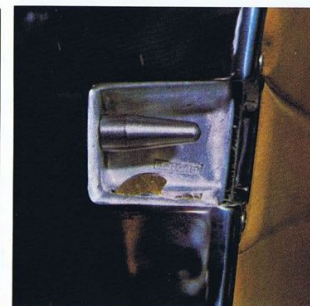
und die konstante Bodenhaftung durch einzeln aufgehängte und getrennt geführte Räder sind Voraussetzung für sicheres Fahren. Ein Drehstab-Stabilisator verhindert unangenehme Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten und ist mitbestimmend für das neutrale Kurvenverhalten.

#### Das Zweikreis-Servo-Bremssystem

mit Scheibenbremsen vorn und hinten, die dauerbelastbar sind, wirksam gekühlt werden, sich automatisch nachstellen und spurstabil ohne einseitiges Ziehen bremsen. Die Funktion der beiden Bremskreise wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

#### Die Feststellbremse

mit zusätzlichen Bremsbacken und Bremstrommeln.



Der starke Schließzapfen des Sicherheitszapfenschlosses. Auch dafür bekam Mercedes-Benz ein Patent.

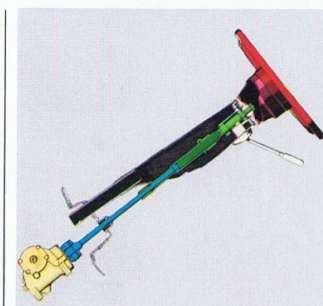
#### Und vieles andere mehr

Anatomisch richtige, ermüdungsfreie, reaktionserhaltende Lenkposition; festverankerte, luftdurchlässige Sitze, richtig geformt und mit festem, seitlichem Halt; exakt aufeinander abgestimmte Sitz- und Fahrzeugfederung; Lenkungsstoßdämpfer, der Fahrbahnstöße schluckt; Gummilagerungen an den Achsen, die Straßenunebenheiten absorbieren; gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer, 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 werden Sie in Form noch wirksamerer Konstruktionen wiederfinden.

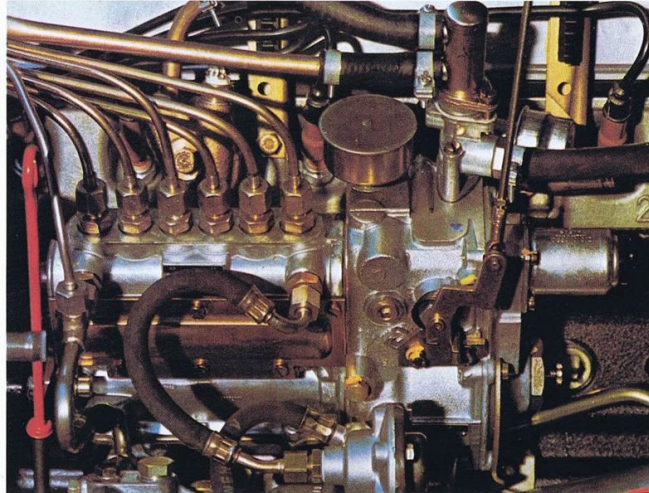


Lenkung ohne Lanzen-Effekt. Teleskopartig ineinanderschließbare Lenksäule, Pralltopf unter der großflächigen Polsterplatte auf dem Lenkrad. Der Pralltopf wurde patentiert.

# Sicher



**D**ie sportlich rassige Roadsterausführung. Das Verdeck kann von einer Person ohne Anstrengung geöffnet und geschlossen werden. Auch bei schneller Fahrt ist der Innenraum des geschlossenen Fahrzeugs zugfrei und geräuscharm. Das Dach schließt exakt und absolut dicht mit dem Stahlrahmen der Frontscheibe ab. Genauso passen sich die rahmenlosen, vollversenkbaren Seitenscheiben in die Profile des Daches ein.



Die mechanische Einspritzpumpe des Motors. Verzögerungsfrei und automatisch erhält jeder Zylinder genau zum richtigen Zeitpunkt die richtige Kraftstoffmenge.

Den unabänderlichen Konstruktionsprinzipien des Hauses entsprechend, baut Mercedes-Benz Personenwagen mit überdurchschnittlich hohen Dauergeschwindigkeiten, die nicht nur bei trockener und gerader Straße und nicht nur bei schönem Wetter gefahren werden können.

Gleich wichtig sind die Beschleunigungswerte im mittleren Drehzahlbereich. Zum Beispiel beim Überholen, wenn blitzschnell von 60 auf 90 km/h beschleunigt werden muß.

Hier zeigt der 6-Zylinder-Motor des Mercedes-Benz 280 SL seine große Überlegenheit durch hohes Drehmoment und überdurchschnittliche Kraftreserve.

Dieser 6-Zylinder-Motor mit mechanischer Benzineinspritzung leistet 170 PS/DIN (195 gr. HP/SAE).

Das Interessanteste an diesem Motor ist die Einspritzanlage mit der 6-Stempel-Einspritzpumpe.

Die heutigen Einspritzmotoren sind das Resultat einer jahrzehntelangen Entwicklungsarbeit. Sie begannen bei den Mercedes-Benz Flugmotoren, wurde in den Rennmotorenbau übernommen und führte schließlich zu den Motoren des Mercedes-Benz 230 SL, 250 SL und 280 SL. Heute hat die mechanische Benzineinspritzung ihre technische Perfektion erreicht. Am 6. August 1969 lief der 250 000ste Fahrzeugmotor dieser Bauart vom Band.

Die Vorteile dieses Einspritz-Systems: verzögerungsfreies Beschleunigen, keine Übergangsfehler und kein Verschlucken des Motors bei plötzlichem Gasgeben. Die 6 Stempel der Pumpe geben jedem der 6 Zylinder zum genau richtigen Zeitpunkt die genau richtige Kraftstoffmenge.

Darüberhinaus erzielt die Pumpe die feinste Abstimmung des Kraftstoff-Luft-Gemisches für alle Belastungen. Die Start- und Warmlaufautomatik berücksichtigt Gaspedalstellung, Motor-Drehzahl, Luftdruck und Kühlwasser-Temperatur.

Dieser Motor zeichnet sich durch rasante Beschleunigung aus, ist in höchstem Maß lauffruhig und gehört zu den ausgereiftesten Motoren, die heute überhaupt angeboten werden.

Die obenliegende Nockenwelle erzielt eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder und damit einen sehr günstigen Drehmoment-Verlauf besonders im unteren Drehzahlbereich. Die Arbeitsgänge im Motor laufen mit der geringstmöglichen Geräuschentwicklung ab.

Die geschmiedete, induktiv gehärtete Kurbelwelle läuft ebenso wie die Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlagern mit Stahlstützschalen.

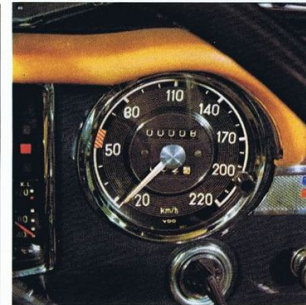
Jedes Ventil dreht sich bei jedem Hub um Bruchteile einer Umdrehung weiter. Deshalb sind Durchbrennstellen zwischen Ventilsitz und Ventilteller weitestgehend ausgeschaltet.

Zwei Ventildedern für jedes Ventil. Das bedeutet: besseres Schwingungsverhalten und erhöhte Sicherheit. Sollte eine Feder ausfallen, bleibt das Ventil trotzdem durch die zweite Feder arbeitsfähig.

Der Schaft jedes Auslaßventils ist mit Natrium gefüllt. Natrium führt Wärme vom Ventilteller ab. Die gepanzerten Ventilsitze werden also thermisch stark entlastet.

Ventilsitzringe aus einer hochwertigen Chrom-Nickel-Molybdän-Legierung erhöhen außerdem die Verschleißfestigkeit.

Der Luft-Ölkühler kühlt das Motoröl. Das ist wichtig, denn der Ölkreislauf dient nicht nur der Schmierung, sondern sorgt auch für die Wärmeabfuhr aus den Motorlagern.



Die Instrumente sind zentral und blendfrei an der obersten Begrenzung der Armaturenanlage angeordnet. Das Auge benötigt also nur den kürzesten Weg von der Fahrbahn zu den Instrumenten und zurück.

Der Viskose-Lüfter kühlt bei höheren Motortemperaturen, denn nur dann läuft er mit. Vorteile: Schnelleres Erreichen der Betriebstemperatur, reduzierten Verschleiß, geringere Lüftergeräusche. Höhere Motorleistung besonders beim Anfahren. Die Viskose-Lüfterkupplung arbeitet verschleißlos.

Der 280 SL erreicht schnell seine Höchstgeschwindigkeit. Man kann sie bedenkenlos über lange Zeiträume ausfahren, weil der Motor in höchstem Maß standfest ist.

Das Fahrwerk ist den Geschwindigkeiten absolut überlegen.

Hier – stellvertretend für vieles – einige Beispiele:

**Die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder**  
Exakte Radführung durch Schubstreben. Dadurch guter Geradeauslauf und hohe Kurvenstabilität bei komfortabler, aber nicht zu weicher Federung. Während das eine Rad der Straßenunebenheit folgt, läuft das andere unabhängig und geradlinig weiter.

Deshalb ist die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

**Kurvenstabilität**  
Die von den Schubstreben der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder neigen selbst bei sehr welliger Fahrbahn nicht zur Richtungsänderung. Die Fahrtrichtung braucht also nicht durch dauernde Lenkbewegungen korrigiert zu werden.

**Kurvenstabilität**  
Durch neutrales Fahrverhalten und präzise arbeitende Lenkung ermöglicht der Mercedes-Benz 280 SL ein sauberes Anlenken von Kurven und macht Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Ein Drehstab-Stabilisator verhindert unangenehme Karosserieneigungen. Der hydraulische Lenkungsstoßdämpfer absorbiert Fahrbahnstöße und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter. Dies alles zusammen macht selbst scharfe Kurvenfahrt problemlos.

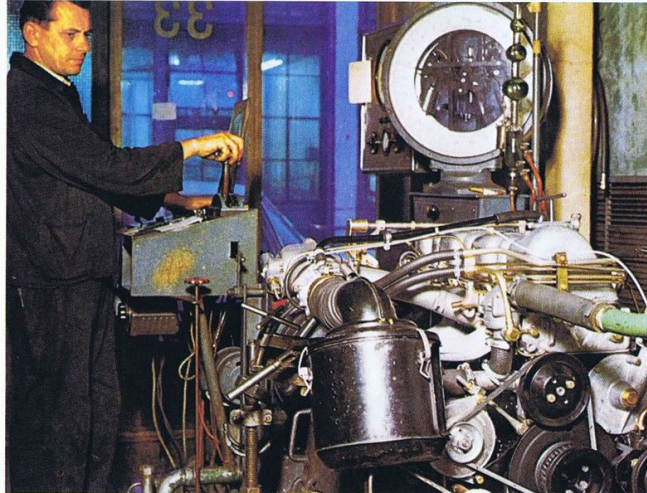
**Konstante Bodenhaftung und höchste Seitenwindstabilität**  
Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt sind im 280 SL ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie und dem starken Fahrwerk mit Einzeleradaufhängung.

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

Schnell



**D**urch eine zusätzliche Sitzbank im Fond haben auf kürzeren Strecken 4 Personen Platz. Die Rückenlehne der Bank kann nach vorn geklappt und als zusätzlicher Gepäckraum genutzt werden. Wenn die Sitzbank eingebaut werden soll, muß aus Platzgründen das Roadsterverdeck entfallen. Statt dessen wird der Wagen mit dem abnehmbaren Coupédach geliefert.



Jeder Motor, jede Achse, jedes Getriebe kommt auf den Prüfstand. Stichproben genügen bei Mercedes-Benz nicht.

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.

Der Mercedes-Benz 280 SL basiert in seiner Grundkonstruktion auf den Vorgängern 230 SL und 250 SL.

Die wichtigsten Aggregate hatten schon bei der Vorstellung des 280 SL Hunderttausende härtester Versuchskilometer hinter sich.

Der Mercedes-Benz 280 SL ist zuverlässig.

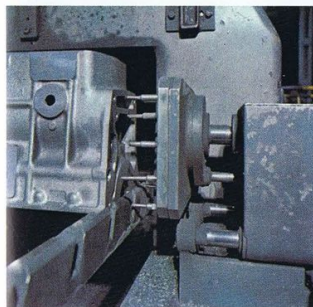
#### Karosserie-Verarbeitung

Der Mercedes-Benz 280 SL ist ein eigenständig konstruiertes Fahrzeug. Das ist besonders im Detail spürbar: Die Karosserie ist verwindungssteif. Ächzen, Klappern etc. – wie es bei vielen Sportwagen der Fall ist – sind absolut ausgeschlossen. Die rahmenlosen Fenster verursachen selbst bei Höchstgeschwindigkeit keine Windgeräusche. Mit ein paar Handgriffen läßt sich das Roadsterverdeck schließen. Ebenso leicht läßt sich das Coupédach (auf Wunsch lieferbar) auf- und absetzen.

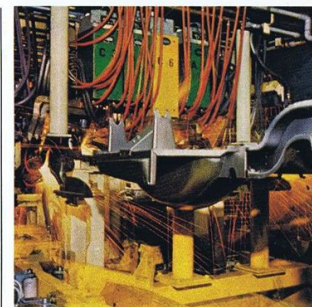
Das sind nur einige Beispiele für die sorgfältige Konstruktion und Verarbeitung.

**Sitze, Sitzfederung und Türschlösser** sind im Dauertest erfolgreich geprüft worden.

**Exakt eingepaßte Türen** Der satte Klang beim Türenschließen 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.



**Automatische Kontrollstation.** Jede Bohrung wird mit diesem Taster geprüft. Stößt einer der Dorne auf Widerstand, zum Beispiel wenn vorher nicht exakt gebohrt wurde, wird der Motorblock sofort aussortiert.



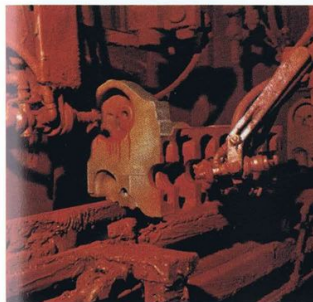
**Vollautomatisch** wird mit Tausenden von Schweißpunkten die Karosserie zusammengesweißt. Hier arbeiten modernste Schweißautomaten gleichmäßiger und sicherer als die besten Spezialisten.

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

**Alle Kaufteile,** also Teile, die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt, werden vor ihrem Einbau einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen, obwohl sie schon beim Hersteller geprüft wurden. Von jeder Lieferung an Gummimanschetten für die Gelenke der Hinterachse muß z. B. ein hoher Prozentsatz einen 100-Stunden-Versuch im Ölbad über sich ergehen lassen. Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde, wird diese Lieferung für die Produktion freigegeben.

**Jede einzelne Hinterachse** wird nach ihrem Zusammenbau vier verschiedenen Dichtheitsprüfungen unterworfen.

**Jeder Motor, jedes Getriebe und jede Achse** wird unter allen nur möglichen Belastungen einem intensiven Probelauf unterzogen. Erst wenn sie dieses „Martyrium“ ohne jegliche Beanstandung über sich ergehen ließen, sind sie es wert, in den Mercedes-Benz 280 SL eingebaut zu werden.

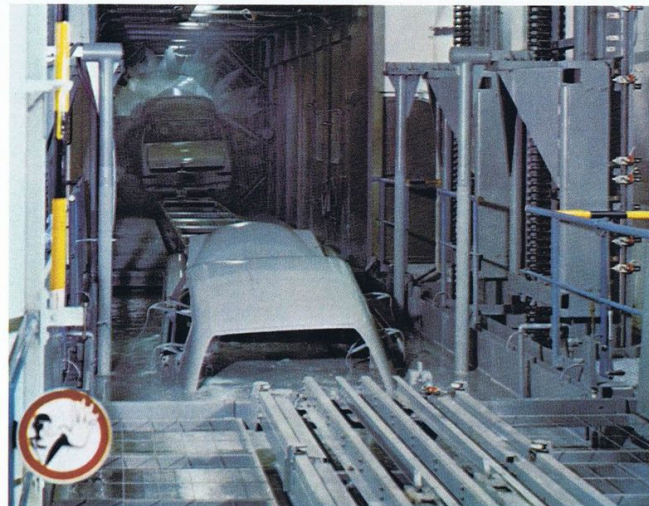


**Jeder Motorblock und jedes Achsgehäuse** wird vor der Montage innen lackiert, um die Gußmoleküle besser zu binden.

# Zuverlässig



**G**eräumiger Platz für zwei Personen,  
Solidität, Komfort  
und Sicherheit einer großen Limousine,  
Fahreigenschaften eines Sportwagens –  
das sind die wichtigen Merkmale  
dieses international erfolgreichen Wagens.



Jede Karosserie wird in Grundierungslack getaucht. Die Schutzfarbe deckt damit auch schwer zugängliche Innenpartien.

**Wertbeständig**  
ist der Mercedes-Benz 280 SL durch technische Perfektion, hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität und eine stilistisch unerreichte, unverkennbare Karosserie.

**Fahrzeugform**  
Mode wird immer ihre Käufer finden. Mercedes-Benz kann es sich jedoch nicht leisten da mitzumachen. Nur ein echter technischer Fortschritt ist Grund genug 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.

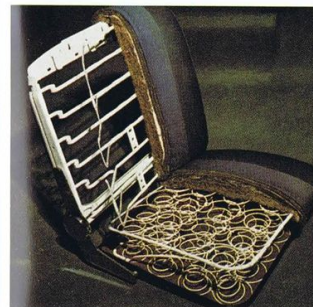
Zur Wertbeständigkeit gehören gleichermaßen die hohe Material- und Verarbeitungsqualität.

**Die Lackierung**  
Der Mercedes-Benz 280 SL hat einen besonders haltbaren Lack. (ca. 20 kg pro Fahrzeug). Nach der Phosphatierung und Passivierung folgen bis zu fünf Schichten, deren Funktionen organisch aufeinander abgestimmt sind: erster Grundlack, zweiter Grundlack, Steinschlag-Schutz, Vorlack, Decklack.

**Der Dauer-Unterbodenschutz**  
(ca. 14 kg pro Fahrzeug) für Wagenboden, Kotflügel Einstieg und Bugunterseite.

**Die zusätzliche Wachs-Schutzschicht**  
für den Motorraum und die gesamte Wagenunterseite einschließlich Achsen, Gelenkwelle, Kraftstoff- und Bremsleitungen.

**Die nach dem Zusammenbau der Karosserie nicht mehr erreichbaren Hohlräume** werden vorher mit Zinkfarbe gestrichen, damit sie auch innen nicht rosten.



Der Aufbau des Sitzes:  
Oben: der Bezug.  
Darunter: Zwischenlage.  
Dann die poröse, aber feste Gummihaarauflage und schließlich der progressiv federnde Stahlfederkern.

**Die hitze- und ölbeständige Innenlackierung**  
der Achsgewölbe und des Motorblocks mit einem Spezial-Lack, der nach den Ergebnissen der Mercedes-Benz Forschungslabors entwickelt wurde.

**Die hundertprozentig saubere Verarbeitung aufeinanderstoßender Blechteile**  
Alle Fugen, und sind sie noch so klein, werden nicht nur außen, sondern auch innen abgedichtet. Nicht nur aus optischen Gründen, sondern um Korrosionseinflüsse von vornherein abzuwehren.

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

**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.



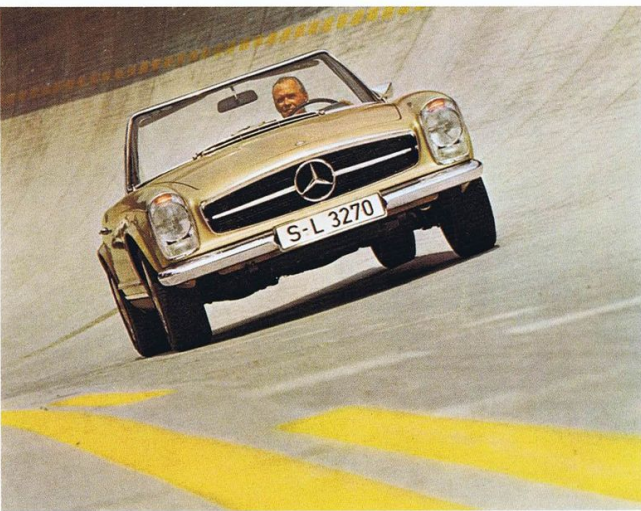
**Fahrzeugboden und Radkästen:**  
An einigen Stellen hilft die beste Lackierung nichts, wenn sie vom Steinschlag zerstört wird. Hier hat der Mercedes-Benz 280 SL zusätzlich serienmäßig eine flexible Kunststoffschicht.

**Kundendienst**  
Mercedes-Benz hat im Bundesgebiet und West-Berlin 781 Kundendienst-Stützpunkte. Davon sind 62 Betriebe werkseigene Niederlassungen mit direktem Draht zum Werk. Bei den 719 Vertragspartnern bedeutet der Mercedes-Benz Stern als Kundendienst-Symbol, daß sie alle gestellten Anforderungen erfüllen und 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 zu jeder Hauptuntersuchung zum TÜV.

Dieses System der Kundendienst-Organisation ist so gut, daß sich andere Automobil-Hersteller daran orientieren.

Ein beruhigendes Gefühl, besonders für Urlaubsfahrten: 3700 Kundendienst-Stationen in 162 Ländern.

# Wertbeständig



#### **Achsen**

Vorderachse:  
Achsträger mit Doppel-Querlenkern;  
Hinterachse:  
Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse  
mit Ausgleichfeder.

#### **Getriebe**

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

#### **Federung**

An Vorder- und Hinterachse  
je zwei Schraubenfedern,  
je zwei doppelwirkende  
hydraulische Teleskopstoßdämpfer;  
vorn: ein Drehstab-Stabilisator;  
hinten: Ausgleichfeder.

#### **Bremsen**

Zweikreis-Servo-Bremssystem  
mit Bremskraftregler;  
Scheibenbremsen vorn und hinten;  
Feststellbremse  
mit zusätzlichen Bremsbacken  
und Bremsstromeln;  
Kontroll-Licht  
für die Funktion der beiden Bremskreise.

#### **Lenkung**

Exakte, selbstnachstellende,  
leichtgängige Kugelumlauf-Lenkung;  
großflächige Polsterplatte  
auf der Lenkradnabe;  
Pralltopf unter der Polsterplatte;  
teleskopartig ineinanderschlebbare  
Lenksäule;  
Lenkgetriebe  
weit hinter der Vorderachse angeordnet.

#### **Karosserie**

Feste Verschweißung  
der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau;  
optimale Sicht nach allen Seiten;  
leichtschließende Türen.

#### **Sitze**

Körpergerecht geformt,  
stoßfest verankert,  
ausgeformt für seitlichen Sitzhalt;  
Sitzfederung auf Fahrzeugfederung  
und Sitzposition abgestimmt;  
Sitze in Längsrichtung und Lehnenneigung  
verstellbar;  
stufenlos verstellbare Rückenlehne;  
Ruhesitzeinrichtung;  
Lehnen-Arretierung.

#### **Frontscheibe**

Scheibenwaschanlage;  
Scheibenwischer, gegenläufig,  
mit zwei Geschwindigkeitsstufen,  
betätigt durch den Kombinationsschalter  
am Lenkrad.

#### **Beleuchtung**

Standlicht,  
asymmetrisches Abblendlicht,  
Fernlicht,  
Nebelscheinwerfer,  
Parklicht,  
Rückfahrcheinwerfer;  
stufenlos regelbare  
Instrumentenbeleuchtung;  
Fußraumleuchte mit Türkontakt  
und Handschalter;  
Kartenleselampe;  
Beleuchtung für Handschuhfach,  
Kofferraum und Heizungsbedienung.

#### **Instrumente**

Armaturenanlage, gepolstert, stoßnachgiebig;  
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 Aufschlaghörner; Bremslicht;  
Warnblinkanlage.

#### **Schlösser**

Sicherheitszapfenschlösser an den Türen;  
verschließbares Handschuhfach;  
Kofferraumschloß;  
Tankschloß;  
Lenkradschloß,  
kombiniert mit Zündschloß,  
Anlasser und Anlaßwiederholsperr.  
Hauptschlüssel für Türen, Zündschloß,  
Handschuhfach, Kofferraum  
und Tankschloß.  
Nebenschlüssel nur für Türen,  
Zündschloß und Tankschloß  
(Einschlüssel-System).

#### **Heizung und Lüftung**

Staub- und zugfreier Luftstrom  
mit zusätzlichem Gebläse  
für Windschutzscheibe, Seitenscheiben  
und Fußraum.  
Luftmenge und Luftverteilung  
für Warm- oder Kaltluft  
stufenlos regulierbar nach oben und unten.  
Getrennte Beheizung für rechts und links.  
Verstell-Rosetten für Kaltluft  
rechts und links  
an der Armaturenanlage.

#### **Sonstiges**

Ablageschale zwischen den Sitzen;  
Taschen an den Türen;  
Handschuhfach;  
abblendbarer Rückspiegel;  
gepolsterte Sonnenblenden,  
auf Beifahrerseite mit Spiegel;  
Armlehnen an den Türen, gepolstert;  
Zigarrenanzünder;  
Aschenbecher vorn in der Ablageschale;  
Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte;  
vorderer Fußraum, Fondfußraum  
und Tunnel mit Teppich ausgelegt;  
Abschleppöse vorn.

# Grundausstattung

Inhalt unverbindlich.  
Änderungen vorbehalten.

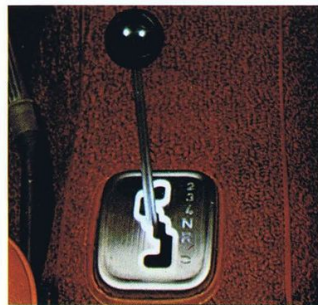


Mercedes-Benz Personenwagen sind serienmäßig sehr gut ausgestattet. Sie bieten optimalen Komfort.

Wenn Sie auf Ihre persönliche Note, auf eine individuelle Atmosphäre besonderen Wert legen und Ihren Mercedes-Benz nach eigenen Wünschen und Vorstellungen ergänzen wollen, können Sie zahlreiche Sonderausstattungen erhalten.

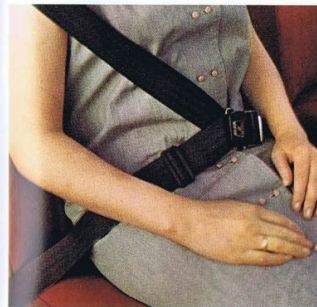
#### Telefon

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 freigemacht. 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.



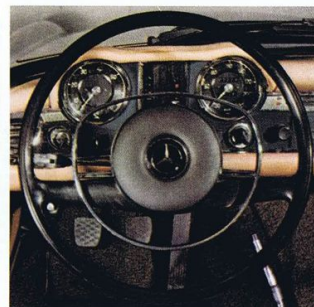
#### Sicherheitsgurte

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

Nach den Erkenntnissen seiner systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten.

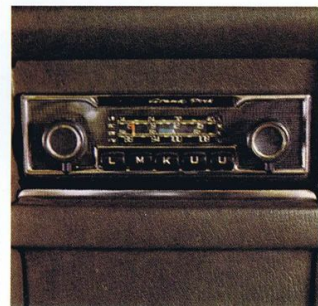
#### Klima-Anlage

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



#### Mercedes-Benz Servolenkung

Die Mercedes-Benz Servolenkung erleichtert die Arbeit am Lenkrad. Das merkt man sehr deutlich beim Einparken und in engen Kurven. Kraftaufwand und Lenkrad-Umdrehungen werden durch eine hydraulische Einrichtung wesentlich verringert. Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkontakt erhalten.



#### 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 die Modelle Europa, Mexico und Grand Prix eingebaut. Für das Ausland sind zusätzlich die Modelle Brescia oder Monte Carlo lieferbar. Andere Fabrikate können nachträglich bei den Mercedes-Benz Niederlassungen oder Vertretungen eingebaut werden.



#### Sicherheitskopfstützen

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

#### Hier noch ein paar Beispiele:

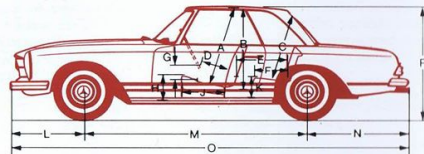
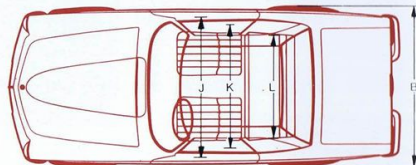
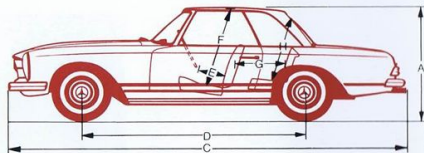
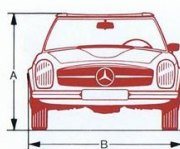
Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf, vollwangsynchronisiertes 5-Gang-Getriebe, Quersitz im Fond für Roadster und für Roadster mit Coupédach, Coupédach für Roadster, Sitzbank im Fond für Coupé, Lederpolsterung, Sonderlackierungen ein- oder zweifarbig, mechanische oder automatische Antenne, Koffersatz, Weißwandreifen und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen „Mercedes-Benz Sonderausstattungen“ und „Mercedes-Benz Automatic, Servolenkung, Klima-Anlage“.

# Auf Wunsch

# Daten

Motor	Mercedes-Benz 280 SL
Zahl der Zylinder	6
Bohrung/Hub	86,5/78,8 mm
Gesamthubraum	2778 cm <sup>3</sup>
Motorleistung nach DIN <sup>1)</sup>	170 PS bei 5750 U/min
Motorleistung nach SAE	195 gr. HP bei 5900 U/min
Max. Drehmoment nach DIN <sup>1)</sup>	24,5 mkp bei 4500 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	27,0 mkp bei 4700 U/min
Verdichtung	9,5
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	5,5/3,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	12,5 Liter
Lichtmaschine	14 V/35 A
Batterie	12 V/55 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 200 km/h
— Reifen, mit Schlauch	185 HR 14
— Kraftstoff	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 <sup>2)</sup>	11,4 Liter/100 km
Tankinhalt	82 Liter
davon Reserve	ca. 7 Liter
Gewichte	
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1360 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1715 kg
Anhängelast, gebremst <sup>3)</sup>	1200 kg
Anhängelast, ungebremst <sup>3)</sup>	715 kg



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.

Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und 70030. Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030. Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit von 110 km/h auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10%.

Dieses Maßverfahren verwenden alle deutschen Automobil-Hersteller. 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 Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte. Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen gelten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland in verschiedenen Ländern andere Gewichte.

Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich  
Änderungen vorbehalten

	1305 mm Coupé 1320 mm Roadster	Mercedes-Benz 280 SL mit Sitzbank im Fond
A	Größte Höhe unbelastet	A 915 mm
B	Größte Breite	B 860 mm
C	Größte Länge	C 720 mm
D	Radstand	D 340 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne <sup>4)</sup>	E 580 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	F 370 mm
G	Fahrerlehne-Fondlehne <sup>4)</sup>	G 120 mm
H	Sitzhöhe im Fond	H 295 mm
J	Breite auf Mitte Polster vorn	J 515 mm
K	Breite Fensterschlüssel vorn	K 250 mm
L	Breite auf Mitte Polster hinten	L 785 mm
	Spurweite vorn	M 2400 mm
	Spurweite hinten	N 1100 mm
	Wendekreisdurchmesser	O 4285 mm
	Kofferraum	P 1305 mm