

Die SL-Klasse von Mercedes-Benz





Mercedes-Benz SL 1954

Die Legende lebt



Mercedes-Benz SL 1989



Mercedes-Benz

Die SL-Klasse von Mercedes-Benz



Offen für ein großes Erlebnis.

Schnelle Sportwagen, komfortable Cabriolets und sichere Limousinen gab es bereits. Was es noch nicht gab, war ein Sportwagen, der Leistung, Sicherheit und Komfort auf höchstem Niveau gleichzeitig in sich vereint. Unsere Ingenieure haben diesen Traum verwirklicht.

Der Mercedes SL schreibt nicht nur die Geschichte berühmter Mercedes-Sport-

wagen fort, er hat darüber hinaus die Maßstäbe für den Automobilbau der Zukunft neu definiert.

Die noble und beherrschte Sportlichkeit des Designs ist eine klare Absage an kurzfristige Modetrends, in denen der Schein das Sein ersetzt.

Der SL bietet intelligente Technik in nie dagewesener Fülle, Qualität in Reinkultur, Innovationen als Fortschritt für den Menschen.

Der Mercedes SL ist offen für ein großes Erlebnis.

Einsatzbereit ist er im März 1952, mit kleinen Flügeltüren und einem 3-Liter-Sechszylinder-Vergasermotor von 175 PS/129 kW: der erste neue Mercedes-Benz Sportwagen nach dem Wiederaufbau.

Während er auf internationalen Rennstrecken seine ersten Bewährungsproben besteht, wird in Untertürkheim und Sindelfingen die Serienversion entwickelt. Mit Gitterrohrrahmen, großen Flügeltüren und dem ersten Motor mit Benzineinspritzung, die aus drei Litern Hubraum 215 PS/158 kW

herausholt, gut für Spitzengeschwindigkeiten bis zu 260 km/h. Sein Name: 300 SL.

1.400 Fahrzeuge dieses Typs werden von 1954 bis 1957 gebaut.

Zusammen mit dem 300 SLR, der Rennsportversion mit drei Liter Hubraum, Achtzylinder-Einspritzmotor und 300 PS/221 kW Leistung, erringt die SL-Familie in nur wenigen Jahren über 150 Siege in nationalen und internationalen Wettbewerben.

1957 wird das Sportcoupé durch den 300 SL Roadster abgelöst, für den es ein Jahr

später auch ein aufsetzbares Coupé-Dach gibt.

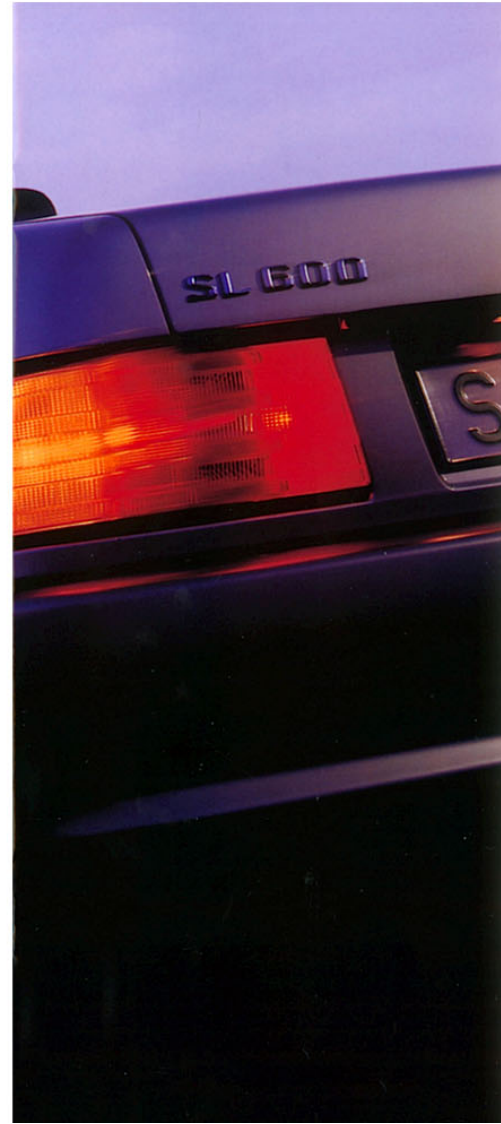
Was diese wenigen Fakten nicht vermitteln, sind das einzigartige Flair, die rassige Erscheinung, der unverfälschte sportliche Charakter, die den Mercedes-Benz 300 SL zu einer Legende werden lassen.

Wenn Tradition die Gegenwärtigkeit verarbeiteter Erfahrungen aus der Vergangenheit ist, dann hat der Mercedes SL das Erbe einer großen Tradition angetreten.









Der Motor gibt die Kraft, das Fahrwerk die Ruhe. Faszinierender als im SL kann dynamische Fortbewegung nicht sein.

Ein ganz und gar außergewöhnliches Fahrerlebnis, das man - Verantwortungsbewußtsein und sportliche Fairneß vorausgesetzt - auch heute noch unbeschwert genießen kann.

Alle SL-Motoren sind mit Vierventil-Technik ausgestattet. Zusammen mit der ver-

stellbaren Einlaß-Nockenwelle - und einem Resonanz-Schallsaugrohr bei den Sechszylinder-Modellen - bedeutet dies, daß auch im unteren und mittleren Drehzahlbereich ein hohes Drehmoment zur Verfügung steht. Dieses Plus an Durchzugskraft sorgt gerade bei Überholvorgängen für zusätzliche Sicherheitsreserven. Und das, wie von Mercedes-Benz nicht anders erwartet, bei niedrigem Kraftstoffverbrauch und optimaler Abgasreinigung.







Gestaltung von Raum, Sitzen und Instrumentarium, Material- und Verarbeitungsqualität, die bis ins Detail hineinkonstruierte Entlastung und Sicherheit von Fahrer und Beifahrer machen aus dem Innenraum des SL eine Welt für sich.

Eine sportlich betonte Welt zweifellos, die dem Fahrer das Fahrzeug fest und sicher in die Hand gibt, die ihm einzigartiges Fahren ohne Ablenkung und unnötige Anstrengung erlaubt.

Eine Welt, die aber schon für sich genommen ein reiner Genuß ist, von der wertvollen Ausstattung über den Atem von edlem Leder bis zum offenen Himmel über sich. Von der Durchlichttechnik des Kombiinstrumentes über die einzigartigen Integral-Sportsitze bis zum Knopfdruck, der das vollversenkbare Verdeck automatisch schließt und wieder öffnet.





Wenn ein offener Roadster – mit oder ohne aufgesetztes Coupédach – dieselbe Stabilität und Sicherheit haben soll wie eine Mercedes-Limousine, dann ist ganz außergewöhnlicher konstruktiver Aufwand unvermeidlich.

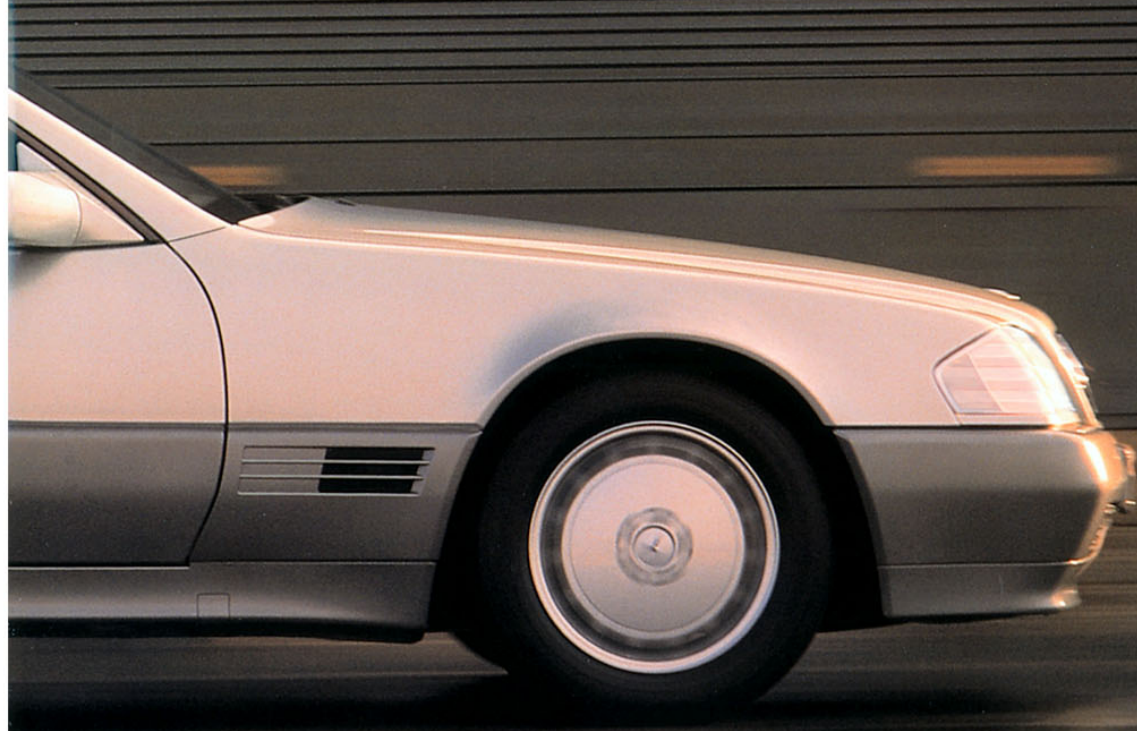
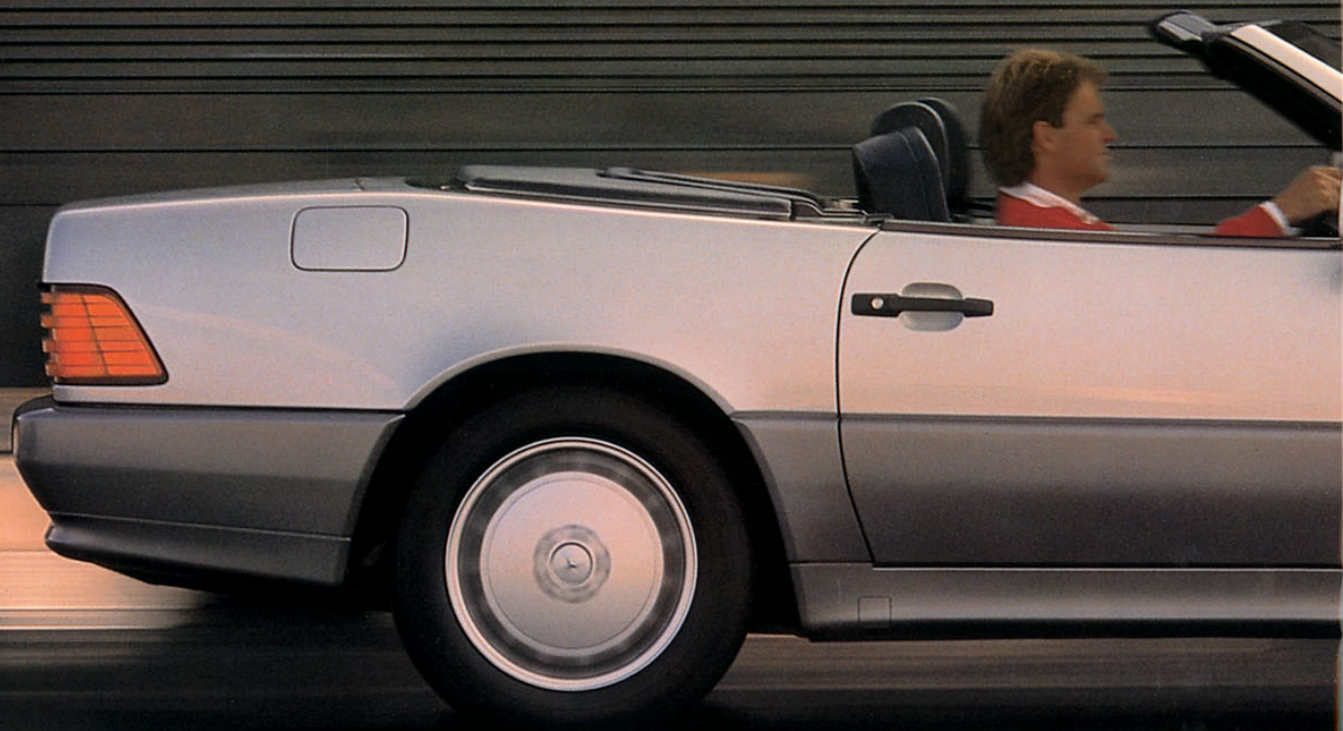
Die Ergebnisse erlauben die Behauptung, daß es im internationalen Vergleich keinen Sportwagen gibt, der sicherer ist als der Mercedes SL. Das gilt sowohl für die aktive Fahrsicherheit wie für den passiven Unfallschutz.

Raumlener-Hinterachse, ABS, automatisch ausfahrender Überrollbügel, Airbags für Fahrer und Beifahrer, verstellbare Sportsitze mit integriertem Sicherheitsgurt und Gurt-

straffer gehören zur Serienausstattung eines jeden Mercedes SL. Auf Wunsch sorgen fahrdynamische Systeme, wie das ETS für die Sechszylinder-Modelle, das ASR der neuesten Generation sowie die modifizierte ADS-Version, die jeden Stoßdämpfer einzeln ansteuert, für zusätzliche Sicherheit, sofern sie nicht schon zum serienmäßigen Lieferumfang gehören. Das sind nur die wichtigsten Stichworte für ein einzigartiges Sicherheitsangebot.

Harmonisch eingefügt in die sportlich ausgelegte Gesamtkonstruktion und in die nobel-elegante Erscheinung des Mercedes SL.





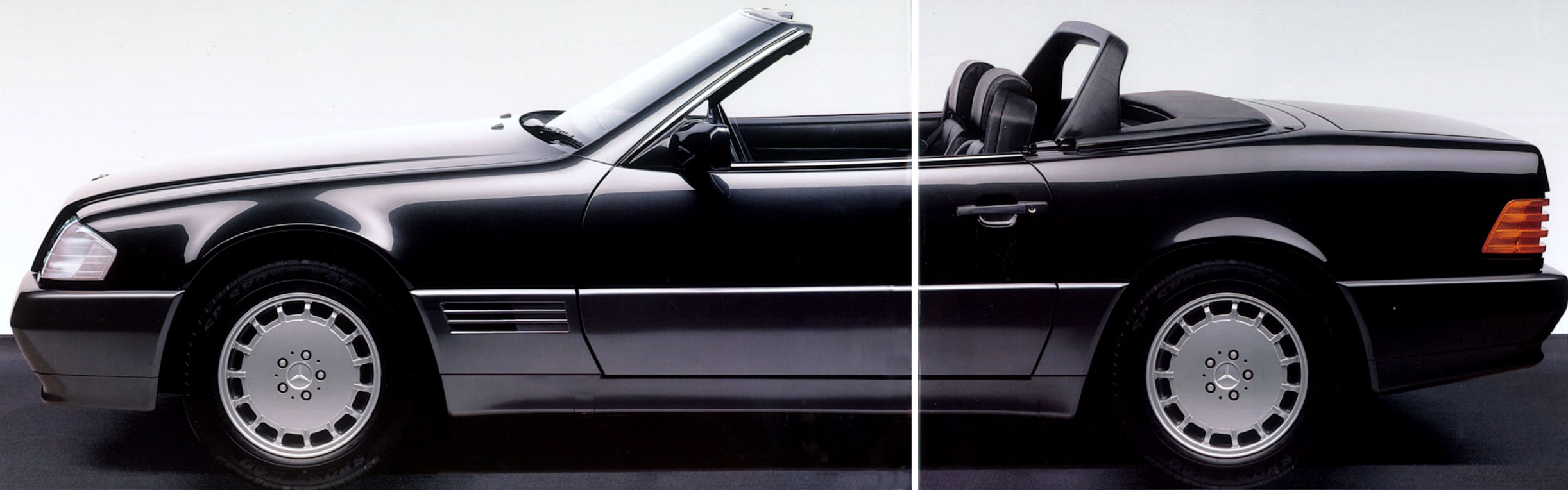


Mercedes-Benz

Die SL-Klasse von Mercedes-Benz



Technologie, die überzeugt.



Seite 2 Vorwort

Seite 4 Die Motoren

Seite 6 Das Fahrwerk

Seite 8 Der Innenraum

Seite 11 Individuelle Ausstattung

Seite 12 Das Verdeck

Seite 14 Die Mercedes-Sicherheit

Seite 16 Der Überrollbügel

Seite 18 Qualität/Fertigung

Seite 20 Die Lackierungen

Seite 21 Die Innenausstattung

Seite 22 Technische Daten

Seite 23 Abmessungen

Seite 24 Die Serienausstattung

Die Legende lebt.

Mit dem SL begann in den fünfziger Jahren ein neuer Abschnitt in der Geschichte des Automobilbaus. Zwei Buchstaben wurden zum Begriff für Innovation. Ein Auto wurde zur Legende. Vieles war hier bereits realisiert worden, was zum Teil erst sehr viel später Allgemeingut wurde.

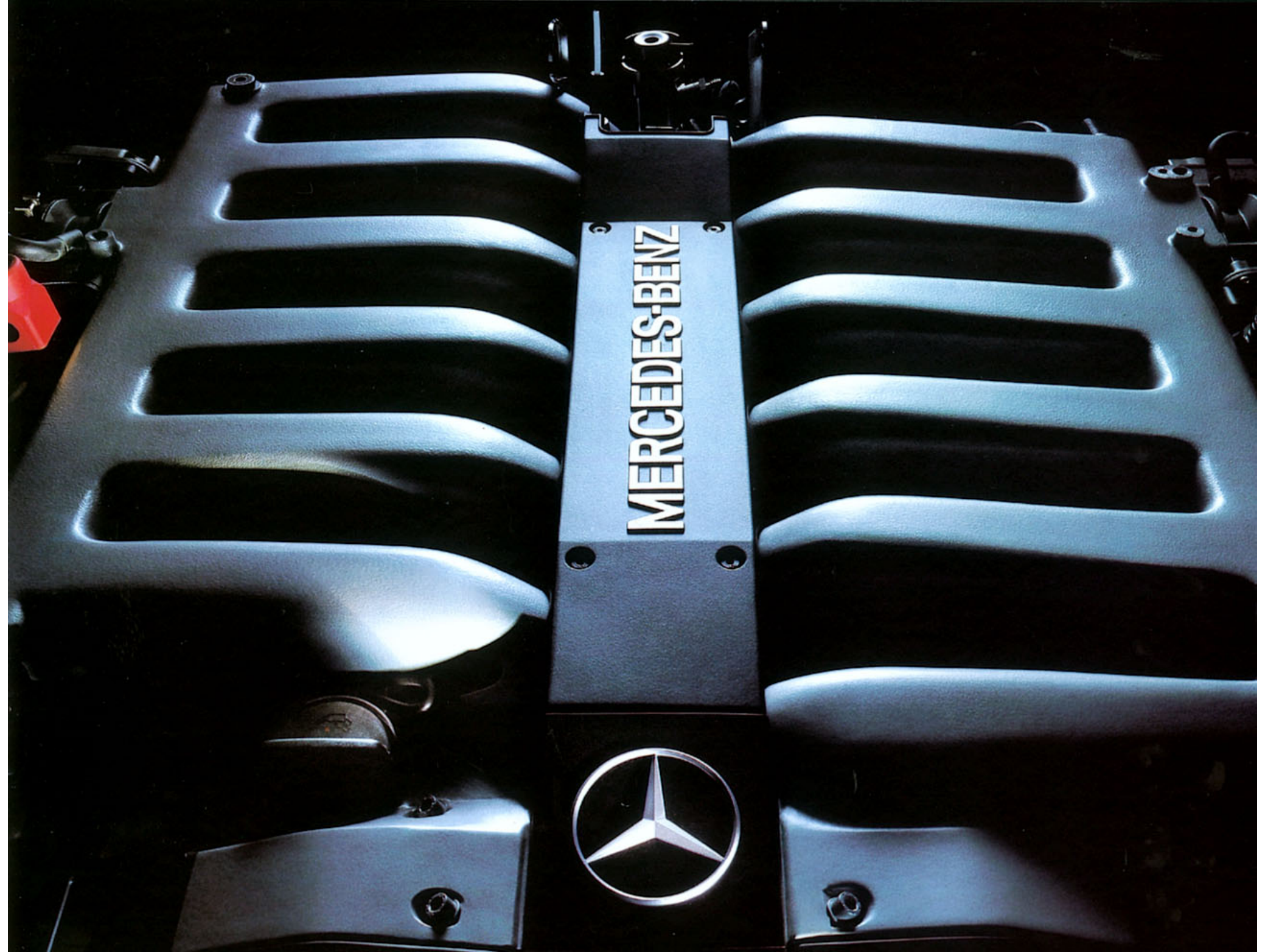
In der gesamten Philosophie dieser außergewöhnlichen Fahrzeugkonzeption ist der SL mehr als lediglich ein legitimer Nachfolger des legendären Klassikers. Er besitzt im Hinblick auf die neunziger Jahre und vermutlich über das Jahr

2000 hinaus alles das, was den SL erneut zum Synonym macht für zukunftsweisende Technik mit dem Flair des Außergewöhnlichen. Und er ist nicht zuletzt auch wieder ein glänzendes Beispiel dafür, wie Mercedes-Benz scheinbar unvereinbare Eigenschaften in wunderbaren Einklang bringt.

Dazu gehört auch, den Spaß am Offenfahren so kompromißlos und gleichzeitig so zeitgemäß, sicher und komfortabel wie möglich zu gestalten. Und dabei in jeder Weise – offen, mit geschlossenem Verdeck oder mit Coupé-Dach – die Form zu wahren.

So ist jeder SL für sich eine auf bisher kaum vorstellbarem Niveau gelungene Synthese aus Leistung, Sicherheit und Komfort. Es gibt ihn in vier Versionen: als SL 600 mit Zwölfzylindermotor und 6 Liter Hubraum, 290 kW (394 PS); als SL 500 mit Achtzylindermotor und 5 Liter Hubraum, 235 kW (320 PS); als SL 320 mit Sechszylindermotor und 3,2 Liter Hubraum, 170 kW (231 PS); als SL 280 mit Sechszylindermotor und 2,8 Liter Hubraum, 142 kW (193 PS). Bitte steigen Sie ein.





Pure Antriebskraft ist längst nicht mehr der Beweggrund, ein außergewöhnlich leistungsstarkes Fahrzeug zu wählen. Es gibt andere, vernünftiger Gründe. Zum Beispiel die Sicherheit, genügend Leistungsreserven zur Verfügung zu haben, wenn es darauf ankommt, kritische Situationen schnell zu meistern. Dabei ist es wichtig, vor allem auch aus niedrigen und mittleren Drehzahlen heraus kraftvoll beschleunigen zu können. Ein hohes Drehmoment in diesen Bereichen zieht aber für gewöhnlich Schwächen im Höchstleistungsbereich nach sich.

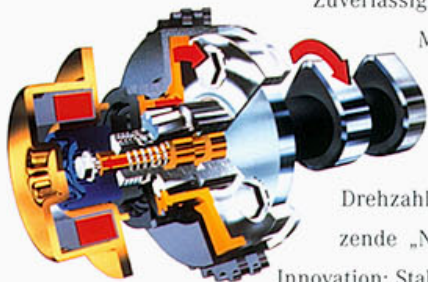
Mercedes-Benz hat deshalb ein Motorkonzept mit Vierventil-Technik entwickelt, das über alle Drehzahlbereiche eindrucksvoll seine Stärken unter Beweis stellt. Entscheidend dafür ist die automatische, elektronisch gesteuerte Verstellung der Einlaß-Nockenwelle(n). Dies ermöglicht variable Steuerzeiten, ohne die sprichwörtliche

Zuverlässigkeit des Mercedes-Motors zu gefährden.

Die Steuerzeiten verändern sich entsprechend der

Drehzahl und der Last. Glänzende „Nebeneffekte“ dieser

Innovation: Stabilisierung des Leerlaufs und Reduzierung der Schadstoff-Emissionen.



Entscheidend für die hohe Nennleistung und das exzellente Drehmoment des Zwölfzylinder-V-Motors im SL 600 sind die Leichtmetall-Zylinderköpfe mit Vierventil-Technik, die Anti-Klopf-Regelung und die Abgas-Reinigungsanlage.

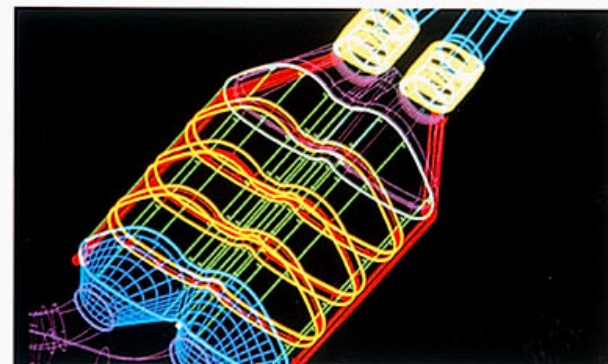
Aus der Welt der Motoren.

Mitverantwortlich für die außergewöhnliche Charakteristik der Vierventil-Motoren ist zudem eine Reihe von Weiterentwicklungen. Dazu gehören zum Beispiel:

- die Anti-Klopf-Regelung mit Kennfeldadaption, die einen wichtigen Beitrag zur Schonung und damit zur Dauerbelastbarkeit des Triebwerks leistet
- die Einspritz- und Zündsysteme, die vieles noch feiner steuern und vor allem im Hinblick auf die Abgasreinigung zusätzliche Steuer- und Regelfunktionen übernehmen, wie die Beheizung der Lambda-Sonde und die Steuerung und Überwachung der Abgas-Rückführung
- das sogenannte Zweimassen-Schwungrad im SL 280 (nur in Verbindung mit Schaltgetriebe), das Schwingungen im Antriebsstrang noch besser dämpft.

Die beispielhafte Kultur der Triebwerke wird durch die Technik der Kraftübertragung zusätzlich unterstützt: serienmäßig mit 5-Gang-Schaltgetriebe beim SL 280 bzw. Wandler-4-Gang-Automatic im SL 500 und SL 600. Die Wandler-4-Gang- bzw. 5-Gang-Automatic ist als Sonderausstattung auch für den SL 280 verfügbar. Den SL 320 gibt es serienmäßig mit einem Wandler-5-Gang-Automatic-Getriebe, das die hohe Motorkraft besonders effizient in Vortrieb umsetzt.

Auch in Sachen Umweltentlastung ist der SL vorbildlich. Schon bei seiner Herstellung werden umweltschonende Verfahren eingesetzt, die zudem auch noch die Ressourcen entlasten. Immer mehr Kunststoffteile werden bei ihrer Herstellung gekennzeichnet, um später ein sortenreines Recycling zu ermöglichen. Und „last but not least“ werden



Der Doppel-Katalysator, mit dem jeder SL serienmäßig ausgerüstet ist, ermöglicht günstige Abgaswerte.

heute bei Mercedes-Benz viele andere Bauteile aus recyceltem Material hergestellt.

Und was bei der Produktion beginnt, findet natürlich im Alltag seine Fortsetzung. So sorgt z.B. das vollelektronische Motormanagement mit LH-Einspritzung beim SL 500 und SL 600 dafür, daß der eingesetzte Kraftstoff optimal genutzt wird.

Darüber hinaus ist jeder SL serienmäßig mit einem Doppel-Katalysator ausgerüstet, in dessen Gehäuse zwei Keramik-Monolithen nebeneinander plaziert sind. Durch diese Katalysatortechnik wird eine hohe Dauerreinigungswirkung erzielt.

Außerdem werden Verdunstungsgase aus dem Kraftstofftank in einem Aktivkohlebehälter aufgefangen und in Intervallen der Ansaugluft zugeführt.

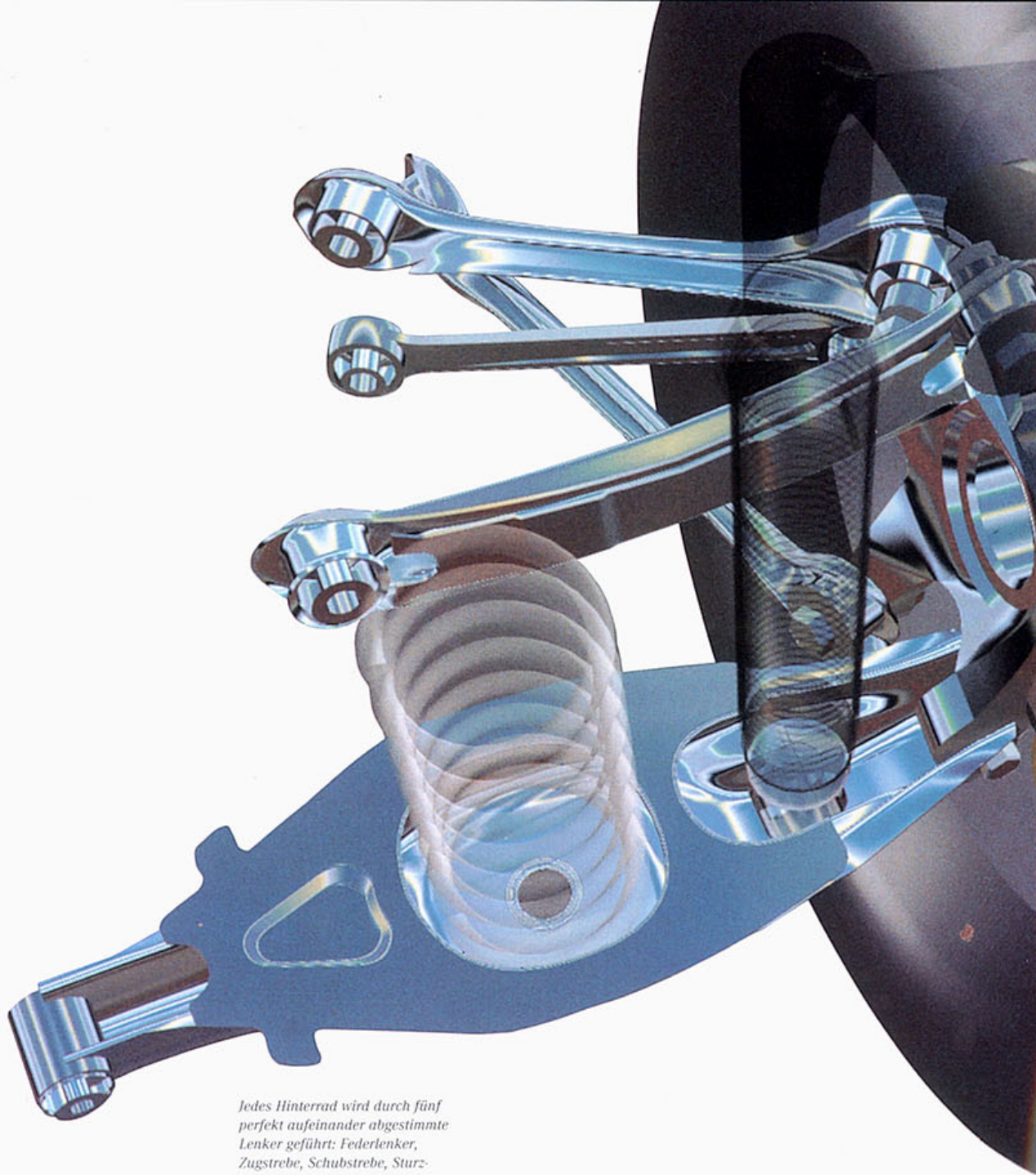
Sportlichkeit und Fahrkomfort sind keine Gegensätze mehr.

Zur unvermeidlichen Charakteristik „echter“ Sportwagen schien seit den Anfängen des Automobils ein Fahrwerk zu gehören, das die Fahrzeuginsassen zu keiner Zeit über die kleinsten Unebenheiten der Fahrbahn im unklaren läßt. Versuche, einer komfortableren Fahrwerksauslegung den Vorzug zu geben, waren zwangsläufig mit Einbußen in der Fahrpräzision und Sicherheit verbunden.

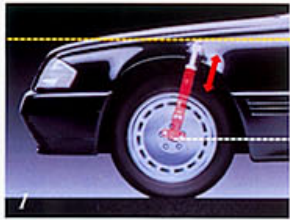
Es lag deshalb auf der Hand, für den SL eine Fahrwerkskonzeption zu wählen, die auf der in anderen Mercedes-Baureihen bereits bewährten Kombination von Dämpferbein-Vorderachse und der berühmten Raumlener-Hinterachse basiert und für die speziellen Anforderungen des SL modifiziert wurde.



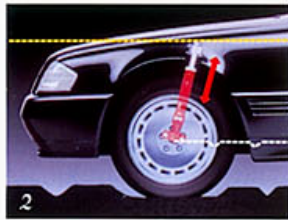
Diese Weiterentwicklung ist schlichtweg das Optimum dessen, was heute in der Fahrwerkstechnik leistungsstarker Automobile sowohl unter dem Aspekt Fahrsicherheit als auch hinsichtlich des Fahrkomforts möglich ist.



Jedes Hinterrad wird durch fünf perfekt aufeinander abgestimmte Lenker geführt: Federlenker, Zugstrebe, Schubstrebe, Sturzstrebe und Spurstange.



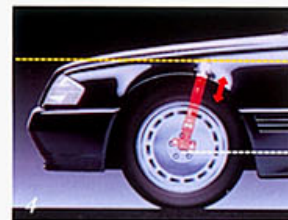
Die Niveau-Regulierung mit Niveau-Einstellung an Vorder- und Hinterachse mit adaptivem Dämpfungssystem (ADS; serienmäßig im SL 600). Auf Knopfdruck hebt sich die Karosserie um 30 mm - bei hoher Geschwindigkeit senkt sie sich um 15 mm automatisch ab.



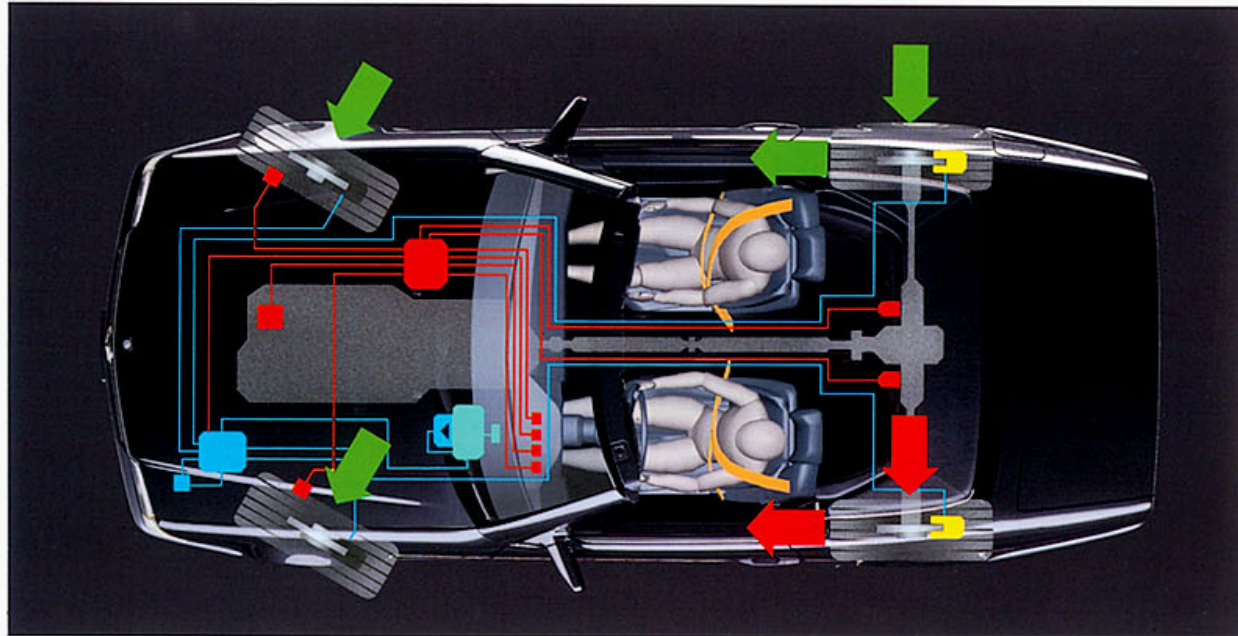
Das ADS ist bei dieser Sonderausstattung integriert. Die optimale Dämpfungskraft wird für jeden einzelnen Stoßdämpfer individuell, vollelektronisch gesteuert - in Millisekunden. ADS variiert die Dämpfungskräfte in einem großen Bereich und paßt sie den momentanen Erforder-



nissen präzise an. Auf ebener Fahrbahn (Abb. 1) erlaubt ADS eine komfortablere Dämpfung als übliche Stoßdämpfer. Bei holpriger Fahrbahn (Abb. 2) erhöht sich die Dämpfungskraft augenblicklich (symbolisiert durch den längeren Pfeil) - auch bei plötzlichem Richtungs-



wechsel bei hoher Geschwindigkeit: Der Seitenneigung der Karosserie wirkt die härtere Dämpfung entgegen. Bei erhöhtem oder abgesenktem Fahrzeug-Niveau (Abb. 3 und 4) bleibt die ADS-Funktion voll erhalten.



Das Ergebnis: neutrales Fahrverhalten, exzellenter Geradeauslauf und präzise Seitenführung. Die hohe Anfahrmomentabstützung an der Hinterachse und die Bremsmomentabstützung wirken Vertikalbewegungen des Hecks beim Beschleunigen und Bremsen entgegen.

Serienmäßig gibt es die Sechszylinder-Modelle mit Electronic-Traction-Support (ETS) bei Schaltgetriebe oder auf Wunsch mit der Antriebs-Schlupf-Regelung der neuesten Generation (ASR; nur in Verbindung mit automatischem Getriebe), die im SL 500 und SL 600 zur Serienausstattung zählt. Das ETS erhöht die Anfahr- und Kurvenstabilität, und die ASR bietet auch bei schwierigen Fahrbahnbedingungen optimale Traktion und hohe Sicherheitsreserven. Das serienmäßige Anti-Blockier-System (ABS) sorgt zudem auch beim Bremsen für die Erhaltung der Fahrstabilität.

Die automatische Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR) ist im SL auch für Sechszylinder-Modelle (als Sonderausstattung, nur in Verbindung mit automatischem Getriebe) erhältlich. Sie bietet optimale Traktion und noch höhere Sicherheitsreserven.

Der SL zum Thema Langstreckenvergnügen.

Der SL ist kein Sportwagen, der nur für den kurzen, fröhlichen Trip in die nähere Umgebung bestimmt ist. Seine Alltagstauglichkeit und die Mercedes-typischen Qualitäten als Langstreckenfahrzeug beweist er in jedem Detail. Mit jedem Kilometer wächst das Vergnügen. Sogar bei Regen: Der hubgesteuerte Panorama-Scheibenwischer des SL schaltet bei langsamer Fahrt automatisch eine Wischstufe zurück. Und bei Minusgraden trägt die elektrisch beheizte Scheibenwaschanlage ein übriges dazu bei, daß das Fahrvergnügen ungetrübt bleibt.

Im Innenraum sind alle Voraussetzungen dafür geschaffen, den Ruf des SL als aufregende Erscheinung zwar zu bestätigen, gleichzeitig aber alle unangenehmen Aufregungen auszuschließen. Hier blinkt und tönt nichts Überflüssiges. Es gibt nichts, was den Fahrer vom Geschehen auf der Straße unnötig ablenken könnte. Alles, was über die ständigen Fahrinformationen hinausgeht, wird erst dann angezeigt, wenn es die Situation erfordert.



Die ergonomischen Qualitäten des Fahrerplatzes werden durch eine Reihe von Innovationen ergänzt, von der auch die Mitfahrer profitieren. Beispiele: die Restwärmeschaltung (nutzt bei stehendem

Motor die im Kühlmittel gespeicherte Wärme, um den Innenraum zu beheizen); die Defroster-Schaltung; ein hochwirksames Staubfilter und die Umluftschaltung.



Mit der elektrischen Lenksäulenverstellung kann das Lenkrad per Schalter um insgesamt 60 mm in axialer Richtung, also näher zum Fahrer oder von ihm weg, bewegt



werden. Die Höhe des Lenkrads läßt sich in einem Bereich von insgesamt 50 mm nach unten bzw. nach oben verstellen.



Die modifizierten Instrumente sind vorbildlich übersichtlich und blendfrei angeordnet. Die „Durchlichttechnik“ verbessert zudem das Nachtdesign, also die Erkennbarkeit

aller wichtigen Informationen bei Dunkelheit. Die Instrumente werden in vollem Umfang von innen „durchleuchtet“.

Im Mittelpunkt aller ergonomischen, konditionserhaltenden Maßnahmen steht natürlich die richtige Sitzposition. Eine wichtige Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Position des Lenkrads. Mercedes-Benz setzt deshalb im SL eine besonders komfortable elektrische Lenksäulenverstellung ein. Sie ist im SL 500 und SL 600 serienmäßig eingebaut



(SL 600 zusätzlich mit Memory). Die Sechszylinder-Modelle können auf Wunsch damit ausgerüstet werden.

Den größten Fortschritt in Sachen Ergonomie, Langstreckenkomfort und Innenraumsicherheit repräsentieren die Sitze im SL. Erstmals wird im Automobilbau der serienmäßige Einsatz von Integralsitzen realisiert. Was sich vereinzelt in Forschungsprojekten oder Zukunftsstudien als Perspektive abzeichnete, ist im SL Wirklichkeit geworden.

Wie vieles andere im SL verkörpern auch die Sitze eine bisher unerreichte Verbindung von Komfort und Sicherheit. Alle für die richtige Sitzposition wichtigen Funktionen lassen sich elektrisch einstellen.

Die aus Sicherheitsgründen gekoppelte Kopfstützen- und Gurthöheneinstellung ist zusammen mit dem kompletten Mercedes-Rückhaltesystem, bestehend aus Dreipunkt-Automatik-Sicherheitsgurt mit elektronisch gesteuertem Gurtraffer und entsprechendem Gurtaufroller, im Fahrer- und Beifahrersitz des SL integriert.

Der Vorteil: Durch den konstanten Beckengurtwinkel ergibt sich in Verbindung mit der individuell einstellbaren Höhenverstellung des Schultergurtes immer eine ideale Gurtgeometrie, unabhängig von der Körpergröße und der Stellung des Sitzes.

Trotz des aufwendigen technischen Innenlebens ist die Rückenlehne des Mercedes-Integralsitzes selbstverständlich nach vorne klappbar. Die Lehnenverriegelung wird durch eine Technik überwacht, die gegebenenfalls durch ein optisches und akustisches Signal anzeigt, wenn die Lehne nicht verriegelt wurde.



Die vollelektrisch einstellbaren Integralsitze sind ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitskonzeptes. Die tragende Struktur

besteht aus insgesamt fünf Magnesium-Druckgußteilen mit hoher Festigkeit und Zähigkeit.



Luxus nimmt immer schönere Formen an.

Die Atmosphäre im Innenraum des SL ist auch bei geöffnetem Verdeck keine halbe Sache. Formschönheit in allen Einzelheiten und die exklusive Eleganz hochwertiger Materialien sind hier – wortwörtlich – offensichtlich. Die Designlinie des Interieurs ist auf das Äußere des SL perfekt abgestimmt.

Der Boden und der untere Teil der Instrumentenanlage sind mit Feintuft-Velours belegt. Mitteldom und Griffelemente in den Türen sind mit Wurzelnußholz verkleidet.

Eine Reihe abschließbarer Ablagemöglichkeiten, die alle über die serienmäßige Innenzentralverriegelung gesichert

werden können, ist harmonisch in den Innenraum integriert. Und zusätzlich zu den vielen serienmäßigen Besonderheiten gibt es noch einige individuelle Extras, die ein schöner Beweis dafür sind, daß Luxus nichts Überflüssiges sein muß.



Serienmäßig gibt es für den SL auch eine „innere Zentralverriegelung“, mit der vom Schloß des

Brillenfachs aus alle Stauräume im Wageninneren verriegelt werden können.



Dazu gehören auch die Behälter hinter dem Schalt- bzw. Wählhebel, das Ablagefach zwischen den

Sitzen, die beiden Türtaschen und die beiden Stauräume im Fond.



Die auf Wunsch lieferbare Memory-Schaltung (SL 600: serienmäßig) kann die persönlichen Einstellwerte für jeweils drei Personen speichern. Sie sind dann durch einen einzigen Knopfdruck jederzeit abrufbar. Die Memory-Schaltung schließt sämtliche Sitzeinstellfunktionen ein, dazu die

Kopfstützen- und Gurthöhenverstellung. Auf Wunsch können auch die Lenkradposition (bei elektrisch einstellbarer Lenksäule; SL 500 und SL 600 serienmäßig) und die Einstellung der Rückspiegel in die Memory-Schaltung einbezogen werden.



Die sportlich-eleganten Leichtmetall-Scheibenräder im 8-Loch-Design

sind als Sonderausstattung für alle SL-Modelle lieferbar.



Die serienmäßige Zentralverriegelung ist auf Wunsch auch mittels Infrarot-Sender fernbedienbar. Der Sender ist im Schlüssel integriert



und ändert mit jedem Tastendruck den Code seines Signals. Der Code ist damit praktisch nicht zu „knacken“.



Kleine Ursache mit großer Wirkung: Ein klappbares Windschott (Serienausstattung) in Form eines in einen Rahmen eingespannten Netzes unterbindet das Auftreten

lätstiger Luftströme und Turbulenzen, wenn der SL bei geöffnetem Verdeck mit hoher Geschwindigkeit gefahren wird.

Das Fahren in einem offenen Automobil umweht seit jeher ein leiser Hauch von Nostalgie. Das gilt in gewisser Weise auch für ein modernes Fahrzeug wie den SL. Schließlich waren in den Anfängen des Automobils, noch bis in unser Jahrhundert hinein, alle Fahrzeuge offen.

Mit dem SL wird der klassischen Form des Fahrens unter freiem Himmel eine sichere Brücke in die Zukunft geschlagen. Die wichtigsten Grundlagen dafür bilden Innovationen, die den Schutz der Insassen in jeder Situation auf ein mit Limousinen weitgehend vergleichbares Niveau heben. (Einzelheiten dazu erfahren Sie auf den Seiten 14 bis 17.)

Eine Sache mit Köpfchen.

Kaum weniger bedeutend ist ein Komfort, der das Öffnen und Schließen des Verdecks so einfach wie bei einem elektrisch verstellbaren Schiebedach macht.

Über einen einzigen Schalter wird elektronisch-hydraulisch alles gesteuert, was für den gesamten Vorgang notwendig ist. Im Vergleich zu einem gewöhnlichen Cabriolet-Verdeck ohne Verdeckkasten und Deckel ist der Steuerungsaufwand um ein Vielfaches größer. Bei jedem Öffnen oder Schließen des Verdecks wird der Verdeckkasten von der Hydraulik entriegelt, geöffnet und abschließend wieder geschlossen und verriegelt. Dabei wird außerdem der hintere Teil des Verdecks, der sogenannte Stoffhaltebügel, hoch- und heruntergeklappt bzw. in hochgeklappter Stellung festgehalten.

Wie sich das Verdeck auf einen einfachen Knopfdruck hin von selbst schließt, zeigen die Fotos auf der rechten Seite. Der SL-Fahrer braucht sich um das alles nicht zu kümmern. Das Schönste daran: Es ist auch nicht mehr so wichtig, ob er sich beim Start für „offen“ oder „geschlossen“ entscheidet. Jede Entscheidung ist schließlich problemlos innerhalb von 30 Sekunden zu ändern.

Übrigens ist auch der Einsatz des serienmäßig mitgelieferten Coupé-Daches – wortwörtlich – noch leichter geworden. Es wiegt mit 33,5 kg immerhin 7 kg weniger als beim Vorgängermodell.



Das Verdeck ist voll versenkt. Zum Schließen wird der Schalter im Innenraum nach vorn gedrückt. Überrollbügel und Seitenscheiben werden gegebenenfalls abgesenkt.



Der Verdeckkastendeckel wird entriegelt und öffnet sich. Das Dach schwenkt aus der Versenkung heraus.



Ein Mikroprozessor sorgt für die präzise Abstimmung des gesamten Bewegungsablaufs.



Sanft und ruckfrei senkt sich das Stoffdach.



Der Verdeckkastendeckel schließt und verriegelt sich. Das Verdeck wird automatisch gespannt und arretiert.



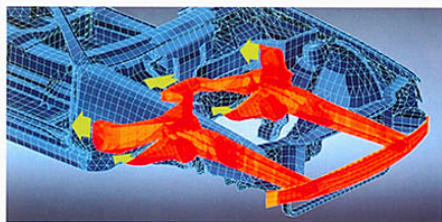
30 Sekunden nach dem Knopfdruck ist das Verdeck geschlossen. Die Seitenscheiben werden wieder hochgestellt und der Überrollbügel nimmt die Position ein, die er vor dem Schließen des Dachs innehatte.

In vielen Punkten besitzt er Limousinen-Qualitäten.

Nie zuvor wurden bei der Entwicklung eines offenen Fahrzeugs die spezifischen Sicherheitsprobleme so offensiv in Angriff genommen und so vorbildlich gelöst wie beim SL. Kompromißlösungen, die dem Schutz der Insassen oder aber auch der Ästhetik Zugeständnisse abverlangen, standen von vornherein nicht zur Diskussion.

Was die langjährigen Versuchsreihen schließlich zeigten, beweist, daß sich die hohen Zielsetzungen und der enorme Entwicklungsaufwand gelohnt haben. Egal, ob beim Frontal-Zusammenstoß, beim Seiten- oder Heckaufprall oder gar beim Überschlag: Die SL-Insassen genießen einen Schutz, wie es ihn in einem Roadster noch nie gab.

Dafür sind vor allem die Sicherheitskarosserie und der ausklappbare Überrollbügel verantwortlich.



Eine Besonderheit sind die großvolumigen Querräger vorne und hinten, die in Verbindung mit den

Gabelträgern eine wichtige Rolle bei seitlich versetzten („Offset“) Frontalkollisionen spielen.

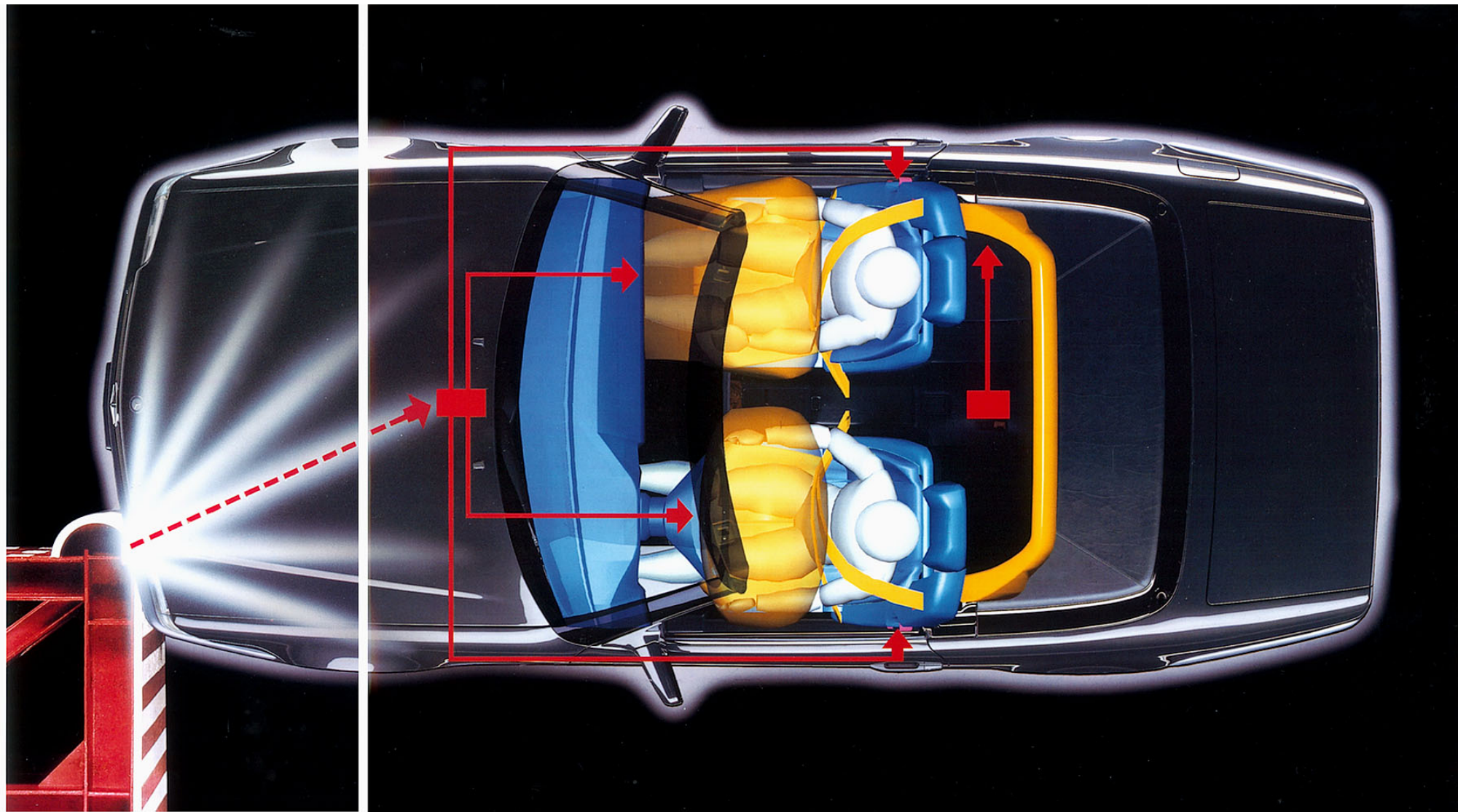
Was sich bei der Karosserie gegenüber dem Vorgänger getan hat, verdeutlicht allein schon die Tatsache, daß die Verdrehung zwischen den Achsen bei gleicher Belastung um fast 40% verringert wurde. Höherfeste Werkstoffe, ein gestiegener Anteil von Leichtmetallen, eine steife Bodengruppe und hart eingeklebte, kraftschlüssig mit der Karosserie verbundene Scheiben sind wesentliche Bestandteile der modernen Rohbau-Rezeptur.

Neuartig für einen Roadster ist das Vorbaukonzept mit Gabelträgern. Damit wird - insbesondere beim seitlich versetzten Frontalaufprall - eine räumliche und großflächige Verteilung der bei Frontalkollisionen auftretenden Längskräfte auf andere Karosserieteile erreicht, wo sie im Hinblick auf den Schutz der Insassen weniger Schaden anrichten können.

Zum besseren Schutz der Insassen tragen natürlich auch die SL-Sitze mit integriertem Gurt und Gurtstraffer bei.

Außerdem gibt es für Fahrer und Beifahrer serienmäßig den Mercedes-Airbag. Der Beifahrer-Airbag ist anstelle des Handschuhfachs in die Armaturenanlage integriert.

Eine Bremsanlage mit serienmäßigem ABS und besonders groß dimensionierten Scheibenbremsen, die den hohen Fahrleistungen gerecht wird, ist selbstverständlich.



Das Ende aller Kompromisse.

Für den Roadster-Fahrer ist das Idealbild des offenen Sportwagens immer ein Fahrzeug, das oberhalb der Taille, mit Ausnahme der Windschutzscheibe und der Kopfstützen, keine störenden Elemente aufweist.

Daß dieses Idealbild mit den Vorstellungen von einem rundum sicheren Fahrzeug auf der Basis bestehender Konzepte nicht in Einklang zu bringen war, stand bei der Entwicklung des SL von vornherein fest. Die Lösung konnte nur ein beweglicher Überrollbügel bringen, der lediglich dann in Erscheinung tritt, wenn sein Einsatz tatsächlich gefordert ist.

Das heißt, daß der Überrollbügel des SL seine Schutzstellung in Sekundenbruchteilen einnimmt, wenn er von Sensoren die Signale dazu erhält.



Der SL beim Überschlag-Test. Noch tritt der Überrollbügel nicht in Erscheinung. Aber Schalter an den Federlenkern der Hinterachse

zeigen dem Auslösegerät bereits an, daß keine Bodenberührung mehr vorhanden ist.



Nur Sekundenbruchteile später: Der im Auslösegerät integrierte Neigungsschalter hat der Elektronik signalisiert, daß das Fahr-

zeug um mehr als 26 Grad kippt. Der Überrollbügel ist bereits ausgefahren.



Nur 0,3 Sekunden nach dem Auslösungssignal ist der Bügel voll belastbar. Seine Schutzstellung ist

durch Sperrklinken zusätzlich gesichert.



Der „Augenblick der Wahrheit“ - der Bügel stützt das Fahrzeug zusammen mit dem Scheibenrahmen wirkungsvoll ab. Je nach der Wucht

des Überschlags wird die Rollbewegung über den Bügel so weitergeführt, daß sich das Fahrzeug wieder auf alle vier Räder stellt.



In der Praxis sieht das so aus: Zwei Achsschalter tasten die Ausfederung der Hinterräder ab. Zusätzlich ermittelt ein Neigungssensor etwaige Schräglagen des Fahrzeugs. Wenn mindestens ein Hinterrad vom Boden abhebt und sich gleichzeitig das Fahrzeug um mehr als 26 Grad neigt, veranlaßt ein elektronisches Steuergerät den Bügel, sich aufzurichten.

Innerhalb von 0,3 Sekunden steht er parat - in jedem Fall rechtzeitig, um den „Rollover“ wirkungsvoll abzufangen. Genauso schnell reagiert das System bei einer starken Kollision, egal von welcher Seite. In diesem Fall sind Beschleunigungssensoren für die Auslösung des Überrollbügels verantwortlich.

Im Normalfall liegt der Überrollbügel vor dem Verdeckkasten, voll in die Linie des offenen Roadsters integriert. Er kann jederzeit auch manuell, durch einfachen Schalterdruck, aufgestellt werden.

Ein Mercedes ist immer ein Mercedes.

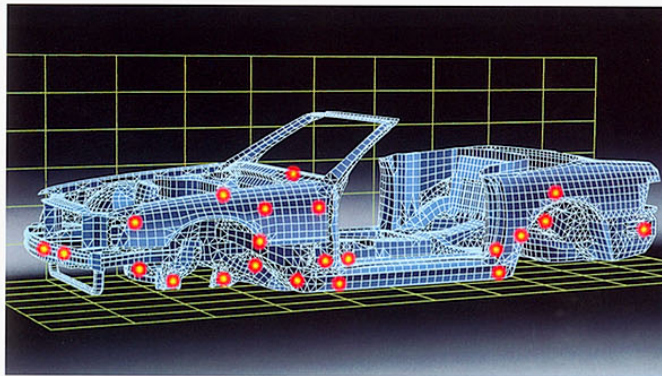
Auch in seiner sportlichsten Form ist ein Mercedes immer ein Mercedes. Konstruktive Qualität und Verarbeitungsqualität besitzen einen gleich hohen Stellenwert. Was würden schließlich die besten Produktionsmethoden nützen, wenn konstruktive Mängel ständige Nachbesserungen erforderten? Und was nützte die beste Konstruktion, wenn ihre Vorzüge in der Fertigung nicht hundertprozentig zu sichern wären?

Mercedes-Benz gibt zu all dem noch einiges hinzu, was für den schon sprichwörtlichen Werterhalt der Fahrzeuge mit dem Stern ausschlaggebend ist. Unzählige Konstruktionsdetails sind wartungsfrei und verschleißmindernd ausgelegt.

Zur Grundierung und Lackierung der Karosserie werden ebenfalls Verfahren und Materialien eingesetzt, die dem absolut neuesten Stand der Technik entsprechen und die zudem besonders umweltverträglich sind. Mit dem hohen Anteil elektrolytisch verzinkter Bleche, die nahezu 60% des Rohbaugewichts ausmachen und ganz gezielt an allen besonders gefährdeten Stellen zum Einsatz kommen, erreicht der SL in puncto Korrosionsschutz ein kaum noch zu überbietendes Niveau. Eine Bestätigung dafür liefern nicht zuletzt Millionen von Testkilometern, in denen der SL unter extremsten Bedingungen bewies, wie hart er im Nehmen ist.



Modernste Technologien werden für den Langzeitschutz des SL eingesetzt. Die mit Hilfe feinfühleriger Elektronik aufgenommene Hohlraumkonservierung schützt so zuverlässig und dauerhaft, daß eine Nachbehandlung während der gesamten Betriebszeit des Fahrzeuges nicht erforderlich ist.



Boxenfertigung des SL: Kreisförmig sind die Stellplätze in den Montagesternen um den Drehteller angeordnet. Mittels Drehteller und Heber werden die Fahrzeuge auf die Montageebene abgesenkt. Der Teller dreht bis zu einem freien Stellplatz. Automatisch rollt die Karosserie in die Box, in der Zweier- und Dreier-Teams die Montage-

arbeiten vornehmen. Bevor die Fahrzeuge die Box wieder verlassen, prüfen die verantwortlichen Teams mit Hilfe eines Rechners jedes kleinste Detail. Wenn ein Fehler entdeckt wird, bleibt das Fahrzeug so lange in der Box, bis die erforderlichen Korrekturen durchgeführt sind.



Der SL auf dem Rüttelprüfstand. Hier werden innerhalb von nur drei Minuten die Belastungen einer 1.000-km-Straßenfahrt simuliert. Damit sind Fahrwerk und Karosserie optimal aufeinander abgestimmt.

Ein außergewöhnliches Fahrzeug erfordert außergewöhnliche Maßnahmen.

Es gab noch nie einen Mercedes, für den ein so hoher Fertigungsaufwand geplant, organisiert und rechtzeitig zum Produktionsbeginn verfügbar sein mußte wie beim SL. Alles, was schon für die Modelle anderer Mercedes-Baureihen produktionstechnisch zu lösen war, ist für den SL obligatorisch. Dazu kommt noch eine Vielzahl von Technologien, die lange vor dem Anlaufen der Fertigung ihre Serienreife beweisen mußten. So sind die Leistungen der Verantwortlichen in der Fertigung ebenso hoch einzuschätzen wie die der

Ingenieure und Techniker, die dem SL zur Serienreife verholffen haben. Völlig neue Produktionsmethoden wurden entwickelt. Modernste Fertigungstechniken werden eingesetzt. Die umfassende Qualitätssicherung ist in die einzelnen Fertigungsstufen integriert.

Neue Wege werden auch mit der wichtigen Funktion der Boxenfertigung in einem ansonsten weitgehend automatisierten Fertigungsablauf beschritten. Nicht nur in der Endmontage, sondern bereits im Rohbau gibt es Montageboxen, in denen ohne den Zeitdruck eines fortlaufenden Bandes jede Karosserie paßgenau montiert wird. So ist die Fertigung des SL bei aller technischen Perfektion nicht nur wieder ein gutes Stück klassischer Qualitätsarbeit geworden, sondern auch ein gutes Stück menschlicher. Sie ist ein Ansporn für jeden einzelnen, das zu geben, was Mercedes-Benz mit dem SL den Anspruchsvollsten unter den Liebhabern außergewöhnlicher Fahrzeuge geben möchte: sein Bestes. Daß dieser Anspruch auch für die Unterstützung durch einen Service und Kundendienst gilt, der so gut ist wie die Fahrzeuge selbst, dafür bürgen die Mitarbeiter der Mercedes-Benz Niederlassungen und Vertragspartner in der Bundesrepublik Deutschland gemeinsam mit ihren Kollegen in aller Welt.

Und daß der „Service mit Stern“ bereits beim Kauf beginnt, dafür garantieren nicht zuletzt kompetente Berater, die mit dem Lease Finanz Programm von Mercedes-Benz auch für alle Finanzierungs- und Leasing-Fragen eine gute, maßgeschneiderte Antwort parat haben. Außerdem hat Mercedes-Benz für Kunden eine spezielle Kreditkarte entwickelt: die MercedesCard.



Ein aufwendiges Qualitätssicherungssystem begleitet den SL durch alle Fertigungsbereiche. So werden zum Beispiel alle wesentlichen Karosseriemäße ständig auf Einhaltung der extrem engen

Toleranzen geprüft. Die hierfür eingesetzte 3D-Meßmaschine registriert selbst die geringsten Abweichungen zwischen dem geprüften Teil und dem entsprechenden CAD-Datensatz.

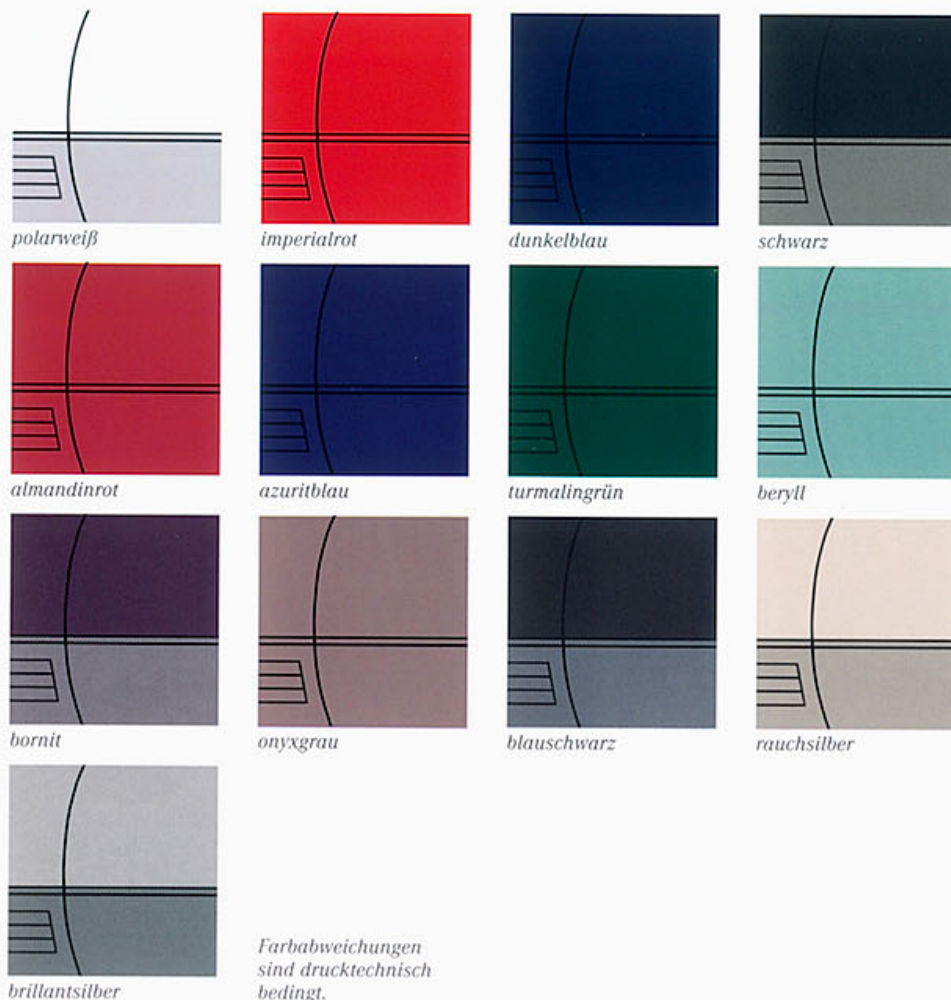
Der glänzende Schutz für jeden SL.

Die Lackierung des SL ist nicht nur besonders schön, sondern erfüllt auch einen wichtigen Zweck: Sie bildet den glänzenden Abschluß eines mehrstufigen Korrosionsschutz-Systems. Dazu kommt, daß nicht nur der SL geschützt wird, sondern auch die Umwelt. Alle verwendeten Lacke sind sogenannte

Wasserbasislacke, bei denen die herkömmlichen Lösungsmittel durch Wasser ersetzt werden, wodurch der Anteil an organischen Lösungsmitteln auf 15% gesenkt wurde.

Den SL gibt es serienmäßig in vier verschiedenen Uni-Lacktönen. Zusätzlich stehen auf Wunsch neun Metallic-

Sonderlackierungen zur Wahl (SL 500 und SL 600 serienmäßig). Für die Lackierung von Anbauteilen (z.B. Stoßfänger) stehen dreizehn Farbtöne zur Verfügung, die den insgesamt dreizehn Lackierungsvarianten fest zugeordnet sind.



Individualität auch im Innenraum.

Es gibt viele Möglichkeiten, den Innenraum des SL dem persönlichen Geschmack anzupassen. Ob harmonisch, Ton-in-Ton mit der Außenlackierung oder in reizvollem Kontrast dazu. Für die hochwertigen, atmungsaktiven Stoffbezüge stehen serienmäßig vier Farben (champignon, grau, blau

und schwarz) zur Wahl, die unabhängig von der Außenfarbe des SL gewählt werden können. Auf Wunsch wird die Innenausstattung auch mit weichem, handverarbeitetem Leder veredelt (SL 600 serienmäßig), das in sechs Farbtönen erhältlich ist.

Darüber hinaus steht als besonderes Extra die Ausstattung „Leder Exclusiv“ in den Farbkombinationen schwarz/grau mittel, champignon/stein mittel und grau/grau mittel zur Verfügung.



grau



schwarz



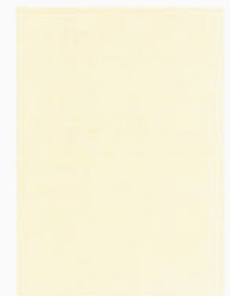
blau



mittelrot



safran



champignon

Technische Daten Mercedes-Benz SL 280, SL 320, SL 500, SL 600

	SL 280	SL 320	SL 500	SL 600
Zahl der Zylinder	6	6	8	12
Bohrung/Hub	89,9/73,5 mm	89,9/84,0 mm	96,5/85,0 mm	89,0/80,2 mm
Gesamthubraum	2799 cm ³	3199 cm ³	4973 cm ³	5987 cm ³
Nennleistung ¹⁾ in kW bei 1/min	142/5500	170/5600	235/5600	290/5200
Nenndrehmoment ¹⁾ in Nm bei 1/min	270/3750	315/3750	470/3900	570/3800
Verdichtung	10,0	10,0	10,0	10,0
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	7,5/5,5 Liter	7,5/5,5 Liter	8,0/5,5 Liter	9,5/7,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems, ca.	11,0 Liter	11,5 Liter	15,0 Liter	20,0 Liter
Lichtmaschine	14 V/110 A	14 V/110 A	14 V/120 A	14 V/120 A
Batterie	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah
Höchstgeschwindigkeit, ca.	230 km/h	240 km/h	250 km/h	250 km/h
Reifen	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16
Kraftstoff	Super unverbleit nach DIN 51607			
Kraftstoffverbrauch ²⁾ in l/100 km	5-Gang-Getriebe	5-Gang-Automatic	4-Gang-Automatic	4-Gang-Automatic
bei Stadtzyklus	15,0	14,4	16,0	20,2
bei 90 km/h	8,2	8,5	9,6	11,2
bei 120 km/h	9,9	10,0	11,5	13,2
Tankinhalt, davon Reserve ca. 10 Liter	ca. 80 Liter	ca. 80 Liter	ca. 80 Liter	ca. 80 Liter
Wendekreisdurchmesser	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m
Fahrzeuggewicht, fahrfertig ³⁾	1760 kg	1780 kg	1800 kg	1980 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2150 kg	2170 kg	2190 kg	2320 kg

Anhängelast: Der Gesetzgeber läßt verschiedene Möglichkeiten zu, über die wir Sie gern informieren. Bitte fordern Sie unseren Spezialprospekt an.

¹⁾ Die angegebene Leistung ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar nach 80/1269/EWG bzw. 88/195/EWG.

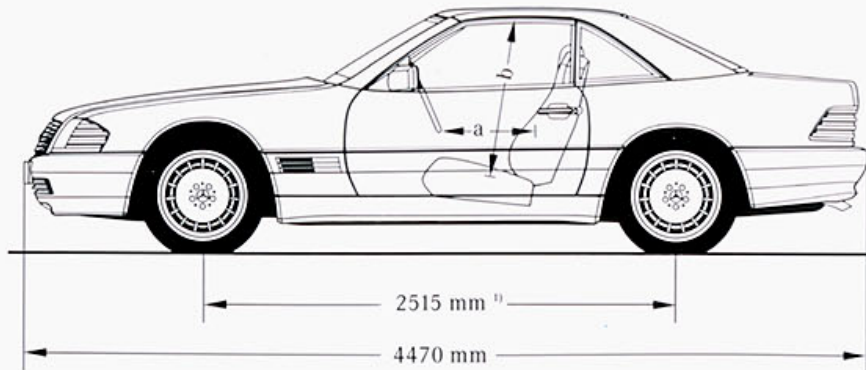
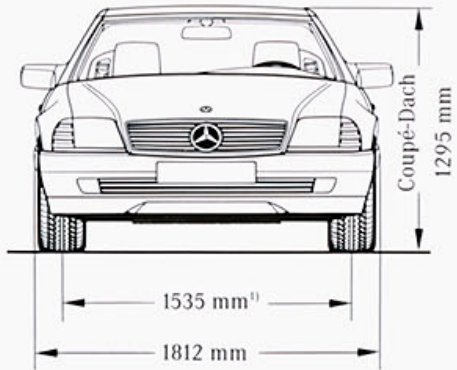
²⁾ Kraftstoffverbrauch nach Richtlinie 80/1268/EWG. Die angegebenen Kraftstoffverbrauchswerte werden nach einem genormten Prüfverfahren ermittelt:

- auf einem Prüfstand in einem Fahrzyklus, der den Stadtfahrtrieb simuliert;
 - auf einem Prüfstand oder auf ebener, trockener Straße mit konstanter Prüfgeschwindigkeit von 90 km/h und 120 km/h.
- Diese Werte bieten den Interessenten eine Grundlage für den Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen. Je nach Fahrweise, Straßen- und Verkehrsverhältnissen, Umwelteinflüssen und Fahrzeugzustand werden sich in der Praxis Werte für den Kraftstoffverbrauch ergeben, die von den nach dieser Norm ermittelten Werten abweichen.

³⁾ Leergewicht nach DIN 70020 gilt für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen erhöhen diesen Wert.

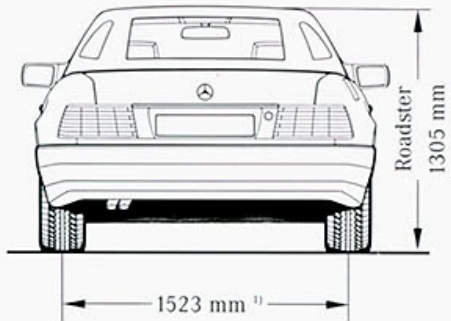
Die Angaben in diesem Katalog sind als annähernd zu betrachten. Änderungen in Konstruktion und Lieferumfang bleiben vorbehalten.

Stand per Redaktionsschluß am 20.05.1994.

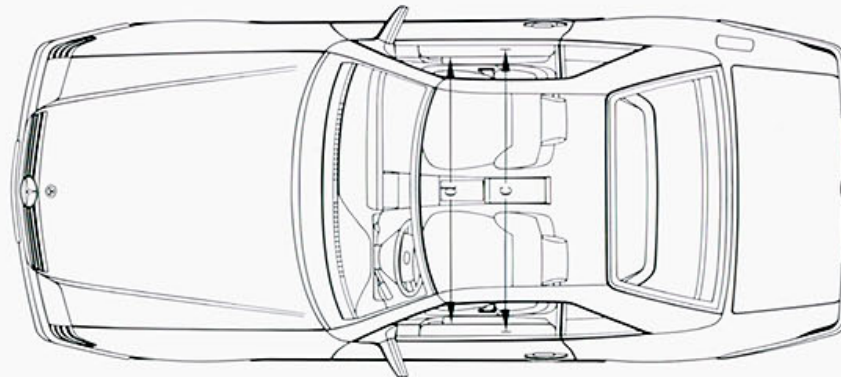


a: 497 mm

b: Coupé-Dach 943 mm, Roadster 933 mm. Maße veränderlich je nach Sitzposition.



¹⁾ Bei Belastung mit 2 Personen à 68 kg



c: Ellbogenbreite 1460 mm

d: Schulterbreite 1408 mm

Serienausstattungen.

Motor

SL 280: Sechszylinder-Vierventiler mit 2799 cm³ Hubraum, 142 kW bei 5500/min; elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung; elektronische Zündanlage mit integrierter Anti-Klopff-Regelung; Diagnose-Stecker; zwei obenliegende Nockenwellen; Resonanz-Schalttaugrohr; hydraulischer Ventilspielausgleich; Einriementrieb mit Keilrippenriemen und automatischer Nachspannvorrichtung; Visco-Lüfterkupplung; elektromagnetisch-hydraulische Nockenwellenverstellung; Zweimassenschwungrad (in Verbindung mit 5-Gang-Getriebe).

SL 320: Sechszylinder-Vierventiler mit 3199 cm³ Hubraum, 170 kW bei 5600/min; elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung; elektronische Zündanlage mit integrierter Anti-Klopff-Regelung; Diagnose-Stecker; zwei obenliegende Nockenwellen; Resonanz-Schalttaugrohr; hydraulischer Ventilspielausgleich; Einriementrieb mit Keilrippenriemen und automatischer Nachspannvorrichtung; elektromagnetisch-hydraulische Nockenwellenverstellung; Visco-Lüfterkupplung.

SL 500: Achtzylinder-Vierventiler mit 4973 cm³ Hubraum, 235 kW bei 5600/min; elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung; elektronische Zündanlage mit integrierter Anti-Klopff-Regelung; Diagnose-Stecker; zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe; hydraulischer Ventilspielausgleich; Einriementrieb mit Keilrippenriemen und automatischer Nachspannvorrichtung; elektromagnetisch-hydraulische Nockenwellenverstellung; Visco-Lüfterkupplung.

SL 600: Zwölfzylinder-Vierventiler mit 5987 cm³ Hubraum, 290 kW bei 5200/min; elektronisch gesteuerte Benzineinspritzung; elektronische Zündanlage mit integrierter Anti-Klopff-Regelung; Diagnose-Stecker; zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe; hydraulischer Ventilspielausgleich; Einriementrieb mit Keilrippenriemen und automatischer Nachspannvorrichtung; elektromagnetisch-hydraulische Nockenwellenverstellung; Visco-Lüfterkupplung.

Katalysator

Geräugerter Drei-Weg-Katalysator mit Lambda-Sonden-Beheizung und besonders hoher Konvertierung bei gleichzeitig höchster Betriebssicherheit und Lebensdauer.

Getriebe

SL 280: mechanisches 5-Gang-Getriebe; hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung mit automatischem Spielausgleich. Auf Wunsch: Wandler-4-Gang- oder 5-Gang-Automatic mit Programmwähler, Mittelwählhebel mit Parksperrverriegelung.

SL 320: Wandler-5-Gang-Automatic mit Programmwähler, Mittelwählhebel mit Parksperrverriegelung.

SL 500 und SL 600: Wandler-4-Gang-Automatic mit Programmwähler, Mittelwählhebel mit Parksperrverriegelung.

Diebstahlschutz

Für alle Modelle serienmäßig 3-Weg Wegfahrsperr.

Federung

An Vorder- und Hinterachse je zwei Schraubenfedern; je ein Drehstab-Stabilisator; vorn

zwei Dämpferbeine, hinten zwei Gasdruck-Stoßdämpfer. Auf Wunsch: Modifizierte ADS-Niveau-Regulierung an Vorder- und Hinterachse mit adaptivem Dämpfungssystem und individueller Ansteuerung jedes einzelnen Stoßdämpfers (SL 600 serienmäßig).

Achsen

Dämpferbein-Vorderachse mit Dreieck-Querlenkern und Bremsmoment-Abstützung. Raumlenker-Hinterachse mit fünf Lenkern pro Rad; Anfahr- und Bremsmoment-Abstützung. Electric Traction-Support (ETS) serienmäßig für Sechszylinder-Modelle; ASR auf Wunsch in Verbindung mit automatischem Getriebe (SL 500 und SL 600 Serienausstattung).

Räder

Einteilige 15-Loch-Scheibenräder aus Leichtmetall mit Felgenreife 8J x 16 H2 und Reifendimension 225/55 ZR 16. Auf Wunsch: 8-Loch-Leichtmetall-Scheibenräder (SL 600 serienmäßig).

Bremsen

Zweikreis-Servo-Bremssystem; Scheibenbremsen vorn und hinten; mechanische Feststell-

bremse mit Fußbetätigung, Warnsignal für Feststellbremse, auf Hinterräder wirkend; Anti-Blockier-System (ABS).

Lenkung

Servo-Lenkung; Sicherheits-Lenksäule, auf Wunsch axial und vertikal verstellbar (Serie bei SL 500 und SL 600).

Karosserie

Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie mit klappbarem Überrollbügel; stoßaufzehrende Bug- und Heckpartie; zwei Türen mit beheizbaren Türbelägen; Roadster-Verdeck mit elektro-hydraulischer

Betätigung; aufsetzbares Coupé-Dach. Heckscheibe des Coupé-Daches aus Verbund-Sicherheitsglas; Seitenscheiben aus Einscheiben-Sicherheitsglas; elektrische Fensterheber mit Komfortschliebung; ein hubgesteuerter Panorama-Scheibenwischer mit automatischer Anpassung der Wischstufe bei langsamer Fahrt und elektrisch beheizter Scheibenwaschanlage. Auf Wunsch: alle Scheiben wärmedämmend (serienmäßig bei SL 600).

Schlösser

Keilzapfenschlösser für Türen;

Heckdeckel-Drehfallschloß; Zentralverriegelung; Lenkradschloß kombiniert mit Starterbetätigung und Startwiederholtsperre; Handschuhfach- und Brillenfachschloß; Hauptschlüsselsystem. Serienmäßige Zentralverriegelung für alle inneren Ablagefächer. Auf Wunsch: Infrarot-Fernbedienung für Zentralverriegelung und Einbruch-Diebstahl-Warnanlage (EDW) mit doppelter Warnblinkfrequenz.

Beleuchtung
Scheinwerfer mit Standlicht, asymmetrischem Halogen-Abblendlicht und Halogen-

Fernlicht (Multifocus-Reflektor); Halogen-Nobelscheinwerfer (Poly-Ellipsoid-System); pneumatische Leuchtweiten-Regulierung; Innenleuchten im Windschutzrahmen kombiniert mit Leseleuchten; Verzögerungsschaltung; Einstiegleuchten; Warnsummer für nicht abgeschaltetes Stand- und Fahrlicht.

Sitze

Zwei elektrisch verstellbare Integralsitze; elektrisch verstellbare Kopfstützen; Automatik-Dreipunkt-Sicherheitsgurte mit Gurtstraffer, im Sitzgestell integriert. Auf Wunsch: elektrische Sitzverstellung mit Dreifach-

Memory-Schaltung (Serie bei SL 600); Polsterbezug: Stoff, auf Wunsch Leder (SL 600 serienmäßig).

Heizung/Lüftung

Heizung/Lüftung mit fünfstufigem Radialgebläse und Defroster-Stufe; Restwärmschaltung; Staubfilter; elektronische Innenraum-Temperaturregulierung; Heizung links und rechts getrennt einstellbar. Auf Wunsch: Klima-Anlage; Klimatisierungs-Automatik und elektrische Sitzheizung (Serie bei SL 600); Standheizung.

Signalanlage

Lichtthupe; Blinker mit automa-

tischer Rückstellung und Tippkontakt für Überholssignale; Zweiklang-Fanfare.

Instrumentierung und Kontrollleuchten

Armaturenanlage gepolstert, stoßnachgiebig; Geschwindigkeits- und Drehzahlmesser; Tempomat (ab SL 320 Serie); Öldruckanzeiger; Tankinhaltsanzeiger; Kühlmittel-Temperaturanzeiger; Kraftstoff-Verbrauchsanzeiger; quargesteuerte Anzeiger; Außentemperatur-Anzeiger; Kontrollleuchten für Funktion der Bremsen, Batterie-Ladestrom, Kraftstoffreserve, Leuchteinheiten, ABS, Gurtanlagekontrolle, Verdeck-

funktion, Überrollbügel. Kontrollleuchten für den Flüssigkeitsstand von Motoröl, Kühlmittel und Scheibenwaschmittel. Gesamt- und Tageswegstreckenzähler mit Flüssigkristall-Technik. Kontrollleuchten für Airbag, ASD und ASR.

Überrollbügel

Überrollbügel mit sensorgesteuerter Crash-Auslösung und manuell gesteuerter Komfort-Auslösung.

Sonstiges

Airbag für Fahrer und Beifahrer. Lenkrad und Wähl- bzw. Schalthebel mit Leder bezogen. Lautsprecherabdeckungen

links und rechts in Instrumententafel integriert; Ascher mit Zigarrenanzünder in Mittelkonsole; Türaschen mit Deckel zwischen den Vordersitzen (gleichzeitig verstellbare Mittelarmlehne); zwei gepolsterte Sonnenblenden auch seitlich schwenkbar und auf der Telekopachse ausziehbar, Beifahrerseite mit Sicherheits-Metallspiegel; Rückspiegel links und rechts außen, von innen elektrisch verstellbar und beheizt; Spiegelglas blendmindernd; Coupé-Dach.

Auf Wunsch: Radio (Serie bei SL 600); Soundsystem; Tempomat (bei automatischem Getriebe; bei SL 600 Serie); Innenspiegel automatisch abblendbar (SL 600: Serienausstattung); Reiserechner; Scheinwerfer-Reinigungsanlage (SL 600 serienmäßig); Sonnenblenden mit beleuchtetem Spiegel.





Mercedes-Benz