

De Mercedes SL



Met de technologie van de toekomst.





Pagina 2 Voorwoord

Pagina 4 De motoren

Pagina 6 Het onderstel

Pagina 8 Het interieur

Pagina 11 De individuele uitrusting

Pagina 12 De cabriolet-kap

Pagina 14 De Mercedes veiligheid

Pagina 16 De rolbeugel

Pagina 18 De kwaliteit/productie

Pagina 20 De lakkleuren

Pagina 21 De interieur-uitvoering

Pagina 22 De technische gegevens

Pagina 23 De afmetingen

Pagina 24 De standaard-uitvoering

De legende leeft voort.

Met de SL begon in de jaren vijftig een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de automobielbouw. Twee letters werden een begrip voor innovatie. Een auto werd een legende. In deze auto was reeds veel gerealiseerd, wat gedeeltelijk pas veel later gemeengoed werd.

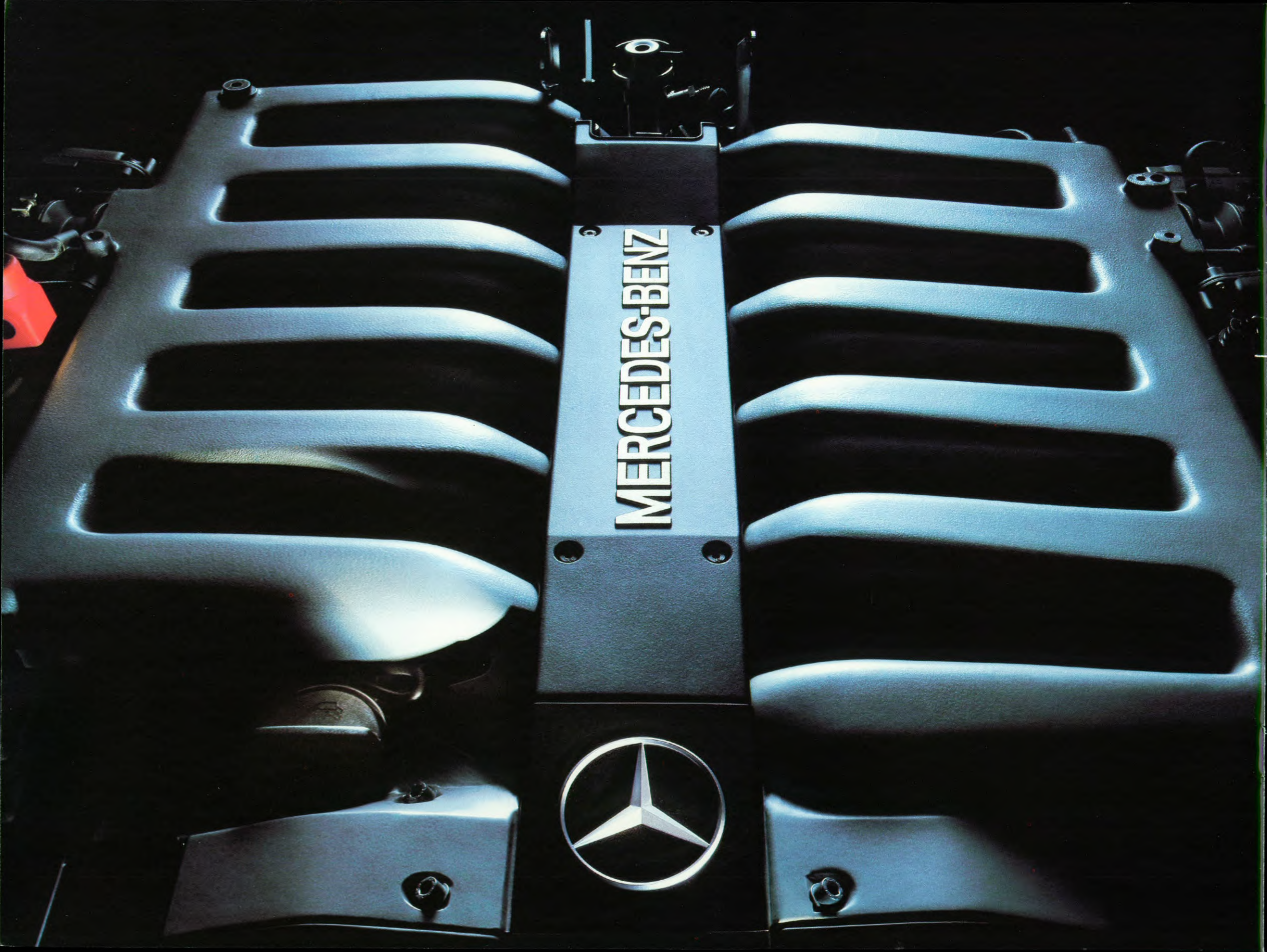
In de totale filosofie van dit uitzonderlijke automobiel-koncept is de Mercedes-Benz SL meer dan enkel en alleen een opvolger van de legendarische klassieker 300 SL. Deze auto bezit met het oog op de jaren negentig en vermoedelijk zelfs tot na het jaar 2000 al datgene, wat de SL opnieuw tot

een synoniem maakt voor geavanceerde techniek met de flair van het exclusieve. En de SL is niet in de laatste plaats weer een schitterend voorbeeld, hoe Mercedes-Benz ogenschijnlijk onverenigbare eigenschappen met elkaar in overeenstemming brengt.

Daartoe behoort ook het realiseren van het plezier van sportief rijden in een open auto zonder compromissen ten aanzien van optimale veiligheid en comfort. En daarbij in alle drie de uitvoeringen - open, met gesloten cabriolet-kap of met coupé-dak - de allure van de vorm te handhaven.

Zo is elke SL op zichzelf beschouwd een geslaagde synthese van prestaties, veiligheid en comfort op een tot dusver nauwelijks voorstelbaar hoog niveau. Hij is leverbaar in vier motorvarianten: als SL 600 met twaalfcilinder motor met een cilinderinhoud van 6,0 liter, 290 kW (394 pk); als SL 500 met achtcilinder krachtbron, cilinderinhoud 5,0 liter, 235 kW (320 pk); als SL 320 met zescilinder motor, cilinderinhoud 3,2 liter, 170 kW (231 pk); als SL 280 met zescilinder motor, cilinderinhoud 2,8 liter, 142 kW (193 pk).





Evolutie onder de motorkap.

Pure aandrijfkraft is allang niet meer de beweegreden om een auto met veel vermogen te kiezen. Er zijn andere, intelligentere redenen. Zoals bij voorbeeld de zekerheid, over voldoende vermogensreserves te beschikken als het erop aankomt om in kritieke situaties snel te kunnen reageren. Daarbij is het belangrijk, vooral ook vanuit het lage en midden-toereengebied soepel te kunnen accelereren. Een hoog koppel in deze toereengebieden gaat echter vaak gepaard met minder optimale topprestaties.

Mercedes-Benz heeft derhalve een motorkoncept met vierkleppen-techniek ontwikkeld, dat in alle toereengebieden op indrukwekkende wijze zijn kracht bewijst. Een doorslaggevende faktor daarbij is de automatische, elektronisch geregelde verstelling van de inlaatnokkenas(sen). Daardoor is een variabele nokkenas-timing mogelijk, zonder dat de spreekwoordelijke betrouwbaarheid van de Mercedes-

Benz motoren gevaar loopt. Deze

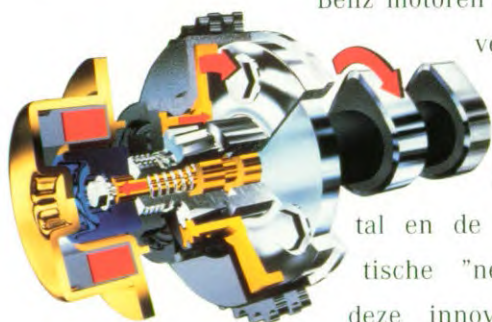
verstelling verandert

de nokkenas-timing afhanke-

lijk van het toeren-

tal en de belasting. Fantastische "neveneffecten" van

deze innovatie: stabilisering van het stationair toeren-tal en reducering van de emissies van schadelijke uitlaatgassen.



Bepalend voor het hoge vermogen en het excellente koppel van de twaalfcilinder V-motor van de SL 600 zijn de lichtmetalen cilinderkoppen met vierkleppen-techniek, de anti-klop-regeling en het uitlaatgasreinigingssysteem.

Mede verantwoordelijk voor de uitzonderlijke karakteristiek van de motoren met vierkleppen-techniek is bovendien een reeks innovatieve ontwikkelingen en modificaties. Daartoe behoren bij voorbeeld:

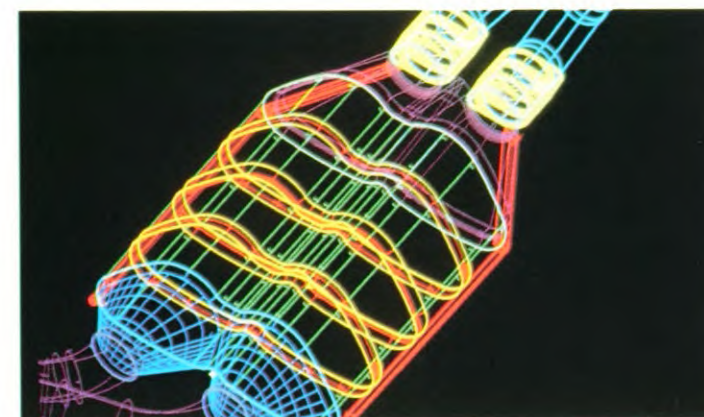
- de anti-klopregeling met kenveld-aansturing, die in belangrijke mate de motor beschermt tegen thermische overbelasting en daarmee de levensduur van de krachtbronnen bij langdurige belastingen verhoogt;

- de injectie- en ontstekingsystemen, die hun functies nog beter regelen en, met name met het oog op schonere uitlaatgassen, extra besturings- en regelfuncties voor hun rekening nemen, zoals bij voorbeeld de verwarming van de Lambda-sonde en de regeling en controle van de uitlaatgas-recirkulatie;

- het zogenaamde tweekomponentenvlieg wiel bij de SL 280 (alleen bij handgeschakelde versnellingsbak), dat trillingen in de aandrijflijn nog beter dempt.

De voorbeeldige eigenschappen van de krachtbronnen komen door de techniek van de transmissie in bijzondere mate tot hun recht: standaard met vijfversnellingsbak bij de SL 280, respectievelijk met automatische vierversnellingsbak bij de SL 500 en SL 600. De SL 320 wordt standaard geleverd met een automatische vijfversnellingsbak, die het hoge motorvermogen op bijzonder efficiënte wijze in aandrijfkraft omzet. De SL 280 kan als extra met zowel de vier- als de vijfversnellings automaat worden geleverd.

Ook met betrekking tot de milieuvriendelijkheid heeft de Mercedes-Benz SL toonaangevende eigenschappen. Al bij de fabricage wordt gebruik gemaakt van de meest milieuvriendelijke processen, die bovendien ook de natuurlijke hulpbronnen zoveel mogelijk ontzien. Steeds vaker worden kunststof onderdelen al vóór montage in een auto



De dubbele katalysator, waarmee elke SL standaard is uitgerust, maakt zeer schone uitlaatgassen

bij minimale vermogensverliezen mogelijk.

gemerkt om later een recycling naar soort mogelijk te maken. En "last but not least" worden nu bij Mercedes-Benz vele andere componenten vervaardigd van recyclebaar materiaal.

En wat bij de productie begint, zet zich natuurlijk voort in de dagelijkse praktijk: zo zorgt het volledig elektronische motormanagement met LH-inspuitstelsel bij de SL 500 en de SL 600 ervoor, dat de brandstofenergie optimaal wordt benut.

Bovendien zijn alle SL-modellen standaard uitgerust met een dubbele katalysator, waarbij in één huis twee keramische monolieten naast elkaar zijn geplaatst. Door deze katalysatortechniek worden de anders gebruikelijke vermogensverliezen tot een minimum beperkt en een permanent optimale reiniging van de uitlaatgassen gegarandeerd.

Bovendien worden de dampen die in de brandstoftank ontstaan, opgevangen en in regelmatige intervallen met de aangezogen lucht vermengd.

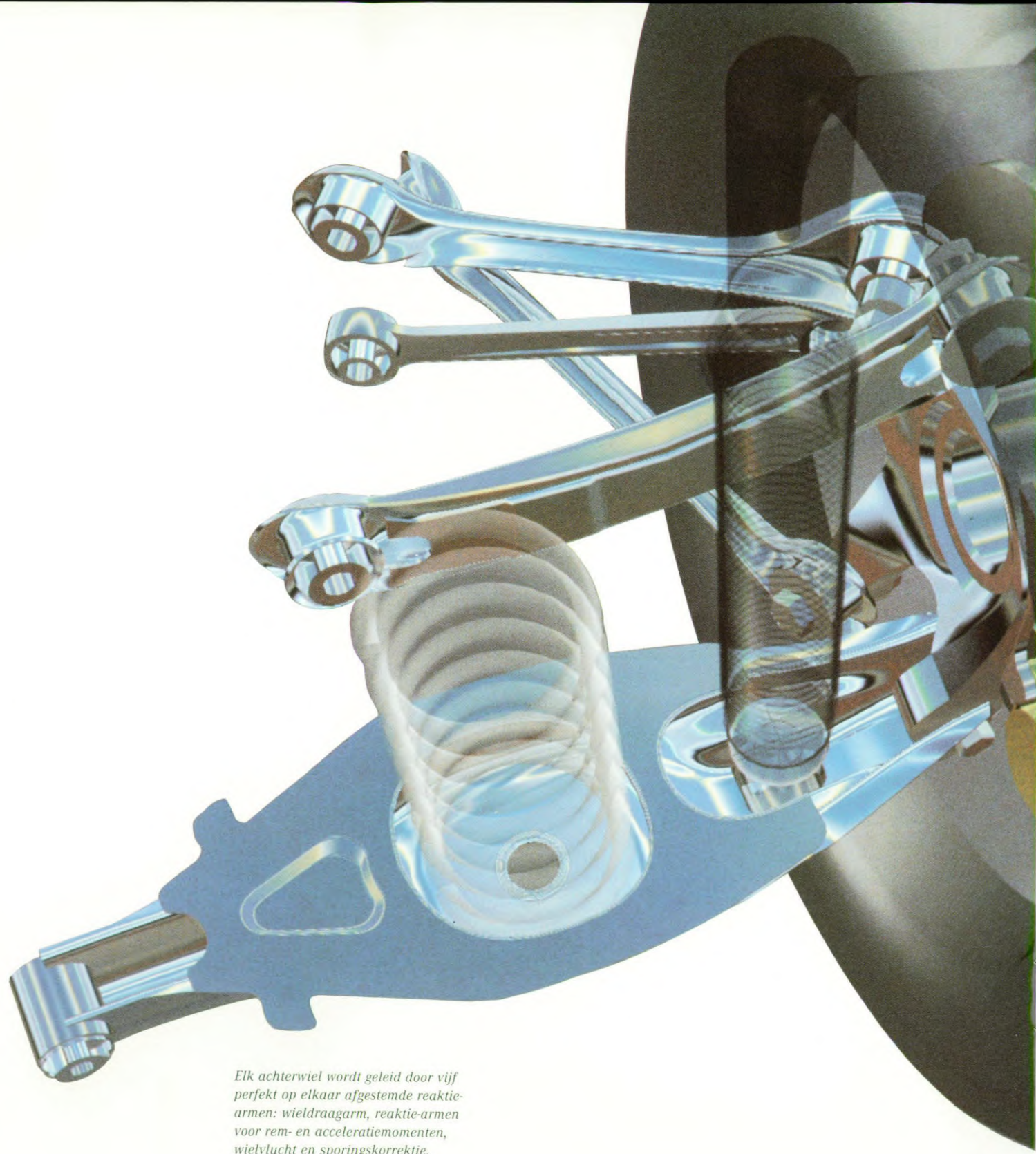
Sportiviteit en rijkomfort vormen geen tegenstellingen.

Tot de onvermijdelijke karakteristiek van "echte" sportwagens leek vanaf de eerste automobiel een onderstel te behoren, dat de inzittenden nooit over de meest geringe oneffenheden in het wegdek in het ongewisse liet. Pogingen om een meer comfortabele onderstelconstructie te realiseren, leidden per definitie tot concessies ten aanzien van stuurprecisie en veiligheid.

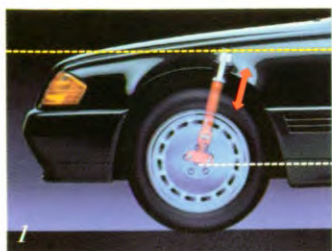
Het lag daarom voor de hand voor de SL een onderstelconcept te kiezen, dat gebaseerd is op de reeds in andere Mercedes-Benz series beproefde combinatie van schokdemper geleide vooras en de beroemde ruimtelijk geleide achteras. Deze elementen zijn aangepast aan de specifieke



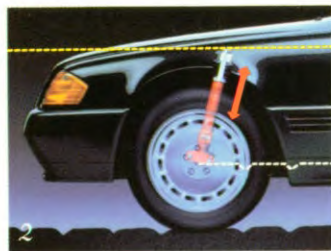
eisen van de SL. Deze geperfectioneerde constructie is zonder meer het optimum van datgene wat thans haalbaar is op het gebied van de ondersteltechniek voor automobielen die hoge prestaties leveren. Zowel voor wat betreft het aspect rijveiligheid als ten aanzien van het rijkomfort.



*Elk achterwiel wordt geleid door vijf
perfekt op elkaar afgestemde reaktie-
armen: wieldraagarm, reaktie-armen
voor rem- en acceleratiemomenten,
wielvlucht en sporingskorrektie.*



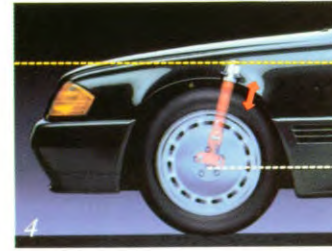
De niveauregeling met niveau-instelling aan de voor- en achteras en het Adaptief Dempings-Systeem (ADS; standaard bij de SL 600). Met een druk op de knop gaat de karrosserie 30 millimeter omhoog - bij hogere snelheid wordt de wagenhoogte automatisch met 15 millimeter verlaagd.



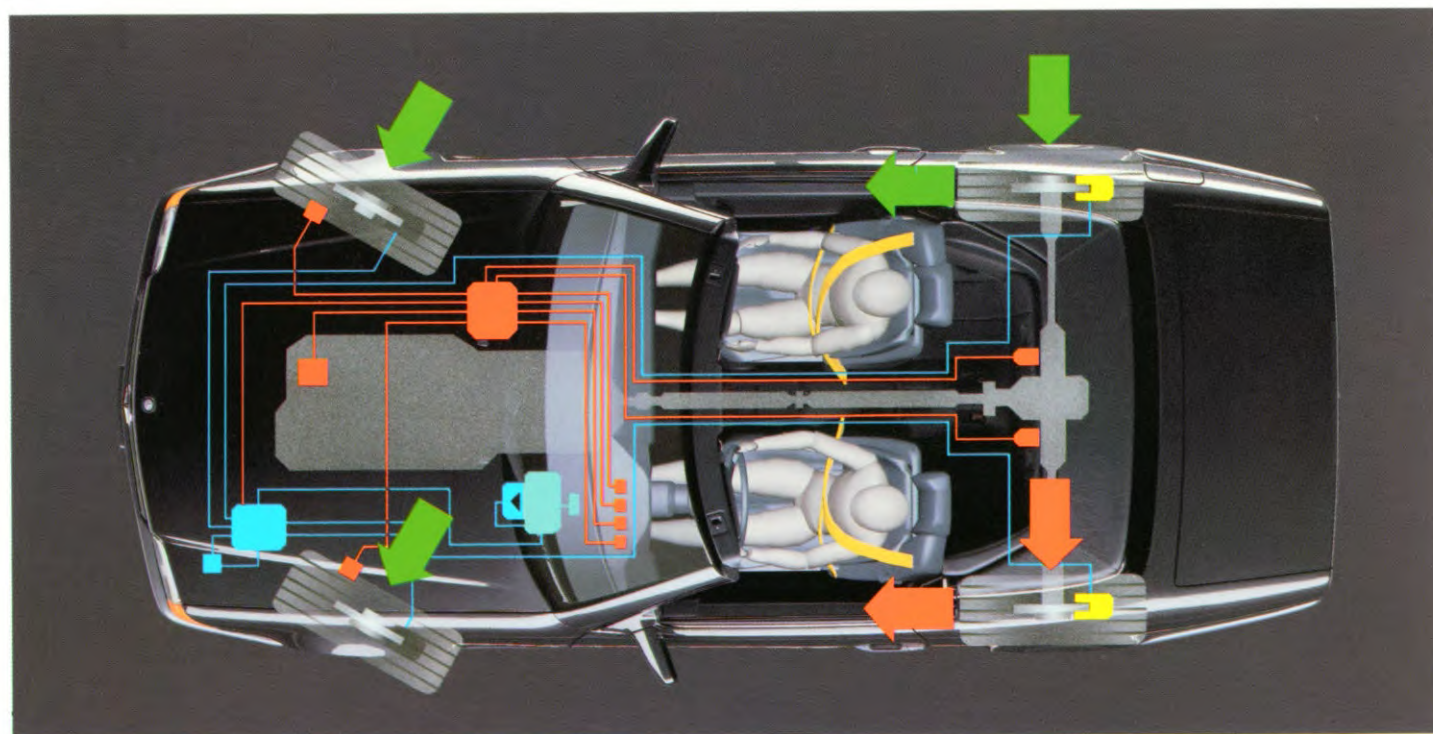
Bij deze speciale uitvoering is het Aktieve Dempings-Systeem ADS geïntegreerd. De optimale demping wordt hiermee elektronisch geregeld - in milliseconden. ADS maakt de demping binnen ruime grenzen variabel en past deze exakt aan de vereisten van het moment aan. Op een vlak wegdek



(afbeelding 1) maakt ADS een comfortabeler demping mogelijk dan gebruikelijke schokdempers. Op een oneffen wegdek (afbeelding 2) wordt de demping direct straffer (gesymboliseerd door de langere pijl). Dit gebeurt ook bij een abrupte verandering van rijrichting bij hoge snelheid:



de straffere demping beperkt de neiging tot zijdelings overhellen. Bij een verhoogd of verlaagd wagenniveau (afbeeldingen 3 en 4) blijft de werking van ADS volledig behouden.



Het resultaat: neutraal rijgedrag, voortreffelijke koersvastheid en nauwkeurige zijdelingse stabiliteit. De verankeringen voor het opvangen van acceleratie- en remmomenten aan de achteras voorkomen verticale bewegingen van de achterkant van de auto tijdens accelereren en remmen.

Als extra zijn de zescilinder modellen leverbaar met het Automatische SperDifferentieel (ASD) of met de Anti-doorSlip-Regeling (ASR; alleen in combinatie met de automatische versnellingsbak), die bij de SL 500 en de SL 600 tot de standaard-uitrusting behoort. ASD zorgt voor veilig wegrijden vanuit stilstand en ASR biedt ook bij moeilijker omstandigheden een optimale tractie en hoge veiligheidsreserves. Het standaard Anti-Blokkeer-Systeem ABS zorgt bovendien ook bij het remmen voor het behoud van de rijstabiliteit.

De automatische Anti-doorSlip-Regeling (ASR) is bij de SL ook voor de zescilinder modellen als extra leverbaar (alleen in combinatie met de automatische versnellingsbak). Dit systeem biedt een optimale tractie en nog grotere veiligheidsmarges.

De SL - voor veel rijplezier, ook tijdens lange ritten.

De Mercedes-Benz SL is geen sportwagen, die alleen voor korte trips in de omgeving is bestemd. Hij bewijst zijn geschiktheid voor alledag en de karakteristieke Mercedes-Benz kwaliteiten als auto voor lange ritten in elk detail. Met elke kilometer wordt het rijplezier groter. Zelfs als het regent: de Panorama-ruitewisser met kruk-aandrijving schakelt automatisch een wisselheid terug, als u langzamer gaat rijden. En bij temperaturen onder het vriespunt zorgt de elektrisch verwarmde ruitespoeierinstallatie ervoor, dat door een goed zicht het rijplezier in de SL volledig blijft behouden.

In het interieur zijn alle voorwaarden gekreëerd om de reputatie van de SL als fascinerende automobiel niet alleen te bevestigen maar tegelijkertijd ook alle vervelende ergernissen uit te sluiten. Hier knippert en zoemt niets overbodigs. Er is niets wat de aandacht van de bestuurder op de weg onnodig zou afleiden. Alles wat meer nodig is dan de



Alle instrumenten zijn overzichtelijk en verblindingsvrij geplaatst. De "doorlichttechniek" verbetert bovendien het snel aflezen van alle belangrijke informatie in het

donker. De wijzerplaten worden vanaf de achterzijde verlicht, waardoor de lichtverdeling over het gehele instrument gelijkmatiger is.

permanente informatie, wordt pas verstrekt als de situatie dat vereist.

Centraal bij alle ergonomische maatregelen met het oog op het behoud van een goede konditie staat natuurlijk de juiste zithouding. Een belangrijke rol in dit kader speelt de stand van het stuur. Mercedes-Benz levert daarom in de



De ergonomische kwaliteiten van de bestuurdersplaats worden vervolmaakt door een reeks innovaties, waarvan ook de medepassagier profiteert. Voorbeelden: de restwarmte-

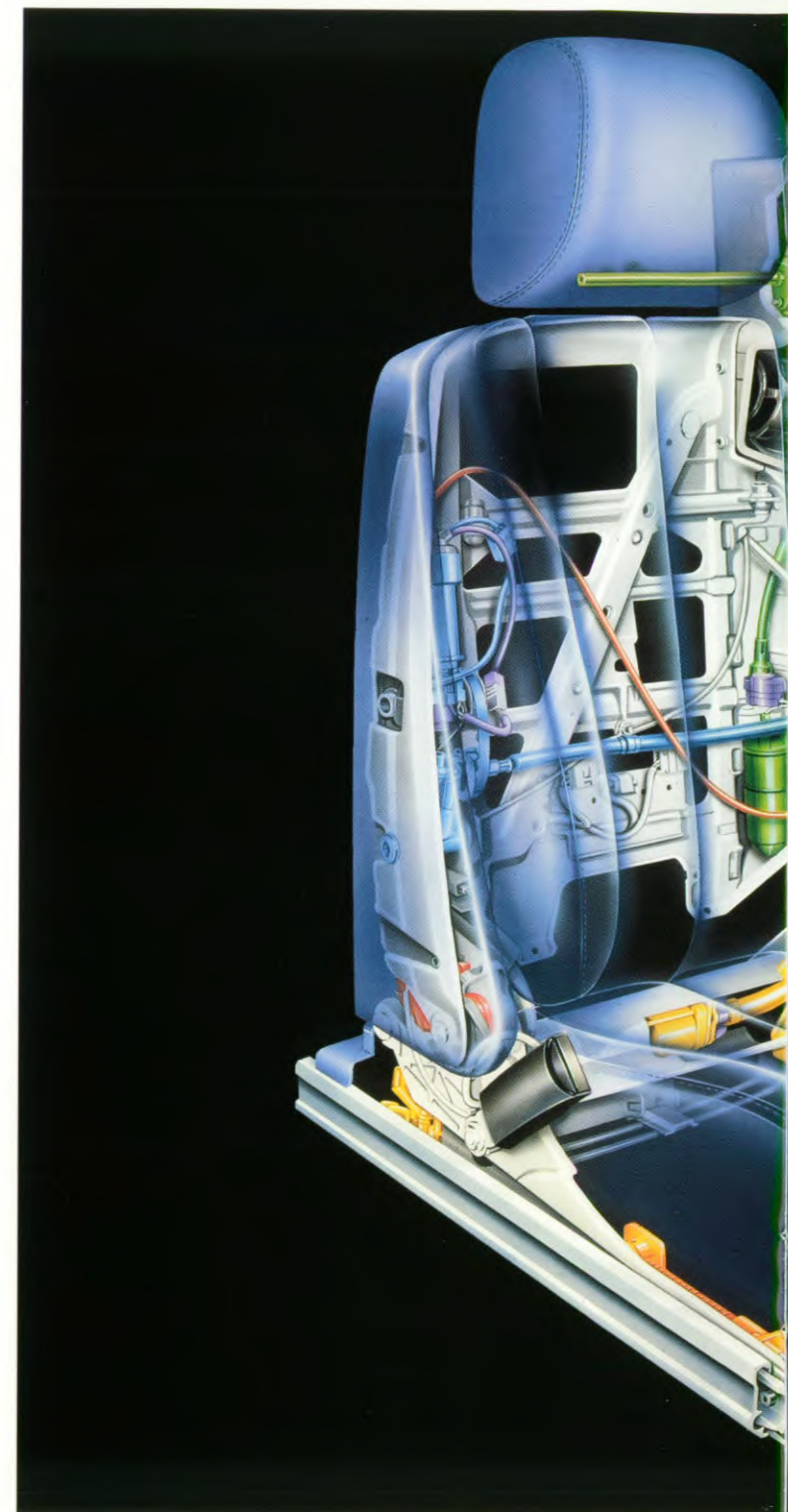
schakeling (gebruikt bij afgezette motor de in de koelvloeistof opgeslagen warmte, om het interieur te verwarmen); de defroster-schakelaar; een zeer effectief stoffilter, en de recirkulatieschakeling.



Met de elektrisch verstelbare stuurkolom kan het stuurwiel door middel van een schakelaar in totaal 60 millimeter in axiale richting, dus naar de bestuurder toe of van hem af, worden versteld.



De hoogte van het stuurwiel kan in totaal 40 millimeter naar beneden respectievelijk naar boven worden versteld.





SL een bijzonder comfortabele, elektrisch verstelbare stuurkolom. Deze is standaard ingebouwd in de SL 500 en SL 600 (met Memory-schakeling bij de SL 600). De andere modellen kunnen als extra met verstelbare stuurkolom worden uitgerust.

De grootste vooruitgang op het gebied van ergonomie, lange afstands-comfort en veiligheid in het interieur vertegenwoordigen de zetels in de SL. Voor het eerst wordt in de automobielbouw de toepassing in serie van een zitplaats-konstruktie met geïntegreerde veiligheidsgordel gerealiseerd. Wat zich zo nu en dan in researchprojecten of toekomststudies als perspectief aftekende, is in de SL verwezenlijkt.

Evenals een groot aantal andere ontwikkelingen in de SL bieden ook deze zetels een ongeëvenaarde combinatie van comfort en veiligheid. Alle voor een juiste zithouding belangrijke functies kunnen elektrisch worden ingesteld.

De uit veiligheidsoverwegingen gekombineerde hoofdsteun- en gordelhoogteverstelling is samen met het complete Mercedes-Benz veiligheidssysteem, bestaande uit driepunts veiligheidsgordel met rolautomaat en elektronisch geregelde gordelspanner, in de zitplaatskonstruktie van de bestuurder en de passagier geïntegreerd.

Het voordeel: door de konstante heupgordelhoek in combinatie met de individuele hoogteverstelling van de schoudergordel liggen de gordels steeds optimaal om het lichaam, ongeacht de lichaamsafmetingen en de zitpositie.

Ondanks de ingenieuze konstruktie binnenin kunnen de rugleuningen van de zitplaatsen van de Mercedes-Benz SL vanzelfsprekend naar voren worden geklapt. De vergrendeling van de rugleuning wordt door een systeem bewaakt, dat door een optisch en akoestisch signaal waarschuwt, wanneer de leuning niet is vergrendeld.



De volledig elektrisch verstelbare zitplaatsen vormen een belangrijk bestanddeel van het veiligheids-

koncept. De dragende structuur bestaat uit in totaal vijf magnesium delen, die zeer stabiel en stijf zijn.



Komfort neemt steeds mooiere vormen aan.

Voor bij geopende kap straalt het interieur van de SL allure uit. Dit is het resultaat van de fraaie vormgeving van alle details en de exclusieve elegantie van hoogwaardige materialen. Het design van het interieur is perfect afgestemd op het uiterlijk van de SL. De vloer en het onderste

gedeelte van het instrumentenpaneel hebben een bekleding van velours. De middenconsole en het paneel rond de bedieningselementen in de deuren zijn met wortelnoten-hout bekled.

Diverse afsluitbare opbergmogelijkheden zijn harmo-

nisch in het interieur geïntegreerd en allemaal via de standaard "centrale vergrendeling van de opbergvakken" af te sluiten. Naast de uiterst royale standaard-uitrusting zijn er nog enige individuele extra's, die het bewijs leveren dat luxe niet overbodig hoeft te zijn.



Standaard bij de SL is ook een "centrale vergrendeling van de opbergvakken", waarmee via het

slot van het brillenvak ook alle opbergruimten in het interieur kunnen worden vergrendeld.



Daartoe behoren ook de vakken in de middenconsole, het opbergvak tussen de zitplaatsen, de beide

deurvakken en de beide opbergruimten achterin.



De als extra leverbare Memory-schakeling (standaard bij de SL 600) kan de individuele instellingen voor drie personen opslaan. Zij zijn dan door een druk op de knop op elk gewenst moment oproepbaar. De Memory-schakeling omvat alle verstelfuncties van de zitplaatsen, en bovendien de hoofd-

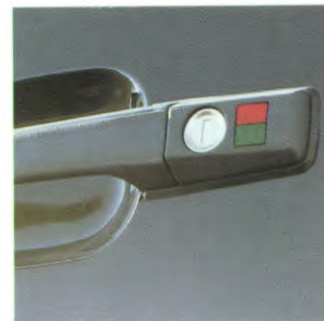
steun- en gordelhoogteverstelling. Als extra kunnen ook de stand van het stuurwiel (bij elektrisch verstelbare stuurkolom, standaard bij de SL 500 en SL 600) en de stand van de achteruitkijkspiegels in de Memory-schakeling worden opgenomen.



De sportieve en elegante achtgaats lichtmetalen velgen zijn als extra voor alle SL-modellen leverbaar.



De standaard centrale vergrendeling is als extra ook op afstand te bedienen door middel van een infrarood-zender. Deze zender is geïntegreerd in de sleutel en



wijzigt met elke druk op de knop de kode van zijn signaal. De kode kan daarmee praktisch niet worden "gekraakt".



Een klein detail met groot effect: een opklapbaar windscherm in de vorm van een in een frame aan-gebracht net (standaard) voorkomt

het optreden van hinderlijke luchtstromen en turbulenties, als de SL bij geopende kap met hoge snelheden wordt gereden.

Een intelligente oplossing.

Het rijden in een open auto is van oudsher omgeven met een vleug nostalgie. Dat geldt in zekere zin ook voor het momenteel modernste, meest vooruitstrevende en geavanceerde type van dit genre. Tenslotte waren in het beginstadium van de automobiel, tot ver in deze eeuw, alle auto's open.

Met de Mercedes SL is de klassieke vorm van autorijden in de open lucht een stuk veiliger geworden. De belangrijkste basis daarvoor zijn innovatieve ontwikkelingen, die de bescherming van de inzittenden in elke situatie op een vergelijkbaar niveau als bij limousines brengen. (Bijzonderheden daarover leest u op de pagina's 14 t/m 17).

Niet minder belangrijk is het gemak dat het openen en sluiten van de kap net zo eenvoudig maakt als van een elektrisch schuifdak.

Met één enkele schakelaar wordt elektronisch-hydraulisch alles aangestuurd wat voor het totale proces nodig is. Vergeleken met een normale cabriolet-kap zonder kap-opbergvak en afdekplaat is de bediening veel gekompliceerder. Telkens als de kap wordt geopend of gesloten, wordt het kap-opbergvak hydraulisch ontgrendeld, geopend en vervolgens weer gesloten en vergrendeld. Daarbij wordt bovendien het achterste deel van de kap omhoog gezet en weer neergeklapt respectievelijk in omhoog gezette positie vastgehouden.

Hoe de kap met een simpele druk op de knop vanzelf wordt gesloten, laten de foto's op de rechterpagina zien. De SL-rijder hoeft zich daar allemaal niet mee bezig te houden. En het mooiste is: het is ook niet meer zo belangrijk of hij bij de start kiest voor "open" of "gesloten" rijden. Elke beslissing is tenslotte probleemloos, binnen 30 seconden, te wijzigen.

Overigens is ook het gebruik van het standaard meegeleverde coupé-dak nog gemakkelijker geworden. Het is met 33,5 kilogram weer zeven kilogram lichter geworden dan bij het vorige model.



De kap is volledig verzonken. Voor het sluiten wordt de schakelaar in de middenconsole naar voren gedrukt. De rolbeugel en de ruiten worden eventueel neergeklapt respectievelijk geopend.



De afdekplaat wordt ontgrendeld en gaat open. De kap komt omhoog uit het kap-opbergvak.



Een mikroprocessor zorgt voor de exakte besturing van het gehele proces.



Soepel en schokvrij gaat de kap naar beneden.



De afdekplaat wordt gesloten en vergrendeld. De kap wordt automatisch gespannen en vergrendeld.



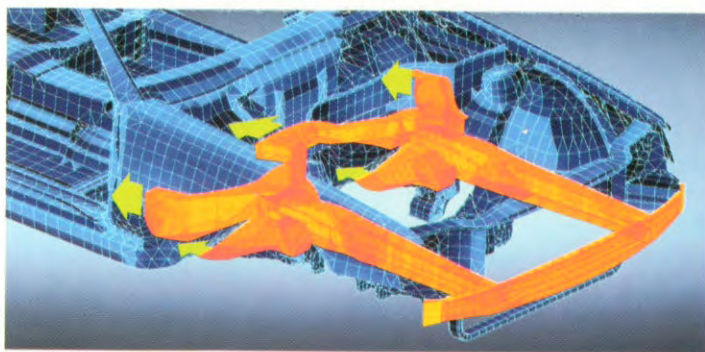
Dertig seconden na de druk op de knop is de kap gesloten. Ook worden de zijruiten weer gesloten en de rolbeugel neemt weer de positie in, die hij voor het sluiten van het dak ook al had.



In veel opzichten de kwaliteiten van een limousine.

Nooit eerder werden bij de ontwikkeling van een open auto de specifieke veiligheidsproblemen zo intensief aangepakt en op zo'n toonaangevende wijze opgelost als bij de Mercedes-Benz SL. Kompromissen, die concessies betekenden ten aanzien van de veiligheid van de inzittenden of de esthetische vormgeving, stonden per definitie niet ter discussie.

Wat de jarenlange intensieve testseries tenslotte aantoonde, bewijst dat de ambitieuze doelstellingen en de enorme ontwikkelingskosten het beoogde resultaat hebben opgeleverd. Of het nu een frontale botsing betreft, een aanrijding van opzij of van achteren of zelfs het over de kop slaan: de inzittenden van de SL profiteren van een veiligheid die tot nu toe bij een Roadster niet mogelijk was.



Zeer bijzonder zijn de ruim bemeten dwarsdragers vóór, die in combinatie met de vorkvormige

liggers een belangrijke rol bij asymmetrische frontale botsingen ("offset-crashes") spelen.

Dat komt voornamelijk door de veiligheidskarrosserie en de opklapbare rolbeugel.

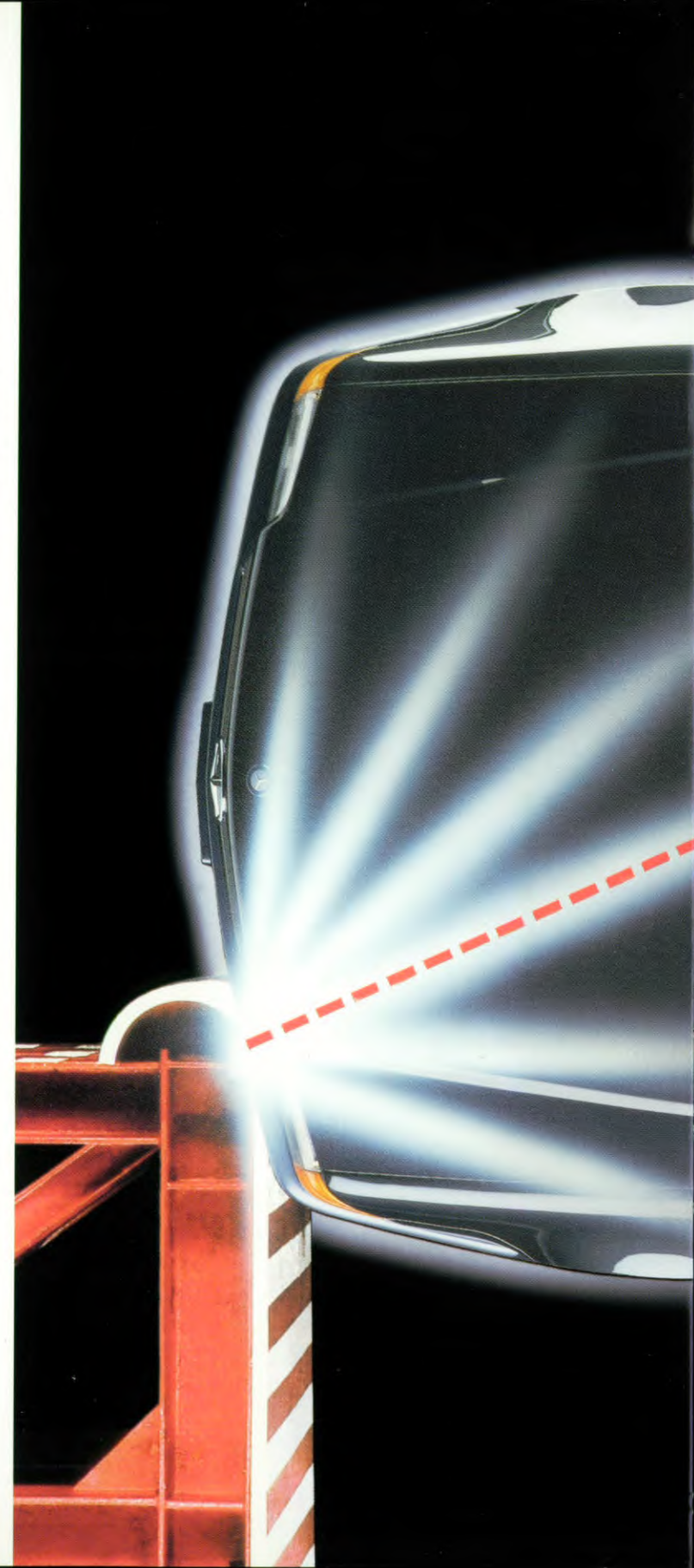
Wat er met betrekking tot de karrosserie ten opzichte van het vorige model is verbeterd, maakt het feit duidelijk dat de tordering tussen de assen bij dezelfde belasting bijna met 40 procent werd gereduceerd. Hoogwaardige materialen, een groter aandeel lichtmetalen, een torsiestijve bodemgroep en een "hard" verlijmd en daardoor vast met de karrosserie verbonden voorruit zijn belangrijke bestanddelen van het moderne karrosserieconcept.

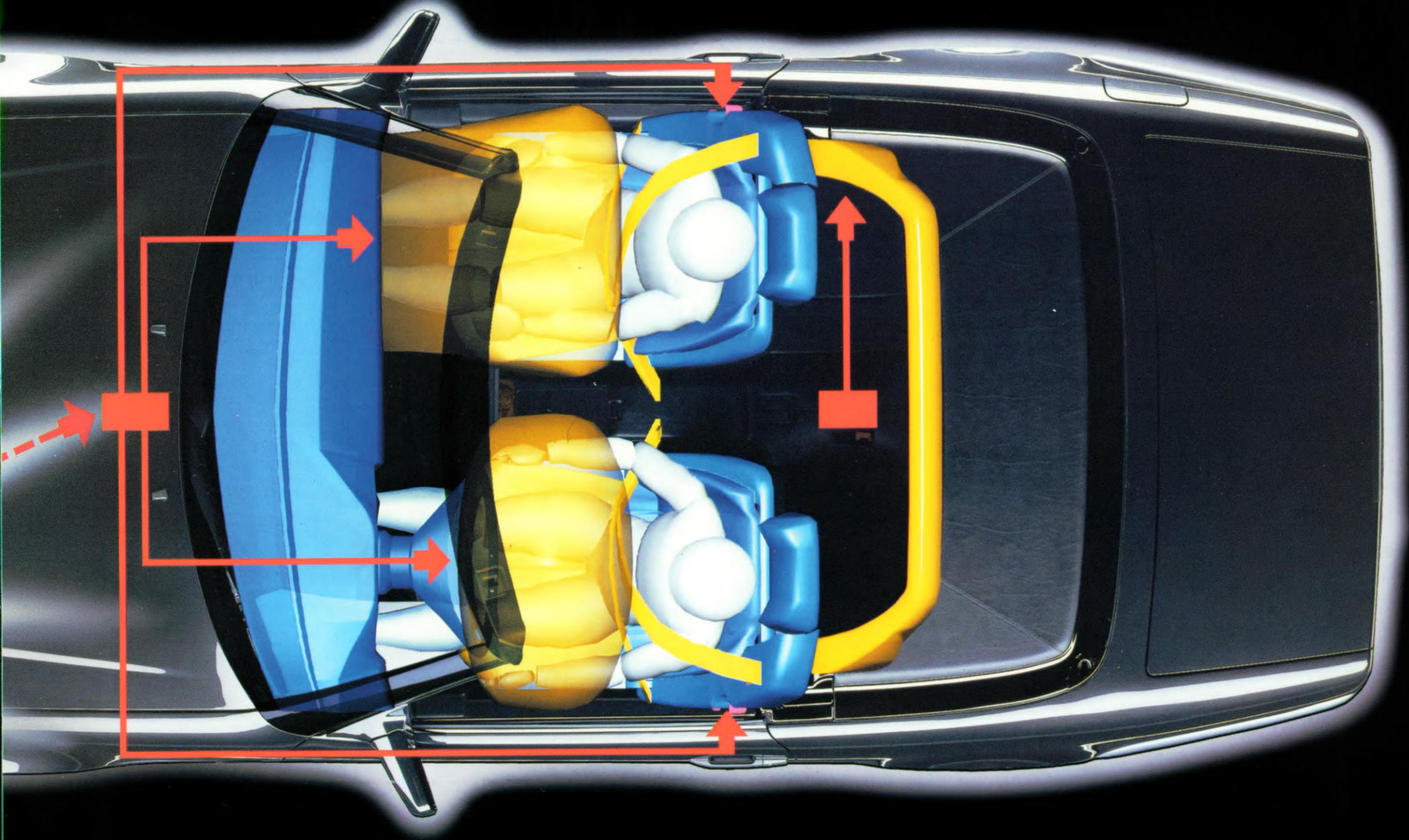
Door het frontconcept met vorkvormige liggers wordt – vooral bij een asymmetrische frontale botsing – een exakte verdeling van de bij frontale aanrijdingen optredende botskrachten op andere karrosseriedelen bereikt, waar zij met het oog op de bescherming van de inzittenden minder schade kunnen aanrichten.

Tot een betere bescherming van de inzittenden draagt natuurlijk ook de SL-zitplaatskonstruktie met geïntegreerde gordel en gordelspanner bij.

Bovendien is er voor zowel de bestuurder als de passagier standaard de Mercedes-Benz Airbag. De Airbag voor de passagier is op de plaats van het handschoenenkastje in het dashboard ondergebracht.

De toepassing van een remsysteem met standaard ABS en bijzonder ruim bemeten schijfremmen, die zijn berekend op de hoge rijprestaties, is vanzelfsprekend.





Het eind van alle compromissen.

Voor de Roadster-rijder is het ideale beeld van de open sportwagen altijd een auto, die boven de taille, met uitzondering van de voorruit en de hoofdsteunen, geen storende elementen vertoont.

Dat dit ideale beeld met de voorstellingen van een volledig veilige auto op basis van bestaande concepten niet te verenigen was, stond bij de ontwikkeling van de Mercedes SL van meet af aan vast. De oplossing kon alleen een opklapbare rolbeugel bieden, die slechts dan zichtbaar wordt, als hij daadwerkelijk nodig is.

Dat betekent, dat de rolbeugel van de SL in enkele frakties van een seconde zijn beschermende functie vervult als hij daartoe van sensoren de signalen krijgt.



De SL bij de koprol-test. De rolbeugel komt nog niet in beeld. Maar schakelaars aan de rechter veerarm van de achteras kondigen

het startapparaat reeds aan, dat er geen kontakt tussen wiel en wegdek meer bestaat.



Slechts enkele frakties van een seconde later: de in het startapparaat geïntegreerde kantelhoekschakelaar geeft de elek-

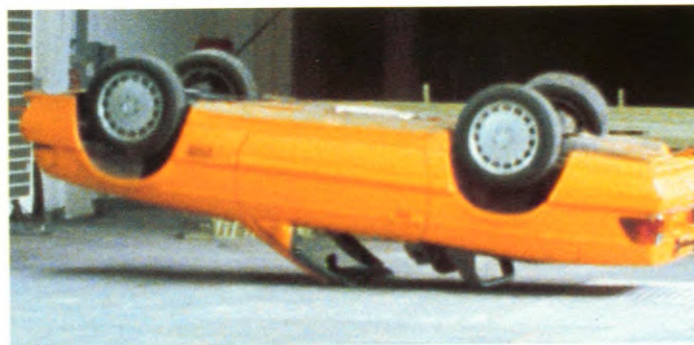
tronika het signaal, dat de wagen meer dan 26 graden overhelt. De rolbeugel is reeds omhooggeklapt.





*Steeds 0,3 seconde na het
aktiveringssignaal is de beugel
volledig belastbaar. Zijn*

*beschermende werking wordt
bovendien door sperren
gewaarborgd.*



*Het "moment van de waarheid" - de
beugel geeft de wagen samen met
de voorruitomlijsting een effectieve
stijfheid. Afhankelijk van de
snelheid van het zijdelings*

*rollen wordt de rolbeweging over de
beugel zodanig uitgevoerd, dat de
wagen weer op alle vier wielen
komt.*



In de praktijk ziet dat er als volgt uit: twee schakelaars aan de achteras signaleren de uitvering van de achterwielen. Daarnaast registreert een kantelhoekschakelaar mogelijke kantelneigingen van de auto. Als op zijn minst één achterwiel van het wegdek loskomt en de wagen tegelijkertijd meer dan 26 graden overhelt, activeert een elektronische regeleenheid het opklappen van de rolbeugel.

Binnen 0,3 seconden is hij paraat - in elk geval op tijd om de "roll-over" adequaat op te vangen. Het systeem reageert even snel bij een zware botsing, het doet er niet toe van welke kant. In dit geval zijn de acceleratiesensoren voor de activering van de rolbeugel verantwoordelijk.

Neergeklapt ligt de rolbeugel in een uitsparing net voor de afdekplaat van de cabriolet-kap, volledig geïntegreerd in het design van de open Roadster. Hij kan op elk moment ook handmatig, door een simpele druk op de knop, rechttop worden gezet.

Een Mercedes-Benz is altijd een Mercedes-Benz.

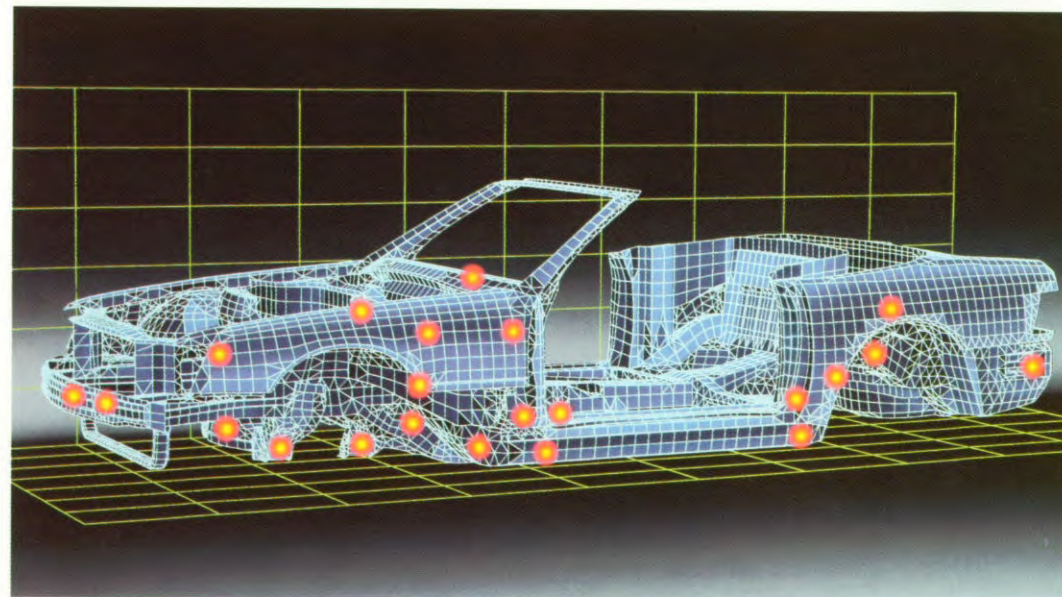
Ook in zijn meest sportieve vorm is een Mercedes-Benz altijd een Mercedes-Benz. De kwaliteiten van constructie en afwerking hebben dezelfde hoge prioriteit. De beste produktiemethoden zouden tenslotte zinloos zijn als konstruktieve gebreken voortdurend verbeteringen achteraf behoeven. En andersom faalt de beste konstruktie, als de voordelen daarvan in het produktieproces niet voor honderd procent worden gegarandeerd.

Mercedes-Benz voegt daarbij nog wat toe aan datgene wat voor de reeds spreekwoordelijke waarde vastheid van de auto's met de Ster doorslaggevend is: talloze konstruktiedetails zijn onderhoudsvrij en slijtagearm.

Voor de grondlak en de overige laklagen van de karrosserie worden eveneens methodes en materialen toegepast, die beantwoorden aan de laatste stand van de techniek en die bovendien bijzonder veel rekening houden met de milieutechnische aspecten. Met het grote aandeel elektrolytisch verzinkt staalplaat dat vrijwel zestig procent van het gewicht van de kale karrosserie uitmaakt en heel gericht op alle kwetsbare plaatsen wordt gebruikt, bereikt de SL op het gebied van corrosiebescherming een nauwelijks nog te overtreffen niveau. Een bevestiging daarvan leveren niet in de laatste plaats de rond zes miljoen testkilometers, waarin de SL onder de meeste extreme omstandigheden bewees wat hij waard was.



Voor de duurzame bescherming van de SL worden de meest geavanceerde technologieën toegepast. De met behulp van elektronika uitgevoerde conservering van de holle ruimten is zo betrouwbaar en duurzaam, dat een nabehandeling tijdens de hele levensduur van de auto niet nodig is.



Een uitzonderlijke auto vereist bijzondere maatregelen.



Box-montage van de SL: de stations in de "montage-sterren" zijn cirkelvormig om het draaiplateau geplaatst. Met behulp van draaiplateaus en hefapparatuur dalen de auto's naar het juiste montageniveau. Het plateau draait naar een vrij station. Automatisch rolt de karrosserie in de box, waarin teams van twee tot drie

medewerkers de montage-werkzaamheden uitvoeren. Voordat de auto's de box weer verlaten, controleren de verantwoordelijke teams met behulp van de computer elk detail. Als er een fout wordt ontdekt, blijft de wagen net zo lang in de box, totdat de vereiste correcties zijn uitgevoerd.

Er was nog geen Mercedes-Benz waarvoor zoveel produktie-technische inspanningen gepland, georganiseerd en tijdig voor de aanloop van de serieproductie gereed moesten zijn, als voor de SL. Alles wat reeds voor de modellen van de andere Mercedes-Benz series produktietechnisch moest worden opgelost, is voor de SL een "must". Daarbij komt nog een groot aantal technologieën, dat reeds lang voor de aanloop van de produktie zijn geschiktheid voor de serieproductie moest bewijzen. Daarom verdienen de prestaties



Een uitgebreid kwaliteitsbewakingssysteem begeleidt de SL door alle produktiefasen. Zo worden bijvoorbeeld alle belangrijke karrosseriematen permanent op het aanhouden van de kleinste

toleranties gecontroleerd. De hiervoor ingezette 3D-meetmachine registreert zelfs de geringste afwijkingen tussen het gecontroleerde onderdeel en de desbetreffende CAD-standaardwaarden.

van de verantwoordelijke produktiemedewerkers net zoveel waardering als die van de ingenieurs en technici, die de SL rijp hebben gemaakt voor de serieproductie. Er werden geheel nieuwe produktiemethoden ontwikkeld. De veelomvattende kwaliteitsbewaking is in elk van de afzonderlijke produktiefasen geïntegreerd.

Nieuwe wegen werden ook met de belangrijke functie van de montageboxen in een overigens verregaand geautomatiseerd produktieproces bewandeld. Niet alleen in de eindmontage maar ook bij de kale karrosserie zijn er montageboxen, waarin zonder de tijdsdruk van een lopende band elke karrosserie zeer precies in elkaar wordt gezet.

Zo is de produktie van de SL bij alle technische perfectie niet alleen weer een voorbeeld van klassiek kwaliteitswerk geworden, maar daarnaast ook een stuk menselijker. Dit is een aansporing voor elk individu om datgene van zichzelf te geven, wat Mercedes-Benz met de SL de meest veel-eisende liefhebber van uitzonderlijke automobielen wil geven: het beste. Dat deze eis ook voor de ondersteuning door de service-organisatie geldt, die net zo goed is als de auto zelf, daarvoor staan de medewerkers van de Mercedes-Benz vestigingen en geautoriseerde dealerbedrijven in de gehele wereld garant. En dat de "service met de Ster" reeds bij de aankoop begint, dat garanderen niet in de laatste plaats competente adviseurs, die met het Lease- en Financieringsprogramma van Mercedes-Benz ook voor alle financierings- en lease-vraagstukken een exakt op maat gesneden antwoord paraat hebben. Bovendien heeft Mercedes-Benz voor haar cliënten een speciale creditcard ontwikkeld: de Mercedes Card (nog niet in België verkrijgbaar).



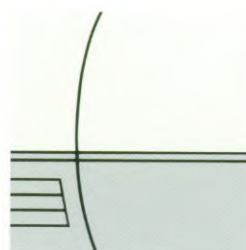
De SL op de trillingstestbank. Hier worden binnen slechts drie minuten de belastingen gesimuleerd die vergelijkbaar zijn met een rit van duizend kilometer over de weg. Daarmee zijn de rijwaarden en de karrosserie optimaal op elkaar afgestemd.

De lakkleuren: net zo individueel als de SL zelf.

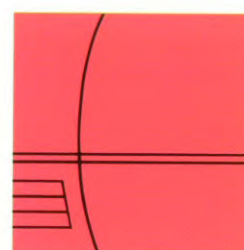
De lak van de Mercedes-Benz SL is niet alleen bijzonder mooi, maar vervult ook een zeer belangrijke taak: hij vormt het glanzende sluitstuk van een doeltreffend anti-korrosie-systeem. Bovendien wordt niet alleen de SL beschermd, maar ook het milieu. Alle gebruikte laksoorten zijn zoge-

naamde lakken op waterbasis, waarbij de gebruikelijke oplosmiddelen door water werden vervangen. Hierdoor werd het aandeel organische oplosmiddelen tot vijftien procent verminderd.

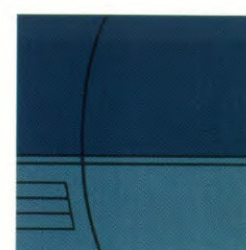
De Mercedes-Benz SL is leverbaar in vier verschillende standaardkleuren en daarnaast in twaalf metallic-kleuren (standaard bij de SL 500 en SL 600). De zijpanelen en de bumpers zijn in twaalf kleuren leverbaar, die zijn afgestemd op de in totaal 16 lakkleurvarianten.



Poolwit



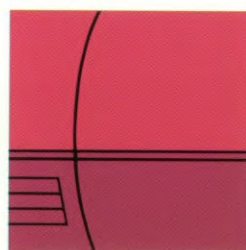
Imperialrood



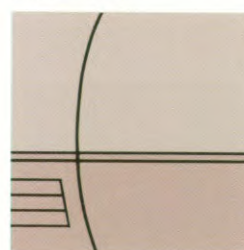
Donkerblauw



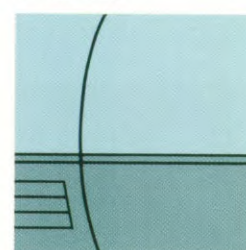
Zwart



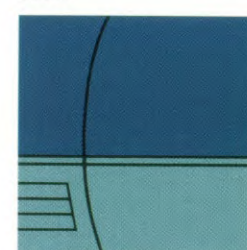
Almandinrood



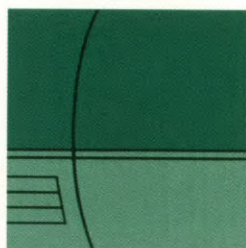
Rozenhout-beige



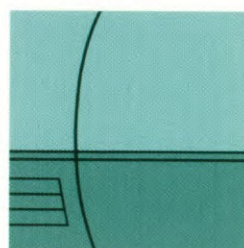
Parelblauw



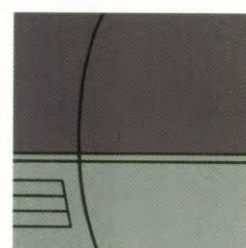
Nautieklauw



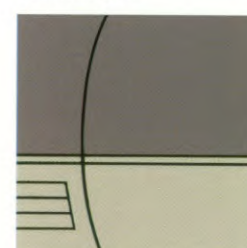
Malachietgroen



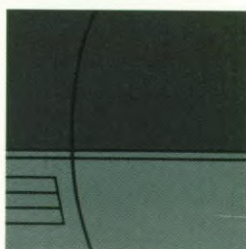
Beryll



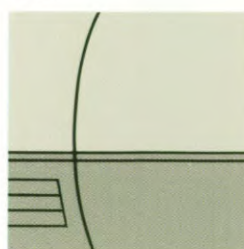
Borniet



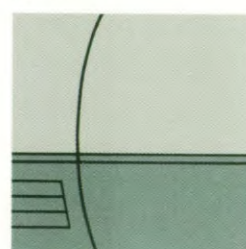
Antracietgrijs



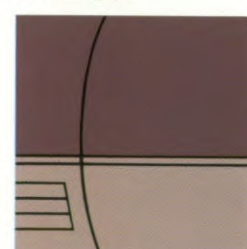
Blauw-zwart



Rooksilver



Brilliantzilver



Nutriabruin

Kleurafwijkingen om druktechnische redenen voorbehouden.

Individualiteit ook in het interieur.

Er zijn veel mogelijkheden om het interieur van de Mercedes-Benz SL aan de persoonlijke smaak aan te passen. De kleuren kunnen zowel in harmonische of in een

kontrasterende combinatie met de exterieurkleur worden gekozen. Voor de hoogwaardige, ventilerende bekledingen kan standaard worden gekozen uit zes kleurvarianten. Als

extra wordt het interieur ook met handgestikt softleder uitgevoerd (standaard bij de SL 600), dat in dezelfde kleuren verkrijgbaar is.



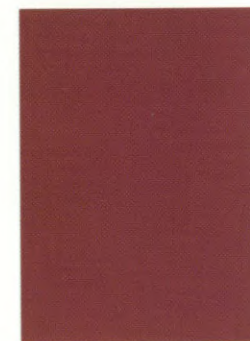
Grijs



Zwart



Blauw



Rood



Saffraan



Champignon

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

	SL 280	SL 320	SL 500	SL 600
Aantal cilinders	6	6	8	12
Boring en slag	89,9x 73,5 mm	89,9x84,0 mm	96,5x85,0 mm	89,0x80,2 mm
Cilinderinhoud	2799 cm ³	3199 cm ³	4973 cm ³	5987 cm ³
Max. vermogen ¹⁾ in kW(pk) bij t/min	142(193)/5500	170(231)/5600	235(320)/5600	290(394)/5200
Max. koppel ¹⁾ in Nm bij t/min	270/3750	315/3750	470/3900	570/3800
Kompressieverhouding	10,0:1	10,0:1	10,0:1	10,0:1
Inhoud motorcarter max/min.	7,5/5,5 liter	7,5/5,5 liter	7,5/5,5 liter	9,5/7,5 liter
Inhoud koelsysteem	11,5 liter	11,5 liter	15,0 liter	19 liter
Dynamo	14 V/110 A	14 V/110 A	14 V/120 A	14 V/120 A
Akku	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah	12 V/100 Ah
Max. snelheid	230 km/h	240 km/h	250 km/h	250 km/h
Bandenmaat	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16	255/55 ZR 16
Brandstof	Ongelode Superbenzine volgens DIN 51607			
Brandstofverbruik ²⁾ in l/100 km	5-bak	Autom. 5-bak	Autom. 4-bak	Autom. 4-bak
in stadsverkeer	15,0	14,4	16,0	20,2
bij 90 km/h	8,2	8,5	9,6	11,3
bij 120 km/h	9,9	10,0	11,5	13,2
Inhoud brandstoftank,				
waarvan reserve ca. 10 liter	ca. 80 liter	ca. 80 liter	ca. 80 liter	ca. 80 liter
Draaicirkel	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m
Eigen gewicht, rijklaar ³⁾	1760 kg	1780 kg	1800 kg	1980 kg
Max. toelaatbaar totaalgewicht	2150 kg	2170 kg	2190 kg	2320 kg

1) Het aangegeven vermogen staat effectief aan het vliegwiel ter beschikking voor aandrijving van de wagen.

2) Brandstofverbruik volgens de EEG-richtlijn 80/1268/ECE resp. DIN 70 030 deel I. De aangegeven waarden worden vastgesteld volgens een voorgeschreven meetmethode en wel:

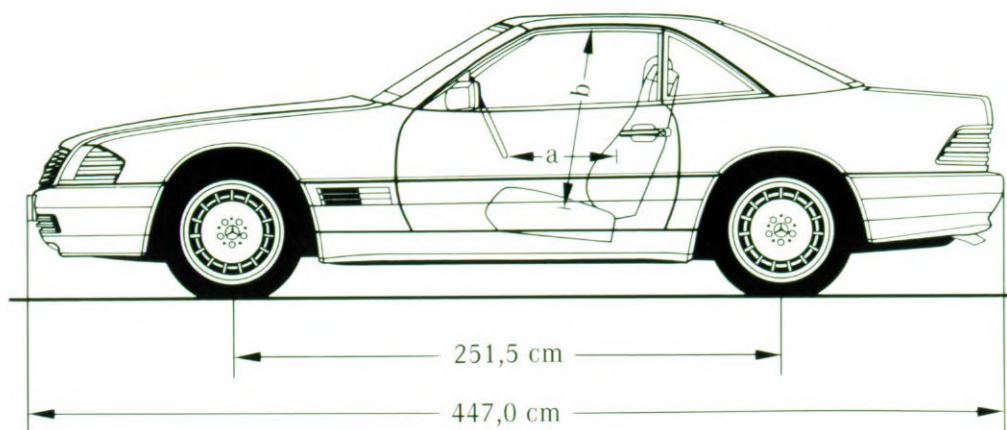
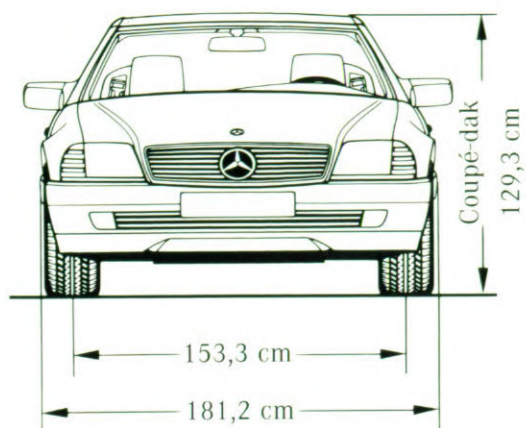
- op een proefbank bij een rijprogramma dat stadsritten simuleert,
- op een proefbank of een vlakke, droge weg met konstante testsnelheden van 90 km/h en 120 km/h.

Met behulp van deze basisgegevens kunnen geïnteresseerden verschillende automobieltypen met elkaar vergelijken. Het vastgestelde verbruik komt niet overeen met het werkelijke verbruik, daar dit afhankelijk is van de rijstijl, de toestand van de weg, de verkeers- en klimatologische omstandigheden, de milieu-invloeden en de conditie van de betreffende wagen.

3) De aangegeven gewichten betreffen de fabrieksopgave van de standaard-uitvoering. Extra uitrustingen kunnen dit gewicht verhogen. De vermelde waarden kunnen afwijken van het op het kentekenbewijs vermelde gewicht.

Inhoud vrijblijvend.

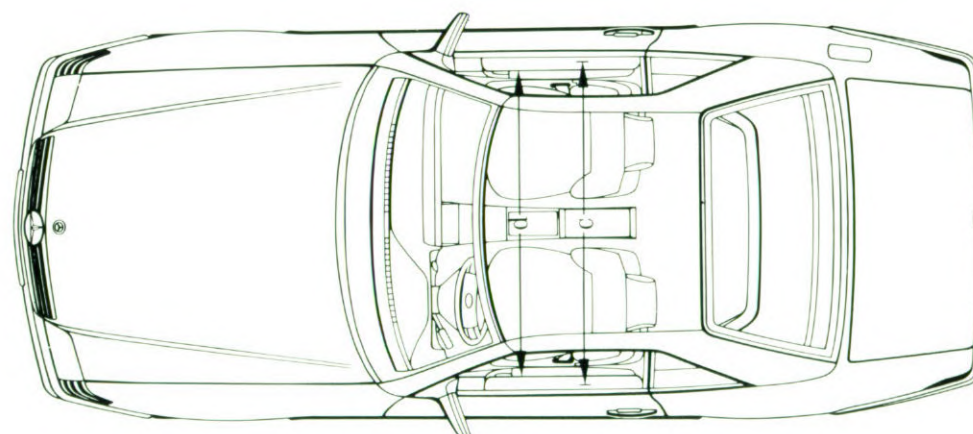
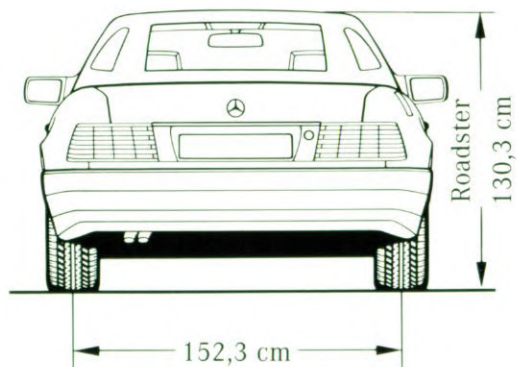
Wijzigingen in specificaties en uitrustingen voorbehouden. De gegevens in deze brochure benaderen de werkelijkheid zoveel mogelijk. Tevens moeten de vermelde technische gegevens als voorlopig worden beschouwd. Zij komen overeen met de stand van zaken op het moment van redaktiesluiting van deze uitgave (93203, stand 06/93). Deze brochure is een internationale uitgave. Derhalve kunnen de afbeeldingen en omschrijvingen afwijken van de in België en Nederland geldende standaard en leverbare uitvoeringen. Hiervoor verwijzen wij naar onze laatste prijslijst.



a: Stuurwiel - rugleuning bestuurderszitplaats 49,7 cm

b: Zithoogte vóór bij Coupé-dak 94,3 cm, Roadster 93,3 cm.

Maten afhankelijk van zitpositie



c: Breedte op schouderhoogte vóór 146,0 cm

d: Breedte over zitkussens vóór 140,8 cm

Standaard-uitvoering.

Motor

SL 280: zescilinder met vierkleppen-techniek en een cilinderinhoud van 2799 cm³. Vermogen 142 kW (193 pk) bij 5500/min. Elektronisch geregelde benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Diagnose-steker. Twee bovenliggende nokkenassen. Variabele inlaat. Hydraulische klepspelingkompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in de lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Viskose-ventilatorkoppeling. Elektromagnetische-hydraulische verstelling van de inlaatnokkenas. Dubbel vliegwielt (bij vijfversnellingsbak).

SL 320: zescilinder met vierkleppen-techniek en een cilinderinhoud van 3199 cm³. Vermogen 170 kW (231 pk) bij 5600/min. Elektronisch geregelde benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Diagnose-steker. Twee bovenliggende nokkenassen. Variabele inlaat. Hydraulische klepspelingkompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in de lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Elektromagnetisch-hydraulische verstelling van de inlaatkokkenas. Viskose-ventilatorkoppeling.

SL 500: achtcilinder met vierkleppen-techniek en een cilinderinhoud van 4973 cm³. Vermogen 235 kW (320 pk) bij 5600/min. Elektronisch geregelde benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Diagnose-steker. Twee bovenliggende nokkenassen per cilinderrij. Hydraulische klepspelingkompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in de lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Elektromagnetisch-hydraulische verstelling van de inlaatkokkenassen. Viskose-ventilatorkoppeling.

SL 600: twaalfcilinder met vierkleppen-techniek en een cilinderinhoud van 5987 cm³. Vermogen 290 kW (394 pk) bij 5200/min. Elektronisch geregelde benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking met geïntegreerde anti-klopregeling. Diagnose-steker. Twee bovenliggende nokkenassen per cilinderrij. Hydraulische klepspelingkompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in de lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Elektromagnetisch-hydraulische verstelling van de inlaatkokkenassen. Viskose-ventilatorkoppeling.

Katalysator

Geregelde drieweg-katalysator met verwarming van de Lambda-sonde. Deze katalysator is bijzonder effectief en zorgt tegelijkertijd voor een optimale bedrijfszekerheid en een lange levensduur.

Versnellingsbak

SL 280: mechanische vijfversnellingsbak. Hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling met automatische spelingkompensatie. Als extra: automatische vier- of vijfversnellingsbak; beide met programmakiezer, kieshendel op tunnel, voorzien van parkeervergrendeling.

SL 320: automatische vijfversnellingsbak met programmakiezer, kieshendel op tunnel, voorzien van parkeervergrendeling.

SL 500 en SL 600: automatische vierversnellingsbak met programmakiezer, kieshendel op tunnel, voorzien van parkeervergrendeling.

Vering

Op voor- en achteras elk twee schroefveren, één torsiestaaftabilisator. Vóór twee demperelementen, achter twee schokdempers met gasvulling.

Als extra: ADS-niveauregeling aan voor- en achteras met Aktief Dampings-Systeem (standaard bij de SL 600).

Assen

Schokdemper geleide vooras met driehoekige reactie-armen en speciale verankering voor het opvangen van remmomenten. Ruimtelijk geleide achteras met vijf geleide-armen per wiel, speciale verankering voor de opvang van acceleratie- en remmomenten. Als extra: Automatisch SperDifferential (ASD, uitsluitend voor de zescilinder modellen); Anti-doorSlip-Regeling (ASR, alleen in combinatie met automatische versnellingsbak, standaard bij de SL 500 en SL 600).

Wielen

Eéndelige vijftiengaats lichtmetalen velgen, maat 8J x 16 H2. Bandenmaat 225/55 ZR 16. Als extra achthoeks lichtmetalen velgen.

Remmen

Servo-remsysteem met gescheiden circuits. Schijfremmen vóór en achter. Mechanisch op de achterwielen werkende parkeerrem, voetbediend. Anti-Blokkeer-Systeem (ABS).

Stuurinrichting

Servo-stuurinrichting. Veiligheidsstuurkolom. Als extra: axiaal en vertikaal verstelbaar stuurwiel (standaard bij de SL 500 en SL 600).

Karosserie

Zelfdragende karosserie, geheel van staal, met opklapbare rolbeugel. Schokabsorberende voor- en achterzijde. Twee deuren met verwarmde deurbekleding. Roadsterkap met elektro-hydraulische bediening. Opzetbaar coupé-dak. Voorruit, alsmede achterrauit van het coupé-dak van gelaagd veiligheidsglas, zijruiten van veiligheidsglas. Elektrische zijruitopeners met comfort-sluiting. Enkele Panorama-ruitewisser met kruk-aandrijving met automatische aanpassing van de wisselheid als men langzamer gaat rijden. Elektrisch verwarmd ruitespoeiersysteem. Als extra: warmte-

werend glas (standaard bij de SL 600).

Sloten

Veiligheidssloten in de deuren. Kofferdokslot. Centrale vergrendeling. Stuurslot gekombineerd met contact- en startbediening en met beveiliging tegen dubbelstarten. Slot op dashboardkastje en brillenvak. Hoofdsleutelsysteem. Centrale vergrendeling voor alle opbergvakken in het interieur. Als extra: infraroodafstandsbediening voor de centrale vergrendeling. Diefstal-inbraakalarminstallatie met dubbele knipperfrequentie van de alarmknipperlichten.



Verlichting

Koplampen met standlicht, asymmetrisch halogeen dimlicht en halogeen grootlicht (Multifocus-reflektor). Halogeen mistlampen (Poly-Ellipsoid-Systeem). Pneumatische koplamphoogte-afstelling. Interieurverlichting met vertragsrelais in de voorruitomlijsting, gekombineerd met leeslampje. Uitstaplichten. Waarschuwingsoemer voor niet-uitgeschakelde verlichting.

Zitplaatsen

Twee elektrisch verstelbare zitplaatsen. Elektrisch verstelbare hoofdsteunen. Driepunts veiligheidsgordels met rolautomaat en gordelspanner, geïntegreerd in de zit-

plaatskonstruktie. Als extra: driedvoudige Memory-schakeling voor de elektrische verstelling van de zitplaatsen (standaard bij de SL 600). Standaard stoffen bekleding, als extra leder (standaard bij de SL 600).

Verwarming en ventilatie

Verwarming en ventilatie met vijftraps ventilator en defroster-schakelaar. Restwarmteschakeling. Stofilter. Elektronische interieurtemperatuurregeling. Gescheiden verwarming voor links en rechts. Als extra: airconditioning met automatische regeling (standaard bij de SL 600). Elektrische verwarming van de zitplaatsen (standaard bij de SL 600).

Voorverwarming van motor en interieur.

Instrumenten en controlelampjes

Schokabsorberend bekleed dashboard. Snelheidsmeter en toerenteller. Tempomat (standaard vanaf de SL 320). Oliedrukmeter, brandstofmeter, koelwatertemperatuurmeter, kwartsklokje, brandstofverbruiksmeter, buitentemperatuurmeter. Controlelampjes voor de functie van remmen, batterij-laadstroom, brandstofreserve, verlichting, ABS, veiligheidsgordels, softtop-bediening, rolbeugel, voor het peil van motorolie, koelvloeistof en ruitesproeiervloeistof. Totaalkilometer- en dagteller. Controlelampjes voor Airbag,

ASD en ASR.

Rolbeugel

Rolbeugel met sensorgestuurde crash-aktivering en manueel geregelde comfort-aktivering.

Diversen

Airbag voor de bestuurder en de passagier. Met leder bekleed stuurwiel en schakelhendel. Inbouwvoorzieningen voor luidsprekers links en rechts in het dashboard. Asbak met sigarettenaansteker in de middenkonsole. Bergvakken met deksel aan de deuren. Aflegvakje met deksel tussen de zitplaatsen voorin (dient tegelijkertijd als verstelbare middenarmsteun). Twee beklede

zonnekleppen, ook zijwaarts zwenkbaar en op de teleskoop-as uittrekbaar, aan passagierszijde met veiligheidsspiegel. Van binnenuit elektrisch verstelbare en verwarmde buitenspiegels links en rechts met anti-verblindings spiegelglas. Coupé-dak. Als extra: radio (standaard bij de SL 600); Sound-systeem; automatisch dimmende binnenspiegel (standaard bij de SL 600); reiscomputer; koplampwisperinstallatie (standaard bij de SL 600); zonnekleppen met verlichte spiegel.

N.B.

In Nederland zijn de onderstaande extra uitrustingen in de standaarduitvoering opgenomen:

- Elektrische antenne,
- Warmtewerend glas,
- Koplampwisperinstallatie,

In België zijn de onderstaande extra uitrustingen in de standaarduitvoering opgenomen:

SL 280

- ASD,

SL 320

- ASD,
- Memory-schakeling voor beide voorzitplaatsen,
- Memory-schakeling voor de spiegels,
- Elektrisch verstelbare stuurkolom,
- Verwarmde voorzitplaatsen.

SL 500

- Memory-schakeling voor beide voorzitplaatsen,
- Memory-schakeling voor de spiegels,
- Airconditioning,
- Verwarmde voorzitplaatsen.

Alle typen

- Elektrische antenne,
- Diefstal-inbraak-alarminstallatie,
- Warmtewerend glas,
- Infrarood-afstandsbediening voor de centrale vergrendeling,
- Versterkte akku.

Inhoud vrijblijvend. Wijzigingen in specificaties en uitrustingen voorbehouden. De gegevens in deze brochure benaderen de werkelijkheid zoveel mogelijk. Op de afbeeldingen komen ook speciale uitrustingen voor, die niet tot het standaard leveringspakket behoren.





Mercedes-Benz