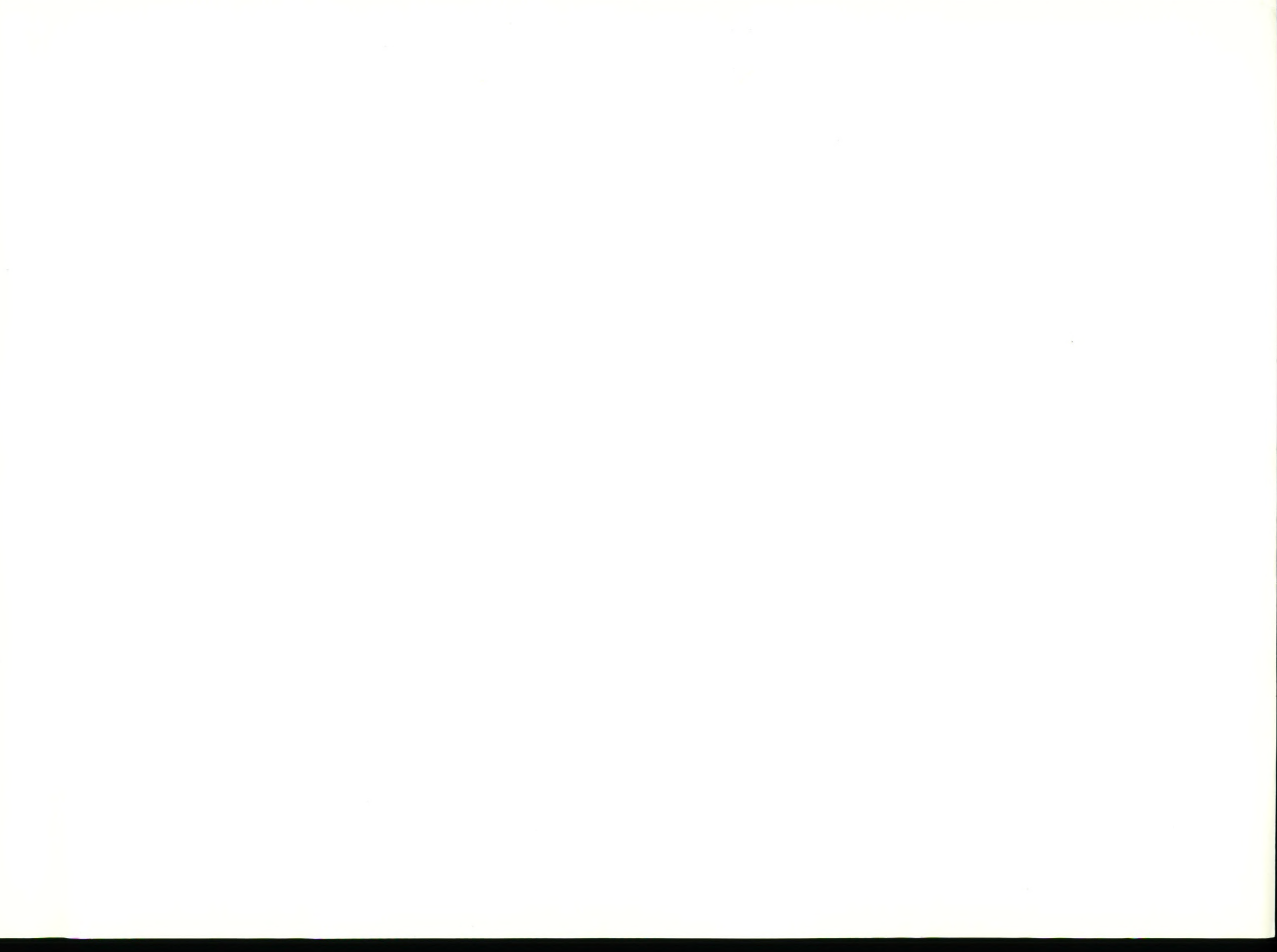


Het begin van een nieuwe legende



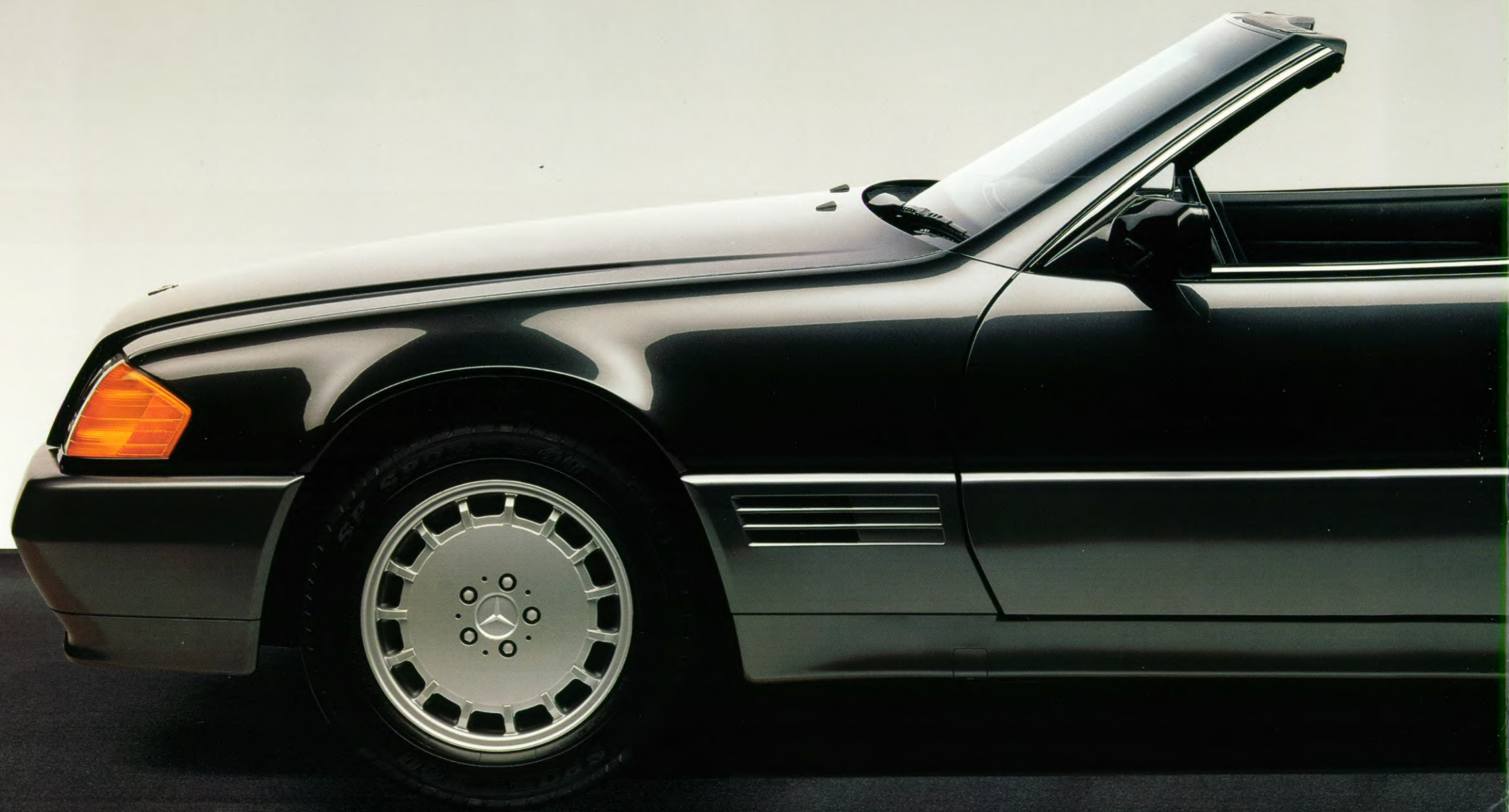
Mercedes-Benz SL 1989



De Mercedes SL



Met de technologie van de toekomst.





Pag. 2 Voorwoord

Pag. 4 De motoren

Pag. 6 Het onderstel

Pag. 8 Het interieur

Pag. 11 De individuele uitrusting

Pag. 12 De cabriolet-kap

Pag. 14 De Mercedes-veiligheid

Pag. 16 De rolbeugel

Pag. 18 Kwaliteit/productie

Pag. 20 De kleuren

Pag. 21 De interieur-uitvoering

Pag. 22 Technische gegevens

Pag. 23 Afmetingen

Pag. 24 De standaard-uitvoering

De legende leeft voort.

Met de SL begon in de jaren vijftig een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van de automobiellbouw. 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 automobiellkoncept is de Mercedes 300-500 SL meer dan enkel en alleen een echte 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 bijzondere. 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 de optimale veiligheid en een hoog 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 drie motorvarianten: als 500 SL met acht-cilinder krachtbron, vierkleppen-techniek, cilinderinhoud 5,0 liter, 240 kW (326 pk); als 300 SL-24 met zes-cilinder motor, vierkleppen-techniek, cilinderinhoud 3,0 liter, 170 kW (231 pk); als 300 SL met zes-cilinder motor, cilinderinhoud 3,0 liter, 140 kW (190 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 bijvoorbeeld 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 factor daarbij is de automatische, elektronisch geregelde verstelling van de inlaatsnokkenassen. Daardoor is een variabele nokkenas-timing mogelijk, zonder dat de spreekwoordelijke

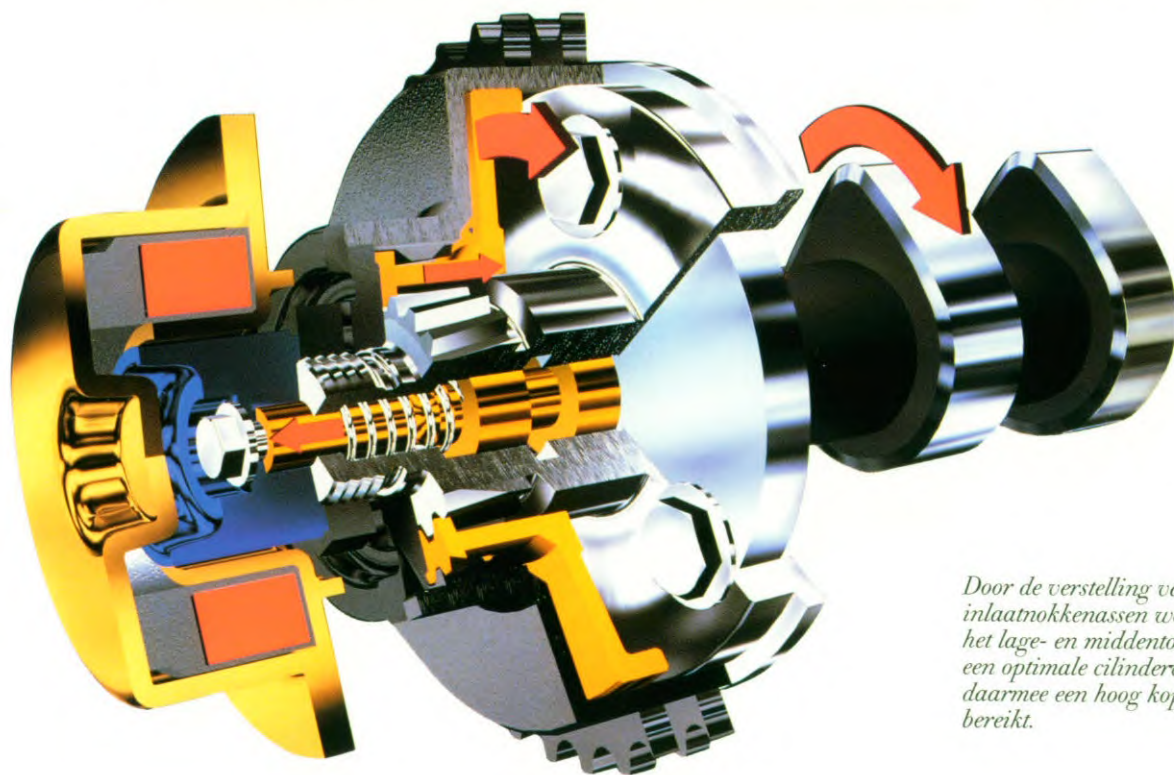
betrouwbaarheid van de Mercedes-Benz motoren gevaar loopt. Deze verstelling verandert de nokkenas-timing afhankelijk van het toerental en de belasting. Fantastische »neven-effecten« van deze innovatie: stabilisering van het stationair toerental en reducering van de emissies van schadelijke uitlaatgassen.

Mede verantwoordelijk voor de uitzonderlijke karakteristiek van de motoren met vierkleppen-techniek is bovendien een reeks innovatieve ontwikkelingen en modificaties. Daartoe behoort bijvoorbeeld de anti-klopregeling met kenveld-aansturing, die in belangrijke mate de motor beschermt tegen thermische overbelasting van en daarmee de levensduur van de krachtbronnen bij langdurige belastingen verhoogt.

Bij alle modellen regelen de injectie- en ontstekings-

systemen hun functies nog beter en nemen, met name met het oog op schonere uitlaatgassen, extra besturings- en regelfuncties voor hun rekening. Dat betreft bijvoorbeeld de verwarming van de Lambda-sonde en de regeling en controle van de uitlaatgas-recirkulatie.

De voorbeeldige eigenschappen van de krachtbronnen komen door de techniek van de transmissie in bijzondere mate tot hun recht: standaard met 5-versnellingsbak bij de zes-cilinder modellen, respectievelijk met 4-versnellings Automatic bij de 500 SL. De 4-versnellings Automatic is als extra ook voor de 300 SL en de 300 SL-24 leverbaar. De



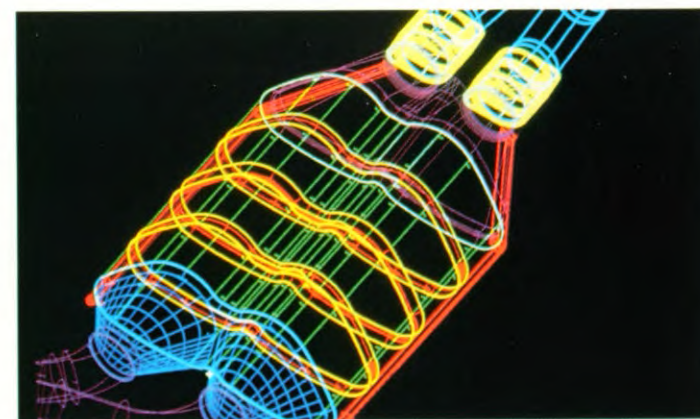
Door de verstelling van de inlaatsnokkenassen wordt ook in het lage- en middentoereengebied een optimale cilinderuulling en daarmee een hoog koppel bereikt.





300 SL-24 kan als extra ook met een automatische 5-versnellingsbak geleverd worden, die het hoge vermogen van de 24-klepper op bijzonder efficiënte wijze in aandrijfkraft omzet.

Ook met betrekking tot de milieuvriendelijkheid heeft de Mercedes SL toonaangevende eigenschappen. Alle modellen zijn standaard uitgerust met een dubbele katalysator, waarbij in één huis twee keramische monolieten naast elkaar zijn geplaatst. Door het grotere katalysatorvolume wordt permanent een 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. Door deze katalysatorteknik worden de anders gebruikelijke vermogensverliezen tot een minimum beperkt.



Bepalend voor het hoge vermogen en het excellente koppel van de acht-cilinder V-motor van de 500 SL zijn de lichtmetalen cilinderkoppen met vierkleppen-techniek, de anti-klopregeling en het nieuw ontwikkelde uitlaatgasreinigingssysteem.

De dubbele katalysator, waarmee elke SL standaard is uitgerust, maakt zeer schone uitlaatgassen bij minimale vermogensverliezen mogelijk.

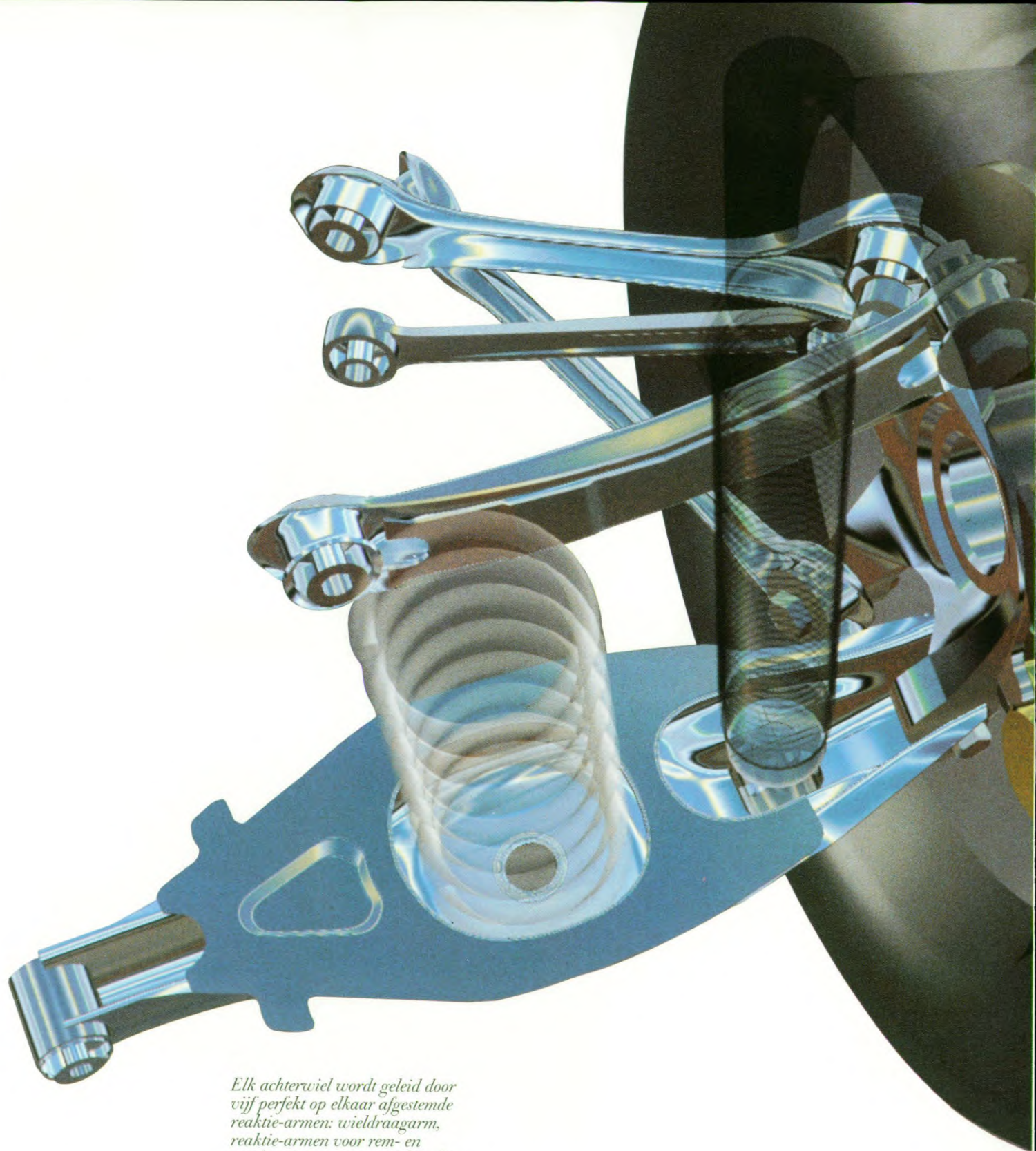
Sportiviteit en rijkomfort vormen geen tegenstellingen.

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 onderstelkonstruktie te realiseren, leidden per definitie tot concessies ten aanzien van stuurprecisie en veiligheid.

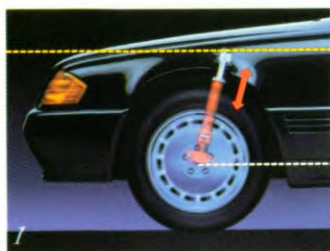
Het lag daarom voor de hand voor de SL een onderstelkoncept te kiezen, dat gebaseerd is op de reeds in andere Mercedes-series beproefde combinatie van schokdemper geleide vooras en de beroemde ruimtelijk geleide achteras. Deze elementen zijn aangepast aan de specifieke eisen van de SL.



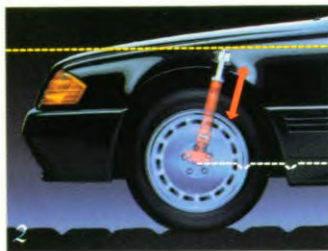
Deze geperfectioneerde konstruktie is zonder meer het optimum van datgene wat thans haalbaar is op het gebied van de ondersteltechniek voor automobielen die hoge prestaties leveren. Zowel voor wat betreft het aspect rijveiligheid als ten aanzien van het rijkomfort.



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



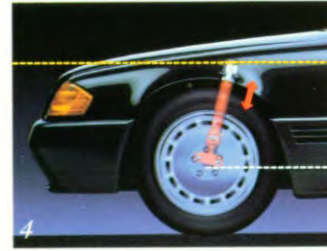
De niveau-instelling en -regeling met automatische verlaging van de wagenhoogte. Met een druk op de knop gaat de karrosserie 30 mm omhoog – bij hogere snelheid wordt de wagenhoogte automatisch met 15 mm verlaagd. Bij deze speciale uitvoering is het actieve



dampingssysteem ADS geïntegreerd. De optimale damping wordt hiermee elektronisch geregeld – in milliseconden. ADS maakt de damping binnen ruime grenzen variabel en past deze automatisch aan de vereisten van het moment aan. Op een vlak wegdek (afbeelding 1)



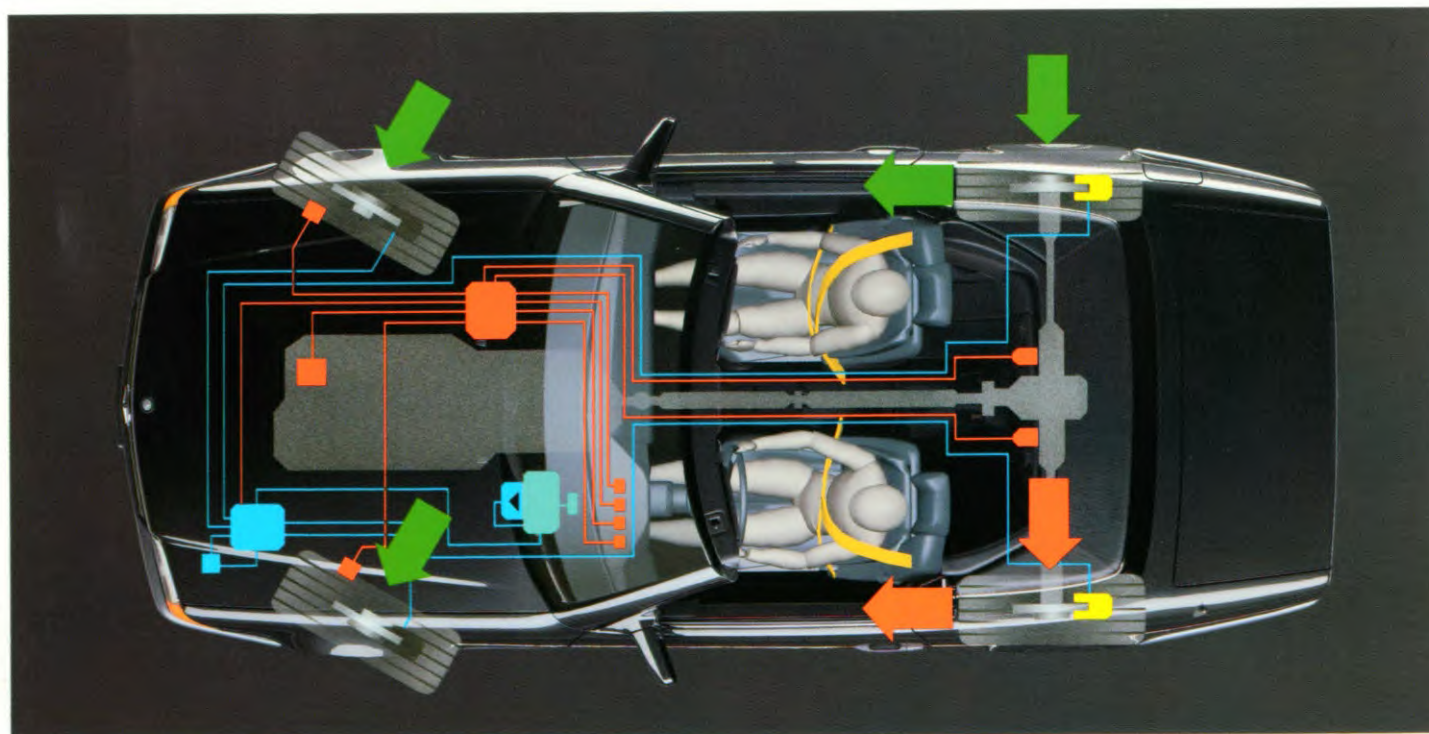
maakt ADS een comfortabeler damping mogelijk dan gebruikelijke schokdempers. Bij een oneffen wegdek (afbeelding 2) wordt de damping direct straffer (gesymboliseerd door de langere pijl). Dit gebeurt ook bij een abrupte verandering van rijrichting bij hoge snelheid: de



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

Het resultaat: neutraal rijgedrag, excellente 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 zes-cilinder modellen leverbaar met het Automatische SperDifferential (ASD). Alle modellen kunnen met de Anti-doorSlipRegeling worden uitgerust (de zes-cilinders alleen in combinatie met de automatische versnellingsbak). ASD zorgt voor veilig weggrijden vanuit stilstand,



en ASR biedt ook bij moeilijker omstandigheden een optimale tractie en hoge veiligheidsreserves. Het standaard Anti-Blokeer-Systeem zorgt bovendien ook bij het remmen voor het behoud van de rijstabiliteit. De auto blijft bestuurbaar. Eveneens leverbaar: het als extra leverbare actieve dampingssysteem ADS, dat is gekoppeld aan een automatische niveauregeling. ADS past de dempingskrachten tijdens het rijden automatisch aan op de desbetreffende rij- en weg-omstandigheden. Dit resulteert in een nog hoger rijcomfort en grotere rijveiligheid. En het CTS-systeem combineert verhoogde veiligheid bij regen en gevaar voor aquaplaning met een tot nu toe niet mogelijke techniek, de loopeigenschappen van een band zelfs bij een totaal drukverlies te behouden. Daardoor is bijvoorbeeld ook verzekerd, dat bij bandenpech nog naar de dichtstbijzijnde werkplaats kan worden gereden en de auto niet op een verkeersgevaarlijke plaats stil moet blijven staan.

De vormgeving van velg en band verhindert, dat de lege band van de velg kan afspringen. De CTS-band onderscheidt zich bovendien door buitengewoon veilige rij-eigenschappen op natte wegdekken.



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

De SL – ook voor veel rijplezier tijdens lange ritten.

De Mercedes SL is geen sportwagen, die alleen voor korte trips in de omgeving bestemd is. Hij bewijst zijn geschiktheid voor alledag en de karakteristieke Mercedes-kwaliteiten als auto voor lange ritten in elk detail. Met elke kilometer wordt het rijplezier groter. Zelfs als het regent: het wisoppervlak van de Panorama-ruitewisser met kruk-aandrijving van de SL bedraagt maar liefst 91%. Als u langzamer gaat rijden, schakelt hij automatisch een wisselheid terug. Bij temperaturen onder het vriespunt zorgt de elektrisch verwarmde ruitespoeierinstallatie ervoor, dat door een goed zicht het rijplezier in de SL volledig behouden blijft.

In het interieur zijn alle voorwaarden gecreëerd om de reputatie van de SL als fascinerende automobiel weliswaar 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 permanente informatie wordt pas verstrekt, als de situatie dat vereist.



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



Alle instrumenten zijn overzichtelijk en verblindingsvrij geplaatst. De »doorlichttechniek« verbeterd bovendien het snel aflezen van alle belangrijke infor-

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

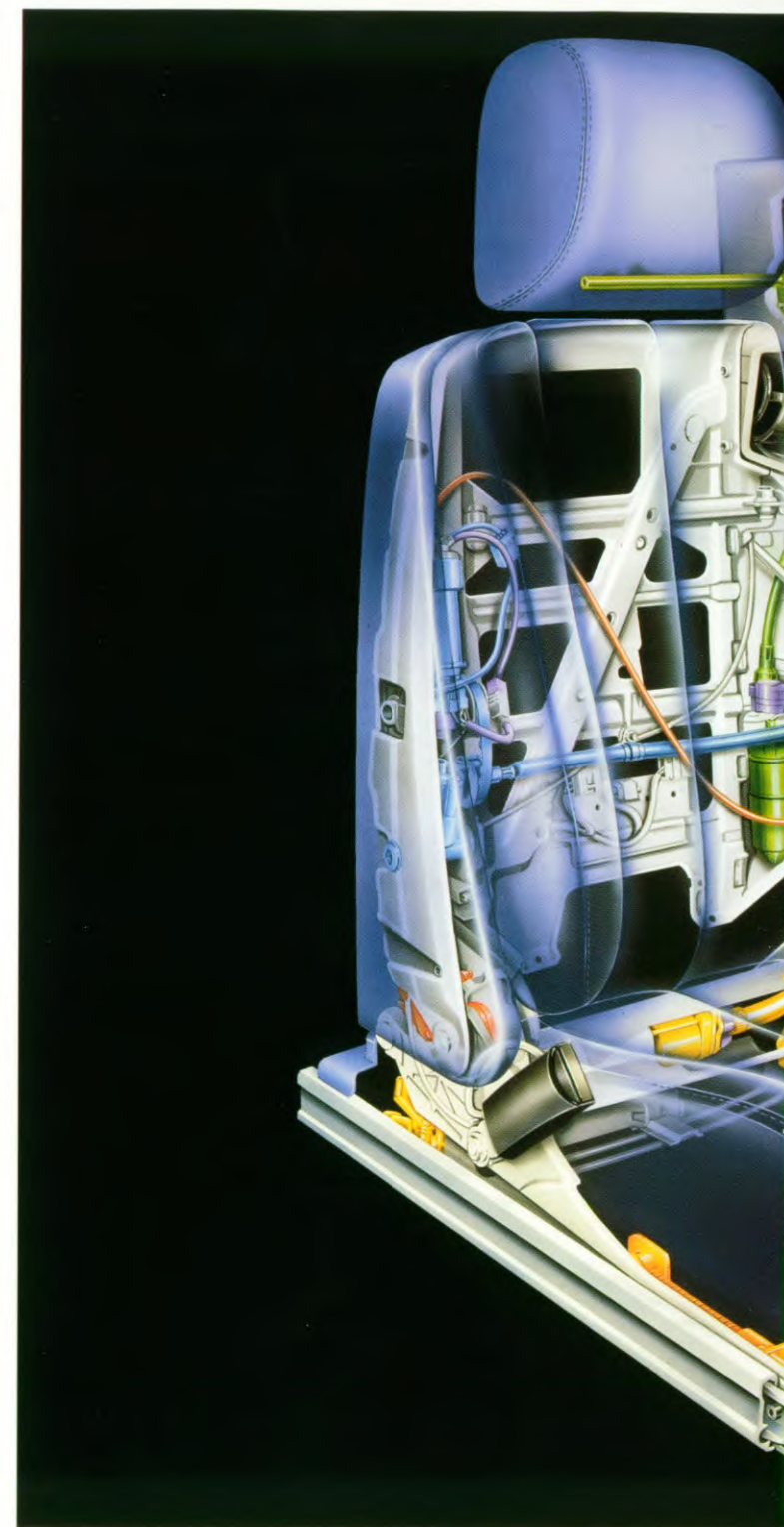
Centraal bij alle ergonomische maatregelen met het oog op het behoud van een goede konditie staat natuurlijk de juiste zithouding. Een belangrijke rol in dit kader speelt de stand van het stuur. Mercedes-Benz levert daarom in de SL een bijzonder comfortabele, elektrisch verstelbare stuurkolom. Deze is standaard ingebouwd in de 500 SL en bij de 3 liter modellen als extra leverbaar.



Met de elektrisch verstelbare stuurkolom kan het stuurwiel d.m.v. een schakelaar in totaal 60 mm in axiale richting, dus naar de bestuurder toe of van hem af, worden versteld.



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





De grootste vooruitgang op het gebied van ergonomie, lange afstands-komfort en veiligheid in het interieur vertegenwoordigen de zetels in de SL. Voor het eerst wordt in de automobielbouw de toepassing in serie van een zitplaatskonstruktie 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 voorpassagier van de SL 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 SL vanzelfsprekend naar voren worden geklapt. De vergrendeling van de rugleuning wordt door een systeem bewaakt, dat door een optisch en akoestisch signaal waarschuwt, als de leuning niet vergrendeld is.



De volledig elektrisch verstelbare zitplaatsen vormen een belangrijk bestanddeel van het veiligheidsconcept. De dragende

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



Komfort neemt steeds mooiere vormen aan.

Vooral 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 wortelnotenhout bekleed.

Diverse afsluitbare opbergmogelijkheden zijn harmonisch in het interieur geïntegreerd. En naast de uiterst royale

standaard-uitrusting zijn er nog enige individuele extra's, die het bewijs leveren dat luxe niet overbodig hoeft te zijn.



Als extra is voor de SL ook een »centrale vergrendeling in het interieur« leverbaar waarmee

via het slot van het handschoenenkastje en 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 kan de individuele instellingen voor drie personen opslaan. Zij zijn dan door een druk op de knop op het gewenste moment oproepbaar. De Memory-schakeling omvat alle verstelfuncties van de zitplaatsen, en

bovendien de hoofdsteun- en gordelhoogteverstelling. Als extra kunnen ook de stand van het stuurwiel (bij elektrisch verstelbare stuurkolom) en de stand van de achteruitkijkspiegels in de Memory-schakeling worden opgenomen.



De standaard centrale vergrendeling is als extra ook op afstand te bedienen d.m.v. een

infrarood-zender. De zender is in de sleutel geïntegreerd en wijzigt met elke druk op de



knop de code van zijn signaal. De code kan daarmee praktisch niet worden »gekraakt«.



Een klein detail met groot effect: een opklapbaar windscherm in de vorm van een frame aangebracht net voorkomt het optreden van hinderlijke lucht-

stromen en turbulenties, als de SL bij geopende kap met hoge snelheden wordt gereden (als extra leverbaar).

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 gestuurd wat voor het totale proces nodig is. Vergelijken 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 7 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. Rolbeugel en zijruiten worden eventueel neergeklapt respectievelijk geopend.



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



Een microprocessor 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.



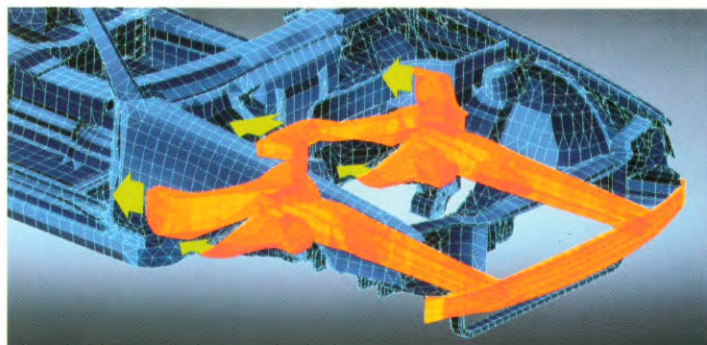
30 seconden na de druk op de knop is de kap gesloten. De rolbeugel komt weer omhoog en de zijruiten worden weer gesloten.



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 SL. Kompromissen, die concessies betekenden ten aanzien van de veiligheid van de inzittenden of ook bij de esthetische vormgeving, stonden per definitie niet ter discussie.

Wat de jarenlange intensieve testseries tenslotte aantoonen, 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 achterop 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.

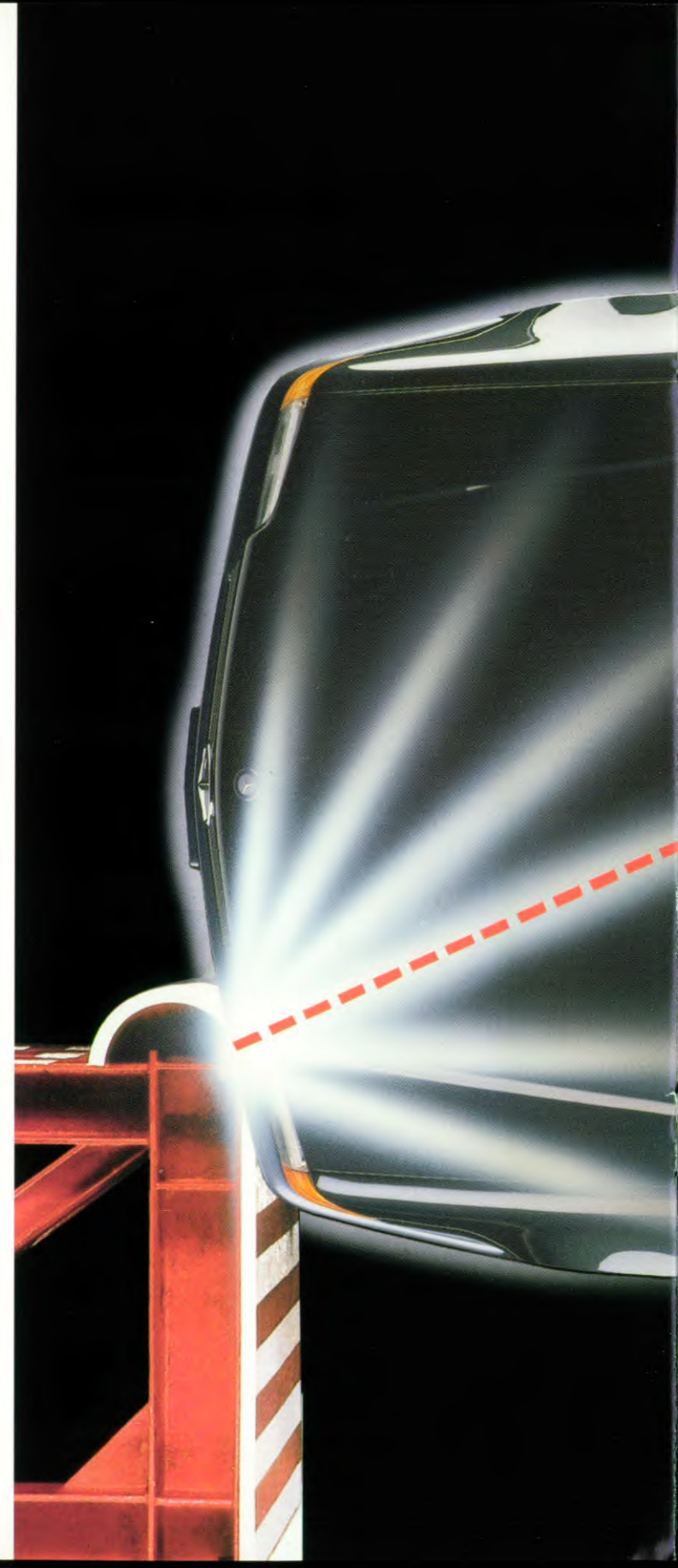
Wat er met betrekking tot de karrosserie ten opzichte van het vorige model is verbeterd, maakt het feit duidelijk dat de tordering tussen de assen bij dezelfde belasting bijna met 40% werd gereduceerd. Hoogwaardige materialen, een groter aandeel lichtmetalen, een torsiestijve bodemgroep en »hard« verlijmd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

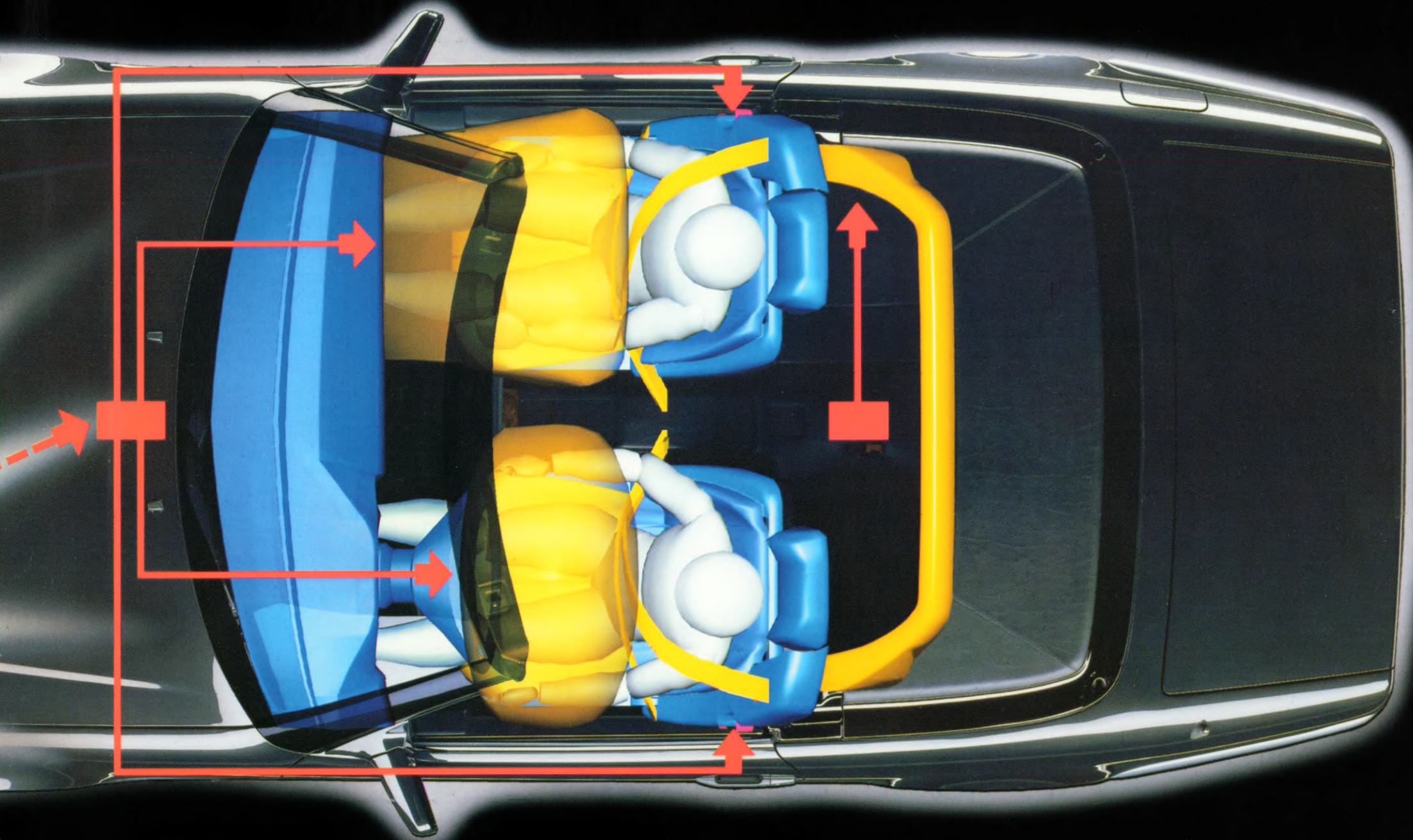
Door het frontconcept met vorkvormige liggers wordt – vooral bij een asymmetrische frontale botsing – een exakte verdeling van de bij frontale aanrijdingen optredende botskrachten op andere karrosseriedelen bereikt, waar zij met het oog op de bescherming van de inzittenden minder schade kunnen aanrichten.

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

Als extra zijn bovendien Airbags voor bestuurder en passagier leverbaar. 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 met vaste remtangen, die berekend zijn 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.

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



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

kondigt het startapparaat reeds aan, dat er aan een zijde geen kontakt tussen wiel en wegdek meer bestaat. Slechts enkele



frakties van een seconde later: de in het startapparaat geïntegreerde kantelhoekschakelaar geeft de elektronika het signaal,

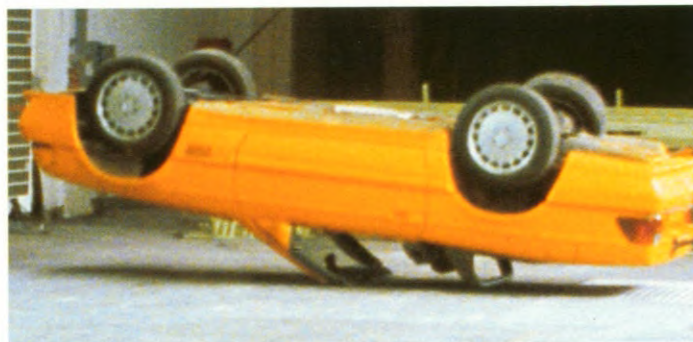
dat de wagen meer dan 25 graden overhelt. De rolbeugel is reeds opgeklapt.





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

*beschermende werking wordt
bovendien door sperren gewaar-
borgd.*



*Het »moment van de waarheid«
– de beugel geeft de wagen
samen met de voorruitomlijsting
een effectieve stijfheid. Afhanke-
lijk van de snelheid van het zij-*

*delings rollen wordt de rollbewe-
ging over de beugel zodanig uit-
gevoerd, dat de wagen weer op
alle vier wielen komt.*

23 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 aktivering 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, rechtop worden gezet.



Een Mercedes is altijd een Mercedes.

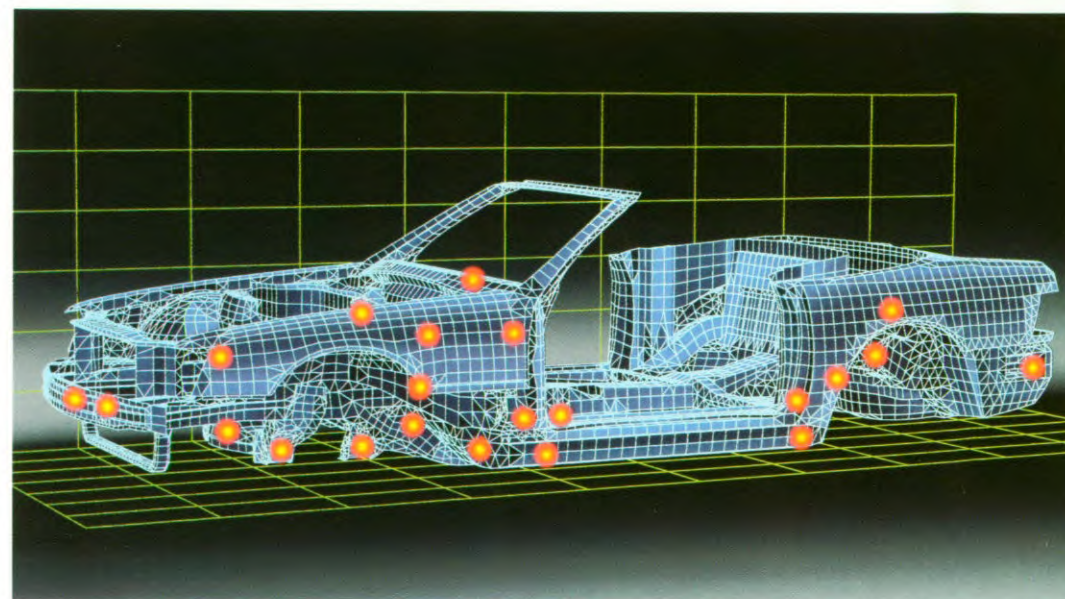
Ook in zijn meest sportieve vorm is een Mercedes altijd een Mercedes. De kwaliteit van konstruktie en afwerking hebben dezelfde hoge prioriteit. De beste produktiemethoden zouden tenslotte zinloos zijn als konstruktieve gebreken voortdurend verbeteringen achteraf behoeven. En andersom faalt de beste 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 waardevastheid van de auto's met de Ster doorslaggevend is: talloze konstruktie-details 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 60 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 korrosiebescherming 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.

Er was nog geen Mercedes waarvoor zoveel produktietechnische 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 andere Mercedes series produktietechnisch moest worden opgelost, is voor de SL een »must«. Daarbij komt nog een groot aantal technologieën, die reeds lang voor de aanloop van de productie hun geschiktheid voor de serieproductie moesten bewijzen.



Een uitgebreid kwaliteitsbewakingssysteem begeleidt de SL door alle productiefasen. Zo worden bijvoorbeeld alle belangrijke karrosseriematen permanent op het aanhouden van de meest kleine toleranties

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

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 mede-

werkers de montagewerkzaamheden 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.



De SL op de trillingstestbank. Hier worden binnen slechts drie minuten de belastingen gesimuleerd die vergelijkbaar zijn met een rit van 1000 kilometer over de weg. Daarmee zijn de rijwaarden en de karrosserie optimaal op elkaar afgestemd.

Daarom verdienen de prestaties van de verantwoordelijke produktiemedewerkers net zo veel 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.

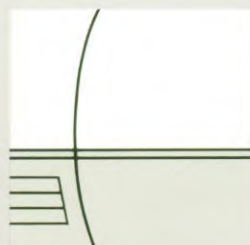
Nieuwe wegen werden ook met de belangrijke functie van de montageboxen in een overigens verregaand geautomatiseerd productieproces bewandeld. Niet alleen in de eindmontage maar ook bij de kale karrosserie zijn er montageboxen, waarin zonder de tijdsdruk van een lopende band elke karrosserie zeer precies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

Zo is de productie 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 veeleisende 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.

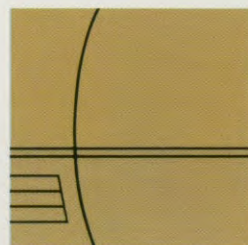
En dat de »service met de Ster« reeds bij de aankoop begint, dat garanderen niet in de laatste plaats competente adviseurs, die met het Leasing- en Financieringsprogramma van Mercedes-Benz ook voor alle financierings- en leasingvraagstukken een exakt op maat gesneden antwoord paraat hebben.

De lakkleuren: net zo individueel als de SL zelf.

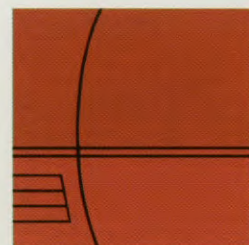
De Mercedes SL is leverbaar in 7 verschillende standaard kleuren en daarnaast in veertien metallic kleuren. De zijpanelen en de bumpers zijn in twaalf kleuren leverbaar, die zijn afgestemd op de in totaal 21 lakkleurvarianten.



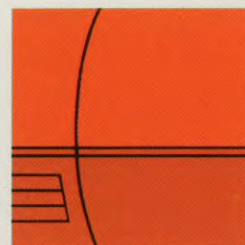
Poolwit



Pueblo-beige



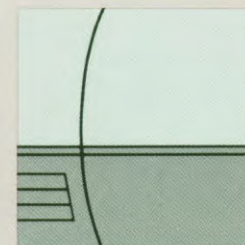
Bordeauxrood



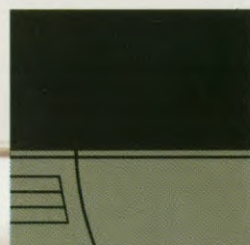
Signaalrood



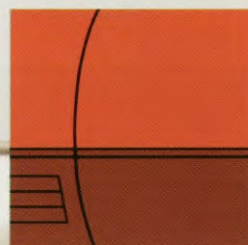
Donkerblauw



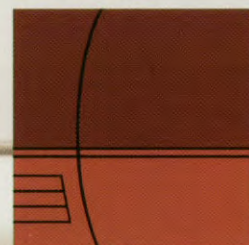
Carraragrijs



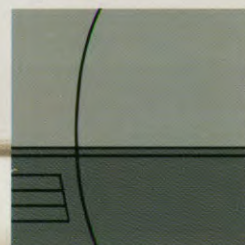
Zwart



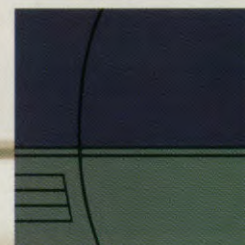
Almandinrood



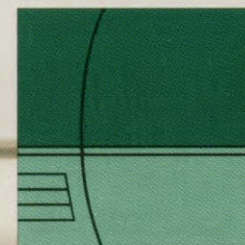
Pailletrood



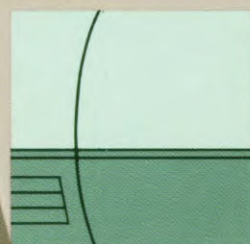
Parelblauw



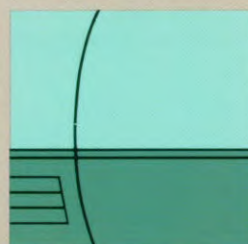
Nautiekblaauw



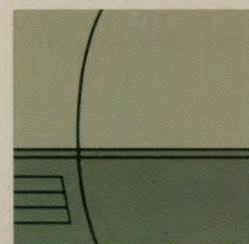
Malachietgroen



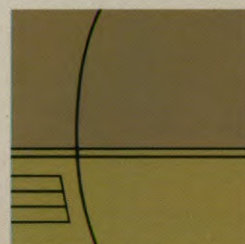
Kristalgroen



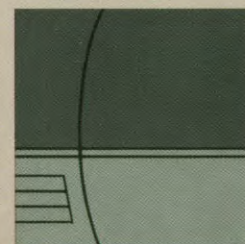
Beryll



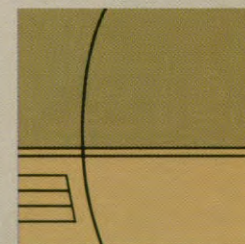
Parelmoergrijs



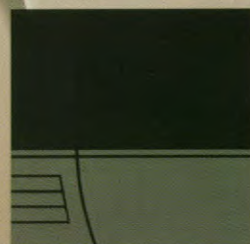
Antracietgrijs



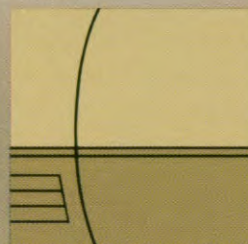
Borniet



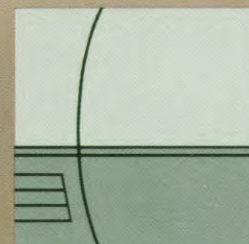
Impalabeige



Blauw-zwart



Rookzilver



Brilliantzilver

Kleurafwijkingen
om druktechnische redenen
voorbehouden.

De interieur-uitvoering. Esthetisch verantwoord tot in het kleinste detail.

Voor de interieur-uitrusting kan standaard worden gekozen uit acht kleurvarianten. Als extra is ook lederen bekleding leverbaar. De kleuren kunnen zowel in harmonische of in een kontrasterende combinatie met de exterieurkleur worden gekozen.



Blauw

Grijs

Rood

Zwart

Groen

Creme-beige

Brasil

Dadelbruin



Leder (extra)



Standaard stoffen bekleding

Technische gegevens. Mercedes-Benz 300 SL, 300 SL-24, 500 SL.

	300 SL	300 SL-24	500 SL
Aantal cilinders	6	6	8
Boring en slag	88,5x80,2 mm	88,5x80,2 mm	96,5x85,0 mm
Cilinderinhoud	2960 cm ³	2960 cm ³	4973 cm ³
Max. vermogen ¹⁾ in kW(pk) bij 1/min	140(190)/5700	170(231)/6300	240(326)/5500
Max. koppel ¹⁾ in Nm bij 1/min	260/4500	272/4600	450/4000
Kompressieverhouding	9,2:1	10,0:1	10,0:1
Inhoud motorkarter max/min.	5,7/3,7 l	7,0/5,0 l	7,5/5,5 l
Inhoud koelsysteem	ca. 9,0 l	ca. 9,0 l	ca. 13,0 l
Dynamo	14 V/100 A	14 V/100 A	14 V/100 A
Akku	12 V/92 Ah	12 V/92 Ah	12 V/92 Ah
Max. snelheid	ca. 228 km/h	ca. 240 km/h	ca. 250 km/h
Bandenmaat	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16	225/55 ZR 16
Brandstof	Ongelode Superbenzine volgens DIN 51607		
Brandstofverbruik ²⁾ in l/100 km	5-bak	5-bak	Automatic
in stadsverkeer	15,9	16,2	16,6
bij 90 km/h	8,5	8,8	10,1
bij 120 km/h	10,3	10,4	12,0
Inhoud brandstoftank, waarvan reserve ca. 10 liter	ca. 80 liter	ca. 80 liter	ca. 80 liter
Draaicirkel	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m	ca. 10,75 m
Eigen gewicht, rijklaar ³⁾	1650 kg	1690 kg	1770 kg
Max. toelaatbaar totaalgewicht	2040 kg	2080 kg	2160 kg

De aangegeven waarden voor vermogen, koppel, max. snelheid en brandstofverbruik gelden voor de katalysator-versie.

¹⁾ Het aangegeven vermogen volgens de richtlijn 88/195/EEC staat effectief aan het vliegwiel ter beschikking voor aandrijving van de wagen, daar het door de aggregaten opgenomen vermogen reeds in mindering is gebracht.

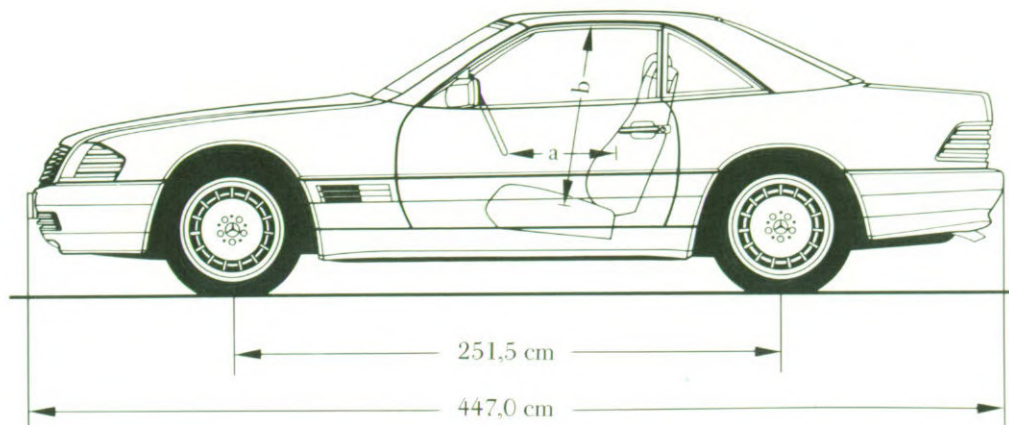
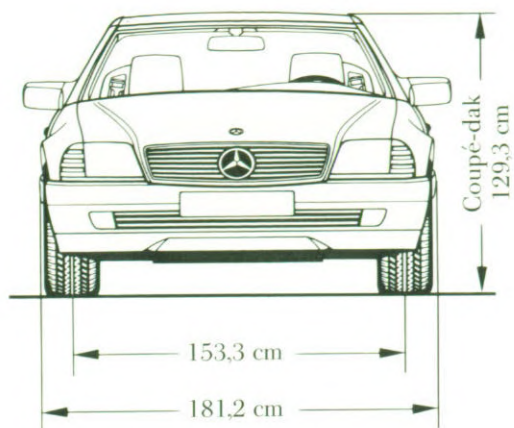
²⁾ Brandstofverbruik volgens de EEG-richtlijn 80/1268/EEC resp. DIN 70 030 deel 1. De aangegeven waarden worden vastgesteld volgens een voorgeschreven meetmethode en wel:

- 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.

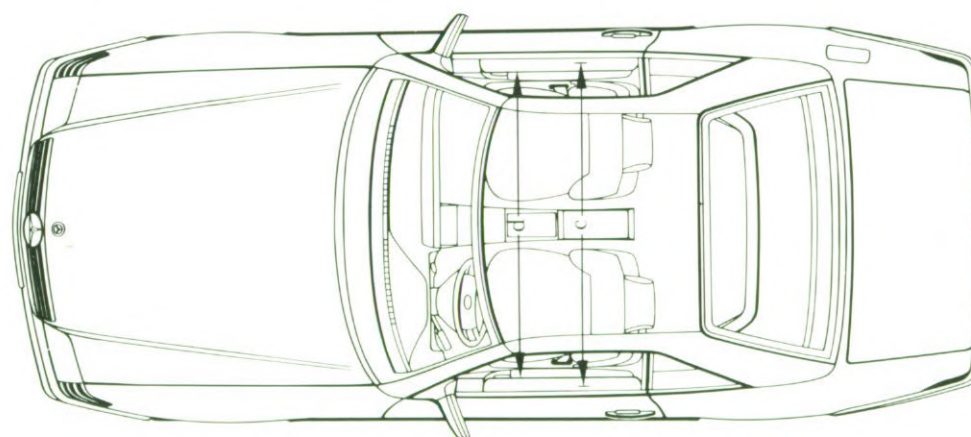
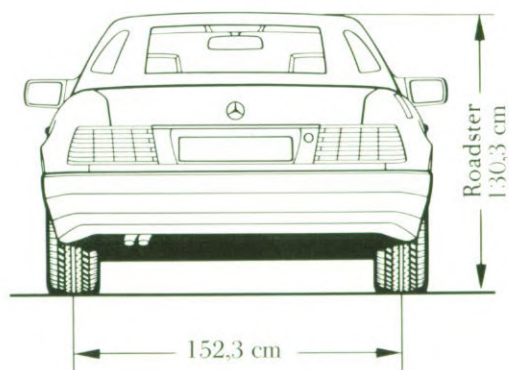
³⁾ De aangegeven gewichten betreffen de fabrieks-opgave van de standaard-uitvoering. Extra uitrustingen kunnen dit gewicht verhogen.

Inhoud vrijblijvend. Wijzigingen in specificaties en uitrustingen voorbehouden. De in deze brochure vermelde gegevens zijn voorlopig en moeten als benaderd worden beschouwd. Zij komen overeen met de stand van zaken op het moment van redaktiesluiting van deze uitgave (stand 05/91). Deze brochure is een internationale uitgave. Derhalve kunnen de afbeeldingen en omschrijvingen afwijken van de in België en Nederland geldende standaard en leverbare uitvoeringen.



a: Stuurwiel – rugleuning bestuurderszitplaats¹⁾ 49,7 cm
 b: Zithoogte vóór¹⁾: Roadster 93,3 cm, Coupé-dak 94,3 cm

¹⁾ Maten afhankelijk van zitpositie



c: Breedte op schouderhoogte vóór 146,0 cm
 d: Breedte over zitkussens vóór 140,8 cm

Mercedes-Benz 300 SL, 300 SL-24, 500 SL. Standaard-uitvoering.

Motor

300 SL: zes-cilinder met twee-kleppen-techniek en een cilinderinhoud van 2960 cm³. Vermogen 140 kW (190 pk) bij 5700/min. Mechanisch/elektronische benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking, gestuurd door een mikroprocessor met programmeergeugen. Diagnose-steker. Bovenliggende nokkenas. Hydraulische klepspelingskompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Viskose-ventilatorkoppeling. Dubbel vliegwiel (bij 5-versnellingsbak).

300 SL-24: zes-cilinder met vierkleppen-techniek en een cilinderinhoud van 2960 cm³. Vermogen 170 kW (231 pk) bij 6300/min. Mechanisch/elektronische benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking, gestuurd door een mikroprocessor met programmeergeugen en met geïntegreerde anti-klopregeling. Diagnose-steker. Twee bovenliggende nokkenassen. Hydraulische klepspelingskompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in de lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Elektromagnetisch-hydraulische verstelling van de inlaatkokkenas. Viskose-ventilatorkoppeling.

500 SL: acht-cilinder met vierkleppen-techniek en een cilinderinhoud van 4973 cm³. Vermogen 240 kW (326 pk) bij 5500/min. Mechanisch/elektronische benzine-inspuiting. Elektronische ontsteking, gestuurd door een mikroprocessor met programmeergeugen en met geïntegreerde anti-klopregeling. Diagnose-steker. Twee bovenliggende nokkenassen per cilinderrij. Hydraulische klepspelingskompensatie. Enkelvoudige snaaraandrijving met in

de lengte geprofileerde riem en automatische nastelling. Elektromagnetisch-hydraulische verstelling van de inlaatkokkenassen. Viskose-ventilatorkoppeling.

Katalysator

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

Versnellingsbak

300 SL en 300 SL-24: mechanische 5-versnellingsbak. Hydraulisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling met automatische spelingskompensatie.

Als extra: 4-versnellings Automatic met programmakiezer, kieshendel op tunnel, voorzien van parkeervergrendeling. 500 SL: 4-versnellings Automatic met programmakiezer, kieshendel op tunnel, voorzien van parkeervergrendeling.

Vering

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

Als extra: niveauregeling aan voor- en achteras met actief dempingssysteem ADS.

Assen

Schokdempergeleide 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 zes-cilinder modellen); Anti-

doorSlipRegeling (ASR, alleen in combinatie met automatische versnellingsbak).

Wielen

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

Remmen

Servo-remsysteem met gescheiden circuits. Schijfremmen met vaste remtangen 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 500 SL).

Karosserie

Zelfdragende karosserie, geheel van staal, met opklapbare rolbeugel. Schokabsorberende voor- en achterzijde. Twee deuren met verwarmde deurbekleding. Roadster-kap met elektrohydraulische bediening. Opzetbaar coupé-dak. Voorruit, alsmede achterraut van het coupé-dak van gelaagd veiligheidsglas, zijruiten van veiligheids-

glas. Elektrische zijruitopeners met comfort-sluiting. Enkele Panorama-ruitewisser met kruk-aandrijving, wisoppervlak 91%, met automatische aanpassing van de wissnelheid als men langzamer gaat rijden. Elektrisch verwarmd ruitensproeiersysteem.

Sloten

Veiligheidssloten in de deuren. Kofferdekselslot. Centrale vergrendeling. Stuurslot gekombineerd met kontakt- en startbediening en met beveiliging tegen dubbelstarten. Slot op dashboardkastje en brillenvak. Hoofdsleutelsysteem.

Verlichting

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

Zitplaatsen

Twee elektrisch verstelbare zitplaatsen. Elektrisch verstelbare hoofdsteunen. Driepunts veiligheidsgordels met rolautomaat en



gordelspanner, geïntegreerd in de zitplaatskonstruktie.

Als extra: elektrische verstelling met driedubbele Memory-schakeling. Standaard stoffen bekleding, als extra leder.

Verwarming en ventilatie

Verwarming en ventilatie met vijftraps ventilator en Defroster-schakelaar. Restwarmteschakeling. Stoffilter. Elektronische interieurtemperatuur-regeling. Gescheiden verwarming voor links en rechts.

Als extra: airconditioning al of niet met automatische regeling; elektrische verwarming van de zitplaatsen; voorverwarming

van motor en interieur.

Signaalinstallatie

Lichtsignaal. Knipperlichten die automatisch uitschakelen. Tip-kontakt voor inhaalsignaal.

Instrumenten en controlelampjes

Schokabsorberend bekleed dashboard. Snelheidsmeter en toerenteller, oliedrukmeter, brandstofmeter, koelwatertemperatuurmeter, kwartsklokje, brandstofverbruiksmeter, buitentemperatuurmeter. Controlelampjes voor de functie van remmen, batterijlaadstroom, brandstofreserve, verlichting, ABS, veiligheids gordels, functie van de softtop

bediening, rolbeugel. Controlelampjes voor het peil van motorolie, koelvloeistof en ruitespoeiervloeistof. Totaalkilometeren dagteller.

Afhankelijk van de gemonteerde extra's ook controlelampjes voor Airbag, ASD en ASR.

Rolbeugel

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

Diversen

Met leder bekleed stuurwiel en schakelhendel. Inbouwvoorzieningen voor luidsprekers links en rechts in het dashboard.

Asbak met sigarenaansteker in de middenconsole. 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; Sound-systeem; Airbags voor bestuurder en passagier; reiscomputer; Tempomat (bij automatische versnellingsbak); zonnekleppen met verlichte spiegel; koplampwischerinstallatie.

N.B.

In Nederland zijn de onderstaande extra uitrustingen in de standaard-uitvoering opgenomen:

- Airbag in het stuurwiel,
- Elektrische antenne,
- Warmtewerend glas,
- Koplampwischerinstallatie,
- Uitstaplichten in de deuren,
- Centrale vergrendeling in het interieur.

In België zijn de onderstaande extra uitrustingen in de standaard-uitvoering opgenomen:

- 300 SL
- ASD,
- Uitstaplichten aan de deuren,

300 SL-24

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

500 SL

- ASR,
- 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,
- Centrale vergrendeling in het interieur.
- 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





Mercedes-Benz