

# SPORT AUTO

Nr. 12/Dezember 1982 DM 4,50 E 3883



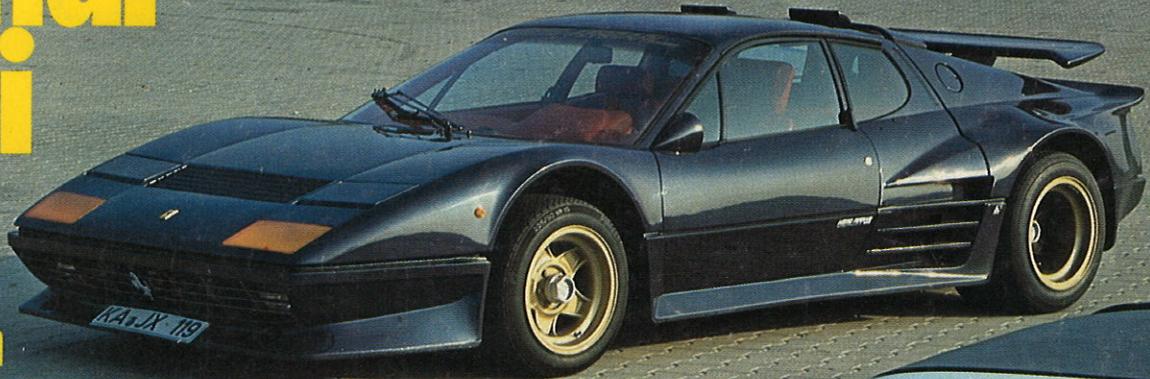
**Exklusiver Doppel-Test**

**Fahrbericht: Der neue Dreier-BMW**

● Modelle ● Preise ● Pläne ● Urteile

## Zweimal Ferrari

- 315 PS
- 268 km/h
- 450 PS
- 305 km/h



Ferrari 512 BB Koenig



Ferrari 308 Turbo

Rallye-WM:



**Wie Walter Röhrl  
Weltmeister wurde**

**Jochen  
Neerpasch: Die Zukunft  
der Gruppe**

Mercedes-Stil aus dem Jahr  
1961: sachlich gezeichnete  
Instrumente, viel Chrom,  
elfenbeinfarbenes Lenkrad



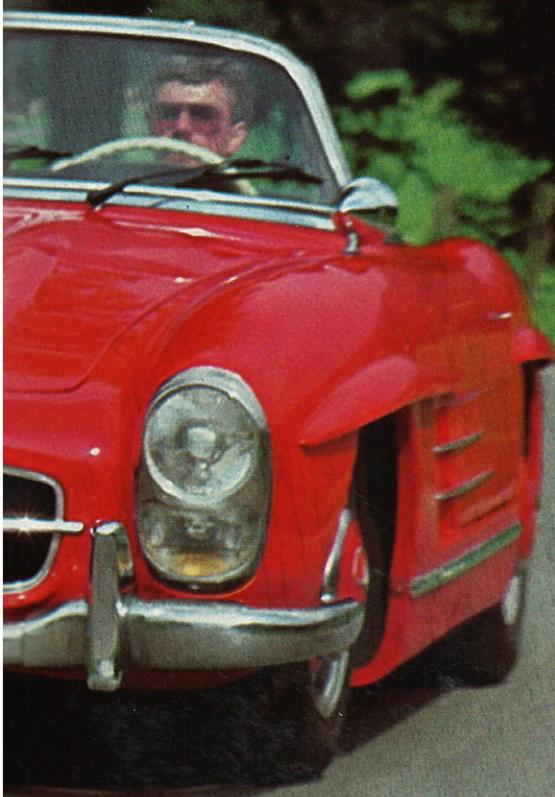
Fotos: Seufert



Fahrbericht: Mercedes 300 SL Roadster von 1961

# MASS DER DINGE

Mindestens 80 000 Mark sind für ein wohlerhaltenes Exemplar des großen deutschen Sportwagen-Klassikers aus Stuttgart heute anzulegen. Der nur 1858mal gebaute 300 SL Roadster – direkter Nachfolger des legendären Flügeltüren-SL – war zu seiner Zeit der Super-Sportwagen, den es auf Piste und Straße zu schlagen galt. sport auto fuhr einen 300 SL jenes Jahrgangs, als er Vierradscheibenbremsen erhielt: 1961 ▶



**1961** – der VW Käfer, des Deutschen liebstes Kind, schwang sich mit 34 PS zu 125 km/h auf, bergab und mit wagemutigem Mann am Volant.

1961 – der neue BMW 1500, Urvater aller sportlichen BMW-Limousinen, lief dank strammer 75 PS rund 150 km/h schnell und galt deshalb als Ausgeburt an Tempo.

1961 – der Mercedes 220 SE, Statussymbol arrivierter Bundesbürger, leistete mit 120 PS genug für 170 km/h. So schnell auch zu fahren, das lag jenseits der Vorstellungskraft braver Normalverbraucher.

1961 gab es freilich bereits einen Sportwagen aus Stuttgart, der so schnell ging wie heute der Porsche 911 SC. Und die ungeheure Geschwindigkeits-Kluft zwischen gängigen Mobilien und dem Mercedes 300 SL erklärt zumindest einen Teil des unvergleichlichen Images, das der Sternwagen noch heute genießt.

Ein 300 SL, das war die Verkörperung der Überlegenheit. Wer vom 300 SL sprach, der dämpfte voll Andacht die Stimme und verwies auf die Sport-Herkunft des Zweisitzers, auf seine Erfolge:

- Platz eins in Le Mans 1952;
- Plätze eins und zwei bei der Carrera Panamericana 1952;
- jeweils Platz eins bei der Fernfahrt Lüttich-Rom-Lüttich 1955 und 1956;
- Platz eins bei der Tulpen-Rallye 1955;
- Platz eins bei der Rallye Akropolis 1956.

Solche Ruhmestaten im Sinn, fanden zumindest Sportfahrer nichts dabei, vor der Freude am SL-Fahren zunächst einmal artistisches Geschick beweisen zu müssen: Für drahtige Naturen ist es ein leichtes, den vom klassischen Gitterrohrrahmen erzwungenen überbreiten Türschweller zu überwinden.

Doch beleibte Wirtschaftswunder-Kinder der frühen sechziger Jahre hatten damit ihre Schwierigkeiten – das ist verbürgtes Schicksal des 300 SL, der Grund für den weitaus zivilisierteren Nachfolger 230 SL von 1963.

Einmal zwischen großem Volant und schalenförmiger Sitz-Rückenlehne festgeklemmt, wird sogleich deutlich, daß dieses Auto nicht für Playboys gedacht war, sondern für Aktivisten.

Statt verspielter Details wie italienische Zeitgenossen oder stockkonservativer Elemente wie die Engländer offeriert der 300 SL eine spröde Funktionalität, an der es selbst aus heutiger Sicht wenig auszusetzen gibt.

Einzig ein Übermaß gleißenden Chroms zeugt vom Zeitgeschmack vor über 20 Jahren, vielleicht auch das modische, elfenbeinfarbene Lenkrad.

Beim Fahren fordert das schwäbische Monument die ihm gebührende Aufmerksamkeit – und das speziell in Kurven. Denn dort gibt sich der Mercedes für heutige Begriffe furchterregend – und dies vor allem bei ungeziemlichen Lastwechseln.

Dann nämlich bäumt sich der Hinterwagen auf, die Spur der Hinterräder verengt sich abenteuerlich, und die solcherart eines Gutteils ihrer Seitenführung beraubte Eingelenk-Pendelachse versetzt den Piloten in Angst und Schrecken.

Kann der Fuß hingegen kontinuierlich auf dem Gaspedal verharren, dann sind bemerkenswerte Querbeschleunigungen möglich – doch die wollen eben mit feuchten Händen und großem Herz erfochten werden.

Einfach nur Gas geben ist auch die falsche Art, dem drei Liter großen und 215 PS starken Einspritz-Sechszylinder begeisternde Fahrleistungen abzutrotzen. Soll das Temperament zufriedenstellen, dann ist ein sportlicher Fahrstil angebracht – also: Drehzahl nie unter 4000/min abfallen lassen, stets den „bissigen“ Bereich von 4000/min bis 6000/min einhalten.

Was sich beim 300 SL unter sonorem Grollen dann tut, das entlockt selbst 911 SC-verwöhnten Menschen Anerkennung – für Sportfahrer des Jahres 1961 muß es die Hölle gewesen sein. Für letztere gab und gibt es deshalb keinen Zweifel: Ein Mercedes 300 SL – das ist das Maß der Dinge. *cdt*



Mit zeitloser Rasse: 21 Jahre alter Mercedes SL-Klassiker

## Daten und Fahrleistungen

**Motor/Kraftübertragung:** Reihen-Sechszylinder, 2996 ccm, Bohrung × Hub: 85 × 88 mm, Leistung: 215 PS (158 kW) bei 5800/min, maximales Drehmoment: 275 Nm bei 4600/min, Verdichtung: 8,55:1; Bosch-Direkteinspritzung; Trockensumpfschmierung. Viergang-Getriebe; wahlweise Achsübersetzungen: 3,25/3,64/3,89/4,11:1, ZF-Sperrdifferential

**Fahrwerk:** Stahlrohr-Gitterrohrrahmen; Radaufhängung vorn an Querlenkern, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator; hinten Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichsfeder, Schraubenfedern; Dunlop-Vierradscheibenbremse; Felgenreife 5½ J × 15, Reifengröße 6.70-15

**Maße und Gewichte:** Radstand 2400 mm, Länge 4570 mm, Breite 1790 mm, Höhe 1300 mm, Spur vorn/hinten 1398 mm/1448 mm; Leergewicht 1360 kg

**Fahrleistungen:** Beschleunigung von Null bis 100 km/h: 9 sec, Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h

**Bauzeit:** 1957 bis 1963 (Roadster)

**Preis** zur Bauzeit (1961): 32 500 DM

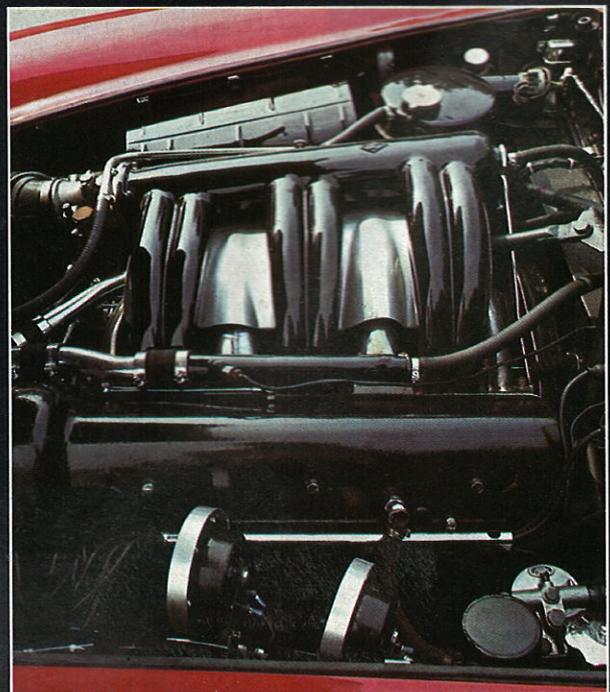
**Literatur zum Thema:** Mercedes-Benz Renn- und Sportwagen, Karl Ludvigsen, Bleicher Verlag, Gerlingen; Mercedes-Benz Automobile, Band 3, Halwart Schrader, BLV Verlagsgesellschaft, München



Mit Chrom: Motorraum-Entlüftung



Mit Schwung: 300 SL-Rückleuchte



Mit Bosch-Direkteinspritzung: 215 PS-Sechszylinder

Fotos: Seufert

gutem Seitenhalt: Schalensitze