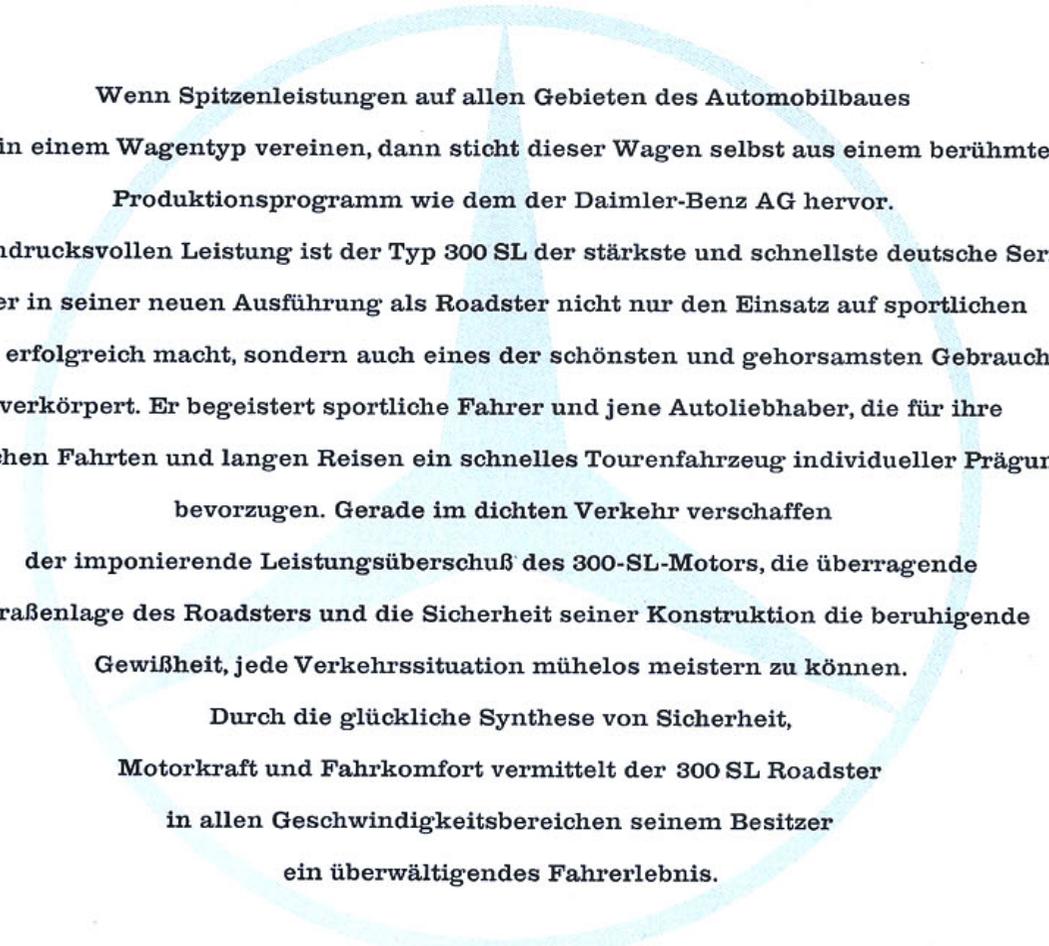


MERCEDES-BENZ



SL
ROADSTER



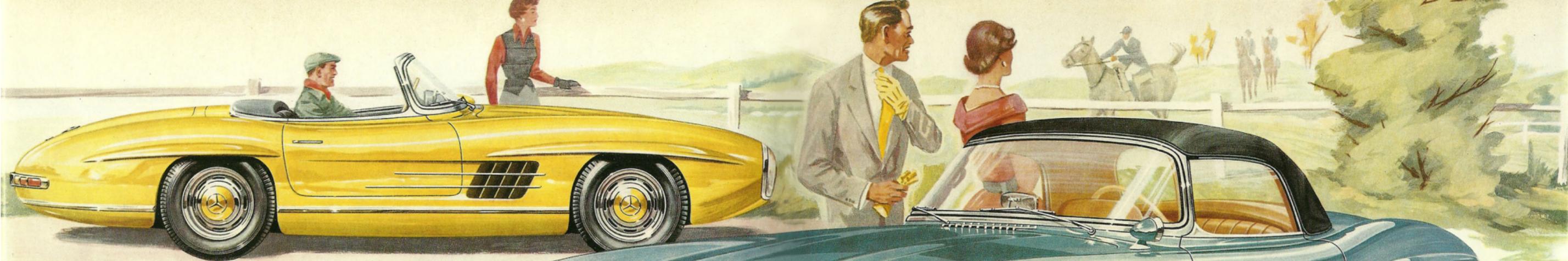
Wenn Spitzenleistungen auf allen Gebieten des Automobilbaues
sich in einem Wagentyp vereinen, dann sticht dieser Wagen selbst aus einem berühmten
Produktionsprogramm wie dem der Daimler-Benz AG hervor.
Mit seiner eindrucksvollen Leistung ist der Typ 300 SL der stärkste und schnellste deutsche Serienwagen,
der in seiner neuen Ausführung als Roadster nicht nur den Einsatz auf sportlichen
Wettbewerben erfolgreich macht, sondern auch eines der schönsten und gehorsamsten Gebrauchsfahrzeuge
verkörpert. Er begeistert sportliche Fahrer und jene Autoliebhaber, die für ihre
täglichen Fahrten und langen Reisen ein schnelles Tourenfahrzeug individueller Prägung
bevorzugen. Gerade im dichten Verkehr verschaffen
der imponierende Leistungsüberschuß des 300-SL-Motors, die überragende
Straßenlage des Roadsters und die Sicherheit seiner Konstruktion die beruhigende
Gewißheit, jede Verkehrssituation mühelos meistern zu können.
Durch die glückliche Synthese von Sicherheit,
Motorkraft und Fahrkomfort vermittelt der 300 SL Roadster
in allen Geschwindigkeitsbereichen seinem Besitzer
ein überwältigendes Fahrerlebnis.

IHR GUTER STERN AUF ALLEN STRASSEN

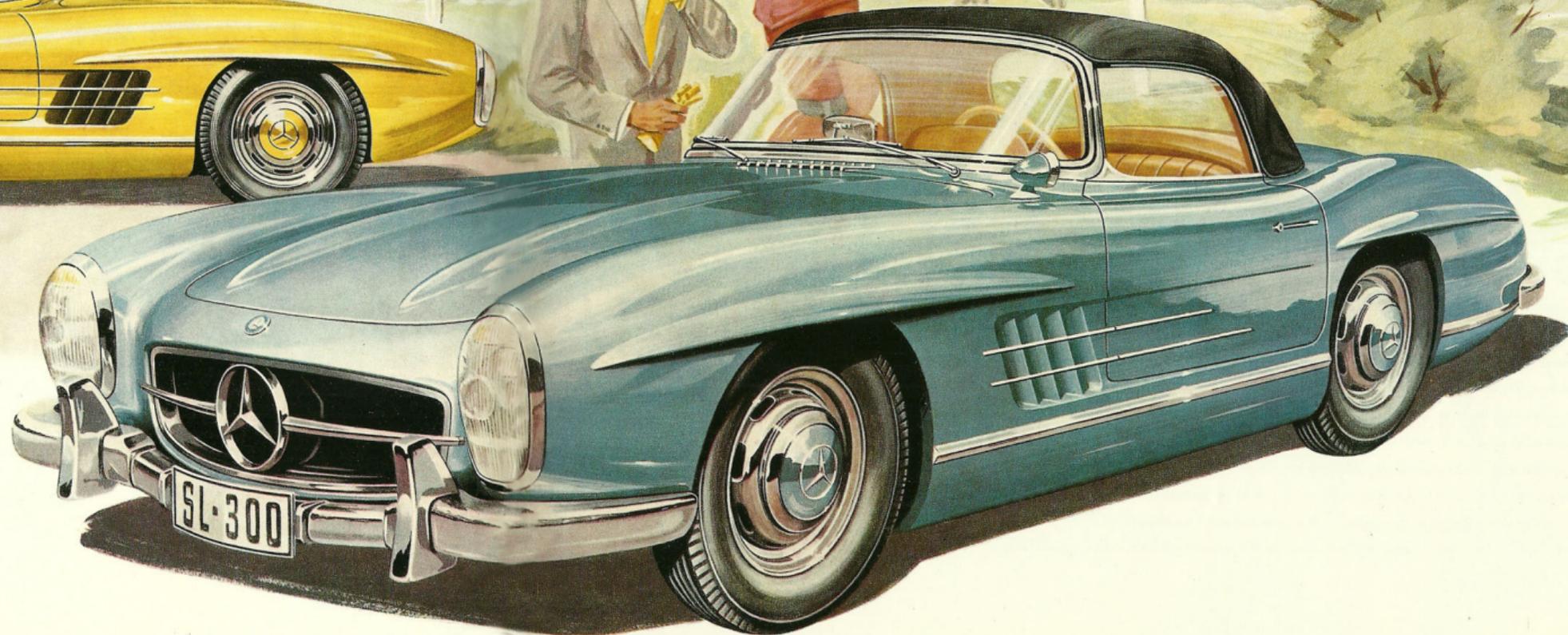


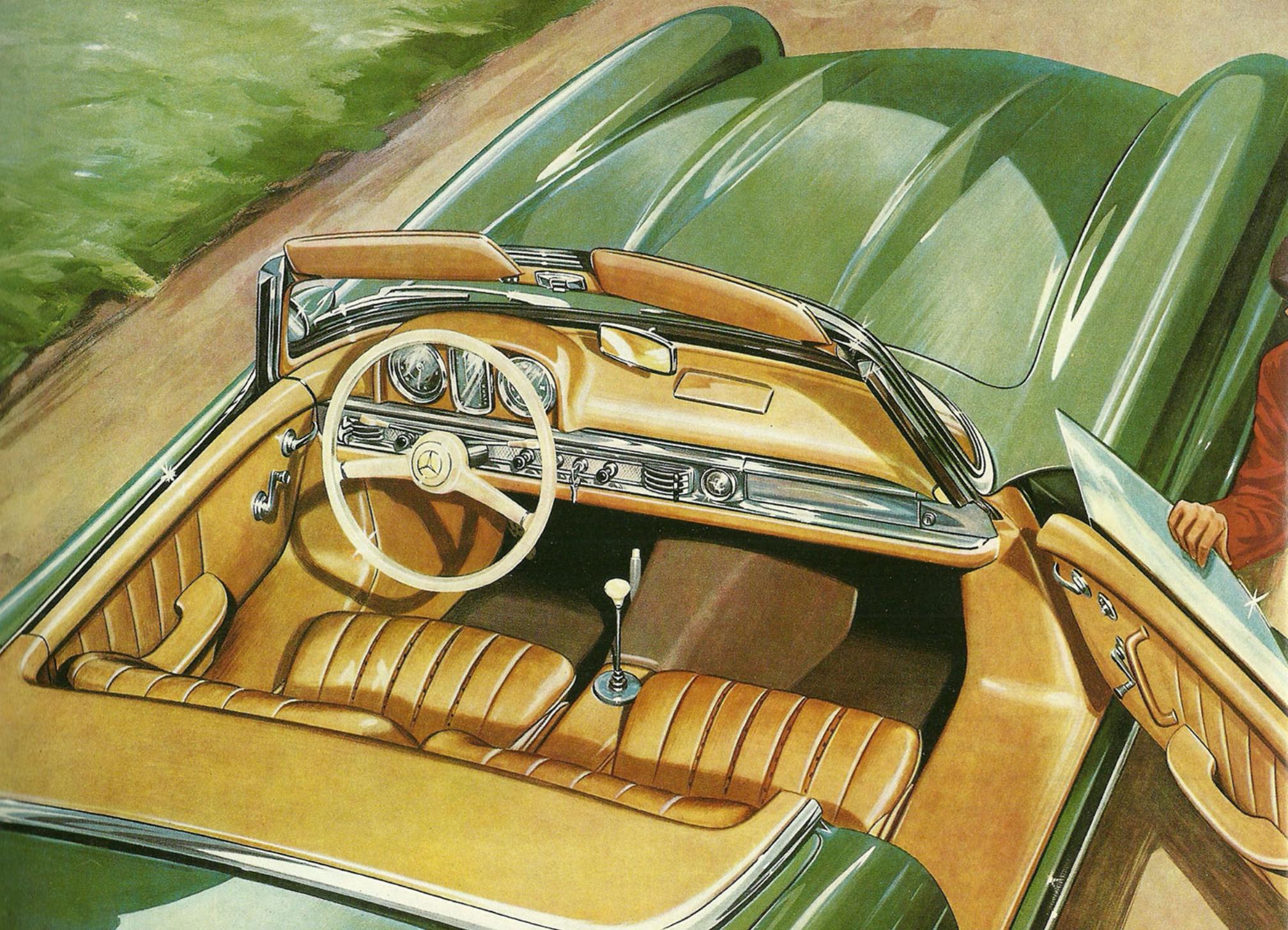


Gibt es eine bessere Bewährungsprobe für die technische Vollkommenheit eines Automobils als seinen siegreichen Einsatz in schwersten internationalen Rennen? Wenige Wagen haben je einen so überzeugenden Beweis dafür erbringen können wie der Mercedes-Benz Typ 300 SL, der mit seinen unzähligen Erfolgen in allen rennsportbegeisterten Ländern seine Leistungsfähigkeit zeigen konnte. Diese Siege und die Erringung des «Coupe des constructeurs» – der Internationalen Sportwagenmeisterschaft – durch Mercedes-Benz-Rennsportwagen sind gleichzeitig der schönste Lohn für die zielbewußte Entwicklungsarbeit der Konstrukteure von Daimler-Benz am Viertakt-Benzineinspritzmotor. Schon 1937 hatte die Daimler-Benz AG erstmalig in der Welt die Benzineinspritzung bei Flugmotoren angewandt. Siebzehn Jahre später – im Jahre 1954 – wurde dann der Typ 300 SL als erstes Automobil der Welt serienmäßig mit einem Viertakt-Benzineinspritzmotor ausgerüstet. Als jüngstes Resultat aus dem stets fruchtbaren Zusammenspiel zwischen jahrzehntelanger Rennerfahrung und vorausschauender Entwicklung stellt Ihnen die älteste Automobilfabrik der Welt nun den Typ 300 SL Roadster vor. Hier präsentiert sich Ihnen ein modernes Gebrauchsfahrzeug mit der Seele der berühmten Rennsportwagen – geschaffen für jene Fahrer, die ihre Begeisterung für rassige Wagen und die Freude am sportlichen Fahren durch den Besitz dieses Roadsters sichtbar machen wollen.



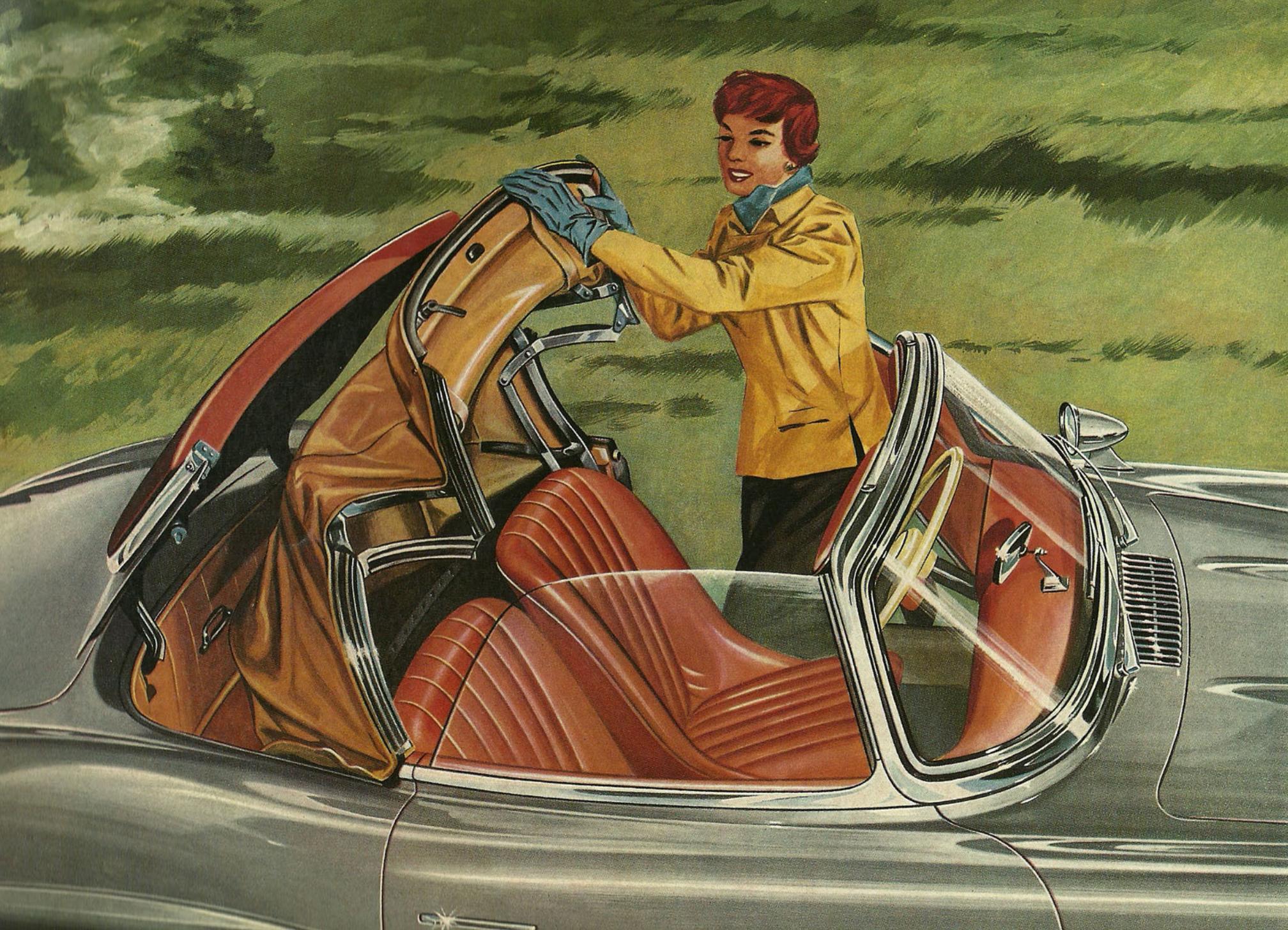
Die dynamische Form seiner langgestreckten Karosserie ist das äußere Kennzeichen für die geballte Kraft, die der Typ 300 SL Roadster auf Ihren Befehl augenblicklich entfalten kann. Ob Sie den Wagen im sportlichen Einsatz ausfahren wollen oder auf verkehrsreicher Landstraße häufig überholen müssen, der Typ 300 SL Roadster beweist Ihnen sein unerhörtes Temperament wann und wo Sie wollen. Die moderne Formgebung dieses bildschönen Wagens wird noch unterstrichen durch das neue Stilelement, die »Leuchteinheit« – in der Hauptscheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Stand-, Park- und Blinklicht zusammengefaßt sind.



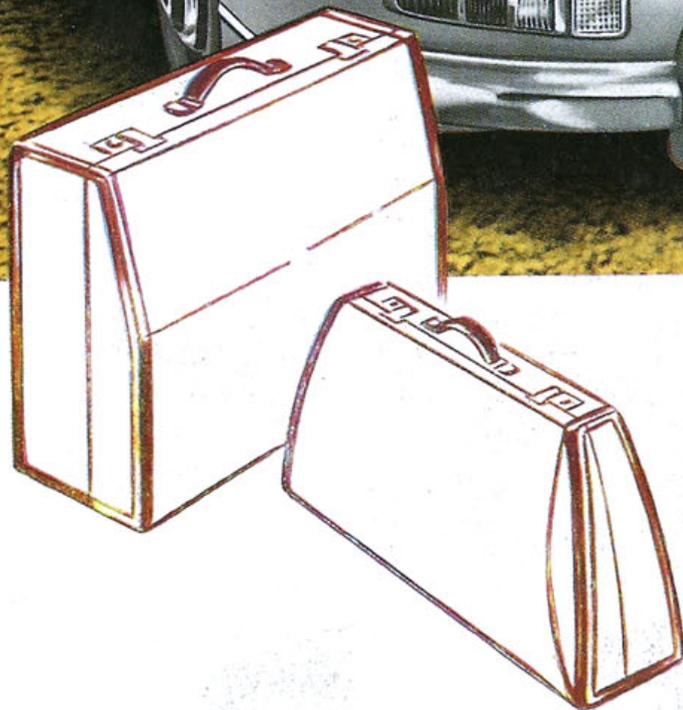
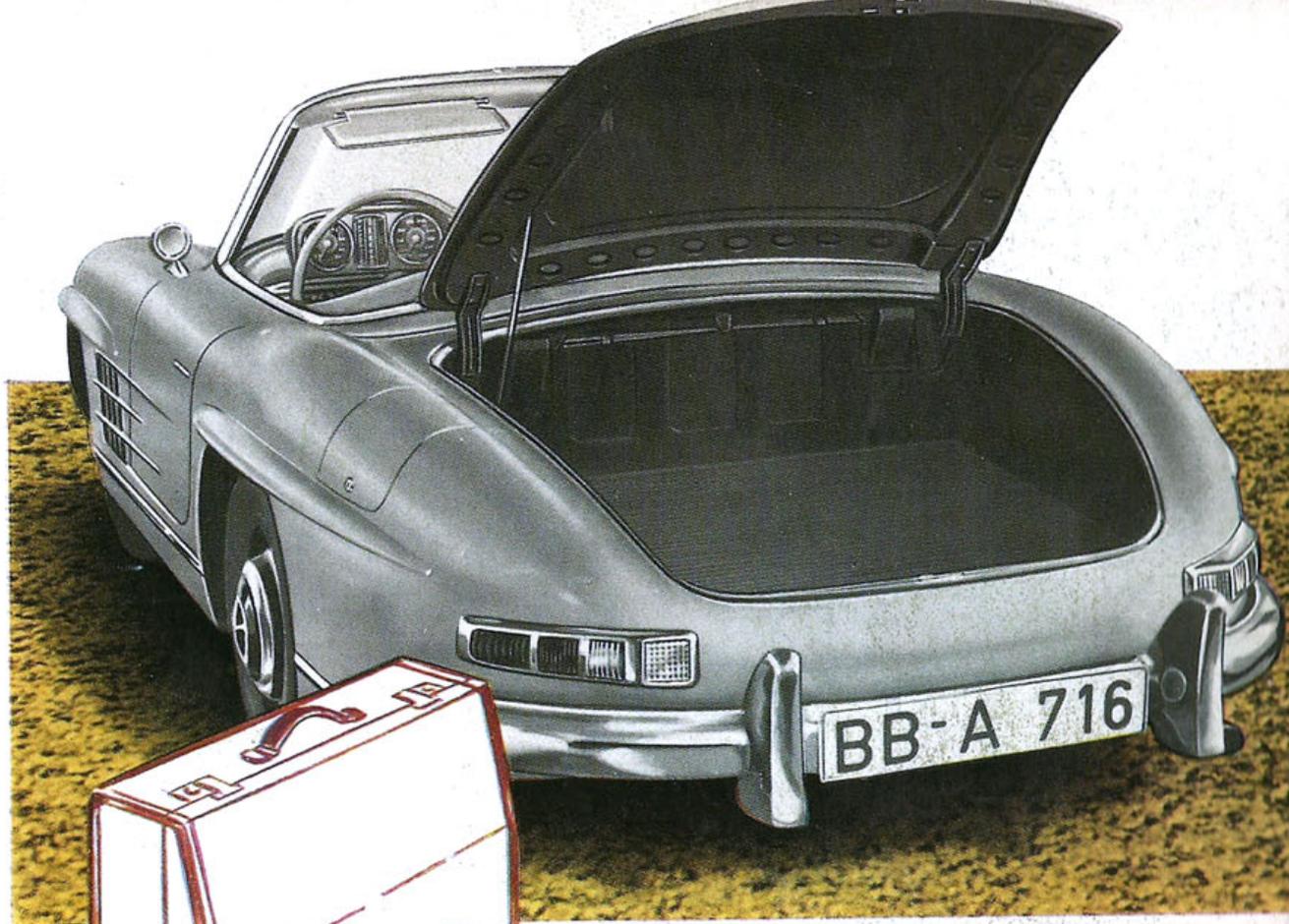




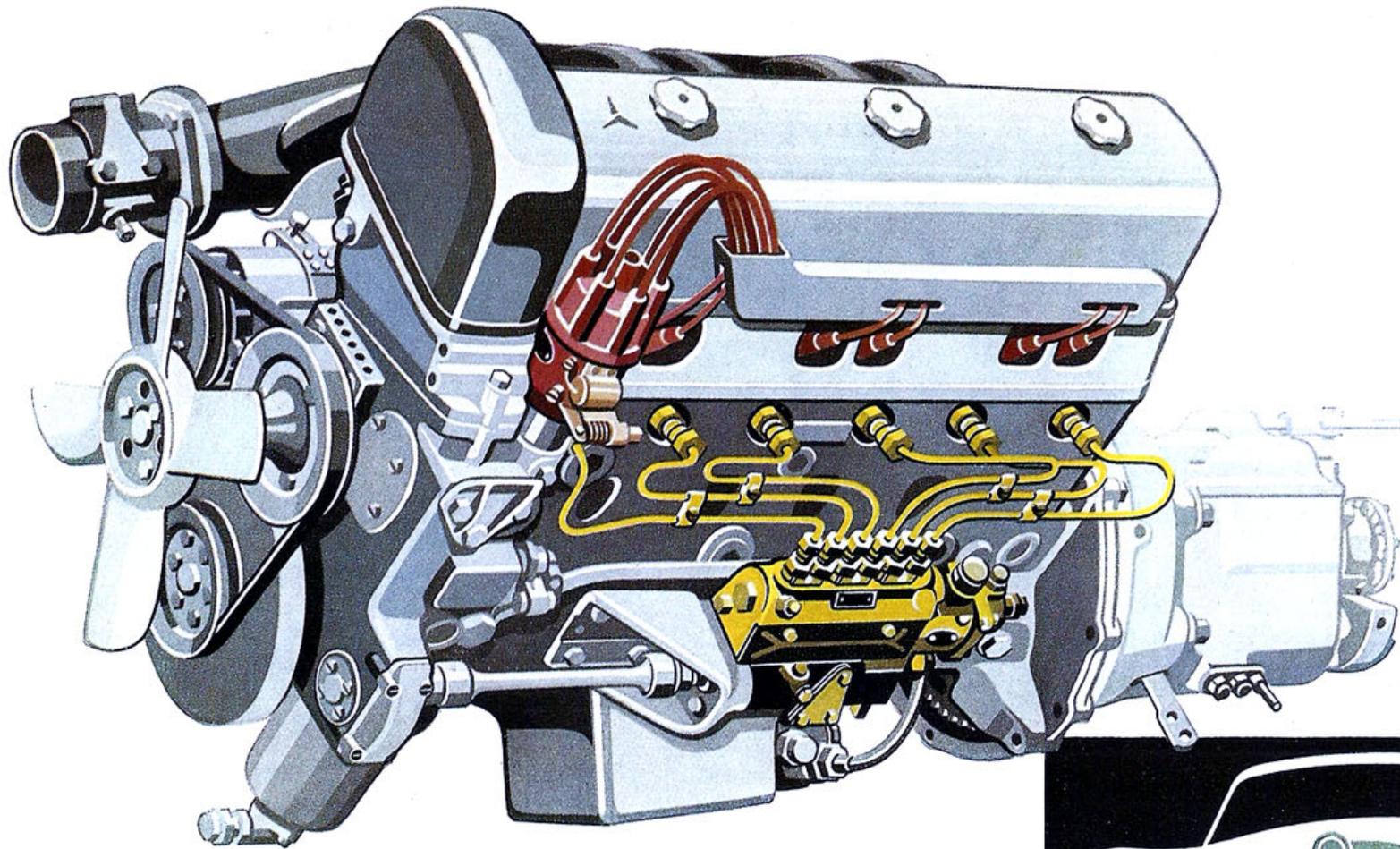
Im Typ 300 SL Roadster erwartet Sie eine wohldurchdachte und gediegen verarbeitete Ausstattung. Sportliche Sitze geben festen Halt auch in scharf gefahrenen Kurven; die Sitzflächen und Klapplehnen sind in den Längsrippen mit Luftlöchern versehen. Das Armaturenbrett ist auf der Oberseite und an der Unterkante ganz gepolstert, ebenso der Rahmen der weit nach hinten gezogenen Panoramascheibe und die Sonnenblenden. Durch die große Windschutzscheibe aus Sicherheits-Verbundglas haben Sie hervorragende Sicht; mit einem kurzen Blick auf das völlig neuartig gestaltete »Säulen«-Kombi-Instrument sind Sie über Benzinstand, Öldruck, Öl- und Wassertemperatur genau informiert. Außerdem sind in einer senkrechten Mittelrippe alle Warnleuchten zusammengefaßt. Drehzahlmesser und Tachometer bilden mit diesem Instrument eine hochliegende, leicht abzulesende Armatureneinheit. Die beleuchteten Bedienungsknöpfe und der kurze sportliche Schaltknüppel liegen in griffnaher Position. Statt des im Bild gezeigten Betätigungshebels für die Blinkleuchten rechts an der Lenksäule erhält der Wagen einen Signalling am Lenkrad. Das Horn kann durch den Signalling oder in Verbindung mit der Lichthupe – bei Durchdrücken über die Blinkstellung hinaus – bedient werden. Zur Serienausstattung gehört eine neuartige Scheibenwaschanlage mit Fußbetätigung, die die Wischer und, bei stärkerem Durchtreten, die Waschanlage in Tätigkeit setzt. Außerdem ist ein Handschalter für Dauerlauf der Scheibenwischer vorhanden.



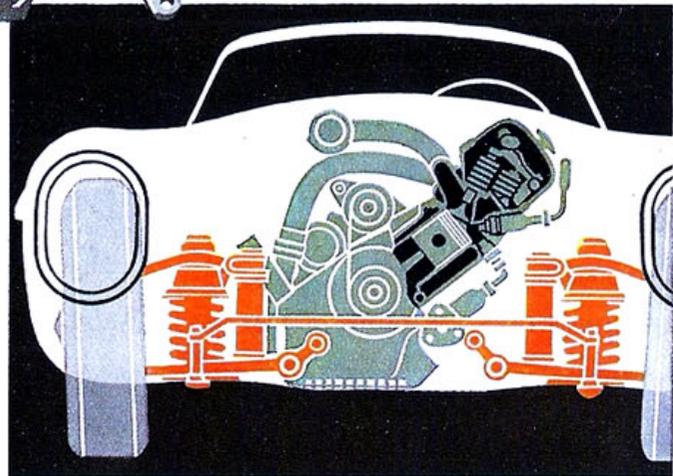
Völlig geschützt liegt das Verdeck beim offenen Wagen unter einer Metallhaube, die sich organisch in die Linie der Karosserie einfügt. Der Bezug auf der Verdeckklappe harmonisiert in der Farbe mit dem Bezug der Innenausstattung. Bei Regen oder Kälte verwandeln Sie den rassigen Roadster mit wenigen Handgriffen in ein elegantes geschlossenes Fahrzeug. Den dadurch freiwerdenden Raum unter der Verdeckhaube können Sie dann zur Ablage kleinerer Gepäckstücke benutzen; er ist nach dem Umklappen der Lehnen beider Sitze leicht zu erreichen. Die Kleinigkeiten, die Sie gern griffbereit haben, lassen sich in den Falttaschen an den Türen unterbringen. (Auf Wunsch feste Taschen unter aufklappbaren Armlehnen.) Weitere Annehmlichkeiten – wie die in drei Schräglagen verstellbare Fahrersitzlehne, Kurbelfenster, Lichthupe, abblendbarer Rückblickspiegel, Zigarrenanzünder, Ascher, verschließbarer Handschuhkasten – runden die großzügige Ausstattung des Roadsters ab. Sie wird auf Wunsch noch ergänzt durch Stoßstangen mit Hörnern, breite Armlehnen und die Heizung, deren Hebel bereits vorhanden sind. Heizung und Lüftung lassen sich für Fahrer und Beifahrer getrennt fein einstellen und sind so günstig angeordnet, daß die Bedienungshebel für beide Seiten bequem vom Fahrersitz aus erreicht werden können.



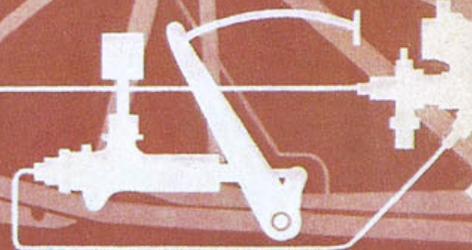
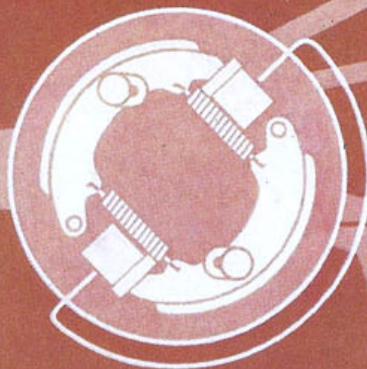
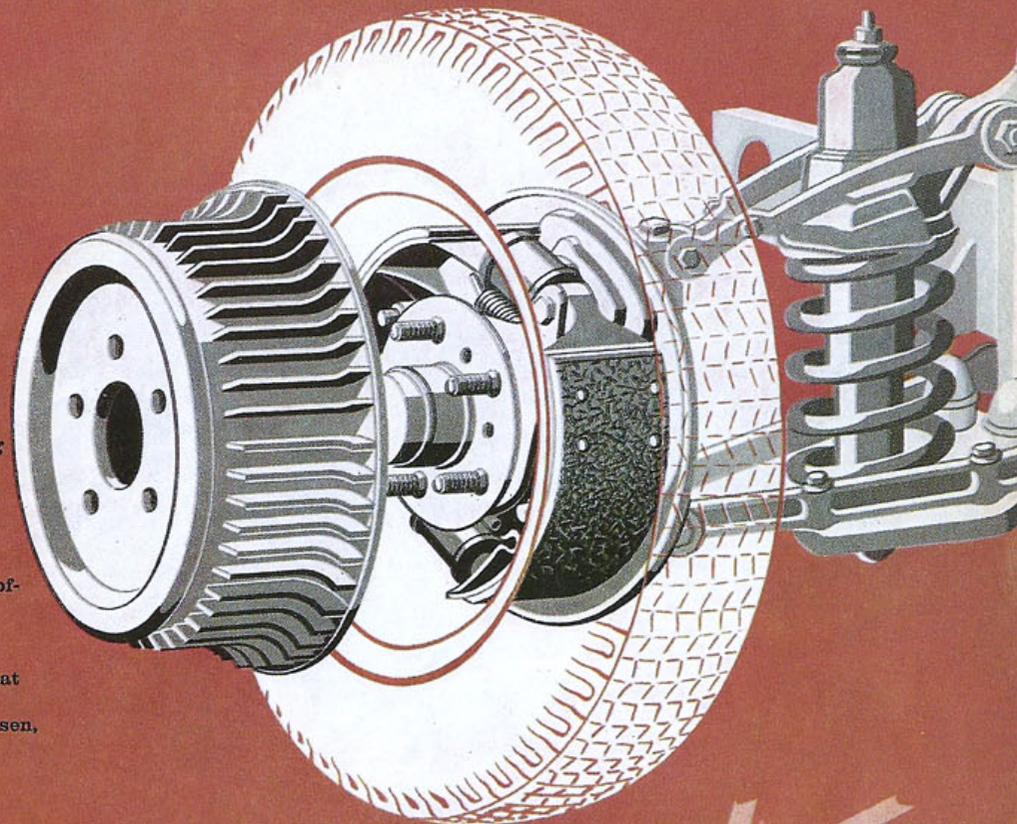
Durch die Unterbringung des Reserverades in einer Mulde im Kofferraumboden kann der gesamte Heckraum für Ihr Reisegepäck verwendet werden. Auf Sonderwunsch gegen Mehrpreis wird hierfür ein Spezialkoffersatz geliefert, mit dem Sie den Raum noch besser nutzen können.

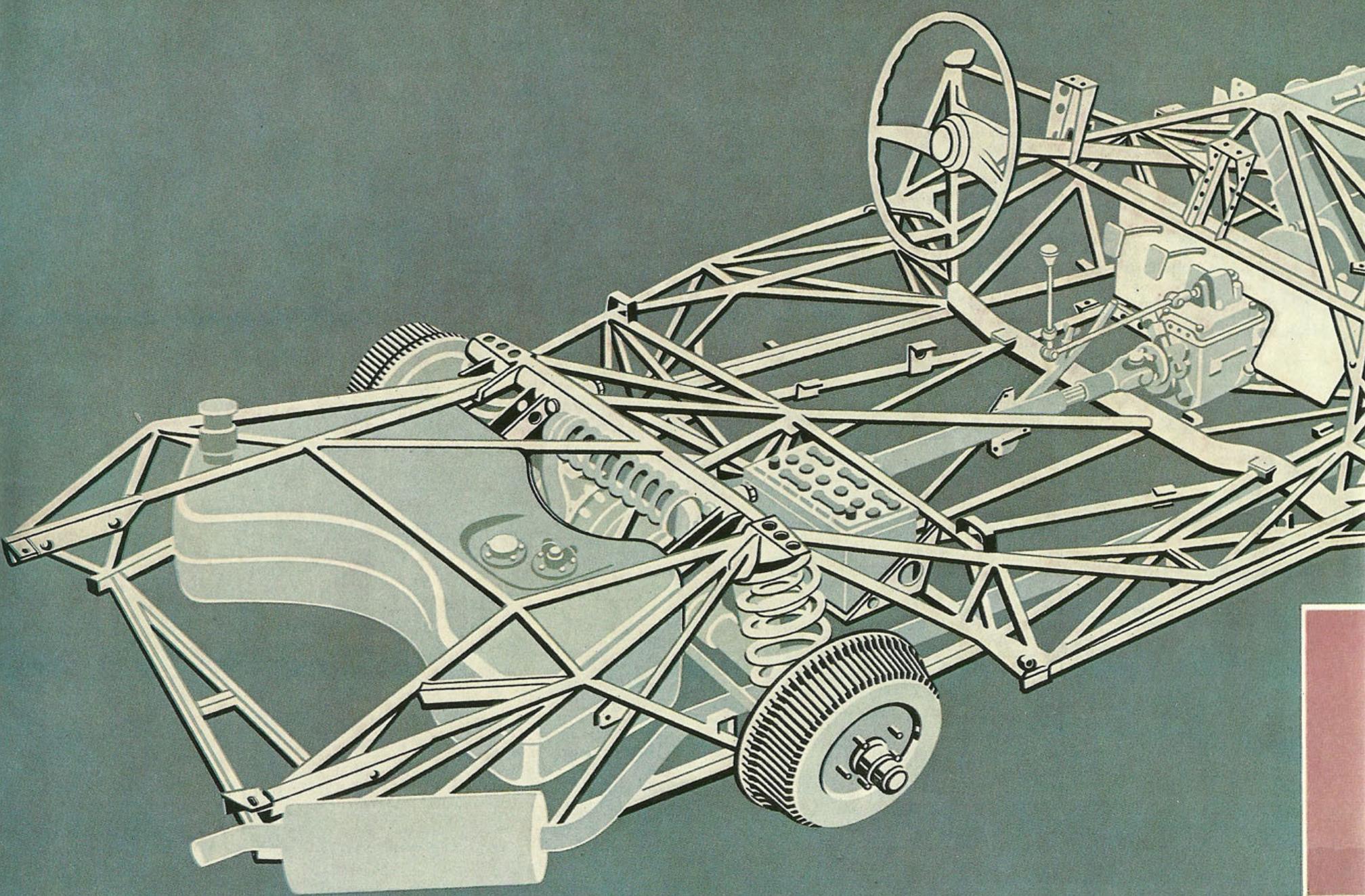


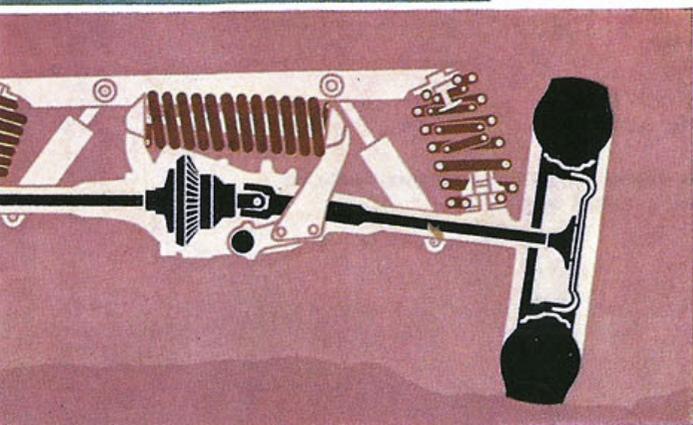
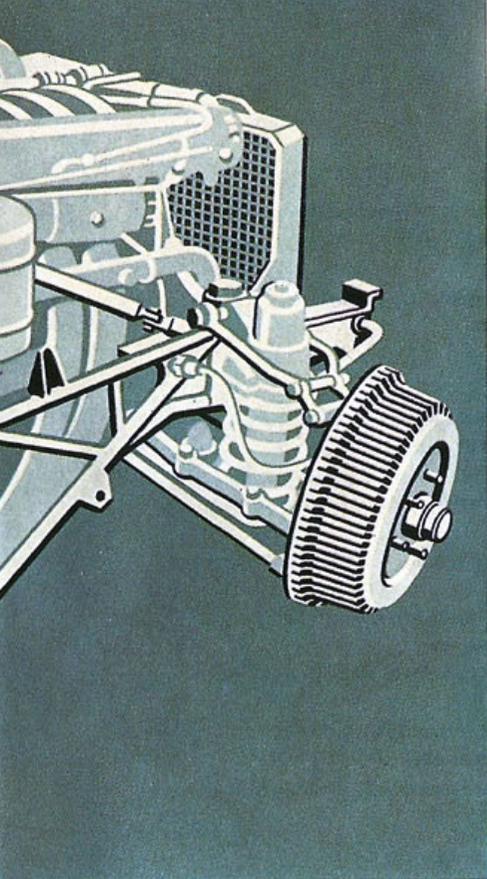
Die Benzineinspritzung des 300-SL-Motors wirkt intermittierend, das heißt, daß nur in dem kurzen Moment vor Beginn des Verdichtungs Vorganges eine genaue Dosis Brennstoff in die Zylinder gespritzt wird. In der rechten Abbildung ist deutlich die 40 Grad betragende Schrägneigung des Motors im Fahrgestell zu erkennen. Dadurch wurde erst die ungewöhnlich flache Form der Motorhaube möglich.



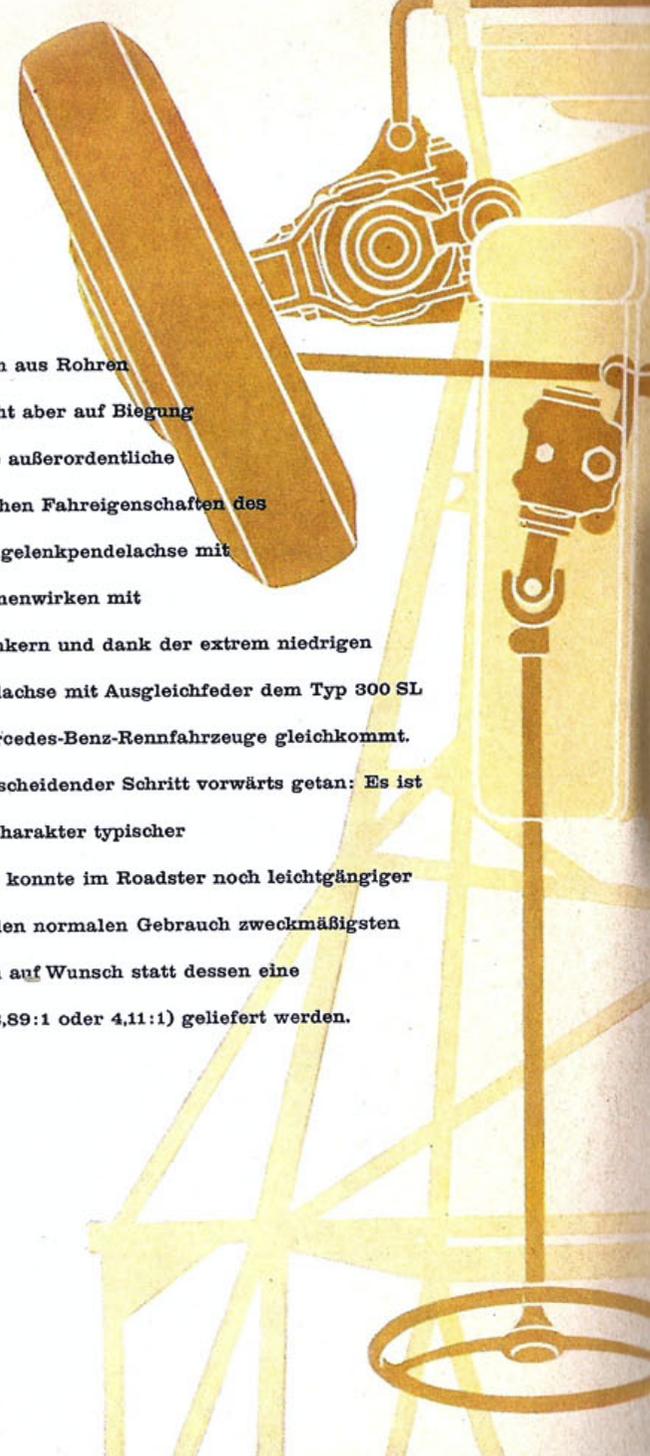
Mit der enormen Kraft seines Sechszylinder-Kurzhubmotors macht Sie der Typ 300 SL Roadster in allen Situationen überlegen. Dank der ungewöhnlichen Elastizität dieses äußerst drehzahlfesten Motors können Sie den Wagen im direkten Gang von 25 km/std bis zur Endgeschwindigkeit ruckfrei beschleunigen. Die exakt arbeitende Benzineinspritzung versorgt jeden der sechs Zylinder genau mit der jeweils benötigten Brennstoffmenge. Ein Thermostat in Verbindung mit einer Höhendose an der Einspritzpumpe besorgt die automatische Kompensation der Lufttemperatur und Luftdichte in unterschiedlichen Höhenlagen. Die siebenfach gelagerte Kurbelwelle mit den standfesten Vierstofflagern, die Trockensumpfschmierung und der große Ölkühler gestatten dem Triebwerk eine Höchstdrehzahl von 6400 U/min (in den Gängen 6000). Durch die im Zylinderkopf liegende Nockenwelle hat der Motor trotz großer Ventile einen Ventilmechanismus mit relativ leichten bewegten Massen, der wiederum einen steilen Nocken zulässt. Das ergibt im Verein mit den großen Ventilen in allen Drehzahlbereichen eine sehr gute Füllung. Der Kraft dieses Motors können Sie die Kraft der Turbobremsen entgegensetzen. Ein leichter Pedaldruck – durch den Unterdruckkraftverstärker vervielfacht – genügt, um die 1664 cm² Bremsfläche voll zur Wirkung kommen zu lassen. Die Kühlrippen der Al-Fin-Bremstrommeln sorgen für einen starken Luftstrom und vergrößern die wärmeabgebende Fläche. Durch diese gute Wärmeableitung wird auch bei häufiger und starker Beanspruchung eine gleichbleibend hohe Standfestigkeit der Bremsen erzielt.







Der Rahmen des Typ 300 SL Roadster ist als Gitterrahmen aus Rohren zusammengeschweißt, die nur auf Zug und Druck, nicht aber auf Biegung beansprucht werden. So erhält die Rahmenkonstruktion eine außerordentliche Verwindungssteifheit bei geringstem Gewicht. Die unvergleichlichen Fahreigenschaften des Typ 300 SL konnten im Roadster durch den Einbau der Eingelenkpendelachse mit Ausgleichfeder noch verbessert werden. Im Zusammenwirken mit der Einzelaufhängung der Vorderräder an Parallel-Querlenkern und dank der extrem niedrigen Schwerpunktlage des Fahrzeugs verleiht die neue Eingelenkpendelachse mit Ausgleichfeder dem Typ 300 SL Roadster eine Straßenlage, die jener der berühmten Mercedes-Benz-Rennfahrzeuge gleichkommt. Mit diesem hervorragend abgestimmten Fahrwerk ist ein entscheidender Schritt vorwärts getan: Es ist gelungen, einer sportlichen Federung gleichzeitig den Charakter typischer Tourenwagenfederungen zu geben. Auch die Lenkung konnte im Roadster noch leichtgängiger gemacht werden. Der Wagen wird serienmäßig mit der für den normalen Gebrauch zweckmäßigsten Hinterachsübersetzung 3,64:1 versehen. Für Spezialzwecke kann auf Wunsch statt dessen eine der vier weiteren Übersetzungen (3,25:1, 3,42:1, 3,89:1 oder 4,11:1) geliefert werden.



TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Arbeitsverfahren	Viertakt-Benzineinspritzung
Zahl der Zylinder	6
Bohrung/Hub	85/88 mm
Gesamthubraum effektiv	2996 ccm
Motorleistung*	225 PS/5900 (DIN), 250 gr. HP/6200 U/min (SAE) bei Verdichtung 9,5:1
Drehzahl bei 100 km/std	2820 (bei 3,64:1), 2520 (bei 3,25:1), 2650 (bei 3,42:1), 3020 (bei 3,89:1), 3190 (bei 4,11:1)
Höchstdrehzahl	6400 U/min, in den Gängen 6000
Verdichtungsverhältnis**	9,5:1 (bei OZ 100)
Inhalt der Kühlanlage mit Heizung	20 Ltr.
Ölfüllung des Kurbelgehäuses max./min. (Trockensumpf)	11/8 Ltr. für Normalfahrten 15/11 Ltr. für Sportveranstaltungen

FAHRWERTE

Höchstgeschwindigkeit in km/std bei	3,64:1	3,89:1	3,25:1	3,42:1	4,11:1
im 1. Gang	64	59	71	68	56
im 2. Gang	108	101	121	115	96
im 3. Gang	155	145	173	164	137
im 4. Gang	ca. 235	ca. 220	ca. 250	ca. 242	ca. 208
Steigfähigkeit in %					
im 1. Gang	73	80	63	67	86
im 2. Gang	35	38,5	30	32	41,5
im 3. Gang	21	23	17,5	19	25
im 4. Gang	12	13,5	10,5	11	15

* Die angegebene Leistung in PS ist, da alle Nebenleistungen bereits abgezogen sind, an der Kupplung für den Antrieb des Wagens effektiv verfügbar.

** Der Wagen kann, soweit nur Brennstoffe mit geringerer Oktanzahl erhältlich sind, mit niedrigerer Verdichtung geliefert werden.

Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.

KRAFTSTOFF

Oktanzahl des Kraftstoffes	Tankstellen-Super- bzw. Benzin-Benzolkraftstoff mit 100 Oktan nach Research-Methode (ROZ)
Tankinhalt	100 Ltr.
davon Reserve	ca. 9 Ltr. durch elektr. Zusatzpumpe
Motorölverbrauch	ca. 0,2 Ltr./100 km

FAHRGESTELL

Wechselgetriebe	Daimler-Benz mechan. 4-Gang zwangsvoll- synchronisiert, Knüppelschaltung
Hinterachse	DE-Eingelenkpendelachse mit tiefgelegtem Drehpunkt und Schubstreben, Hypoidantrieb
Hinterachsübersetzung	Serie: 3,64:1 auf Wunsch: 3,89:1, 3,25:1, 3,42:1 und 4,11:1
Felgenreiße	5 1/2 K x 15
Reifenbreite	6,70 - 15 für Normalfahrten, 6,50 - 15 für Sportveranstaltungen
Batterie	Ausführung und Fabrikate nach Werkangabe 12 V, 56 Ah
Bremsanlage	Hydraul. Vierrad-Innenbackenbremse mit »Ate«-Bremsverstärker Verbund-Bremstrommeln mit Turbokühlung

GEWICHTE

	(je nach Ausstattung)
Fahrgestell	970 kg
Fahrzeuggewicht fahrfertig mit Reserverad, Werkzeug und Brennstoff	1360 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1580 kg



DAIMLER - BENZ AKTIENGESELLSCHAFT
STUTTGART - UNTERTÜRKHEIM

