

## Ein Traum für 2

Der neue SL ist schneller, schnittiger und dank Klappdach auch raffinierter - aber wird er im Alter auch so solide sein wie dieser zeitlose Zweisitzer?



Text: Tobias Kerner



Zwölf Jahre wurde der SL produziert, von 1989 bis 2001. Er war der Liebling der Reichen und Schönen und der Traumwagen (fast) aller, die sich nach einem eleganten Zweisitzer sehnten. Er verkaufte sich zeitweise so gut, dass er dem Golf Cabrio stückzahlenmäßig Konkurrenz machte. Und, er macht noch immer eine gute Figur –

optisch wie technisch, denn Mercedes hielt sein Topcabrio durch sorgfältige Modellpflege stets fit. Nahezu jedes andere Auto würde nach einer so langen Bauzeit sprichwörtlich alt aussehen, nur der SL wirkt zeitlos. Wahrscheinlich liegt es daran, dass Mercedes mit ihm einen Traum in Blech geschaffen hat, der auf pure Eleganz setzt, auf perfekte Proportionen. Legenden haben halt ein längeres Leben...

## IMAGE

„SL“, dieses Kürzel bedeutete stets Luxus, Eleganz, kompromisslose Qualität und den Hauch der großen, weiten Welt. Eigentlich steht es ja für „Super Leicht“, aber davon kann man beim schweren SL nun wirklich nicht mehr sprechen.

Wer einen SL fährt, der demonstriert Klasse und guten Geschmack.

Da der SL über einen langen Zeitraum optisch bis auf Details unverändert vom Band läuft, ist außerdem nur schwer zu erkennen, ob man in einem fast neuen oder bereits zehn Jahre alten, sehr gepflegten Exemplar vorfährt. Auch dies macht gebrauchte SL so interessant!

## OPTIK UND KAROSSERIE

Kritik am Design dieses modernen Klassikers verbietet sich von selbst. Natürlich wirkt der aggressiver gestylte SLK um einiges moderner als der dezente große Bruder. Das elegantere und zeitlosere Fahrzeug ist aber der SL: die Proportionen stimmen besser als beim kurzen SLK.

Beim SL hat Mercedes auf ein schnörkelloses Design gesetzt, die Baureihe musste sich nur kleine optische Retuschen an Kühlergrill und Blinkergläsern gefallen lassen.

Optisch hat dieser Zweisitzer einen enorm hohen Wiedererkennungswert, nur wenige Autos lassen sich so schnell richtig einordnen.

Die Karosserie ist perfekt geschnitten für zwei Personen, die mit dem knappen Kofferraumvolumen von 260 Litern auskommen müssen. Zwei größere Reisetaschen lassen sich aber verstauen, zudem ist hinter den Vordersitzen noch Platz für kleinere Dinge.

Die Steifigkeit der Karosserie war beim Erscheinen des SL absolute Spitze, und noch heute macht der elegante Roadster einen guten Eindruck. Selbst ältere Exemplare sind nicht „weichgeschüttelt“, jedenfalls dann nicht, wenn das Fahrzeug nicht extrem tiefergelegt wurde.

Die Verarbeitungsqualität ist tadellos, auch nach jahrelangem Gebrauch wirkt ein SL bei etwas Pflege noch hochwertig. Mängel sind selten – die einzige Ausnahme ist das Verdeck.

Gebrauchtwagenkäufer sollten darauf achten, dass das Verdeck nicht undicht oder eingerissen ist und dass sich die Heckscheibe (aus Kunststoff) in einem guten Zustand präsentiert. Auch das reibungslose Funktionieren des elektrohydraulischen Verdeckmechanismus (klemmt ab und zu) und die richtige Justierung (starke Windgeräusche?) sollten überprüft werden. Bei älteren Exemplaren sind bisweilen defekte Gummidichtungen, eine streikende Zentralverriegelung sowie eine nicht funktionierende Infrarot-Fernbedienung zu beklagen.

## MOTOR UND GETRIEBE

Die Motorenpalette bietet sechs, acht und zwölf Zylinder; in der Regel wird die Entscheidung vor allem eine Frage des Geldbeutels sein. Denn der Sprung vom Sechszylinder zum Achtzylinder ist teuer, der Zwölfzylinder zumindest im Alltag fast unbezahlbar. Aber schon mit den Sechszylindermotoren kann man gut leben. Wobei man den 300 SL-24 (mit Vierventiltechnik und 171 kW/231 PS) möglichst nicht wählen sollte: Zum einen ist dieser Motor für seinen hohen Ölverbrauch berüchtigt, zum anderen läuft er nicht sehr kultiviert. Die von 1989 bis 1993 angebotene Basismotorisierung, der 3,0 Liter-Reihensechszylinder mit 140 kW/190 PS, ist die bessere Empfehlung. Die Fahrleistungen sind akzeptabel (Spitze ca. 225 km/h, 0-100 in gut 10 Sekunden), und die hervorragende Laufkultur des Motors passt zum komfortablen SL-Charakter.

Noch interessanter sind die 1993 neu eingeführten Sechszylindertriebwerke mit 2,8 und 3,2 Liter Hubraum. Der SL 280 mit 142 kW/193 PS bietet ähnliche Fahrleistungen wie der SL 300 und gute Laufkultur, der Verbrauch liegt bei 12 Litern.

Um einiges durchzugskräftiger und deshalb harmonischer geht der größere Sechszylinder im SL 320 zu Werke. Mit einer Leistung von 170 kW/231 PS lassen sich standesgemäße Fahrleistungen realisieren (0-100 km/h in 8,5 Sekunden, Spitze 240 km/h), der Verbrauch bleibt mit 12 bis 13 Litern noch akzeptabel. Wer leistungsmäßig keine Kompromisse eingehen will, sollte zum 5,0-V8-Triebwerk greifen (500 SL bzw. SL 500 mit 240 kW/325 PS bzw. 235 kW/320 PS).

Der großvolumige Motor entwickelt einen tollen, blubbrigen Sound und bietet Drehmoment satt. Kraft ist in jedem Drehzahlbereich ausreichend vorhanden, und so harmonisiert das Triebwerk hervorragend mit dem Serien-Automatikgetriebe.

Bei Bedarf ist man richtig schnell (Spitze 250 km/h, 0-100 km/h in nur 6,5 Sekunden). Wer sich diesen Traumroadster leisten kann, wird sicherlich nicht über den Verbrauch von gut 15 Litern klagen. Angesichts des harmonischen Achtzylinders erscheint das SL-Spitzenmodell mit dem 6,0-Zwölfzylindermotor fast überflüssig (600 SL bzw. SL 600 mit 290 kW/394 PS).

Der deutlich schwerere 12-Endler kann den SL 500 in den Fahrleistungen kaum übertrumpfen (Spitze ebenfalls bei 250 km/h abgeriegelt, 0-100 km/h in 6 Sekunden), ist aber in Anschaffung, Unterhalt und Verbrauch (um 17 Liter) wesentlich kostspieliger. Dafür bietet er nochmals bessere Laufkultur, ein wunderschönes Motorengeräusch und Prestige satt.

Zum Charakter des SL passt einzig ein Automatikgetriebe, und so ist es nur erfreulich, dass ab Mai 1993 alle SL-Varianten serienmäßig mit einem zunächst vier-, später fünfstufigen Automatikgetriebe ausgestattet wurden. Die Automatik schaltet weich und ruckfrei und ist nahezu perfekt auf den jeweiligen Motor abgestimmt. Die Motoren sind bis auf den kränkelnden Vierventiler im 300 SL-24 solide. Häufiger aufgetretene Mängel sind defekte Benzinpumpen und Einspritzanlagen, Geräuschentwicklung am Differential sowie Ölverlust im Antriebsbereich.

SL-Besitzer klagen bisweilen über entladene Batterien - die vielen elektrischen Helferlein und Kurzstrecken-Verkehr sind Schuld!

## INSTRUMENTE UND INNENRAUM

Im Innenraum gibt sich der SL klassisch. Das Interieur ist hochwertig und äußerst funktionell, wirkt aber etwas wuchtig. Die verwendeten Materialien sind sehr langlebig und edel, auch die Holzeinlagen der Mittelkonsole fallen wohlthuend ins Auge.

Insgesamt vermittelt der SL im Innenraum den Eindruck, für die Ewigkeit gemacht zu sein.

Die Ausstattung ist grundsätzlich gut, einige Modelle verfügen aber über noch mehr Annehmlichkeiten als andere. Eine Lederausstattung ist Pflicht, aber nicht bei allen älteren SL vorhanden. In jedem Fall darf man sich am exzellent konstruierten, fixen elektrohydraulischen Verdeck-Mechanismus erfreuen. Die beiden Personen, die eine Fahrt im SL genießen, finden gute Platzverhältnisse vor. Sie sitzen äußerst bequem auf den üppig dimensionierten, gut gepolsterten und elektrisch verstellbaren Sitzen mit integrierter Gurtführungen. Problemlos finden auch großgewachsene Personen eine gute Sitzposition hinter dem etwas klobigen Lenkrad (z.T. sogar mit Holzbesatz). Gebrauchtwagenkäufer sollten im Innenraum auf den Zustand der Sitzbezüge ein Auge werfen sowie kontrollieren, ob Alarmanlage, elektrische Fensterheber und Sitzverstellung noch ordnungsgemäß funktionieren. Manchmal nervt auch ein klemmendes Zündschloss.

## FAHRVERHALTEN, SICHERHEIT UND BREMSEN

Zu Recht gilt der Mercedes SL als eines der sichersten offenen Autos. Mercedes hat sich für den Roadster den „unsichtbaren“ Überrollbügel einfallen lassen: normalerweise eingeklappt, schnell er erst bei Gefahr (oder auf Knopfdruck) aus seinem Versteck hervor und sorgt bei einem Unfall mit Überschlag für Sicherheit.

ABS ist selbstverständlich, einen Fahrerairbag gab es seit 1991 ohne Aufpreis, einen Beifahrerairbag seit 1993. Seit Herbst 1995 verfügen alle SL sogar über Seitenairbags in den Türen, Mitte 1998 spendierte man dem noblen Zweisitzer noch ein ESP. Auch die Crashesicherheit der Karosserie ist hoch. Beim Fahrverhalten wird deutlich, dass der SL nicht wirklich als „Sportwagen“ konzipiert wurde. Der große, mindestens 1,8 Tonnen schwere Roadster ist nicht besonders handlich und agil, auch wenn der Grenzbereich in Kurven hoch liegt und man bei Bedarf sehr schnell unterwegs sein kann. Dank des exzellenten Geradeauslaufs liegt der SL sehr sicher auf der Straße, übertreibt man es in Kurven, speziell bei Nässe, einmal mit der Geschwindigkeit, wird aber (vor allem ohne ESP) eine schnelle, kraftvoll zupackende Hand benötigt, um das ausbrechende Heck auf Kurs zu halten. Die Federung des SL bügelt kleine wie große Unebenheiten geschmeidig weg, so dass sich zusammen mit den angenehmen Sitzen und den leisen, kultivierten Motoren ein hervorragender Fahrkomfort ergibt. Somit empfiehlt sich der SL als feiner Cruiser durchaus auch für längere Reisen, wenngleich die Windgeräusche bei höheren Geschwindigkeiten (Autobahn) sehr stark anschwellen.

Nichts auszusetzen gibt es an der Bremsanlage, die Fahrzeuggewicht und -leistung angemessen dimensioniert ist. Allerdings unterliegen die Bremsen aufgrund der hohen Belastung starkem Verschleiß (Bremscheiben und -beläge kontrollieren!). Ärgerlicher (und teurer) wird es, wenn die Servolenkung defekt ist.

## DER MARKTPLATZ

Der SL ist als Gebrauchtwagen begehrt, der Wertverlust lediglich in den ersten Jahren recht hoch.

Unter 30.000,- DM wird man kaum einen empfehlenswerten älteren SL finden.

Scheckheftgepflegte Exemplare sind ein risikoarmer Kauf, da man ein sehr solides, alltagstaugliches Fahrzeug erwirbt, das in wenigen Jahren zum absoluten Klassiker reifen dürfte. Dies war bislang schließlich bei jeder SL-Generation der Fall...

## REPARATURKOSTEN

Stoßfänger Verkleidung vorn (ohne Lack):	1.725,-DM
Stoßfänger Verkleidung hinten (ohne Lack):	1.310,- DM
Scheinwerfer kompl.:	565,- DM
Bremsscheibe vorn:	270,- DM
Bremsklötze vorn (1 Satz):	200,- DM
Getriebe (5-Gang):	1.115,- DM
Motor ohne Anbauteile(AT):	38.140,- DM
Lichtmaschine:	1.150,- DM
Anlasser (AT):	650,- DM
Wasserpumpe:	680,- DM
Auspuff ohne Kat: (Haupt- u. Nachschalldämpfer)	7.360,- DM

Preise inkl. Lohn und Mehrwertsteuer (Stundensatz 100,- DM netto) am Beispiel Mercedes SL 500, Baujahr ab 1998 mit 225 kW/307 PS.

Regionale Schwankungen sind möglich.

## MÖGLICHE MÄNGEL

Undichte Servolenkung  
Schwer zu justierendes Verdeck (bis Bj. 95)  
Vorzeitiger Verschleiß und erhöhter Ölverbrauch (beim 300 SL-24)  
Rubbelnde Bremsen

## MODELLGESCHICHTE (gebaut ab 1989)

1989	Baureihe R 129 löst R 107 ab.
1992	Einführung Topmodell SL 600.
1993	Neue Modellbezeichnung 3.2 ersetzt 3.0-Motor. Neuer 2.8 mit Vierventiltechnik.
1995	Modellpflege: Klimaanlage, Seitenairbags und Fünfgangautomatik Serie.
1998	Modellpflege: V6-Motoren mit Dreiventiltechnik ersetzt Vierventil-Reihensechser. Neuer V8 mit Dreiventiltechnik.