

## Genf vor 50 Jahren: Mercedes 230 SL „Pagode“

**Die Präsentation des Mercedes-Benz 230 SL sorgt auf dem Automobil-Salon Genf im März 1963 für Aufsehen: Neun Jahre nach der Vorstellung der Sportwagen 300 SL (W 198) und 190 SL (W 121) im Jahr 1954 zeigt Mercedes-Benz der Fachwelt den gemeinsamen Nachfolger dieser beiden frühen SL-Typen. Unter der Leitung des Designers Friedrich Geiger ist ein modern gezeichnetes Fahrzeug entstanden, das gleichzeitig auch Maßstäbe hinsichtlich der Fahrzeugsicherheit setzt. Denn der 230 SL ist der weltweit erste Sportwagen mit einer Sicherheitskarosserie, die aus steifer Fahrgastzelle und Knautschzonen an Front und Heck besteht.**

Die charakteristische Form des abnehmbaren Coupédachs mit seiner nach innen zeigenden Wölbung verbessert die passive Sicherheit zusätzlich: Die konkave Form sorgt für eine höhere Stabilität bei gleichzeitig geringem Gewicht. Weil das von Paul Bracq entworfene Coupédach an die geschwungenen Dächer von fernöstlichen Tempelbauten erinnert, erhält die Baureihe W 113 schnell den Beinamen „Pagode“.

Als technische Basis des Roadsters dient die Oberklasse-Limousine Mercedes-Benz 220 SE (W 111): Von diesem Vorläufer der heutigen S-Klasse stammen die verkürzte und verstärkte Rahmenbodenanlage des Sportwagens inklusive Vorder- und Hinterradaufhängung. Der Motor des 220 SE bildet auch die Basis für die Entwicklung des 110 kW / 150 PS starken Reihensechszylindermotors M 127 (2306 ccm), mit dem die neue SL-Baureihe im Jahr 1963 auf den Markt kommt. Erstmals bei einem SL ist auf Wunsch ein Viergang-Automatikgetriebe erhältlich.

Am Ende des Jahres 1966 löst der Typ 250 SL den 230 SL ab. Sein Reihensechszylindermotor M 129 leistet aus 2496 Kubikzentimetern ebenfalls 110 kW / 150 PS, allerdings bei einem um zehn Prozent höheren Drehmoment. Damit beschleunigt das Fahrzeug in zehn Sekunden und damit um 1,1 Sekunden schneller aus dem Stand auf 100 km/h als die 1963 präsentierte Version. Die Höchstgeschwindigkeit von 230 SL und 250 SL beträgt jeweils 200 km/h.

1968 kommt schließlich der Typ 280 SL mit dem Motor M 130 als dritte und letzte Version der Baureihe W 113 auf den Markt. Der 2778 Kubikzentimeter große

Reihensechszylinder entwickelt 125 kW / 170 PS und beschleunigt den Sportwagen in 9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt für diese Zeit nach wie vor bei sehr respektablen 200 km/h.

Die drei SL-Typen der Baureihe W 113 sind als Roadster mit Klappverdeck, als Sportwagen mit abnehmbarem Coupédach und in einer Variante mit abnehmbarem Coupédach inklusive Roadsterverdeck erhältlich. Auf Wunsch installiert Mercedes-Benz im Fond der Sportwagen einen zusätzlichen Quersitz.

Im März 1971 endet die Produktion des W 113 nach insgesamt 48 912 Exemplaren.  
(ampnet/deg)

Bilder zum Artikel:



Mercedes-Benz 230 SL.



Mercedes-Benz 230 SL.

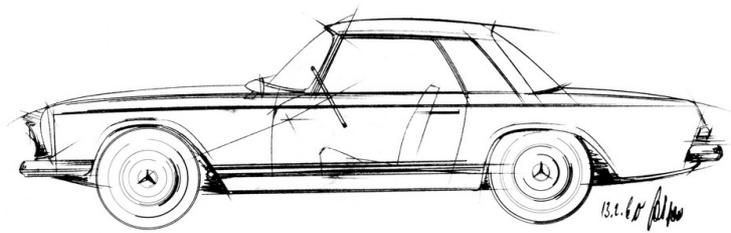


Mercedes-Benz 230 SL.

Mercedes-Benz SL (W113) Crash Test.



Mercedes-Benz 280 SL.  
Mercedes-Benz 230 SL.





Mercedes-Benz 230 SL.



Mercedes-Benz 230 SL.

Mercedes-Benz 300 SL Coupé, der Baureihe W 198 I in den Maßstäben 1:87 (Wiking), 1:50 (Siku), 1:43 (Mercedes-Benz Classic Collection) und 1:24 (Burago).



34. Rallye Spa-Sofia-Lüttich vom 25. bis 29. August 1964. Eugen Böhringer und Klaus Kaiser (Startnummer 31) mit einem Mercedes-Benz Typ 230 SL (W 113) am Ziel in Lüttich.

Rallye Lüttich-Sofia-Lüttich, 1963. Eugen Böhringer und Klaus Kaiser mit ihrem Mercedes-Benz Typ 230 SL (W 113), Startnummer 39.

