



Mercedes-Benz



280 SL

Die meisten Sportwagen sind hart gefederte, enge, spartanisch ausgestattete und lautstarke Flitzer, in denen es oft etwas zieht.

Wer ein solches Auto fährt, trägt meistens auch einen Sturzhelm und mißt die Strecke mit dem kühlen Blick des Mannes, der den Lorbeer sucht.

Wer zwar auf Lorbeer und Enge, auf Sturzhelm und Phonstärke, nicht aber auf Temperament und Sportlichkeit verzichten will, für den hat Mercedes-Benz ein Fahrzeug eigener Prägung, unerreichter Kultur und rassigen Profils gezüchtet: den 280 SL.

Geräumiger Platz für zwei Personen, Solidität, Komfort und Sicherheit einer großen Limousine, Fahreigenschaften eines Sportwagens – das sind die wichtigen Merkmale dieses international erfolgreichen Typs.

Fahrwerk, Motor, Lenkung etc. sind die gleichen, durchkonstruierten und bewährten Aggregate, mit denen sich Mercedes-Benz Personenwagen ihre Sonderstellung auf dem internationalen Automobilmarkt errungen haben.

Die zeitlos klare Karosserie mit ihrem charakteristischen Pagodendach ist ein stilistisch gelungener Wurf. Auch heute noch, mehr als 6 Jahre nach seiner Vorstellung, (damals hieß er noch 230 SL), kann man nicht vermeiden, daß diesem Wagen nachgeschaut wird.

Der Mercedes-Benz 280 SL ist der ehrlichste Kompromiß zwischen Sportlichkeit und Komfort, den man sich überhaupt vorstellen kann.

Er ist ein Tourensportwagen von internationalem Rang mit der Sicherheit, die nur ein Mercedes-Benz aufzuweisen hat.





Der 280 SL mit Coupédach. In seiner Grundausstattung wird dieser Wagen als Roadster (mit Klappverdeck) geliefert. Soll das Coupédach – eine der zahlreichen Sonderausstattungen – aufgesetzt werden, muß man das Roadsterverdeck zurückklappen.

Das Coupédach mit seiner Pagodenform gibt dem 280 SL sein rassiges Profil. Stilistik und Funktion dieses Dachs sind ideal kombiniert: in der Mitte niedrig, an den Seiten hochgezogen. Deshalb konnten die Seitenfenster außergewöhnlich groß gestaltet werden.



Klar ablesbare,
blendfrei angeordnete Instrumente,
direkt im Blickfeld des Fahrers.

Sportwagen

bieten normalerweise
nicht so viel Raum
(und damit weniger Komfort)
wie Limousinen.
Die Fahrzeugform
beherrscht die Konstruktion.
Das ist bekannt.

Nicht so beim
Mercedes-Benz 280 SL.
Er wurde von innen nach außen konstruiert.
Das bedeutet:
größtmögliche Bewegungsfreiheit
im Innenraum
bei verkehrsgerechten Außenmaßen.
Trotz optimaler Raumgröße –
ist dieses Fahrzeug
deshalb handlich und wendig;
selbst im Vergleich
mit erheblich kleineren Wagen,
die außerdem eindeutig
weniger Komfort und Sicherheit bieten.

Sitze

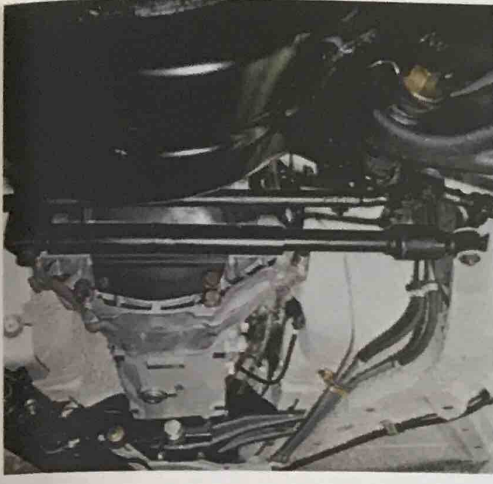
Im Mercedes-Benz 280 SL
wird die Reaktionsfähigkeit
des Fahrers
durch körpergerechte Sitzposition erhalten.
Die Sitze
sind anatomisch richtig geformt
und bieten festen seitlichen Halt.
Sitzfederung
und Fahrzeugfederung
sind aufeinander abgestimmt.
Beide Federungen
sind in allen Geschwindigkeitsbereichen
gleich wirksam.
Mercedes-Benz baut feste Sitze
mit straffen Sitzpolstern,
um den Körper zu stützen.
Lüftungskanäle der Polsteroberfläche,
Wollwattefüllungen
und Haarauflagen
gewährleisten,
daß die Sitze ventilieren
und die bei der Körperatmung
entstehende Feuchtigkeit
ausgezeichnet abgeleitet wird.

Die Fahrerposition am Lenkrad
ist anatomisch richtig.
Man spürt es auf großen Reisen.
Die Sitze
sind als Ruhesitze ausgelegt.

Heizung und Lüftung

sind in einem wirkungsvollen,
stufenlos regulierbaren System
zusammengefaßt.

Komfortabel



Durchkonstruiert bis ins Detail:
Der Lenkungsstoßdämpfer verhindert,
daß Unebenheiten der Straße
auf das Lenkrad übertragen werden.

Der durch Filter gereinigte,
staub- und zugfreie Dauerluftstrom
kann stufenlos
nach oben und unten gelenkt werden.
Ein zusätzliches, zweistufiges Gebläse
verstärkt die Frischluftzufuhr.
Damit ist der Wagen
auch im Stand zu belüften.

Die weit schwenkbaren Verstell-Rosetten
der Sommerbelüftung
wirken als Frischluftdusche.

Die Heizung ist in der Lage
die Frischluft selbst von -20°C
auf angenehme Raumtemperatur
zu erwärmen.
Die Entlüftung erfolgt permanent
und ebenfalls zugfrei.

Fahrwerk

Durch die Mercedes-Benz
Eingelenk-Pendelachse
mit Ausgleichfeder
wird erzielt:
nicht zu harte und nicht zu weiche Federung.
Die beiden Achshälften
pendeln die Unebenheiten
der Fahrbahn aus.
Die Ausgleichfeder
begrenzt Sturzveränderungen,
die das Fahrverhalten
beeinträchtigen könnten.
In allen Geschwindigkeitsbereichen
gewährleistet die Achskonstruktion
gleichermaßen ausgezeichnete Straßenlage
und hohen Fahrkomfort.
Die Fahrgäste bleiben frei
von ermüdenden Schwingungen.
Auch auf langen Strecken.

Die Gummilagerungen der Achse
fangen auch die letzten Unebenheiten
der Fahrbahn auf
und geben sie nicht an die Karosserie weiter.
Diese Achskonstruktion
ist für den Mercedes-Benz 280 SL
die perfekte Lösung.

Ein Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse
verhindert bei Kurvenfahrten
unangenehme Karosserieeigungen,
welche die Fahrsicherheit
beeinträchtigen könnten.

Hydraulische Teleskopstoßdämpfer
mit Gasfüllung (System de Garbon)
garantieren eine konstante Bodenhaftung
auch bei schlechten Straßenverhältnissen.

Die Mercedes-Benz Kugelumlauf Lenkung
ist sehr leichtgängig
durch ein nahezu reibungsfrei arbeitendes
Lenkgetriebe.
Sie besitzt eine besonders hohe Steifigkeit.
Lenkbewegungen werden also
exakt auf die Vorderräder übertragen.
Daraus resultiert
der unmittelbare Kontakt zur Fahrbahn,
der besonders bei nassen und vereisten Straßen
sicheres Fahren ermöglicht.

Durch die Lenkung
hat der Mercedes-Benz 280 SL
eine Wendigkeit,
die von vielen kleineren Wagen
nicht erreicht wird.
Der Lenkungsstoßdämpfer
schluckt Fahrbahn-Unebenheiten
und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter.



Körpergerecht geformte Sitze
mit stufenlos verstellbarer Rückenlehne
(Ruhesitzeinrichtung).
Fester seitlicher Halt
für Fahrer und Beifahrer
durch perfekte Formgebung.

Karosserie

Der Mercedes-Benz 280 SL
hat verkehrsgerechte Außenmaße.
Dazu:
große Türen,
die den Ein- und Ausstieg
leicht und bequem machen,
einen geräumigen Kofferraum,
der leicht zu beladen und beleuchtet ist.
Das sind die Konstruktionsbesonderheiten,
die bei anderen Sportwagen
häufig fehlen.

Achsen und Karosserie
sind durch Gummilagerungen getrennt.
Motor- und Fahrgastraum
sind hermetisch voneinander abgeschlossen.
Deshalb ist dieses Fahrzeug
fast vollständig schwingungsfrei,
vibrationsfrei und geräuscharm.

Mercedes-Benz
verzichtet in der Innenausstattung
auf formalistische Spiele.
Blendfreie Materialien
sind besser als optische Effekte.

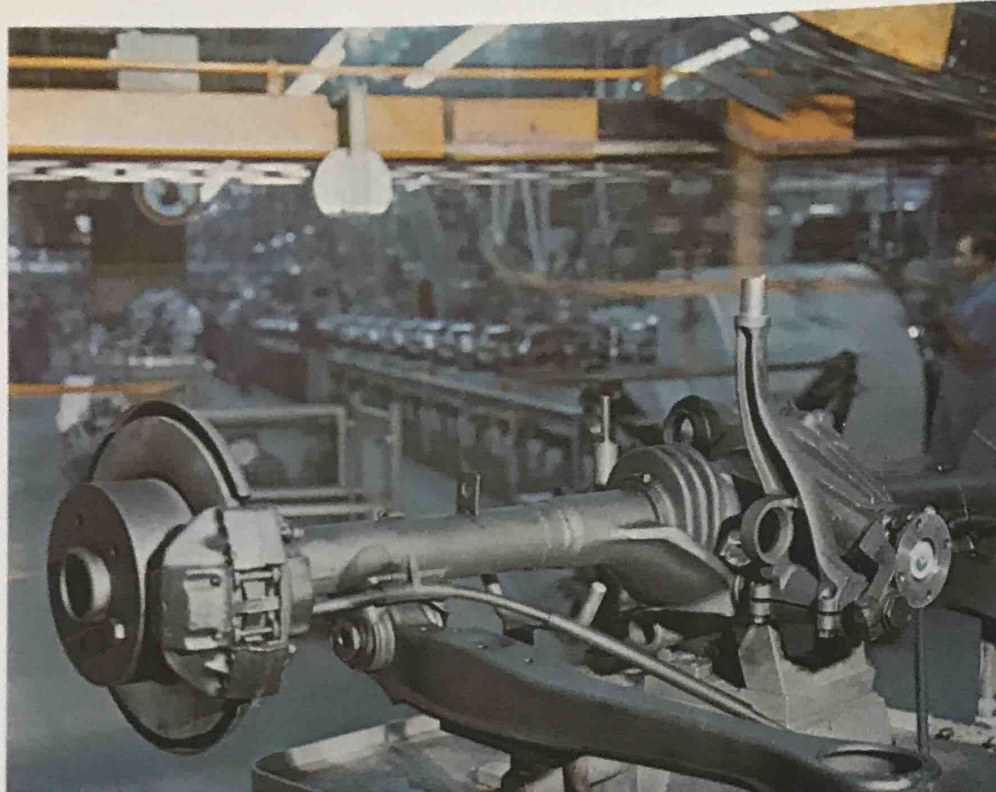
Ablage-Schale,
beleuchtetes Handschuhfach,
Taschen an den Türen,
gepolsterte Armlehnen
und strapazierfähige Teppiche
sind nur einige Beispiele für das,
was Mercedes-Benz
funktionsgerechten Komfort nennt.

Der Mercedes-Benz 280 SL
gibt jene entscheidende Ruhe,
Übersicht und Gelassenheit,
auf die Fahrer
in Zukunft nicht mehr verzichten können.





Im Fond kann auf Wunsch ein Quersitz eingebaut werden. Unter der Abschlußblende ist das Roadsterverdeck unsichtbar zurückgeklappt. Jetzt kann entweder das auf Wunsch lieferbare Coupédach aufgesetzt werden, oder man fährt im offenen Wagen. Das Roadsterverdeck ist als unsichtbarer Begleiter immer vorhanden.



Die Mercedes-Benz
Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder
gibt dem 280 SL
seine hervorragende Straßenlage
und macht schnelles Fahren sicher.

Man kann von Sicherheit reden,
man kann großzügig
mit Schaumstoff umgehen
oder das Problem der Sicherheit
an der Wurzel packen.
Der letzte Weg ist langwierig, teuer
aber verantwortungsbewußter,
obwohl die Ergebnisse
ernster Sicherheitsforschung
äußerlich nicht gleich zu erkennen sind.

Mercedes-Benz
hat in einem einzigen Testjahr
80 nagelneue Personenwagen
auf die verschiedenste Weise
zu Schrott gefahren,
um gewissen Problemen
auf die Spur zu kommen.

Mercedes-Benz
hat nach vielen Versuchsreihen
z. B. eine Armaturenanlage entwickelt,
die je nach Heftigkeit des Aufpralls
stufenweise und tiefgestaffelt nachgibt
und daher Verletzungen
weitgehend ausschaltet.
Schaumpolster allein spielen deshalb
bei der Mercedes-Benz Armaturenanlage
die geringste Rolle.

Für Mercedes-Benz
ist Sicherheit nicht dies und das,
auch nicht die paar Dutzend Punkte,
die in jedem Mercedes-Benz eingebaut sind.
Die Sicherheit von Mercedes-Benz
ist ein System,
das wissenschaftlich erforscht wurde,
und in dem alle Teile
voneinander abhängen,
ein System,
das sich ständig ausweitert und perfekter wird.

Hier sind einige, wenige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Sicherheitszapfenschlösser

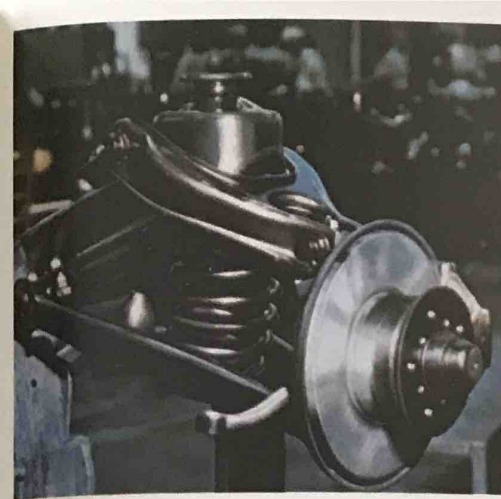
Sie springen während eines Unfalls nicht auf
(verhindern also das Herausschleudern)
und klemmen nicht, wenn nach einem Unfall
die Türen schnell geöffnet werden müssen.

Der Bremskraftregler

Beim Bremsen wird die Vorderachse belastet,
die Hinterachse entlastet.

Die Hinterräder
könnten also leichter blockieren.
Der Bremskraftregler
verringert die Blockiergefahr wesentlich.

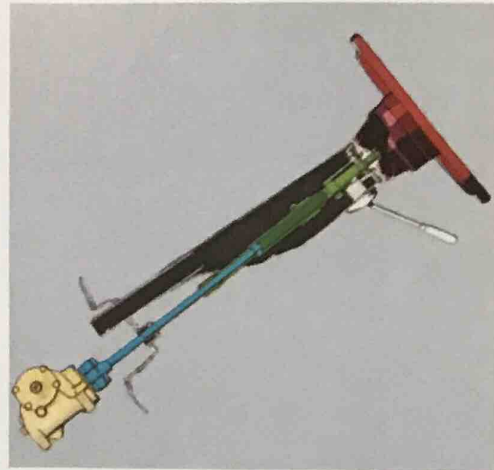
Sicher



Einzelradaufhängung,
Scheibenbremsen vorn und hinten,
gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer,
Drehstab-Stabilisator,
Lenkungsstoßdämpfer,
das sind einige
der wichtigen Konstruktionsmerkmale.



Der starke Schließzapfen
des Sicherheitszapfenschlosses.
Auch dafür bekam
Mercedes-Benz ein Patent.



Lenkung ohne Lanzen-Effekt.
Teleskopartig ineinanderschiebbare
Lenksäule,
Pralltopf
unter der großflächigen Polsterplatte
auf dem Lenkrad.
Der Pralltopf wurde patentiert.

Die Sicherheitslenkung

mit einer großflächigen Polsterplatte
auf der Lenkradnabe,
mit einem verformbaren Pralltopf
unter der Polsterplatte,
mit einer teleskopartig
ineinanderschiebbaren Lenksäule
und mit einem Lenkgetriebe,
das weit hinter der Vorderachse
angeordnet ist.
Dadurch wird der gefährliche Lanzen-Effekt
der Lenksäule vermieden.

Die spurtreue Straßenlage

und die konstante Bodenhaftung
durch einzeln aufgehängte
und getrennt geführte Räder
sind Voraussetzung für sicheres Fahren.
Ein Drehstab-Stabilisator
verhindert unangenehme
Karosserieneigungen bei Kurvenfahrten
und ist mitbestimmend
für das neutrale Kurvenverhalten.

Das Zweikreis-Servo-Bremssystem

mit Scheibenbremsen vorn und hinten,
die dauerbelastbar sind,
wirksam gekühlt werden,
sich automatisch nachstellen
und spurstabil
ohne einseitiges Ziehen bremsen.
Die Funktion der beiden Bremskreise
wird durch ein Kontroll-Licht überwacht.

Die Feststellbremse

mit zusätzlichen Bremsbacken
und Bremsstrommeln.

Und vieles andere mehr

Anatomisch richtige, ermüdungsfreie,
reaktionserhaltende Lenkposition;
festverankerte, luftdurchlässige Sitze,
richtig geformt
und mit festem, seitlichem Halt;
exakt aufeinander abgestimmte
Sitz- und Fahrzeugfederung;
Lenkungsstoßdämpfer,
der Fahrbahnstöße schluckt;
Gummilagerungen an den Achsen,
die Straßenunebenheiten absorbieren;
gasgefüllte Teleskopstoßdämpfer,
die konstante Wirkung garantieren.

Heute geht die intensive Forschung bei Mercedes-Benz über das Automobil hinaus

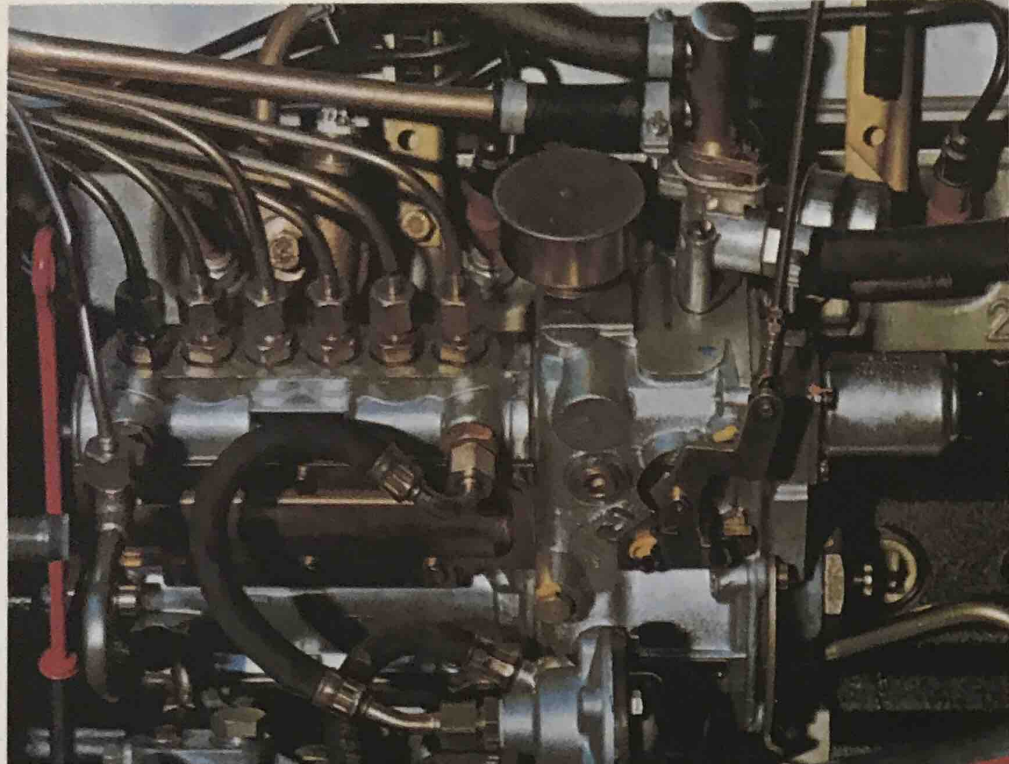
Als zweiten, entscheidenden Faktor
testet man den Menschen
und seine Reaktionen.
Mercedes-Benz schickt seine Fahrzeuge
mit unvorbereiteten Fahrern
auf die Teststrecke.
Dort führen Spezialisten
Gefahrensituationen herbei,
die der Fahrer nicht kennt.
Alle Reaktionen werden registriert.
Aus der Häufung bestimmter Reaktionen
wird die Durchschnittsreaktion
des Durchschnittsfahrers
errechnet.

Die hierbei gewonnenen Erkenntnisse
werden Sie
in Form noch wirksamerer Konstruktionen
wiederfinden.





Die sportlich rassige Roadsterausführung. Das Verdeck kann von einer Person ohne Anstrengung geöffnet und geschlossen werden. Auch bei schneller Fahrt ist der Innenraum des geschlossenen Fahrzeugs zugfrei und geräuscharm. Das Dach schließt exakt und absolut dicht mit dem Stahlrahmen der Frontscheibe ab. Genauso passen sich die rahmenlosen, vollversenkbaren Seitenscheiben in die Profile des Daches ein.



Die mechanische Einspritzpumpe des Motors.
Verzögerungsfrei und automatisch erhält jeder Zylinder genau zum richtigen Zeitpunkt die richtige Kraftstoffmenge.

Den unabänderlichen Konstruktionsprinzipien des Hauses entsprechend, baut Mercedes-Benz Personenwagen mit überdurchschnittlich hohen Dauergeschwindigkeiten, die nicht nur bei trockener und gerader Straße und nicht nur bei schönem Wetter gefahren werden können.

Gleich wichtig sind die Beschleunigungswerte im mittleren Drehzahlbereich. Zum Beispiel beim Überholen, wenn blitzschnell von 60 auf 90 km/h beschleunigt werden muß.

Hier zeigt der 6-Zylinder-Motor des Mercedes-Benz 280 SL seine große Überlegenheit durch hohes Drehmoment und überdurchschnittliche Kraftreserve.

Dieser 6-Zylinder-Motor mit mechanischer Benzineinspritzung leistet 170 PS/DIN (195 gr. HP/SAE).

Das Interessanteste an diesem Motor ist die Einspritzanlage mit der 6-Stempel-Einspritzpumpe.

Die heutigen Einspritzmotoren sind das Resultat einer jahrzehntelangen Entwicklungsarbeit. Sie begann bei den Mercedes-Benz Flugmotoren, wurde in den Rennmotorenbau übernommen und führte schließlich zu den Motoren des Mercedes-Benz 230 SL, 250 SL und 280 SL. Heute hat die mechanische Benzineinspritzung ihre technische Perfektion erreicht. Am 6. August 1969 lief der 250 000ste Fahrzeugmotor dieser Bauart vom Band.

Die Vorteile dieses Einspritz-Systems: verzögerungsfreies Beschleunigen, keine Übergangsfehler und kein Verschlucken des Motors bei plötzlichem Gasgeben. Die 6 Stempel der Pumpe geben jedem der 6 Zylinder zum genau richtigen Zeitpunkt die genau richtige Kraftstoffmenge.

Schnell

Darüberhinaus erzielt die Pumpe die feinste Abstimmung des Kraftstoff-Luft-Gemischs für alle Belastungen. Die Start- und Warmlaufautomatik berücksichtigt Gaspedalstellung, Motor-Drehzahl, Luftdruck und Kühlwasser-Temperatur.

Dieser Motor zeichnet sich durch rasante Beschleunigung aus, ist in höchstem Maß laufruhig und gehört zu den ausgereiftesten Motoren, die heute überhaupt angeboten werden.

Die obenliegende Nockenwelle erzielt eine ausgezeichnete Füllung der Zylinder und damit einen sehr günstigen Drehmoment-Verlauf besonders im unteren Drehzahlbereich. Die Arbeitsgänge im Motor laufen mit der geringstmöglichen Geräuscentwicklung ab.

Die geschmiedete, induktiv gehärtete Kurbelwelle läuft ebenso wie die Pleuelstangen in Mehrstoff-Gleitlagern mit Stahlstützschalen.

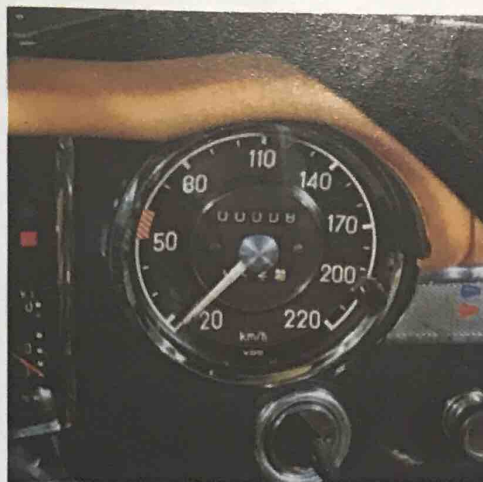
Jedes Ventil dreht sich bei jedem Hub um Bruchteile einer Umdrehung weiter. Deshalb sind Durchbrennstellen zwischen Ventilsitz und Ventilteller weitestgehend ausgeschaltet.

Zwei Ventilfedern für jedes Ventil. Das bedeutet: besseres Schwingungsverhalten und erhöhte Sicherheit. Sollte eine Feder ausfallen, bleibt das Ventil trotzdem durch die zweite Feder arbeitsfähig.

Der Schaft jedes Auslaßventils ist mit Natrium gefüllt. Natrium führt Wärme vom Ventilteller ab. Die gepanzerten Ventilsitze werden also thermisch stark entlastet.

Ventilsitzringe aus einer hochwertigen Chrom-Nickel-Molybdän-Legierung erhöhen außerdem die Verschleißfestigkeit.

Der Luft-Ölkühler kühlt das Motoröl. Das ist wichtig, denn der Ölkreislauf dient nicht nur der Schmierung, sondern sorgt auch für die Wärmeabfuhr aus den Motorlagern.



Die Instrumente sind zentral und blendfrei an der obersten Begrenzung der Armaturenanlage angeordnet. Das Auge benötigt also nur den kürzesten Weg von der Fahrbahn zu den Instrumenten und zurück.

Der Viskose-Lüfter kühlt bei höheren Motortemperaturen, denn nur dann läuft er mit. Vorteile: Schnelleres Erreichen der Betriebstemperatur reduziert den Verschleiß. Geringere Lüftergeräusche. Höhere Motorleistung besonders beim Anfahren. Die Viskose-Lüfterkupplung arbeitet verschleißlos.

Der 280 SL erreicht schnell seine Höchstgeschwindigkeit. Man kann sie bedenkenlos über lange Zeiträume ausfahren, weil der Motor in höchstem Maß standfest ist.

Das Fahrwerk ist den Geschwindigkeiten absolut überlegen.

Hier – stellvertretend für vieles – einige Beispiele:

Die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder Exakte Radführung durch Schubstreben. Dadurch guter Geradeauslauf und hohe Kurvenstabilität bei komfortabler, aber nicht zu weicher Federung. Während das eine Rad der Straßenunebenheit folgt, läuft das andere unabhängig und geradlinig weiter.

Deshalb ist die Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder jeder noch so durchkonstruierten Starrachse überlegen.

Richtungsstabilität Die von den Schubstreben der Hinterachse und von den Dreiecks-Querlenkern der Vorderachse einzeln geführten Räder neigen selbst bei sehr welliger Fahrbahn nicht zur Richtungsänderung. Die Fahrtrichtung braucht also nicht durch dauernde Lenkbewegungen korrigiert zu werden.

Kurvenstabilität Durch neutrales Fahrverhalten und präzise arbeitende Lenkung ermöglicht der Mercedes-Benz 280 SL ein sauberes Anlenken von Kurven und macht Lenkkorrekturen während der Kurvenfahrt unnötig. Ein Drehstab-Stabilisator verhindert unangenehme Karosserieneigungen. Der hydraulische Lenkungsstoßdämpfer absorbiert Fahrbahnstöße und gibt sie nicht an das Lenkrad weiter. Dies alles zusammen macht selbst scharfe Kurvenfahrt problemlos.

Konstante Bodenhaftung und höchste Seitenwindstabilität Breite Spur, langer Radstand, niedriger Schwerpunkt sind im 280 SL ideal kombiniert mit der strömungsgünstigen Karosserie und dem starken Fahrwerk mit Einzelaufhängung.

Diese perfekte technische Auslegung ist gepaart mit unübertroffenem Komfort. In einem Mercedes-Benz ist eine 500- oder 1000-km-Fahrt noch immer ein Vergnügen.





Durch eine zusätzliche Sitzbank im Fond haben auf kürzeren Strecken 4 Personen Platz. Die Rückenlehne der Bank kann nach vorn geklappt und als zusätzlicher Gepäckraum genutzt werden. Wenn die Sitzbank eingebaut werden soll, muß aus Platzgründen das Roadsterverdeck entfallen. Statt dessen wird der Wagen mit dem abnehmbaren Coupédach geliefert.



Jeder Motor, jede Achse, jedes Getriebe
kommt auf den Prüfstand.
Stichproben
genügen bei Mercedes-Benz nicht.

Unter der Zuverlässigkeit
eines Automobils
versteht man einwandfreies Funktionieren
aller wichtigen Teile und Aggregate
über einen langen Zeitraum.
Das setzt voraus,
daß ein Fahrzeug ausgiebig erprobt wurde,
bevor es auf den Markt kommt.

Der Mercedes-Benz 280 SL
basiert in seiner Grundkonstruktion
auf den Vorgängern
230 SL und 250 SL.

Die wichtigsten Aggregate
hatten schon bei der Vorstellung des 280 SL
Hunderttausende
härtester Versuchskilometer hinter sich.

Der Mercedes-Benz 280 SL
ist zuverlässig.

Karosserie-Verarbeitung

Der Mercedes-Benz 280 SL
ist ein eigenständig konstruiertes Fahrzeug.
Das ist besonders im Detail spürbar:
Die Karosserie ist verwindungssteif.
Ächzen, Klappern etc. –
wie es bei vielen Sportwagen
der Fall ist –
sind absolut ausgeschlossen.
Die rahmenlosen Fenster
verursachen
selbst bei Höchstgeschwindigkeit
keine Windgeräusche.
Mit ein paar Handgriffen
läßt sich das Roadsterverdeck schließen.
Ebenso leicht
läßt sich das Coupédach
(auf Wunsch lieferbar)
auf- und absetzen.

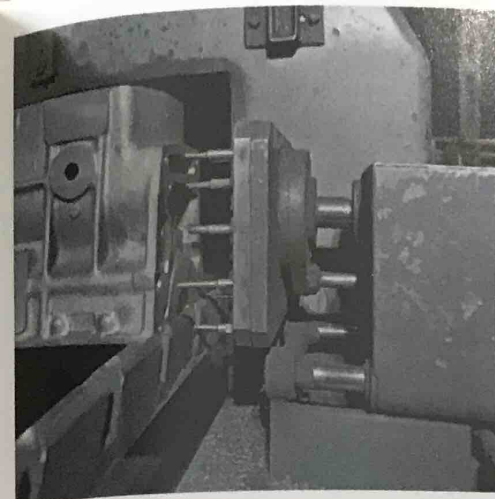
Das sind nur einige Beispiele
für die sorgfältige Konstruktion
und Verarbeitung.

Sitze, Sitzfederung und Türschlösser
sind im Dauertest
erfolgreich geprüft worden.

Exakt eingepaßte Türen

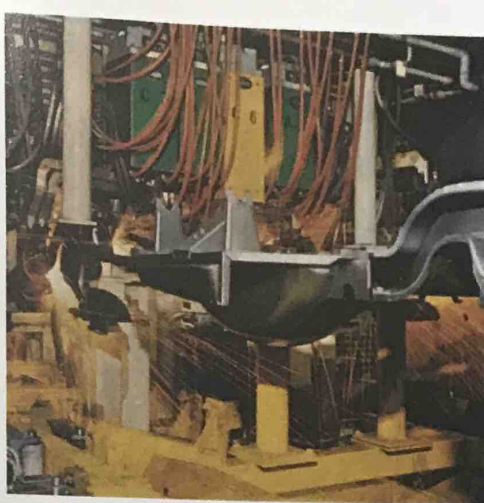
Der satte Klang beim Türeenschließen
ist keine akustische Effekthascherei,
sondern ein Zeichen dafür,
daß die Türen exakt passen.
Mercedes-Benz hat in der Produktion
Spezialisten,
die nur eine einzige Aufgabe haben:
die Maßhaltigkeit der Türen zu prüfen.

Zuverlässig



Automatische Kontrollstation.

Jede Bohrung wird mit diesem Taster geprüft. Stößt einer der Dorne auf Widerstand, zum Beispiel wenn vorher nicht exakt gebohrt wurde, wird der Motorblock sofort aussortiert.



Vollautomatisch

wird mit Tausenden von Schweißpunkten die Karosserie zusammengeschweißt. Hier arbeiten modernste Schweißautomaten gleichmäßiger und sicherer als die besten Spezialisten.

Alle Stromverbraucher

(Scheinwerfer, Anlasser, Armaturenbeleuchtung etc.) haben eine eigene Masse-Leitung. Das ist zwar aufwendiger, aber zuverlässiger.

Alle Kaufteile,

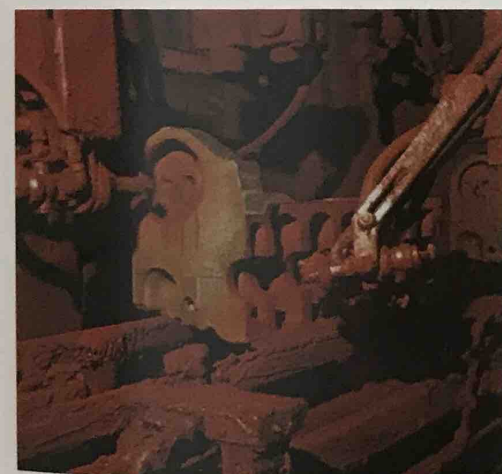
also Teile, die Mercedes-Benz nicht selbst herstellt, werden vor ihrem Einbau einer unerbittlichen Kontrolle unterzogen, obwohl sie schon beim Hersteller geprüft wurden. Von jeder Lieferung an Gummimanschetten für die Gelenke der Hinterachse muß z. B. ein hoher Prozentsatz einen 100-Stunden-Versuch im Ölbad über sich ergehen lassen. Erst wenn diese Prüfung bestanden wurde, wird diese Lieferung für die Produktion freigegeben.

Jede einzelne Hinterachse

wird nach ihrem Zusammenbau vier verschiedenen Dichtheitsprüfungen unterworfen.

Jeder Motor, jedes Getriebe und jede Achse

wird unter allen nur möglichen Belastungen einem intensiven Probelauf unterzogen. Erst wenn sie dieses „Martyrium“ ohne jegliche Beanstandung über sich ergehen ließen, sind sie es wert, in den Mercedes-Benz 280 SL eingebaut zu werden.

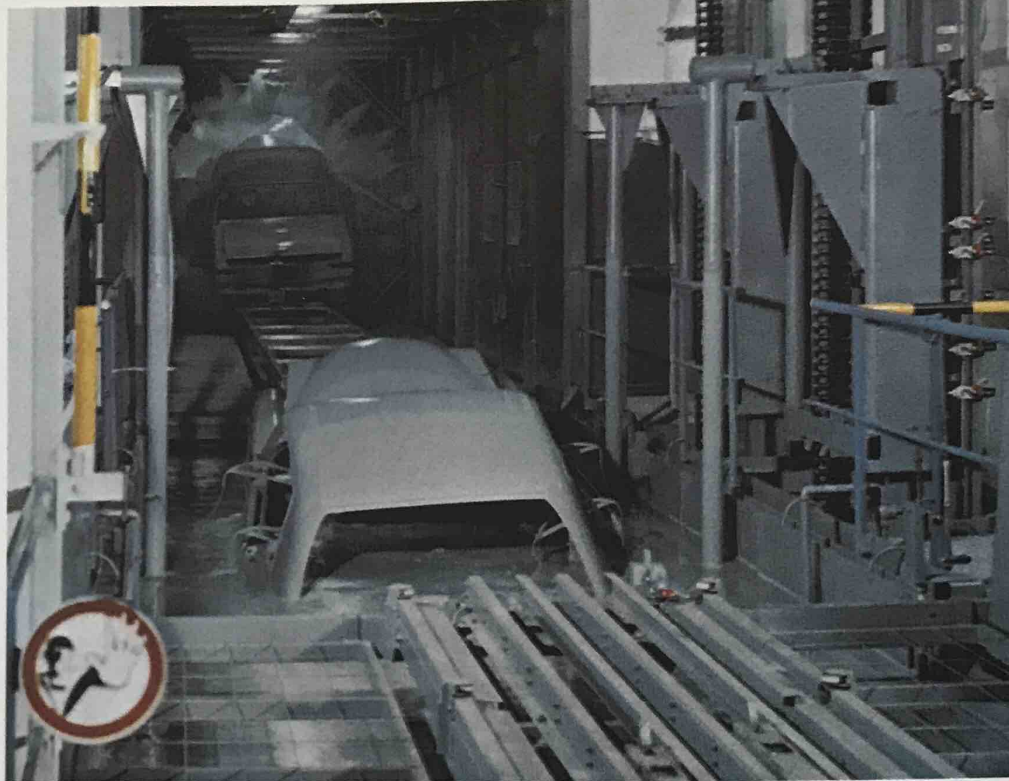


Jeder Motorblock und jedes Achsgehäuse wird vor der Montage innen lackiert, um die Gußmoleküle besser zu binden.





Geräumiger Platz für zwei Personen,
Solidität, Komfort
und Sicherheit einer großen Limousine,
Fahreigenschaften eines Sportwagens –
das sind die wichtigen Merkmale
dieses international erfolgreichen Wagens.



Jede Karosserie wird in Grundierungslack getaucht. Die Schutzfarbe deckt damit auch schwer zugängliche Innenpartien.

Wertbeständig
ist der Mercedes-Benz 280 SL durch technische Perfektion, hochwertige Material- und Verarbeitungsqualität und eine stilistisch unerreichte, unverkennbare Karosserie.

Fahrzeugform
Mode wird immer ihre Käufer finden. Mercedes-Benz kann es sich jedoch nicht leisten da mitzumachen. Nur ein echter technischer Fortschritt ist Grund genug für neue Mercedes-Benz Modelle.

Deshalb baut Mercedes-Benz z. B. keine Karosserien, die heute hinreißen und morgen langweilen. Modern ja, modisch nein. Nur die „richtige Form“ hat viele Jahre Gültigkeit. Sie lebt lange – so lange wie ein Mercedes-Benz.

Zur Wertbeständigkeit gehören gleichermaßen die hohe Material- und Verarbeitungsqualität.

Die Lackierung
Der Mercedes-Benz 280 SL hat einen besonders haltbaren Lack. (ca. 20 kg pro Fahrzeug). Nach der Phosphatierung und Passivierung folgen bis zu fünf Schichten, deren Funktionen organisch aufeinander abgestimmt sind: erster Grundlack, zweiter Grundlack, Steinschlag-Schutz, Vorlack, Decklack.

Der Dauer-Unterbodenschutz
(ca. 14 kg pro Fahrzeug)
für Wagenboden, Kotflügel
Einstieg und Bugunterseite.

Die zusätzliche Wachs-Schutzschicht
für den Motorraum
und die gesamte Wagenunterseite
einschließlich Achsen, Gelenkwelle,
Kraftstoff- und Bremsleitungen.

**Die nach dem Zusammenbau
der Karosserie
nicht mehr erreichbaren Hohlräume**
werden vorher mit Zinkfarbe gestrichen,
damit sie auch innen nicht rosten.

Wertbeständig



Der Aufbau des Sitzes:

Oben: der Bezug.
Darunter: Zwischenlage.
Dann die poröse,
aber feste Gummihaarauflage
und schließlich
der progressiv federnde Stahlfederkern.



Fahrzeugboden und Radkästen:

An einigen Stellen
hilft die beste Lackierung nichts,
wenn sie vom Steinschlag zerstört wird.
Hier hat der Mercedes-Benz 280 SL
zusätzlich serienmäßig
eine flexible Kunststoffschicht.

Die hitze- und ölbeständige

Innenlackierung
der Achshäuser und des Motorblocks
mit einem Spezial-Lack,
der nach den Ergebnissen
der Mercedes-Benz Forschungslabors
entwickelt wurde.

Die hundertprozentig saubere Verarbeitung aufeinanderstoßender Blechteile

Alle Fugen,
und sind sie noch so klein,
werden nicht nur außen,
sondern auch innen abgedichtet.
Nicht nur aus optischen Gründen,
sondern um Korrosionseinflüsse
von vornherein abzuwehren.

Die Typenkonstanz der Mercedes-Benz Modelle

bewirkt –
neben hohen Wiederverkaufspreisen –
höchste Präzision
und Zuverlässigkeit in der Fertigung.

Unbestechliche Prüfer

15 Prozent aller Mitarbeiter
der Pkw-Produktion
sind mit Kontrollarbeiten betraut.
Sie haben die Aufgabe,
alles zu sperren,
was nicht hundertprozentig
den geforderten Qualitätsrichtlinien
entspricht.
Wichtig: Sie tun es wirklich.

Kundendienst

Mercedes-Benz hat im Bundesgebiet
und West-Berlin
781 Kundendienst-Stützpunkte.
Davon sind 62 Betriebe
werkseigene Niederlassungen
mit direktem Draht zum Werk.
Bei den 719 Vertragspartnern
bedeutet der Mercedes-Benz Stern
als Kundendienst-Symbol,
daß sie alle gestellten Anforderungen
erfüllen
und nach den strengen
Kundendienst-Richtlinien
des Werks arbeiten.
Fast alle Vertragspartner sind berechtigt,
Zwischenuntersuchungen nach § 29 StVZO
durchzuführen.
(Das gilt selbstverständlich
auch für die Niederlassungen.)
Sie brauchen also nicht
zu jeder Hauptuntersuchung zum TÜV.

Dieses System
der Kundendienst-Organisation
ist so gut,
daß sich andere Automobil-Hersteller
daran orientieren.

Ein beruhigendes Gefühl,
besonders für Urlaubsfahrten:
3700 Kundendienst-Stationen
in 162 Ländern.



Achsen

Vorderachse:
Achsträger mit Doppel-Querlenkern;
Hinterachse:
Mercedes-Benz Eingelenk-Pendelachse
mit Ausgleichfeder.

Getriebe

Vollzwangssynchronisiertes 4-Gang-Getriebe
mit Mittelschaltung;
selbstnachstellende Membranfederkupplung.

Federung

An Vorder- und Hinterachse
je zwei Schraubenfedern,
je zwei doppeltwirkende
hydraulische Teleskopstoßdämpfer;
vorn: ein Drehstab-Stabilisator;
hinten: Ausgleichfeder.

Bremsen

Zweikreis-Servo-Bremssystem
mit Bremskraftregler;
Scheibenbremsen vorn und hinten;
Feststellbremse
mit zusätzlichen Bremsbacken
und Bremsstrommeln;
Kontroll-Licht
für die Funktion der beiden Bremskreise.

Lenkung

Exakte, selbstnachstellende,
leichtgängige Kugelumlauf-Lenkung;
großflächige Polsterplatte
auf der Lenkradnabe;
Pralltopf unter der Polsterplatte;
teleskopartig ineinanderschiebbare
Lenksäule;
Lenkgetriebe
weit hinter der Vorderachse angeordnet.

Karosserie

Feste Verschweißung
der Rahmenbodenanlage mit dem Aufbau;
optimale Sicht nach allen Seiten;
leichtschließende Türen.

Sitze

Körpergerecht geformt,
stoßfest verankert,
ausgeformt für seitlichen Sitzhalt;
Sitzfederung auf Fahrzeugfederung
und Sitzposition abgestimmt;
Sitze in Längsrichtung und Lehneneigung
verstellbar;
stufenlos verstellbare Rückenlehne;
Ruhesitzeinrichtung;
Lehnen-Arretierung.

Frontscheibe

Scheibenwaschanlage;
Scheibenwischer, gegenläufig,
mit zwei Geschwindigkeitsstufen,
betätigt durch den Kombinationsschalter
am Lenkrad.

Grundausstattung

Beleuchtung

Standlicht,
asymmetrisches Abblendlicht,
Fernlicht,
Nebelscheinwerfer,
Parklicht,
Rückfahrscheinwerfer;
stufenlos regelbare
Instrumentenbeleuchtung;
Fußraumleuchte mit Türkontakt
und Handschalter;
Kartenleselampe;
Beleuchtung für Handschuhfach,
Kofferraum und Heizungsbedienung.

Instrumente

Armaturenanlage, gepolstert, stoßnachgiebig;
Geschwindigkeitsmesser,
Drehzahlmesser,
Öldruckanzeiger,
Tankinhaltanzeiger,
Kühlwassertemperaturanzeiger;
Kontroll-Licht
für die Funktion der beiden Bremskreise,
Batterie-Ladestrom, Blinker,
Fernlicht und Kraftstoffreserve;
elektrische Zeituhr;
Gesamtkilometerzähler;
Tageskilometerzähler;

Signalanlage

Lichthupe;
Blinker mit automatischer Rückstellung,
betätigt durch den Kombinationsschalter
am Lenkrad.
2 Aufschlaghörner; Bremslicht;
Warnblinkanlage.

Schlösser

Sicherheitszapfenschlösser an den Türen;
verschießbares Handschuhfach;
Kofferraumschloß;
Tankschloß;
Lenkradschloß,
kombiniert mit Zündschloß,
Anlasser und Anlaßwiederhol Sperre.
Hauptschlüssel für Türen, Zündschloß,
Handschuhfach, Kofferraum
und Tankschloß.
Nebenschlüssel nur für Türen,
Zündschloß und Tankschloß
(Einschlüssel-System).

Heizung und Lüftung

Staub- und zugfreier Luftstrom
mit zusätzlichem Gebläse
für Windschutzscheibe, Seitenscheiben
und Fußraum.
Luftmenge und Luftverteilung
für Warm- oder Kaltluft
stufenlos regulierbar nach oben und unten.
Getrennte Beheizung für rechts und links.
Verstell-Rosetten für Kaltluft
rechts und links
an der Armaturenanlage.

Sonstiges

Ablageschale zwischen den Sitzen;
Taschen an den Türen;
Handschuhfach;
abblenkbarer Rückspiegel;
gepolsterte Sonnenblenden,
auf Beifahrerseite mit Spiegel;
Armlehnen an den Türen, gepolstert;
Zigarrenanzünder;
Aschenbecher vorn in der Ablageschale;
Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte;
vorderer Fußraum, Fondfußraum
und Tunnel mit Teppich ausgelegt;
Abschleppöse vorn.

Inhalt unverbindlich.
Änderungen vorbehalten.

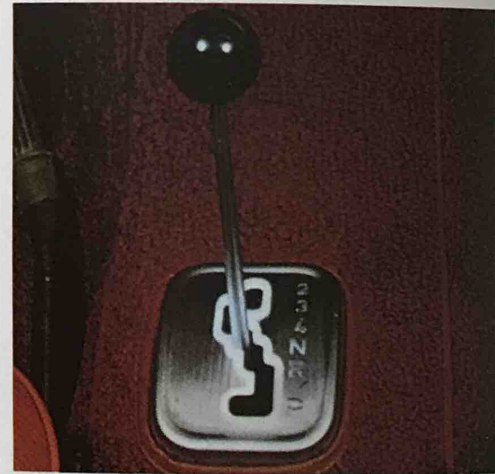


Mercedes-Benz Personenwagen sind serienmäßig sehr gut ausgestattet. Sie bieten optimalen Komfort.

Wenn Sie auf Ihre persönliche Note, auf eine individuelle Atmosphäre besonderen Wert legen und Ihren Mercedes-Benz nach eigenen Wünschen und Vorstellungen ergänzen wollen, können Sie zahlreiche Sonderausstattungen erhalten.

Telefon

Mit einem Autotelefon ist man unabhängiger. Wichtige Entscheidungen z. B. können unterwegs getroffen und anderen mitgeteilt werden. Das ist nur einer der vielen Vorteile. Einzelheiten über Autotelefon-Anlagen nennt Ihnen jede Mercedes-Benz Niederlassung oder Vertretung.



Mercedes-Benz Automatic

Ohne Kuppeln und Schalten fährt man mit den Geschwindigkeiten, die der Verkehr erfordert. Beim Überholen werden durch Kick-down (Durchtreten des Gaspedals über Vollgas-Druckpunkt) die notwendigen Kraftreserven freigemacht. Die Automatic schaltet dabei in den zugkräftigsten Gang zurück. Nach dem Überholvorgang wird automatisch wieder in die höheren Gänge geschaltet. Die Schaltvorgänge erfolgen ohne Kraftflußunterbrechung. Gerade das ist einer der größten Vorteile der Mercedes-Benz Automatic.

Auf Wunsch



Sicherheitsgurte

Keine andere Sonderausstattung hatte es schwerer, sich gegen Vorurteile durchzusetzen. Heute ist die gute Wirkung der Sicherheitsgurte unbestritten.

Nach den Erkenntnissen seiner systematischen, wissenschaftlichen Sicherheitsforschung liefert Mercedes-Benz Dreipunkt-Sicherheitsgurte, die im Falle eines Unfalls sowohl den Ober- als auch den Unterkörper auf dem Sitz festhalten.

Klima-Anlage

Die Mercedes-Benz Klima-Anlage erhält Ihr körperliches Wohlbefinden. Im Wagen wird es nur so warm, wie Sie es wünschen. Das ist besonders wertvoll, wenn Sie in Kolonnen auf der Autobahn fahren oder in Städten, in denen die Hitze steht. Geöffnete Fenster bringen keine Besserung. Im Gegenteil: Straßenlärm und Straßenstaub belästigen Sie außerdem. Wirksam hilft nur eine Klima-Anlage. Am rechten Knopf wird die Anlage eingeschaltet. Am linken Knopf regulieren Sie die gewünschte Temperatur. Das ist alles. Durch verstellbare Jalousien können Sie die Richtung des gekühlten Luftstroms steuern. Die Klima-Anlage arbeitet nach dem bewährten Kühltank-Prinzip.



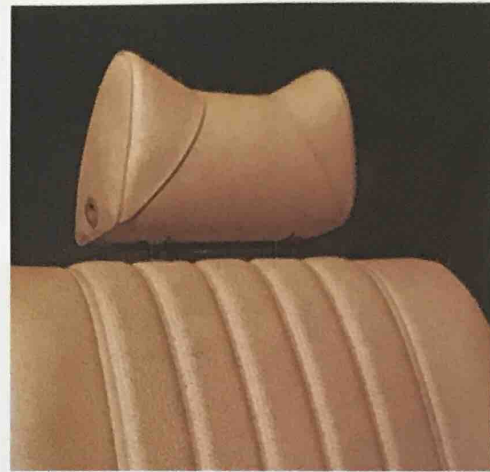
Mercedes-Benz Servolenkung

Die Mercedes-Benz Servolenkung erleichtert die Arbeit am Lenkrad. Das merkt man sehr deutlich beim Einparken und in engen Kurven. Kraftaufwand und Lenkrad-Umdrehungen werden durch eine hydraulische Einrichtung wesentlich verringert. Trotzdem bleibt in allen Fahrsituationen der volle Fahrbahnkontakt erhalten.



Radio

Ein Autoradio dient nicht nur der Unterhaltung. Berichte über Straßenzustand, Stauungen, Umleitungen etc. sind feste Bestandteile des Sendeprogramms. Durch rechtzeitige Information fährt man also dem Ärger aus dem Weg. Vom Werk werden die Modelle Europa, Mexico und Grand Prix eingebaut. Für das Ausland sind zusätzlich die Modelle Brescia oder Monte Carlo lieferbar. Andere Fabrikate können nachträglich bei den Mercedes-Benz Niederlassungen oder Vertretungen eingebaut werden.



Sicherheitskopfstützen

Mercedes-Benz Sicherheitskopfstützen sind in Höhe und Neigung verstellbar. Je nach Einstellung bieten sie eine breite oder schmale Auflagefläche. Neben der komfortsteigernden Wirkung (muskulentspannende Kopfabstützung) sind sie für Fahrer und alle Insassen eine Sicherheitseinrichtung, um bei Auffahrunfällen die Halswirbelsäule vor Verletzungen zu schützen.

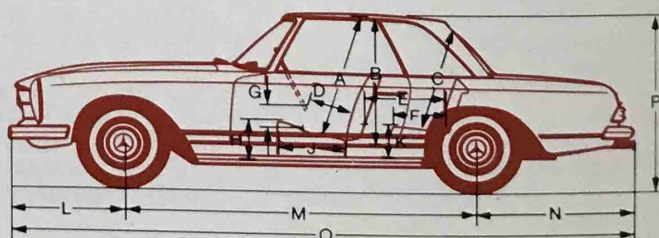
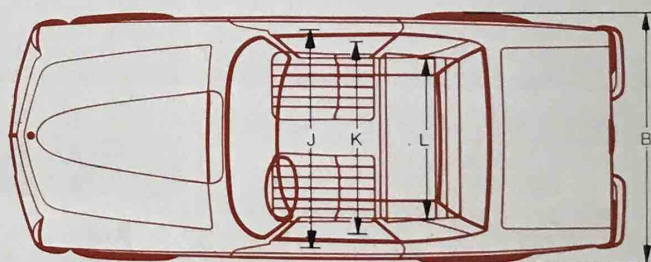
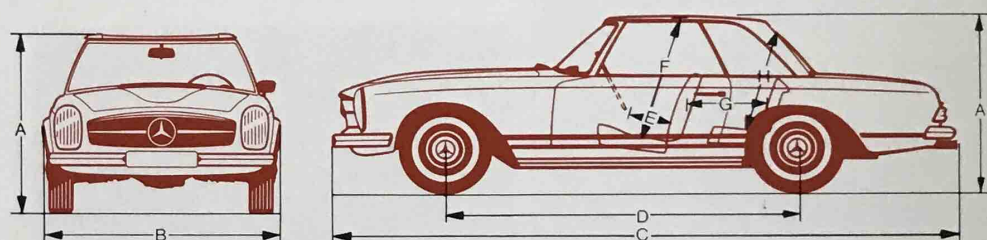
Hier noch ein paar Beispiele:

Ausgleichgetriebe mit begrenztem Schlupf, vollzwangssynchronisiertes 5-Gang-Getriebe, Quersitz im Fond für Roadster und für Roadster mit Coupédach, Coupédach für Roadster, Sitzbank im Fond für Coupé, Lederpolsterung, Sonderlackierungen ein- oder zweifarbig, mechanische oder automatische Antenne, Koffersatz, Weißwandreifen und vieles andere mehr.

Weitere Einzelheiten sind enthalten in unseren Katalogen „Mercedes-Benz Sonderausstattungen“ und „Mercedes-Benz Automatic, Servolenkung, Klima-Anlage“.

Daten

Motor	Mercedes-Benz 280 SL
Zahl der Zylinder	6
Bohrung/Hub	86,5/78,8 mm
Gesamthubraum	2778 cm ³
Motorleistung nach DIN ¹⁾	170 PS bei 5750 U/min
Motorleistung nach SAE	195 gr. HP bei 5900 U/min
Max. Drehmoment nach DIN ¹⁾	24,5 mkp bei 4500 U/min
Max. Drehmoment nach SAE	27,0 mkp bei 4700 U/min
Verdichtung	9,5
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	5,5/3,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	12,5 Liter
Lichtmaschine	14 V/35 A
Batterie	12 V/55 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 200 km/h
Reifen, mit Schlauch	185 HR 14
Kraftstoff	Super
Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ²⁾	11,4 Liter/100 km
Tankinhalt	82 Liter
davon Reserve	ca. 7 Liter
Gewichte	
Fahrzeuggewicht fahrfertig	1360 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1715 kg
Anhängelast, gebremst ³⁾	1200 kg
Anhängelast, ungebremst ³⁾	715 kg



	Mercedes-Benz 280 SL	Mercedes-Benz 280 SL
A	Größte Höhe unbelastet	1305 mm Coupé 1320 mm Roadster
B	Größte Breite	1760 mm
C	Größte Länge	4285 mm
D	Radstand	2400 mm
E	Lenkrad-Fahrersitzlehne ⁴⁾	340 mm
F	Sitzhöhe, unbelastet vorn	915 mm Coupé 930 mm Roadster
G	Fahrerlehne-Fondlehne ⁴⁾	580 mm
H	Sitzhöhe im Fond	720 mm
J	Breite auf Mitte Polster vorn	1410 mm
K	Breite Fensterschlüssel vorn	1335 mm
L	Breite auf Mitte Polster hinten	1120 mm
	Spurweite vorn	1484 mm
	Spurweite hinten	1485 mm
	Wendekreisradius	10,35 m
	Kofferraum	ca. 0,34 m ³
		Mercedes-Benz 280 SL mit Sitzbank im Fond
A		915 mm
B		860 mm
C		720 mm
D		340 mm
E		580 mm
F		370 mm
G		120 mm
H		295 mm
J		515 mm
K		250 mm
L		785 mm
M		2400 mm
N		1100 mm
O		4285 mm
P		1305 mm

¹⁾ Die angegebene Leistung in PS/DIN ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in gr. HP/SAE sind die Leistungsaufnahmen der zum Motorbetrieb nicht erforderlichen Nebenaggregate unberücksichtigt.

²⁾ Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und 70030. Kraftstoff-Verbrauch nach DIN 70030. Dieser Wert wird ermittelt bei konstanter Geschwindigkeit von 110 km/h auf ebener Fahrbahn und einem Zuschlag von 10 %. Dieses Meßverfahren verwenden alle deutschen Automobil-Hersteller. Die angegebenen Verbrauchswerte werden also unter gleichen Bedingungen ermittelt und sind damit echt vergleichbar. Sie entsprechen jedoch nicht dem tatsächlichen Fahrverbrauch, denn dieser ist je nach Fahrweise, Straßenzustand, klimatischen Verhältnissen etc. verschieden. Der Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030 ist also nur ein Vergleichswert, nicht aber der tatsächliche Fahrverbrauch.

³⁾ Die angegebenen Gewichte sind Höchstgewichte. Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen gelten außerhalb der Bundesrepublik Deutschland in verschiedenen Ländern andere Gewichte.

⁴⁾ Maße veränderlich je nach Sitzposition.

Inhalt unverbindlich
Änderungen vorbehalten

Motor

Zahl der Zylinder	6
Bohrung/Hub	82/78,8 mm
Gesamthubraum	2496 cm ³
Motorleistung nach DIN*	150 PS bei 5500 U/min
Motorleistung nach SAE*	170 gr. HP bei 5600 U/min
Maximales Drehmoment nach DIN	22,0 mkg bei 4200 U/min
Maximales Drehmoment nach SAE	24,0 mkg bei 4500 U/min
Höchstzahl	6500 U/min
Verdichtung	9,5:1
Ölfüllung Kurbelgehäuse max./min.	5,5/3,5 Liter
Inhalt des Kühlsystems	ca. 12,9 Liter
Lichtmaschine	Drehstrom 490 Watt
Batterie	12 V 55 Ah
Höchstgeschwindigkeit	ca. 200 km/h

Fahrwerk

MB-Kugelumlauf lenkung
Vollzwangssynchronisiertes
4-Gang-Getriebe
Mittelschaltung
Hinterachsübersetzung 3,92
Zweikreis-Servobremssystem
Scheibenbremsen vorn und hinten
Reifengröße 185 HR14

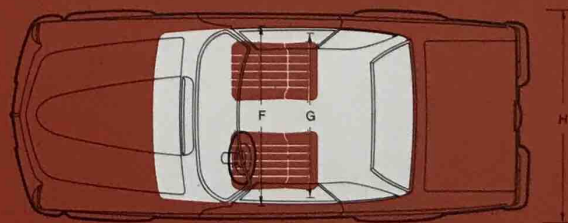
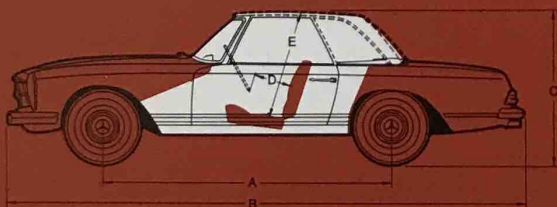
Kraftstoff

Kraftstoffverbrauch nach DIN 70030
11,2 Liter/100 km
Tankinhalt 82 l
davon Reserve 7 l
Superkraftstoff

Gewichte

Fahrzeuggewicht fahrfertig 1360 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1715 kg

* Die angegebene Leistung in PS/DIN ist nach Abzug aller Nebenleistungen an der Kupplung für den Antrieb des Wagens effektiv verfügbar. Bei der Leistungsangabe in SAE / gross-horse powers sind die Leistungsaufnahmen sämtlicher Nebenaggregate unberücksichtigt. Laut VDA-Revers technische Angaben entsprechend DIN 70020 und DIN 70030.



- A Radstand 2400 mm
- B Größte Länge 4285 mm
- C Größte Höhe unbelastet
Coupé 1305 mm, Roadster 1320 mm
- D* Lenkrad-Fahrersitzlehne 340 mm
- E Sitzhöhe unbelastet 895 mm

- F Breite auf Mitte Polster 1410 mm
- G Breite Türschloßhöhe 1335 mm
- H Größte Breite 1760 mm

- Spurweite vorn 1484 mm
- Spurweite hinten 1485 mm
- Kofferraum ca. 0,34 m³

* Maße veränderlich je nach Sitzposition

Motor

Zahl der Zylinder 6
Bohrung/Hub 82/72,8 mm
Gesamthubraum 2306 cm³
Motorleistung DIN PS*
150/5500 U/min
Motorleistung SAE gr. HP*
170/5600 U/min
Maximales Drehmoment DIN
mkp 20,0/4200 U/min
Maximales Drehmoment SAE
mkp 22,0/4500 U/min
Höchstzahl 6500 U/min
Verdichtung 9,3 : 1
Ölfüllung Kurbelwellengehäuse
max/min 5,5/3,3 Liter
Inhalt des Kühlsystems ca. 10,8 Liter
Drehstrom-Lichtmaschine
Batterie 12/55 V/Ah
Höchstgeschwindigkeit 200 km/h

Fahrwerk

DB-Kugelumlauf lenkung
Vollzwangssynchronisiertes
4-Gang-Getriebe
Mittelschaltung
Hinterachsübersetzung 1 : 3,69
Zweikreis-Servobremssystem
Scheibenbremsen vorn
Reifengröße 185 HR 14

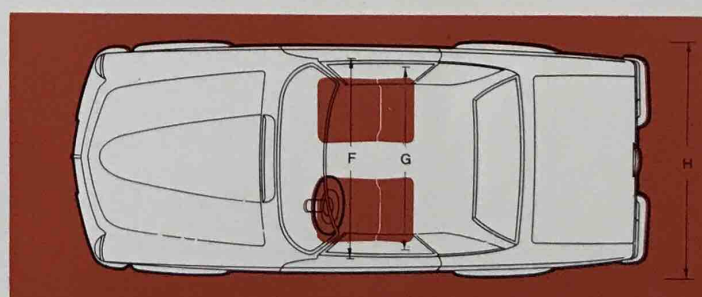
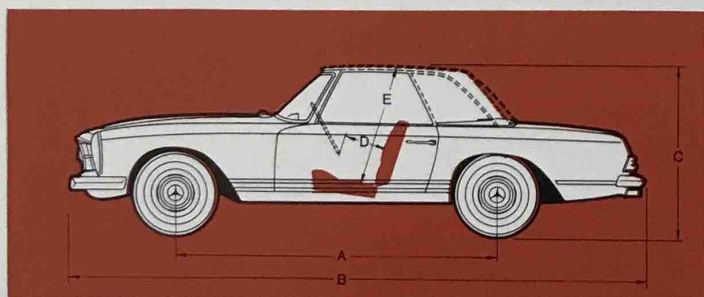
Kraftstoff

Kraftstoffverbrauch DIN 70030
10,2 l/100 km
Tankinhalt 65 Liter
Reserve 7 Liter
Superkraftstoff,
Benzin-Benzol-Gemisch

Gewichte

Fahrzeuggewicht fahrfertig 1295 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1650 kg

* Bei der Leistungsangabe in gr. Horsepowers sind die Leistungen der zum Motorbetrieb nicht erforderlichen Nebenaggregate unberücksichtigt. Die angegebene Leistung in PS ist, da alle Nebenleistungen bereits abgezogen sind, an der Kupplung für den Antrieb des Wagens effektiv verfügbar. Änderungen in Konstruktion und Ausstattung vorbehalten.



A Radstand 2400 mm
B Größte Länge 4285 mm
C Größte Höhe unbelastet
Coupé 1305 mm, Roadster 1320 mm
D Lenkrad-Fahrersitzlehne 340 mm
E Sitzhöhe unbelastet 915 mm

F Breite auf Mitte Polster 1410 mm
G Breite Türschloßhöhe 1335 mm
H Größte Breite 1760 mm

Spurweite vorn 1474 mm
Spurweite hinten 1487 mm
Kofferraum 0,34 m³

Grundausrüstung

Frontscheibe

Scheibenwaschanlage
Scheibenwischer mit zwei Geschwindigkeitsstufen, gegenläufig

Beleuchtung

Asymmetrisches Abblendlicht
Nebelscheinwerfer
Blinklicht, Bremslicht
Parklicht, Rückfahrscheinwerfer
Stufenlos regelbare
Instrumentenbeleuchtung
Kartenleselampe
Handschuhkasten-Beleuchtung
Steckanschluß für Handlampe im Motorraum

Instrumente

Geschwindigkeitsmesser
Drehzahlmesser
Öldruckanzeiger
Tankinhaltsanzeiger
Kühlwassertemperaturanzeiger
Kontrolllicht für Handbremse
Batterie-Ladestrom, Blinker, Fernlicht, Benzinreserve
Elektrische Zeituhr
Gesamtkilometerzähler
Tageskilometerzähler
Armaturenbrett gepolstert, stoßnachgiebig

Signalanlage

Lichthupe
2 Starktonhörner
Automatische Blinker-Rückstellung
Signalhebel für Blinker,
Lichthupe, Abblendung und
Scheibenwischer

Schlösser

Sicherheitszapfenschlösser
an den Türen
Kofferraumschloß, Tankschloß
Lenkradschloß, kombiniert mit
Zündschloß, Anlasser und
Anlaßwiederhol Sperre
Handschuhkasten verschließbar

Heizung und Lüftung

Dauerluftstrom, regelbar,
staub- und zugfrei
Heizung und Lüftung getrennt regelbar
für Windschutzscheibe und Fußraum,
für rechts und links, oben und unten
2 verstellbare Frischluftstrahler
Luftmischungsregelung für Warm- und
Kaltluft, geschwindigkeitsunabhängig
Gebläse mit Stellhebel gekoppelt

Sonstiges

Ablageschale zwischen den
Vordersitzen
Abblendbarer Rückspiegel
Gepolsterte Sonnenblenden
Haltegriffe an den Türen
Armlehnen an den Türen, gepolstert
Aschenbecher vorn in Ablageschale
Befestigungspunkte
für Sicherheitsgurte
Lenkrad mit Sicherheitspolsterplatte
Sitze in Längsrichtung
und Lehnenneigung verstellbar
Taschen an den Türen

Auf Sonderwunsch

DB-automatisches Getriebe,
DB-Servolenkung
Radio mit mechanischer oder
automatischer Antenne
Weißwandreifen
Quersitz, Koffersatz, Schalensessel
u. a. m.