

50 JAHRE MERCEDES-BENZ 280 SL BIS 560 SL

Deutschlands beliebtestes Oldtimer-Cabriolet

von: Wolfram Nickel
Datum: 09.02.2021 07:04 Uhr

Nicht das Käfer Cabrio führt die deutschen Charts der populärsten Oldtimer-Cabriolets an. Es ist der vor 50 Jahren vorgestellte Mercedes SL (Typ R 107). Ein Rückblick.



Mercedes-Benz 280 SL bis 560 SL (R 107)

Das Oldtimer-Cabriolet ist bis heute enorm beliebt.

Köln. „Wir werden ihn verehren, als hätte er Flügeltüren“, prognostizierten Fachleute zum Auslauf der Mercedes-Benz SL Baureihe R 107 im Jahr 1989. Mit dem Mythos des 300 SL Gullwing kann sich die fast zwei Jahrzehnte lang gebaute Reihe 280 SL bis 560 SL zwar nicht messen, aber tatsächlich positionieren sich die vor genau 50 Jahren erstmals präsentierten luxuriösen und luftigen Zweisitzer heute auf der Pole-Position im deutschen Zulassungsranking der Oldtimer-Cabriolets mit H-Kennzeichen.

Insgesamt sind derzeit rund 22.000 Mercedes-Benz SL der Baureihe R 107 mit historischem Kennzeichen registriert, und damit deklassieren sie sogar den Zuffenhausener Superstar, den Porsche 911.

Vielleicht ist es damals wie heute derselbe Mix aus Fullsize-V8-Faszination (der Sechszylinder-SL fungierte als Einsteigertyp), chromglänzend-glamourösen Formen mit Geldschrankimage und das sinnliche Erlebnis des Offenfahrens mit dem Himmel im Blickfeld, der den 1971 lancierten Nachfolger des Pagodendach-SL für betuchte Open-Air-Enthusiasten, Gran-Turismo-Fans und Damen unwiderstehlich macht.

Tatsächlich fand der meistproduzierte Typ, der 450 SL, auf dem Hauptabsatzmarkt USA mehr weibliche Käufer als sämtliche Konkurrenten. Auch als Filmstar belegt die Roadsterreihe R 107 eine Spitzenposition: Über 1.400 Auftritte in TV-Serien und Blogbustern von „Dallas“ über „Miami Vice“ bis zu aktuellen Schmonzetten wie Inga Lindström demonstrieren die zeitlose Popularität dieses Sternträgers.

THEMEN DES ARTIKELS



Daimler USA Mercedes-Benz Automobilindustrie
Jaguar Land Rover Ferrari

Zum mit über 237.000 Einheiten meistproduzierten SL aller Zeiten avancierte der R 107 aber auch als Technologieträger. Schon der Anfang 1971 enthüllte erste Typ 350 SL mit 147 kW/200 PS starkem V8 gewährte Blicke in die Zukunft.

Nicht nur, dass der Einsatz eines V8 damals neu für die SL-Baureihe war, der 350 SL war mit moderner Schräglenkerhinterachse, konsequent nach Sicherheitskriterien gestaltetem Interieur und markanten Designdetails wie großflächigen, gegen Verschmutzung gerippten Heckleuchten sowie horizontalen Scheinwerfern mit weit herumgezogenen Blinkern ein früher Vorbote der Ende 1972 präsentierten S-Klasse W 116.



Mercedes-Benz Typ 350 SL Baureihe R107 ab 1971

Langgezogener Edelmann auf Rädern.



Mercedes-Benz 450 SL Baureihe R107

Mit einem auf Methanol optimierten Ottomotor kam das Modell 1974 schon auf 252 PS Leistung.

Vor allem aber widerlegte der SL alle Skeptiker, die ein Verkaufsverbot für die vermeintlich unsicheren Cabriolets in den USA vorhersagten. In einer Zeit als überrollbügelfreie Cabriolets auszusterben drohten, blies die R-107-Reihe mit neuer Sicherheitstechnik warmen Wind ins ausgekühlte Oben-Ohne-Segment.

Dank eingeklebter Frontscheibe für erhöhte Karosseriestabilität und massiver A-Säulen mit Hohlquerschnitt bot der SL verblüffende Sicherheitsreserven sogar bei Überschlägen. Während etablierte Frischluft-Wettbewerber wie Corvette und Jaguar E-Type V12 Mitte der 1970er die Sonnensegel strichen und nur noch durch Targa-Konzepte das Licht der amerikanischen Sunshine-States in die Cockpits starker Sportler strahlte, feierte Mercedes mit dem SL spektakuläre Verkaufserfolge.

Die US-Fachpresse verglich den hierzulande ab 1973 erhältlichen 450 SL (165 kW/225 PS) sogar mit furiosen sportlichen Ikonen wie Ferrari Dino und Porsche 911, gestand dem schwergewichtigen Stuttgarter dann aber doch seine ganz eigene Klasse zu. Immerhin ignorierte der beladen über zwei Tonnen schwere Zweisitzer (optional gab es Notsitze) den ursprünglichen Sinn des Typenkürzels SL („Sportlich-Leicht“). Andererseits gab es ihn mit gewichtigem Coupédach für den Ganzjahreseinsatz.

„Panzerwagen“ oder „Rasender Geldschrank“ nannten die Medien deshalb den damals sportlichsten Mercedes, der im Oktober 1971 auch als viersitziges SLC-Coupé debütierte. Diese SLC-Typen, vom frühen 350 SLC bis zum finalen 500 SLC im Jahr 1981, verfügten über einen um 36 Zentimeter verlängerten Radstand und wurden schließlich durch die Coupés der S-Klasse W 126 ersetzt.

Zuvor aber brillierten sie sogar im Motorsport, wo sie bei legendären Langstreckenläufen wie der Bandama- und der Südamerika-Rallye ihre Dynamik und Siegfähigkeit demonstrierten. Dagegen war es beim Roadster auch die große Bandbreite an Antrieben, die den charismatischen Allrounder begehrenswerter machte als alle Rivalen.

Als die erste Ölkrise den Markt für Luxusportler 1974 in eine Depression schickte, antwortete Mercedes mit dem Basistyp 280 SL und 136 kW/185 PS leistendem Sechszylinder. Für Nordamerika gab es bereits Abgasreinigungssysteme und in Europa war der SL ab Mitte der 1980er das allererste Oberklasse-Cabrio mit Katalysator.

Mercedes-Benz 450 SL Baureihe R107

Selbst in den USA wurde der offene Mercedes im Jahr 1979 ein Hit.

Mercedes-Benz Coupé 500 SLC Baureihe C107

Ab 1980 setzte das Modell die Tradition der Reihe fort.

Zu diesem Zeitpunkt hatten unter der großen Haube des geradlinig gezeichneten Statussymbols für die Reichen und Schönen in Beverly Hills, Cannes, Mayfair oder München schon neue Leichtmetall-V8 Einzug gehalten. Die Typenbezeichnungen 380 SL, 420 SL, 500 SL und 560 SL verrieten jeweils den Hubraum, nicht jedoch die Leistungshierarchie. Stärkster V8 war nämlich der 177 kW/240 PS leistende 500 SL, während der hierzulande nicht offerierte 560 SL mit aufwändiger Abgasreinigung die scharfen Emissionsgrenzen in USA und Japan einhielt.

Dagegen zitierte der 1985 lancierte Sechszylinder 300 SL den ikonischen Modellcode des Flügeltürers von 1954, was die Verkaufszahlen des damals bereits betagten Sternenkreuzers noch einmal in die Höhe trieb. Glaubte doch mancher Sammler, auch mit dem neuen 300 SL eine sichere Wertanlage in der Garage zu haben.

Drei Motorisierungen in dem stilsicheren offenen Reisewagen – nur der zeitgeistige Gummispoiler am Heck des 500 SL war umstritten – zeigten übrigens einen Pioniergeist, der seiner Zeit zu weit vorausfuhr. So blieb der R 107 mit emissionsarmem Methanol-Antrieb ebenso Versuchsfahrzeug wie der SL mit effizientem Fünfzylinder-Turbodiesel, aber auch alle Forschungsautos mit den außergewöhnlich kräftigen Kreiskolben-Motoren.

Mercedes-Benz 380 SL Baureihe R107

Die Variante gilt bis heute als moderner Klassiker.

Tatsächlich waren Getriebe- und Kardantunnel des R 107 von Beginn an auf die größere Einbauhöhe der Wankelmotoren ausgelegt, die als Drei- und Vierscheibenaggregate geplant waren. Die im Vergleich zum Hubkolbenmotor höheren Verbrauchs- und Emissionswerte führten jedoch dazu, dass Chefingenieur Hans Scherenberg die Entwicklung einstellte, was Kreiskolben-Erfinder Felix Wankel nicht davon abhielt, in seinen Privatwagen ein 235 kW/320 PS freisetzendes Vierscheiben-Triebwerk zu implantieren.

Zum Vergleich: Der erste deutsche Nachkriegs-V12 im 1989 vorgestellten BMW 850i bot „nur“ 221 kW/300 PS. In jenem Jahr räumte der SL allerdings das Feld für seinen Nachfolger, die Baureihe R 129.

In einer Ära als klassische Cabriolets auszusterben drohten, gelang dem R 107 ein Roadster-Revival in Form eines ebenso komfortabel abgestimmten wie wegweisend sicheren Gran Turismo mit abnehmbarem Hardtop. Ob Airbag, ABS oder der „Reiserechner“ genannte Bordcomputer, der „ewig“ gebaute R 107 adaptierte fast alle Technologiesprünge der S-Klasse-Generationen W 116 und W 126.

Hightech in barocker Pracht, diesen Mix goutierten über 237.000 Frischluftfans, die den Mercedes R 107 als ewigen Bestseller der heute sieben Generationen umfassenden Baureihe inthronisierten. SL Nummer acht ist bereits startklar, passgenau zum 50. Geburtstag des R 107.

Chronik

- 1951: Vorstandsbeschluss zum Bau und Einsatz eines neuen Wettbewerb-Sportwagens, des ersten SL
- 1952: Am 12. März Vorstellung des 300 SL auf einem Teilstück der Autobahn Stuttgart-Heilbronn. Im Mai Einsatz bei der Mille Miglia (Plätze 2 und 4) und Sieg beim GP von Bern. Im Juni Sieg in Le Mans, im November in Mexiko bei der Panamericana
- 1954: Die Modelle 300 SL und 190 SL feiern im Februar Weltpremiere in New York. Im August Produktionsanlauf für den 300 SL mit Flügeltüren mit Stahlblechkarosserie
- 1963: Produktionsanlauf für 190 SL und 300 SL, inzwischen als Roadster. Auf dem Genfer Salon feiert im März der 230 SL der sogenannten Pagodendach-Reihe (Serie W 113) Weltpremiere
- 1968: Die künftigen SL der Baureihe R 107 sind von Beginn an für den Einsatz mit Dreischieben- und Vierschieben-Kreiskolben-Motoren vorgesehen, die mehr Leistung bereitstellen als die konventionellen Hubkolbenmotoren. 1968 legt ein Prototyp der SL-Baureihe W 113 mit Dreischieben-Wankel fast 70.000 Kilometer erfolgreich zurück, der folgende R 107 mit Wankelmotor geht aber u.a. wegen zu hoher Verbrauchs- und Emissionswerte nicht in Serie
- 1970: Im November startet die Vorserienproduktion des 350 SL (Reihe R 107). Um einen feststehenden Überrollbügel zu vermeiden, erhält der SL der Serie R 107 um 50 Prozent festere A-Säulen mit verklebter Frontscheibe
- 1971: Im April erfolgt die Pressefahrvorstellung des 350 SL. Die Formensprache des R 107 ist stilprägend für das Mercedes-Benz-Design des neuen Jahrzehnts, insbesondere nimmt der R 107 viele Merkmale der 1972 vorgestellten S-Klasse vorweg. Für Nordamerika wird ab Juni der 450 SL produziert, anfangs erfolgt der Vertrieb allerdings unter der Bezeichnung 350 SL. Im Sommer Erprobung von SL mit Vierschieben-Wankelmotor. Auf dem Pariser Salon wird im Oktober das Sportcoupé 350 SLC vorgestellt. Das Design des Vorderwagens des SLC ist identisch mit dem SL. Bis zur Windschutzscheibe entspricht sein Äußeres dem des Roadsters. Die Coupé-Kabine ist viersitzig, der Radstand beträgt 2,82 Meter statt 2,46 Meter und markant sind die Lamellen an den hinteren Seitenfenstern

Mercedes-Benz 500 SL Baureihe R107

Ab 1985 wurde das Modell gebaut - als einer der letzten seiner Art.

-
- 1972: Marktstart des Mercedes-Benz 350 SLC (Baureihe C 107)
 - 1973: Ab März ist der 450 SL auch in Deutschland bestellbar, die Entwicklung des Kreiskolbenmotors wird dagegen nicht weiterverfolgt. Neu ist außerdem der 450 SLC. Mit 66.298 Einheiten ist der von 1971 bis Oktober 1980 gebaute 450 SL der meistgebaute R 107. 67 Prozent der 450-SL-Produktion werden in die USA exportiert. Ab Modelljahr 1974 gibt es den SL für den US-Markt mit Abgasrückführung und lediglich 190 SAE-PS Leistung, in der Kalifornien-Version sogar nur 180 SAE-PS. Ab Modelljahr 1975 wird die Kalifornien-Version für die gesamten USA gebaut, mit Modelljahr 1980 stehen nur noch 160 SAE-PS bereit, die für 180 km/h Vmax genügen. Ab Mai 1973 sind Automatiksicherheitsgurte und Kopfstützen im SL serienmäßig

- 1974: Versuchswagen mit Methanol-Antrieb erbringen eine Leistungssteigerung auf 185 kW/252 PS, gehen aber nicht in Serie. Im Juli kommen die Sechszylinder-Basisversionen 280 SL und 280 SLC zur Auslieferung
- 1975: In den USA floriert der Absatz des 450 SL, der dort unter dem Slogan „Freedom for two“ beworben wird. Trotz Rezession erlebt Mercedes in den USA ein Rekordjahr mit 45.259 Neuzulassungen, dabei 6.015 Mercedes 450 SL und 1.563 Mercedes 450 SLC. In einem Vergleichstest mit Porsche 911 und Corvette, Jaguar E-Type V12 und Ferrari Dino wird der 450 SL schon Anfang 1974 als eine sportliche Klasse für sich gelobt
- 1977: Neuer SLC-Spizentyp ist ab August der 450 SLC 5.0 1978: Ein Mercedes-Benz 450 SLC gewinnt die Südamerika-Rallye und auch die Plätze zwei und vier werden von 450 SLC belegt
- 1979: Die S-Klasse der Baureihe W 126 wird vorgestellt und die SL/SLC erhalten eine Modellpflege, die eine technische und optische Annäherung bringt. Darunter sind 18 neue Serienlackierungen. Bei der Kenia-Rallye belegen 450 SLC 5.0 die Plätze zwei und sechs. Die Bandama-Rallye bringt Mercedes-Benz einen Vierfachsieg ein
- 1980: Auf dem Genfer Salon feiern 380 SL und 500 SL mit neuen Leichtmetallmotoren als Nachfolger von 350 SL und 450 SL Premiere. Neu sind auch die entsprechenden 380 SLC und der als 450 SLC bzw. 500 SLC verkaufte V8. Seit März ist ABS lieferbar und eine optionale Viergangautomatik ersetzt den bisherigen Dreigangautomaten. Der bis dahin für den 450 SLC 5.0 typische Frontspoiler kommt allen Typen zugute. Die Safari Rallye in Kenia schließt Mercedes-Benz mit einem dritten, sechsten und zehnten Platz ab

Mercedes-Benz 560 SL Baureihe R107

USA-Ausführung aus dem Jahr 1985.

-
- 1981: Im September Einführung neuer und modifizierter Motoren mit um bis zu zehn Prozent reduzierten Benzinverbrauchswerten gegenüber den Vorgängern. Nachfolger des SLC (C 107) wird der SEC der Baureihe W 126
 - 1982: Ab Januar sind die SL-Typen mit optionalem Fahrerairbag und Gurtstraffer für Beifahrer lieferbar. In Nordamerika wird ein 300 SL mit 3,0-Liter-Turbodiesel erprobt. Dies aber mit negativem Ergebnis und so kommt es nicht zur für 1986 geplanten Markteinführung
 - 1984: Der Kino-Blockbuster Beverly Hills Cop wird auf Plakaten mit einem roten 560 SL als automobilen Hauptdarsteller beworben, so wie zuvor der Kinoerfolg „American Gigolo“ und zahllose TV-Serien. Insgesamt summieren sich bis heute über 1.400 Film-Auftritte für den R 107. Ob „Dallas“, „Hart aber herzlich“, „Starsky & Hutch“, „Miami Vice“, „Das A-Team“ oder das James-Bond-Abenteuer „Sag niemals nie“, mindestens ein Mercedes-Benz R 107 zeigte in den Streifen Präsenz
 - 1985: Große Modellpflege für alle SL mit neuen Sitzen, neuem Frontspoiler und Feinschliff an Mittelkonsole, Türen und Versteifungen. Außerdem neue Motoren. Der Sechszylinder 300 SL ersetzt den 280 SL, der 420 SL mit 4,2-Liter-V8-Maschine ersetzt den 380 SL. Für Nordamerika, Japan und Australien geht der 560 SL als Nachfolger des 380 SL in Produktion. In den USA sind 38 Prozent der SL-Käufer Frauen, beim Nachfolger R 129 ist nur noch jeder fünfte Käufer weiblich
 - 1987: Donald J. Trump, späterer Präsident der USA, kauft bei Sovereign Mercedes-Benz of Brooklyn, New York, einen 560 SL, der später von Ivana Trump nach der Ehescheidung nach Florida mitgenommen wurde und 30 Jahre später in Deutschland als Gebrauchtwagen verkauft

wurde. Trump steht in der fast endlosen Liste prominenter Amerikaner, die in den 1970er und 1980er Jahren einen Mercedes-Benz R 107 erwarben

- 1989: Am 4. August rollt der letzte Roadster der Serie R 107, ein roter 500 SL, in Sindelfingen vom Band. Anschließend findet er einen Ehrenplatz im Mercedes-Benz-Museum. Weltpremiere für die nachfolgende SL-Reihe R 129 schon im März auf dem Genfer Salon 2019: Genau 30 Jahre nach Produktionsschluss sind nun auch die letzten SL-Fahrzeuge der Baureihe R 107 H-Kennzeichen-Kandidaten. In der H-Kennzeichen-Zulassungsstatistik liegt der SL auf Platz eins unter den Cabrios
- 2021: Der Mercedes-Benz SL (R 107) wird 50 und der Hersteller bereitet passgenau zu diesem Jubiläum den Start einer vollkommen neuen Generation der SL-Baureihe vor

Mehr: Das schönste Auto seiner Zeit – der Jaguar E-Type wird 60 Jahre alt

© 2020 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Verlags-Services für Werbung: www.lqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.