

W 107!

Litt for- og utviklingshistorie

Av; Sven Olav Szallies



Første gang vi beviselig hører om en etterfølger til W 113 er i 1965. Det diskuteres da rundt en W 107 som SL etterfølger, (vi snakker fortsatt om W 107, R 107 og C 107 navnene kommer senere) foreløpig er det ikke snakk om noen coupévariant. På motorsiden er man overbevist over wankelmotorens fortrefelighet. Konkret tenker en seg at det er motoren KM50/3, en motor med tre rotasjons stempler, et samlet kammervolum på 3400 ccm og en kraft på 180 hk, som skal gi sine krefter til den nye SL modellen.

Først var det tenkt å bruke understellet fra den nye W 114 modellen, men dette forslaget ble fort skrinlagt. Allerede i slutten av september 1966 ble det fastslått at det ikke ville være mulig å benytte eksisterende understell. Så kan vi først som sist også ta liv av en liten myte: 280 SL og 280 SLC modellen som ble presentert i 1974 er ikke barn av oljekrisen! 280 varianten finnes fast forankret i utviklingsprogrammet allerede 1968. Først var det snakk om å benytte den eksisterende M130 motoren, men denne planen ble forkastet underveis. I 1968 fortalte Dr. Scherenberg at det i 107 modellene skulle være mulig å benytte begge de seksylindrede M130 variantene (også den med forgasser, dersom det skulle bli nødvendig å tilby en prisgunstigere variant), den nye 3,5 liters V8 motoren og den nye 4,5 liters V8 motoren. Dette i tillegg til at Mercedes-Benz her for første gang ville ha mulighet til å presentere en serieprodusert bil med wankelmotor, forutsatt at motoren ville være produksjonsklar mot slutten av 1969. At den nye 280 motoren M 110 først ble presentert i 107 modellene så sent som 1974 skyldtes ene og alene kapasitetsproblemer. At det allerede på dette tidspunktet var sådd tvil rundt wankelmotoren, blir tydeliggjort i og med at denne kun skal tilbys som en variant dersom den blir ferdig i tide.

Coupé varianten det snakkes om på dette tidspunktet er en bil med samme akselavstand som roadster varianten. Det som også kommer frem tidlig i utviklingen er at så mange tekniske fremskritt som mulig skulle benyttes i de nye 107 modellene. Dette for å bedre kjøreegenskaper og



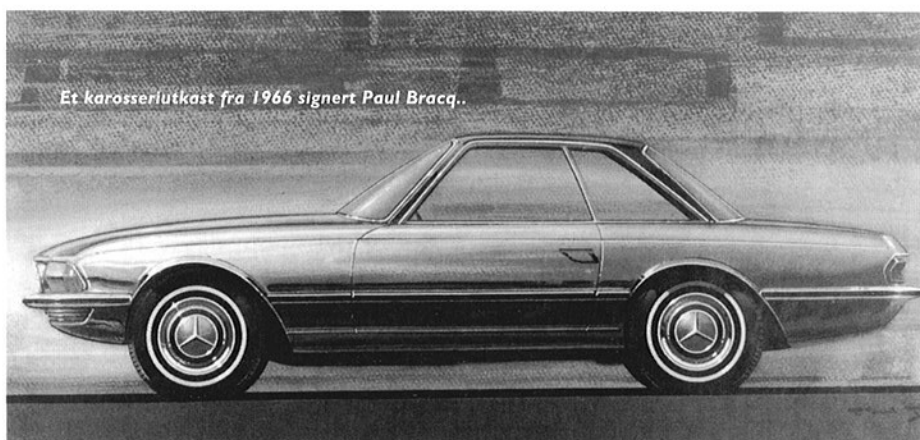
SL 107 årgang 1980. Fra venstre mot høyre: 280 SL, 380 SL og 500 SL.

sikkerhet. Man regnet med at dette ville utgjøre 70 kg i ekstra vekt, sammenliknet med den eksisterende 113 modellen.

Allerede 1966 ble "ønskene" for den nye 107 modellen definert. Den første håndlagde 107 modellen var klar i mai 1968, ytterligere 7 slike ble laget, og disse bilene skulle utgjøre modellseriens testpanel. En kort stund ble det også vurdert å montere 6,3 liters motoren M100 i 107

slutten av bilenes produksjonstid var nesten like sterk, var tankeeksperimentet kanskje ikke så dumt.

Den 30. april 1968 er en liten merkedag i 107-bilens og kanskje også Mercedes-Benz sin historie. På denne dag ble det bestemt at V8 motorene skulle settes i produksjon. En av grunnene for dette var at konkurrenten i sør, BMW, var i ferd med å realisere en overklasse-



Et karosseriutkast fra 1966 signert Paul Bracq.

modell i direkte konkurranse med 108 modellene. For å gi denne egentlig gamle konstruksjonen litt hjelp, ble disse motorene først montert i coupé modellen 280 SE, 3,5, som har avstamning helt tilbake i Heckflossens tid, før den fant veien til 109 modellen og så også til 280

SE cabriolét 3,5 og til 108 modellen. V8 motoren fikk med andre ord en relativt rolig og trinnvis start, noe som var OK, den var jo egentlig beregnet for bruk i den nye SL og S-klasse modellen som skulle komme.

Underveis hadde man også begynt å snakke om en roadster og en coupé versjon av 107. Begge bilene med samme akselavstand og begge bilene med to nødseter bak montert i kjøreretningen. Men så var det dette med kostnadene. Var det virkelig nødvendig å lage to modeller av samme bil? Dette var jo dyrt! Dessuten var det mange styremedlemmer som bestemt mente at de som regel så pagodemodellen med taket montert. Kun i svært få tilfeller kunne de erindre å ha sett bilen i åpen utførelse. Kunne cabriolét modellen sløyfes eller kanskje erstattes av en coupémodell med stort soltak, slik at cabriolét følelsen kunne skapes via dette soltaket?

For sammenlikningens skyld ble det til et styremøte fremskaffet følgende bilmodeller, Mercedes-Benz 300 SL, Porsche 911, Jaguar E-type, Chevrolet Corvette Sting-Ray, Iso Grifo, Ford



"Modell I" 18.06.68.



"Modell II" 18.06.68. Legg merke til koffertlokk betegnelsen, 280 SL. Kanskje en detalj lånt fra W 113, men kanskje også et tegn på at man alt på dette tidspunkt tenkte seg en 2,8- liters SL.

Mustang, Fiat Coupé, Fiat Dino Coupé og Lancia Coupé. Til slutt seiret fornuften og dermed også SL modellene slik vi kjenner dem. De hadde i løpet av møtet analysert seg frem til at SL modellenes suksess helt fra 190 SL sine dager lå i nettopp det faktum at de kunne benyttes både som coupé og roadster biler. Det endelige vedtaket om at bilen skulle produseres med avtakbart coupétak var dermed tatt.

Coupé modellen med kort hjulavstand var man ikke lykkelig med. Tradisjonelt sett fantes det en 4 seters coupé modell i programmet. Den aktuelle modellen baserte seg på W 111, som hadde sett dagens lys tidlig på sekstitallet. Rivalen i sør, BMW, hadde nettopp lansert sine CS modeller og noe "liknende" var også ønsket hos Daimler-

Benz. Det var et ønske å basere den nye Coupémodellen på den nye S-klassen som skulle lanseres 1972, men dette var jo langt frem i tid og dessuten, realistisk sett ville det være nær sagt umulig å stable en slik modell på bena før ca. 1 år etter at personbilmodellen var lansert, med andre ord for sent! Dermed har vi tatt liv av nok en myte, SLC modellen er ingen SL men en coupé, med 4 fullverdige passasjerplasser og god bagasjeromsplass, den er bindeleddet mellom W 111 coupé og C 126 modellen. Kompromisset ble å lage denne med komponenter som også ble benyttet i SL modellen. Utviklingen av SLC fikk en trang start. Den var ikke med i planene og utviklingsarbeidet ble bare gjort i frokost og kaffepausene, den fikk derfor tilnavnet "Vespermodell" (I området rundt Stuttgart er

"Modell III" også fra 18.06.68. Det kan se ut som om det var denne modellen som ble grunnlaget for serieproduksjonen, se blant annet det bakre sidevinduets form.





"Vesper" et uttrykk for måltidene frokost og kaffepause.)

SL modellen ble presentert som 350 SL våren 1971. I januar 1972 fulgte SLC modellen etter. I det viktige USA markedet var 350 SL 4,5 presentert sommeren 1971, også her fulgte SLC modellene sommeren 1972 med samme motor. Den 2. november fikk USA modellene sitt riktige navn. 450 SL og 450 SLC. Nedenfor følger en beskrivelse av de ulike modellene i den rekkefølge de ble introdusert for markedet.

350SL/ 350 SLC - modellene som fikk åpne ballet

Da 350SL ble presentert våren 1971 ble denne tildelt oppgaven å bane vei for en hel modellgenerasjon. At det skulle bli en modellgenerasjon, var det den gangen de færreste som visste om. Den nye V8 motoren hadde 90° vinkel mellom sylinderekkene. Egentlig var det snakk om to motorer. 450 motoren var jo utviklet parallelt til 350. Disse to motorene hadde allerede en viss fartstid bak seg. Premieren hadde disse motorene allerede lagt bak seg i datidens S-klasse 108 og 109. Ideen å lage en liten V8 motor var heller ikke ny. Den gangen hadde de allerede den store M 100 motoren som tjenestegjorde i 600 og 300 SEL 6,3. I Stuttgart hadde de også fulgt med på det amerikanske markedet og de regnet derfor med at stempelmotorens fremtid, dersom den i det hele tatt hadde noen fremtid, lå i V8 konstruksjonen.

Motorenes konstruktør het Adolf Wente. Han hadde startet å konstruere denne motoren i en tid da alle andre var opptatte av Wankelmotorer. Allerede fra starten av hadde Wente tenkt på å utvikle to parallelle motorkonstruksjoner.



Utkast til coupé-karosseri fra 30.04.69. Legg merke til at bakre sidevindu på denne versjonen mangler de karakteristiske ribbene.



Utkast til coupé-karosseri fra 30.04.69. I denne versjonen er blendene på bakre sidevindu på plass. Denne løsningen var det Karl Wilfert som kom opp med fordi den korte avstanden mellom døren og hjulbuen bak gjorde det var vanskelig å konstruere en heve- og senkemekanisme for et sidevindu i full lengde.

Konstruksjonene er senere blitt kjent som 3,5 literen M116 og 4,5 literen M117. Selv om de ikke var ment slik i begynnelsen fikk motorene hver sin motorblokk.

Med en boring på 92mm og en slaglengde på 65,8mm hadde Wente konstruert en svært turtallsvillig 3,5 liter. Den 18. juni 1966 bestemte Dr. Hans Scherenberg datoen for produksjonstart av motorene M116 og M117. Investeringen som var påkrevd for å sette motorene i produksjon

var anslått til 35 millioner DM.

Møtevirksomheten som fulgte var vellykket og de små V8 motorene fikk sin faste plass i Daimler-Benz sitt fremtidige motorprogram. At denne avgjørelsen førte til at Daimler-Benz skulle bli en av verdens ledende produsent av V8 motorer for personbiler var det den gangen ingen som ante. Uansett var begge motorene fast forankret i utviklingsprogrammet pr mars 1968. M116 motoren med sine 3,5 l., skulle yte 200 hk. Så langt var det ikke planlagt noen forgasserversjon av motoren. 30. april 1968 ble investeringsbehovet forhøyet til 70,7 mill. DM. Dette var dobbelt så mye som tidligere beregnet og pengebehovet utløste derfor en del diskusjon. I følge salgsdirektøren skulle ikke produksjonsutstyret koste mer enn tilsvarende 2,8 literen, forutsatt at det ble produsert 2500 motorer pr mnd. De var allikevel enige om å starte produksjon av disse motorene raskest mulig, dette bla for å vanskeliggjøre BMW's inntreden i denne bilklassen. Av denne grunn ble det foreslått en samproduksjon med M100 motoren. I juli 1968 ble investeringsbehovet justert

enda en gang, nå var det snakk om 100 mill. I sin tid var det også snakk om en forgasserversjon av M116 Denne motoren var utstyrt med en Quadrajet forgasser 4MV, av typen Rochester som igjen var et GM eid datterselskap. Solex forsøkte å kopiere denne forgasseren, men den ble det aldri noe greie på. 9 forsøksmotorer ble bygget. Disse oppnådde en effekt på 190 hk, bare 10 hk mindre enn D-tronic varianten. Montert i en prøvebil oppnådde denne en topphastighet på 209,3 Km/t, bare 0,7 km/t mindre enn varianten med D-tronic. Dette viser hvor god den amerikanske forgasseren egentlig var. Helt frem til 1972 ble denne forgasservarianten diskutert. Rudolf Uhlenhaut minnet om at forgassermotoren var servicevennlige, at det fortsatt var tilbakevendende problemer med D-tronice og at det ville koste 650 DM mindre pr enhet å produsere en forgassermotor.

Forgassermotoren ble aldri satt i produksjon. Innsprøytningmotoren fikk høyeste prioritet og allerede mellom 15. august og 18. oktober 1967 ble det kjørt 39.756 km med en M116. Bilen den satt i var forkledd som en W113. Testen stoppet da et stempel brant seg fast. En annen motor klarte 61.314 km omtrent i samme tidsperiode før denne stoppet på grunn av samme skjebne. I november avsluttet en 3.motor sin test. Denne hadde da gått 142.530 km i løpet av det siste halve året. I løpet av hele testperioden hadde motoren et oljeforbruk på 0,7 liter pr 1000 km. Ytterligere motorer gikk 181.000, 208.000, 192.000 og 96.000 km i forsøk. I juni 1969 ble den andre R107 bygget opp med motoren som nå hadde fått internbetegnelsen M116 E 35. Bilen fikk anmerkninger på grunn av vridninger i forvognen så lenge taket var tatt av. Det samme hadde for øvrig både W121 og W113 blitt kritisert for. R107 fikk derfor montert traversstag som skulle ta opp noe av denne vridningen. Straks hardtoppen var montert var vridningene borte. Motoren ble ellers honorert pga sin stille gange.

I september ble den 3. R107 med M116 bygget. Og i februar 1970 var bilen med på en omfattende vintertest. Den ble bl.a. sammenliknet med datidens 280 SL. Forbruket lå bare minimalt over 280 modellen, toppfarten viste allerede nå 208 km/t. Dette selv om bilen på dette tidspunkt var 134 kg tyngre enn forgjengeren. Ved minus 31°C lå motorens maksimale starttid på 3 sek.

I juni 1970 ble den 10. forsøks 350 SL veid. Vekten på 1672 kg inkl hardtopp på 47 kg utløste ingen umiddelbar begeistring. 230 SL ble i sin tid kritisert på for vekten, den gangen 1463 kg. I juli ble den 12. prototypen veid til 1657 kg. Rett før bilene skulle presenteres for offentligheten ble både SLC modellen og SL modellen sendt til Frankrike for en siste test. SLC modellen som er

vesentlig større, veide bare 35 kg mer enn roadster modellen. SL modellen ble kritisert p.g.a. kort 3. gir og at den var motorsvak på lavt turtall. SLC modellen høstet lovord. Begge bilene var utstyrt med automat girkasse og standart bakaksel med utveksling på 3,46. Forbruket på bilene lå på 1,95 l/mil for SL modellen og 2,01 for SLC modellen.

I april 1971 var det pressens tur. Pressens inntrykk beskrev turtallsvillige og "sivile" V8 motorer som det var langt i mellom med hensyn til andre produsenter. Motorene høstet godord for sin stille gange. Bilen med manuell girkasse ble målt til 215,6 km/t. Dette var 3,8 km/t mer enn det automatvarianten ble målt til. Forbuksverdiene ble oppfattet forskjellig fra normalt til høyt, men en annen tester kunne mene at forbruksverdiene var gunstige dersom man tok hensyn til den høye egenvekten. Spørsmålet etter M117 motoren dukket også stadig opp. Denne motoren var presentert i USA, i bilene som der het 350 SL 4,5 og 350 SLC 4,5.

Både SL og SLC modellene ble i løpet av produksjonstiden levert med 2 forskjellige motorstyringsprogrammer, disse igjen ble levert med hver sin lavkomp versjon. Motoren med betegnelsen I16.982 hadde 200 hk og et dreiemoment på 286 Nm. Denne motoren hadde et kompresjonsforhold på 9,5:1. Motoren I16.993 hadde komp. forhold på 7,5:1 og måtte klare seg med 180 hk og 260 Nm. Begge disse motorene var utstyrt med den elektroniske motorstyringen D-tronic. Fra og med 1976 ble den mekaniske bensininnspøytningen KA-Jetronic benyttet (K-Jetronic). P.g.a. redusert blyinnhold i bensinen, ble kompresjonsforholdet på motor I16.984 redusert til 9,0:1 og dermed sank effekten til 195 hk. Dreiemomentet var nå 275

Nm. Lavkomp. versjonen hadde nå samme byggenummer og denne motoren hadde samme ytelser som D-tronic versjonen. Fra og med 1978 ble det produsert en versjon av M116 som hadde fått tilbake sine opprinnelige ytelser, men denne motoren ble aldri montert i 107 modellen.

Som standard ble 350 SL og 350 SLC levert med 4-trinns manuell girkasse. Flesteparten av bilene ble allikevel levert med automatgir. Bakakselutvekslingen ble holdt på 3,46 gjennom hele produksjonstiden. Bilene ble levert med dekkdimensjon 205/70 VR-14.

450 SL USA og 450 SLC USA

For det US-Amerikanske markedet var det motorer med betegnelse M117.982 som ble benyttet. (Om utviklingen av denne, se avsnittet om 450 SL og 450 SLC.) For å tilpasse motoren til den svake bensinkvaliteten 91 ROZ og 81 MOZ var det nødvendig å senke kompresjonen til 8:1.

Magasinet Road & Track testet i oktober 1971 en 350 SL 4,5. Topp hastigheten ble målt til 198,4 km/t. 0-160 gikk unna på 29,5 sek. Motoreffekten ble ikke oppgitt av Daimler-Benz på dette tidspunktet. (Det står ikke nevnt noe om dette verken i salgsbrosjyren eller i gjeldende tabellbok, forf. anm.) Ved å redusere kompresjonsforholdet til 8:1 ble motorene ikke bare tilpasset den amerikanske bensinen, dette var nødvendig også for å klare utslippskravet som gjaldt for personbiler i USA 1972. Det positive i våre dager er at bilene kan kjøres på blyfri bensin.

350 SL i Europautførelse hadde fra starten av en ytelse på 200 hk DIN. Målet var å få til den samme ytelsen på USA bilene. For å få akkurat dette til, samtidig som avgass regler skulle over-



Noen av 107's fedre under presentasjonen på Hockenheim 1971. Fra venstre: Diplomingeniøren Friedrich van Winsen, Werner Brechtewert og Karl-Heinz Göschel, Dr. Rudolf Uhlenhaut, Prof. Dr. Hans Scherenberg, Dr. Karl Wilfert. Lite ante de vel om den suksessen deres "baby" skulle få.



350 SL, modellen som åpnet en 18 år lang suksess.



holdes måtte sylindervolumet økes med en hel liter samtidig som kompresjonen ble senket. Kostnadene ved å bygge forskjellige motorer for USA og

Europa holdt seg innenfor de oppgitte rammene. Kostnadene kommer senere, hos brukeren. 450 motoren i USA utførelse bruker ca 10 % mer bensin enn 350 motoren, når de gjør akkurat samme jobb. Dette fordi 350 motoren utnytter bensinen bedre enn 450 motoren. Dvs. 450 motoren spyr ut mer uforbrent bensin enn 350 motoren, men dette var ikke et måleparameter i USA på den tiden, forstå det den som vil.

7.-9. juli presenterte sjefen for personbilproduksjonen Rudolf Uhlenhaut modellen 350 SL 4,5 for det Amerikanske publikum i perfekt engelsk språkdrakt. I november 1972 fikk bilen sitt egentlig rette navn 450 SL. Biler produsert for dette tidspunkt kunne få byttet skiltet på

Under presentasjonen i 1971 tok Karl Kling (den gang 61) med passasjerer på en prøvetur. Han lot det stå til og ga seg ikke for gjestene skiftet ansiktsfarge....



koffertlokket fra 350 SL til 450 SL dersom den amerikanske eieren ønsket dette. Ønsket derimot den amerikanske kunden selv å hente bilen på fabrikk, het den fortsatt 350 SL, dette frem til den ble presentert også i Europaversjon. Disse bilene fikk byttet skiltet sitt ved ankomst USA.

Nå i ettertid vet vi at de amerikanske utførelsene fra starten av ble levert med 230 hk SAE GROSS. I 1973 hadde bilene en effekt på 190 hk SAE NET.

I 1974 måtte alle biler i USA utstyres med en såkalt 5 mph støtfanger. Dvs. at man skulle kunne kjøre på en hindring i 8 km/t uten at karosseriet ble skadet. Biler som skulle registreres i California måtte ha EGR (Exhaust Gas Regulator) – et system som blåser friskluft inn i eksosen for å få den "renere". Fortsatt var effekten på 190 hk SAE NET.

I 1975 måtte alle biler i USA ha EGR og luftinnsprøytning i eksosen. For første gang ble det også montert katalysator i motorrommet, rett bak eksosmanifolene. Dette var ingen god løsning pga varmen disse katalysatorene avga, bla gikk det utover varmstart og også batteriet som senere ble forsøkt flyttet til bagasjerommet. Dette er også siste år det ble levert cruisecontroll fra Philco-Ford. Effekten var nå nede i 180 hk SAE NET.

I 1976 ble den mekaniske innsprøytningen K-Jetronic også innført på USA modellene, det samme med tenningsanlegg uten stifter og hydrauliske selvjusterende ventilløftere. Dette året ble den VDO/Mercedes-Benz produserte tempomaten innført. I 1977 får bilene treinteriør rundt radio, varmeapparat og i midt konsoll. Katalysatoren blir flyttet under bilen. California-utgavene får større katalysator enn de andre USA utgavene. Den første automatiske klimakontrollen basert på et Chrysler produsert system gjør sitt inntog. I 1980 blir det montert 3 veis katalysator på USA modellene. Dette er bilens siste produksjonsår. Den ble hele tiden levert med 3-trinns automat. Effekten hadde i 1980 dalt til sørgelige 160 hk SAE NET.

450 SL/ 450 SLC

På bilutstillingen i Genève 1973 ble 450 motoren offisielt presentert for det europeiske markedet. Dermed utvidet Daimler-Benz motorprogrammet i forventet form, meldte bilbladet Auto-Motor und Sport. Noen nyhet var den jo ikke lenger, den var levert til USA- markedet siden 1971.

Utviklingen av denne motoren skjedde parallelt med M116 motoren i midten av 60 årene. Motor

M117 har en høyere motorblokk en M116, men har utover dette de samme tekniske forutsetninger som M116. Med sin vekt på 250 kg var M117 blitt en relativt lett motor til å være en motor med støpegodsblokk. Motorens forhistorie er identisk med den til Motor M116 og kan derfor finnes i avsnittene om 350 SL/ 350 SLC.

I løpet av andre halvår 1968 ble den første R107 med M117 motor produsert. Motoren ble plassert i et W113 karosseri og bilen fikk forsøksnummeret R 107 E 45-22. Kjøretøyet bar preg av å være et provisorium med flere avvikende detaljer fra det som senere skulle bli standard, bla. ble det benyttet en bakakselutveksling på 3,23 og dekk i dimensjon 185HR-14, noe som gjorde dekkene underdimensjonert i forhold til motoren. Automatkassen var en endret 600 kasse. På premieren i Østerrike brukte motoren i snitt 1,98 liter pr mil. Svensketuren i februar 1969 bød på forskjellige resultater til de to 450 modellene som var med. Motoren i R 107 E 45-22 stoppet alltid igjen rett etter at den var startet. Den hadde fortsatt montert de noe trangere bensinledningene fra M116, i tett snødrev stoppet bilen fordi coilen ble våt. Utettermometeret som var montert ble også kritisert pga sin store feilmargin. Den samme bilen ble som eneste SL benyttet på en test til Frankrike i juni 1971. 1,93 liter pr mil brukte bilen da, bla. pga. mangel på fungerende utlufting i tanken. Oljeforbruket på 1 liter på 1000 km var det ingen som kritiserte.

I april 1969 ble radiatorstørrelsen fastlagt i en testbenk hos Behr. For å gjennomføre disse testene ble det montert et klimaanlegg. Pga. panserets utforming ble radiator toppen avskrådd på begge sider. M117 motorens ytelse kom for en dag under en testtur 10. og 11. juli 1969. Testmotoren hadde en ytelse på 235 hk, mens den i produksjonsversjonen måtte klare seg med 225 hk. Bakakselutvekslingen var nå satt til 2,82. Flere forsøksbiler ble produsert og nummer 26 av disse ble veid til 1675 kg. Forsøksbil nr 27 hadde 229 hk, veide 1665 kg og greide en toppfart på 220,8 km/t med en bakakselutveksling på 3,23. Denne bilen ble testet av Dr. Scherenberg og Uhlenhaut i felleskap som begge samstemte at bilen nå var bra. Nå hadde bilen også fått sin endelige bakakselutveksling på 3,07. Etter den nevnte testturen kjempet begge to for at den som standard skulle monteres 205/70 VR 14 dekk, selv om dette ville koste 5 DM mer pr bil. I mai 1970 ble det berettet om den halvaksiale kjøleviften med 8 vifteblader. Denne konstruksjonen var nødvendig pga viftens begrensede diameter på 430mm.

Flere testturer ble gjennomført i 1970, bla. med en bil der fremre rammevinger ble produsert i

SL med bagasjeplass bak setene.



1,75 mm ståltykkelse istedenfor 2,75 mm ståltykkelse. Dette ga en vektreduksjon på 14,4 kg, men bilen ble kritisert for sin oppførsel på vaskebrett partier. Mellom juni 1970 og mai 1971 ble en 450 kjørt 120.379

km og siden demontert. Graverende mangler ble ikke funnet, det eneste svake punktet var utette eksos manifolder. Når Uhlenhaut testet en 450 klarte han å få til et gjennomsnittlig forbruk på 2,02 pr mil, men dette med som han sa det selv svært brutal kjørestil.

Toppfarten på SL og SLC modellen var ikke veldig forskjellige, Auto, Motor und Sport klokket en SLC til 216,9 km/t, mens det Sveitsiske Automobil Revue klokket samme modell til 221,5 km/t. En 450 SL ble klokket til 218,2 km/t.

21. november 1975 fikk 450 SLC og 450 SL K-Jetronic innsprøytning i stedet for det tidligere benyttede D-Tronic anlegget. Dette førte til at effekten ble redusert fra tidligere 225 hk, 378 Nm (motor 117.982) til 217 hk, 360 Nm (motor 117.985). Lavkomp. motorene med kompresjonsforhold 7,5:1, motor 117.992, hadde 210 hk og 353 Nm, mens K-Jet. versjonen 117.985 hadde 200 hk og 345 Nm. Akkurat som M116 fikk også M117 stiftfri tenning og hydrauliske ventilløftere. 450 motorene er kun levert med 3 trinns automat.

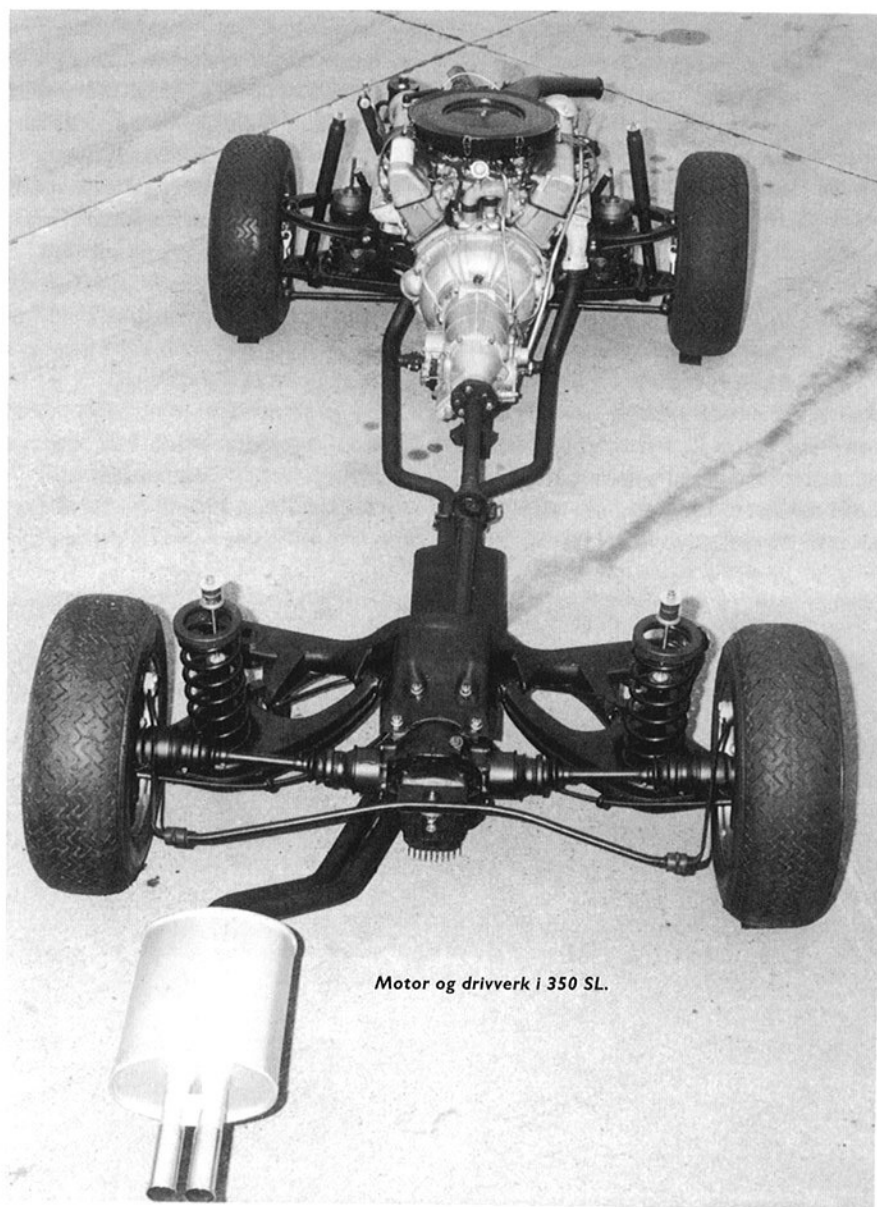
280 SL/SLC (107.042/107.022) - modeller med trang fødsel.

Mange tror at denne modellvarianten er et resultat av oljekrisen tidlig på 70-tallet, men planleggingen av 280 SL i det nye 107

SL med "nødsete" montert.



karosseriet var som nevnt i innledningen et tema allerede tidlig i bilens utvikling. Planen var å bruke den gamle M130 som i W113 hadde en ytelse på 170 hk. Heldigvis tok man underveis hensyn til denne motorens svakheter som blant annet er høyt drivstofforbruk og begrenset levetid ved full belastning. Allikevel, så sent som i 1968 og januar 1969 snakkes det enda om en utvikling av M130E for bruk i 107. Senere samme år fikk motorkonstruktøren Erich Ableitner oppdraget å lage en motor egnet for bruk i 107, oppdraget inneholdt også påbud om at den gamle produksjonslinjen skulle benyttes så langt dette var mulig. Av denne grunn ble ikke motorblokken endret i noen særlig grad. Dette var ingen lykkelig beslutning, men et påbud for å holde kostnadene i sjakk. Endringene begrenset seg til å minske sylindrens boring noe og at veivakselen fikk 12 motvekter.



Motor og drivverk i 350 SL.



450 SL USA i siste utførelse. Legg bl.a. merke til de langt kraftigere støtfangerne som skulle kunne motstå et sammenstøt i 5 mph.

opp mot 200 hk. Papirer fra 3. februar 1970 viser forsøk for å finne ut av motortemperatur. En M110 var nå plassert i den tidligere nevnte 107 E28-24. Den samme bilen ble mellom 13. og 24. februar testet i vinterlige omgivelser sammen med sine to brødre en 350 SL og 450 SL. 280 motoren ble nå målt til 191 hk, 350 motoren ble målt til 201 hk.

At de med M110 hadde klart å konstruere en termisk sunn motor fikk de ikke visshet om for sommertestene som ble gjennomført i Sahara mellom 24. og 27. september 1970. Her måtte bilen bl.a. kjøre med full gass over en strekning på 50 km. Veien var sperret og det var derfor ikke lov å løfte gassbeinet i løpet av strekningen. M110 overlevde torturen uten problemer.

Etter at konstruktørene nå hadde bevist at M110 var en motor som var Mercedes-Benz navnet verdig, ble denne M130 motorens avløser. M130 hadde som kjent røtter tilbake til de først etterkrigs sekserne. Så skulle det ikke være noe i veien for å sette 280 SL/ SLC i produksjon, startskuddet skulle gå i juni 1972. Slik skulle det ikke bli, ny dato ble satt i juli 1972, ny utsettelse fulgte, nå skulle produksjonen starte juni/juli 1973. Slik ble det heller ikke, et nytt møte 30. januar 1973



Motorens topplokk ble derimot en nykonstruksjon. Den viktigste endringen var at de asymmetriske forbrenningskamrene som M130 hadde, ble erstattet med et rundt forbrenningskammer. Det nye topplokket var dessuten konstruert etter crossflow prinsippet, ventilene var montert hengende i V form og to kamakslinger hadde jobben med å bevege ventilene. Kamakslingene ble satt i bevegelse av et dobbelt kamkjede. Motoren kan belastes over lengre strekninger samtidig som drivstofforbruket ble holdt på et akseptabelt nivå.

Den 18. juli 1969 fortalte Frank Knothe om utviklingen av 280 SL W107. Bilen hadde internbetegnelse 107 E28-24. Forsøksbilen veide 1523 kg, det var 61 kg mer enn W113 som den ble sammenliknet med. Fortsatt satt det montert en M130E. Ytelsen lå på dette tidspunktet på 173,5 hk. Etter de første prøveturene slås det fast at bilen er bedre å kjøre med 6,5" brede felger enn med 6" felgene som stammet fra W113. I oktober 1969 ble den første M110 montert i en W114/8. Den ble direkte sammenliknet med en seksylindret BMW motor som også hadde blitt montert i en W114. Motoren M110 ble grundig testet i forskjellige versjoner. Motorens ytelse lå

besluttet produksjonstart mars/april 1974. Hva denne beslutningen skulle være god for vites ikke, enda et møte 3. april 1973 bestemte at bilen skulle settes i produksjon januar 1974. En av grunnene til denne siste avgjørelsen var at det skulle vises en SL nyhet på bilmessen i Genève. En annen grunn var at den nye personbilen W123 stod mer eller mindre klar for produksjon. M110 motoren skulle benyttes også i denne modellen, for å få dette til måtte det gjøres noen endringer på motorens innsug. Kostnadmessige hensyn tilsa at motoren måtte ha en slik utforming at den uforandret kunne passe i alle konsernets modeller. Enda en grunn var at SL modellenes salg var synkende. Mens det i tidsrommet mellom 1971 og 1973 kom 300 til 500 SL bestillinger pr mnd., var bestillingene nå sunket til om lag 200 biler pr mnd. Den endelige produksjonsstarten ble fastsatt i 26. november 1974. Forsøksserien skulle produseres juni/ juli 1974. Den ordentlige produksjonstarten august 1974. Etter mye om og men ble det slik.

Den eneste ytre forskjellen på en 280 SL og modellene med V8 motor er de smalere dekkene. 280 SL/ SLC måtte klare seg med 185 HRx14 dekk. 195/70 HRx14 ble montert f.o.m. 12. september 1979. I løpet av årene fikk selvfølgelig også M110 noen endringer. I starten ble motoren levert med elektronisk D-tronic innsprøytningssystem, motorytelsen var på 185 hk. I februar 1977 ble kompresjonsforholdet endret fra 9:1 til 8,7:1. Bilen fikk nå en mekanisk innsprøytning (Bosch Ka) med luftmengdemåler. Ytelsen sank til 177 hk. Endringen av kompresjonsforholdet ble forklart som en nødvendighet av reduserte blyverdier i bensinen. Dette viste seg imidlertid ikke å være riktig, kompresjonen ble forhøyet igjen og utblåsningsventilens diameter ble økt med 1,7 mm. Her var det den gamle vissheten om at mer bensin inn måtte gi mer effekt ut som var avgjørende. Dermed hadde M110 identiske utblåsningsventiler med den nykonstruerte M102. Tiltaket gjorde at motoren fikk tilbake sin gamle effekt på 185

Fra europapremieren på 450 SL og SLC på Salzburg. Til høyre for bilen som er en 450 SLC kjenner vi bl.a. igjen herrene Scherenberg, Wilfert og Uhlenhaut, sistnevnte nå som strålende fornyet pensjonist.



350 SL 4,5 var egentlig en nedtrimmet 4,5 liter og den første W 107 på det amerikanske marked. Runde Sealed Beam lykter og små støtfangerhorn skilte denne modellen fra sine europeiske slektninger.

hk. F.o.m. den 18. april 1978 ble bilene igjen levert med 185 hk.

Da V8 motorene fikk en skikkelig gjennomgang i 1981 skulle heller ikke M110 motorene glemmes. Det ble montert endrede kamakslinger og tomgangsturtalet ble senket med 50 omdreininger pr minutt. Motorene ble dessuten utstyrt med bensinkutt når motoren bremses, et tilbakeføringssystem for eksos og en tomgangstabilisering for biler som var utstyrt med klimaanlegg. I 280 SL/SLC fikk man 4-trinns manuell girkasse som standard. Det kunne også monteres automatgir, eller en femtrinns manuell girkasse der 5. gir var overgir. Etter januar 1976 var det slutt på femtrinns girkassen, i hvert fall for en stund. I 1981 kom det en ny femtrinns girkasse, denne var nå blitt standard girkasse i bilen, igjen var femtegeiret et overgir.

380 SL/380 SLC

På bilmessen i Genève 6.- 16. mars 1980 var det igjen tid for en 107 premiere. Denne gangen var det 380 modellene som ble presentert. De nye små V8 motorene som allerede høsten tidligere hadde hatt sin premiere i 126 modellen var nå også tilgjengelig i 107 modellene.

Allerede tidlig på 70 tallet hadde ingeniørene startet utviklingen av V8 motorblokker i aluminium. De første kundetilbakemeldingene var gitt 1978 da 450 SLC 5,0 modellen ble presentert. Mer om utviklingshistorien finnes i historien rundt denne motorvarianten.

Motor M116 E38 slik den het internt, ble det bygget 89 forsøksmotorer av i august 1977. Til sammen ble motorene testet 5200 timer i benk og 485.000 km testkjøring. 45.000 av disse km ble tilbakelagt med en motor som hadde fått satt inn

Motor M 116 for 350 SL.

Motor M 116 mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung; Längs- und Querschnitt
Typ 350 SL

Technische Daten

Arbeitsverfahren	Kettakt	1	Lüfter	10	Sauggeräuschdämpfer	19	Rollenkette (Ölpumpenantrieb)	28	Einspritzventil	37	Ölwanne-Unterteil
Motorschneidung	Benzin-Einspritzung	2	Viskose-Lüfterkupplung	11	Kraftstoff-Druckregler	20	Schwingungsdämpfer	29	Schwinghebel	38	Ölwanne
nach DIN		3	Zündverteiler	12	Saugrohr-Oberteil	21	Antriebswelle (Zündverteiler)	30	Schwinghebellagerung	39	Ölfilter
nach SAE	200 PS / 147 kW	4	Zweifach-Rollenkette	13	Zylinderkurbelgehäuse	22	Ölenfallstutzen	31	Zündkerze mit Entstörstecker	40	Zwischenflansch
Max. Drehmoment	190 Nm @ 4000 U/min	5	Nockenwellenlager	14	Schwungrad	23	Filterersatz	32	Auspuffkrümmer	41	Anlasser
nach DIN	29,2 kgp / 286 Nm	6	Entlüftungsleitung	15	Pleuelstange	24	Entlüftungsleitung	33	Kolben	42	Zylinderkopf
nach SAE	204 Nm @ 4000 U/min	7	Ölrohr (Nockenwellenschmierung)	16	Kurbelwellenlagerdeckel	25	Saugrohr-Unterteil	34	Motorträger	43	Auslassventil
Zylinderzahl	8	8	Nockenwelle	17	Kurbelwelle	26	Reguliergestänge	35	Zwischenflansch	44	Ölmeßstab
Böhrung / Hub	82 / 65,8 mm	9	Klappenstutzen	18	Ölablaßschraube	27	Kraftstoff-Ringleitung	36	Ölwanne-Oberteil	45	Zylinderkopphaube
Gesamthubraum	3499 cm ³										

Daimler-Benz AG
Stuttgart-Untertürkheim
TG 14 232





Pressefoto av 280 SL og SLC.



sylinderhylser av stål. Volumøkningen fra 3,5 til 3,8 liter ble oppnådd ved hjelp av endret slaglengde, denne økte fra 65,8 til 71,8mm. Den største

endringen var som nevnt motorblokk som nå var produsert i en alulegering med navn Reynolds 390.

Mellom 11. og 14. mai 1979 ble 380 modellen testet på høyhastighetsbanen i Nardo. Kjøleproblemer førte til at 450 SLC 5,0 modellen måtte "dele" sin frontspoiler med 380 modellen, en bieffekt av spoileren var at topphastigheten økte med 3,5-5 km/t. Et artig forsøk ble gjennomført på Nardobanen 6.-15. september 1979. En og samme 380 motor ble montert i et 126 karosseri og i et 107 karosseri. På grunn av bedre luftmotstandsverdier gikk 126 karosseriet 4,5 km/t fortere enn 107 karosseriet!

380 motoren M116.960 hadde 23 hester mer enn sin 350 forgjenger, slik at det totale antall hk DIN som nå stod til disposisjon var 218. Dreiemomentet økte med 30 Nm slik at det totale antall Nm nå var oppe i 305. Lavkompversjonen med komforhold 7,5:1 måtte klare seg med 197 hk. DIN og 290 Nm.

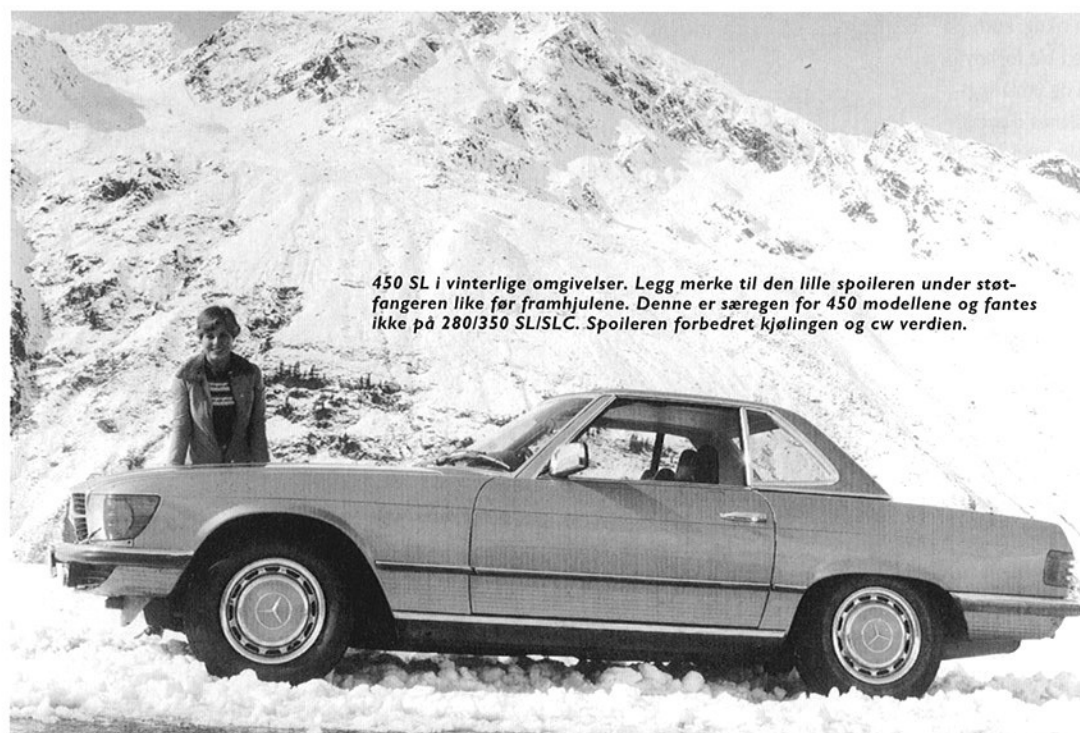
Som girkasse ble det tilbudt en firetrinns automat. Denne var bedre avstemt enn sin forgjenger og dessuten var den 5 kg lettere. En manuell girkasse ble ikke tilbudt. Bakakslings utveksling var nå på 3,27.

For første gang ble det nå en forskjell på understellet til SL og SLC. SLC modellen fortsatte med det opprinnelige understellet mens SL modellen fikk den mer moderne multilink bak-

akselen. USA modellene måtte vente helt til 560 modellen før understellet ble byttet ut. (Mer om USA modellene og deres motorer i et eget kapittel.) 380 SLC fikk en kort produksjonstid da alle SLC modellene ble erstattet av 126 coupé.

På grunn av forventede krav til gjennomsnittlig flåteforbruk (d.v.s. at alle bilmodellene fra en og samme produsent skulle samlet holde seg under en bestemt verdi) og reduserte utslippstillatelser, ble motoren endret i løpet av sin produksjonstid. Internt het endringene FE= Fuel Economy program og EK = Energi Konzept. Motoren fikk nå betegnelsen M116.962. For å få til et gunstigere forhold mellom stemplets overflate og sylindervolum ble boringen redusert fra 92 mm til

88 mm. Motorens slaglengde økt fra 71,8 til 78,9 mm. Samtidig ble veivstakenes lagerdiameter redusert fra 52 til 48 mm. På denne måten var 3,8 literen blitt en 3,9 l. Dette ble aldri dokumentert utad. Kompresjonsforholdet ble endret fra 9:1 til 9,4:1.



450 SL i vinterlige omgivelser. Legg merke til den lille spoileren under støtfangeren like før framhjulene. Denne er særegen for 450 modellene og fantes ikke på 280/350 SL/SLC. Spoileren forbedret kjølingen og cw verdien.

To klassikere: 450 SLC og slottet Neuchwanstein.



M 110 for 280 SL.

Technische Daten:		1 Lüfter		11 Saugrohr		21 Pleuelstange		31 Nockenwelle (Auslaßventile)		41 Einspritzventil	
Arbeitsverfahren	Vertikal	2 Nockenwellengehäuse	12 Kraftstoff-Verteilerleitung	22 Kurbelwellenlager	22 Ölwanne Unterteil	23 Ölwanne Unterteil	23 Ölwanne Unterteil	32 Kugelbolzen	32 Kugelbolzen	42 Membrandämpfer	42 Membrandämpfer
Motorhochleistung	Benzin-Einspritzung	3 Nockenwellenrad	13 Zylinderkopf	23 Ölwanne Unterteil	23 Ölwanne Unterteil	23 Ölwanne Unterteil	23 Ölwanne Unterteil	33 Zündleitungen	33 Zündleitungen	43 Motorträger	43 Motorträger
nach DIN	185 PS/136 kW	4 Ölfüllverschluß	14 Heizungsanschluß	24 Ölblaßschraube	24 Ölblaßschraube	24 Ölblaßschraube	24 Ölblaßschraube	34 Entlüftungsventil	34 Entlüftungsventil	44 Ölfilter	44 Ölfilter
nach SAE	180 net bhp	5 Zweifachrollenkette	15 Ölrußlaufleitung	25 Ölwanne	25 Ölwanne	25 Ölwanne	25 Ölwanne	35 Kraftstoff-Druckregler	35 Kraftstoff-Druckregler	45 Ölüberdruckventil	45 Ölüberdruckventil
Max Drehmoment	24,3 mkg/238 Nm	6 Nockenwelle (Einlaßventile)	16 Ölwanne	26 Ölwanne	26 Ölwanne	26 Ölwanne	26 Ölwanne	36 Entlüftungsleitung	36 Entlüftungsleitung	46 Ölwanne Oberteil	46 Ölwanne Oberteil
nach DIN	170 net to ft	7 Nockenwellenlager	17 Zylinderkurbelgehäuse	27 Ölwanne	27 Ölwanne	27 Ölwanne	27 Ölwanne	37 Startventil	37 Startventil	47 Ölwanne	47 Ölwanne
nach SAE	170 net to ft	8 Reguliergestänge	18 Schwungrad	28 Ölwanne	28 Ölwanne	28 Ölwanne	28 Ölwanne	38 Drosselklappenhalter	38 Drosselklappenhalter	48 Ölwanne	48 Ölwanne
Zylinderzahl	6	9 Zündkerze	19 Zwischenflansch	29 Ölwanne	29 Ölwanne	29 Ölwanne	29 Ölwanne	39 Klappenstützen	39 Klappenstützen	49 Ölwanne	49 Ölwanne
Böhrung / Hub	86 / 78,8 mm	10 Zylinderkopphaube	20 Kurbelwelle	30 Ölwanne	30 Ölwanne	30 Ölwanne	30 Ölwanne	40 Ölwanne	40 Ölwanne	50 Ölwanne	50 Ölwanne
Gesamthubraum eff.	2746 cm ³										

Motor M110 mit elektronisch gesteuerter Benzineinspritzung; Längs- und Querschnitt
Typ 280 SL

Daimler-Benz AG
Stuttgart-Untertürkheim
TG 14 231

Kamakselavstemningen ble også endret og det hele førte til at motoren nå måtte klare seg med 204 hk. Dreiemomentet derimot økte fra 305 Nm til 315 Nm. Lavkompversjonen hadde nå 184 hk og 295 Nm. Pga en senking av det maksimale turtallet fra 6600 rpm til 5950 rpm kunne oljekjøleren bortfalle. Den en gang så turtalsvillige motoren var nå blitt til en seig trekkokse.

Bakaksel og girkasse ble tilpasset den nye motor-karakteristikken. For å endre avgassverdiene ble motorens kjølekanaler endret, samtidig som den fikk en elektronisk turtallsovervåking som igjen holdt tomgangsturtallet på konstant 500 rpm. Innsprøytningssystemene ble spylt utvendig med luft så lenge bilen gikk på tomgang. Viskose viften ble også finjustert i denne anledningen samtidig som

det også ble montert et avgasstilbakeførings-system.

450 SLC 5,0/ 500SLC

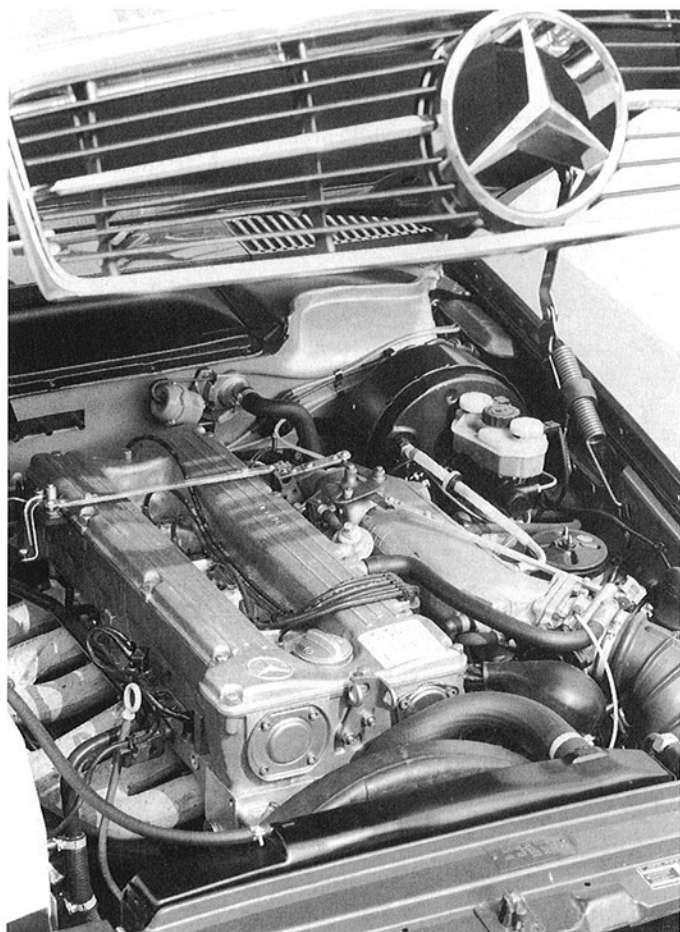
Å spare 30-50 kg på en motorkonstruksjon er alltid forlokkende. At det er mulig hadde man i Stuttgart allerede bevist med 300 SL på femtitallet. Forsøksmotoren, fortsatt en 4,5 liter med

alublokk og sylindre, ble prøvekjørt i alpine allerede 1974. Alumotoren kostet ca 450 DM mer enn støpegodsvarianten i produksjonskostnad. Å få satt denne i produksjon kostet. Professor Scherenberg førte hard argumentasjon i flere møter. På nytt ble det gjort forsøk med lettede karosserier, alt som kunne lettes ble lettet. Et karosseri som var lettet 80 kg kom langt dårligere ut i crashtesten enn den serieproduserte varianten.

Den endelige varianten var 62,5 kg lettere enn det vanlige SLC karosseriet. Når utstyr som radio, klimaanlegg, el-antenne, 4x el.-vindu og



M 117 i 500 SL.



380 SLC for det amerikanske markedet. Hovedlys, støtfanger og ekstra blinklys foran skiller den tydelig fra den europeiske utgaven.

Trangt om plassen under panseret i 280 modellene, rekkeseseren M 110 fyller godt opp.

deg over dammen til USA for å hente hjem en SL.

Fra og med modellår 1981 var 380 modellene de eneste SL og SLC modellene som ble tilbudt i USA. SLC modellen ble kun produsert mellom februar 1980 og august 1981. 3789 stk ble produsert

og av disse fant 1501 stk veien til USA.

I 1984 testet magasinet Road & Track en 380 SL. Toppfarten ble målt til 176 km/t mens 0-160 gikk unna på 29,6 sekunder. Frem til 1985 var dette den eneste SL på det amerikanske markedet, etter dette ble den avløst av 560 SL.

500 SL

Denne bilen ble presentert for offentligheten parallelt med 380 SL, første gang i mars 1980 på bilutstillingen i Genève. Med sin 5 liters alumotor M117 E 50 og sin firetrinns automatgirskasse, hadde begge enheter allerede funnet sin plass i W126 S-klassen. M117.960 het den nye motoren

med en ytelse på 240 hk og 404 Nm. Kompforholdet var på 8,8:1. Selv om motoren teknisk sett bød på de samme data som i 126 modellen, var kamakslingens styretider noe endret. En SL motor kan du kjenne igjen på at det et stemplet "02" på venstrekamaksel og "03" på høyre kamaksel. Motorer brukt i 126 var merket med "04" på venstre kamaksel og "05" på høyre kamaksel.

Selvfølgelig fantes det også en lavkompversjon. Med et komforhold på 7,5:1 ble ytelsen på 225 hk og 380 Nm. 500 SL modellen var den eneste bilen som i standard utførelse ble levert på alufelger, den fikk også bagasjelokk i aluminium og hekkspoileren fra 500 SLC modellen. Vektbesparelsen gjennom bruk av alumotor, felger og karosserideler var 40 kg i forhold til en 450 SL. I denne utførelsen ble 500 SL produsert frem til og med september 1981. Fra og med oktober 1981 fikk den samme kur som allerede er beskrevet i kapitlet om 380 motoren over seg. Nå het motoren 117.962. Kompresjonen ble endret fra 8,8:1 til 9,2:1. Slaglengde og boring ble beholdt som tidligere. Ytelsen var nå 231 hk og 405 Nm. For lavkompversjonen var ytelsene nå 218 hk og 380 Nm.

Ytterligere inngrep for å redusere forbruk og forurensing var en elektronisk turtallsregulator som holdt tomgangen på 500 rpm. Videre ble innsugsventilene spylt med luft, den fikk et system for



Heckspoiler på koffertlokket finner vi bare på 500 SL og SLC.



lyktespylere var lagt til, hadde vekten økt med 56,2 kg igjen. Følgende deler var laget av aluminium: Panser, bagasjelokk, støtfangerforsterkninger, støtfangerbraketter foran og heckplatene under støtfangeren bak. SLC 5,0 variantene hadde alle heckspoiler, men denne kunne sløyfes som SA (sonder ausstattung), bilene ble kun levert i metallic farger, alle var de grå under sidelistene, men også dette kunne sløyfes som SA. Bilenes toppfart ble målt til 231 km/t en hastighet som den større etterfølgeren 500 SEC aldri nådde.

380 SL og 380 SLC USA

380 modellene tok opp stafettspinnen etter 450 modellene. I USA var det nå blitt satt grenser for en bilprodusents "flåteforbruk". Som nevnt betydde dette at alle bilmodellene fra en og samme produsent skulle samlet holde seg under en bestemt verdi. Da måtte det spares der det kunnes og frem fra tryllesken kom 380 modellene. 155 hester var ikke all verden, men i USA der høyeste lovlig hastighet var 65 MPH var ikke dette det største problemet. Verre var det at motorene var utstyrt med enkle kamkjeder, en konstruksjon som var mindre heldig. Importert til et europeisk land og forsøk på en "friskere" kjørestil tar effektivt liv av disse motorene. Med andre ord det er ikke disse modellene som burde representere førstvalget dersom du har tenkt

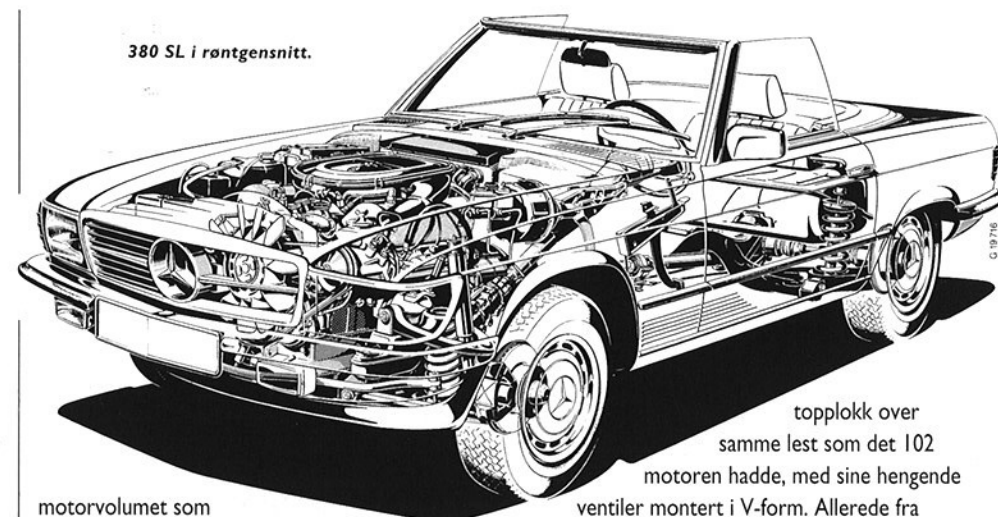
eksostilbakeføring og bakakselens utveksling ble endret fra 2,72 til 2,24.

Pressen slo fast at den etter hvert nesten 11 år gamle roadsteren fortsatt var en god bil å kjøre, den hadde toppfart på snaut 230 km/t og du måtte satse fullt med en Porsche 911 for å holde følge. Konkret betød dette, toppfart, 227,8 km/t og et bensinforbruk på 1,63 liter pr mil.

Med motorversjon M117.964 ble det i september 1985 lansert en ny versjon av 5 literen. Nytt var det elektroniske tenningsanlegget og innsprøytninganlegget KE-III. Nå stod hele 245 hk til rådighet, men ulempen var at den bare fantes i ECE versjon uten katalysator. Først i september 1986 ble det tilbudt en katalysator/ RUF versjon, til dette tidspunkt uten oppgitte motordata. Først i mars 1987 ble det oppgitt 245 hk for ECE versjonen og 223 hk for katalysator versjonen. Som standard ble bilen nå levert i katalysatorversjon for 1710 DM mindre kunne du få levert ECE versjonen. For land som begunstiget katalysatorbiler ble det sparte beløpet fort oppspist av årlige motoravgifter.

300 SL

Høsten 1985 ga et gjensyn med et berømt navn. 300 SL var tilgjengelig igjen. Navnet skulle allikevel bli det eneste som denne modellen hadde tilfelles med sin berømte navnebror. Allikevel, det var mer enn bare en utvidelse av



380 SL i røntgensnitt.

topplukk over samme lest som det 102 motoren hadde, med sine hengende

motorvolumet som hadde skjedd. Den gamle motorblokken M110 fikk endelig en avløser, det ville ikke vært plass til større sylindere i den gamle blokken. Ut i fra den gamle moterens ytelse hadde det ikke vært nødvendig å lage en ny motor, men produksjonskostnaden på den gamle twin-cam motoren var svært høye, den veide dessuten hele 240 kg og ikke minst avgassverdiene var ikke lenger akseptable.

Den nye M103 motoren var laget som en universalmotor med 2,6 og 3,0 liter sylindervolum. Den skulle benyttes til alle modellserier fra Geländewagen via W201, 124, 126 og også 107. Konstruktørene var de samme som hadde laget 110 motoren. Denne gangen laget de et

ventiler montert i V-form. Allerede fra starten var det bestemt at det skulle brukes vedlikeholdsfrie hydrauliske ventilløftere. Motorblokken fikk en sylindravstand på 97 mm. Dermed ble det mulig å produsere denne motoren på samme produksjonslinje som diesel-motorene OM 601-603 som har nettopp denne sylindravstanden.

M103 motoren ble umiddelbart en suksess. Vekten var redusert med 40 kg i forhold til den gamle 110 motoren. Forsøksavdelingen skrøt allerede tidlig av motorens turbinaktige gange. Allerede før motorens presentasjon ble det "lekke" til pressen at man her bokstavelig talt hadde skutt gullfuglen. Disse motorene skulle være minst like gode som BMW motorene, den



Den siste 107 som forlot samlebåndet den 26.07.89 var en 500 SL.



300 SL kunne man få fra høsten 1985.

andre velrenomerte motorfabrikanter. Med en relativt generøs reklamasjonsordning begrenset Mercedes-Benz skadene for sine kunder. Fra og med mars 1989 ble problemet løst med endrede kamakslinger. Motorer med denne kamakslingen kan identifiseres ved at bokstaven S eller G er slått inn i topplokket.

Fra og med 19. mars



gang regnet for å være verdens beste 6 sylindrede motorer. De kommer til må bli overrasket var beskjeden, med klar adresse til en større by dypt nede i Bayern. Også i ettertid har det vist seg at 103 motoren er av god kvalitet. Motorer som har gått 200.000 km og fortsatt er uten nevneverdig oljeforbruk er ingen uvanlighet.

Ikke så rart kanskje at motoren ble meget godt omtalt også i 107. Journalist i det tyske tidsskrift Auto-Motor und Sport, Klaus Westrup, testet 300 SL i 1986. Som sammenlikning hadde han testet 280 SL 12 år tidligere. Han skryter av motorens nesten vibrasjonsfrie gange. Han

nevner også at motoren gir inntrykk av å trekke godt allerede på turtall under 4000 rpm. Motorens prestasjoner finner han ikke særlig bedre enn det 110 motoren hadde.

M103.982 fantes i 3 forskjellige versjoner. I RUF versjonen hadde motoren 188 hk og et dreiemoment på 260 Nm. I kataysatorversjonen hadde motoren 179 hk og et dreiemoment på 255 Nm. Svenskene derimot måtte klare seg med en lavkomp versjon på 177 hk og et dreiemoment på 250 Nm. Et lite skår i all gleden kom da det ble endringer i oljefabrikantenes tilsetningsmidler. Dette gikk ut over kamakslingens holdbarhet. Dette problemet var imidlertid også kjent hos

1989 ble alle 300 SL utstyrt med det videreutviklede KE III innsprøyttingsanlegget. Når det gjaldt girkasse kunne kundene velge mellom en 5-trinns manuell kasse eller en automatkasse. 300 SL ble svært godt likt av kundene, det var etter hvert en gjennomtestet konstruksjon. I den korte perioden mellom september 1985 og juli 1989 ble den produsert 13.443 ganger. Dette tilsvarer en totalandel av 5,7 % av den totale 107 produksjon.

420 SL

Tydeligvis var det mange som ikke var helt fornøyde med 380 motoren og kraftpotensialet som denne tilbød. Samtidig som den siste store R107 facelift fant sted i 1985 ble det igjen født en ny modell, denne gang 420 SL. Dette var egentlig en ganske grei utviklingssak, motor 116.964 fikk tilbake 3,8 literens opprinnelige boring på 92 mm. Motoren fikk større innsugs- og utblåsningsventiler. I stedet for KA-Innsprøyttingsanlegget ble en ny mekanisk-elektronisk KE III innsprøytning benyttet. Nå var det en mikroprosessor som styrte alle blandingsrelevante faktorer med unntak av tomgangen.

204 hk ved 5200 rpm var motorens ytelse i kataysatorversjon, det samme som den tidligere 380 motoren uten kataysator. Dreiemomentet lå på maks 310 Nm. RUF versjonen uten kataysator hadde en ytelse på 218 hk og 330 Nm. Den lavkomprimerte versjonen med kompporhold 8:1 hadde ytelse som kataysatorversjonen. Kun 2.148 eks. av 420 SL ble produsert mellom november 1985 og juli 1989.

560 SL

For markedene i USA, Japan og Australia ble SL modellen med størst motorvolum produsert. På

Om skallet var gammelt og velkjent bød den nye M 103 for 300 SL på det mest moderne innen teknikk.

Teknisk oversikt W 107.

Motornummer	Girtype	Bemerkning	ccm	Materiale i motor	Fra motornummer	Til motornummer	innsprøytningstype	Hestekrefter	Blittype	Chassitype	Bemerkning
M110-982	Manuell		2,8	Støpejernblokk			1346 D-jetronic	185 280 SLC	C 107-022		
M110-982	Automat		2,8	Støpejernblokk			2895 D-jetronic	185 280 SLC	C 107-022		
M110-982	Manuell		2,8	Støpejernblokk			1346 D-jetronic	185 280 SL	R 107-042		
M110-982	Automat		2,8	Støpejernblokk			2895 D-jetronic	185 280 SL	R 107-042		
M110-992	Manuell	Lavkomp	2,8	Støpejernblokk			0062 D-jetronic	170 280 SLC	C 107-022		Kun man.gir
M110-992	Manuell	Lavkomp	2,8	Støpejernblokk			0062 D-jetronic	170 280 SL	R 107-042		Kun man.gir
M110-990	Automat		2,8	Støpejernblokk			K-jetronic	185 280 SL	R 107-042		
M110-986	Manuell		2,8	Støpejernblokk	000001	005377	K-jetronic	185 280 SLC	C 107-022		
M110-986	Automat		2,8	Støpejernblokk	000001	012730	K-jetronic	185 280 SL	R 107-042		
M110-986	Manuell		2,8	Støpejernblokk	000001	005377	K-jetronic	185 280 SLC	C 107-022		
M110-986	Automat		2,8	Støpejernblokk	000001	012730	K-jetronic	185 280 SL	R 107-042		
M116-982	Manuell		3,5	Støpejernblokk			005892 D-jetronic	200 350 SLC	C 107-023		
M116-982	Automat		3,5	Støpejernblokk			016810 D-jetronic	200 350 SLC	C 107-023		
M116-982	Manuell		3,5	Støpejernblokk			005892 D-jetronic	200 350 SL	R 107-043		
M116-982	Automat		3,5	Støpejernblokk			016810 D-jetronic	200 350 SL	R 107-043		
M116-992	Manuell	Lavkomp	3,5	Støpejernblokk			000340 D-jetronic	180 350 SLC	C 107-023		
M116-992	Automat	Lavkomp	3,5	Støpejernblokk			000156 D-jetronic	180 350 SLC	C 107-023		
M116-992	Manuell	Lavkomp	3,5	Støpejernblokk			000340 D-jetronic	180 350 SL	R 107-043		
M116-992	Automat	Lavkomp	3,5	Støpejernblokk			000156 D-jetronic	180 350 SL	R 107-043		
M116-984	Manuell		3,5	Støpejernblokk	000001	001105	K-jetronic	195 350 SLC	C 107-023		
M116-984	Automat		3,5	Støpejernblokk	000001	005119	K-jetronic	195 350 SLC	C 107-023		
M116-984	Manuell		3,5	Støpejernblokk	000001	001105	K-jetronic	195 350 SL	R 107-043		
M116-984	Automat		3,5	Støpejernblokk	000001	005119	K-jetronic	195 350 SL	R 107-043		
M116-984	Automat	Lavkomp	3,5	Støpejernblokk			K-jetronic	180 350 SLC	C 107-023		
M116-984	Automat	Lavkomp	3,5	Støpejernblokk			K-jetronic	180 350 SL	R 107-043		
M116-960	Automat		3,8	Alu-blokk			K-jetronic	218 380 SLC	C 107-025		
M116-960	Automat		3,8	Alu-blokk			K-jetronic	218 380 SL	R 107-045		
M116-960	Automat	USA	3,8	Alu-blokk			K-jetronic	155 380 SL	R 107-045		
M116-962	Automat		3,8	Alu-blokk			K-jetronic	204 380 SL	R 107-045		
M116-962	Automat	USA	3,8	Alu-blokk			K-jetronic	155 380 SL	R 107-045		
M116-962	Automat	Lavkomp	3,8	Alu-blokk			K-jetronic	184 380 SL	R 107-045		
M116-964	Automat	RUEF	4,2	Alu-blokk			KE-jetronic	218 420 SL	R 107-047		
M116-964	Automat	Kataysator	4,2	Alu-blokk			KE-jetronic	204 420 SL	R 107-047		
M116-964	Automat	Lavkomp/RUEF	4,2	Alu-blokk			KE-jetronic	204 420 SL	R 107-047		
M117-982	Automat		4,5	Støpejernblokk	012672	039800	D-jetronic	225 450 SLC	C 107-024		
M117-982	Automat		4,5	Støpejernblokk	012672	039800	D-jetronic	225 450 SL	R 107-044		
M117-982	Automat	USA 1971-1972	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	230 350 SLC	C 107-024		"omdøpt" til 450 SLC 11.72
M117-982	Automat	USA 1971-1972	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	230 350 SL	R 107-044		"omdøpt" til 450 SL 11.72
M117-982	Automat	USA 1973	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	190 450 SLC	C 107-024		
M117-982	Automat	USA 1973	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	190 450 SL	R 107-044		
M117-982	Automat	USA 1974	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	190 450 SLC	C 107-024		California biler med AGR
M117-982	Automat	USA 1974	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	190 450 SL	R 107-044		California biler med AGR
M117-982	Automat	USA 1975	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	180 450 SLC	C 107-024		to-veis kataysator
M117-982	Automat	USA 1975	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	180 450 SL	R 107-044		to-veis kataysator
M117-983	Automat		4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	195 450 SLC	C 107-024		
M117-983	Automat		4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	195 450 SL	R 107-044		
M117-983	Automat	California AGR/lavkomp	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	180 350 SLC	C 107-024		"omdøpt" til 450 SLC 11.72
M117-983	Automat	California AGR /lavkomp	4,5	Støpejernblokk			D-jetronic	180 350 SL	R 107-044		"omdøpt" til 450 SL 11.72
M117-992	Automat	Lavkomp	4,5	Støpejernblokk		000189	D-jetronic	210 450 SLC	C 107-024		
M117-992	Automat	Lavkomp	4,5	Støpejernblokk		000189	D-jetronic	210 450 SL	R 107-044		
M117-985	Automat		4,5	Støpejernblokk	000001		K-jetronic	217 450 SLC	C 107-024		
M117-985	Automat		4,5	Støpejernblokk	000001		K-jetronic	217 450 SL	R 107-044		
M117-985	Automat	Lavkomp USA	4,5	Støpejernblokk	000001		K-jetronic	200 450 SLC	C 107-024		
M117-985	Automat	Lavkomp USA	4,5	Støpejernblokk	000001		K-jetronic	200 450 SL	R 107-044		
M117-985	Automat		5,0	Alu-blokk			K-jetronic	240 450 SLC 5,0	C 107-026		Fom.03.80 500 SLC
M117-960	Automat		5,0	Alu-blokk			K-jetronic	240 500 SL	R 107-046		
M117-960	Automat	Lavkomp	5,0	Alu-blokk			K-jetronic	225 500 SLC	C 107-026		
M117-960	Automat	Lavkomp	5,0	Alu-blokk			K-jetronic	225 500 SL	R 107-046		
M117-962	Automat		5,0	Alu-blokk			K-jetronic	232 500 SL	R 107-046		
M117-962	Automat	Lavkomp	5,0	Alu-blokk			K-jetronic	218 500 SL	R 107-046		
M117-964	Automat	RUEF	5,0	Alu-blokk			KE-jetronic	245 500 SL	R 107-046		
M117-964	Automat	Kataysator	5,0	Alu-blokk			KE-jetronic	223 500 SL	R 107-046		
M117-964	Automat	Lavkomp RUEF	5,0	Alu-blokk			KE-jetronic	231 500 SL	R 107-046		
M117-967	Automat		5,6	Alu-blokk			KE-jetronic	227 560 SL	R 107-048		
M103-982	Manuell		3,0	Støpejernblokk			KE-jetronic	180 300 SL	R 107-041		
M103-982	Automat		3,0	Støpejernblokk			KE-jetronic	180 300 SL	R 107-041		

mer hjemlige breddegrader er det svært sjeldent vi ser denne modellen. I lang tid måtte særlig de amerikanske kundene klare seg med heller motorsvake varianter. Samtidig som det ble arbeidet med 380 motoren ble også 560 motoren utviklet i det stille. Modellåret 85/86 ble den presentert for det amerikanske publikum og snart var det denne modellen alle ville ha "over there". Motoren het M117.967 og kunne by på 227 hk SAE NET, langt mer enn de magre 155 hk SAE 3,8 literen bød på i USA versjon. Dreiemomentet til 560 motoren var på 380 Nm.

I mellomtiden hadde de også i USA fått en forbedret bensinkvalitet på nå ROZ 96, MOZ 86, noe som igjen gjorde at motorens kompporhold kunne settes til 9:1 Motoren var utviklet på basis av 500 motoren i det slaglengden ble forlenget fra

560 SL, modellen som bare ble tilbudt det japanske, amerikanske og australske markedet. Legg merke til det tredje bremselyset over stjernen på koffertlokket som var blitt obligatorisk på USA biler på denne tiden.

85 til 94,8mm. Boringen forble uendret. For å bedre motorens holdbarhet fikk veivakslingen 8 motvekter. I USA versjonen fikk 560 modellen en bakakselutveksling på 2,47 dvs. det samme som 420 modellen hadde i Europaversjon. Road & Track målte topphastigheten til 208 km/t. 0-160 km/t. gikk unna på 19,60 sek. Ingen toppnotering, men det holdt mot de fleste når det gjaldt å komme seg over neste lyskryss på "grødt" eller til å gjennomføre en trygg forbikjøring på landeveien. Litt morsomt er det at MBNA i sin tid

meldte at av alle kjøpere av en 107 bil var 38 % kvinner. Da etterfølgeren R129 kom på markedet sank andelen kvinnelige kjøpere til 22 %.

Noen kilder:

Günter Engelen.
Mercedes-Benz 280 SL – 500 SLC.
H. Baaden /M. Röcke.
Das Neue Grosse Mercedes SL-Buch.
MB salgsbrosjyrer.
Materiale fra DB-Arkiv i Stuttgart.



Anlage 1

Datenblatt Typ R 107

Anlauf 4/71
 Auslauf 8/89
 Laufzeit 18 1/2 Jahre
 Kapazität 84 PKW/Tag $\hat{=}$ 20 000 PKW/Jahr

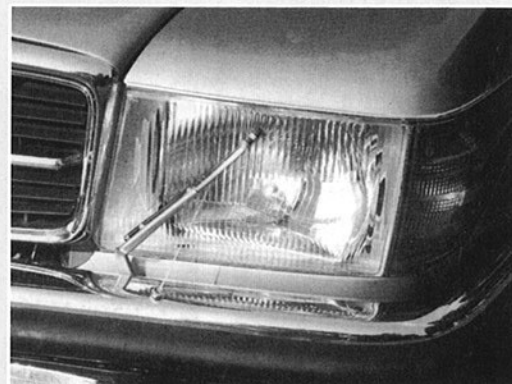
Gebaute Stückzahlen

1970	3 PKW	1980	12 103 PKW
1971	6 933 PKW	1981	12 997 PKW
1972	12 251 PKW	1982	14 388 PKW
1973	10 301 PKW	1983	16 154 PKW
1974	6 964 PKW	1984	16 437 PKW
1975	7 421 PKW	1985	19 179 PKW
1976	8 264 PKW	1986	20 314 PKW
1977	10 107 PKW	1987	19 278 PKW
1978	9 713 PKW	1988	15 341 PKW
1979	11 273 PKW	1989	7 865 PKW

Gesamtstückzahl 237 286 PKW Betriebsmittel-
auslegung vom 20.1.1969 45 000 PKW

Letztes Fahrzeug

Fertigstellung: 3. August 1989 (300 SL)



Typen

6-Zyl.-Motoren	280 SL (ab 8/74)	25 436 PKW	= 10,7 %
	300 SL (ab 8/85)	13 443 PKW	= 5,7 %
	Gesamt 6-Zyl.	38 879 PKW	= 16,4 %

8-Zyl.-Motoren	350 SL	15 304 PKW	= 6,4 %
	380 SL (ab 3/80)	53 200 PKW	= 22,4 %
	420 SL (ab 9/85)	2 147 PKW	= 0,9 %
	450 SL	66 298 PKW	= 27,9 %
	500 SL (ab 4/80)	11 817 PKW	= 5,0 %
	560 SL (ab 9/85)	49 641 PKW	= 21,0 %
	Gesamt 8-Zyl.	198 407 PKW	= 83,6 %

Absatzmärkte

Inland:		45 973 PKW	= 19,4 %
Export:	USA	156 440 PKW	= 65,9 %
	Rechtslenker	15 123 PKW	= 6,4 %
	CKD	456 PKW	= 0,2 %
	Sonstige	19 294 PKW	= 8,1 %
	Gesamt	191 313 PKW	= 80,6 %

Sonderausführungen im Jahr 1988

Leder		93 %
Fensterheber elektrisch 2-fach (300 SL, 420 SL)	58/3	92 %
Airbag für Fahrer	44/2	78 %
Klimatisierungsautomatic	58/1	78 %
Fondsitze (560 SL Serie)	56/5	62 %
Metallic		50 %
Scheinwerferwischeranlage	60/0	13 %
Klimaanlage	58/0	6 %



Anlage 2

Datenblatt Typ C 107

Anlauf	3/72
Auslauf	8/81
Laufzeit	9 1/2 Jahre
Kapazität	40 PKW/Tag = 9 000 PKW/Jahr

Gebaute Stückzahlen

1971	6 PKW	1977	7 024 PKW
1972	6 262 PKW	1978	7 266 PKW
1973	9 344 PKW	1979	7 963 PKW
1974	4 125 PKW	1980	6 370 PKW
1975	4 894 PKW	1981	3 653 PKW
1976	5 981 PKW		

Gesamtstückzahl	62 888 PKW	Betriebsmittel-	20 000 PKW
		auslegung vom	
		20.1.1969	

Letztes Fahrzeug

Fertigstellung: September 1981

Typen

6-Zyl.-Motoren	280 SLC	10 667 PKW	= 17,0 %
8-Zyl.-Motoren	350 SLC	13 924 PKW	= 22,1 %
	380 SLC (ab 3/80)	3 789 PKW	= 6,0 %
	450 SLC	31 739 PKW	= 50,5 %
	450 SLC 5.0/	2 769 PKW	= 4,4 %
	500 SLC (ab 3/80)		
Gesamt 8-Zyl.		198 407 PKW	= 83,6 %

Absatzmärkte

Inland:		23 593 PKW	= 37,5 %
Export:	USA	18 091 PKW	= 28,8 %
	Rechtslenker	5 865 PKW	= 9,3 %
	CKD	1 422 PKW	= 2,3 %
	Sonstige	13 917 PKW	= 22,1 %
Gesamt		39 295 PKW	= 62,5 %

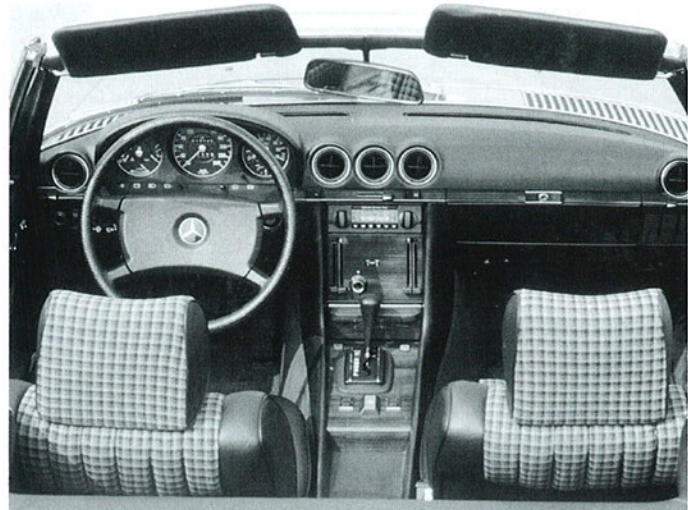


Endringer på W 107 som kom underveis.

Av Sven Olav Szallies

107 modellene hadde lang produksjonstid, i løpet av denne tiden ble det gjort masse endringer på bilene. Listen med endringer finnes nedskrevet på over 50 sider i Günther Engelens bok Mercedes-Benz 280 SL-500 SLC. Denne boken sier ikke mye om USA bilene, men bør allikevel være "bibelen" for alle som eier 107 bil. Nedenfor har jeg ført opp en del av endringene etter eget for godt befinnende.

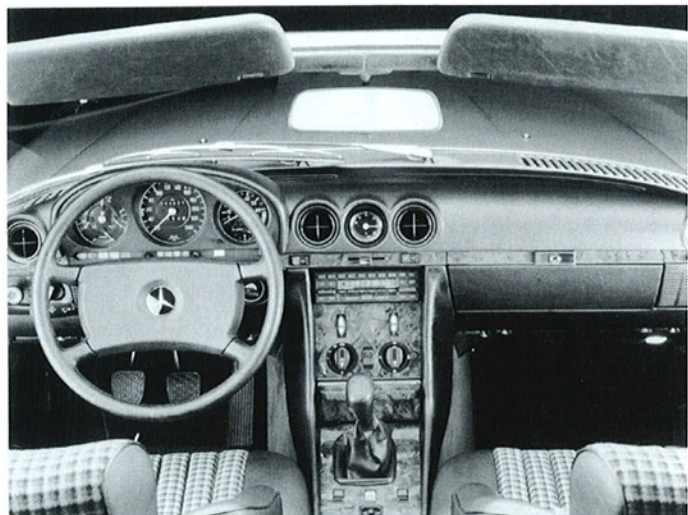
01.07.71	350SL	01417	Utvendig speil med fjær i foten.	10.07.72	350SLC	02089	Nye setebelter, det brukes samme belter som bak i 116 bilene.
11.06.71	350SL	01606	Kontrolllamper får symboler istedenfor skrift.	10.07.72	350SL	08194	
1.1.06.71	450SL	00009		13.07.72	350SLC	02209	Endringer for 1973, se 450 modellene 26.06.72
06.07.71	450SL	00107	USA bilene får klebeskilt om avgass i motorrom.	13.07.72	350SL	08245	
19.07.71	350SL	03384	Tåkelys koblet om, fungerer nå kun sammen med nærlys.	23.08.72	350SLC	02951	Det monteres varmeskjold over fremre lyddemper.
19.07.71	450SL	01100		23.08.72	350SL	08595	
21.09.71	350SL	03365	Forbedret sikringshake på panseret.	23.08.72	450SLC	00162	
21.09.71	450SL	01075		23.08.72	450SL	06938	
19.10.71	450SL	01586	Nodblinkbryter på USA bilene blir merket "Hazard".	06.09.72	350SLC	03199	Endret styreenhet med fetere blanding i varmkjølingsfasen.
27.10.71	350SLC	00011	Batteriets + pol blir beskyttet.	06.09.72	350SL	08754	
27.10.71	350SL	04023		02.11.72	450SLC	00483	Bilene som er levert til USA som 350 SL 4.5 og 350 SLC 4.5 får sitt rettmessige navn. Biler som utleveres til USA kunder i Tyskland beholder den gamle betegnelsen. Disse bilene bytter typeskilt ved ankomst USA.
27.10.71	450SL	01715		02.11.72	450SL	08481	
16.12.71	350SL	04689	Rammevang med forsterket feste for styring.	13.11.72	350SLC	04756	Det monteres coil i kompaktform som i W116 og W114.
16.12.71	450SL	02083		13.11.72	450SLC	00535	
20.12.71	450SL	02249	USA bilene får: Setebeltevarsling og diverse andre endringer i forbindelse med setebeltene.	13.11.72	350SL	09310	
04.01.72	450SL	02320	Biler med automatgir får girkulisse av plast istedenfor stål. Giranvisningen flyttet fra venstre til høyre side.	13.11.72	450SL	08743	
19.01.72	350SLC	00095	Forbedret tenningslås tas i bruk.	01.12.72	350SLC	05179	Nytt ratt! Det benyttes nå samme ratt som i W116.
19.01.72	350SL	05228		01.12.72	450SLC	00627	
19.01.72	450SL	03193		01.12.72	350SL	09445	
21.02.72	450SL	03200		01.12.72	450SL	09177	
23.02.72	350SL	06142	Biler med automatgir får girkulisse av plast istedenfor stål. Giranvisningen flyttet fra venstre til høyre side.	02.01.73	350SLC	09338	Nye nøkler med nøkkelhode i plast.
28.02.72	350SLC	00130	Fremre støtdempere med endrede innstillinger.	02.01.73	450SLC	06401	
28.02.72	350SL	06207		02.01.73	350SL	11240	
28.02.72	450SL	03332		02.01.73	450SL	18375	
04.04.72	350SLC	00373	Biler solgt i Tyskland får skilt med nødnummer på innsiden av hanskeromlokket.	05.02.73	450SLC	01472	Biler i europautførelse får montert liten frontspoiler for å bedre kjøleeffekten ved topphastighet. Tidligere modeller i europautførelse må ettermontere spoiler.
04.04.72	350SL	06782		05.02.73	450SL	11546	
02.05.72	350SLC	00666	Nytt utvalg av fargesammensetninger.	16.05.73	450SLC	02323	USA utgavene får tempomat.
02.05.72	350SL	07230		16.05.73	450SL	12882	
02.05.72	450SL	04595		09.08.73	450SLC	03813	To USA utgaver, en California en rest USA, 09.08.73 endrede girkasser, klokken flyttet til turterelle.
16.05.72	350SLC	01001	Låsbart tanklokk standard.	450SL	14754		
16.05.72	350SL	07534		10.08.73	350SLC	08793	Endrede vindusviskere for større siktefelt.
16.05.72	450SL	04954		10.08.73	450SLC	03827	
17.05.72	350SLC	01007	Defroster markeringen blir belyst.	24.08.73	450SLC	04128	Modelår 1974 skiller på Californiabiler code 49/1 og rest USA code 49/4.
17.05.72	350SL	07537		24.08.73	450 SL	15082	3 friskluftdyser i midten av dashbordet. Nytt hovedledningsnett.
26.06.72	450SLC	00006	Diverse endringer for modellår 1973: Forsterket førerdør, solskjerm av tungt antennbart materiale, endret bryter for vitte, seter og tepper av tungt antennbart materiale.				Gitter under støtfanger endret. Nye blinklys foran. Biler med klimaanlegg nå uten ekstra vitte. Eksosens enderør bøyd ned. Nye tåkelys. Støtfangerhorn foran og bak.
26.06.72	450SL	05794		27.08.73	350SLC	08931	Klokke nå nederst i turterelle, tre friskluftdyser i midten av dashbordet.
27.06.72	350SLC	01804	Deksel for viftemotor av plast istedenfor stål.	27.08.73	450SLC	04138	
27.06.72	450SLC	00010		27.08.73	350SL	10138	
27.06.72	350SL	08088		27.08.73	450SL	15095	
27.06.72	450SL	05807		19.09.73	350SLC	09029	Endret mansjett ved girstangen ved manuelt gir.
				19.09.73	350SL	11023	
				10.12.73	450SLC	06159	Endrede støtfangerfester og støtfangere for USA biler.
				10.12.73	450SL	17824	
				01.01.74	alle modeller		Varseltrekant leveres standard!
				18.03.74	350SLC	09553	Første bil på alufelg kombinert med slangeløse dekk.
				18.03.74	450SLC	07140	
				18.03.74	350SL	11353	
				18.03.74	450 SL	20015	
				24.06.74	350SLC	09850	For biler som ikke blir levert i USA blir antennen 24.06.74 flyttet til venstre baksjerm.
				450SLC	07850		
				24.06.74	350SL	11516	
				24.06.74	450SL	21172	
				26.06.74	350SLC	09851	Det skiftes til polypropylen batterier.
				26.06.74	450SLC	07856	
				26.06.74	350SL	11513	
				26.06.74	450SL	21173	
				16.07.74	450SLC	08066	USA bilene får flyttet antennen til venstre 16.07.74 baksjerm.
				450SL	21438		
				01.08.74	450SLC	08203	USA: avgass bestemmelser for 1975 code 49/1



Fra og med 12.09. 1979 fikk 107 et mindre ratt likt W 126, og endret rattstamme.



Interiøret i en tidlig 450 SLC. Legg merke til topunks sikkerhets seler.



Høsten 1985 fikk R 107 interiøret nok en ansiktsløfting. Her ser en nøttetre panelene, en utetemperaturmåler mellom friskluftdysene i midten og den endrede betjeningen av friskluftdysene.



Interiøret i 280 SLC. Her er både trepunkts seler foran og baksete- seler på plass.

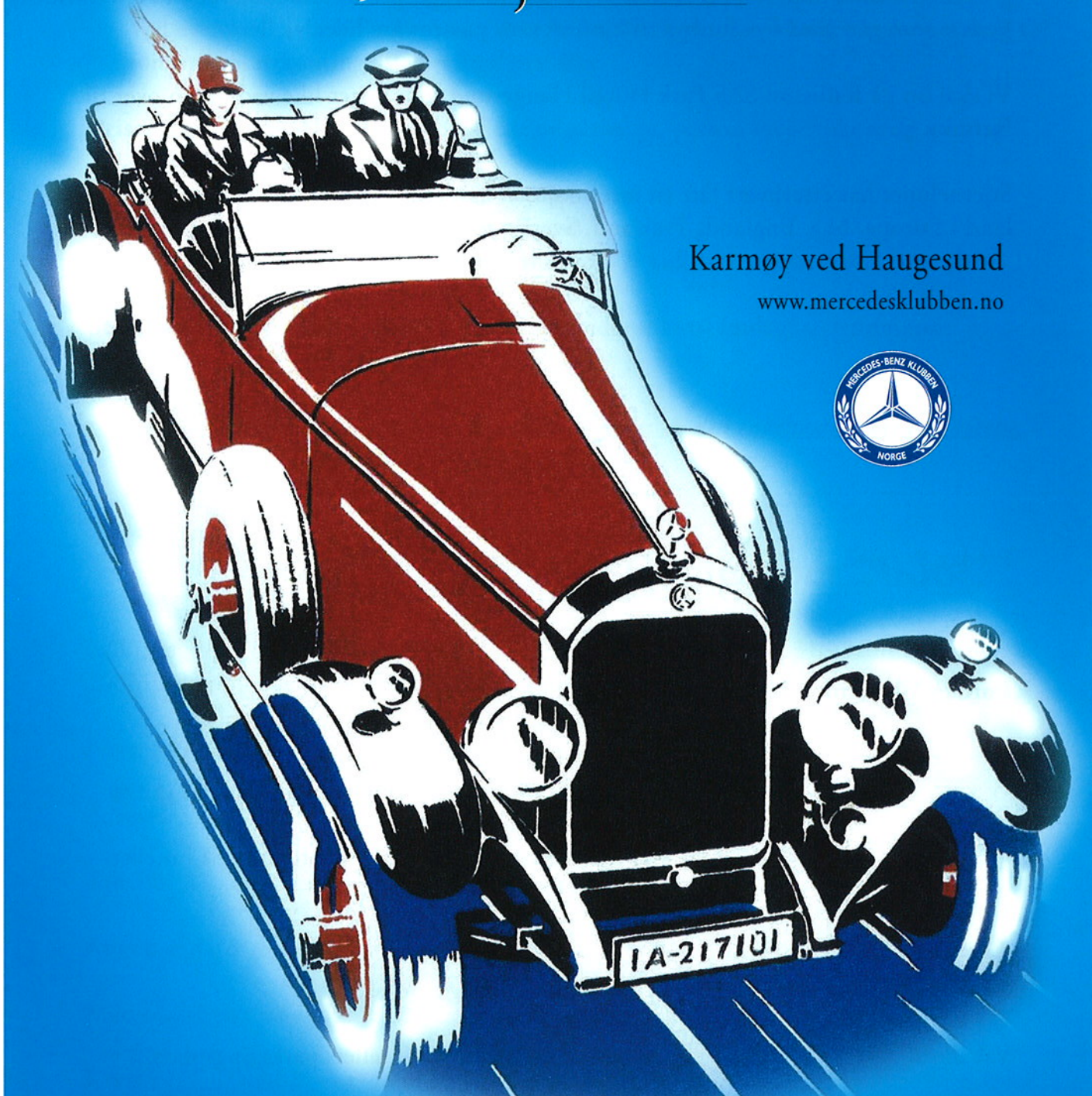


500 SL – en tidløs klassiker.

Mercedes-Benz Klubben, Norge avdeling Stavanger, inviterer til

STJERNELOPET

9.-11. juni 2006



Karmøy ved Haugesund
www.mercedesklubben.no



Radisson SAS Park Hotell, Haugesund

– Det 28. Stjernelop i Norge –

Ut og handle R/C 107?



Av Sven Olav Szallies

107 modellene finnes det mange av i markedet. Modellen er for tiden blant de rimeligste alternativene for den som ønsker billett inn i cabriolé verdenen til Mercedes-Benz. I og med at bilene har produksjonstid fra 1971-1989 har de eldste utgavene passert 30 års regelen, mens de nyeste så vidt er innkjørte. De nyeste modellene, etter facelift 86, er som regel de dyreste og 500 modellene er vel også den mest ettertraktede. Dette gjelder også for SLC modellene der 5,0 varianten har en særstilling.

Før du skal ut å se på slik bil, hvilken vil du ha? Roadstervarianten eller en komfortabel 4 seter? Velger du 4 seteren får du en langt mer sjelden bil, men populariteten er så langt ikke like stor som roadsterens. For begge modeller, sjekk karosseriet godt. Begge modellene, og da særlig

de eldste, ruster godt i gulv, forskjermer, bakskjermer, dører kanaler etc. Mitt råd er derfor, la alltid et godt karosseri gå foran et stort motoralternativ. Har du muligheten så velg en karosserimessig best mulig bil, dette vil alltid bli billigere enn å restaurere et håpløst tilfelle. Motor, drivverk etc. finnes for det meste identisk i andre Mercedes-Benz modeller.

Etter karosseriet ville jeg ha sjekket interiøret, selv om det meste fortsatt finnes, kan det knipe på enkelte detaljer. Roadstermodellen ble alltid levert med hardtopp fra fabrikk og den som prøver å fortelle deg noe annet ljuger! På SLC modellene skal du også sjekke at bakvinduene (lamellvinduene) fungerer slik de skal.

Tilbudet på disse bilene er som sagt stort og veldig mange biler finner veien hjem til Europa



Som potensiell kjøper av 107 er det mye rart du kan komme over, som denne sterkt ombygde varianten.

fra USA. Skal du kjøpe en bil som har gått i USA så har denne bilen motor med andre ytelsesverdier enn de som er solgt Europa, hele motorstyringen (elektronikken) er annerledes og lykter, instrumentering etc. er også annerledes. Etter hvert kom også 5 mp/h støtfangeren - om du liker denne eller ikke er en smakssak. Å bygge om en slik bil til europeisk utseende vil som regel ikke svare seg. Husk også at enkelte stater hadde strengere avgassrestriksjoner enn andre, (eks. California) da kan motorspesifikasjonene være ytterligere endret. For øvrig har jeg enda ikke sett den perfekte og rustfrie California bil, men myten om den kan vi la leve videre.

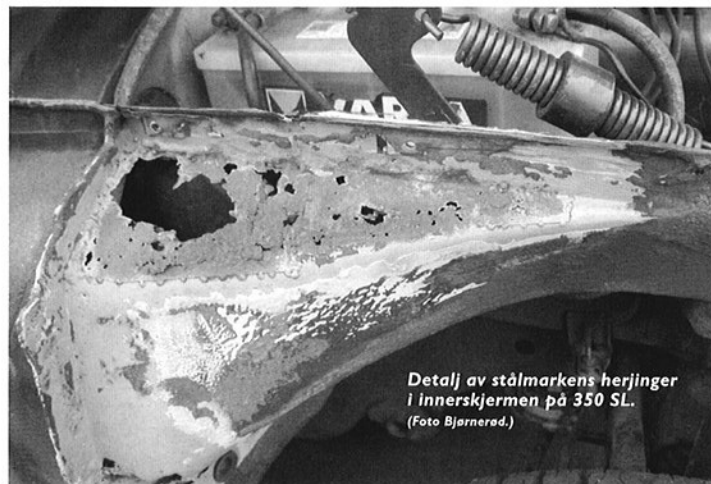
Så til motorene, nesten uansett hvilken motor du velger, det er etter min mening mer enn nok krefter for en bil til fritidsbruk, kanskje med unntak av 380 modellen i USA versjon som jeg ikke vil anbefale. Denne varianten var det mye tull med allerede fra starten av. Både 280 motoren og 300 motoren er fine seksylindrede motorer, personlig ville jeg ha favorisert 300 motoren pga dens fine og myke gange. 350 V8 er turtalsvillig, mens 450 V8 har mer dreie-



At 107 er en populær modell ser vi av fremmet på våre treff, her fra Sportsvogntreffet på Øvrevoll 2005.



En 300 SL 89 modell, altså siste årgang, utstilt under arrangementet Classic Weekend 2005.



Detalj av stålmarkens herjinger i innerskjermen på 350 SL. (Foto Bjørnerød.)

moment. 450 motoren i USA versjon gjorde i starten den samme jobben som en europeisk 350, den gjorde det litt roligere og den ville ha litt mer bensin. Som favoritt ville jeg nok ha 500 motoren, denne lettmetall V8 strutter av krefter og den er morsom å kjøre. 560 motoren er nesten ikke solgt i Europa og spiller derfor bare en liten birolle. Om du skal velge manuell eller automatisk girkasse får du avgjøre selv, enkelte modeller ble aldri levert med manuell, en 280 SL med manuell girkasse som jeg fikk prøve en gang var et morsomt bekjentskap.

Dekk og felger, vi kommer vel ikke utenom dette temaet! Det er plass nok til veldig mye rart, men har du tenkt deg inn i LMK forsikringens gode selskap, bør endringene være eruderte og du bør kunne bevise at bilen kunne bli levert slik, den gang den var ny. Brede dekk og slakk forstilling (noe som gjerne er resultatet av nettopp de brede dekkene) er ingen god kombinasjon. Blir dekkene for brede vil du dessuten oppleve at bilen sporer lett. Selv kjører jeg min 450 på den originale 205 bredden, noe som ser ut til å passe denne bilen bra.

Til slutt skal jeg forsøke å si noe lurt om prisutviklingen på disse bilene. For tiden kan du kjøpe slike biler rimelig, jeg har sett de til under kr 100.000.- Jeg har sett de til over 200.000.- også, og de fleste ligger nok mellom disse to prisene. I Tyskland så jeg i 2004 den flotteste 107 bilen jeg noen gang har sett. Det var en 89 modell 300 sort, med skinninteriør, velutstyrt og med lav kilometer. Jeg så denne bilen hos Mirbach i Hamburg, prisforlangende var 37.000.- Euro og den stod som solgt neste gang jeg sjekket Mirbachs hjemmeside. Det jeg forsøker å si med dette er. Det finnes virkelig fine eksemplarer og det finnes de som er villige til å betale for moroa. Om du klarer å finne en som er villig til å betale en høy pris for akkurat din bil, det er en helt annen historie. Igjen må jeg bare få minne om at et litt dyrere innkjøp ofte kan bety et rimeligere og enklere bilhold over det lange løp.

107 SL'en for deg som egentlig ønsker seg en offroader?



Over: En 500 under restaurering hos et av våre medlemmer, denne blir perfekt!

Til høyre: Selv på såpass nye biler som 107 kan stålmarken ha gjort sitt når en fjerner skallet. (Foto Bjørnerød.)



Under: Interiør i en tidlig 350 SL. (Foto Bjørnerød.)



Min bil - en 107044 produsert for det amerikanske markedet.

Av Sven Olav Szallies

Min bil er en relativt tidlig utgave solgt som 350 SL 4,5 av Mercedes-Benz forhandleren i Denver Colorado, der den ble frem til jeg kjøpte den i 2003. Bilen er produsert på 6 års dagen min den 8. mars 1972 og den er utlevert til kunde 6. mai 1972.

Senere samme år ble den som kjent omdøpt til 450 SL. Den videre historien er jeg ikke kjent med, men fra og med januar 1977 til juli 2003 har den hatt samme eier, fortsatt i Denver Colorado. Alle papirer fra 1977 og frem til jeg overtok bilen lå pent i en tykk konvolutt på høyre forsete. Der fant jeg også de originale datakortene, både det røde og det hvite. I ettertid vet jeg også at bilens eier fra 1977- 2003 fortsatt er i live, en eldre herre nå i slutten av 80 årene, kunstner og aktiv i det italienske samfunnet i Denver. Jeg har forsøkt å komme i kontakt med den eldre herren, men så langt har jeg ikke lyktes.

Bilen er en typisk USA bil, Antrazit farget 172 og rødt skinninteriør 268. Bilen har sentrallås, farget glass, radio, automatisk antenne og varmetråder i bakruten på hardtoppen. Den har også et klimaanlegg som sikkert er kjekt å ha dersom det skulle bli varmt på bena en sommerdag. Da jeg overtok bilen var



den ganske hel, motoren gikk greit, girkassa giret pent og best av alt jeg fant ikke noe særlig rust. At den fortsatt var utstyrt med sine originale stålfelger og hjulkapsler ga meg håp om at den ikke var blitt benyttet som noen "discoracer" på slutten av 70 tallet og begynnelsen av 80 tallet.

At det ble 450 er tilfeldig, forhistorien er nemlig den at jeg kjedet meg en fredagskveld og begynte å surfe på internett. Med min interesse er bil annonsene et naturlig sted å begynne. Her dumpet jeg borti 107 bilene og nevnte for samboeren at en slik kunne jo vært morsom å ha. Da det ikke kom noen høye protester, men heller et forsiktig ja, ble 2 annonser kjørt ut på papir. Det ene var en 280 SL som jeg

besiktiget og forkastet dagen etter! Den andre var 450 bilen som jeg kjøpte – på søndag. Det ble tid til en kort prøvetur før bilen ble satt bort på en låve. I 2004 byttet jeg noen småtterier før vi dro på ferietur med bilen sør - Norge rundt. Bilen klarte denne turen uten nevneverdige problemer.

Som sagt var bilen relativt hel, men noe glansbilde var den absolutt ikke. Dermed falt avgjørelsen om å gi den et strøk lakk. Under denne prosessen skulle det rettes noen karosseriplater mens andre karosseriplater var tynne slik at de tålte en utskiftning. Jeg endte opp med å bytte forskjermene som jeg fikk tak i på Ekebergmarkedets vårmarked 2005. 2 små dragere i innerskjermene ble reparert for rust og det riflede blekket bak førerdøren ble byttet, vi reparerte 2-3 cm i en hjulbue og byttet en av de tre skrudde delene i skjørtet under bakfangeren. Det eneste skikkelige rusthullet fant vi under batteriet, her hadde de i USA på et Mercedes-Benz verksted "reparert" med en blanding av gamle håndklær og glassfiber, noe de for øvrig

hadde tatt seg godt betalt for. Resten av jobben før lakk bestod i å slippe, mye sliping! Det var mest min kjære svoger som stod for retting av bilen, han var rimelig lei gamle Mercedes-Benz biler da den ble sendt til lakkereren. Bilen var lakkert ikke mindre enn 4 ganger som vi

kunne telle, ingen av gangene hadde det vært nødvendig å skru av deler som dørhåndtak eller pyntelister. Under disse var originallakken fortsatt blank og fin. Den siste gangen hadde de for øvrig ikke funnet det nødvendig å ta av hardtoppen før lakkering heller.

Det de imidlertid var nøye med i USA var service intervallene. Bilen har fulgt absolutt alle servicer.

Regningene fulgte jo med ved kjøp og akkurat dette var nok utslagsgivende da jeg handlet denne bilen. Som en liten kuriositet kan jeg nevne en regning fra 2000, den gang ble klimaanlegget koblet fra, på regningen står det at klimaanleggets drivrem ble lagt i bagasjerommet, på høyre side bak. Der lå den fortsatt da jeg kjøpte bilen i 2003. Vårprosjektet 2006 vil innbefatte å få klimaanlegget i drift igjen.

Så sent som i 2000 ble det byttet travers på bilen, disse hadde en svakhet og kunne sprekke. I sin tid var dette noe som ble gjort på garanti. På regningen kan jeg lese at også min bil fikk dette på garantien, ikke dårlig på en den gangen 28 år gammel bil.

Alt i alt synes jeg at jeg med 107 bilen har fått meg en morsom bil. Selv om den ikke er mer enn 4 år nyere enn min 108 bil, gir ikke 107 bilen meg noen følelse av å kjøre en gammel bil. Den er for moderne og komfortabel til det. Jeg har ingen spesiell følelse av å kjøre en spesielt sportslig bil heller. Den er for

