

[Alle Infos zum Mercedes SL](#)

Mercedes 280 SL (W113): Classic Cars

Der smarte Erbe 280 SL



von Thorsten Elbrigmann 24.09.2021

Teilen



Mercedes 280 SL (W113): Classic Cars

Der Mercedes Pagode feiert 2013 seinen 50. Geburtstag. Den Spitzname hat das Kultobjekt angeblich von den Italienern. >> [Mehr zum Thema Classic Cars](#)

Foto: AUTO ZEITUNG

Inhalt

1. [Der 280 SL W113 trat ein schweres Erbe an](#)
2. [Als 280 war der W113 SL passend motorisiert](#)
3. [Sicher sitzen, lenken, fahren, bremsen im 280 SL W113](#)
4. [Technische Daten des Mercedes 280 SL W113](#)

1963 stieg einer der schönsten Sterne Stuttgarts am Autofirmament auf: Der Pagoden-SL ersetzte Flügeltürer und 190er. Classic Cars unternahm eine Tour im Mercedes 280 SL (W113).

Pagoden-Dach. Meinetwegen. Manche Auto-Spitznamen überspitzen ein Detail und reduzieren so einen ganzen Charakter auf eine Karikatur. Immerhin weiß aber jeder, was gemeint ist, wenn man Pagoden-Benz sagt. Es sollte jedoch klar sein, dass ein leicht nach innen gewölbtes Hardtop-Dach wirklich nicht das einzige Teil ist, das den W113 von Mercedes ausmacht. Völlig absurd wird der Kosename, wenn man im offenen SL sitzt, das knappe Stoffdach sorgfältig verstaut und der Blick nach oben gerichtet ist. Was ist schon ein Dach, wenn sich tiefblau das Himmelszelt über einem wölbt? Wenn man Bäume und Blumen riecht? Wenn die Sonne frech über oder neben dem Rückspiegel hervorlugt und ihre starken Strahlen gegen die Sonnenbrille aussendet?

DER 280 SL W113 TRAT EIN SCHWERES ERBE AN

Also überlassen wir die Pagode den Mönchen und folgen wir einfach dem Asphaltband im W113, dem SL, der eine so schwere Kindheit hatte. Kaum hatte er sich in unzähligen Crashtests die Karosserie zusammenstauchen lassen und hatten findige Stuttgarter Konstrukteur:innen das Optimum aus den Vorgaben gemacht und dem gekürzten Chassis der Mercedes-Heckflossen-Generation ein wenig Kurvendynamik eingepaukt, da schlugen die Siegelbewahrer:innen der Marke die Hände über dem Kopf zusammen: Das sollte der Nachfolger des W198 sein? Der Erbe des legendären Flügeltüren-Sportlers? Entschlossen schüttelten viele Fans des guten Sterns auf allen Straßen den Kopf: Nein! Mercedes wollte mit dem neuen W113 ein Kunststück vollbringen und gleichzeitig zwei Baureihen ersetzen: Den 300 SL und den 190 SL. Ein schwieriges Unterfangen, denn der kernige Flügeltürer mit seinen Rennsport-Genen und der 190 SL mit seinem verruchten Image als Boulevard-Cruiser und Liebling der Halbwelt ließen sich nicht auf einen Nenner bringen. Wenn auch der W113 mit seinen gestreckten Linien ein Statement in puncto Modernität war und dem barocken 50er-Jahre-Schwulst abschwor, so orientierte er sich doch stärker am Vorgänger 190 SL als an der sagemumwobenen Legende 300 SL. Der W198 hatte zudem den

Bonus des geliebten Erstgeborenen der Nachkriegs-Sportlerwelt bei Mercedes. Und er wartete mit sehr eigenständigen technischen Lösungen auf, während der neue SL nun größtenteils mit schnöder Großserientechnik Vorlieb nehmen musste.

ALS 280 WAR DER W113 SL PASSEND MOTORISIERT

Fast schon nüchtern fielen einige Testberichte aus. Kritik wurde laut an der hakeligen Schaltung, am zu kleinen Tank (anfänglich 65 Liter), an der mäßig abgestimmten Federung. Debütiert hatte der W113 1963 als 230 SL mit 150 PS. Ende 1965 folgte der 250 SL mit gleicher Leistung, aber größerem Hubraum. Tester:innen bemängelten den rauen Lauf des 2,5-Liter-Reihensechszylinders, bemerkten aber wohlwollend den größeren Tank (82 Liter), eine nun feinfühligere ansprechende Federung und weitere Modellpflagemassnahmen. 1968 kam dann mit dem 170 PS starken 280 SL die erwartete Leistungsspritze für den Mercedes-Sportler, der noch bis 1971 weiter vom Fließband rollen durfte. Apropos Sport: Das ist schon wieder so eine Disziplin, in der der Erbe dem Vater das Wasser nicht reichen konnte. Viele nennenswerte Rallye-Erfolge hat der W113 nicht vorzuweisen. Schwer lastete die Geschichte auf den Kotflügeln des an sich doch so sympathischen Cabrios und verdeckte seinen unbestrittenen Talente. Die Planungen für den W113 liefen im Oktober 1958 an. Von Anfang war klar, dass der Neue eine Sicherheitskarosserie nach den Maßgaben des Ingenieurs Béla Barényi bekommen soll. Er und sein Team empfahlen, die Pläne zum Einbau des Sechszylinders 220 SE aus dem W 111 in den alten 190 SL einzumotten. Ursprünglich hatte man geglaubt, so dem 190 SL einen kultivierten Motor und damit eine längere Bauzeit ermöglichen zu können. Stattdessen begann die Konstruktion eines neuen Typs, der zwar das verkürzte Chassis des W 111 erhielt, dessen Fahrgastzelle aber weiter verstärkt wurde. Massive Schottwände vorn und hinten umgeben die Passagier:innen; an Front und Heck aber ermöglichen weichere Strukturen ein Nachgeben des Blechs, um so Crash-Energie aufzufangen. Die geknickte Lenksäule mit dem weit hinten

angebrachten Lenkgetriebe verhindert den gefürchteten "Lanzeneffekt". Eine Prallplatte in der Lenkradmitte, nachrüstbare Gurte und optionale Kopfstützen ergeben insgesamt ein ansehnliches Sicherheitspaket, das in gut dimensionierten Bremsen mit Servounterstützung und der direkten Lenkung – ebenfalls mit Servo – mündet.

SICHER SITZEN, LENKEN, FAHREN, BREMSEN IM 280 SL W113

Wer sich heute bei durchschnittlicher Größe in dem feschen 280 SL niederlässt, findet ein recht ergonomisches [Auto](#) vor: Die Sitze sind bequem und geben Halt, Pedale und Lenkung sind mit wenig Kraft und fein dosierbar zu bedienen. Der Reihensechser und die Vierstufen-Automatik harmonieren gut miteinander. Die 170 PS schieben eher sanft voran. Das Fahrwerk fühlt sich auf der Geraden auch bei Tempo 190 noch sicher an. Bei Kurvenfahrt legt sich der Stuttgarter mächtig ins Zeug und bleibt lange Zeit neutral. In der Automatik-Version bringt man ihn nur mit einigem Einsatz zum Übersteuern, und Tempoüberschuss quittiert er mit harmlosem Untersteuern. Der W 113 ist ein durch und durch sicheres, komfortables und angenehmes Reiseauto für Zwei - kein Sportler, kein knochenharter Klotz, sondern ein sanfter Cruiser mit Dampf. Angeblich sind ja die Italiener Schuld an dem Spitznamen: "Il pagoda" soll dort mal jemand geschrieben haben. Und Mercedes selbst sagt, dass das Dach "in seiner gestalterischen Bedeutung oft überschätzt" werde. Ursprünglich sollte die Wölbung nach innen einen besseren Transport von Lasten auf dem Dach bei Limousinen ermöglichen. Umgesetzt wurde diese Idee dann ausgerechnet an einem sportlichen Wagen. Nicht gerade clever, aber schon damals und erst recht nach so vielen Jahren eben auch ein Markenzeichen.

TECHNISCHE DATEN DES MERCEDES 280 SL W113

TECHNIK	
	MERCEDES PAGODE 280 SL
Antrieb	R6-Zylinder; vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenl. Nockenwelle über Kette angetr.; mech. Einspritzanl. (Bosch); Bohrung x Hub: 86,5 x 78,8 mm; Hubraum: 2778 cm ³ ; Verd.: 9,5:1; Leistung: 125 kW/170 PS bei 5750/min; max. Drehmoment: 240 Nm bei 4500/min; Vier-, auf Wunsch Fünfgang-Getriebe; auf Wunsch Vierstufen-Automatik; Hinterradantrieb
Aufbau + Fahrwerk	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, Cabrio mit zwei Türen; vorn: Einzelradaufhängung an Doppel-Querlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten: Einzelradaufhängung, Pendelachse, Schubstreben, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, hydropneumatische Ausgleichsfeder; Servolenkung (Kugelumlauf); Bremsen: v./h. Scheiben, Bremskraftverstärker; Reifen: 185 HR 14, Räder: 6 x 14
Messwerte	Beschleunig.: 0 auf 100 km/h in ca. 11 s.; Höchstgeschw. ca. 200 km/h (Autom.: 195 km/h); Verbr. ca. 16,5 l S/100 km (Autom.: 17,5 l)
Eckdaten	L/B/H: 4285/1760/1320 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1485/1485 mm; Wendekreis: 10,5 m; Leergewicht: 1400 kg; Zuladung: 315 kg; Tankinhalt: 82 l; elektr. Anlage: 12 Volt; Bauzeit: 1963 bis 1971; Stückzahl: ca. 48.912 (23.885 davon 280 SL); Preis (1968): 24.300 Mark



von Thorsten Elbriggmann

UNSER FAZIT

Der Mercedes W113 hat einen festen Platz in der Oldtimer-Szene – auch wenn Flügeltürer-Purist:innen über den Nachfolger die Nase rümpfen: Das sei kein SL, sondern allenfalls eine verkürzte Heckflosse ohne Dach. Für sie ist die Pagode ein besserer 190 SL. Mehr nicht. Das ist böse, hat aber einen wahren Kern: Der Mercedes 300 "Super Leicht" hatte seinerzeit einen exklusiv für ihn konstruierten Gitterrahmen und eine so außergewöhnliche Form, dass es jedem noch so durchdacht konstruiertem Nachfolger schwer fallen musste, in seine Fußstapfen zu treten. Doch der W113 tat es mit Talent: Alu-Elemente in der Karosserie, neueste Erkenntnisse passiver Sicherheit, solide Technik, filigraner Auftritt – dieser SL ist auf seine Art einzigartig und ein Charakterkopf. Er ist der smarte Erbe einer Legende.