



Mercedes-Benz Classic

Presse-Information

10. März 2023

Pagoden-Premiere in Genf: Der Mercedes-Benz 230 SL im März 1963

- Die „Pagode“ ist Nachfolger von 300 SL und 190 SL
- Der weltweit erste Sportwagen mit Sicherheitskarosserie
- 230 SL, 250 SL und 280 SL sind begehrte Klassiker

Stuttgart. Sportlich, komfortabel und ein Meilenstein der Mercedes-Benz Sicherheitsentwicklung: Vor 60 Jahren präsentiert die Marke den Mercedes-Benz 230 SL (W 113) auf dem Genfer Auto-Salon vom 14. bis 24. März 1963. Die Erwartungen des Publikums sind hoch. Denn der 230 SL löst gleich zwei Fahrzeuge ab: den 300 SL Roadster (W 198) und den 190 SL (W 121). Der W 113 wird bis 1971 gebaut.

Die Typen 230 SL, 250 SL sowie 280 SL sind begehrte Klassiker mit Stern. Das zeigen unter anderem die Preise für gut erhaltene Exemplare der Baureihe W 113: Der aktuelle Marktspiegel von Classic Data für 2022/2023 nennt für den 230 SL im Bestzustand (Note 1) 128.000 Euro und für den 280 SL 156.000 Euro. Viele Besitzer von „Pagoden“-SL sind Kunden des Mercedes-Benz Classic Centers in Fellbach mit seiner einzigartigen Kompetenz rund um hochwertige Klassiker der Marke.

Vorreiter der Fahrzeugsicherheit bei Sportwagen

Der 230 SL überzeugt 1963 als komfortabler, zweisitziger Reisewagen mit hohen Fahrleistungen. Sein Design entsteht unter der Leitung von Friedrich Geiger. Es verbindet klare Linien mit dem klassischen SL-Gesicht samt großem Zentralstern im Kühlergrill. Das optionale Hardtop weckt eine Assoziation: Seine nach innen gewölbte Dachfläche erinnert an asiatische Tempelbauten. Das verschafft dem Sportwagen den Beinamen „Pagode“. Paul Bracq entwirft das abnehmbare Coupédach.

Wegweisend für Sportwagen der Zeit ist das Sicherheitsniveau des W 113. Die Rahmenbodenanlage des 230 SL stammt von den Mercedes-Benz Limousinen der Baureihe W 111. Sie ist gegenüber den Viertürern verkürzt und verstärkt. Die „Heckflosse“ ist 1959 der weltweit erste Personwagen mit Sicherheitskarosserie, entwickelt vom Mercedes-Benz Sicherheitspionier Béla Barényi. Die „Pagode“ profitiert als erster Sportwagen vom Prinzip der stabilen Fahrgastzelle mit Knautschzonen vorn und hinten. Hinzu kommt die hohe Fahrsicherheit des aus der Limousine übernommenen Fahrwerks. Es ist auf die Ansprüche des Roadsters abgestimmt. Die Federung ist straff und zugleich für einen Sportwagen der 1960er-Jahre fast untypisch komfortabel. Erstmals bei einem SL-Sportwagen ist auf Wunsch ein Viergang-Automatikgetriebe erhältlich. Bereits der 230 SL hat Scheibenbremsen an den Vorderrädern. Ab dem 1967 präsentierten 250 SL ist auch die Hinterachse mit Scheibenbremsen ausgestattet.

Mercedes-Benz Museum GmbH | Headquarters and Registry Court: Stuttgart, HRB No. 23165 |
Board of Management: Marcus Breitschwerdt (Chairperson), Bettina Haussmann, Andreas Theel

* Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch“ neuer Personenkraftwagen entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Mercedes-Benz bietet diesen SL in seiner achtjährigen Bauzeit sukzessive mit drei verschiedenen Motoren an. Das unterscheidet ihn von den Typen 300 SL und 190 SL. Die Motoren dieser beiden ersten, 1954 vorgestellten Seriensportwagen der SL-Tradition sind bis 1963 jeweils nahezu unverändert. Der sportlich ausgelegte Sechszylindermotor M 127 des 230 SL basiert auf dem M 180 des 220 SE. Der Hubraum ist für den Einsatz im SL auf 2.306 Kubikzentimeter vergrößert. Das Aggregat leistet **110 kW** (150 PS), die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h, und der Sportwagen beschleunigt aus dem Stand in 11,1 Sekunden auf 100 km/h.

„California“-Ausführung und bessere Beschleunigungswerte

Ende 1966 löst der 250 SL den 230 SL ab. Sein Reihensechszylindermotor M 129 verfügt über 2.496 Kubikzentimeter Hubraum. Leistung (**110 kW/150 PS**) und Höchstgeschwindigkeit (200 km/h) entsprechen dem 230 SL. Allerdings verkürzt das höhere Drehmoment die Beschleunigung von null auf 100 km/h um 1,1 Sekunden. Zudem erhält der 250 SL einen Bremskraftregler, vorn größere Brems Scheiben und zusätzlich an den Hinterrädern ebenfalls Scheibenbremsen.

Ein weiterer Unterschied: Der 250 SL ist auf Wunsch mit Coupédach und Fondsitzbank lieferbar. Diese „California“-Ausführung ergänzt die vom 230 SL bekannte Karosserievariante als Roadster mit Stoffverdeck und abnehmbarem Coupédach. Mercedes-Benz zeigt die Version mit Fondsitzbank erstmals im März 1967 auf dem Genfer Auto-Salon. Der „California“ besitzt weder Roadsterverdeck noch Verdeckkasten, um Raum für die hintere Sitzbank zu schaffen.

Der 280 SL mit dem 2.778 Kubikzentimeter großen Reihensechszylindermotor M 130 erscheint 1968. Es ist die dritte und erfolgreichste Version der Baureihe W 113. Die Leistung steigt auf **125 kW** (170 PS). Die Beschleunigung von null auf 100 km/h gelingt dem 280 SL in neun Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt nach wie vor bei 200 km/h. Im März 1971 endet die Produktion des W 113 nach insgesamt 48.912 gebauten Fahrzeugen. Hierbei entfallen 19.831 Exemplare auf den 230 SL, 5.196 auf den 250 SL und 23.885 auf den 280 SL.

Erfolgreich im Motorsport

Mercedes-Benz setzt den 230 SL auch erfolgreich im Motorsport ein. Herausragend ist der Sieg von Eugen Böhringer und Klaus Kaiser bei der mehr als 5.000 Kilometer langen Marathon-Rallye Spa-Sofia-Lüttich vom 27. bis 31. August 1963. Im Folgejahr erreicht das Duo ebenfalls mit dem 230 SL Platz 3 bei dieser Langstreckenrallye.

Ansprechpartner:

Peter Becker, +49 (0) 176 30 909 790, peter.becker@mercedes-benz.com

Frank Scheibner, +49 (0) 160 8 680 266, frank.scheibner@mercedes-benz.com

Julia Löwenstein, +49 (0) 151 58 610 215, julia.loewenstein@mercedes-benz.com

Anfragen per E-Mail an classic@mercedes-benz.com oder

online unter www.mercedes-benz.com/classic

Pressebilder und weitere Presse-Informationen: group-media.mercedes-benz.com

Weiteres Recherche- und Multimediaterial: mercedes-benz-archive.com/museum



@MercedesBenzMuseum



@MercedesBenzMuseum



@MB_Museum

Bildunterschriften

23C0007_001

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Fahraufnahme in der Steilkurve der Einfahrbahn des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 2003DIG28)

23C0007_002

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Genrefoto beim Wintersport. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 2003DIG18)

23C0007_003

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Präsentation auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vom 12. bis 22. September 1963. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 63156-29A)

23C0007_004

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Präsentation auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt am Main vom 12. bis 22. September 1963. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 63160-5)

23C0007_005

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Stilistikskizze von Friedrich Geiger, 13. Februar 1960. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 2007DIG2601)

23C0007_006

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Detailaufnahme des Motorraums. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U41087)

23C0007_007

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Detailaufnahme des Armaturenbretts mit Typbezeichnung. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U41089)

23C0007_008

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Produktion im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen. Foto aus dem Jahr 1964. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U23321)

23C0007_009

Mercedes-Benz 230 SL „Pagode“ (W 113). Produktion im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (links). Auf dem rechten Band wird der Mercedes-Benz 600 (W 100) montiert. Foto aus dem Jahr 1964. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U24997)

23C0007_010

Mercedes-Benz 230 SL Rallyefahrzeug (W 113), gefahren von den späteren Siegern Eugen Böhringer und Klaus Kaiser (Startnummer 39) in der Rallye Spa–Sofia–Lüttich vom 27. bis 31. August 1963. Foto von der Kontrollstelle in Karlsruhe. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: 63132-29A)

23C0007_011

Mercedes-Benz 230 SL Rallyefahrzeug (W 113), gefahren von Eugen Böhringer und Klaus Kaiser (Startnummer 31) in der Rallye Spa–Sofia–Lüttich vom 25. bis 29. August 1964. Böhringer/Kaiser

belegen den dritten Platz im Gesamtklassement. (Fotosignatur der Mercedes-Benz Classic Archive: U24275)