

FEUERROTES

SPIELMOBIL



Mit 1.858 Stück wurde der Roadster lieber bestellt als der Flügeltürer mit 1.400 Exemplaren – das war dem US-Markt geschuldet

Er wird auch das Jahrhundertauto genannt, der Mercedes-Benz 300 SL. Berühmt mit seinen Flügeltüren als Rennwagen und Sportcoupé. Zuletzt als luxuriöser und seltener Roadster verkauft – ein Traumklassiker, der damals wie heute fast unerreichbar ist

Text: Ulrich Safferling • Foto: Mercedes-Benz AG

Ehrfürcht – anders kann man das Gefühl nicht nennen, das einen überkommt, wenn man sich hinter das Steuer eines 300 SL klemmen darf. Vermutlich verfliegt das Gefühl erst, wenn man sich selber einen gekauft hat und die Ikone so selbstverständlich fährt wie das Alltagsauto. Aber wer hat schon mindestens eine Million übrig...

Nun liegt die Faszination des 300 SL nicht in seinem Preis, selbst wenn Investoren das anders sehen. Es liegt an der Summe seiner Eigenschaften, die so kaum noch einmal anzutreffen ist. Da ist zum einen die innovative Technik mit Gitterrohrrahmen und Einspritz-Sechszylinder. Natürlich die Rennhistorie, die der Flügeltürer prägte, aber der Roadster in fortgesetzte. Und last, but not least das Design von Friedrich Geiger, das alle Preise dies- und jenseits des Atlantiks gewinnen konnte. Die hochtrabende Be-



Feuerrot war die am zweitmeisten bestellte Lackierung beim Roadster – nach Weiß. Es gab 86 Farbtöne

TECHNISCHE DATEN

Hersteller	Daimler-Benz AG, Stuttgart
Modell/Version	Mercedes-Benz 300 SL Roadster (W 198 II)
Karosserie	2-türiger Roadster, Gitterrohrrahmen, 2 Plätze, Stahl und Alu
Motor (Benzin)	R6, ohc, Bosch-Einspritzung, vorne längs
Hubraum (ccm)	2.996
Leistung (PS)	225 bei 5.800/min
Drehm. (Nm)	274 bei 4.600/min
Getriebe	4-Gang manuell
Antrieb	Hinterrad
Fahrwerk vorn	Doppel-Querlenker-Achse, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, Stabilisator
Fahrwerk hinten	Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichsfeder, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer
Reifen/Felgen	6,70-15 / 5,5 K x 15
Bremsen (v/h)	Trommeln bis 1961, danach Scheiben
0-100 km/h (s)	10,0
Vmax (km/h):	220 (Standard)
L x B x H (mm)	4.570 x 1.790 x 1.300
Gewicht leer (kg)	1.330
Verbr. (l/100 km)	12,5
Bauzeit	1957 - 1963
Stückzahl	1.858
Neupreis (DM)	32.500 (1958)
Marktwerte (Euro)	2: 1.400.000
Zustand	3: 1.150.000 4: 900.000

zeichnung als Jahrhundertauto kommt also nicht von ungefähr.

Es ging auch ohne Flügeltüren

Das Lenkrad ist riesig und die Sitze sind zwar nicht weich, aber gemütlich und nur wenig geformt. Nach Rennwagen fühlt sich das alles nicht an, wenn man einsteigt. Und wie so gibt es normale Türen? Hatte man beim Coupé die Flügeltüren nicht hinnehmen müssen, weil der Gitterrohrrahmen so hoch bau-

te, dass eine andere Lösung unmöglich war? Beim Roadster war alles anders. Für den US-Markt brauchte man ein komfortables Auto. Ließ man in Amerika den „Gullwing“ noch als Rennwagen-Abkömmling für harte Hunde durchgehen, wollten Stars und Sternchen zwischen Ostküste und Hollywood bequemer reisen. Und die Verkaufszahlen gaben dem Konzept recht – sie waren beim Coupé bereits im Sinkflug, als 1957 der Roadster gleichsam als Nachfolger kam. Ein Auto, das der legendä-

re Importeur Max Hoffman immer gefordert hatte, zusammen mit dem 190 SL für die Kunden mit weniger Dollars auf dem Konto.

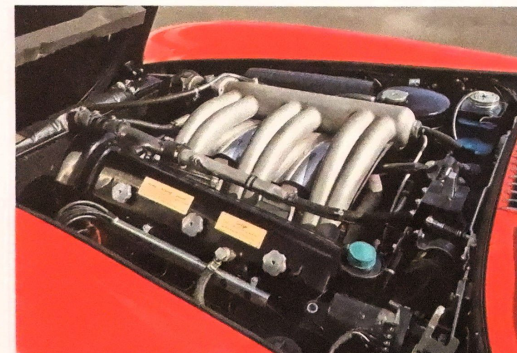
Die Lösung bestand in dickeren Rohren für den Rahmen. Dadurch konnte man einen Ausschnitt für die Türen ermöglichen, ohne Steifigkeit zu verlieren. Freilich zu Lasten des Gewichts, das um etwa 40 Kilo anstieg und damit nicht ganz dem Konzept des „Super-Leicht“ entsprach – einen Tod müssen Konstrukteure manchmal sterben. Und mit 1.330

Kilo Leergewicht war der Roadster mit seinen Alutüren im Vergleich zu modernen Autos immer noch ein Leichtgewicht.

Roadster mit Renntechnik

Der Dreh am Zündschlüssel ist eher unspektakulär. Kein wütendes Bellen oder dumpfes Grollen, sondern es kommt eher ein heiseres Schnurren – Jaguar-Fans mögen es verzeihen. Die Gasannahme ist spontan und und linear, sprich jeder Millimeter auf dem Pedal

wird in Leistung umgesetzt. Bis etwa 3.000 Umdrehungen fühlt und hört sich das alles freundlich, wenn auch bestimmt an. Danach lässt Mr. Hyde die Maske fallen und Dr. Jekyll kommt zum Vorschein. Sprich die Rennwagen-Gene werden akustisch deutlicher und der Wagen wirkt auf einmal deutlich agiler. Bis 6.000 Touren geht der Spaß, aber das ist eher ein Thema für die Rennstrecke. Und auch nur dann, wenn man bereit ist, das Auto zu fordern, andere sprechen von quälen. Das



Der Reihensechser war mit neuer Nockenwelle 10 PS stärker als im Coupé



Die Scheinwerfer waren länglich, beim Coupé rund

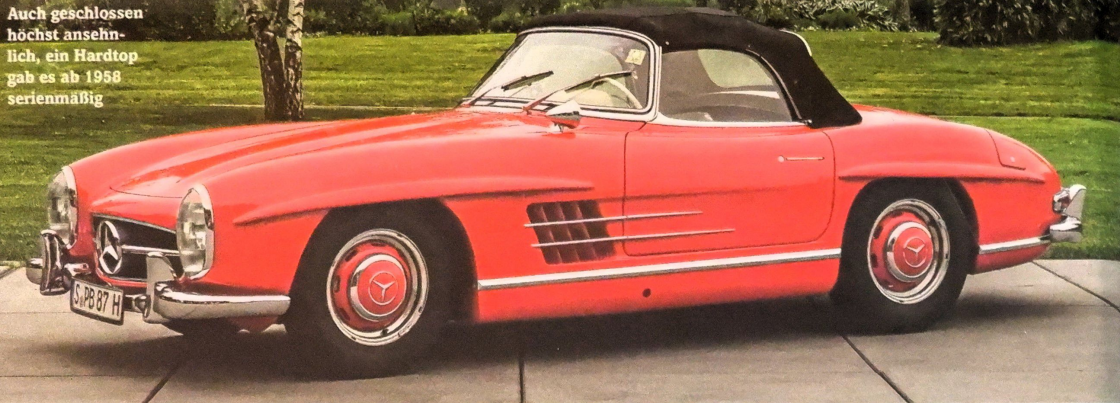


Die Kiemen sind ein funktionales Stilelement



Der Kofferraum war größer als beim Coupé, der Tank um 30 Liter kleiner

Auch geschlossen
höchst ansehn-
lich, ein Hardtop
gab es ab 1958
serienmäßig



passiert regelmäßig bei den historischen Rennen wie den Le Mans Classic. Ein gut gewarteter 300 SL macht das problemlos mit – auch unter der Roadsterhülle steckt Renntechnik.

Fahrwerk wie ein Muskel

Gegenüber dem Coupé ist der 300 SL Roadster sogar das bessere Auto. Nicht nur, weil er besser belüftet werden kann und sich nicht so aufheizt – nicht von ungefähr stehen bei Klassiker-Rallies die Gullwings meist mit offenen Türen da. Sondern weil er mit seiner Ein- statt Zweigelenk-Pendelachse ein besseres Fahrverhalten bietet. Und so für die Kundschaft etwas weniger kritisch war, weil die Neigung zum Überteuern praktisch entfiel, wie die zeitgenössischen Tester begeistert feststellten.

Das merkt man nur im direkten Vergleich. Am Steuer des Roadsters fällt auf, wie ruhig er auf der Straße liegt und sich beim Lenken wie an einer unsichtbaren Steilkurve abzustützen scheint. Keine Spur von weicher Federung oder Schunkelfahrt. Der SL fühlt sich an wie ein gespannter Muskel, der erst zum Vorschein kommt, wenn die Straße oder der

Fahrer oder die Fahrerin es erforderlich machen. Und das kann schnell passieren, denn der zweite Gang reicht bis 100, der dritte bis 150. Und für den vierten ist die Landstraße im Grunde zu kurz.

Das klingt dramatisch, obwohl in den Werksangaben bescheidene zehn Sekunden für den Spurt auf Tempo 100 verzeichnet sind. Tester haben schon Werte unter acht Sekunden gemessen, zumal der Roadster dank einer schärferen Nockenwelle zehn PS mehr leistet als das Coupé. Vermutlich, weil er etwas schwerer ist. Und trotzdem über 200 km/h schafft – gemessen bis über 240 –, was für die damalige Zeit doppelt so schnell wie ein Käfer war. Und auch ein Porsche 356 nicht schaffen konnte. In diesem Sinne war der SL nicht nur immer ein Traumklassiker, sondern zugleich der erste Supersportwagen der Welt. „Ein Auto wie vom anderen Stern“, sagt SL-Experte Hans Kleissl.

Und so fühlt es sich wirklich an, wenn man andere Autos der 1950er-Jahre fährt und mit dem SL vergleicht. Es fährt schneller, lenkt besser und bremst... da muss man differenzieren, denn die ersten Roadster hatten wie

der Gullwing noch Trommelbremsen. Und die verzögerten nicht nur mäßig, sondern zogen das Auto gern in eine Richtung, und das war nicht die, in die man fahren wollte. Das wurde ab 1961 erheblich besser, als Scheibenbremsen an Bord kamen. Die gab es serienmäßig für die letzten 489 gebauten Modelle, aber etliche davor wurden mittlerweile umgerüstet. Denn der Unterschied ist frappant und ein großes Sicherheitsplus. Deshalb sind die sogenannten Scheibenbremsen-Modelle deutlich beliebter im Klassikermarkt.

Everybody's Darling

Noch ein paar Scheine mehr kostet es, wenn es sich um eins der letzten 210 Exemplare handelt, die mit einem Alu- statt Graugussmotor unterwegs waren. Der galt zwar als wenig ausgereift, doch seine Probleme hat man heute im Griff und Kilometerleistungen von 100.000 sind kein Thema mehr. Ein Alu-Scheibenbremsen von 1963 ist dann das höchste der Gefühle im Handel – davon gab es nur 26 Stück.

Das leidige Thema Geld lässt sich bei einem Traumklassiker leider nicht vermeiden. Selbst im mäßigen Zustand „4“ meldet Classic Data



einen Marktpreis von 900.000 Euro. Verrückt, wenn man sich vorstellt, dass vor 25 Jahren nur ein Bruchteil des Preises aufgerufen wurde. Einen Scheunenfund aufgehoben zu haben kann also noch Früchte tragen. Im guten Zustand ist man dann bei fast 1,5 Millionen, Topqualität kostet an die zwei. Und wenn es seltene Exemplare mit berühmten Vorbesitzern gibt, sprengt das selbst diesen Rahmen.

Sophia Loren, Clark Gable, Tony Curtis, Horst Buchholz, Herbert von Karajan, Rudolf Caracciola, Aga Khan, Anita Ekberg, Yul Brynner, Steve McQueen, Billy Wilder, Hussein von Jordanien, Curd Jürgens – sie alle fuhren 300 SL und bevorzugt den komfortablen Roadster. Und die Liste ist nicht abschließend. Vermutlich ist es schwieriger, einen SL ohne prominenten Vorbesitzer zu finden als mit.

Rekorde und Geschichten

Und wie es sich für ein so berühmtes Auto gehört, sind auch die Geschichten rund um den 300 SL legendär und fast unendlich. Denn die Historie jedes einzelnen Wagens ist eine Story für sich. Da wurden Radrekorde hinter einem SL als Windschutz gefahren, ein Fotograf reiste mit ihm bis auf den Roten Platz in Moskau, und das Siegerauto vom Grand Prix 1958 in Havanna wurde außer Landes geschmuggelt – was in Kuba bis heute unter Strafe steht.

Auf einem Schrottplatz in Kalifornien waren Dutzende einfach aufgestapelt, ein Topspeed für GT-Sportwagen war 35 Jahre lang nicht zu schlagen und ein modifizierter Flügeltürer SLR, als Uhlenhaut-Coupé bekannt, wurde 2022 für die Rekordsumme von 135 Millionen Euro versteigert – der teuerste Oldtimer der Welt. So weit hat es der einfache Roadster zwar noch nicht gebracht, aber so etwas „färbt“ gleichsam ab. Günstiger wird es nicht.

Und so bleibt der Mercedes-Benz 300 SL Roadster ein Traumwagen, ein Traumklassiker, an dessen Anblick man sich vermutlich noch im nächsten Jahrhundert freuen wird. Vor 60 Jahren, am 8. Februar 1963, wurde der letzte von 1.858 Roadstern ausgeliefert.

Ab 1957 gab es verstärkte Stoßstangen und größere Heckleuchten



Mittelschaltung mit 4 Gängen, bereits voll synchronisiert und leicht zu schalten



Warum den Blick zurückwerfen, wenn vorne die Musik spielt?



Die Instrumente waren gegenüber dem Coupé neu gestaltet worden



Im Roadster gab es ein Handschuhfach hinter der schönen Blende