

Automobile Ikone der Roaring Fifties



„Flügeltürer“, „Gullwing“ oder „Papillion“. Um kaum ein anderes Fahrzeug in der Automobilgeschichte ranken sich dermaßen viele Legenden wie um den Mercedes 300SL und seinen kleinen Bruder 190SL. Für viele Stars und Sternchen war er Objekt der Begierde. Die 300SL-Roadster-Version feierte in Genf ihren 50. Geburtstag.

von **Robert A. Thiem**

Zu Beginn der 50er Jahre: Deutschland erlebte seine ersten Wirtschaftswunderjahre, als der Daimler-Vorstand vor dem Hintergrund seiner traditionellen Rennsportgeschichte beschließt, wieder Sportwagen zu bauen. Die Fahrzeuge sollten auf Basis der aktuellen Mercedes-Oberklasse 300 beziehungsweise 300 S entstehen. „Sportlich“ und „leicht“ sollte der Sportwagen sein. Und so entstand die Modellbezeichnung 300SL, eine Buchstaben-Zahlenkombination, die in der Folge geradezu charismatischen Glanz erreichen sollte. Den Mercedes-Benz 300SL gab es in drei Grundversionen. Der erste, 1951 gebaute 300SL, hatte einen Vergaser-Motor, war nur für Werkseinsätze bei großen Sportwagenrennen gedacht und konnte käuflich nicht erworben werden. 1954 wurde die „Serienversion“ des 300SL mit gleichem Motor, aber mit einer Bosch-Benzin-Einspritzung vorgestellt. Er wurde, wie die Werksversion, nur als Coupé geliefert und hatte wegen des an der Seite ziemlich hochgebauten Gitterrohrrahmens ebenfalls die Flügeltüren, die von den Amerikanern liebevoll „Gullwing“ (Möwenflügel) und den Franzosen „Papillion“ (Schmetterling) genannt wurden. Der dritte 300SL war sowohl als Roadster mit Coupé-Aufsatz als auch als Coupé erhältlich und wurde 1957 in Genf auf dem Automobilsalon vorgestellt.

Ein neuer Stern im Motorsport

Bereits im April 1952 war die Entwicklung des neuen Sportwagens weitestgehend abgeschlossen und Daimler-Benz meldete sich mit dem 300SL im Motorsport zurück. Das Come-back sollte offiziell bei der Mille Miglia stattfinden. Starten wollte man nach alter Mercedes-Tradition mit drei Fahrzeugen. Als Fahrer wurden Rudolf Caracciola, Herrmann Lang und Karl Kling verpflichtet. Am Ende wurde Karl Kling nur

knapp von dem Italiener Giovanni Bracco auf Ferrari geschlagen. Doch schon einige Wochen später erzielten Lang/Rieß und Helfrich/Niedermayr bei den 24 Stunden von Le Mans mit ihren 300SL einen sensationellen Doppelsieg. „Verdient auf Grund der vorzüglichen Vorbereitung“, wie ein englischer Journalist damals vermerkte, „aber nicht ohne ein Quantum Glück!“ Der lange, klar führende Pierre Levegh fiel 74 Minuten vor dem Ende des Rennens wegen Motorschadens aus.

Am 19. November starteten dann Karl Kling/Hans Klenk und Herrmann Lang/Erwin Grupp, jeder in einem 300SL Coupé und der Amerikaner John Cooper Fitch und Eugen Geiger auf einen 300SL Roadster, zum größten Abenteuer der damaligen Zeit, der berühmten Carrera Panamericana. Ein 3.000-Kilometer-Rennen, das in Amerika als „The Worlds Greatest Sporting Event“ galt. Die Mercedes-Elite war zumindest auf der ersten Etappe vom Glück nicht wirklich begünstigt. Schon einen Kilometer nach dem Start rannte Lang bei etwa 200 km/h ein Hund ins Fahrzeug und drückte das Vorderteil der Leichtmetallkarosserie ziemlich stark ein, sodass sein Wagen nicht mehr auf volle Leistung kam. Noch härter traf es Kling: Ihm knallte auf der Seite des Beifahrers Hans Klenk ein Aasgeier in die Windschutzscheibe, der im Inneren des Wagens zerfetzt liegen blieb. „Es tat einen Schlag, als ob eine Granate explodiert wäre“, zeigte sich Kling nach diesem Vorfall geschockt. Durch den plötzlich

auftretenden Luftdruck wurde auch die Hinterscheibe hinausgedrückt. Doch von diesem Zeitpunkt an lief es immer besser für die Werksmannschaft aus Stuttgart. Am Ende belegte Karl Kling Platz eins und Herrmann Lang den zweiten Platz. Gerade dieser Doppelsieg bei der Carrera Panamericana und vor allen Dingen die Art und Weise, unter welchen Umständen er zustande gekommen war, erhob den 300SL schließlich zur Legende.

Ein neuer Stern für die Straße

Im Jahr 1952 – als sich die Mercedes 300SL im Motorsport eindrucksvoll in der Motorsportszene zurückmeldeten – wurde der gebürtige Österreicher Max Edwin Hoffman in New York zum offiziellen US-Importeur für Mercedes ernannt. Er war im Gegensatz zum damaligen Mercedes-Vorstand der Meinung, dass der 300SL als Straßenversion überaus erfolgreich verkauft werden könnte. So bestellte er „blind“ 1.000 Exemplare einer noch nicht existierenden Kundenversion. Ähnliche Erfahrungen hatte man bei Mercedes schon einmal mit einem Österreicher gemacht. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts hatte die Daimler-Motoren-Gesellschaft im Wiener Kaufmann Emil Jellinek ihren besten, aber auch ihren schwierigsten Kunden. Unter seinem Einfluss entwickelte sich der Name Mercedes 1902 zum eingetragenen Warenzeichen. Also nahmen die Schwaben die Herausforderung an und ein Jahr und drei Monate nach dem



300 SL: der Sieger vieler Schönheitskonkurrenzen.

Carrera-Panamericana-Erfolg wurde auf der International Motorshow in New York im Februar 1954 der erste Prototyp eines „kundentauglichen“ Mercedes 300SL präsentiert. Rahmen, Fahrwerk und Motoraufhängung waren genauso ausgelegt wie in der Rennsportversion. Die Innenausstattung war allerdings nicht so spartanisch: Eine gute Heizung, ausreichende Belüftung und Polstersitze gehörten zum damaligen Lieferumfang. Die wesentlichsten Änderungen betrafen den Motor und die Karosserie. Beim Motor war man zur Benzineinspritzung übergegangen und erreichte damit eine signifikante Leistungssteigerung von etwa 20 Prozent. Zum Glück, brachte der serienmäßige 300SL mit 1.200 Kilogramm fast 400 Kilogramm mehr auf die Wage als die Rennsportversion. Die komfortablere Ausstattung und die Tatsache, dass für die Serienversion keine handgefertigte Leichtmetall-Karosserie

verwendet werden konnte, sondern solider Stahl zum Einsatz kam, brachten diesen enormen Gewichtszuwachs. So erschien den Männern in der Rennabteilung der „luxuriös ausgestattete“ Serien-300SL wie ein „Boudoir auf Rädern“ im Vergleich zu ihrem Rennwagen, aus dem erschießlich hervorgegangen war. Trotzdem. Schon damals war der Mercedes 300SL eine echte Sensation in der Automobilszene. Die Komplimente kamen von neutraler Seite. „Der Sportwagen der Zukunft ist Wirklichkeit geworden“, titelte die britische Road & Track.

Das Automagazin Auto, Motor und Sport schrieb: „Unter den Sportwagen unserer Zeit ist der Mercedes 300SL der kultivierteste und zugleich der faszinierendste – ein Traum von Automobil.“ Ein Traum der käuflich war. Sein Einstiegspreis: 29.000 D-Mark. Nicht der Preis, sondern die Wartezeit, schreckte häufig betuchte Kunden, die nicht genügend Geduld hatten, auf ihn

zu warten. Denn innerhalb von beinahe drei Jahren verließen nur ganze 1.400 Exemplare das Werk in Sindelfingen.

Gullwing mit gestutzten Flügeln

Nach Beendigung der Produktion als Flügeltürer und rechtzeitig zum Genfer Automobilsalon 1957 stellte Mercedes die Nachfolgeversion, den Roadster 300SL, vor. Damit erfüllten die Untertürkheimer den Wunsch vieler Kunden, die der 300SL zwar begeisterte, den Wagen aber viel lieber in offener Form gehabt hätten. Insbesondere den Kunden im sonnigen Süden der USA war es im Coupé schnell zu warm. Mit dieser dritten Version des 300SL hatten sich die Mercedes-Konstrukteure am weitesten vom ursprünglichen Rennsportwagen entfernt. Sie verkörperte nun mehr einen äußerst komfortablen Sportwagen, obwohl man nicht so viele Korrekturen vorgenommen hatte. Der



Gitterrohrrahmen musste allerdings so verändert werden, dass man eine normale Tür zum Einstieg verwenden konnte. Das Verdeck konnte aufgeklappt in einer Mulde hinter den Sitzen verschwinden. Von der Roadsterversion wurden in etwas mehr als fünf Jahren 1.850 Exemplare produziert. Ein Großteil der Produktion wurde - wie beim Flügeltürer - in den USA abgesetzt. Auch beim Roadster hatte Max Edwin Hoffman ganze Arbeit geleistet und Recht behalten.

Ganz andere Qualitäten wurden dem 190SL, dem kleinen Bruder des 300SL, nachgesagt. Als er 1955 in Genf vorgestellt wurde, galt er eher als elegante Alternative zur viersitzigen Limousine als etwa zum 300SL. Seinen Boulevard-Flitzer-Status verstärkten Pressefotos mit der Frankfurter Edeldirne Rosemarie Nitribitt, die mit ihrem weißen Pudel in ihrem schwarz lackierten und mit roten Ledersitzen ausgestatteten 190SL auf Kundensuche ging. Doch den Geschmack der Amerikaner hatte Daimler-Benz mit dem 190SL genau getroffen. Immerhin wurden in knapp acht Jahren 25.881 Exemplare davon produziert.

In Hollywood Objekt der Begierde

Ob als Flügeltürer oder Roadster, der 300SL hatte viele prominente Kunden. Ob Aga Khan, der Schah von Persien oder Herbert von Karajan. Die Schauspielerinnen Romy Schneider, Gina Lollobrigida, Zsa Zsa Gabor, Doris Day oder Sophia Loren, sie alle waren genauso begeistert von der automobilen Ikone der Roaring Fifties wie ihre Kollegen Tony Curtis, Clark Gable, Glenn Ford oder Hardy Krüger. Nicht selten hatten die Schauspieler ihren ersten Kontakt mit dem 300SL oder 190SL direkt am Set: In Filmen wie „Bettgeflüster“, „Charlie's Angels“ oder „Im Aufzug zum Schafott“ kam so mancher SL als Dienstwagen zum Einsatz.

Von Hardy Krüger ist noch heute seine Geschichte mit Elvis Presley überliefert, als er ihm einmal bei Filmarbeiten in Hollywood begegnete. Hardy Krüger hatte von seinem Freund Max Edwin Hoffman einen 300SL leihweise zur Verfügung gestellt bekommen. „Elvis wollte den Wagen unbedingt Probe fahren und war den ganzen Nachmittag verschwunden“, erinnerte sich Hardy Krüger. „Abends, als er wieder kam, entschuldigte er sein spätes Kommen mit der Erklärung, dass er den 300SL eben gekauft hätte.“ Lieferfristen spielten zumindest für Max Edwin Hoffman - insbesondere bei guten Kunden - offensichtlich keine Rolle. ■



Berühmtheiten und ihr 300SL: Zsa Zsa Gabor (oben) und Sophia Loren (unten)



Toni Sailer anlässlich der Ski WM in Bad Gastein mit einem 300SL Baujahr 1958

