

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk

*Kfz.- Sachverständiger und beratender Ingenieur
Kaldauer Höhe 13 • 51491 Overath • Telefon 0 22 06 / 95 900 • Fax 0 22 06 / 95 90 90*

Dipl.- Ing. Klaus Kukuk Kaldauer Höhe 13 51491 Overath

*Kraftfahrzeugschäden und Bewertung
Unfall- und Schadenrekonstruktion*

*Herr
Max Mustermann
Musterstr. 47
51515 Musterstadt*

*Sachverständiger für Oldtimer
öffentlich bestellt und vereidigt von der
Industrie- und Handelskammer zu Köln*



*Daimler Benz
300 SL-Roadster
#198.042-10-001234*

*Gutachten-Nr:
W151201123*

*Overath, den
12.02.2015*

WERTGUTACHTEN



Untersuchungsfahrzeug: Daimler Benz 300 SL-Roadster

Inhaltsverzeichnis

1.1	<i>Auftragserteilung</i>	3
1.2	<i>Untersuchungstermin</i>	3
2	<i>Fahrzeug -technische Daten-</i>	4
2.1	<i>Dokumente</i>	4
2.2	<i>Fahrzeugdatenkarte</i>	Fehler! Textmarke nicht definiert.
2.3	<i>Identitätsprüfung</i>	6
3	<i>Rahmen</i>	8
3.1	<i>Rahmenezustand</i>	13
4	<i>Karosserie</i>	13
4.1	<i>Karosseriezustand</i>	23
5	<i>Fahrwerk</i>	23
5.1	<i>Fahrwerkzustand</i>	28
6	<i>Motor</i>	28
6.1	<i>Motorzustand</i>	35
7	<i>4- Gang- Getriebe</i>	35
7.1	<i>Gang Getriebe/Antrieb/Hinterachszustand</i>	41
8	<i>Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen</i>	41
8.1	<i>Elektrische Anlagen / Kabelbaum und Leitungszustand</i>	43
9	<i>Innenausstattung</i>	43
9.1	<i>Innenausstattungszustand</i>	56
10	<i>Chrom-, Zier- und Anbauteile</i>	56
10.1	<i>Chrom-, Zier- und Anbauteilezustand</i>	62
11	<i>Das Stoffverdeck</i>	62
11.1	<i>Verdeckzustand</i>	66
12	<i>Verglasung</i>	66
12.1	<i>Verglasungszustand</i>	70
13	<i>Lackierung</i>	70
13.1	<i>Lackierungszustand</i>	72
14	<i>Historie</i>	72
15	<i>Bewertungsfaktoren</i>	92
15.1	<i>Fahrzeugzustand</i>	92
16	<i>Zusammenfassung/Wert</i>	94
16.1	<i>Marktwert</i>	94
17	<i>Urheberrecht</i>	94

1.1 Auftragserteilung

Gemäß Auftrag vom 20.01.2015, durch Herrn Daniel Krzykowski, Rosier Classic Sterne GmbH, ist über das Fahrzeug Daimler Benz 300 SL-Roadster, Fahrzeug Ident. Nr. 198.042-10-001234 ein Wertgutachten zu erstellen.

1.2 Untersuchungstermin

Das nachstehend näher beschriebene Fahrzeug wurde zu den Untersuchungen bereitgestellt.

Die Untersuchung fand statt

am:

***Dienstag, den
27.01.2015***

bei:

***Firma
Rosier Classic Sterne GmbH
Ammerländer Heerstraße 166-176
26129 Oldenburg***

An der Untersuchung nahmen teil:

*Herr Daniel Krzykowski, Rosier Classic Sterne GmbH
Der Unterzeichner*

Alle Teilnehmer blieben bis zum Abschluss sämtlicher Untersuchungen an der Untersuchungsstelle.

2 Fahrzeug -technische Daten-

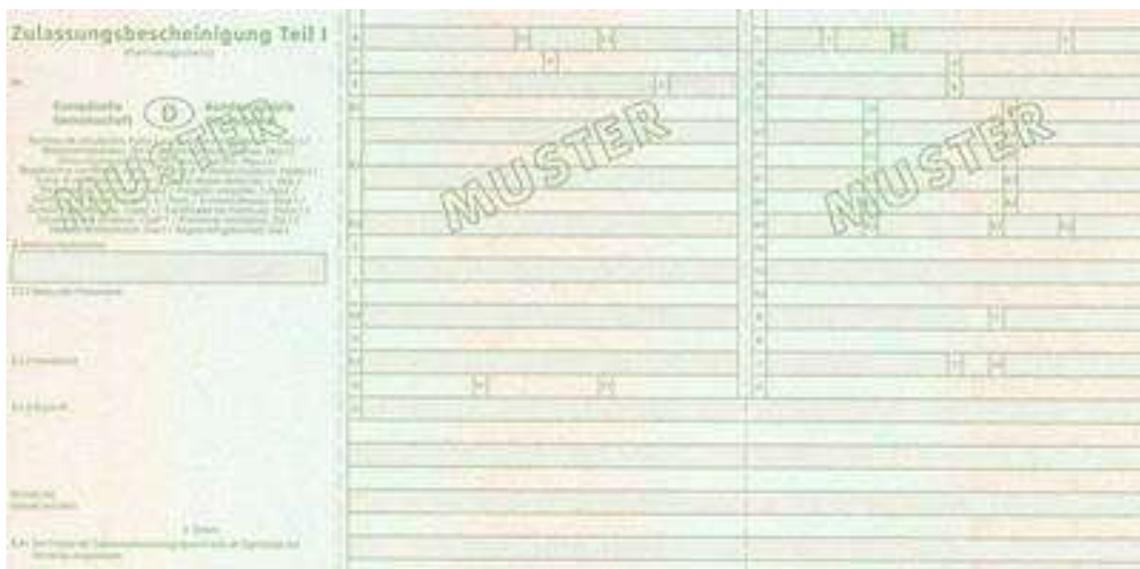
Fahrzg.-Ident-Nr.	198.042-10-001234
Fahrzeugart	Personenkraftwagen
Aufbau	Roadster, 2-türig
Fabrikat	Daimler Benz
Typ	300 SL Roadster
Motorart	6- Zylinder- Ottomotor
Hubraum	2 975 cm ³
Leistung	158 KW bei 5800 U/min
Gesamtgewicht	1 377 Kg
Bereifung	6.70-15 Firestone Deluxe Champion
Profiltiefen in mm	vorne links: 7,0 vorne rechts: 7,0 hinten links: 7,0 hinten rechts: 7,0
Auslieferung	20.05.1960
Tachostand abgelesen	25 159 mls
Laufleistung angegeben	25 159 mls
Farbe	graphitgrau DB 190 G

2.1 Dokumente

Zur Besichtigung des Fahrzeugs wurden Fahrzeugschein und Fahrzeugbrief vorgelegt.

Die unter Punkt 2 aufgeführten Daten wurden dem o.g. Dokument entnommen und am Fahrzeug geprüft.

2.2 Fahrzeugschein



2.4 Identitätsprüfung

Die unter Punkt 2 angegebene Fahrzeug-Ident-Nr. wurde an der Prägung an der Quertraverse geprüft.

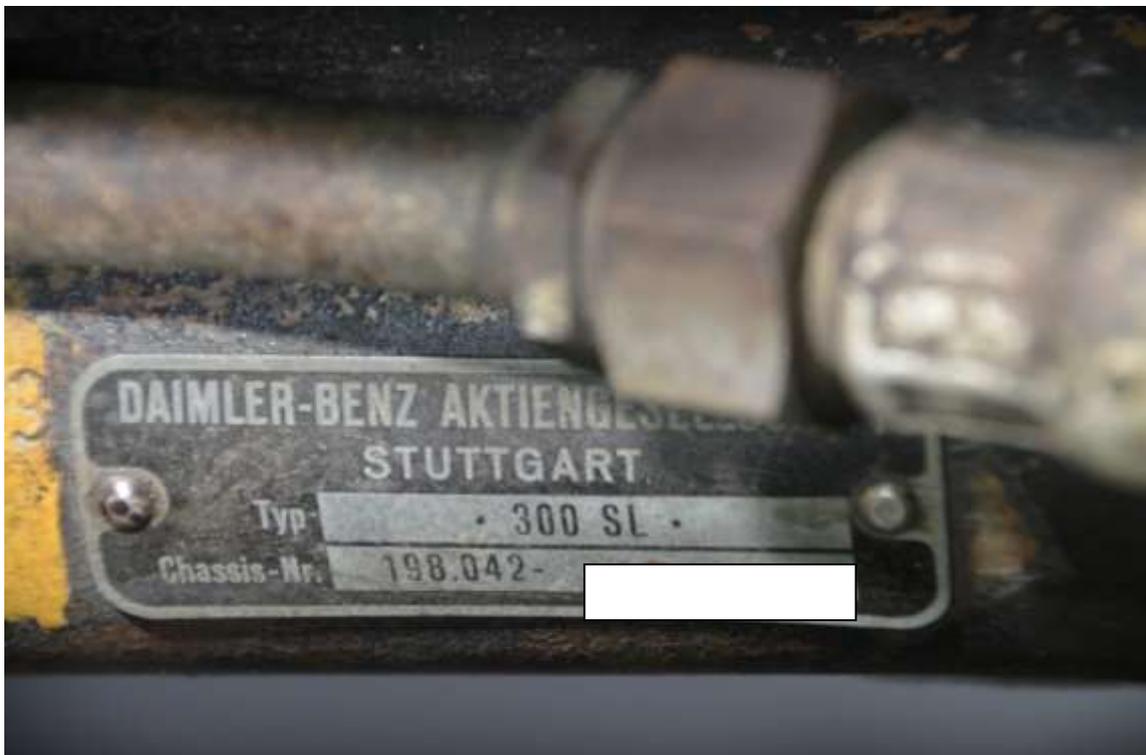


Bezüglich des Original-Zustandes des geprüften Fahrzeugs - der beim Ausliefern des Fahrzeugs durch den Hersteller gegeben war, können die Ausführungen im Gutachten nicht rechtsverbindlich im Sinne von zugesicherten Eigenschaften sein.

Sämtliche Angaben bezüglich der Originalität des geprüften Fahrzeugs beruhen auf den zur Verfügung gestellten Schriften und Auskünften des Fahrzeughalters bzw. Eigentümers und müssen somit für den Sachverständigen unverbindlich bleiben.



Die Prägekennzeichnung: 198.042-10-001234



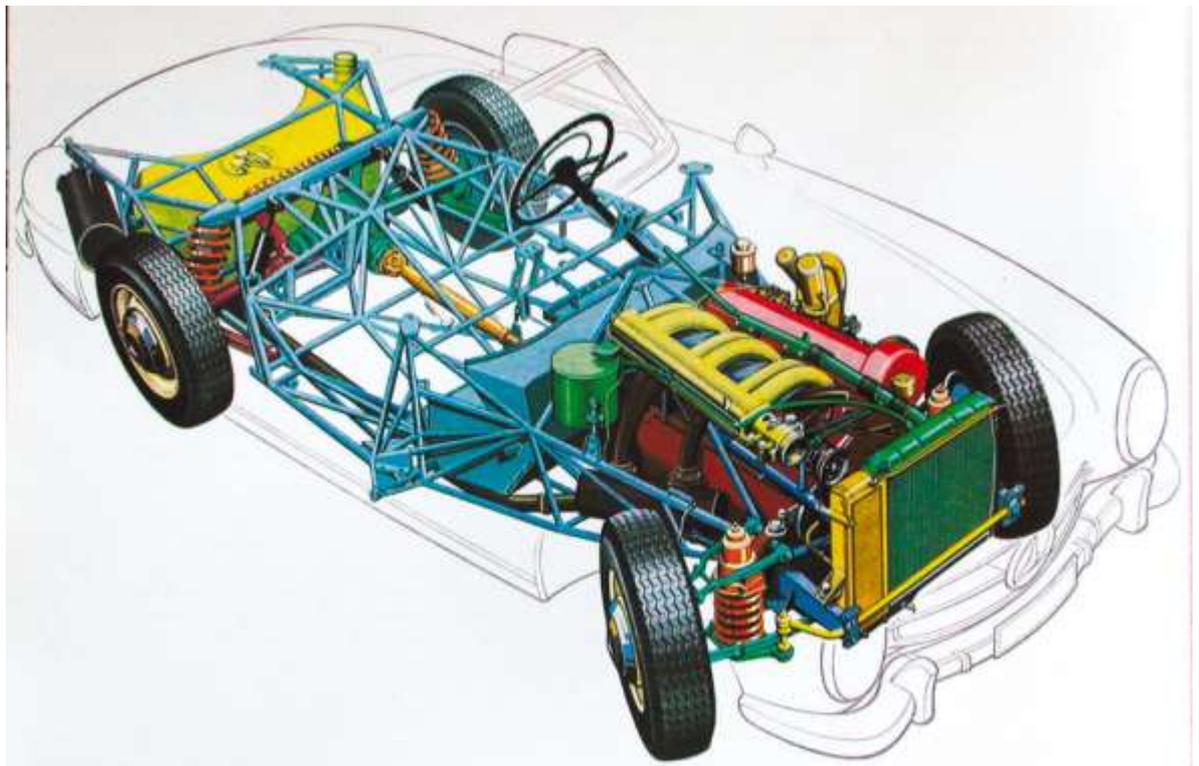
Typenschild Rahmen

3 Rahmen

Der Rahmen des Typ 300 SL Roadster ist als Gitterrahmen aus Rohren zusammengesweißt, die nur auf Zug und Druck, nicht aber auf Biegung beansprucht werden.

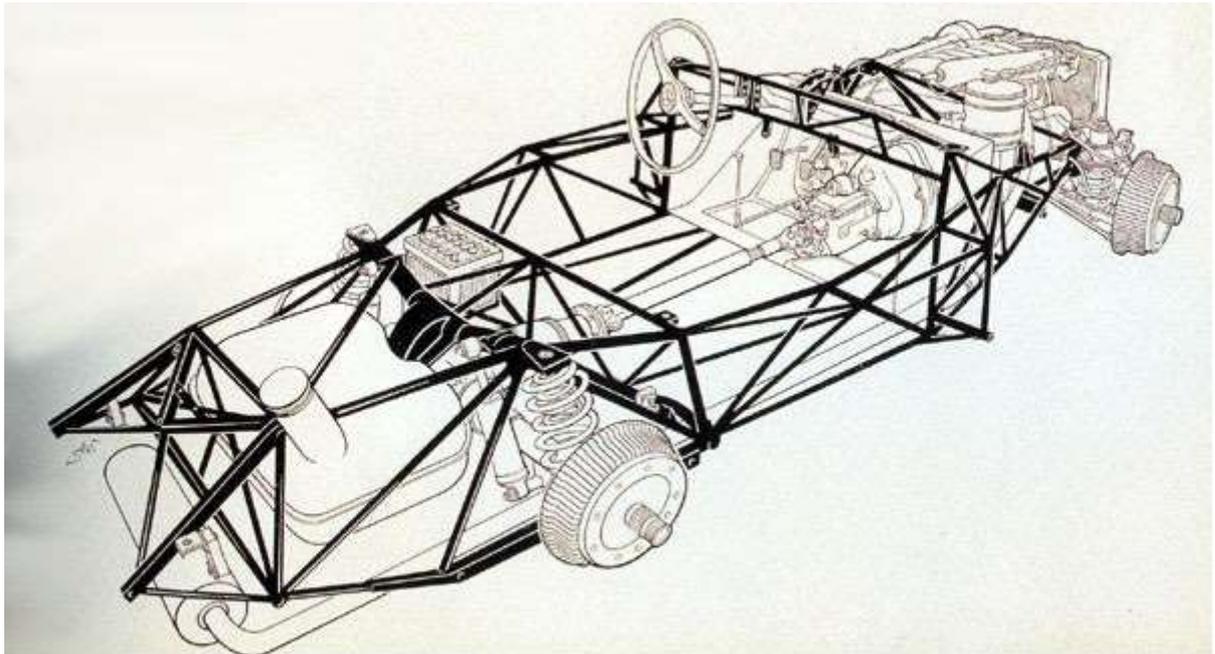
So erhält die Rahmenkonstruktion eine außerordentliche Verwindungssteifheit bei geringstem Gewicht. Die unvergleichlichen Fahreigenschaften des Typ 300 SL konnten im Roadster durch den Einbau der Eingelenkpendelachse mit Ausgleichfeder noch verbessert werden. Im Zusammenwirken mit der Einzelradaufhängung der Vorderräder an Parallel-Querlenkern und der extrem niedrigen Schwerpunktlage des Fahrzeugs verleiht die neue Eingelenkpendelachse mit Ausgleichfeder dem Typ 300 SL Roadster eine Straßenlage, die jener der berühmten Mercedes-Benz Rennfahrzeuge gleichkommt. Mit diesem hervorragend abgestimmten Fahrwerk ist ein entscheidender Schritt vorwärts getan: Es ist gelungen, einer sportlichen Federung gleichzeitig den Charakter typischer Tourenwagenfederungen zu geben. Auch die Lenkung konnte im Roadster noch leichtgängiger gemacht werden. Der Wagen wird serienmäßig mit der für den normalen Gebrauch zweckmäßigsten Hinterachsübersetzung 3,64:1 versehen. Für Spezialzwecke kann auf Wunsch stattdessen eine der vier weiteren Übersetzungen (3,25:1, 3,42:1, 3,89:1 oder 4,11:1).

*Stahlrohr- Gitterrahmen. Nun ist Uhlenhaut allerdings nicht der Erfinder des Gitterrohrrahmens, denn den gab es ja auch schon am Aston Martin D B 2, am Jaguar C oder am Cisitalia und sogar am T 80 von 1939. **Rudolf Uhlenhauts Idee, die Rohre nur auf Zug und Druck zu beanspruchen, deshalb mit kleinen, gleichen Rohrdurchmessern auszukommen, und die Hauptkräfte in einer Rohrpyramide am Ende des Motorraumes abzufangen, wurde hier in der Praxis allerdings erstmals realisiert.***

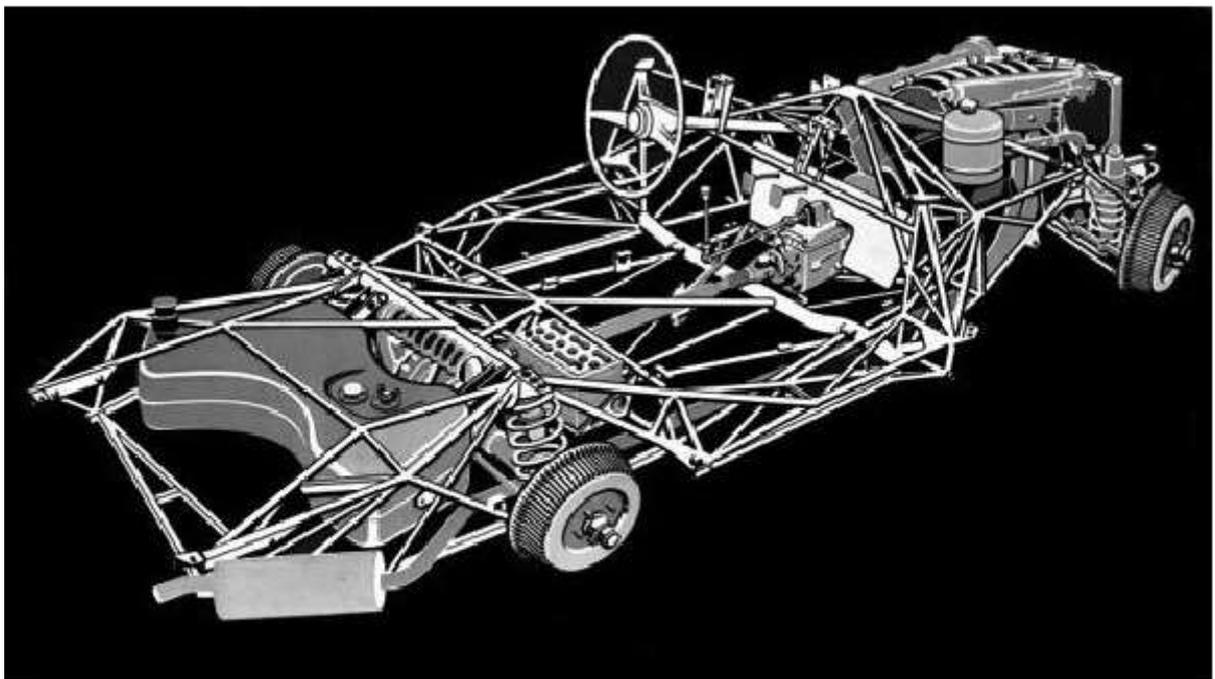


Im Prinzip wurde der Gitterrohrrahmen des W198 aus dem Rennsportwagen W194 übernommen, wo er seine Qualität im harten Renneinsatz unter Beweis gestellt hatte. Das Rohrrahmen- Gitterwerk besteht aus geschlossenen Dreiecken, dessen Rohre in der Hauptachse 25x1mm (25x2mm) dimensioniert sind. die Rahmen vom Roadster und Coupé unterscheiden sich deutlich.

Die ersten beiden Gitterrahmen wurden nicht in Sindelfingen, sondern, trotz der Hektik der anlaufenden Fertigung des neuen Formel Rennwagens W196, noch in der Rennabteilung in Untertürkheim gefertigt.



Das Chassis eines Flügeltürers, gut erkennbar am Tank



Das Chassis eines Roadsters zum Vergleich.



Rahmen Bodengruppe

In dem gesamten Netzwerk des Gitterrohrrahmens gibt es nur zwei Rohre mit stärkerem Durchmesser. Das eine, an den Enden leicht nach hinten gebogenem Querrohr sitzt vorne zwischen den Radaufhängungen. Das andere Querrohr besitzt hinten an den Enden die Aufnahmen für Federn und Stoßdämpfern. Wie perfekt diese Gitterrohrrahmen-Konstruktion gelungen ist, zeigt, dass sie mit einem Gewicht von nur 50 Kg um 20 Kg, bei gleicher Verwindungsfestigkeit, leichter ist, als die Rohrrahmen-Konstruktion des Vorkriegs-Rennwagens W154.

Der Rahmen wurde behutsam revidiert und konserviert.

Der Rahmen befindet sich in einem sehr guten, gepflegten Erhaltungszustand ohne Korrosionsansatz. Unfallbedingte Verformungen konnten nicht festgestellt werden.



Rahmen Bodengruppe



Radhaus vorne links



Radhaus vorne rechts

3.1 Rahmenzustand

Der Rahmenzustand kann mit „1-“ bewertet werden.

4 Karosserie



Die dynamische Form seiner langgestreckten Karosserie ist das äußere Kennzeichen für die geballte Kraft, die der Typ 300 SL Roadster auf Ihren Befehl augenblicklich entfalten kann. Ob sie den Wagen im sportlichen Einsatz ausfahren wollen oder auf verkehrsreicher Landstraße häufig überholen müssen, der Typ 300 SL Roadster beweist Ihnen sein unerhörtes Temperament wann und wo Sie wollen. Die moderne Formgebung dieses bildschönen Wagens wird noch unterstrichen durch das neue Stilelement, die „Leuchteinheit“ – in der Hauptscheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Strand-, Park- und Blinklicht zusammengefasst sind.

Der besonders steife Aufbau ist als Ganzes mit dem Rahmen verschraubt. Er wirkt in seiner Linienführung elegant und rassig und gibt dem Fahrzeug eine ideale aerodynamische Form, die auch durch die eingebauten Scheinwerfer und kombinierten Blink-, Schluss- und Bremsleuchten nicht unterbrochen wird.



Die Karosserie-Nr.: 198.042-10-000123



Die Karosserie-Nr.: 198.042-10-000123

Am 27. Juli 1951 legte der Leiter der Karosseriekonstruktion, OBERINGENIEUR Walter Häcker, Herrn Dr. Fritz Nallinger vier Entwürfe für den W188 mit den dazugehörigen Maß- und Vergleichsskizzen vor. Auf Anweisung Nallingers wurde aus aerodynamischen Gründen keine Rücksicht auf das traditionelle Kühlergesicht genommen. Der Leichtmetalllaufbau war in Walter Häckers Vorschlag mit dem Plattformrahmen aus Stahlblech verschweißt.

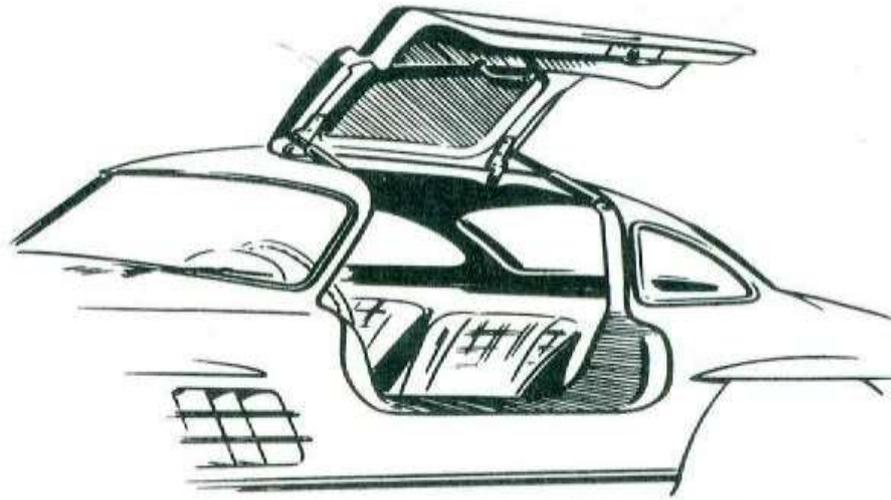
Grundsätzlich zu klären war zu diesem Zeitpunkt noch die Frage der zwei- oder viersitzigen Ausführung. Walter Häcker wollte aus Gewichtsgründen der zweisitzigen Ausführung den Vorzug geben. Am 4. August 1951 teilte Nallinger seinem Karosseriekonstrukteur Walter Häcker zum Thema „W 187, W 188 Tourenwagen des großen Tourismus“ mit, „der Luftwiderstand muss möglichst gering sein, so dass die vordere Partie am zweckmäßigsten entsprechend unserer Rennwagenformgleicht und die Karosserie nicht mehr als 180 Kg wiegen darf“. Es steht heute unbestritten fest, dass die Form des W 194 primär die Idee Rudolf Uhlenhauts war, die dann von Walter Häcker dem Leiter der Karosseriekonstruktion in Sindelfingen konstruktiv bearbeitet wurde.

Uhlenhaut erinnert sich: „Jeder Entwurf der nicht von unserem 300er ausging, hätte damals keine Chance gehabt.“ Gerade in Langstreckenrennen, bei denen die Leistung eine ebenso große Rolle spielt wie die absolute Zuverlässigkeit, war Rudolf Uhlenhaut optimistisch.

Und er hatte einen weiteren Verbündeten. Das, aus der Sicht des anströmenden Windes, aalglatte Coupé hatte, wie Messungen des Forschungsinstitutes für Kraftfahrwesen an der TH Stuttgart ergaben, einen sensationellen c_w -Wert von 0,25. Dieser Wert wurde einschließlich Kühlerluftströmung an der Fahrzeugunterseite ermittelt. Hätte es in der Praxis eine Möglichkeit gegeben, den Kühlluftaustritt an das Heck zu verlegen, wäre der c_w -Wert von 0,18 zu erreichen gewesen.

Das erste Exemplar des W 194 war in Untertürkheim in der Rennabteilung entstanden. Die Karosserie Nummer 2 und das Klopffmodell für die Karosserie entstanden ebenfalls in Untertürkheim. Die weiteren Karosserien wurden dann von Hand aus Aluminiumblech über das Klopffmodell getrieben.

Gewöhnungsbedürftig für den Fahrer und das staunende Publikum waren die nach oben öffnenden Einstiegsluken. Alfred Neubauer hatte das FIA-Reglement durchgeforstet und festgestellt, dass nicht ausdrücklich festgeschrieben war, wohin die Türen sich zu öffnen hätten. Bei der Mille Miglia rauchten dann bei den Abnahmekommissaren die Köpfe. Rudolf Uhlenhaut erinnert sich; „Charles Faroux, der uns im Grunde wohlgesonnen war, bat uns, den Türausschnitt zu vergrößern, um eventuelle Schwierigkeiten bei zukünftigen Abnahmen zu vermeiden. Ich habe ihm dann vorgemacht, dass man da ganz gut rein kann und auch wieder raus. Aber wir haben das dann doch gemacht.“ Schließlich war es dem energischen Charles Faroux's und seiner Autorität zu verdanken, dass die SL doch abgenommen wurden.



Für ebenso wichtig wie die Steigerung der Motorleistung hielt Rudolf Uhlenhaut die Senkung des Leistungsbedarfes des Fahrzeugs. Diese Senkung strebte er durch eine Verringerung der Stirnfläche von 1,85 qm auf 1,65 qm an, erzielt durch eine Verminderung der Breite und Höhe der Karosserie. Einhergehen mit dieser Maßnahme sollte auch eine Verringerung der Spurweiten. Bei 200 km/h sollte dies bei einem c_w -Wert von 0,25 einer Leistungsersparnis von 5,3 PS ergeben.

Am 16. Januar 1954 besichtigte der Vorstand der Daimler-Benz AG in Sindelfingen die beiden ersten für die USA vorgesehenen Ausstellungsfahrzeuge, einen 300 SL und einen 190 SL. Die Karosserie des 300 SL, der übrigens die interne Bezeichnung W 198 beibehielt, obwohl er sich in wesentlichen Teilen von dem W 198 von 1953 unterschied, war von Karl Wilfert gründlich überarbeitet worden. Technikvorstand Nallinger stellte die Fahrzeuge vor und berichtete, „dass der für die USA bestimmte 300 SL fahrbereit sei. Der Wagen wiegt 180-200 Kg mehr als der Sportwagen. Die Wärme- und Geräuschisolation wurde durch eine doppelte Spritzwand verbessert.“

Zwei breite Türen werden nach oben geöffnet und durch eine Teleskop-Federung gehalten-Die Daimler-Benz AG hat durch diese Art des Einsteigens eine Pionierarbeit für niedrige Sportwagen geleistet. Sie ermöglichen einen leichten und bequemen Einstieg. Die Außen versenkt angebrachten Türgriffe sind durch leichten Druck herausschwenkbar.

Jede Tür besitzt Außenschlösser und eine Innenverriegelung. 1(



Karosserie rechte Seite



Spaltmaß rechte Seite



Rechte Seite im Spiegelgegenlicht



Karosserie linke Seite



Spaltmaß linke Seite



Linke Seite im Spiegelgegenlicht



Spaltmaß Motordeckel



Spaltmaß Kofferdeckel



Ein Blick unter die Finnen.



Motorhaubendeckel Unteransicht

*Die Karosserie ist ungeschweißt und befindet sich im Wesentlichen in der Erstlackierung.
Die Karosserie wurde behutsam konserviert.*

4.1 Karosseriezustand

Der Karosseriezustand kann mit „1-“ bewertet werden.

5 Fahrwerk

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit Sturzverstellung, geschmiedete, ungleichlange Querlenker in Gewindebüchsen. Teleskopstoßdämpfer innerhalb der jeweiligen Spiralfedern.



Die Vorderachse



Die Vorderachse



Vorderachse rechts / Vorderachs-Nr.: 002628



Vorderachse links / Vorderachs-Nr.:002629

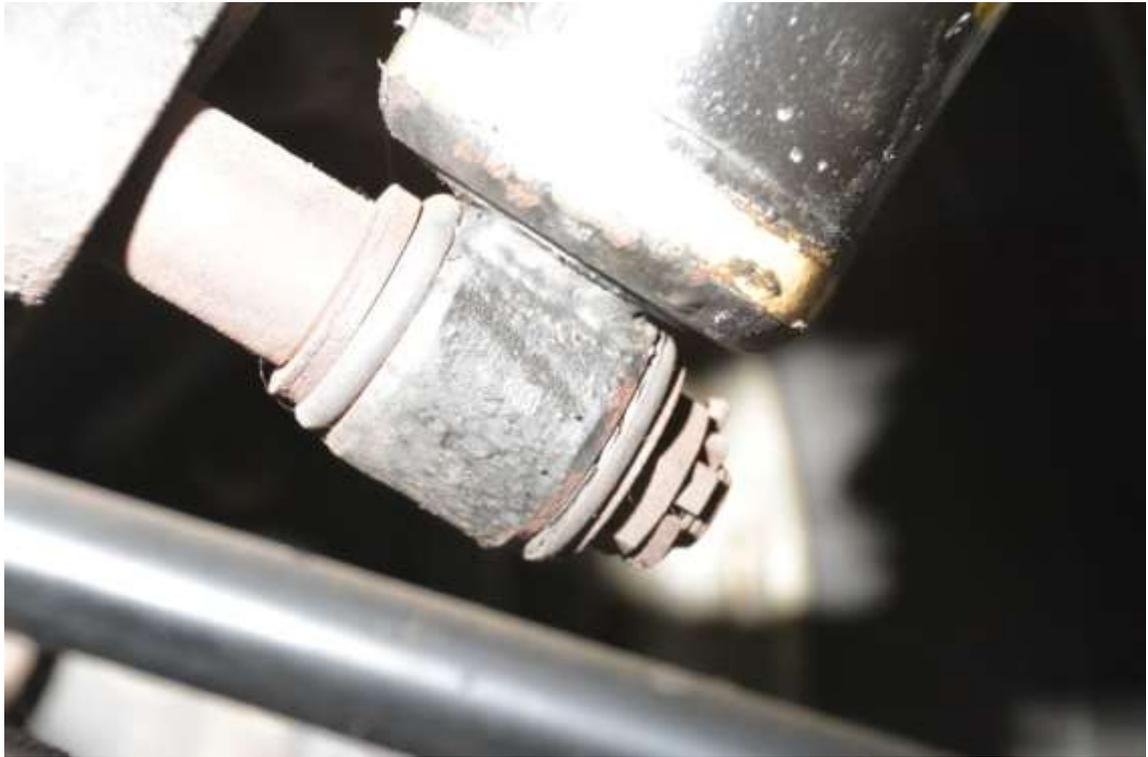
*Hinterachse: DB-Pendelachse, hypoidverzahnt, Übersetzung
1 : 3,64, auf Wunsch 1 : 3,42 oder 1 : 3,25*



Hinterachse links



Hinterachse rechts



Stoßdämpfer hinten rechts Nr.: 260



Stoßdämpfer hinten links Nr.: 260

5.1 Fahrwerkzustand

Der Fahrwerkzustand kann mit „1-2“ bewertet werden.

6 Motor



Der Motor



Der Motor



Typenschild Motornummer: 198.980-10-002999



Die Motornummer: 198.980-10-002999



Der Tank



Der Kühler



Der Kühler



Die Schalldämpferanlage

Diese außerordentlich hohe Leistung wird durch einen Motor erzeugt, der mit 6 Zylindern, einer 7-fach gelagerten Kurbelwelle in äußerst standfesten Vierstofflagern, Trockensumpfschmierung und großem Ölkühler mühelos eine Dauerdrehzahl von 6000 U/min hält. Dies entspricht bei dem normalen Übersetzungsverhältnis 1:3,64 einer Geschwindigkeit von über 200 km/h im 4. Gang.

Der durchschnittliche Betriebsstoffverbrauch beträgt je nach Fahrweise zwischen 12 und 19 Liter/100 km, während der Kraftstoffnormverbrauch bei 80 km/h sogar nur 9,5 Ltr./100 km beträgt.

Ein großer Luftansaugrohr-Querschnitt ermöglicht einen fast ungedrosselten Luftzutritt bei Vollgas. Hohe Verdichtung und damit bessere Leistung im gesamten Drehzahlbereich sind Vorteile der Benzin-Einspritzung, die in jeden einzelnen der 6 Zylinder erfolgt und somit über den ganzen Drehzahlbereich die benötigte Brennstoffmenge exakt dosiert. Damit garantiert sie zugleich die Unempfindlichkeit und Elastizität dieses 6-Zylinder-Motors und seine ruckfreie Beschleunigung im direkten Gang von 25 km/h an.

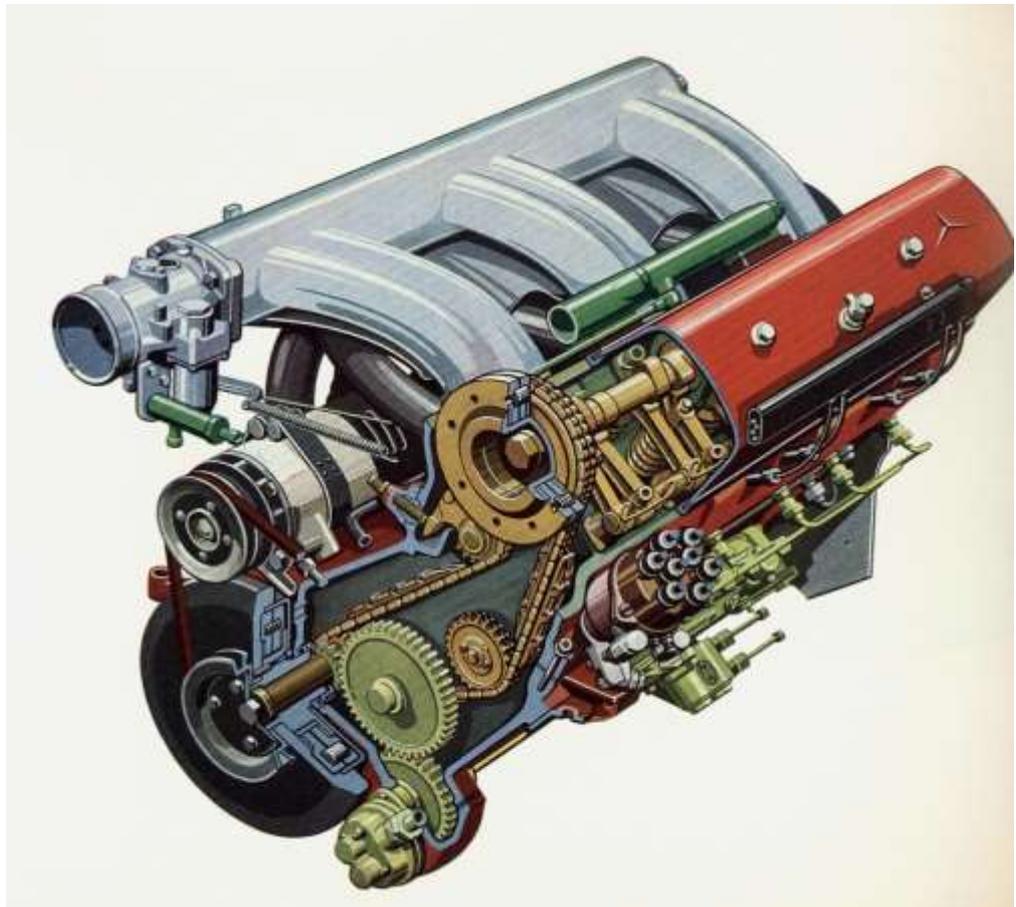
Ein Thermostat in Verbindung mit einer Höhendose an der Einspritzpumpe garantiert die automatische Kompensation der Lufttemperatur und Luftdichte in unterschiedlichen Höhenlagen.

Im Zylinderkopf liegt die von einer automatisch nachstellenden Doppelrollkette angetriebene Nockenwelle und steuert den Ventilmechanismus des 300 SL-Motors mit relativ geringen bewegten Massen, trotz großer Ventilquerschnitte. Hierdurch wird der ruhige und betriebssichere Lauf auch bei höchsten Drehzahlen gewährleistet.

Die normale Nockenwelle gibt dem Wagen ein besonders günstiges Drehmoment und damit im unteren und mittleren Drehzahlbereich eine gute Beschleunigung.

Darüber hinaus besteht auch die Möglichkeit, eine besondere Rennsport-Nockenwelle einzubauen, so dass das maximale Drehmoment in einem noch höheren Drehzahlbereich liegt. Diese ist jedoch nur für Fahrten anlässlich besonderer motorsportlicher Veranstaltungen geeignet bei einer durchschnittlichen Dauerumdrehung von 4000 – 6000 Touren.

Der Motorraum wird durch eine in Fahrtrichtung zu öffnende Motorhaube abgedeckt, die während der Fahrt unmöglich auffliegen kann und bequem eine Wartung des schräg liegenden Motors zulässt. Zwei nach hinten gezogene Flossen an den Kotflügelseiten sind von Luftaustritt-Kiemen unterbrochen, um eine Motorraumventilation zu ermöglichen. Die 4 Vorwärtsgänge sind sämtlich zwangssynchronisiert.



Motor

Baumuster
Arbeitsverfahren
Zylinderzahl
Bohrung/Hub
Hubvolumen eff.
Motorleistung (effektiv verfügbar) :

M 198
Viertakt-Benzineinspritzung
6
85/88 mm
2996 cm³

Drehzahl bei 100 km/h

215 PS/5800 U/min mit Verdichtung 8,55:1
(mit Verdichtung 9,55:1 NSL, 225 PS bei 5900 U/min)
2810 (bei 1:3,64)
2640 (bei 1:3,42)
2510 (bei 1:3,25)

Max. Drehmoment
Höchstdrehzahl
Verdichtungsverhältnis
Ventilspiel bei kaltem Motor

28 mkg/4600 n (DIN), 30 mkg/4800 n (SAE)
6400, in den Gängen 6000 n
8,55 : 1

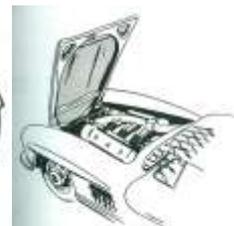
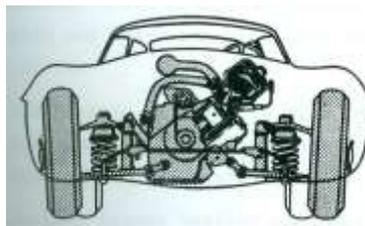
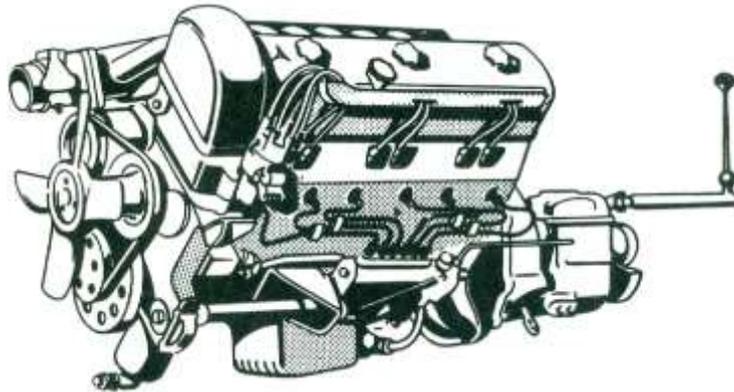
Ölfüllung
Inhalt des Kühlsystems
Einspritzpumpe
Zündfolge
Zündkerzen
für Normalbetrieb
für Rennen mit niederer
Durchschnittsgeschwindigkeit
ohne lange Geraden
für Rennbetrieb

Einlass: 0,08 mm
Auslass: 0,20 mm
15 max., 11 min.
15,5 Liter
Bosch PES 6 KL 70/320 R 2
1-5-3-6-2-4

Bosch W 260 T 20 oder Champion NA 10

Bosch W 280 T 2
Bosch W 310 T 17

Anlasser und Lichtmaschine Bosch



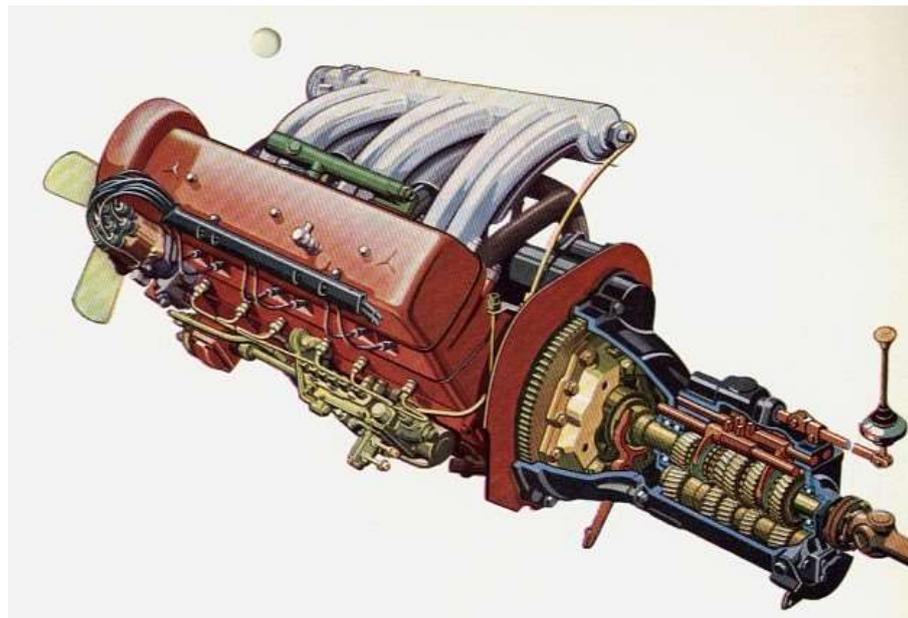
Der Motor wurde behutsam in der Peripherie revidiert.

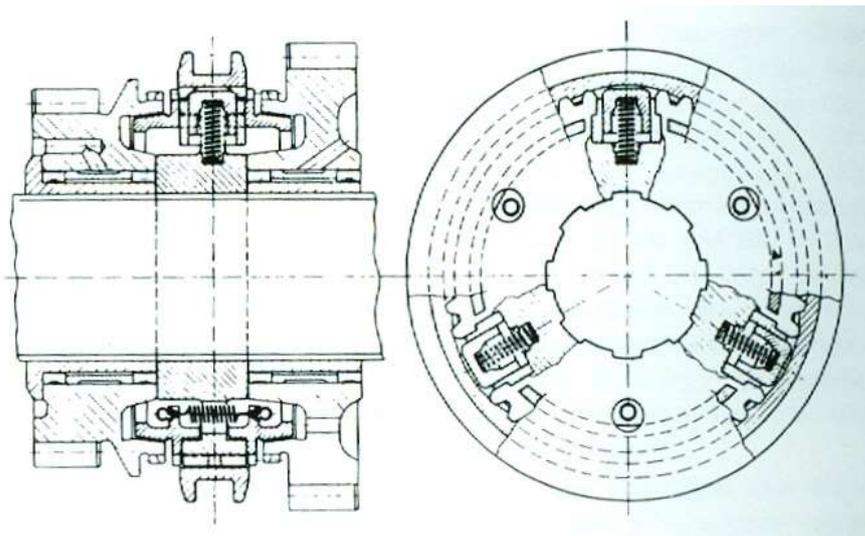
- *Einspritzpumpe Aus- und Einbauen, Erneuerung der Membran inkl. Einstellarbeiten*
- *Prüfung der Zündanlage*
- *Erneuerung Batterie*
- *Simmering Hinterachs-Eingangswelle erneuert*
- *Erneuerung Lenkungsdämpfer*
- *Drei-Wege-Ventil Hinterachse geprüft und gereinigt*
- *Kraftstofftank inkl. elektr. Tankgeber erneuert (AT)*
- *Motor prüfen und einregulieren, Ventilspiel prüfen und einstellen*
- *Erneuerung diverser Schläuche und Schellen und Dichtungen (alle Kühlerschläuche, inkl. original Schellen, Benzinschläuche)*
- *Erneuerung der Wasserpumpe, samt Thermostat und Aluminiumrohr*
- *Alle Keilriemen erneuert*
- *Spülung Kühlsystem*
- *Komplette Inspektion*
- *Umbau auf Langzeitluftfiltereinsatz*
- *Überholung der Lichtmaschine*

6.1 Motorzustand

Der Motorzustand kann mit „1-“ bewertet werden.

7 4- Gang- Getriebe





Das Getriebe



Die Getriebe-Nr.: 001234

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einem Vierganggetriebe ausgestattet.

Im Gegensatz zum Coupé der mit einer Pendelschwingachse ausgestattet war, wurde der Roadster mit einer Eingelenk-Pendelachse ausgestattet. Das beim Coupé serienmäßige Sperrdifferential musste nun gesondert bestellt werden.



Das Differential



Die Differential-Nr.: 001238 (matching) Übersetzung 1:3,89

Abhängig von der Lage des Motors und der Anordnung der Antriebsräder unterscheidet man zwischen fünf Antriebstopen: Frontantrieb

Heckantrieb (Frontmotor mit Hinterradantrieb)

Allradantrieb

Zuschaltbarer Allradantrieb

Heckmotorantrieb

Heckantrieb (Frontmotor mit Hinterradantrieb):

Bei vorn liegendem Motor und Hinterradantrieb wird die Kraft des Motors über Kupplung, Getriebe und zusätzlicher Kardanwelle auf die Hinterradachse übertragen.

Die Kardanwelle hat an jedem Ende zwei Kardangelenke. Manchmal gibt es auch zwei kurze Kardanwellen mit entsprechendem Zwischenlager und Schiebestück.

Die Gelenke der Kardanwelle ermöglichen, dass sich die Hinterradachse auf- und ab bewegen kann. Da sich dabei der Abstand zwischen Getriebe und Hinterachse ständig ändert, ist ein Längenausgleich notwendig

Hinterachsübersetzung:

3,89:1 (optional 3,25:1; 3,42:1; 3,64:1; 3,89:1 oder 4,11:1 Serie 3,64:1)

Der letzte Teil der Kraftübertragung erfolgt über die Hinterradachse, in deren Mitte das Differential sitzt, das drei Funktionen hat: Erstens wird die Antriebsrichtung der Kardanwelle um 90° auf die Seitenwellen umgelenkt. Zweitens ermöglicht das Differential, dass sich das kurvenäußere Rad schneller dreht als das kurveninnere. Drittens sorgt die Differentialübersetzung dafür, dass die Fahrgeschwindigkeit mit Getriebe und Motor abgestimmt bleibt.

Erläuterung des Reifentyps:

"Geschwindigkeitssymbole"	Q	Höchstgeschwindigkeit bis 160 km/h
	S	Höchstgeschwindigkeit bis 180 km/h
	T	Höchstgeschwindigkeit bis 190 km/h
	H	Höchstgeschwindigkeit bis 210 km/h
	V	Höchstgeschwindigkeit bis 240 km/h
	W	Höchstgeschwindigkeit bis 270 km/h
	ZR	Höchstgeschwindigkeit über 240 km/h

"Herstellungsdatum" (die letzten drei Ziffern der DOT-Nummer)

1. u. 2. Ziffer = Herstellungswoche
letzte Ziffer = Herstellungsjahr (z.B. 493= 49. Woche
1983)

Ein nach links weisendes schwarzes Dreieck besagt, dass der Reifen in den 90er Jahren hergestellt wurde.

Ab 2000

1. u. 2. Ziffer = Herstellungswoche
3. u. 4 Ziffer = Herstellungsjahr ab 2000
z.B. 4913 = 49te Woche 2013

"Höhen-Breiten-Verhältnis des Reifenquerschnitts" (Querschnittsverhältnis)

(Höhe der Reifenflanke beträgt z. B. 50%, 55%, 60%, 70% usw. der Reifenbreite.) Bis 1990 wurden bei den gewöhnlichen 80er Reifen (80%) das Höhen-Breiten-Verhältnis nicht angegeben (z. B. 155 R 13 S). Falls im Kraftfahrzeugschein noch eine alte Bezeichnung eingetragen ist, so dürfen selbstverständlich auch Reifen mit aktueller Bezeichnung gefahren werden (z. B. 155/80 R 13 S).



Das Getriebe wurde behutsam revidiert.

7.1 Gang Getriebe/Antrieb/Hinterachszustand

Das Gang Getriebe/Antrieb/Hinterachszustand kann mit „1-“ bewertet werden.

8 Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einer 12-Volt-Anlage ausgerüstet. Die Energie wird über die Lichtmaschine erzeugt und wird zusätzlich im Akkumulator gespeichert.



Der Wischermotor



Die Zündspulen



Der Wischemotor

Die dynamische Form seiner langgestreckten Karosserie ist das äußere Kennzeichen für die geballte Kraft, die der Typ 300 SL Roadster auf Ihren Befehl augenblicklich entfalten kann. Ob Sie den Wagen im sportlichen Einsatz ausfahren wollen oder auf verkehrssicherer Landstraße häufig überholen müssen, der Typ 300 SL Roadster beweist Ihnen sein unerhörtes Temperament wann und wo Sie wollen. Die moderne Formgebung dieses bildschönen Wagens wird noch unterstrichen durch das neue Stilelement, die „Leuchteinheit“ – in der Hauptscheinwerfer, Nebelscheinwerfer, Stand-, Park- und Blinklicht zusammengefasst sind,

Die Elektrik wurde behutsam revidiert.

8.1 Elektrische Anlagen / Kabelbaum und Leitungszustand

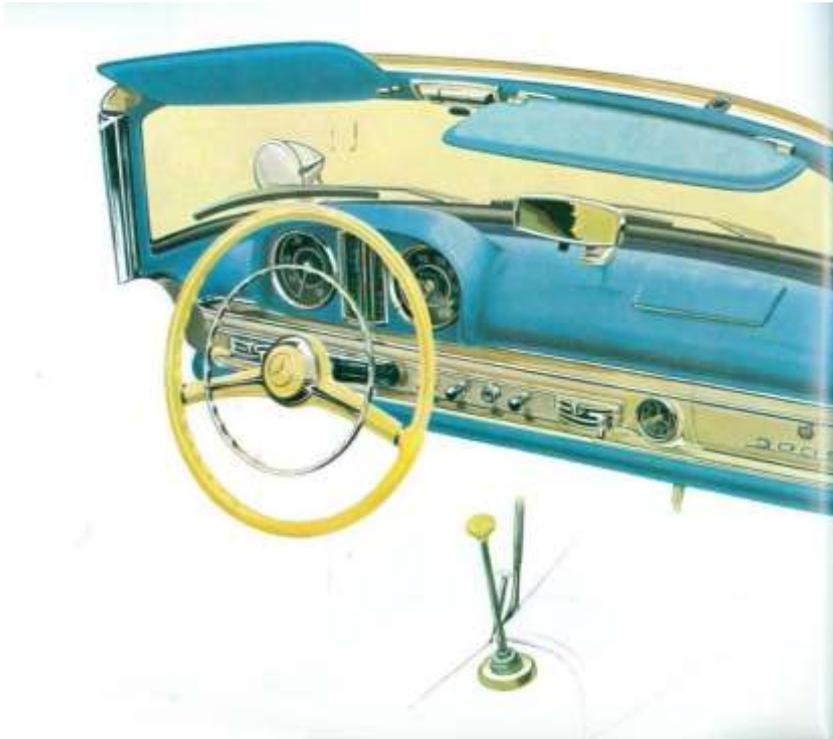
Der Zustand der elektrischen Anlagen / Kabelbaum und Leitungen kann mit „1-“ bewertet werden.

9 Innenausstattung

Im Typ 300 SL erwartet Sie eine wohldurchdachte und gediegen verarbeitete Ausstattung. Sportliche Sitze geben festen Halt auch in scharf gefahrenen Kurven; die Sitzflächen und Klapplehnen sind den Längsrillen mit Luftlöchern versehen. Das Armaturenbrett ist auf der Oberseite und an der Unterkante ganz gepolstert, ebenso der Rahmen der weit nach hinten gezogenen Panoramascheibe und die Sonnenblenden. Durch die große Windschutzscheibe aus Sicherheits- Verbundglas haben Sie hervorragende Sicht; mit einem kurzen Blick auf das völlig neuartig gestaltete „Säulen- Kombi- Instrument“ sind Sie über Benzinstand, Öldruck, Öl- und Wassertemperatur genau informiert.

Außerdem sind in einer senkrechten Mittelrippe alle Warnleuchten zusammengefasst.

Drehzahlmesser und Tachometer bilden mit diesem Instrument eine hochliegende, leicht abzulesende Armatureneinheit. Die beleuchteten Bedienungsknöpfe und der kurze sportliche Schaltknüppel liegen in griffnaher Position.



Am Steuer des 300 SL wird der Wunschtraum vieler für Sie Wirklichkeit: Sie sind Herr über 215 PS und über Geschwindigkeitsbereiche, die sogar weit über normalen Reisegeschwindigkeiten liegen. So faszinierend diese Zahlen auf Sie wirken mögen, so wichtig waren sie für die Konstrukteure von Daimler-Benz, denn für derart hohe Leistungen müssen besonders genaue Kontrollgeräte geschaffen werden. Wie elegant und überlegt dieses Problem beim 300 SL gelöst wurde, zeigt Ihnen das Armaturenbrett. Alle Bedienungsschalter liegen griffnahe in einer Ebene und haben Leuchtringe zum besseren Auffinden in der Nacht — angefangen vom Starterzug über die Schalter für Parkleuchte und Kraftstoff-Zusatzpumpe bis zum Scheibenwischer- Schalter mit seinen zwei Geschwindigkeitseinstellungen. Direkt in Ihrem Blickfeld liegt die Armatureneinheit mit dem Drehzahlmesser, dem modernen Kombi-Instrument und dem Geschwindigkeitsmesser mit Kilometer- und Tageskilometerzähler. Der dicke Wulst über dieser Instrumentengruppe verhindert lästige Spiegelungen in der Windschutzscheibe. Zuverlässig griffig liegt das Lenkrad in der Hand. Eine geringe Daumenbewegung betätigt den kombinierten Blink- und Signalring; und die Rechte greift wie von selbst zum kurzen sportlichen Schaltknüppel. Ein so schnelles Fahrzeug wie der 300 SL besitzt selbstverständlich auch eine Lichthupe und einen Scheibenwascher. Er wird mit dem Fuß eingeschaltet und setzt automatisch auch die Scheibenwischer in Gang. Elektrische Zeituhr, Innenraumbeleuchtung mit Kartenleselampe und Aschenbecher ergänzen die praktische Ausstattung des Armaturenbrettes.



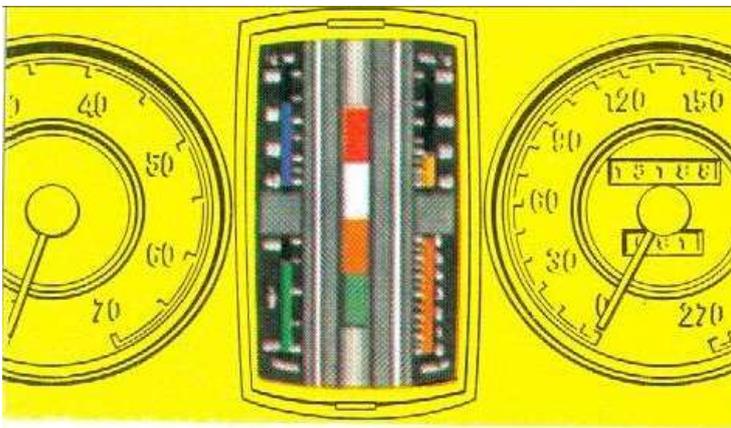
Das Armaturenbrett



Das Armaturenbrett



Das Armaturenbrett



Ein weiteres Charakteristikum des 300 SL: das moderne „Säulen-Kombi-Instrument“!
Mit einem kurzen Blick auf das völlig neuartige Instrument sind Sie über Benzinstand, Öldruck, Öl- und Wassertemperatur genau informiert. In seiner Mitte sind dazu noch alle Warnleuchten übersichtlich zusammengefasst.



Im Typ 300 SL Roadster erwartet Sie eine wohldurchdachte und gediegen verarbeitete Ausstattung. Sportliche Sitze geben festen Halt auch in scharf gefahrenen Kurven; die Sitzflächen und Klapplehnen sind in den Längsrillen mit Luftlöchern versehen. Das Armaturenbrett ist auf der Oberseite und an der Unterkante ganz gepolstert, ebenso der Rahmen der weit nach hinten gezogenen Panoramascheibe und die Sonnenblenden. Durch die Windschutzscheibe aus Sicherheits-Verbundglas haben Sie hervorragende Sicht; mit einem kurzen Blick auf das völlig neuartig gestaltete „Säulen“-Kombi-Instrument sind Sie über Benzinstand, Öldruck, Öl- und Wassertemperatur genau informiert. Außerdem sind in einer senkrechten Mittelrippe alle Warnleuchten zusammengefasst. Drehzahlmesser und Tachometer bilden mit diesem Instrument eine hochliegende, leicht abzulesende Armatureneinheit. Die beleuchteten Bedienungsknöpfe und der kurze sportliche Schaltknüppel liegen in griffnaher Position. Statt des im Bild gezeigten Betätigungshebels für die Blinkleuchten rechts an der Lenksäule erhält der Wagen einen Signalring am Lenkrad. Das Horn kann durch den Signalring oder in Verbindung mit der Lichthupe – bei Durchdrücken über die Blinkstellung hinaus – bedient werden. Zur Serienausstattung gehört eine neuartige Scheibenwaschanlage mit Fußbetätigung, die die Wischer und, bei stärkerem Durchtreten, die Waschanlage in Tätigkeit setzt. Außerdem ist ein Handschalter für Dauerlauf der Scheibenwischer vorhanden.



Das Cockpit



Das Cockpit

Der Fahrgastraum ist mit einem bekannten Wärmeaustauschverfahren durch eine für jede Seite getrennt regulierbare Lüftung und Heizung beliebig zu temperieren.

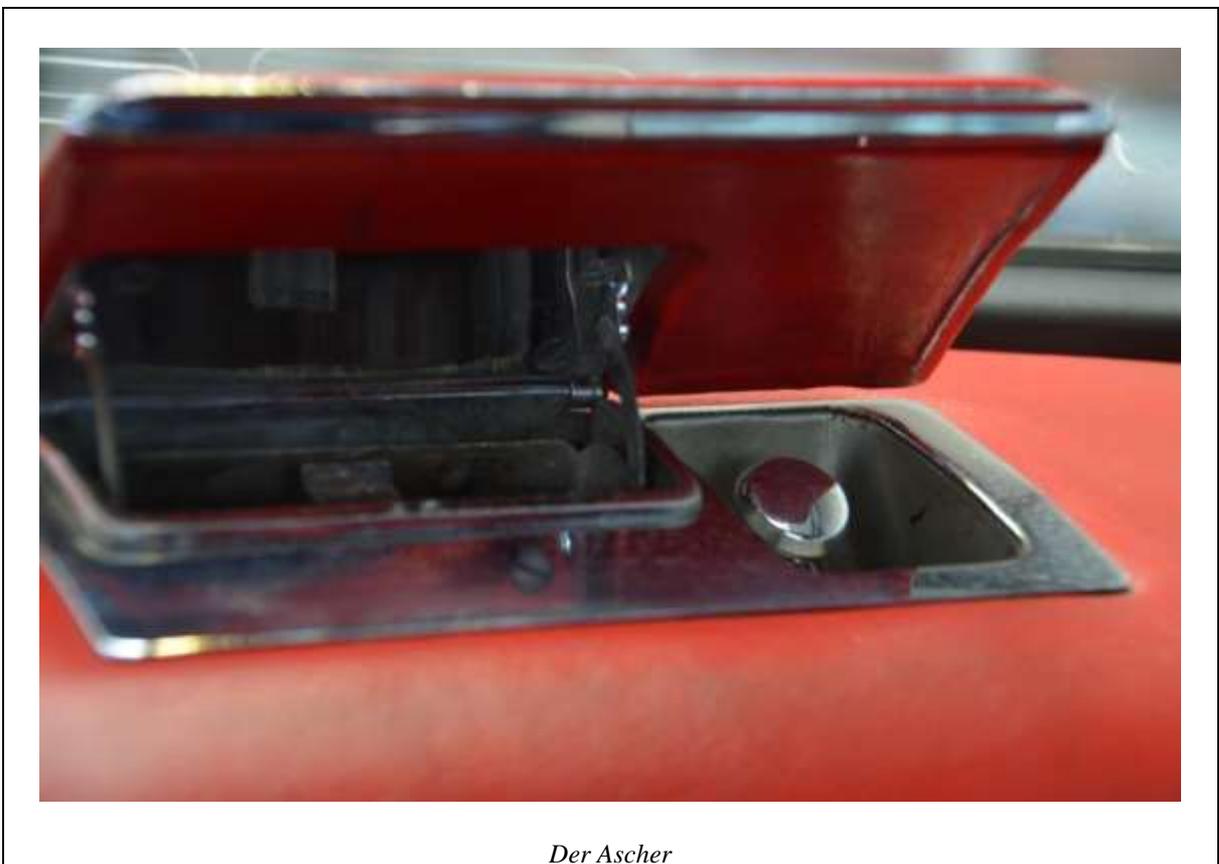
Ein zusätzliches, wirkungsvolles Belüftungssystem kann durch einen Zugriff unter dem Armaturenbrett bedient werden und wird außerdem noch durch mit den Fenstern gebotenen Lüftungsmöglichkeiten ergänzt. Eine belüftete, doppelte Trennwand schirmt den Innenraum sowohl gegen Temperatur als auch Geräusche wirkungsvoll ab.

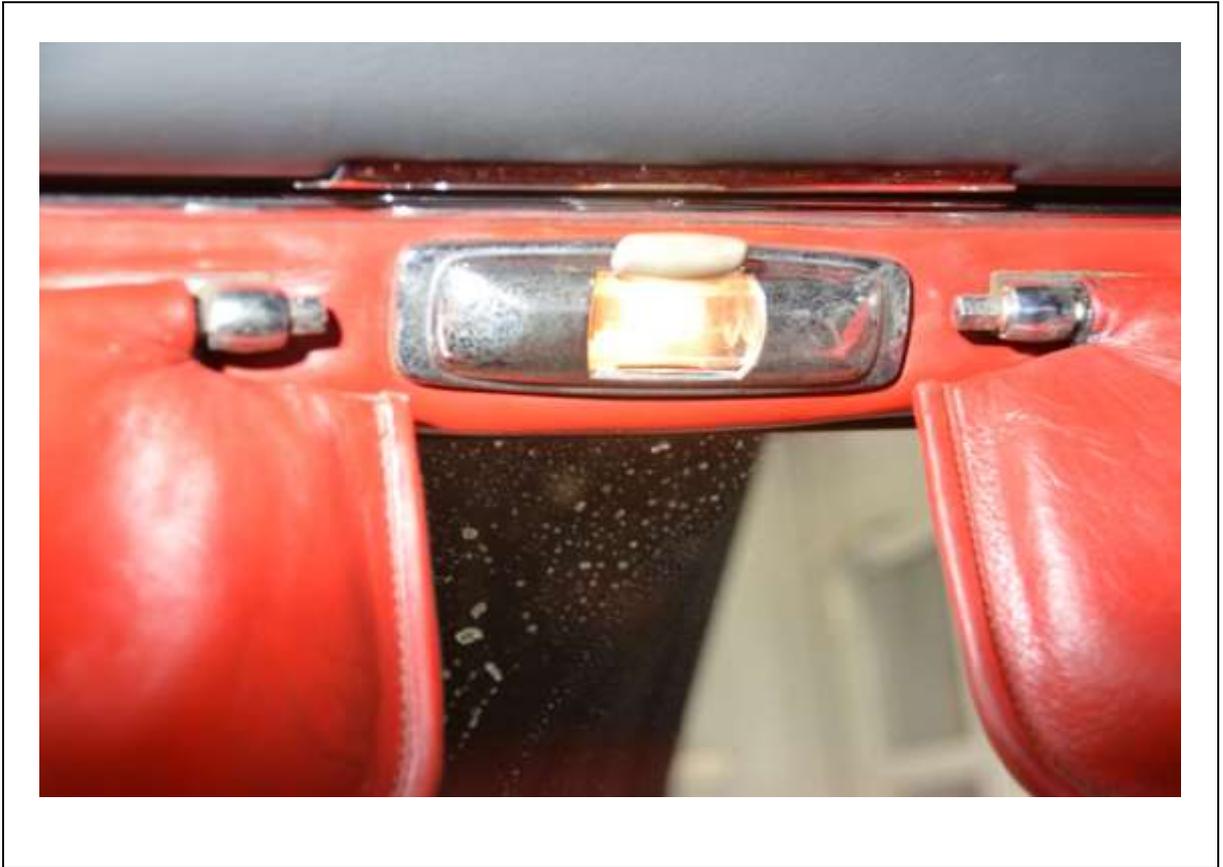


Der Tachometer



Die Zeituhr





Der Fahrersitz



Der Beifahrersitz



Der Einstieg links



Der Einstieg rechts



Türverkleidung rechts



Türverkleidung links



Die Instrumente / Der Schalthebel



Werkzeug

Die Innenausstattung ist original erhalten!

9.1 Innenausstattungszustand

Der Zustand der Innenausstattung kann mit „1-“ bewertet werden.

10 Chrom-, Zier- und Anbauteile

Alle am Fahrzeug befindlichen Chrom-, Zier- und Anbauteile befinden sich in einem guten Erhaltungszustand.



Die Front...



Rückleuchten rechts



Rückleuchten links



Der Scheinwerfer / Blinker vorne rechts



Der Scheinwerfer / Blinker vorne links



3 Ringe Schließzylinder original!



3 Ringe Schließzylinder original!



3 Ringe Schließzylinder original!



300 SL Emblem



Das Heck

10.1 Chrom-, Zier- und Anbauteilezustand

Sämtliche am Fahrzeug befindlichen Chromteile befinden sich in einem Zustand, der mit „1-“ zu bewerten ist.

11 Das Stoffverdeck

Völlig geschützt liegt das Verdeck beim offenen Wagen unter einer Metallhaube, die sich organisch in die Linie der Karosserie einfügt. Der Bezug auf der Verdeckklappe harmonisiert in der Farbe mit dem Bezug der Innenausstattung. Bei Regen oder Kälte verwandeln Sie den rassigen Roadster mit wenigen Handgriffen in ein elegantes geschlossenes Fahrzeug. Den dadurch freiwerdenden Raum unter der Verdeckhaube können Sie dann zur Ablage kleinerer Gepäckstücke benutzen; er ist nach dem Umklappen der Lehnen beider Sitze leicht erreichbar. Die Kleinigkeiten, die Sie gern griffbereit haben, lassen sich in den Falttaschen an den Türen unterbringen. (Auf Wunsch feste Taschen unter aufklappbaren Armlehnen). Weitere Annehmlichkeiten- wie die in drei Schräglagen verstellbare Fahrersitzlehne, Kurbelfenster, Lichthupe, abblendbarer Rückspiegel, Zigarettanzünder, Ascher, verschließbarer Handschuhkasten- runden die großzügige Ausstattung des Roadsters ab. Sie wird auf Wunsch noch ergänzt durch Stoßstangen mit Hörnern, breite Armlehnen und die Heizung, deren Hebel bereits vorhanden sind. Heizung und Lüftung lassen sich für Fahrer und Beifahrer getrennt fein einstellen und sind so günstig angeordnet, dass die Bedienungshebel für beide Seiten bequem vom Fahrersitz aus erreicht werden können.



Völlig geschützt liegt das Verdeck beim offenen Wagen unter einer Metallhaube, die sich organisch in die Linie der Karosserie einfügt. Der Bezug auf der Verdeckklappe harmonisiert in der Farbe mit dem Bezug der Innenausstattung. Bei Regen oder Kalte verwandeln Sie den rassigen Roadster mit wenigen Handgriffen in ein elegantes geschlossenes Fahrzeug. Den dadurch freiwerdenden Raum unter der Verdeckhaube können Sie dann zur Ablage kleinerer Gepäckstücke benutzen; er ist nach dem Umklappen der Lehnen beider Sitze leicht zu erreichen. Die Kleinigkeiten, die sie gern griffbereit haben, lassen sich in den Falttaschen an den Türen unterbringen. (Auf Wunsch feste Taschen unter aufklappbaren Armlehnen.) Weitere Annehmlichkeiten — wie die in drei Schräglagen verstellbare Fahrersitzlehne, Kurbelfenster, Lichthupe, abblendbarer Rückblickspiegel, Zigarrenanzünder, Ascher, verschließbarer Handschuhkasten — runden die großzügige Ausstattung des Roadsters ab. Sie wird auf Wunsch noch ergänzt durch Stoßstangen mit Hörnern, breite Armlehnen und die Heizung, deren Hebel bereits vorhanden sind. Heizung und Lüftung lassen sich für Fahrer und Beifahrer getrennt fein einsteilen und sind so günstig angeordnet, dass die Bedienungshebel für beide Seiten bequem vom Fahrersitz aus erreicht werden können.



Das Verdeck



Das Verdeck



Der Verdeckhimmel Innenansicht

Der Verdeckbezug und das Gestänge wurden erneuert. Das originale Verdeck wurde eingeschweißt.



Der Verdeckkasten



Der Verdeckkasten

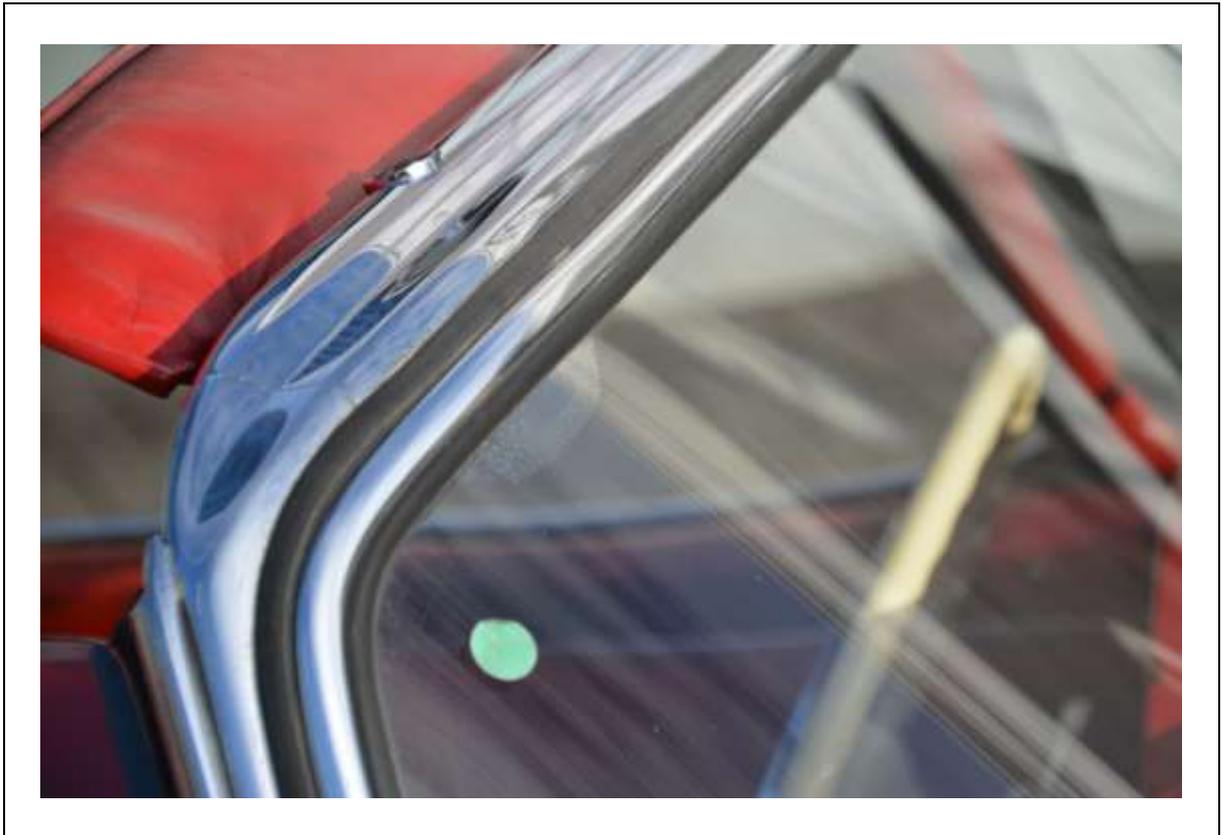
11.1 Verdeckzustand

Der Verdeckzustand kann mit „1-2“ bewertet werden.

12 Verglasung



Die Windschutzscheibe



Kinonglas-Kristall



Die Seitenscheibe links



Sekurit Glas



Die Seitenscheibe rechts



Securit Glas



Das Heckfenster

12.1 Verglasungszustand

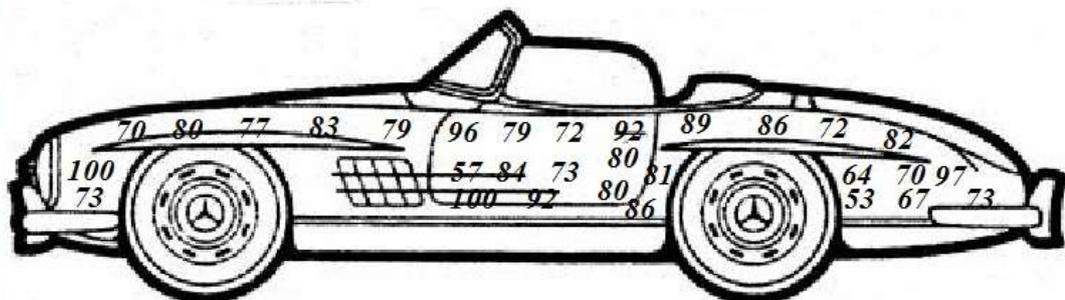
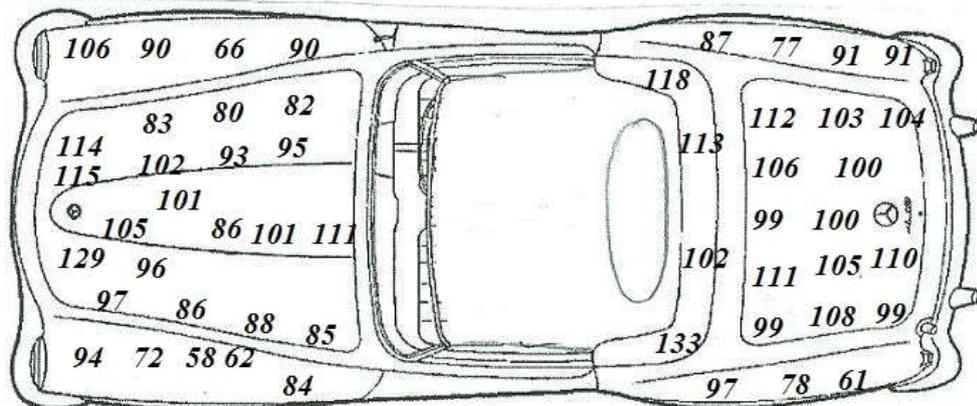
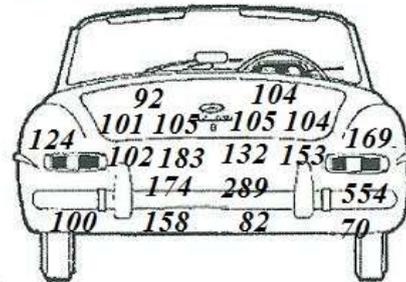
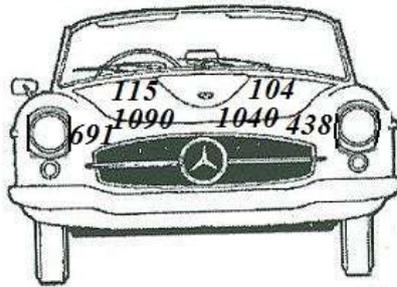
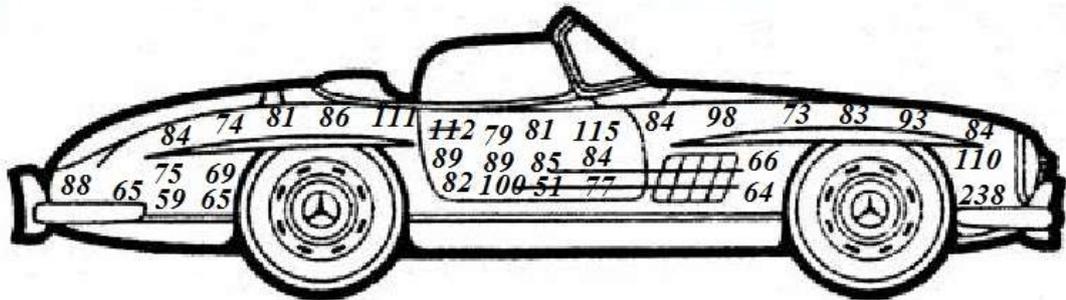
Der Verglasungszustand kann mit „1-2“ bewertet werden.

13 Lackierung

Die Lackierung ist flächig. Zur besseren Veranschaulichung erfolgte eine Schichtdickenmessung des kompletten Lackaufbaues.

Das Fahrzeug befindet sich im Wesentlichen in der Erstlackierung.

Lackschichtdickenmessung [Werte in μm]



13.1 Lackierungszustand

Der Zustand der Lackierung kann mit „1-“ bewertet werden.

14 Historie

Entwicklungsgeschichte W194 + W198

Günter Engelen

Mercedes-Benz 300 SL – dieser Typenbegriff verkörpert heute immer noch Faszination und Ausstrahlung, ist technisches Glanzstück und formale Perfektion. Der 300 SL ist ein Stück Technikgeschichte, das über dreieinhalb Jahrzehnte seit seinem Erscheinen nicht von seiner magischen Wirkung auf den Betrachter verloren hat.

Zwei Männer, Rudolf Uhlenhaut und Dr. Wilhelm Haspel, beides Persönlichkeiten mit dem Mut und der Phantasie zum Besonderen, gepaart mit dem nüchternen Blick für das Machbare, kommt das Verdienst zu, als Väter des 300 SL (W 194) an erster Stelle genannt zu werden.

Wie so oft war auch dieser Weg nicht gradlinig, ganz besonders zu einer Zeit, als Geld nichts wert war (vor der Währungsreform) und Mangel, Not und Elend die dominanten Faktoren des damaligen Alltags waren.

Zwei Tage vor Heiligabend des Jahres 1947 setzten sich auf Veranlassung von Generaldirektor Dr. Wilhelm Haspel drei weitere Vorstandskollegen, nämlich die Direktoren Dr. Otto Hoppe, Wilhelm Künkele und Max Wagner zusammen, um in kleinem Kreis das Problem eines vor allem für den Export geeigneten Sport bzw. Repräsentationswagens zu behandeln.

Dr. Haspele erläuterte seinen Kollegen, „dass der 170 V in seinem neuen Gewande – hier ist der spätere 170 S gemeint – unter der Voraussetzung, dass das Verhältnis Dollar zu Reichsmark 1 : 4 festgesetzt würde, in eine Reihe von Ländern, so auch in die Schweiz, exportiert werden könne. Was jedoch fehlt, ist ein Fahrzeug, das den Namen Mercedes-Benz wieder vergoldet.“ Dr. Haspel wollte dieses Problem zunächst in kleinem Kreis diskutieren mit dem Ziel, sich Anfang 1948 mit dieser Frage näher zu befassen.

Als sein Kollege Max Wagner noch einmal wiederholte „dass er sich gar nicht vorstellen könne, wie ein großer Sportwagen aussehen soll“, legte ihm Dr. Wilhelm Haspel ein Bild des 5,5 Liter Alpha-Romeo Sportwagens vor und erklärte, dass er auf alles gefasst gewesen sei, nicht nur darauf, dass sich Herr Direktor Wagner nicht vorstellen könne, wie ein großer Sportwagen aussehen soll.

Er, Dr. Haspel, wolle beispielsweise keine größeren Außenmaße als beim W 136 III (170 V).

Als Max Wagner den Einwand brachte, in Deutschland würde für solch ein Fahrzeug mit 200 PS keine Reifen gebaut, ließ Dr. Haspel dies nicht gelten mit der Bemerkung „schlimmstenfalls müsste man den Wagen mit Firestone-Reifen versehen“. Weiter gab Max Wagner zu bedenken, „dass bei einem solchen Wagen die Motorhaube zu lang würde“. Ärgerlich stellte Dr. Haspel fest, „dass Herr Wagner kein rechtes Herz für den großen Wagen habe“.

Eineinhalb Monate später, am 7. Februar 1948, unterbreitete Rudolf Uhlenhaut Herrn Dr. Haspel einen Vorschlag für einen sportlichen Repräsentationswagen. Dieser Vorschlag zielte zwar nicht auf eine Rennbeteiligung, enthielt aber bemerkenswerte Denkansätze. So schlug Uhlenhaut zum Beispiel versenkbare Scheinwerfer vor, automatische Kupplung, ein elektrisch schaltbares Getriebe, Servo-Lenkung, aber auch einen 4,5 Liter V 12-Motor mit 60° Zylinderbank-Winkel und mit ebenfalls im 60°-Winkel zueinander geneigten Ventilen mit hydraulischem Spielausgleich vor. Die Drehzahl sollte über einen Drehzahlbegrenzer auf höchstens 6000 U/min festgelegt werden. Diese Anstöße Rudolf Uhlenhauts und Dr. Haspels führten zwar nicht direkt zum 300 SL. Aber über den Zick-Zack Weg zwischen Wünschbarem und Machbarem erreichten sie über den W 186 und W 188 indirekt doch das Ziel des W 194.

Rennleiter Alfred Neubauer beobachtete mit Argusaugen in den Jahren 1949 und 1950 intensiv das nationale und internationale Renngeschehen und sorgte als geschickter Öffentlichkeitsarbeiter in Sachen Rennsport, auch durch Artikel in „das Auto“, dafür, im Gespräch zu bleiben. Einsätze des W 154 in Buenos-Aires 1951 dienten der technischen Standortbestimmung.

Am 15. Juni 1951 beschloss der Vorstand, Sportwagenkarosserien für die Typen W 187 (220) und W 188 (300 S) anfertigen zu lassen, die schon Richtung Renn-Einsatz deuteten. Da beabsichtigt war, die 24 Stunden von Le Mans 1952 zu beschicken, machte sich Alfred Neubauer unmittelbar nach dem Vorstandsbeschluss auf den Weg, um das am 23. Und 24. Juni 1951 stattfindende Rennen zu beobachten. Etwa um dieselbe Zeit ließ sich der PKW-Konstrukteur Franz Roller die Herren Alfred Neubauer, Hermann Lang und Karl Kling kommen, um die Vorstellung der Akteure über ihr zukünftiges Arbeitsgerät kennen zu lernen.

Getreu nach dem Motto: „Was hat die Konkurrenz zu bieten“, forderte man einen „rennartigen Motor“ für den W 194 von ca. 200 PS, ein Fünfgang-Getriebe, 16 Zoll- anstatt der vorgesehenen 15-Zoll-Räder mit entsprechend größeren Bremsen und, da die Räder nicht frei im Fahrtwind stehen sollten, zur besseren Bremskühlung Drahtspeichenräder.

Am 27. Juli 1951 legte der Leiter der Karosseriekonstruktion, Oberingenieur Walter Häcker, Herrn Dr. Fritz Nallinger vier Entwürfe für den W 188 mit den dazugehörigen Maß- und Vergleichsskizzen vor. Auf Anweisung Nallingers wurde aus aerodynamischen Gründen keine Rücksicht auf das traditionelle Kühlergesicht genommen. Der Leichtmetalllaufbau war in Walter Häckers Vorschlag mit dem Plattformrahmen aus Stahlblech verschweißt.

Grundsätzlich zu klären war zu diesem Zeitpunkt noch die Frage der zwei- oder viersitzigen Ausführung. Walter Häcker wollte aus Gewichtsgründen der zweisitzigen Ausführung den Vorzug geben. Am 4. August 1951 teilte Nallinger seinem Karosseriekonstrukteur Walter Häcker zum Thema „W 187, W 188 Tourenwagen des großen Tourismus“ mit, „der Luftwiderstand muss möglichst gering sein, so dass die vordere Partie am zweckmäßigs-

ten entsprechend unserer Rennwagenform nicht mehr als 180 Kg wiegen“. Es steht heute unbestritten fest, dass die Form des W 194 primär die Idee Rudolf Uhlenhauts war, die dann von Walter Häcker dem Leiter der Karosseriekonstruktion in Sindelfingen konstruktiv bearbeitet wurde.

Am 3. Oktober 1951 stellte Nallinger seinen Vorstandkollegen dann einen W 194 (W188 kurz) und einen W 193 (187 kurz) vor. Zum W 194 bemerkte Nallinger, „dass die Konstruktion auf größte Leichtigkeit und geringsten Luftwiderstand abgestellt ist. Der Gesamtaufbau ist als Rohrtragegestell selbsttragend. Der Motor ist schräg eingebaut. Die Vorderachse, Getriebe, Hinterachse, Bremssystem wird beibehalten. Die Hinterachsübertragung ändert sich.“

Zum W 193 führte er aus, „dass hierzu der komplette W 194, jedoch ein Motor M 180 (220) Sport eingebaut werden soll“. Wichtig an dieser Mitteilung ist die Erwähnung des Uhlenhaut'schen Gitterrohrrahmens, von Nallinger Rohrtragegestell genannt. Rudolf Uhlenhaut verband mit dieser Konstruktion leichte Bauweise und optimale Stabilität.

Nun ist Uhlenhaut allerdings nicht der Erfinder des Gitterrohrrahmens, denn den gab es ja auch schon am Aston Martin D B 2, am Jaguar C oder am Cisitalia und sogar am T 80 von 1939. Rudolf Uhlenhauts Idee, die Rohre nur auf Zug und Druck zu beanspruchen, deshalb mit kleinen, gleichen Rohrdurchmessern auszukommen, und die Hauptkräfte in einer Rohrpyramide am Ende des Motorraumes anzufangen, wurde hier in der Praxis allerdings erstmals realisiert.

Entwurfsmäßig hatte Rudolf Uhlenhaut dieses Konzept schon einmal mit dem Konzept eines kleinen Rennwagens während seiner Zeit in der Fahrzeuginstandsetzungseinheit bei den Engländern durchgespielt.

In dem gesamten Netzwerk des Gitterrohrrahmens gibt es nur zwei Rohre mit stärkerem Durchmesser. Das eine, an den Enden leicht nach hinten gebogenem Querrohr sitzt vorne zwischen den Radaufhängungen. Das andere Querrohr besitzt hinten an den Enden die Aufnahmen für Federn und Stoßdämpfern. Wie perfekt diese Gitterrohrrahmen-Konstruktion gelungen ist, zeigt, dass sie mit einem Gewicht von nur 50 Kg um 20 Kg, bei gleicher Verwindungsfestigkeit, leichter ist, als die Rohrrahmen-Konstruktion des Vorkriegs-Rennwagens W 154.

Am 19. November 1951 berichtete Alfred Neubauer an Generaldirektor Dr. Haspel über die ersten Probefahrten auf der Solitude. Seiner Meinung nach zeigten sich dabei Probleme, die so schnell nicht zu beheben sein. Tatsächlich aber konnte Rudolf Uhlenhaut bereits am 7. Dezember Generaldirektor Dr. Haspel einen Bericht über eine scharfe Nürburgring-Erprobung mit auf Aluminiumbacken aufgeklebten Jurid-Bremsbelegen am W 194 vorlegen, die überaus zufrieden stellend verlaufen war.

In dem besagten Bericht stellte Alfred Neubauer das W 194-Konzept in wesentlichen Punkten in Frage. Im Grunde brachte er dieselben Forderungen wie schon fünf Monate vorher im Gespräch mit dem Konstrukteur Franz Roller.

Die Forderung nach größeren Rädern, also 16 „anstatt 15“, untermauerte er noch mit den Erfahrungen des letzten Formel-1-Laufes der Saison 1951 in Barcelona. Dort hatte Alfa Romeo mit den Reifen der Größe 7.00 – 18 keine Probleme, während Ferrari mit Reifen der Dimension 7.50 – 16 erhebliche Schwierigkeiten durch Protektorablösung hatte.

Rudolf Uhlenhaut, wie wir bereits sahen, technisch begeisterungsfähig und durchaus nicht ohne kreative Phantasie, musste Alfred Neubauer enttäuschen – entweder W 194 wie vorgegeben, das heißt 170 PS aus dem Basismotor M 186, abgeändert auf Trockensumpfschmierung, Vierganggetriebe aus dem Serienfahrzeug, erweitert um eine Druckölpumpe, oder überhaupt keine Rennbeteiligung.

Uhlenhaut erinnert sich: „Jeder Entwurf der nicht von unserem 300er ausging, hätte damals keine Chance gehabt.“ Gerade in Langstreckenrennen, bei denen die Leistung eine ebenso große Rolle spielt wie die absolute Zuverlässigkeit, war Rudolf Uhlenhaut optimistisch.

Und er hatte einen weiteren Verbündeten. Das, aus der Sicht des anströmenden Windes, aalglatte Coupé hatte, wie Messungen des Forschungsinstitutes für Kraftfahrwesen an der TH Stuttgart ergaben, einen sensationellen c_w -Wert von nm 0,25. Dieser Wert wurde einschließlich Kühlerluftströmung an der Fahrzeugunterseite ermittelt. Hätte es in der Praxis eine Möglichkeit gegeben, den Kühlluftaustritt an das Heck zu verlegen, wäre der c_w -Wert von 0,18 ermittelt.

Das erste Exemplar des W 194 war in Untertürkheim in der Rennabteilung entstanden. Die Karosserie Nummer 2 und das Klopffmodell für die Karosserie entstanden ebenfalls in Untertürkheim. Die weiteren Karosserien wurden dann von Hand aus Aluminiumblech über das Klopffmodell getrieben.

Da Sindelfingen ab der Karosserie Nr. 3 die Herstellung übernahm, wurden zur Einarbeitung von dort Arbeitskräfte nach Untertürkheim abgestellt. Die Gitterrohrrahmen einschließlich Fahrwerk wurden komplett in Untertürkheim hergestellt. Ende Dezember sollten je sechs Karosserien für den W 193 und den W 194 hergestellt werden. Es war also immer noch die 2,2-Liter Version des 300 SL, der die Bezeichnung 220 L trug, in der Planung.

Am 12. März 1952 dann wurde der 300 SL auf einem noch nicht freigegebenen Teil der Autobahn nach Heilbronn der Presse vorgestellt. Ganz Zivil trat der zukünftige Star des deutschen Motorsports des Jahres 1952 ins Rampenlicht. Sogar Radkappen wurden ihm spendiert. Von einer Version mit 2,2-Litern war von nun an allerdings nicht mehr die Rede.

Gewöhnungsbedürftig für den Fahrer und das staunende Publikum waren die nach oben öffnenden Einstiegsluken. Alfred Neubauer hatte das FIA-Reglement durchgeforstet und festgestellt, dass nicht ausdrücklich festgeschrieben war, wohin die Türen sich zu öffnen hätten. Bei der Mille Miglia rauchten dann bei den Abnahmekommissaren die Köpfe. Rudolf Uhlenhaut erinnert sich; „Charles Faroux, der bei uns im Grunde wohlgesonnen war, bat uns, den Türausschnitt zu vergrößern, um eventuelle Schwierigkeiten bei zukünftigen Abnahmen zu vermeiden. Ich habe ihm dann vorgemacht, dass man da ganz gut rein kann und auch wieder raus. Aber wir haben das dann doch gemacht.“ Schließlich war es dem energischen Charles Faroux's und seiner Autorität zu verdanken, dass sie SL doch abgenommen wurden.

Im März wurden am Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen an der TH Stuttgart erneut Windkanalmessungen durchgeführt. Neben den schon erwähnten c_w -Messungen wurden Versuchsmessungen mit Heckflossen gefahren. Das Ergebnis: „Durch Anordnung geeigne-

ter Heckflossen kann der Luftangriffspunkt gegen die Fahrzeugmitte verlagert werden, so dass das Giermoment verkleinert wird und die Stabilität verbessert wird“ (geringere Seitenwindempfindlichkeit).

Alfred Neubauer wird die Idee zugeschrieben, die Fahrzeuge für das 24-Stunden-Rennen in Le Mans mit einer Luftbremse zu versehen. Mit Hilfe von einer Klappe von etwa 0,7 m², die in Fahrstellung horizontal lag, sollte beim Annähern an eine Kurve durch das Senkrechtstellen dieser Klappe Bremswirkung erzeugt werden.

Untersuchungen am Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen der TH Stuttgart ergaben folgende Werte: In Fahrstellung der Bremsklappe erhöht sich der c_w -Wert von 0,20 auf 0,215. In Bremsstellung steigt der c_w -Wert dann auf 0,9. Die mittlere Verzögerung bei 240 km/h beträgt 3,4 S². Bei 120 km/h beträgt das Luftkraftmoment noch 25 % des Größenwertes bei 240 km/h. Wegen Verankerungsproblemen kam dieses, optische sehr eindrucksvolle, Aggregat aber dann doch nicht zum Einsatz.

War man auf der Mille Miglia 1952 mit einer Achsübersetzung $i = 3,42$ gefahren, so setzte man auf dem Bremgartenring in Bern eine kürzere mit $i = 3,89$ ein. Für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans wurde die längste Achsübersetzung mit $i = 3,25$ eingebaut. Die Leistung der in Le Mans eingesetzten Motoren wurde je nach Leistungskurve bzw. Bericht zwischen 166 PS und 169 PS ausgewiesen.

Für das anlässlich des Großen Preises von Deutschland am 2. August 1952 stattfindende Sportwagenrennen hatte man sich allerhand vorgenommen. Am Nürburgring wurde mit der Achsübersetzung $i = 3,64$ gefahren. Außerdem startete Daimler-Benz mit vier Fahrzeugen, die zu Roadstern umgebaut waren. Das erste Versuchscoupé diente nun als Versuchskaninchen für diese Operation. In Höhe der Gürtellinie wurde das Dach abgeschnitten. Der in die Flanke reichende Teil der Flügeltüre blieb als Einstiegserleichterung erhalten. Die Instrumentierung des Armaturenbretts wurde auf die unverzichtbaren Drehzahl-, Öldruck- und Wassertemperaturanzeiger reduziert. Das Auspuffrohr ragte auf der rechten Karoserieseite ins Freie. Der Beifahrersitz wurde abgedeckt, und dem Fahrer diente eine kleine Scheibe als Wind- und Fliegenschutz.

Während Hermann Lang sein in Le Mans gefahrenes Coupé, jetzt allerdings „oben ohne“, wieder fuhr, bekam Fritz Riess das jetzt „enthauptete“ ehemalige Le Mans-Coupé von Theo Helfrich, und dieser das ebenfalls gestrippte Coupé Nr. 6.

Bei Karl Kling's Einsatzfahrzeug ging man noch einen Schritt weiter. Dieser Roadster mit der Chassis-Nummer 10 hatte einen von 2400 mm auf 2200 mm verkürzten Radstand, außerdem wurde der Kühlergrill in der Breite reduziert, um Strömungsverluste zu vermeiden. Für die Sportwagenklasse B/C bis 8000 cm³ hatte man Kling und Helfrich mit einem Kompressor-300 SL gemeldet.

Dieser Motor mit der Bezeichnung M 197 hatte einen einstufigen Roots-Kompressor, der sein Gemisch über drei Solex-Horizontalvergaser erhielt. Der Antrieb des Kompressors erfolgte über Stirnräder und eine Zwischenwelle vom vorderen Ende der Nockenwelle her. Die Antriebskette der Nockenwelle war verstärkt und mit einer zusätzlichen Schmierung versehen worden. Mit 230 PS leistete dieser M 197 35,3 % mehr als der M 194, wenn man bei diesem von einem Leistungsdurchschnitt von 170 PS ausgeht. Auch der Drehmomentwert lag mit 29,0 mkg um 13,79 % über dem Wert des Saugmotors.

Trotzdem erzielten sowohl Rudolf Uhlenhaut als auch Karl Kling auf der Motorradschleife des Nürburgrings nur einen Zeitvorteil von einer Sekunde gegenüber dem Saugmotor. Der Grund für den geringen Zeitgewinn lag in dem relativ hohen Momentanzentrum der Zweigelenkpendelachse, die das Kurveninnere Rad stark entlastete und somit zum Durchdrehen führte. Die Zeit, die in der Kurve gegenüber den Saugmotoren verloren ging, war so groß, dass man trotz überlegener Leistung des Kompressor-Motors nur einen geringen Vorsprung gegenüber mit Saugmotoren angetriebenen Wagen erzielte. Dieser Sachverhalt und die Tatsache, dass man sich nicht sicher war, ob die Zylinderkopfdichtungen halten würden, führten am 1. August 1952 zu der Entscheidung, den Kompressor-SL nicht starten zu lassen.

Im September des Jahres 1952 wurden bereits die technischen Vorbereitungen für die Carrera Panamericana begonnen.

Angesichts der durchschnittlichen Höhe von 2000 Metern über dem Meer und dem zu erwartenden Leistungsabfall in dieser Höhe war Motorenkonstrukteur Heinz Lamm bemüht, Wege zur Leistungssteigerung ohne Verminderung der Zuverlässigkeit zu finden. Eine Verdichtungserhöhung von 1 : 8,2 auf 1 : 9 brachte für sich keinen Leistungszuwachs. Also wandte Lamm sich dem Verbrennungsablauf zu.

Bei einem Leistungsvergleich von Zylinderköpfen des gleichen Fertigungsloses wurden Leistungsdifferenzen von bis zu sechs PS festgestellt. Ursache war die unterschiedliche Tiefe der Einlassventile von der Trennfläche des Zylinderkopfs her gesehen. Es musste also darauf geachtet werden, dass die Einlassventile optimal platziert waren.

Darüber hinaus erhielt man durch die Verwendung einer dünneren Zylinderkopfdichtung, die in gepressten Zustand nur 0,6 mm anstatt 1,35 mm dick war, eine kleinere Quetschfalte zwischen Kolben und Zylinderkopf. Dadurch erhöhte sich die Verdichtung von 1 : 8,1 auf 1 : 8,6. Das Zusammenspiel dieser beiden Maßnahmen führte zu einer Leistungssteigerung von 162,5 PS auf 175,5 PS, gemessen am selben Motor.

Das Vergrößern der Zylinderbohrung um 1,5 mm auf 86,5 mm führte bei einem Hubraum von 3105 cm³ (bisher 2996 cm³) nochmals zu einer Leistungszunahme von fünf PS auf 180 PS bei einem Drehmoment-Bestwert von 27,7 mkg, gegenüber 24,65 mkg vorher. Im Durchschnitt lagen die 3,1 Liter-Mexico-Motoren, bei 171 PS und einem Drehmoment im Bestwert von 6,7 mkg.

Im Dezember 1952 machte sich Rudolf Uhlenhaut Gedanken über die Weiterentwicklung des 300 SL. Beträchtliche Leistungssteigerungen waren durch die Verwendung von Weber Vergasern 40 PBIC, in Verbindung mit größeren Ein- und Auslassventilen, auf die 201 PS möglich. Motoren mit Benzineinspritzung kamen sogar auf 214 PS und einem Drehmomentmaximum von 28,5 mkg.

Die Anwendung der Benzineinspritzung am Viertakt-Ottomotor im Automobil, wie hier bei W 198, bedarf eines kleinen Rückblicks.

Mit den Fortschritten, die der Diesel-Motor in den 20er Jahren gemacht hatte, ging auch die Perfektionierung der Einspritztechnik einher. Hieran hatten die Konstrukteure der Robert Bosch GmbH maßgebend Anteil.

Jene Erfahrungen und Fortschritte erregten das Interesse der Ingenieure der Deutschen Luftfahrt Forschungsgesellschaft in Berlin-Adlershof. Es war der Luftfahrt vorbehalten, sich schon sehr früh mit der Kraftstoffeinspritzung beim Ottomotor beschäftigt zu haben.

Nachdem in Frankreich, im ersten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts, die ersten brauchbaren leichten Flugmotoren herauskamen, war es kein Wunder, dass an dem von Lefevre seit 1907 entwickelten Antoinette-Motor eine direkte Kraftstoffeinspritzung ausprobiert wurde.

In Berlin-Adlershof hatte K. Schnauffer bereits seit 1930 mit Ingenieuren der Robert Bosch GmbH an Prüfeinzylindermotoren geforscht. Auf Anregung des Reichs-Luftfahrtministeriums (RLM) nahmen sich die Ingenieure bei Daimler-Benz unter Leitung von Dr. Hans Scherenberg, in Zusammenarbeit mit Bosch, der Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse auf den Flugmotor an.

Nachdem erste Versuche, noch vor Dr. Scherenbergs Zeit, 1934 am eigenen Prüfeinzylinder gelaufen waren, gelang im Mai 1935 bereits der Lauf des ersten Vollmotors F 4 E, ohne Lader. Der erste offizielle Abnahmelauf des Folgemotors DB 601 konnte am 9. November 1935 erfolgreich beendet werden. Die Serienfabrikation des Flugmotors DB 601 setzte in November 1937 ein. Im gleichen Jahr begann Dr. Maruhn, mit einem anderen Prüfeinzylinder zu experimentieren und zu forschen. Bei diesem Prüfeinzylinder handelte es sich um einen aus dem Rennmotor M 25 abgeleiteten Forschungsträger.

Die Forschungen betrafen eine Verlagerung der Strahlrichtung des eingespritzten Kraftstoffes, den Einfluss verschiedener Verdichtungshöhen und die Anzahl der Einspritzdüsen pro Zylindereinheit.

Da Dr. Maruhn's Tests bis Mitte 1938 keine konkurrenzfähigen Leistungswerte erbrachten, wurde die Verwendung am M 154 angelehnt. Auch während des Krieges wurde an der Benzineinspritzung für Fahrzeugmotoren weitergearbeitet. Im Februar 1941 wurde die Benzineinspritzung für den Sechszylinder M 159 und den Zwölfzylinder M 148 untersucht. Ziel der Versuche war die Erprobung verschiedener Saugrohr- und Düsenanordnungen.

Als Scherenberg und sein engster Mitarbeiter, Karl Heinz Göschel, 1952 nach Untertürkheim zurückkehrten, hatten Sie nicht nur umfangreiche Einspritzerfahrungen aus den Flugmotorenbereich, sie hatten auch direkt nach dem Krieg bei Gutbrod den Zweitakt-Einspritz-Motor des Superior zur Serienreife gebracht. Die Überarbeitung des Vergasermotors M 194 zum Direkteinspritzmotor M 198 gelang so überzeugend, dass man das Kompressorexperiment und die Versuche mit den Weber Horizontalvergasern beenden konnte. Die Zukunft galt von Stund an dem Einspritzmotor, Daimler-Benz der Wegbereiter dieses heute international anerkannten Weges der Gemischaufbereitung.

Aufgrund der negativen Erfahrungen vom Nürburgring mit den Kompressor-Fahrzeugen hielt Uhlenhaut eine ausschließliche Erhöhung der Leistung ohne Fahrwerksverbesserung für sinnlos. Für ebenso wichtig wie die Steigerung der Motorleistung hielt Rudolf Uhlenhaut die Senkung des Leistungsbedarfes des Fahrzeugs. Diese Senkung strebte er durch eine Verringerung der Stirnfläche von 1,85 qm auf 1,65 qm an, erzielt durch eine Verminderung der Breite und Höhe der Karosserie. Einhergehen mit dieser Maßnahme sollte auch eine Verringerung der Spurweiten. Bei 200 km/h sollte dies bei einem c_w -Wert von 0,25 einer Leistungersparnis von 5,3 PS ergeben.

Das Verlegen der Kühlluft in die Unterdruckzone hinter den Vorderrädern verschlechterte den Luftwiderstandsbeiwert nur um fünf Prozent. Daraus errechnete sich gegenüber der bis dahin praktizierten Lösung eine Leistungersparnis bei 200 km/h von weiteren 8,9 PS.

Um die Beschleunigung motorunabhängig zu verbessern, schlug SL-Vater Uhlenhaut weiter folgende Gewichtserleichterung vor: Für die Karosserie Elektronblech statt Duralaluminium, für das Getriebegehäuse Duralaluminium anstatt Grauguss, für den Brennstofftank Duralaluminium statt V 2 A, leichtere Stoßdämpfer, Leichtmetallkurbelgehäuse, erleichterte Schwingungsdämpfer, Pleuel und Schwungrad, sowie eine einfachere Ausstattung.

Gewichtserhöhungen ergaben die Einspritzanlage, die Getriebeverlegung an die Hinterachse (Transaxle-Prinzip), sowie die Verwendung größerer Räder und Reifen. Als Bilanz führten diese Maßnahmen nach Ansicht von Rudolf Uhlenhaut zu einer Gewichtsersparnis von ca. 70 kg.

Um die Kraftübertragung zwischen Antriebsrädern und Straße zu verbessern, schlug Uhlenhaut eine Radführung durch Längslenker und eine breitere Basis für die Differentialaufhängung vor. Außerdem befürwortete er den Einsatz einer Pendelachse mit tiefergelegtem Drehpunkt.

Eine stärkere Belastung der Antriebsachse wollte Rudolf Uhlenhaut durch folgende Maßnahmen erzielen: Verkürzung des Radstandes von 2400 mm auf 2300 mm, Verlegen des Getriebes an die Hinterachse, Verlegen der Batterie an die Hinterachse. Um die Bremswirkung zu verbessern, schlug Uhlenhaut weiter Versuche mit Scheibenbremsen vor.

Am 16. Januar 1953 erging die Anordnung Nallingers über zehn neuzubauende Sportwagen 300 SL mit der Werksbezeichnung W 198. Das erste und einzige Musterauto bekam dennoch, abweichend von Nallingers Anordnung, die Fahrgestellnummer W 194 010 11/53. Am 19.01.1953 wurde festgelegt, dass das erste Klopffmodell in Untertürkheim, alle weiteren in Sindelfingen gebaut werden sollten. Rudolf Uhlenhauts Anregungen wurden beim Aufbau des W 198 befolgt:

Das Getriebe wurde unter Zwischenschaltung eines Elektronzwischenstückes am Differential angeflanscht. Die Zweigelenkpendelachse wurde überarbeitet, die Halbachsen durch Längslenker, die nach vorne und hinten am Gitterrohrrahmen befestigt waren, geführt.

Während des Jahres 1953 wurden auf allen Rennstrecken umfangreiche Testfahrten durchgeführt. Dabei erwies sich der W 198 als gut zu fahrendes, schnelles, zuverlässiges Instrument. So konnte Alfred Neubauer nach dem Abschluss von Reifenversuchen und 1228 gefahrenen Rennkilometern in Monza abschließend am 9. Oktober 1953 berichten „dass die neuen Konstruktionselemente diese Probe ohne jedweden Anstand bestanden“.

Doch als Ende März 1954 der Vorstand die Entscheidung zum Formel-1-Engagement gefällt hatte, war die Rennsportbeteiligung für den W 198 gestorben. 1952 hatte Daimler-Benz erste Versuche unternommen, auf dem US-Markt Fuß zu fassen. Man hatte Max Hoffmann zum Importeur für den US-Markt bestellt. Dieser Max Hoffmann hatte die „fixe“ Idee, man müsste doch in den USA einen großen und kleinen Mercedes-Sportwagen gut verkaufen können. Diese Eingebung hatte nur einen Schwachpunkt: Es gab damals überhaupt keinen Sportwagen im Daimler-Benz-Verkaufsprogramm. Doch dieser Umstand war für Max Hoffmann kein Hinderungsgrund. Schließlich gab es da ja den 300 SL mit erfolgreicher Rennvergangenheit. Aus dem müsste sich doch etwas machen lassen.

Was niemand für möglich hielt, und was Max Hoffmann fast in den Rang eines modernen Konsul Jellinek erhebt, ist die Tatsache, dass es ihm gelang, den Daimler-Benz-Vorstand davon zu überzeugen, ihm „seine“ SL zu bauen. Bis heute muss Daimler-Benz diese Entscheidung nicht bereuen.

Am 16. Januar 1954 besichtigte der Vorstand der Daimler-Benz AG in Sindelfingen die beiden ersten für die USA vorgesehenen Ausstellungsfahrzeuge, einen 300 SL und einen 190 SL. Die Karosserie des 300 SL, der übrigens die interne Bezeichnung W 198 beibehielt, obwohl er sich in wesentlichen Teilen von dem W 198 von 1953 unterschied, war von Karl Wilfert gründlich überarbeitet worden. Technikvorstand Nallinger stellte die Fahrzeuge vor und berichtete, „dass der für die USA bestimmte 300 SL fahrbereit sei. Der Wagen wiegt 180-200 Kg mehr als der Sportwagen. Die Wärme- und Geräuschisolation wurde durch eine doppelte Spritzwand verbessert.“

Direktor Nallinger wies darauf hin, dass das Fahrzeug ausgereift sei. Nach der Besichtigung in der Sindelfinger Versuchsabteilung beschloss der Vorstand, die Fahrzeuge in den USA auszustellen. Für die vom Automobil infizierte Weltöffentlichkeit war es eine kleine Sensation, als auf der International Motor Sport Show, die vom 6. Bis 14. Februar 1954 in New York stattfand, zwei Mercedes-Benz Sportwagenmodelle, der 300 SL und der 190 SL, Premiere feierten.

Die Produktion des 300 SL lief im August desselben Jahres an. Mit Rundschreiben vom 23. September 1954 wurde der Verkaufspreis mit 29.000,00 DM angesetzt. Im Oktober führte Direktor Nallinger eine Erprobungsfahrt mit einem ihm als Serienfahrzeug übergebenen 300 SL von Stuttgart nach London und zurück durch. Auf 2031 km ermittelte er einen Benzinverbrauch von 15,5 Litern/100 km und einen Ölverbrauch von 0,985 Litern/100 km.

Lobend äußerte sich Nallinger über Lenkung und Federung. Für einen Sportwagen empfand er die Geräuschbildung als angenehm, als Dauerbelastung jedoch als gewöhnungsbedürftig. Besonderer Anlass seiner Kritik war die Innenraumabdichtung gegenüber dem Motorraum. Hier schloss er mit dem bissigen Satz: „Jedenfalls müssen die Serienwagen eine ganz andere Sorgfalt in der Abdichtung des Bodens und der Spritzwand aufweisen, als dieser mir als sogenannte Serienkarosserie übergebene Wagen.“

Vor Anlauf der Produktion wurden gegenüber dem in New York ausgestellten Fahrzeug noch einige Details geändert. Der Serienwagen erhielt andere Klappverschlüsse zum Öffnen der Türen, echte Dreieckfenster, anstelle des mit Federspeichen versehene Dreispeichenlenkrad das Zweispeichenlenkrad der normalen PKW-Modelle ohne Hupenring. Am Armaturenbrett wurde die Platzierung der Zeituhr und der Bedienungsknöpfe neu geordnet, hinzu kamen die Betätigungsknebel für die Heizung- und Belüftungsschieber, die beim Renn-W 198 des Jahres 1953 und somit auch beim „New York-Auto“ nicht vorgesehen waren.

Ab dem 41. Wagen wurde die Hinterachsübersetzung von $i = 3,42$ auf $i = 3,64$ geändert. Ab dem 51. Wagen wurde der lange geschwungene Schalthebel, der direkt in das Getriebe eingriff, durch einen kürzeren geraden Schalthebel, der über Übertragungsgestänge wirkte, ersetzt. Ab dem 152. Wagen ersetzte eine Daimler-Benz-Lenkung die bisher verwendete ZF-Lenkung mit Änderungen an Rahmen, Lenksäule und Umlenkhebel.

In der Vorstandssitzung vom 30 September 1955 wurde die Einführung der Eingelenkpendelachse erst für den kommenden Roadster beschlossen. Das Thema Eingelenkpendelachse fand auch seinen Niederschlag in einem Versuchsbericht über den Einsatz von Serienwagen beim Training zu Targa Florio:

„Auch Moss, der unseren Wagen mit Eingelenkpendelachse auf dem Nürburgring fuhr, stellte eine erhebliche Verbesserung der Straßenlage durch die Eingelenkpendelachse fest.“

Anlässlich einer Vorstandssitzung am 2. November 1955 wurde ein im Sindelfinger Versuch entstandener 300 SL Roadster vorgestellt, der nach Meinung der Beteiligten einen guten Eindruck machte. Am 29. November teilte Nallinger dem Vorstandsgremium die Gewichtserhöhung des Roadsters gegenüber dem Coupé von wahrscheinlich 100 kg mit. Es folgte eine Diskussion, ob der Wagen gebaut werden sollte.

Im Juni 1956 nahm Nallinger die hausinterne Alpenfahrt zum Anlass, sich ausführlich mit den einzelnen Fahrzeugtypen, die sich in Entwicklung befanden, zu beschäftigen.

Direktor Nallinger schrieb: „Am Stilfser-Joch bin ich sämtliche Wagen berg- und talwärts gefahren, am Großglockner nur noch einige, da hier vor allem Kühler- und Brennstoffmessungen durchgeführt wurden. Der 300 SL Roadster ist in seinen Fahreigenschaften grundsätzlich bekannt. Der Einbau der Eingelenkhinterachse hat die Straßenlage verbessert. Dem Fahrzeug merkt man aber sein Mehrgewicht an, und zwar sowohl im Anzugs- als auch im Bremsvermögen. Man muss sich also im Klaren darüber sein, dass dieses Fahrzeug kein eigentliches Sportfahrzeug mehr ist, sondern man wird es wohl katalogmäßig als Tourensportwagen bezeichnen müssen.“

Am 28. November 1956 diskutierte der Vorstand in seiner Sitzung die Beteiligung der Daimler-Benz AG an Sportveranstaltungen. Uhlenhaut erklärte auf Anfrage von Generaldirektor Dr. Könecke, dass es möglich sei, in der Versuchsabteilung zwei 300 SL Roadster speziell für die offene Sportwagenklasse in den USA zu präparieren. Der Antrag, dieses Engagement wahr zu nehmen, wurde mehrheitlich befürwortet.

Am 20. Dezember 1956 gab Uhlenhaut seinen verantwortlichen Herren einen Zeitplan mit Fertigstellungsterminen für die zwei 300 SLS (wie er sie nannte) für die USA bekannt. Im Januar 1957 führte Dipl. Ing. Dahm eine neue Schwinghebelsicherung ein, da die bis dahin verwendete vor allem bei Sportveranstaltungen zu Ausfällen führte. Dahm hatte den elastischen Drahtbügel nicht nur in Aggregat- und Schütteltischversuchen getestet, sondern auch in ausgiebigen Fahrversuchen im 300 SL Coupé erprobt, wobei er auch vor anstrengenden Wochenenderproben nicht zurückschreckte.

Am 5. Februar 1957 beschloss der Vorstand die endgültige Namensgebung des Roadsters. Er wurde nun definitiv 300 SL Roadster genannt. Am 14. Februar 1957 wurde Direktor Uhlenhaut mitgeteilt, dass die Gewichtsparsnis an den Bremsen für die USA bestimmter Roadster 5,3 kg gegenüber der Serienausführung betrage. Am selben Tag hatte Uhlenhaut festgelegt, dass die beiden 300 SLS eine Ate Bremsgerät Typ 50/12 mit verstärkter Wirkung erhalten sollten. Einen Monat später wurde mitgeteilt, dass die beiden 300 SLS nur mit Brennstoff der Qualität OZ 100 (Golden Esso) gefahren werden dürfen. Und am 08.04.1957 konnte Uhlenhaut mitteilen, dass das fahrfertige Gewicht des 300 SL Roadster gegenüber dem serienmäßigen 300 SL Roadster um 337 kg gesenkt werden konnte!

Die Leistung des SLS betrug 225 PS, mit einer nachzurüstenden Nockenwelle könnten sogar 235 PS erzielt werden. Alleine die Verwendung eines erleichterten Alumotors, der z.B. ein Ansaugrohr hatte, das aus Alublech geschweißt war, brachte eine Gewichtsersparnis von 61 kg. Hier machte sich ebenfalls die konsequente Kleinarbeit bezahlt, wie das Verwenden eines Aluminiumtanks, von Leichtmetallstoßdämpfern, eines Elektronkupplungsgehäuses und vielen anderen Dingen mehr.

An Achsübersetzungen wurden die Roadster alternativ mit folgenden Übersetzungen ausgestattet: $i = 3,89, 3,64, 3,42, 3,25$. Für die beiden Roadster wurden sogar extra zwei Vierspeichenlenkräder, wie sie in den Rennsportwagen eingebaut waren, gefertigt. Die beiden Auspuffrohre ragten unter den rechten Entlüftungsschlitzen ins Freie. Die Sitze erinnerten an die Bestände der Rennabteilung. Die Speziell angefertigte und geformte Cockpitabdeckung sowie der abnehmbare Überrollbügel bewiesen, dass, wenn bei Daimler etwas angepackt wird, man nichts dem Zufall überlässt. Diese beiden 300 SLS hatten aus Homologationsgründen (die offizielle Vorstellung des 300 SL Roadster erfolgte zum Genfer Salon im März 1957) in der Rennsportklasse gegen Wagen wie den Aston Martin DB 3 S, den Ferrari-Monza, oder den Maserati 300 S anzutreten.

Paul O'Shea tauchte mit seinem zuverlässigen 300 SLS in den USA bei allen größeren Rennen auf. Am Ende der Saison lag er mit dreimal so vielen Punkten vor seinem Verfolger, Carroll Shelby auf dem Maserati 300 S.

Die beiden für die USA bestimmten Roadster bildeten in Bereich der Produktion die einzige Ausnahme. Von den Coupés waren immerhin 29 Fahrzeuge mit Aluminium-Karosserie und ein Fahrzeug mit GFK-Karosserie gebaut worden. Dieses Coupé befindet sich heute im Besitz der Daimler-Benz AG.

Die meisten Änderungen beim Übergang vom Coupé zum Roadster musste sich der Gitterrohrrahmen gefallen lassen. Bis zur Uhlenhaut'schen Rohrpyramide am Ende des Motorraums hatte sich nichts geändert. Um Platz für die „normalen“ Einstiegstüren zu schaffen, wurde in diesem Bereich das Gitterfachwerk tiefer gelegt. Dasselbe galt für den Bereich des Hecks, in dem nun ein bescheidener Kofferraum untergebracht wurde.

Um zusätzlichen Platz zu gewinnen, wurde das Tankvolumen von 130 Liter beim Coupé auf 100 Liter beim Roadster reduziert. Das starke Querrohr im Bereich der hinteren Federn und Stoßdämpferaufnahmen hatte man dagegen nicht angetastet. Ganz unproblematisch war die Umgestaltung des Gitterrohrrahmens nicht. So berichtete Professor Nallinger von einer Versuchsfahrt im Juli 1956: „Der Wagen schüttelte so stark, dass er in diesem Bauzustand nicht an die Kundschaft gegeben werden kann. Herr Wilfert ist in Verbindung mit Herrn Uhlenhaut und Herrn J. Müller gebeten worden, sofort an die Beseitigung dieser Angelegenheit zu gehen, wobei wohl ein weiterer Gewichtsaufwand nicht zu vermeiden sein wird.“

Und so kam es dann auch. Der von H. U. Wieselmann in der „Motor-Revue“ 4/1957 getestete Roadster wog vollgetankt 1420 kg im Gegensatz zu dem von ihm im „Auto Motor und Sport“ Heft 21/1955 getesteten Coupé, dass nur 1310 kg auf die Waage brachte. Die bedeutendste technische Neuheit am Roadster war die hintere Eingelenkpendelachse mit tiefergelegtem Drehpunkt. Als weiter Neuerung kam die über dem Differential horizontal eingebaute Ausgleichsfeder zum Einsatz. (Sie wurde auch später in der Baureihe W 111/112

eingesetzt). Sie bewirkt, dass bei weicherer Grundabstimmung der Federn beim gleichzeitigen Einfedern beider Räder eine Verhärtung und somit Stabilisierung eintritt.

Im Grunde war die Ausgleichsfeder ein alter Hut. Sie wurde schon ab 1933 beim 290 (W18) angewandt. Sie war dort allerdings unter dem Differential angebracht. Diese Hinterachskonstruktion mit Längslenkern hatte ursprünglich auf Rudolf Uhlenhauts Wunschzettel Ende 1952 für den W 198 für den Renneinsatz 1953 gestanden. Realisiert wurde sie zunächst in den Rennfahrzeugen W 196 und W 196 S, sowie im Serienwagenbereich bei den Typen W 121 im 190 SL und im 190, im W 180, 220a, 220 S im W 186 (300 c) und im W 188 (300 Sc).

Blieb der Radstand mit 2400 mm unverändert, so wurde die Spurweite vorne auf 1400 mm und hinten auf 1450 mm erweitert.

Wie verhielt sich nun der Roadster gegenüber dem Coupé? Er war müder geworden, er hatte Speck angesetzt. Das wird nicht nur durch das gestiegene Gesamtgewicht deutlich. Das zeigen auch die Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte:

	300 SL Coupé	Roadster
0-80 km/h	7,0 Sek.	6,5 Sek.
0-100 km/h	9,3 Sek.	8,8 Sek.
0-160 km/h	17,7 Sek.	20,2 Sek.
0-180 km/h	24,0 Sek.	27,0 Sek.
V/max	228,0 km/h	221,6 km/h
Achsübersetzung	$i = 3,64$	$i = 3,64$
Testverbrauch	16,7 ltr./100 km	16,9 ltr./100 km

Was brachte die Eingelenkpendelachse für die Straßenlage? Am besten sein hier auch ein Chronist jener Tage zitiert, H. U. Wieselmann, der damals – wie bereits gesagt – beide Autos testete. Zum Coupé bemerkte er 1955: „Bei wirklich schnellem Kurvenverlauf jedoch macht sich eine Übersteuerungstendenz bemerkbar, die solange nicht störend ist, wie man noch einige Prozent Spielraum bis zur theoretischen Höchstgeschwindigkeit hat.

Nicht empfehlenswert jedoch ist es, wie die meisten Sportfahrer es gewöhnt sind zu schnell in eine Kurve hineinzugehen, um den Powerslide einzuleiten. Der SL kann dann plötzlich ausbrechen und ist in diesem Fall schwer zu reagieren. Er ist ein gefährliches Auto - gefährlich in dem Sinne, wie eine Liebe gefährlich sein kann oder ein edles Tier, das man gezähmt hat ohne seinen Willen zu brechen.“

Den Roadster beurteilte er 1957: „Diese Hinterachse gibt dem 300 SL Roadster im Verein mit seiner sonstigen Auslegung, zu der ein sehr stark dimensionierter Querstabilisator an der Vorderachse gehört, ein geradezu sensationelles Kurvenverhalten. Man kann bei Kurvengrenzgeschwindigkeit mit eingeschlagenen Vorderrädern beschleunigen – von Ausbrechen keine Spur! Das Auto zeigt wirklich eine grenzenlose Gutmütigkeit auch in normalerweise prekären Situationen, es vergibt, im Gegensatz zu seinem Vorgänger väterlicherseits, jeden Fehler und ist bei all seiner Kraft Lammfromm. Vom Fahreindruck her ist der 300 SL Roadster eines der erstaunlichsten Autos, die je in Serie gebaut wurden.“

Zwei Dinge bemängelt der Tester Wieselmann. 1. Die indirekter gewordene Lenkung (1:16,7 anstatt 1:13,8) „ist leichtgängiger, aber eben auch weicher und nicht mehr so positiv und präzise“; 2. „Zweifelloos bedarf das faltverdeck noch mancher Überarbeitung, wie

denn überhaupt das *mise-au-point*, das dem Fahrzeug in vielen Kleinigkeiten Not tut, weniger in Untertürkheim als vielmehr in Sindelfingen erforderlich ist.“

Wieselmann schließt: „Kein Wettbewerbssportwagen, sondern ein Reisefahrzeug für zwei Personen von überlegener Leistung und Straßenlage.“

Und so beschränkt sich Daimler-Benz auch, mit Ausnahme des USA-Engagements 1957, auf das Verkaufen. Privatfahrer sah man indessen häufiger am Start. Erinnert sei an den bekannten Arzt und Schauspieler Dr. Gunter Philipp oder etwa Eberhard Mahle, den bekannten Sportwagenfahrer aus der „Kolbendynastie“.

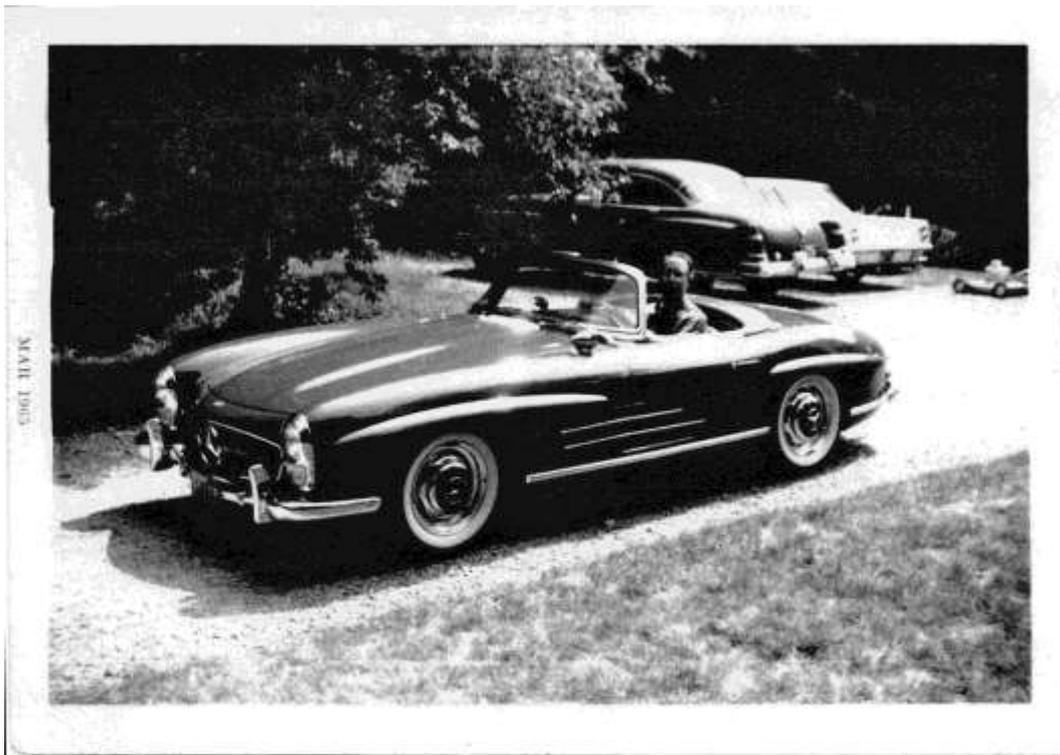
1961 gab es am 300 SL eine wichtige Anpassung an den technischen Fortschritt. Ab Fahrgestellnummer 198.042-10-00 2780 wurden an allen vier Rädern Scheibenbremsen eingeführt.

1962, ab Fahrgestellnummer 198.042-10-00 3049, wurde der Motor mit Aluminiumzylinderblock (M 198.982) gebaut. Als am 8. Februar 1963 die Produktion des 300 SL auslief, wurde eine Entwicklung beendet, die so abrupt hätte nicht auslaufen müssen. Kein Geringerer als der Designchef von Daimler-Benz, Bruno Sacco, formulierte es so: „Man hat mit dem W 113 den 300 SL kaputt gemacht. Man hat den 190 SL und den 300 SL in einem Typ zusammengezogen (dem W 113 – 230 SL). Dieses Zusammenziehen fiel näher in die Richtung des 190 SL aus, als zum 300 SL hin. Wenn man bedenkt, was nachträglich für Imagewerte noch vorhanden sind aus der 300 SL-Entwicklung, dann, muss ich sagen, haben wir mit dem W 113 den falschen Schritt in die falsche Richtung getan – nicht vom Design her, sondern vom Marketing, obwohl, der W 113 kommerziell ein Erfolg wurde.“

3258 W 198 Coupés und Roadster wurden produziert. Dieser Erfolg ist in diesem Marktsegment selten. Die Anerkennung, die diesem Produkt zu Teil wurde, und noch wird, dokumentiert sich in den höchsten „Gebrauchtwagenpreisen“ für ein nach dem Krieg gebautes Mercedes-Benz Fahrzeug.^{1C}

^{1C} Günter Engelen 23.07.1988

Fahrzeugbezogene Historie



**1960 Mercedes Benz 300 SL Roadster
FIN 198042-10-001234**

**Grafit Grau (DB 190 G), rotes Leder, schwarzes Verdeck, kein Hardtop.
Getriebeübersetzung 3.89
Kilometerstand 25002**

Produktionsoptionen:

Becker Mexiko AM/FM Radio

Sport (verchromte) Felgen

Continental Super Record Reifen, noch am Wagen vorhanden

1960 300 SL Roadster Karosserie Nr. 0123 wurde ursprünglich von Herrn Francis Young von Wellesley, Massachusetts, erworben, vermutlich im Jahre 1960. Meiner Kenntnis nach waren die beiden Optionen für den Autoverkäufer zum einen Auto Ingenieur von Lexington, MA oder aber Gauthier Motors von Salem, MA. Herr Young behielt den Wagen bis zu seinem Herzinfarkt und dem folgenden Tod in seinen 40igern, was sich 1963 oder 1964 zugetragen haben muss. Es war allgemein bekannt, dass dieser 300 SL sein Herzstück war und er ihn mit Liebe pflegte und somit fuhr er ihn auch nie bei schlechtem Wetter. Ich erinnere mich noch sehr gut an seine Garage, welche an den Seiten, besonders an der Standstelle des 300 SL ausgepolstert war. Er brachte seine Fürsorge um dieses Auto zum Punkt, als er das eine Mal, wo sein Auto einen Schaden hatte (die Einspritzpumpe brachte Beschwerden), lieber selbst das Übel austauschte, als jemanden anderes an seinem Auto arbeiten zu lassen. Der zweite Besitzer dieses Autos war mein Vater, George W. Bleisch. Nach einem gesunden Heimkommen von einem zwei Jahres Einsatz der US: Army Truppe in Frankreich und Deutschland während der letzten Züge des Zweiten Weltkriegs und dem Beginn der Einnahme, besuchte er die Universität von Rhode Island und schloss diese mit einem Abschluss in Elektrotechnik. Wie es sich herausstellte, war seine Lebenskarriere die Arbeit als Ingenieur bei „Bell Telephone“. Der Standort war in New Jersey und er arbeitete hier bis 1961, als eine Beförderung unsere Familie nach Massachusetts brachte. Die Zeit in Nord New Jersey ist bedeutend für diese Geschichte, da der Standort nicht weit von New York City entfernt ist und er im Jahre 1954 die „New York International Automobile Show“ besuchte. Auf dieser Messe stellte Mercedes ein neues Modell vor, den 300 SL. Von diesem Moment an war es Dad's Ziel, so einen einmal zu besitzen. Ich glaube, dass dies die Kombination aus Technologie und Entwicklung die Hauptbeweggründe waren, auch wenn das Aussehen nicht unbeachtlich war. Wie auch immer, das wichtige ist, dass dieses Event die Begierde nach diesem Fahrzeug entfachte.

Geschätzte 10 Jahre später, am 21 März 1964, brachte uns mein Vater zu einer Art Besichtigung. Ich erinnere mich, dass es ein Samstagmorgen war und ich etwa 10 Jahre alt war. Wie vorher angemerkt, ist Herr Young verstorben und seine Witwe beabsichtigte nun den Verkauf des Wagens. Frau Young's Anwalt beschäftigte sich mit dieser Angelegenheit und bevorzugte eine Auktion. Wenn du somit an dem Auto interessiert warst hattest du eine Option dieses Auto zu ersteigern. Dieser besagte Samstagmorgen war die Chance das Auto zu besichtigen und ein Angebot abzugeben. Ich schätze, dass zwischen 10 und 15 Interessenten vor Ort waren und ihr Interesse an dem 300 SL teilte. Die Garage, welche zwei Stellplätze beinhaltete, war auf der linken Seite des Hauses, welches einen beigen Anstrich hatte. Die offizielle Zeit der Besichtigung war 9 Uhr, doch die meisten Interessenten sind bereits früher gekommen und so füllte sich die Zufahrt schnell mit Menschen und brachten ein wenig Unruhe in diese ansonsten sehr ruhige Gegend. Endlich wurde die Garagentür langsam geöffnet und hervor blitzte der unglaublich gut erhaltene 300 SL, welcher rechts seinen Stellplatz hatte. Ich habe niemals etwas Vergleichbares gesehen. Der Wagen sah wie neu aus, hatte nur 5900 Meilen und man sah, wie Herr Young den Wagen

mit aller Liebe zu pflegen schien. Wenn man den Wagen von der Seite betrachtete mit der beeindruckenden Lackierung und den großen verchromten Felgen, fand man keine Worte, um dieses coole Auto zu beschreiben. Viele „Schauen aber nicht anfassen“ Aktionen fanden statt, mit all den Interessenten und besonders begeistert war die Masse bei dem Öffnen der Motorhaube und dem damit einhergehenden Enthüllen des mit Aluminium Tubes veredelten Motor. Zu dem Zeitpunkt hatte ich keinen Schimmer, wo genau ich da eigentlich drauf starrte, aber es war anhand der Reaktionen der Interessenten klar, dass diese Powermaschine sehr beeindruckend war. Meine Frau findet das folgende Detail etwas merkwürdig und nach all diesen Jahren stimme ich ihr wohl zu. Ich meine mich nicht erinnern zu können, dass der Motor auch nur einmal angelassen wurde während der Besichtigung. Ich kann nicht sagen ob es an einer leeren Batterie durch den langen Stand oder aber dem Anwalt geraten wurde, den Motor eines SL nicht kalt zu starten und auch im kalten Zustand wieder zu abzuwürgen. Natürlich war anzunehmen, dass der Motor hervorragend lief bei einer solch geringen Laufzeit und so wurde es auch später bestätigt. Nach einer Stunde etwa war alles vorbei und unsere Familie fuhr heim.

Zwischen diesem Besichtigungstag und der Nacht, in der mein Vater das Auto zu uns brachte, erinnere ich mich, mich mit meiner Mutter sehr oft darüber unterhalten zu haben und sie trotzdem ihre Sorgen aussprach doch wir alle hofften, dass mein Dad letztlich die Auktion gewinnen möge, was er uns nun bewies. Das interessante war, dass mein Dad meine Mum fragte, wie viel er denn bieten sollte, denn sie verwalteten zusammen das Geld und gerade bei größeren Ausgaben, hatten beide Mitspracherecht. Meine Mum antwortete „Was auch immer du meinst um dieses Auto zu bekommen“. Dieses Auto wurde durch Hingabe und Verlangen in unsere Familie Bleisch gebracht.

Offensichtlich gewann also mein Dad. Er machte ein sehr großzügiges Angebot, da er wusste, dass er gegen Doktoren, Anwälte und andere wohlhabende Gesellschaftsmitglieder zu kämpfen schien. Ebenso wusste er, dass dieses Geld an eine Witwe ging, die ihren Mann viel zu früh verlor und das Geld gut brauchen könnte. Zu erwähnen ist noch, dass er für dieses Vermögen einen nagelneuen Jaguar XKE oder eine Corvette Stingray hätte erwerben können und trotzdem wäre noch etwas Geld übrig geblieben. Auf der anderen Hand, bedenke man den Kaufpreis des Fahrzeugs und das es zu dem Zeitpunkt bereits 4 Jahre alt war, schien der Preis doch angemessen, welchen mein Dad bezahlte.

Ich erinnere mich auch, dass mein Vater einen Gullwing im Jahre 1954 auf der NY Auto Show geliebäugelte, doch auch gab es keine einzige Konversation über eine Art Enttäuschung des Roadsters. Somit folgere ich, dass jeder 300SL mehr als gut genug gewesen wäre und ich bin glücklich, dass er das Auto in jedem Stück genauso liebte wie Herr Young es tat und sich glücklich schätzte, der Besitzer zu sein.

Der Montagabend, 13. April 1964, war bis zu diesem Zeitpunkt in meinem Leben auf jeden Fall der längste Abend. Mein Vater wurde von einem Kollegen von der Arbeit nach Hause gebracht. Sein ursprünglicher Kontakt von der Arbeit, hatte von der Verfügbarkeit des 300SL erfahren und wollte meinen Vater an jenem Abend nach Wellesley bringen, wo er sich um die Unterlagen kümmern würde und den Wagen kaufen würde. Viel wichtiger aber, er würde ihn nach Hause bringen, wo ich schon gespannt auf ihn wartete. Ich erwartete ihn ab 19 Uhr und war somit sehr unglücklich, dass er nicht kam und später auch nicht und wieder später auch nicht. Es war gegen 20:15 Uhr, als ich meinen ersten 300 SL im Leben hörte. Beeindruckend die Geräusche beim Runterschalten, die Saugluftgeräusche und alle anderen, welche der 300 SL von sich gibt und ich bis heute jeder Zeit in Erinnerung rufen kann.

Die Familie und einige meiner Autoverrückten Freunde, schienen das Auto eine ganze Weile im Auge zu behalten und zu bestaunen und somit nahm mein Vater beide meiner Freunde mit auf eine schnelle Spritztour und danach brachte er das Auto nach Hause. Danach blieb ich noch mindestens eine Stunde in dem Wagen sitzen, draußen in der Einfahrt, bis meine Eltern darauf bestanden, dass ich rein ins Bett gehe, da ich die Schule am nächsten Tag besuchen musste, es war ein Montag. Natürlich brachte mein Vater den Wagen für die Nacht in die Garage auf die

linke Seite, ein Platz, an dem er die nächsten Jahre stehen würde. Nicht lange nach diesem besagten Abend, wurde uns ein Paket von „MG Mitten“ zugestellt. Es war ein Geschenk von meiner Mutter an meinen Vater. In der Box befand sich eine Wagendecke, welche perfekt auf den 300 SL passte und auch bis heute (2012) noch das Auto schützt.

Das Auto wurde nur bei gutem Wetter bewegt, von seinem Baujahr bis hin zum Jahre 1970. 3 Mal wurde der 300 SL im Regen bewegt, doch es war immer die beabsichtigt das Auto als Schönwetter Wagen in Gebrauch zu haben und wurde daher nie bei Schnee oder anderen mit Salz verunreinigten Wetterlagen gefahren. Mit Garantier kann ich sagen, dass sobald auch nur der kleinste Schneefall eintrat, wurde der 300 SL in die Garage eingelagert und würde bis zum kommenden April/Mai dort verweilen.

Folgend einige Erinnerungen an den Wagen, in keiner bestimmten Reihenfolge:

Das Schaltproblem. Ungefähr im Jahre 1964/65 trug sich folgendes zu. Meine Eltern waren beide in Rhode Island und die meisten Ihrer Familienmitglieder waren dort zu Hause, was zu einigen Trips nach RI über die Jahre führte. Bei diesem Trip fuhren nur mein Vater und ich, um seine Mutter zu Ihrem Geburtstag zu besuchen. Auf dem Rückweg brach auf einmal die Plastikverdeckung der Schaltung weg, was zu einer Menge Spiel in der Schaltung führte. Der Schlüsselmoment war, dass mein Dad in keinem Moment besorgt schien und zu mir sagte „Das ist ein Mercedes, wir fahren ihn einfach im 3. Gang nach Hause.“ Und so taten wir dies. Man sollte beachten, dass es keine Autobahn 95 zu diesem Zeitpunkt gab. So brachten wir den SL sicher mit 50 Meilen pro Stunde nach Hause im dritten Gang. Und somit erinnere ich mich auch noch sehr deutlich, dass mein Vater ungefähr eine Woche später beide Plastik Dichtungsscheiben austauschte. Er schien Anfangs ein paar Probleme zu haben, jedoch bestand er darauf, die Reparaturen selbst zu verrichten.

Beschleunigungsstunde. Dieses Event war an einem Sonntagmorgen. Erneut fuhren mein Vater und ich nach RI und es war gegen 9 Uhr, wunderschöner Tag und gutes Wetter. Wir cruisten und unterhielten uns vermutlich über den Radiosender, welchen wir uns anhören wollten. Mein Vater bog ab und stoppte bei einer Raststation auf der Seite der Straße. Ich fragte wieso wir anhielten und er sagte, dass der vordere rechte Reifen ausbalanciert sei und somit tauscht er ihn an Ort und Stelle. Und er tat es, aber es geht noch weiter. Der Motor und das Auto waren auf Betriebstemperatur, es ist früh am Sonntag mit wenig Verkehr und gutem Wetter. Auf dem Weg raus aus der Raststätte, fuhr er langsam im ersten Gang und dann beschleunigte er in den zweiten, dann in den dritten und so weiter, bis wir 110 Meilen pro Stunde erreichten und er entschloss, dass das nun reicht. Das war das Mal, wo ich am schnellsten wie je gefahren bin und das hat mir die Augen geöffnet. Ich passte genau auf, wie er die Gänge durchschaltete und auch als Youngster konnte man die Effekte des Schaltens stark merken. Und eine abschließende Notiz zu dieser Story, dieser „ausbalancierte“ Reifen samt Felge, ist bis heute noch ordentlich verstaut im Ersatzreifenfach.

Straßenlage halten. Eine der langen, gerade Straßen von Topsfiel ist Perkins Row genannt. An einer Stelle hat die Straße eine 90 Grad Kurve. Eines Tages fuhr mich mein Dad zu dieser Stelle und wieder einmal waren wir auf dem Weg nach Hause. Es war ein Wochenendtag, etwas grau und ein Nachmittag. Seine Lektion für seinen Sohn war es, dass er den SL in den 2. Gang schaltete und den Wagen auf ungefähr 50 Meilen pro Stunde beschleunigte und die Kurve nahm, während er um weitere 5 Meilen pro Stunde beschleunigte. Während des Ganzen war ich davon überzeugt, geradewegs in die Wälder zu brettern, aber ich irrte mich, die Karosserie Nr. 2573 klebte auf der Straße und wir lernten daraus.

Alltägliche Fahrten. Die obigen Geschichten sind die spannenden und leicht zu erinnernden besonderen Momente, an welche ich mich gerne zurück erinnere. Aber Fakt ist, dass die Mehrzahl der Fahrten in diesem Fahrzeug in zwei Kategorien einzuteilen ist. 1) Meine Mum fährt mich in die Schule oder holt mich ab, manchmal auch auf der Fahrt in den Laden. Es hat immer Spaß gemacht in dem SL, jedoch hat meine Mum nie das Bedürfnis gehabt das Gaspedal besonders zu betätigen und somit waren diese Fahrten eher gemütlich. 2) Der Rest der Abenteuer wa-

ren Samstags- oder Sonntagsfahrten mit meinem Vater, hoch nach New Hampshire zum Einkaufen. Ich habe viele solcher Erinnerungen und noch heute lächle ich, wenn ich daran denke, wie wir uns über die Art von Radiosender stritten und ob das Verdeck nun offen oder geschlossen sein sollte. Ironischerweise, damals wie heute, fand ich stets, dass das Auto einfach ein bisschen besser aussieht mit dem Verdeck drauf als ohne, auch wenn es ein Roadster ist. Es könnte an der fantastischen Farbkombination liegen. Ich erinnere mich auch gut daran, dass ich ihn immer bat, schneller zu fahren.

Eine der Wahrheiten über besondere Autos ist es heute wie damals, dass egal wie weit man auch von dem Geschäft weg parkt, immer einer neben einem parken muss und so musste ich stets während mein Vater im Geschäft einkaufte neben dem Auto wache stehen, dass niemand seine Autotür zu weit öffnete und einen Kratzer hinterlassen würde. Nach einiger Zeit wurde ich auch sehr geübt in dem Beantworten der unausweichlichen Fragen. Einige Jahre später kauften meine Frau und ich ein Haus in einer Gegend, die nicht einmal 5 Meilen von dem damaligen Parkplatz meiner 300 SL Wache entfernt ist. Und wie ich das heute niederschreibe, im Jahre 2012, steht das Auto in demselben Haus in der Garage.

Die Hauptküste. Ich erinnere mich an eine Zeit, in der meine Eltern das Auto für einen Urlaub hernahmen im Jahre 1964/65. Meine Schwester und ich wurden zu meiner Großmutter nach RI gebracht und sie fuhren die Küste entlang, für eine Woche, und schliefen jede Nacht an einem anderen Ort. Das ist jedoch das einzige Mal, dass das Auto für einen solchen Zweck verwendet wurde. Da waren keine Probleme, das Auto fuhr stets einwandfrei und auch wenn Teile über ihrer Zeit waren, hielten sie stets. „Es ist ein Mercedes“ würde mein Vater sagen und implizierte, dass es normal sei, dass keine Probleme auftreten würden. Abgesehen von der Qualität des Wagens, schien mein Dad stets glücklich, den Leuten das Auto und all seine Besonderheiten vorzuführen. Er liebte die Genauigkeit des Autos und wie es funktionierte.

Polizeieinsatz in Rowley. Diese Story fällt fast in die Kategorie Gerüchteküche und ich glaube, dass die Details dieser Geschichte, niemals für unsere Kinderohren bestimmt waren. Ich denke, dass es viel später in meinem Leben erst dazu kam, dass ich die ganze Geschichte erfuhr. Aber ich erinnere mich an den Wochenendtag, an dem der Chef von der Bell Fabrik, Nord Andover (MA), wo mein Vater arbeitete, uns zuhause besuchte. Er kam um den 300SL zu besichtigen und diesen zu einer Spritztour zu entführen. Die Spritztour beinhaltete, als eine Routine, eine Art Sprint den Highway 1 hoch bis nach Newburyport. Ich schätze, dass der SL einfach mitspielte, als mein Vater seinem Chef zeigte, was diese Maschine drauf hatte. Das Ergebnis war ein Zusammentreffen mit einem Straßenpolizisten in Rowley. Bis zu diesem Tage an kenne ich nicht die genauen Details, ich fand dieses Zwischenereignis auch nur durch einen provokanten Spruch meiner Mutter meinem Vater gegenüber raus. Ich fand bis heute keine Dokumente über dieses Ereignis und auch stand es nie zur Debatte. Doch entweder wurde mein Vater nur gewarnt oder aber er erhielt eine Geldstrafe. Wie viele andere 300 SL-Besitzer hatte mein Dad stets Probleme, die richtige Motoröl Temperatur zu erreichen. Vielleicht hat er ja einfach daran ein wenig gearbeitet? Ja, das musste wohl die Motivation seiner überhöhten Geschwindigkeit sein.

Instandhaltung. Es existiert ein Fahrtenbuch, welches mein Vater ins Leben rief, nachdem er das Auto erwarb. Die meisten Eintragungen beinhalten Reparaturen oder Instandhaltungsarbeiten. Ich erinnere mich, dass das Radio einmal den Geist aufgab und mein Vater dieses ausbaute und reparierte. Oft gab es Ölwechsel, stets aber mit Castrol. Sehr früh in seiner Zeit als Besitzer brachte mein Vater den Wagen zu einem Herrn, namens Karl Michael. Herr Michael lebte in Peabody oder West Peabody, MA und mir wurde erzählt, dass er ein ehemaliger Pit Mechaniker für das 300 SL-Rennteam war, als das Werk noch die Autos fabrizierte. Er hatte einen groben Deutschen Akzent und ich schätze, dass er zu diesem Zeitpunkt noch nicht lange in den USA lebte. Ich denke, dass er eine Beziehung zum Autoingenieurwesen in Lexington hatte, aber er arbeitete auch an Autos der Marke Mercedes in seiner Garage zu Hause. Ich schätze, dass er dies in der Freizeit als Nebenverdienst tat. Mein Dad ließ ihn das Auto besichtigen, innen sowie außen um mögliche Mängel zu entdecken. Auch wollte er das Problem mit der Öltemperatur klären. Ich

wurde erst zu dem Zeitpunkt involviert, als wir den Wagen in der Dämmerung abholten. Herr Michael zeigte meinem Vater seine letzte Errungenschaft, ein schwarzer 58er Roadster, welcher ein wenig Arbeit an der Karosserie und Innenausstattung brauchte, aber es war klar, dass er ebenfalls die 300 SL liebte und froh war, endlich selbst einen zu besitzen. Herr Michael hatte einen NSL Motor in den Wagen eingebaut und merkte an, dass dieser ein 4:11 Differential hatte. Er erzählte meinem Vater, dass die Leistung einen umwerfen würde. Das war typisch Deutsch, Unterbewertung, auch wenn ich damals den Unterschied nicht wirklich wahrzunehmen schien. Abgesehen davon, waren die beiden Ergebnisse des Abends, dass Herr Michael meinem Vater erzählte, dass mein Vater wohl den Wagen nicht genügend ausfuhr und dadurch die Öltemperatur nie richtig anstieg. Herr Michael fuhr daraufhin mit meinem Vater eine Runde, um ihm einmal zu zeigen, was er denn da genau meinte. Das musste schon einiges an Leistung beinhaltet haben, mein Vater mit einem großen Grinsen zurück, da Herr Michael ihm einmal zeigte, was das Auto denn wirklich drauf hätte. Trotzdem freundete mein Vater sich mit dieser Art von Geschwindigkeit nicht an und fuhr demnach nicht wie Herr Michael empfohlen hatte. Auf dem Weg nach Hause merkte mein Vater wiederholte Male an, dass der Wagen mehr Leistung denn je hatte und war schlicht und weg begeistert.

Ein schlechter Tag im Jahre 1966. Im Herbst 1966, wurde der 300 SL zweimal an einem Tag „gerammt“. Mein Vater nahm den Wagen nie mit zur Arbeit. Es war bis zu den 70ern, dass mein Vater endlich einen reservierten Parkplatz bei der Fabrik erhielt und somit riskierte er die Zeit zuvor nicht, dass dem Auto ein Kratzer zugefügt hätte werden können. Es gab eine tägliche Routine, meine Mum würde den Wagen zu der Arbeit meines Vaters fahren, um ihn zum Mittagessen abzuholen oder jeglichen anderen Aktivitäten. Auch an diesem Tag war das der Fall, doch heute gab es einen Unfall, den ersten an diesem Tage, bei der Anmeldung von Motorbetriebenen Fahrzeugen in Lawrence MA, wo der SL das Opfer einer Fahrerflucht, nach einem Treffer auf den rechten hintern Stoßstange, wurde. Kurze Zeit später parkten meine Eltern das Fahrzeug auf dem Parkplatz des China Blossom Restaurant auf der Straße 125 Nord Andover. Während des Mittagessens wurde sie aufgespürt und nach draußen gebracht, wo ein Mietwagen mit Schaltung und ohne Parksperre rückwärts in die Front unseres SL rollte, etwa einen Fuß vom Mittelpunkt entfernt. Dies hinterließ Schäden an der Karosserie und dem Kühlergrill. Nach den entsprechenden Absprachen mit den Versicherungsgesellschaften, brachten wir das Fahrzeug rüber zum Auto Engineering, wo sie dieses für einige Zeit behielten. Es dauerte bis Dezember, bis der Wagen endlich wieder nach Hause kam. Mein Vater war enttäuscht, was eine Arbeit sie verrichteten, denn damals war es sehr schwer Werkstätten zu finden, die an Autos wie den 300 SL arbeiteten. Die Arbeiten können noch heute gesehen werden und zeigen somit eine Art Kontrast zu dem sonst originalen und brillanten Lack, welcher bis heute in fantastischer Kondition ist. Doch diese sehr alten Reparaturen sind Bestandteil der Historie des 2573, und bis heute wurden keine Korrekturen an diesen damals verrichteten Arbeiten vorgenommen.

Geparkt. Im Jahre 1970/71, brauchte das Fahrzeug einige Reparaturen, aber es gab zu dem Zeitpunkt andere finanzielle Prioritäten. Zum einen das Geld fürs College für mich und weitere 4 Jahre Studienzeit und im Anschluss dasselbe für meine Schwester. Somit wurde das Auto während der ganzen Zeit nicht bewegt. Natürlich verweilte es immer in der Garage mit dem Cover. Mein Vater plante die Arbeiten zu einem späteren Zeitpunkt in Anspruch zu nehmen, wenn Zeit und Geld stimmen würden.

Die nächsten 40 Jahre. Das Auto wurde immer gesäubert und es wurde immer besonders viel Achtsamkeit bei Arbeiten oder Bewegungen in der Garage vorgenommen. Als die finanziellen Mittel sich wieder zu bessern schienen gegen Ende der 70er/Anfang der 80er, fing meine Mutter an sich krank zu fühlen. Im Sommer 1981 wurde sie mit Krebs prognostiziert und in viel zu schnellen 9 Monaten später, war sie bereits von uns gegangen. Unsere Familie war geschockt, und mein Vater hatte ein großes Haus und ein großes Grundstück zu verwalten, während er weiter arbeitete und versuchte, seine Karriere weiter zu führen.

Eines der Ergebnisse dieser Zeit war, dass meinem Vater die Augen geöffnet wurden für die Arbeit, welche meine Mum Jahre lang zu verrichten schien. Ein Teil dieser Arbeit war der Besuch eines Tages zu Herrn Paul Russel, welcher den Shop in Topsfield führte. Mein Vater brauchte Hilfe bei den Anlagen. Ergebnis des ganzen war, dass er mir das Auto verkaufte. Dies geschah im Sommer 1984. Wir planten immer das Auto zusammen zu reparieren und es zu starten und wollten einiges der Karosseriearbeiten erledigen. Doch auch nichts davon würde geschehen. Im späten 1987, gerade begann mein Vater sich mit den Reparaturen zu beschäftigen, erlitt er einen Herzinfarkt und auch er war 11 Monate später verstorben.

Nach einigen Jahren der Aufräumarbeiten in dem Haus meiner Eltern, wurde dieses verkauft und somit kam der 300 SL zu uns ins Haus in New Hampshire. Hier ist sein Platz in der Garage, welche sich im Keller unseres Hauses befindet und die Temperatur niemals unter 50 Grad fällt, auch im Winter. Auch ich habe bis heute keine Zeit gefunden, die Reparaturen durchzuführen und somit wurde es bis heute nicht bewegt oder angelassen. Doch ich kann versichern, dass es stets all die Liebe und Aufmerksamkeit in Form von Pflege und Sauberkeit erhielt. Das nächste Kapitel des 2573 wird geschrieben...¹

George F. Bleisch

Juni 2012

1(Übersetzung: Laura Kukuk, 10.02.2015

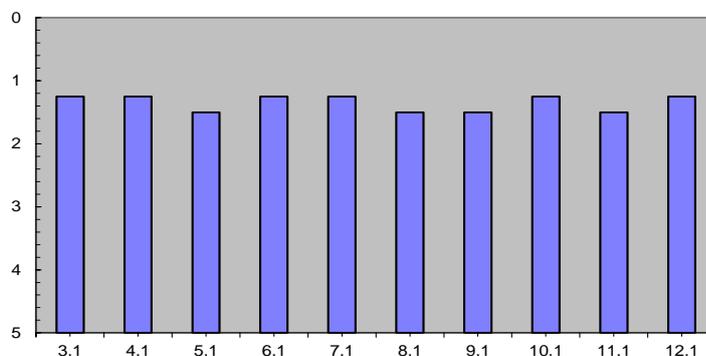
15 Bewertungsfaktoren

Bei dem besichtigten Fahrzeug handelt es sich um einen Daimler Benz 300 SL-Roadster, Baujahr 1960 in außergewöhnlich gut erhaltenem Originalzustand mit der Fahrzg.-Ident-Nr. 198.042-10-001234.

15.1 Fahrzeugzustand

Die unter den Punkten 3.1 - 13.1 beschriebenen Zustandsbenotungen sind nachfolgend graphisch zur Übersicht aufgeführt.

Fahrzeugbenotung:



Benotungspunkte \bar{x} 1,35

Es ist hierbei zu beachten, dass die Gewichtung der einzelnen Punkte zur Ermittlung des Allgemeinzustandes unterschiedlich ist.

Der Allgemeinzustand des Fahrzeuges kann mit „1-“ bewertet werden.

Wichtig ist hier zu berücksichtigen, dass **nur** ein neuwertiges und original erhaltenes Fahrzeug mit der Note „1“ bewertet wird, d.h. vor z.B. 50 Jahren wurde von einem Enthusiasten ein neues Fahrzeug in einem Museum konserviert und bis heute in dem Zustand erhalten. Dieses Fahrzeug sei heute ohne jegliche Standschäden o.ä.. Vollrestaurierte Fahrzeuge können aufgrund nicht zeitgemäßer Reparatur/Fertigungsmethodik und Verwendung moderner, nicht zeitgemäßer Materialien unter Umständen lediglich die Höchstnote 1-2 erreichen.

Erläuterungen zur Zustandsbeschreibung:

Note	Zustandsbeschreibung
1	<i>Neuwertiges und bis ins Detail 100 % original erhaltenes Fahrzeug im Zustand der damaligen Erstausslieferung vom Hersteller ohne jegliche Standschäden. Sehr selten!</i>
1-2	<i>Fahrzeug mit einer leichten Patina, d.h. Originales Fahrzeug mit äußerst geringer Laufleistung, Fahrzeug nach Originalspezifikation restauriert in „Concours Conditions“. Restauration soeben abgeschlossen. Fahrzeug der Spitzenklasse ohne fehlerhafte Aggregate oder unzeitgemäße Details.</i>
2	<i>Guter Originalzustand mit geringen Zugeständnissen an das Alter des Fahrzeuges. Sach- und fachgerecht vor geraumer Zeit durchgeführte, sehr gute Komplettrestauration unter Verwendung originaler bzw. originalgetreuer Teile und Materialien</i>
3	<i>Fahrzeug in fahrbereitem Gebrauchszustand mit unbedeutenden Mängeln an Optik, Technik oder Originalität. Keine Durchrostungen an Rahmen oder Karosserie. Keine sofortigen zur Durchführung der nächsten HU nach § 29 STVZO relevanten Arbeiten erforderlich, teilrestauriertes Fahrzeug.</i>
4	<i>Fahrzeug in restaurierungsbedürftigem, verbrauchtem Zustand eventuell nicht fahrbereit, aber weitestgehend komplett. Zum Teil Mängel an Optik, Technik oder Originalität. Restauration erforderlich jedoch leicht zu restaurieren bzw. zum Teil begonnen. Durchrostungen an Rahmen und/oder Karosserie.</i>
5	<i>Fahrzeug nicht fahrbereit, nicht komplett aber Restauration noch durchführbar und lohnend ansonsten guter Teileträger. Durchrostungen an Rahmen und/oder Karosserie oder komplett zerlegt</i>

16 Zusammenfassung/Wert

16.1 Marktwert

*Der **Marktwert** für das vorstehend näher beschriebene Fahrzeug für den Zeitraum der Untersuchung am 27.01.2015 sowie unter Berücksichtigung der speziellen Marktlage im Winter 2014/15 beträgt*

Marktwert
€ 1.800.000,00
(eins/acht/null/null/null/null/null)

*Ausgefertigt
Der Sachverständige*



Schlussfoto

17 Urheberrecht

*Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Vervielfältigung bzw. jeder Nachdruck, auch auszugsweise, sowie die Wiedergabe der Abbildungen, auch im veränderten Zustand, ist nur mit schriftlicher Zustimmung des Unterzeichners gestattet.*