Mercedes-Benz 300 SL Roadster

Gäbe es den legendären SL-Flügeltürer nicht, würde der 300 SL Roadster vermutlich an der Spitze fahren. Doch auch so betört die offene Variante des 300 SL der Ausnahmebaureihe W 198 von Mercedes-Benz durch Form, Sportlichkeit und Leistung. Unter reinen Fahraspekten ist der Roadster vielleicht sogar die bessere Alternative.

Ikone ohne Flügel

Die Geschichte der 300 SL Modelle der Baureihe W 198 ist auch eine Geschichte über Markt und Mächte. Denn ohne aussichtsreiche Exportchancen in die USA hätte es Flügeltürer und Roadster wahrscheinlich nie gegeben. Das Auto hat seine ursprünglichen Wurzeln im Rennsport, eine Straßenversion war zunächst überhaupt nicht geplant. Am 12. März 1952 fuhr der erste Renn-Flügel, der Rennsportwagen 300 SL der Baureihe W 194, vor. Dieses Fahrzeug ging auf Rudolf Uhlenhaut zurück. Er gilt auch als Vater des Flügeltürers. Und der W 194 war sehr erfolgreich: zweiter und vierter Platz bei der Mille Miglia 1952, ein Dreifachsieg in Bern, ein vierfacher Sieg am Nürburgring und ein grandioser Doppelsieg bei der Carrera Panamericana sorgten für Aufsehen, Ruhm und Ehre. Unvergessen ist hier der Ritt von Karl Kling und Hans Klenk quer durch Mexiko, bei dem ein Geier die Frontscheibe durchschlug.

Gene im Rennsport

Die Erfolge riefen auch den Mercedes US-Importeur Max Hoffmann auf den Plan. Er bearbeitete den Vorstand

in Stuttgart solange, bis dieser zu einer Straßenversion des 300 SL einwilligte. 1954 debütierte das Coupé, das aufgrund seiner spektakulären Flügeltüren in Amerika bald nur noch „Gullwing“ hieß, auf der New York Motorshow. Tatsächlich gab es Coupé und Roadster nie parallel. Der geschlossene Mercedes 300 SL wurde von 1954 bis 1957 hergestellt. Der Roadster löste ihn ab und wurde bis 1963 produziert. In klassischer Markenmanier nahm der Wagen dabei die Nomenklatur des Hauses auf: während die 300 als Kürzel für den Hubraum standen, ließen sich die Buchstaben SL als „Sport Leicht“ dechiffrieren. Und das traf den Nagel auf den Kopf.

Der 300 SL war auskömmlich motorisiert. Unter der Haube mit den zwei Domen arbeitete ein Derivat des 300er Adenauer Motors, ein wassergekühlter Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor des Typs M 198. Der Motor aus Grauguss mit einem Zylinderkopf aus Leichtmetall war erstmals um 45 Grad nach links geneigt verbaut. Er war mit einem Trockensumpf angelegt, der rund 15 Liter Öl fasste. Im Innern des Motors rotierte eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle. Die Nockenwelle war oben geführt und von einer Kette gesteuert. Sie regulierte je zwei Ventile pro Brennraum. Ein Gesamthubraum von drei Liter mobilisierte rund 215 PS bei 5.800 Umdrehungen pro Minute. Dies lag auch an der Direkteinspritzung gegenüber den sonst üblichen Vergasern. Bei einem Fahrzeuggewicht von rund 1,3 Tonnen beim Coupé und 1,4 Tonnen beim Roadster war das eine immer noch sehr veritable spezifische Leistung. So waren die Straßenversionen des 300 SL auch damals allemal für 230 km/h gut. Je nach Übersetzungen waren auch höhere Geschwindigkeiten möglich. Auf gerader Strecke erreichten manche Versionen auch über 260 km/h Spitzengeschwindigkeit – noch heute beeindruckend. Der Roadster empfahl sich dabei aber von Anfang an eher als schneller Tourer, denn als echter Sportwagen.

Ein Auto für Amerika

Vom 300 SL Coupé entstanden rund 1.400 Exemplare. Darunter 29 Fahrzeuge mit Aluminiumkarosserie. Max Hoffmann machte in Stuttgart weiter Druck und erwirkte den Fertigungsentscheid für eine offene Variante: den 300 SL Roadster. Der Roadster war ab 1957 erhältlich und präsentierte sich nicht nur im New Yorker Showroom an der Park Avenue als echter Hingucker. Stars und Sternchen, das Who is Who des internationalen Jet-Set zählt zur Klientel der 300 SL Fahrerinnen und Fahrer – weltweit. Gegenüber dem Flügel zeigte der Roadster zudem eine bessere Alltagstauglichkeit. Der Kofferrauminhalt wuchs aufgrund eines optimierten Tanks. Der Einstieg gelang aufgrund der vorne angeschlagenen Türen in Verbindung mit tieferen Schwellern leichter. Die Scheinwerfereinheiten wurden überarbeitet: Statt der typischen Rundscheinwerfer waren nur moderne wirkende aufrechte Leuchten mit integrierten Blinkern verbaut. Die Stossstangen wurden mit Hörnern „aufgerüstet“. Der Gitterrohr-Rahmen wurde leicht modifiziert und punktuell verlängert, was dem Innenraum zu Gute kam. Ab 1961 wichen auch die recht simplen Trommelbremsen leistungsfähigeren Scheibenbremsen. Das Motormanagement wurde überarbeitet, und vor allen Dingen aber wurde das Fahrwerk des 300 SL Roadsters deutlich verbessert.

Denn der 300 SL Flügel hatte aufgrund seiner hinten montierten Zweigelenk-Pendelachse die eher unangenehme Eigenart bei zügigen Kurven das Heck voran zu schicken. Nicht wenige 300 SL Flügeltürer verließen so die ihnen zugedachte Fahrbahn. Um so mehr galt hier: langsam in die Kurve hinein und mit

vollem Gas heraus. Anders der Roadster: Hier wurde die verbaute Eingelenk-Pendelachse mit einer Ausgleichsfeder stabilisiert. Das berechenbarere Fahrverhalten kommt dem Roadster noch heute zu Gute. Er liegt deutlich ruhiger auf der Strecke und nimmt schnell gefahrene Kurven gelassener. Dabei spurtet er aufgrund kürzerer Übersetzung ab Werk schneller an. Fahrfreude vermittelt er offen wie geschlossen. Das Verdeck lässt sich schnell hinter den Sitzen unter einer Klappe verstauen. Ein beliebtes Feature war das ab Werk erhältliche Hardtop. – Auch heute ein wertvolles Merkmal beim Kauf eines 300 SL Roadster.

Die Marktlage

Beide Fahrzeuge, Coupé und Roadster, zählen seit Jahren zu absoluten Automobilikonen. Es ist lange her, dass man diese Sportwagen vergleichsweise günstig erwerben konnte. Wer in den 1970er Jahren zuschlug, dürfte die besten Einstände erzielt haben. Seitdem ging es Jahr für Jahr rapide bergauf. Heute liegen Coupé wie Roadster in gutem Zustand bei je deutlich über 500.000 Euro. Die Preise können bei Fahrzeugen mit besonderer Historie und in unangetastetem Originalzustand auch mal das Doppelte erreichen. In jedem Fall ist dies zutreffend, wenn eines der seltenen Coupés mit Alu-Karosse auf den Markt kommt. Die Roadster-Modelle, von denen insgesamt knapp 1.900 Exemplare entstanden, sind in der Regel 100.000 bis 150.000 Euro günstiger als vergleichbare Flügeltürer. Selbstverständlich kauft man solche Fahrzeuge nicht beim Händler an der Ecke. Hier empfehlen sich Betriebe, die sich auf diese speziellen Fahrzeuge konzentrieren, so wie beispielsweise Classic Driver Händler HK Engineering oder aber Auktionshäuser, die derart besondere Fahrzeuge anbieten.

Das hier gezeigte Exemplar kommt in Kürze bei RM zur Versteigerung und wird auf rund eine Million US-Dollar taxiert. Es hat bereits eine Komplettrestauration in wirklich allen Bereichen von Rudi & Company erhalten, was Originalitätsfanatiker eher abschrecken dürfte. Immerhin wurden laut Anbieter ausschließlich Originalteile aus dem Bestand von Mercedes-Benz Classic verbaut. Kenner wissen: Das treibt den Teilepreis in horrende Höhen. Dafür steht das Auto nun makellos da und bietet sich für Concours-Veranstaltungen an. Das originale Hardtop ist auch dabei, und es sind die begehrten Rudge-Felgen montiert. Es handelt sich um ein Matching-Number-Fahrzeug. All diese Faktoren werden den 300 SL Roadster mit Sicherheit einen Käufer finden lassen. Denn Roadster dieser Baureihe und Güte zählen unverändert zum Kern einer jeden wirklich ernsthaften Sammlung von erhabenem Anspruch.

Weitere Mercedes-Benz-Ikonen finden Sie im Classic Driver Marktplatz.

Text: Mathias Paulokat
Fotos: Darin Schnabel ©2011 Courtesy of RM Auctions

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-300-sl-roadster
© Classic Driver. All rights reserved.