CLASSIC DRIVER

Mercedes-Benz Heckflosse

Das ist Spitze!

Text & Fotos: Mathias Paulokat

1959: Zeitenwende bei Daimler-Benz. Die pummeligen Ponton-Limousinen hatten endgültig ausgedient. Exzentrische Mode war jetzt en vogue. Stuttgarter Limousinen trugen Heckflossen, reichlich Chrom und schmückten sich mit einem Säulentacho. Für die Fahrvernunft hielt erstmals spezielle Sicherheitstechnik im Fahrzeugbau Einzug. Classic Driver blickt zurück. Und unternimmt mit einer luftgefederten 300 SE Edelflosse einen kommoden Ausflug in eines der buntesten Kapitel der Mercedes-Benz Personenwagen.

Faszination färbt ab. In den Fünfzigerjahren war es das aufblühende Amerika, welches ganz Europa faszinierte. Nie waren Automobile größer und opulenter mit Chrom verziert, als in jener Epoche. Grund hierfür wiederum war die Begeisterung der Amerikaner für die Luft- und Raumfahrt. Auch Mercedes-Benz konnte sich von dieser umgreifenden Modeerscheinung nicht frei machen. Auf die brav und bieder wirkende Ponton-Generation folgte die wilde Epoche der Heckflossen – der Begriff ist Synonym für die spitzen Fahrzeugecken links und rechts am Heck. Die Spitzen, englisch „Fintails“, sollten allerdings eine Modeerscheinung bleiben. Eine Mode, die in dieser Modellgeneration von Mercedes-Benz dennoch von wegweisenden Konzepten im Fahrzeugbau begleitet wurde.

Bemerkenswert dabei ist allerdings auch, dass der Flossen-Chic im Ländle erst verspätet Einzug hielt. Als Mercedes ab 1959 die auf Hochglanz polierten Sterne auf den Wagenbug der Heckflossen der Baureihe W 111 montierte, ebbte die Welle in den USA bereits wieder ab. Auf eher ungewollte Weise wurde Mercedes damit dem eigenen Haus-Paradigma jener Zeit gerecht, welches besagte: „Eleganz heißt, in Rufweite hinter der Mode zu sein!“ Wirft man einen näheren Blick auf die 300 SE Heckflosse von 1962, die Classic Driver von Steenbuck-Automobiles zum Fototermin erhielt, möchte man dieser Interpretation beinahe Glauben schenken.

Heckflossen oder Peilstege?

Die Abteilung Verkaufsförderung in Stuttgart beeilte sich seinerzeit, den Heckflossen auch eine „vernünftige“ Funktion beizumessen: Verständig betrachtet, würde es sich hierbei um Peilstege handeln, die das gezielte

Rückwärts-Einparken erheblich erleichtern sollten.

Interessant! Wer jemals eine Heckflosse ohne Servolenkung rückwärts in eine Parklücke bugsierte, wird wissen, dass die Sorgen des Sternfahrers beim Erreichen der Einparkkonstellation kaum dem rückwärtigen Raum galten. Sondern vielmehr dem Wuchten und Zerren am Volant, um das lenkbare vordere Radpaar überhaupt auf Rangierkurs zu bringen. Bei einer Flosse mit Servolenkung relativierte sich die Betrachtungsweise zugegebenermaßen etwas. Die großzügige Panorama-Heckscheibe der Fahrzeuge erleichterte die Rückschau ohnehin erheblich. Und groß bemessene Parkplätze gab es damals auch noch reichlich.

Nur am Rande sei bemerkt, dass die „Peilsteg-Diskussion“ Jahrzehnte später im Rahmen der S-Klassen Präsentation der Baureihe W 140 (Spitzname „Panzer“) erneut geführt wurde. Wer sich der bald 50 Jahre alten 300 SE Edelflosse mit Luftfederung nähert, entdeckt noch weitere modische Details. Auffällig sind die doppelten Stoßstangen, reichlich Chrom-Zierrat an den Flanken, Scheibenrahmen, Leuchteinheiten und sogar in Form einer Rahmung am rückwärtigen Typenschild. Auffällig ist auch das Bumerang-ähnliche Chromelement auf der C-Säule, welches zudem noch die prestigeträchtige Typbezeichnung „300 SE“ trägt. Innen glänzt Holz, wie wir es sonst nur aus dem maritimen Yachtbau oder allenfalls von klassischen Bentley- oder Rolls-Royce Fahrzeugen her kennen. Hinter dem Lenkrad in Hellelfenbein steigt eine Temposäule in einem hochkant stehenden Tachometer auf und nieder. Nur böswillige Flossen-Entsager sprechen hier von einem „Kirmes-Kino“.

Seiner Zeit voraus: Sicherheit fährt vor

All dieser unleugbar modische Tant verdeckt indes die wahren Innovationen, die in den Heckflossen von Mercedes stecken. Der begabte Konstrukteur Béla Barényi schuf nämlich eine Sicherheitsfahrgastzelle mit Knautschzonen an Front und Heck. In der Daimler-Terminologie protokollierte man dies als „gestaltfeste Fahrgastzelle“. Was aus heutiger Sicht eher nach Einzelhaft klingt, sollte damals die sonst übliche hundertprozentige Todesfallwahrscheinlichkeit der Insassen bei einem heftigen Crash reduzieren. Ein gepolstertes Armaturenbrett und auch der dezente Pralltopf im Lenkrad zeugen von dieser ganzheitlichen Denkweise für mehr Sicherheit.

Flossenkunde für Fortgeschrittene: Man unterscheidet die Baureihen W 110, W 111 und W 112. Den Anfang machten 1959 die 111er Modelle, die es in den Varianten 220, 220 S und 220 SE gab. Aus heutiger Sicht handelt es sich hierbei wenigstens partiell um Vorläufer der Mercedes S-Klasse, die sich von den Ponton-Vorgängern fundamental unterscheiden. Eine komplett neue Sechszylinder-Motorengeneration hielt in den Fahrzeugen Einzug. Optisch waren die Modelle an aufrecht stehenden Oval-Scheinwerfern zu identifizieren. Die „mittelgroßen“ Flossen wiesen ein weniger chromreiches Exterieur auf. Die genaue Unterscheidung gestaltete sich für den Betrachter indes als schwierig – insbesondere beim Wegfall des Typenschildes.

Chromstreifen an der unteren Kante der Motorhaube auf Kühlerhöhe war den teureren Modellen vorbehalten. Zudem hatten S-Modelle mehr Chrom am Fensterrahmen, am Kofferraumdeckel und zeigten mit größeren Rückleuchten mehr Präsenz in der Heckansicht.

Im Jahr 1961 schob Mercedes die Mittelklassemodelle der Baureihe W 110 hinterher. Diese Fahrzeuge gehören aus heutiger Sicht in die Ahnenreihe der modernen E-Klasse. Diese Fahrzeuge werden folgerichtig als „kleine Flossen“ bezeichnet. Dies liegt nicht nur an den kleineren Vierzylinder-Motoren im 190 und 190 D, sondern auch am vergleichsweise spartanischen Äußeren. In der Front leuchteten Rundscheinwerfer, kleine Knubbel-Blinker auf den Kotflügeln sorgten für Lichtzeichen. Abgelöst wurden die Flossen 1968 von der sachlichen –8 Fahrzeugen, die dem Barock schließlich gänzlich entsagten.

Gleiten statt Rasen

Den Höhepunkt der Flossenkultur markierte fraglos der 300 SE. Dieses Auto wurde ebenfalls 1961 vorgestellt. Ab Werk gab es neben reichlich Chrom, zahlreichen besonderen Ausstattungsmerkmalen auch eine 3-Stufen Automatik und eine Luftfederung mit Gummi-Bälgen statt den üblichen Schraubenfedern. Unter der Motorhaube arrangierte Mercedes einen 3,0-Liter Motor mit Einspritztechnologie. Dieses Aggregat erinnerte nicht von ungefähr an den legendären Mercedes 300 SL. Die Flossenvariante leistete in der Werksausrüstung immerhin auch 170 PS – genug für flottes Fahren und zügiges Reisen. Beim Starten erklingt der Leichtmetallmotor mit einem verlässlichen Surren. Der Automat wird über den Wählhebel hinter der Lenksäule bedient. Mit einem leichten Rucken quittiert der Getriebetrakt die Wahl des ersten Ganges. Der Vorderwagen nickt sanft zur Bestätigung. Ich löse die Bremse, beinahe lautlos setzt sich das Flaggschiff in Bewegung. So soll es sein.

Doch gleich der erste Kilometer mutet dem 300 SE Gemeinheiten zu. Schließlich ist die Zuwegung zum idyllischen Gut Thansen in der Lüneburger Heide eine sehr authentische Kopfsteinpflasterstrecke. Erstaunlich: Die alte Luftfederung wirkt wahre Wunder. Der Sternwagen bügelt die üble Marterstrecke erstaunlich glatt. Respekt – bei dem Alter eine richtig frische Leistung. Auf glattem Asphalt gibt sich der 300 SE als Sänfte, die bei schneller Fahrt nach einem aufmerksamen Fahrer verlangt. Schließlich ist die Servolenkung bei 120 km/h genauso leichtgängig wie beim Einparken mit zwei km/h. Sensibilität ist gefragt. In Kurven baut sich zudem eine beträchtliche Seitenneigung auf, welche gerade auf Landstraßen mit raschem Kurvenwechsel nach einiger Fahrkenntnis verlangt. Fahrfreude spendiert der 300er dafür im unmittelbaren Austausch. Die Kombination gefällt. Heckflossen überzeugten im übrigen auch als echte Sportgeräte – legendär sind die Triumphfahrten der mittelblauen Rennflossen beispielsweise in Argentinien.

Jörg Steenbuck von Steenbuck-Automobiles berichtet: „Die Spitzenqualität des teuren Wagens faszinierte. Vom 300 SE, der doppelt so teuer war wie ein 220b, wurden immerhin 5.202 Stück verkauft. Unser Wagen wurde 1971 stillgelegt und so bestens erhalten. Soweit bekannt, hatte der Wagen drei Eigentümer. Bemerkenswert ist eine umfangreiche Überholung zwischen 2000 bis 2002. Dabei bekam der Wagen eine Tauschautomatik und "lange" Hinterachsen. Die Anhängerkupplung diente nur dem Fahrradtransport.“ Die Preisvorstellung für den großen Gleiter liegt bei deutlich über der Marke von 30.000 Euro. Das ist nicht wenig für eine Limousine, spiegelt jedoch den guten Zustand und den besonderen Luxus des 300 SE wider. Doch zum Einstieg ins exotisch anmutende Flossenreich braucht es nicht unbedingt die Top-Variante zu sein. Auch die anderen Heckflossen machen Spaß und zeigen Spitze!

\[page\]

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

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