

# CLASSIC DRIVER



## 1960 Mercedes-Benz 300 SL - Roadster

Roadster

Price	<b>USD 1 165 515</b> EUR 1 075 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1960	Interior colour	Red
Mileage	78 750 km / 48 933 mi	Condition	Restored
Gearbox	Manual	Location	
Number of seats	2	Fuel type	Petrol
Number of doors	2	Exterior colour	White
Performance	215 PS / 159 kW / 213 BHP	Car type	Convertible / Roadster
Drivetrain	2wd	Exterior brand colour	158 Weissgrau
Interior type	Leather	Interior brand colour	1079 Leder rot

### Description

Kein anderer Sportwagen hat eine Aura wie der Mercedes-Benz 300 SL, kein Detail der Automobilgeschichte besitzt einen Wiedererkennungswert wie die Flügeltüren des Coupés. Technisch ist die Benzin-Direkteinspritzung des Sechszylinders eine Weltneuheit beim Viertaktmotor. Das Rückgrat des 300 SL bildet ein besonders verwindungssteifer Gitterrohrrahmen, der dem Rennwagen von 1952 entliehen ist. Darüber schwingen sich die Karosserierundungen, unverwechselbar gestaltet von Chefstilist Friedrich Geiger. Er machte sich seit den 30er-Jahren einen Namen als Mercedes-Formgestalter für Traumwagen. Das Erfolgsrezept des 300 SL ist die stimmige Mischung aus raubeinigem Rennsportcharakter und solider Serienbauweise mit einem Schuss Luxus und Avantgarde. Unter der Motorhaube mit den zwei markanten Wölbungen („Powerdomes“) steckt der Dreiliter-Motor mit Trockensumpfschmierung, um 45 Grad nach links zur Seite geneigt. Die hängenden Ventile werden über eine Nockenwelle gesteuert, die von einer Duplexkette angetrieben wird. Mit der Sportnockenwelle, einer häufig bestellten Option, leistet der Reihenmotor 215 PS. In der Basisversion sind es nur 190 PS. Ohne Option ist dagegen das Getriebe: Für den 300 SL gibt es nur

ein Viergang-Schaltgetriebe. Mit der Serienversion erreichte der 300 SL eine Spitzengeschwindigkeit von 228 km/h. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h erledigte der Sportwagen in 9,3 Sekunden. Das Fahrwerk übernahmen die Mercedes-Entwicklungsingenieure vom Rennsportwagen und vom Prototypen aus dem Jahr 1953: die Einzelradaufhängung mit Doppel-Querlenkern vorn und eine Schwing-Pendelachse hinten. Verzögert wurde über eine Trommelbremsanlage. Scheibenbremsen, die bei Jaguar bereits auf Oktober 1954 zur Serienausstattung gehörten, gab es erst ab März 1961 beim 300 SL Roadster. Trotz des aufwändig in Handarbeit gefertigten Gitterrohrrahmens, der aus dünnen Stahlrohren zusammengeschweißt wurde, war das Coupé mit 1.310 Kilogramm verhältnismäßig schwer. Die Stahlbleche für die Karosserie, Stoßstangen, den Bremskraftverstärker, die Heizung, Dämmmaterial und die Innenausstattung für den Serien-SL fordern ihren Tribut. Zum Vergleich: Der Rennsportwagen wog mit der Leichtmetallkarosserie nur 1.060 Kilogramm. Um das Gewicht der Serienversion zu senken, experimentierten die Ingenieure beim W198 mit Leichtbau. Mit der Leichtmetallkarosserie, deren Form dem herkömmlichen Typ entsprach, verringerte sie das Leergewicht auf 1.203 Kilogramm. Doch mit 29 Exemplaren, die meisten gebaut im Jahr 1955, blieb das „Alu-Coupé“ eine Miniserie. Dagegen blieb das Exemplar mit Kunststoffkarosserie aus GfK ein Einzelstück (Chassisnummer 198 040-55 00028). Lange Zeit galt „Sport Leicht“ als Auflösung des Buchstabenkürzels. Doch anlässlich des 60-jährigen Modelljubiläums wurde im Werksarchiv ein Dokument entdeckt, in dem die Abkürzung als „Super Leicht“ aufgelöst wurde. So wurde der Rennsportwagen auf der Einladung zur Pressepräsentation 1952 bezeichnet, die mit dem Namen von Rudolf Uhlenhaut, damals Chef der Versuchsabteilung, gezeichnet ist. Der Ingenieur wird als „Vater des 300 SL“ bezeichnet.

1957 folgt der offene 300 SL Roadster mit der gleichen Antriebstechnik wie das Coupé. Das Fahrwerk war allerdings verbessert worden. Die Hinterräder waren jetzt an einer Eingelenkpendelachse mit tiefgelegtem Drehpunkt geführt, was die Straßenlage stark verbessert. Zusätzlich wurde die Spurweite vorn und hinten vergrößert. Der Testredakteur von *auto motor und sport* schrieb begeistert: „Vom Fahreindruck her ist der 300 SL Roadster eines der erstaunlichsten Autos, das je in Serie gebaut wurde“. Ab März 1961 gehörten Scheibenbremsen vorn und hinten zur Serienausstattung. Viele 300 SL Roadster wurden später darauf umgerüstet. Der Gitterrohrrahmen wurde an den beiden Seiten nach unten gezogen, so dass der Einstieg über konventionell angebrachte Türen wesentlich einfacher war. Außerdem bekam die markante Frontpartie ein Facelift: Statt der runden Scheinwerfer verfügt der Roadster über senkrechte, rechteckige Leuchteinheiten für Scheinwerfer und Blinker. Das Tankvolumen wurde von 130 auf 100 Liter verringert. Das Verdeck war ein Meisterwerk von Stilist Friedrich Geiger: Es galt seinerzeit als das am einfachsten von Hand zu bedienende Verdeck. Ab September 1958 konnte man zum Aufpreis von 1500 Mark ein Stahlhardtop (Coupédach) als Zusatzausstattung kaufen. Der 300 SL ist Mitte der 50er-Jahre „ein Fahrzeug, das den Namen Mercedes-Benz wieder vergoldet“. Der zweisitzige Sportwagen folgte damit ab dem ersten Entwicklungsschritt einer klaren Strategie: Der 300 SL sollte ein neues Markenimage prägen und damit den wichtigen US-Markt zu öffnen. Die New York International Automobile Show war bewusst als Ort für die Weltpremiere am 6. Februar 1954 ausgewählt worden. Gebaut wurde der W198 zunächst als geschlossenes Coupé wie der zwei Jahre zuvor der Rennsportwagen (W194). Seine Flügeltüren sind ab dem ersten Einsatz bei der Mille Miglia im April 1952 ein gut in Szene gesetztes Spektakel. Doch gerade beim Seriensportwagen sorgen sie für eine Komforteinbuße. Erst für den Roadster kann der Gitterrohrrahmen aus dünnen Stahlrohren ohne Einschränkung der Steifigkeit so verändert werden, dass die Türen konventionell eingebaut werden können.

Der hier angebotene Mercedes-Benz 300 SL Roadster wurde 1960 in der hier zu sehenden Farbkombination fertiggestellt und nach New York in die USA ausgeliefert, wo er von seinem Erstbesitzer übernommen wurde. Dieser hielt den Wagen bis 1974 in seinem Besitz. Im Mai jenen Jahres erwirbt Mr. Kanett aus Evanston, Illinois das Fahrzeug. Dieser erfreute sich bis 2008 an seinem 300 SL Roadster und nutzte das Fahrzeug über die Jahrzehnte in schöner Regelmäßigkeit. Die uns vorliegende originale Wartungshistorie gibt hierüber detailliert Auskunft. Über 3 Jahrzehnte hinweg wurde dieser Wagen lückenlos und stellenweise mehrmals jährlich einem Service unterzogen. Eine solch lückenlose und zweifelsfrei vorbildliche Werkstatthistorie sauber abgeheftet sehen selbst wir äußerst selten. Es ist ersichtlich, dass Mr. Kennett den Wagen bis zum Verkauf 2008 durchgängig in

einem technisch einwandfreien Zustand hielt. Im Herbst 2009 wird der Wagen schlussendlich verkauft und nach Deutschland importiert. Die deutsche Zulassung auf seinen neuen Besitzer, wohnhaft in Halle/Westfalen erfolgt am 1. Juli 2010. In den folgenden Jahren wird der 300 SL bei zahlreichen Veranstaltungen eingesetzt. Zeitgleich investiert der Besitzer rund 100.000,- € in den Erhalt und Optimierung des Roadsters. Im November 2012 wurde der Innenraum aufwendig überholt. Es wurden unter anderem der Innenraum neu lackiert und sind die Sitze neu gesattelt, sowie der Teppich erneuert. Schon vier Monate später, im März 2013, wurden die Arbeiten fortgeführt. Neben diversen Karosseriearbeiten an dem immer noch nahezu vollständig originalen Fahrzeug, unter anderem in den Radhäusern und am Verdeckkasten, wurde die Karosserie für eine Komplettlackierung vorbereitet. Anschließend wurde der Roadster wieder im Originalfarbton neu lackiert. Im gleichen Zuge wurde das Getriebe komplett zerlegt, geprüft und revidiert. Die Lager wurden dabei, wie die Simmerringe, Dichtungen und die Sperrsteine, erneuert. Des Weiteren sind die Ventile eingestellt worden, die Zündspule und der Verteiler erneuert. Zusätzlich wurde der Lichtmaschinenregler, genauso wie die sechs Einspritzdüsen überholt. Im September folgte die Neuverchromung der Anbauteile. Im Mai 2015 wurde der Motor generalüberholt. Neben dem Hohnen des Blocks sind die Kolben, die Steuerkette, die Ventile, die Pleuel- und Kurbelwellenlager, die Ventildfedern und die Kolbenringe erneuert worden. Dass in diesem Zug auch eine neue Zylinderkopfdichtung verbaut wurde, ist selbsterklärend. Außerdem wurde die Schwungradscheibe gewuchtet. Abschließend wurde der neu zusammengesetzte Motor feineingestellt. Um die Überarbeitung zu vollenden, ist zuletzt im Juli 2015 die Instandsetzung der Getriebehauptwelle durchgeführt und die Einstellung der Einspritzpumpe optimiert worden.

Im Oktober 2019 erfolgt schlussendlich der Ankauf durch Mechatronik. Wir übergeben diesen wunderschönen 300 SL Roadster mit einem frischen Service und neuem TÜV, sowie zusammen mit sämtlichen original Dokumenten, welche in Ihrer Ausführlichkeit in dieser Form heute nur noch sehr selten anzutreffen sind. Für Detailfragen wenden Sie sich gerne jederzeit an unser Verkaufspersonal.

---

No other sports car has an aura like the Mercedes-Benz 300 SL, no one detail of automotive history has such high memorability like the gullwing doors of the coupé. Technically, the six cylinder's direct fuel-injection is a world first in the four-stroke engine. The backbone of the 300 SL is a particularly torsion-resistant lattice tube frame taken from the 1952 racing car. The curves of the bodywork, unmistakably designed by chief stylist Friedrich Geiger, flourish above it. From the 1930s he made a name for himself as a Mercedes designer of dream cars. The 300 SL's recipe for success is a harmonious blend of rough racing character and solid serial construction with a dash of luxury and avant-garde. The three-litre engine with dry sump lubrication, tilted 45 degrees to the left to the side, is located under the bonnet with its two striking "power dome" curves. The suspended valves are controlled by a camshaft driven by a duplex chain. With the sports camshaft, a frequently ordered option, the in-line engine delivers 215 hp. In the basic version it delivers just 190 hp. There is no optional gearbox: the 300 SL only comes with a four-speed manual transmission. The standard version of the 300 SL reached a top speed of 228 km/h. The sports car completed the sprint from nought to 100 km/h in 9.3 seconds. Mercedes development engineers took the chassis from the racing sports car and the prototype from 1953: the independent wheel suspension with double wishbones at the front and a swing axle at the rear. A drum brake system was used for deceleration. Disc brakes, which were standard equipment at Jaguar as early as October 1954, were not available until March 1961 on the 300 SL Roadster. Despite the elaborately handcrafted lattice tube frame, which was welded together from thin steel tubes, the coupé was relatively heavy at 1,310 kilograms. The steel sheets used for the body, bumpers, brake booster, heating, insulation material and interior for the standard SL took their toll. By way of comparison, the racing sports car with its light alloy body weighed just 1,060 kilograms. To reduce the weight of the serial version, the engineers experimented with lightweight construction for the W198. The light alloy body, the shape of which corresponded to that of the conventional model, reduced the curb weight to 1,203 kilograms. But with just 29 units, most of them built in 1955, the "Alu-Coupé" remained a mini-series. In contrast, the vehicle with its plastic body made with glass fibre remained a unique specimen (chassis number 198 040-55 00028). For a long time, SL was assumed to be an abbreviation for "Sport Leicht" [Sport

Light]. However, on the occasion of the 60th anniversary of the model, a document was discovered in the factory archive in which the abbreviation was explained to mean "Super Leicht" [Super light]. This is how the racing sports car was described on the invitation to the press presentation in 1952, which was signed in the name of Rudolf Uhlenhaut, then head of the testing department. This engineer is referred to as the "father of the 300 SL".

In 1957 the open 300 SL Roadster with the same drive technology as the Coupé followed. However, the chassis had been improved. The rear wheels were now guided by a single-joint low pivot swing axle, which greatly improved how the car held its own on the road. In addition, the track width was increased at the front and rear. The test editor of the auto motor und sport magazine wrote enthusiastically: "From the driving view point, the 300 SL Roadster is one of the most amazing cars ever built in series". From March 1961, disc brakes became standard at the front and rear. Many 300 SL roadsters were later modified to have these brakes. The lattice tube frame was pulled down on both sides, making it much easier to enter via conventionally mounted doors. In addition, the striking front section was given a facelift: instead of the round headlights, the Roadster was given vertical, rectangular lighting units for headlights and indicators. The tank volume was reduced from 130 to 100 litres. The convertible top was a masterpiece by stylist Friedrich Geiger: at the time it was considered the easiest convertible top to be operated by hand. From September 1958, a steel hardtop (coupé roof) could be purchased as additional equipment for an extra charge of 1500 Marks. In the mid-1950s, the 300 SL was "a vehicle that once again gilded the name Mercedes-Benz". The two-seater sports car thus followed a clear strategy from the very first development step: the 300 SL was to shape a new brand image and thus open up the important US market. The New York International Automobile Show was deliberately chosen as the venue for the world premiere on February 6, 1954. The W198 was initially built as a closed coupé like the racing sports car two years earlier (W194). Its gullwing doors were a well-staged extravaganza from being shown for the first time at the Mille Miglia in April 1952. But it was precisely these doors that compromised comfort as a serial production sports car. It was only for the Roadster that the lattice tube frame made of thin steel tubes could be modified without limiting the torsion to enable conventional doors to be installed.

The Mercedes-Benz 300 SL Roadster offered here was built in 1960 in the colour combination shown here and delivered to New York, USA, where it found its first owner. The car remained in his possession until 1974. In May of that year, Mr. Kanett from Evanston, Illinois purchased the car. He enjoyed his 300 SL Roadster until 2008 and used the vehicle regularly over the decades. The original maintenance history at our disposal gives detailed information about this. It can be seen that Mr. Kennett kept the car in a technically perfect condition until its sale in 2008. Due to an engine failure in spring 1996, a replacement engine was installed. In autumn 2009 the car was finally sold and imported to Germany. The German registration for its new owner, residing in Halle/Westphalia, took place on 1 July 2010. In the following years the 300 SL was used at numerous events. At the same time, the owner invested around €100,000 in the maintenance and optimisation of the roadster. The interior was extensively overhauled in November 2012. Among other things, the interior was repainted, the seats were saddled and the carpet renewed. Just four months later, in March 2013, the work was continued. In addition to various body work on the still almost completely original vehicle, including the wheel arches and convertible top enclosure, preparations were made to repaint the entire bodywork. The Roadster was then repainted in its original colour. At the same time, the gearbox was completely dismantled, tested and overhauled. The bearings, as well as the oil seals, gaskets and locking stones, were replaced. Furthermore the valves were adjusted, the ignition coil and the distributor were renewed. In addition, the alternator regulator was overhauled, as were the six injection nozzles. In September, the attachments were rechrome-plated. In May 2015 the engine was overhauled. In addition to the hollowing of the block, the pistons, cam chain, valves, piston rod and crankshaft bearings, valve springs and piston rings were renewed. The fact that a new cylinder-head gasket was also installed in one go is self-explanatory. The flywheel was also balanced. Finally, the newly assembled engine was fine-tuned. In order to complete the improvements, the main transmission shaft was last repaired in July 2015 and the injection pump settings optimised.

In October 2019, Mechatronik finally made the purchase. We hand over this beautiful 300 SL

Roadster, newly serviced and with new TÜV certification [MOT], and with all original documents, which are very rarely to be found in this form today. For detailed questions please contact our sales staff at any time.

**Mechatronik**



**mechatronik**

**Title** Mr  
**First name** Pascal  
**Last name** Stephan  
Stuifenstraße 54  
74385 Pleidelsheim  
Germany  
**Phone** +49-7144998265  
<http://www.mechatronik.de>

---

<https://www.classicdriver.com/en/car/mercedes-benz/300-sl/1960/721202>

© Classic Driver. All rights reserved.