

Das Wirtschafts- wunder



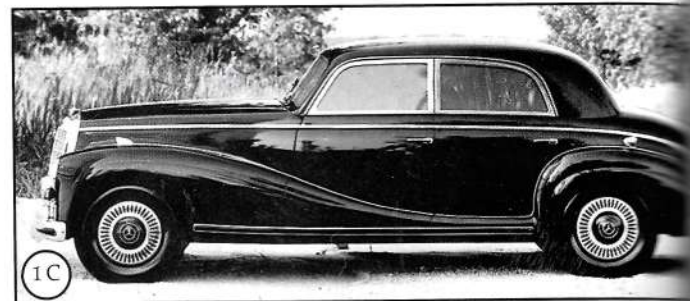
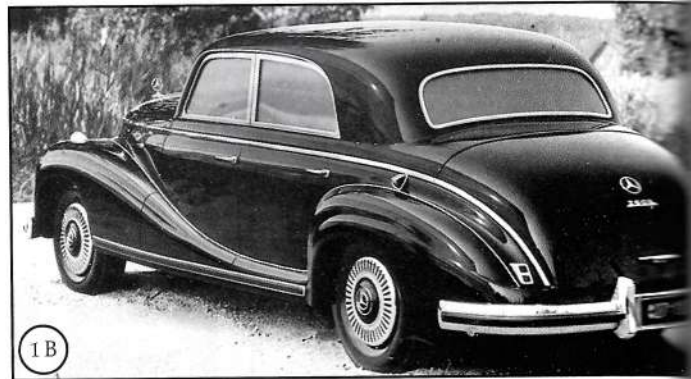
Entwicklungs-Historie (2. Teil): Die Entstehung des Mercedes-Benz 300 (W 186).

Die Schweizer „Automobil Revue“ beurteilte den 115 PS-Motor des 300 so: „Daß die eigenartige Form der Verbrennungs-räume und die großen Durchmesser der schräg gestellten und gestaffelten Ventile die Motorleistung bei allen Drehzahlen günstig beeinflussen, ist durch die über einen großen Geschwindigkeitsbereich in jedem Gang fast konstante Beschleunigung erwiesen. Der Motor kennt keinen günstigen Drehzahlbereich, sondern benimmt sich sowohl beim geräuschlosen Vorfahren am Theater wie beim vollen Beschleunigen in den unteren Gängen stets gleich gesittet.“

Werner Oswald bescheinigt dem 300 anlässlich des Tests in „Auto Motor und Sport“ 1952: „Und der IV. gestattet ab 20 km/h ein ruckfreies und kräftiges Beschleunigen. Und auf freier Autobahn nahe an 160 kann außer 1500er Porsche

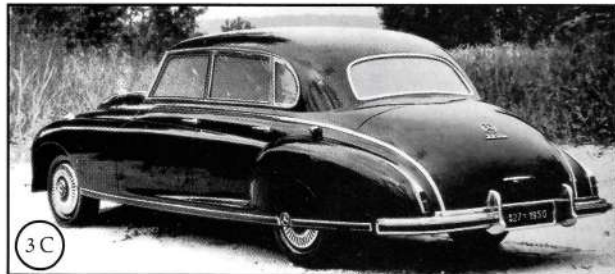
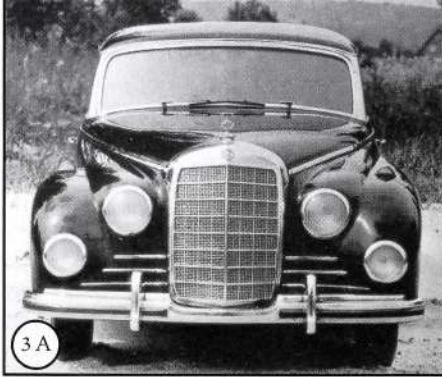


Design-Studien für den späteren Mercedes 300 an 1:5-Modellen von Ende der 40er Jahre: Modell 1 A/B/C mit klassisch-britischer, möglicherweise am Riley 1.5/2.5 orientierter Silhouette; ...



... Modell 2 A/B mit einem Hauch von Delahaye. Dieses Modell hat bereits das 300-typische, vom Vorkriegs-W 153 übernommene dritte Seitenfenster.

US-Stylingelemente bei Mercedes: Die Front erinnert an Packard (3 A/B), die Heckpartie an Chevrolet (3C). Dasselbe Modell auf der Beifahrerseite (3D): klassischere Kotflügelinie.



An englischem Stil orientiert: Vor allem schräg von vorn betrachtet erinnert das Modell 4 A/B besonders im Heckbereich an den Rolls-Royce Phantom.



Modell 5 A/B/C zeigt bereits typische Stilelemente der späteren Serienversion, die vorderen Kotflügel reichen jedoch bis zu den hinteren Kotflügeln.



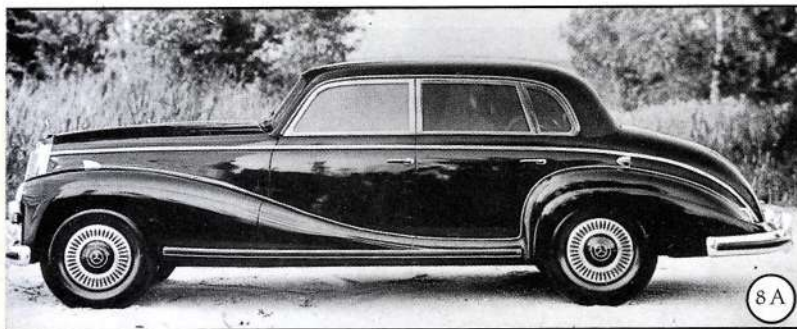
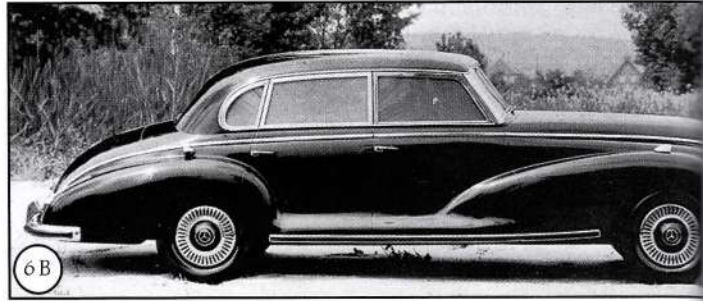
keiner mehr anbandeln.“ So konnte Daimler-Benz mit dem Kompromißmotor M 186 ganz gut leben, vor allem wenn man an die Weiterentwicklung zum 300 SL-Einspritzmotor M 189 denkt.

Trotzdem meint Rudolf Uhlenhaut heute noch: „Wenn wir damals mehr Geld gehabt hätten, wäre dieser Motor anders konstruiert worden. Da hätte man dann vieles besser machen können.“

Die Sindelfinger Karosseriebauer waren nicht untätig geblieben und orientierten sich zunächst am Vorkriegs-230 (W 153), wie alte Zeichnungsentwürfe belegen. Es kommt nicht ganz von ungefähr, daß der 300 (W 186) einen X-Ovalrohrrahmen hat und über denselben Radstand von 3050 mm verfügt, wie seinerzeit der 230 (W153). Vorne allerdings wies der 300 die Einzelradaufhängung an ungleichen, geschmiedeten Querlenkern auf, wie sie schon die Vorkriegsrennwagen, der 770 (W150) und der 170 S hatten.

Für die hintere Zweigelenkpendelachse ließen sich die Mercedes-Ingenieure etwas Besonderes einfallen. Um bei voller Beladung weitgehend unveränderte Fahreigenschaften zu erzielen, konnten die hinteren Spiralfedern durch Federstäbe unterstützt werden. Ein Elektromotor, der vom Armaturenbrett aus zugeschaltet

Das Modell 6A/B zeigt in der Kotflügelinie mit ange deuteten Trittbrettern Vorkriegscharakter; Modell 7 mit auffälligem unterem Chrom-Dachabschluß.



Beim Modell 9 A/B/C diente der britische Karosierer Hooper bei den Kotflügelinien als Vorbild.

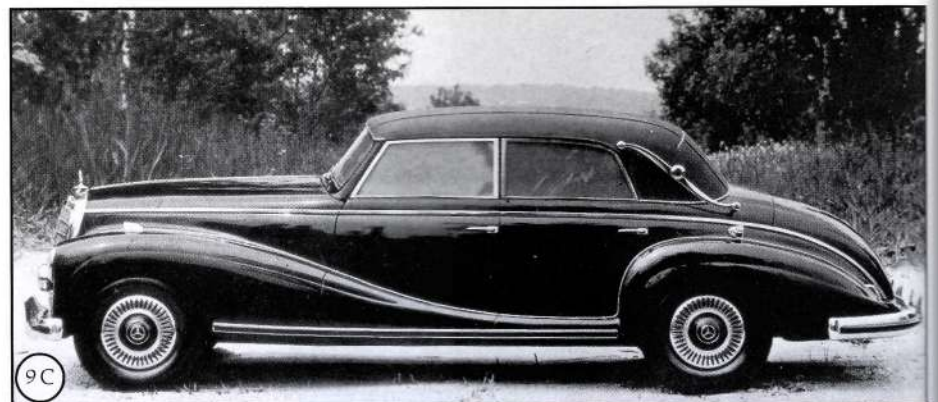
wird, verändert die Drehstabvorspannung der längsliegenden Drehstäbe, die somit die eigentlichen Federn unterstützen, indem sie diese verhärteten.

So warnt denn auch die bereits zitierte „Schweizer Automobil Revue“ in ihrem Test: „Das früher leichte Kippen des Hecks tritt dann stärker auf, wenn die hintere Zusatzfederung unrichtig verwendet wird. Die dann eingeschalteten zusätzlichen Torsionsstäbe verhärteten die Federung und ergeben auch eine stärkere O-Bein-Stellung der Hinterräder. Die Zusatzfederung ist bei vollbelasteten Hintersitzen und gleichzeitigem Mitführen von Gepäck einzuschalten und führt dann dazu, daß sich der Wagen gleich sicher und angenehm verhält wie ohne Zusatzfederung bei geringer Belastung.“

Wie beeindruckend die Wirkung des aufwendigen Fahrwerks auf die Fachleute jener Jahre war, schildert Werner Oswald in seinem Test in „Auto Motor Sport“ : „Man verliert völlig das Gefühl für die Geschwindigkeit, so ruhig, sicher und lautlos schwebt er dahin, auch auf oftmals so schlechten ‚Haupt‘-Straßen. Wo man sich dort sonst mit 70 schon recht leichtsinnig vorkommt, da gleitet der Dreiliter mit 100 drüber weg, als ob gar



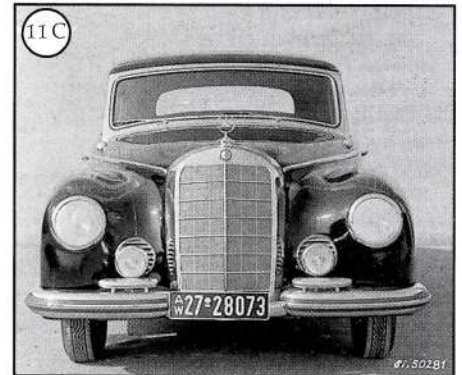
Modell 9 A/B/C zeigt eine äußerst elegante Lösung eines D-Cabriolets mit klassisch geteilter Windschutzscheibe



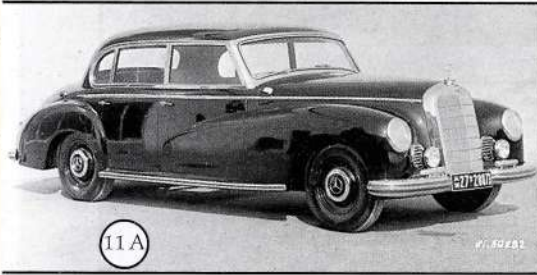
Fotos: Archiv Engelen



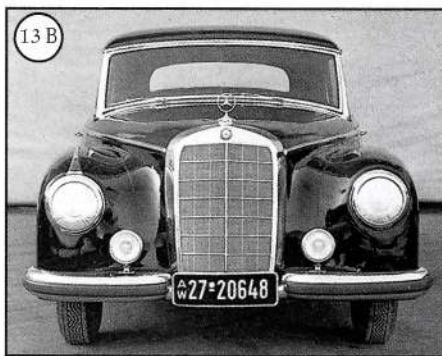
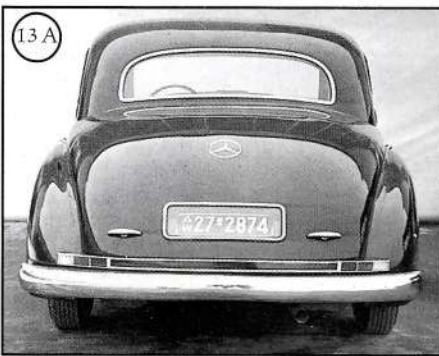
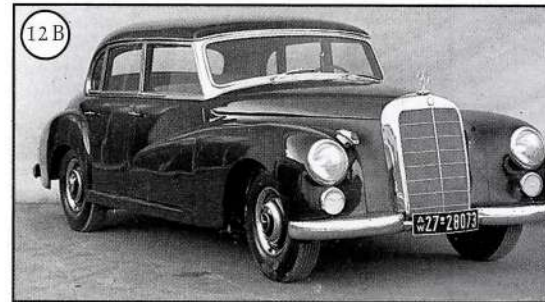
Modernistisch: Rund-
schnauze, niedriger
Kühlergrill, Haubenstern (10).



Die endgültige Form ist bei Modell
11 A/B/C in Sicht, aber noch viele
verspielte Details vorn und hinten.



Modell 12 A/B überzeugt mit einer sauberen Hecklösung,
skurril ist jedoch die Blinkleuchten-Plazierung vorn.



Der 300 nimmt bei
Modell 13 A/B/C
Gestalt an: end-
gültige Rück-
leuchtenanord-
nung, aber noch
zwei Haubengrif-
fe, unter Glas
plaziertes Num-
mernschild hinten
und Chrom-
schweif über den
Scheinwerfern.

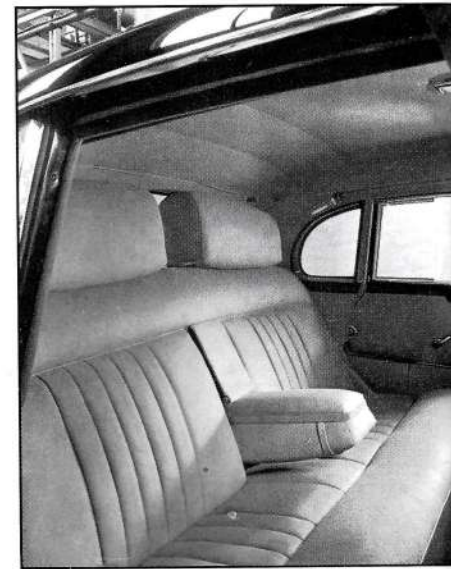
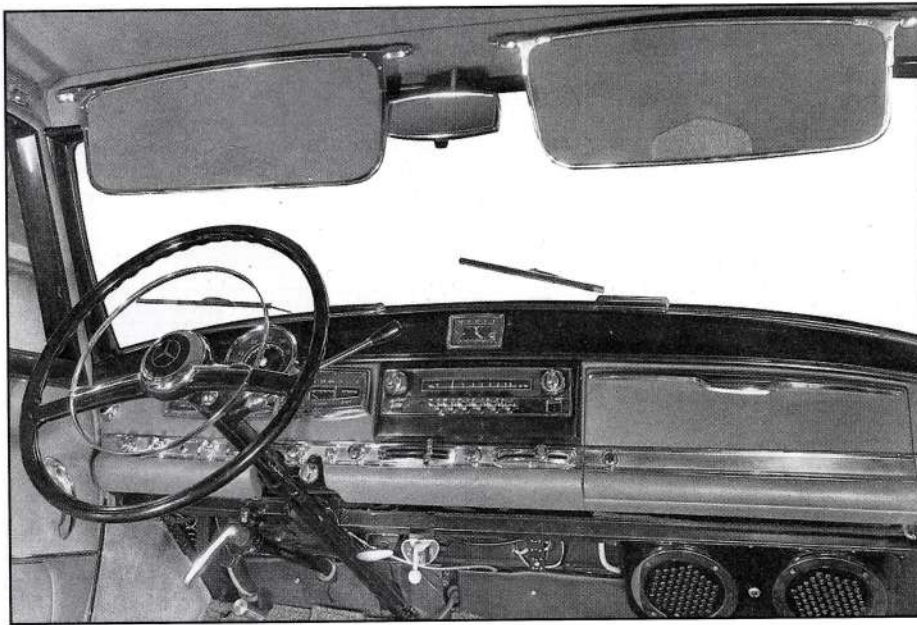
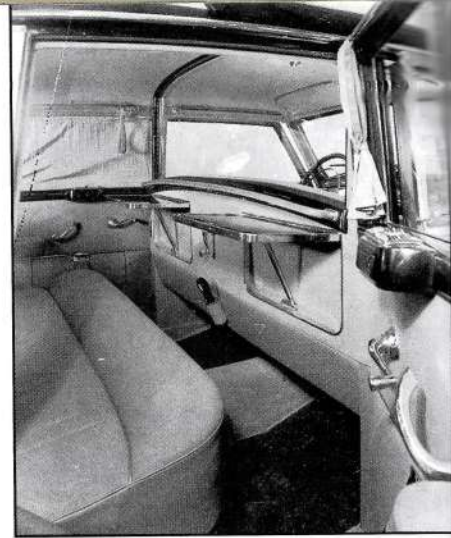


nichts wäre. Interessant ist die Reaktion geschwindigkeitsempfindlicher Mitfahrer, Frauen insbesondere. Die lassen sich hier einen merklich größeren Zahn gefallen als bei anderen Wagen, ehe sie zu meutern beginnen."

Direktor Hermann Ahrens, der schon so manche elegante, heute fast unbezahlbare, Vorkriegskarosserie gezeichnet hatte, erinnert sich heute noch einer jovialen Aufforderung des damaligen Generaldirektors Wilhelm Haspel: „Nun machen Sie mal wieder ein richtig schickes Auto.“ Anfang 1949 hatten die Sindelfinger Karosseriegestalter eine Reihe von Karosserievorschlägen nicht nur zu Papier gebracht, sondern auch in Modelle des Maßstabs 1:5 umgesetzt. Der Vorstand konnte sich jedoch zu keiner Entscheidung durchringen.

Deshalb ist Direktor Nallingers Sorge im März 1949 allzu verständlich, wenn er schreibt: „Ich bin der Ansicht, daß ein Wagen dieser Art (gemeint ist hier der W 186) im Frühjahr 1951 unbedingt gebracht werden sollte. Die Zeit bis dahin ist kurz, und es wird nicht mit der nötigen Sicherheit möglich sein, bis dahin eine Serienkarosserie neuer Bauform fertig durchzu-entwickeln und in Fabrikation bringen zu können. Ich habe deshalb folgenden Vorschlag zu machen: Der Wagen mit dem

300-Prototyp: luxuriöses Cockpit mit Becker-Radio (unten), voluminösen Türtaschen, Keiper-Liegesitzbeschlagen und Windblenden an den Seitenscheiben (rechts). Die Trennscheiben-Option war schon damals vorgesehen, kam in Serie aber erst in Verbindung mit dem längeren Radstand.

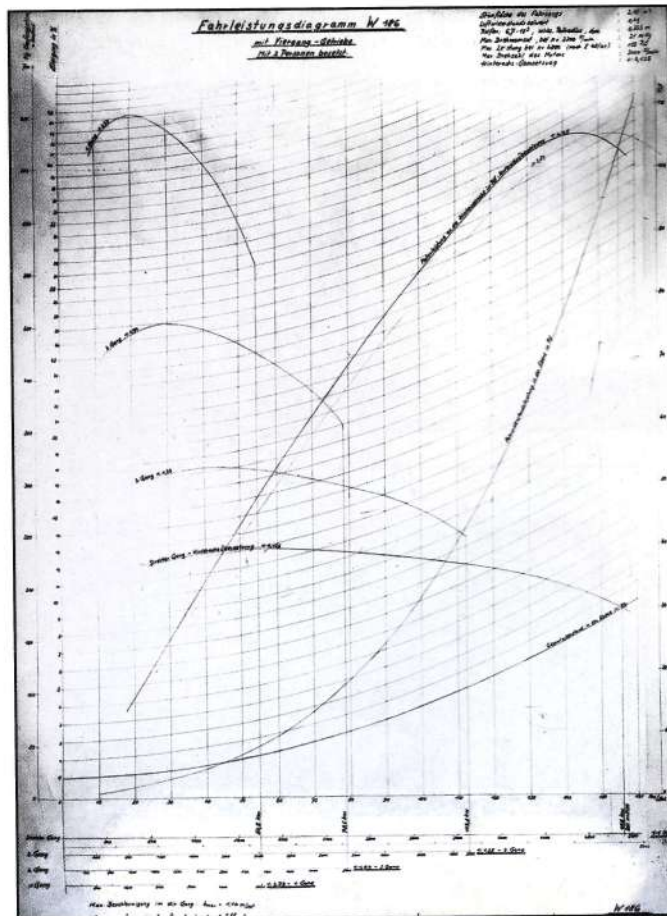


längerem Radstand von 3050 mm wird in der jetzt beschlossenen Form, bei welcher Preßteile vom 170 S wie auch vom W 153 unter zusätzlichen Ergänzungs-Preßteilen benützt werden, mit 115 PS gebracht. Mit diesem Vorschlag wäre erreicht, daß wir die Wagen einigermaßen rechtzeitig herausbringen können."

Diese Aussage Direktor Nallingers ist die Erklärung für zwei Sindelfinger Karosserie-vorschläge, die heute oft irrtümlich als 170 S-Prototypen bezeichnet werden. Tatsächlich sind diese der Entstehungsgeschichte des 300 zuzuordnen.

Rückblickend darf man froh sein, daß Direktor Nallingers Skepsis fehl am Platze war. Die Sindelfinger Karosseriebauer mit ihrem Chefgestalter Hermann Ahrens waren schneller als erwartet. Der 300 stand auf jeden Fall im April 1951 als eine der gelungensten Überraschungen auf der IAA.

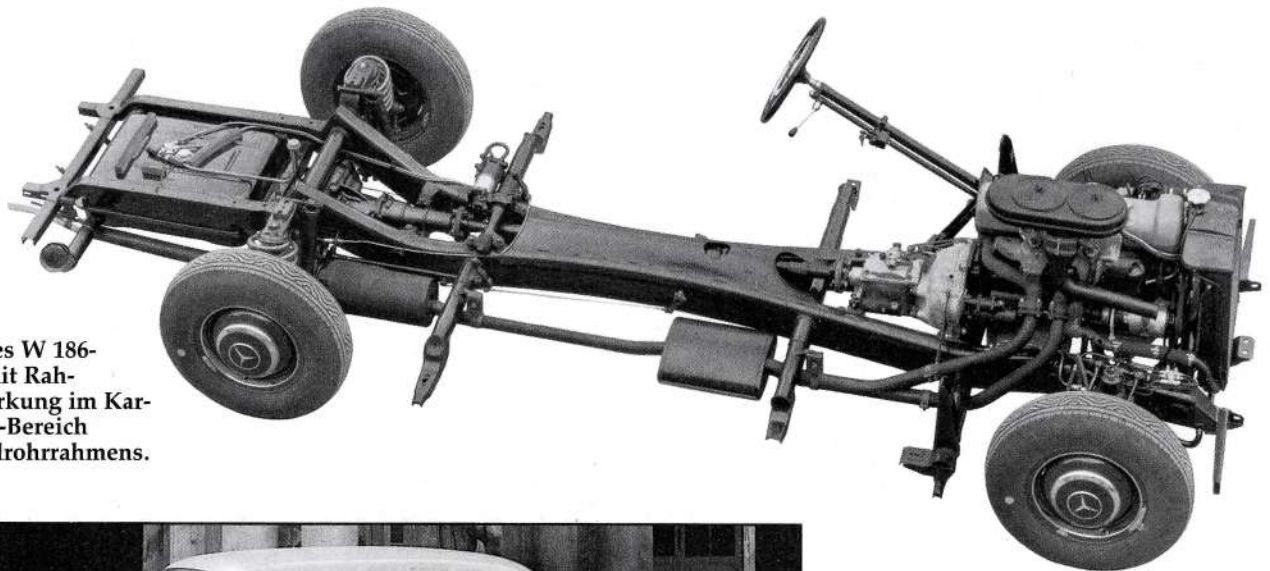
Orakelte H. U. Wieselmann auch in der Vorschau von „Auto, Motor und Sport“ in Heft 8/1951 noch: „Als Extrem dazu wird auch der große Wagen – oder das, was man darunter in Deutschland versteht – wieder auf dem Plan erscheinen.



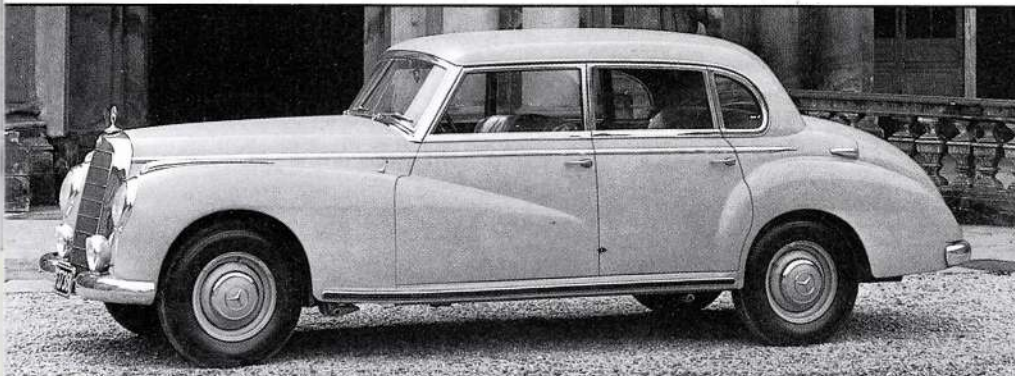
Vorschlag der Sindelfinger Karosserie-Entwickler: ausladende Kopfstützen für die Fond-Passagiere (oben); zum Studieren: komplettes Fahrleistungs-Diagramm für den W 186 vom Februar 1950, allerdings mit noch nicht endgültiger Bereifung (6.7 x 15 statt 7.10 x 15) erstellt (links).



Endgültige Frontgestaltung (ganz links), vergleiche mit den Modell-Versionen der Vorseiten; im Stil der Zeit: maßgefertigter Kofferset für das üppige Heckabteil (links).



Endgültiges W 186-Chassis: mit Rahmenverstärkung im Kardanwellen-Bereich des X-Ovalrohrrahmens.



Serienvariante des Mercedes 300 (W 186), das deutsche Luxus-Glanzstück ...



... der frühen 50er Jahre und Bundeskanzler Konrad Adenauer Auto-Favorit.

Eine der angesehensten Fabriken der Welt stellt ihn der Öffentlichkeit vor“, so jubelte er in Heft 9/1951: „Nun hat Mercedes wieder ein Klassefahrzeug für höchste Ansprüche, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 155 km/h ist er der schnellste deutsche Serienwagen.“

Die Produktion setzte 1951 mit 47 Limousinen und zwei Cabriolets D noch recht bescheiden ein. 1952 hingegen wurden 2659 Limousinen und 262 Cabriolets D gebaut. Dies war die höchste Jahresproduktion bis zum Produktionsende des 300d im Jahr 1962. Durch Adenauers Votum für den 300 ist er untrennbar mit seiner Regierungszeit verknüpft und wurde somit zu einem wichtigen Produkt in der Typengeschichte der Daimler-Benz AG.

Den entscheidenden Schritt in die automobilen Nachkriegszeit des Hauses mußte er anderen, glücklicherweise weniger exklusiven Modellen des Hauses überlassen, dem 180 (W120) und motorseitig dem 220 (W187), der von der ersten Motor-Neukonstruktion nach dem Kriege angetrieben wurde. Der 300 und auch der 300 S waren konstruktiv und vom Design her noch vollkommen mit dem Vorkriegsautomobilbau verknüpft. *Günter Engelen*