



MERCEDES-BENZ
DIE SONDERAUSSTELLUNG
IM PANTHEON BASEL



_VORWORT S.6

STEPHAN MUSFELD

_DER STERN LEUCHTET –
MERCEDES-BENZ
PERSONENWAGEN S.8

HANS PETER WÜRSTEN

_AUSGESTELLTE
FAHRZEUGE S.48

_GÖNNER UND
SPONSOREN S.142

_IMPRESSUM S.146

1886	Benz Patent Motorwagen	S.50
1924	Benz 10 / 30	S.54
1927	Mercedes-Benz 630 K	S.58
1931	Mercedes-Benz Nürnberg 500	S.62
1934	Mercedes-Benz 500 K Carr. Graber	S.66
1935	Mercedes-Benz 290 Cabriolet A lang	S.70
1937	Mercedes-Benz 230 W 143	S.74
1937	Mercedes-Benz 320 Cabriolet B	S.78
1938	Mercedes-Benz 170 H	S.82
1953	Mercedes-Benz 170 S	S.86
1953	Mercedes-Benz 300 S Cabriolet A	S.90
1953	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A	S.94
1953	Mercedes-Benz 300 S W 188	S.98
1956	Mercedes-Benz 300 SL Coupé	S.102
1957	Mercedes-Benz 190 Kombi	S.106
1958	Mercedes-Benz 220 S W 180	S.110
1959	Mercedes-Benz 190 SL W 121	S.114
1963	Mercedes-Benz 220 b	S.118
1966	Mercedes-Benz 230 SL	S.122
1971	Mercedes-Benz 600 W 100	S.126
1971	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé	S.130
1978	Mercedes-Benz 450 SLC	S.134
1983	Mercedes-Benz 280 SL W 107	S.138

6 VORWORT



Liebe Freunde des Pantheon Basel,
Forum für Oldtimer

Das Jahr 2020 ist kein einfaches Jahr. Unser Museum mussten wir während drei Monaten schliessen.

Dank dem Entgegenkommen der Leihgeber konnten wir die Graber Sonderausstellung um sechs Monate verlängern. Über die Wintermonate zeigen wir «Mercedes-Benz», die Welt älteste Automarke.

Bei diesem Vorhaben haben mich Paul und Peter Winet unterstützt. Sie konnten mir Kontakte zum Mercedes-Benz Veteranenclub herstellen, deren Mitglieder 15 Fahrzeuge zur Verfügung stellten und zu Hans Peter Würsten, der die bewegte Geschichte von Mercedes-Benz zusammenfasste.

So kamen auch für diese Sonderausstellung 23 Fahrzeuge zusammen, alle aus der Schweiz. Die etwas schwierigen Zollformalitäten haben verhindert, dass wir den legendären SSK zeigen können.

Ich danke gerne allen Helfern, Leihgebern, Sponsoren und Gönnern, die es ermöglichten, eine weitere, die inzwischen 26. Sonderausstellung zu präsentieren. Ich wünsche Ihnen beim Besuch der Sonderausstellung und beim Lesen des Katalogs viel Vergnügen.

Herzlich
Stephan Musfeld

7



DER STERN LEUCHTET – MERCEDES-BENZ PERSONENWAGEN

Ein Streifzug durch 130 Jahre Automobilbau und Firmengeschichte
Von Hans Peter Würsten

Kaum ein zweites Firmenzeichen hat einen grösseren Bekanntheitsgrad erreicht als der Mercedes-Benz-Stern, und wohl kein weiteres Firmenzeichen hat seine Strahlkraft über ein Jahrhundert nahezu ungebrochen bewahrt. Der von einem Lorbeerkranz umrahmte dreizackige Stern steht für die Mobilität zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Und es waren keine leeren Worthülsen, sondern über Jahrzehnte «Programm» der Daimler-Benz AG mit Sitz in Stuttgart-Untertürkheim.

Bereits die beiden Vorgängerfirmen, also die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Stuttgart, die 1909 den Dreizack als Firmenzeichen einführte, als auch die Rheinische Gasmotoren-Fabrik Benz & Cie in Mannheim fertigten mit grossem Erfolg Personenwagen, Lastkraftwagen sowie Motoren für Schienenfahrzeuge, für Schiffe und für die Luftfahrt.



1902



1909



1916



1926



1933



Mercedes-Benz
1997

MOTORWAGEN UND MOTORKUTSCHE – DIE ANFÄNGE VON BENZ UND DAIMLER

Mercedes-Benz beansprucht für sich, die älteste Automobilfirma der Welt zu sein. Im Januar 1886 meldete der Mannheimer Maschineningenieur Carl Benz (1844–1929) seinen in den Vormonaten gebauten dreirädrigen Motorwagen zum Patent an. Zur selben Zeit gelangen Gottlieb Daimler (1834–1900) und Wilhelm Maybach (1846–1929) in Cannstatt bei Stuttgart die Konstruktion eines kompakten Verbrennungsmotors, den sie in ein Zweirad und 1886 in eine vierrädrige Kutsche sowie in ein Boot einbauten. Die beiden Erfinder und Tüftler Carl Benz und Gottlieb Daimler hatten nie persönlichen Kontakt und arbeiteten vollständig unabhängig voneinander. Daimler und sein kongenialer Konstrukteur Wilhelm Maybach lagen mit dem kompakten, für beliebige Zwecke einsetzbaren und einbaufähigen Motor konzeptionell vorne, während Carl Benz seinen Fokus ganz gezielt auf den selbstfahrenden Wagen legte, also auf das von der Kutsche gedanklich und konstruktiv losgelöste «Automobil». Die ersten funktionsfähigen

Motorwagen waren gebaut; sie stiessen trotz anfänglicher Skepsis bei der «High Society» allmählich auf Interesse, wurden stetig verbessert und führten beide Firmen zum Erfolg. Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts Frankreich und Grossbritannien energisch mit dem Bau eigener Motorwagen begannen, bemühten sich viele der dortigen Firmen um Lizenzverträge mit der DMG oder mit Benz & Cie, um Motoren nach deren Patente fertigen und einbauen zu dürfen.

10

KAISERLICHES  PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

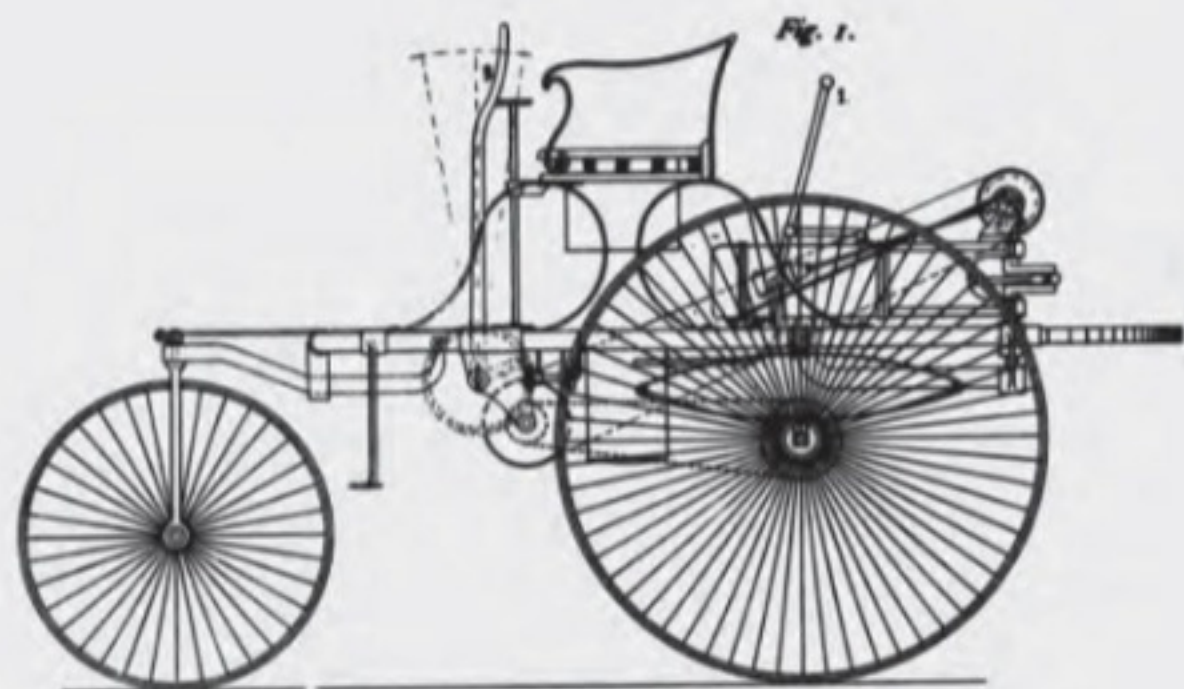
— № 37435 —

KLASSE 46: LUFT- UND GASKRAFTMASCHINEN.

BENZ & CO. IN MANNHEIM.

Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 29. Januar 1886 ab.



Benz Patent-Motorwagen, 0,75-PS, Modell 1, Patentschrift,
Bauzeit: 1885 bis 1886. © Mercedes-Benz AG

AUSGEGEREN DES 2. NOVEMBER 1886

11



Daimler-Wagen mit Kettenantrieb («Schroeder-Wagen»)
aus dem Jahre 1892. © Mercedes-Benz AG



Benz Dos-a-Dos 5/8/9/10 PS,
Kutschwagen, Bauzeit: 1899 bis 1901.
© Mercedes-Benz AG

MERCEDES «SIMPLEX» – DIE PIONIERLEISTUNG DER DMG



Emil Jellinek bei der Präsentation
des Mercedes 35 PS auf der Rennwoche
in Nizza 1901. © Mercedes-Benz AG

Ein grosser Wurf in Richtung gebrauchsfähigem Automobil gelang der Daimler-Motoren-Gesellschaft 1900 mit dem von Wilhelm Maybach konzipierten neuen Modell, das zwei Jahre und mehrere Überarbeitungen später die Bezeichnung «Simplex» erhielt. Erstmals wurden alle aktuellen konstruktiven Errungenschaften in einem einzigen Fahrzeug vereinigt, was die Konkurrenten im wahren Sinn des Wortes alt aussehen liess: Hinter der Vorderachse längs eingebauter Frontmotor, angetriebene Hinterräder, langer Radstand und tiefer Schwerpunkt, Bienenwabenkühler über der Vorderachse, geneigtes Lenkrad, Fahrer und Passagiere in einer oder zwei Reihen hinter dem Motor sitzend. Diese Disposition sollte für mehrere Jahrzehnte zur Standardbauform des Personenkraftwagens werden.

Die DMG vermarktete ihre Fahrzeuge seit 1902 unter dem Markennamen «Mercedes». Es war der einflussreiche österreich-ungarische DMG-Händler Emil Jellinek (1853–1918) gewesen, der seit 1899 den wohlklingenden Namen seiner Tochter unter der noblen Schar der vermögenden Sommergäste in Nizza an der Côte d'Azur als Bezeichnung für die Automobile aus Cannstatt bekannt gemacht hatte. Der Erfolg gab ihm recht.

100 PS-Benz- z-Rennwagen.

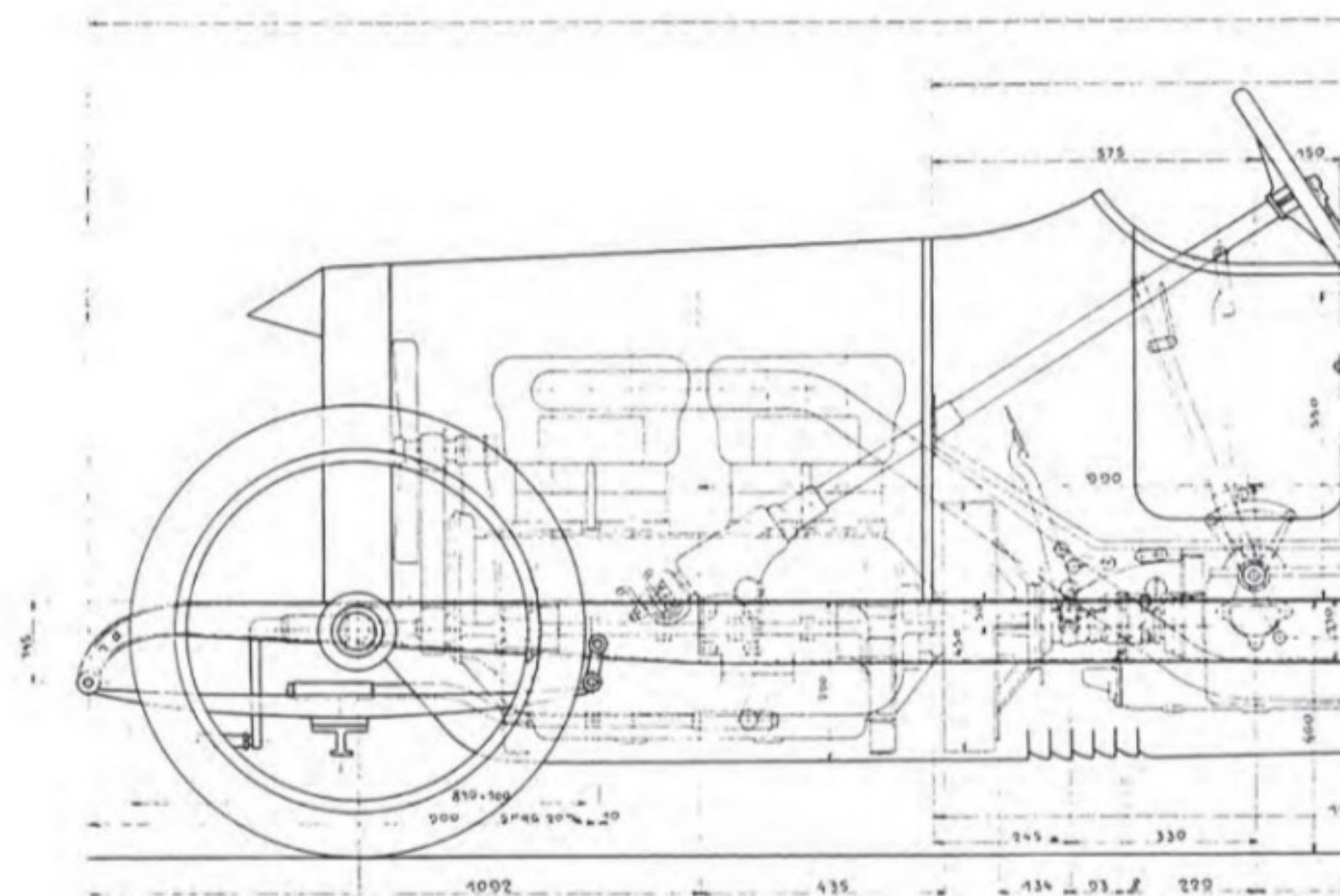
Maßstab: 1 : 1 : 20

Radstand: 3000 mm.

Rahmenlänge: 3817 mm.

Gesamtlänge: 4400 mm.

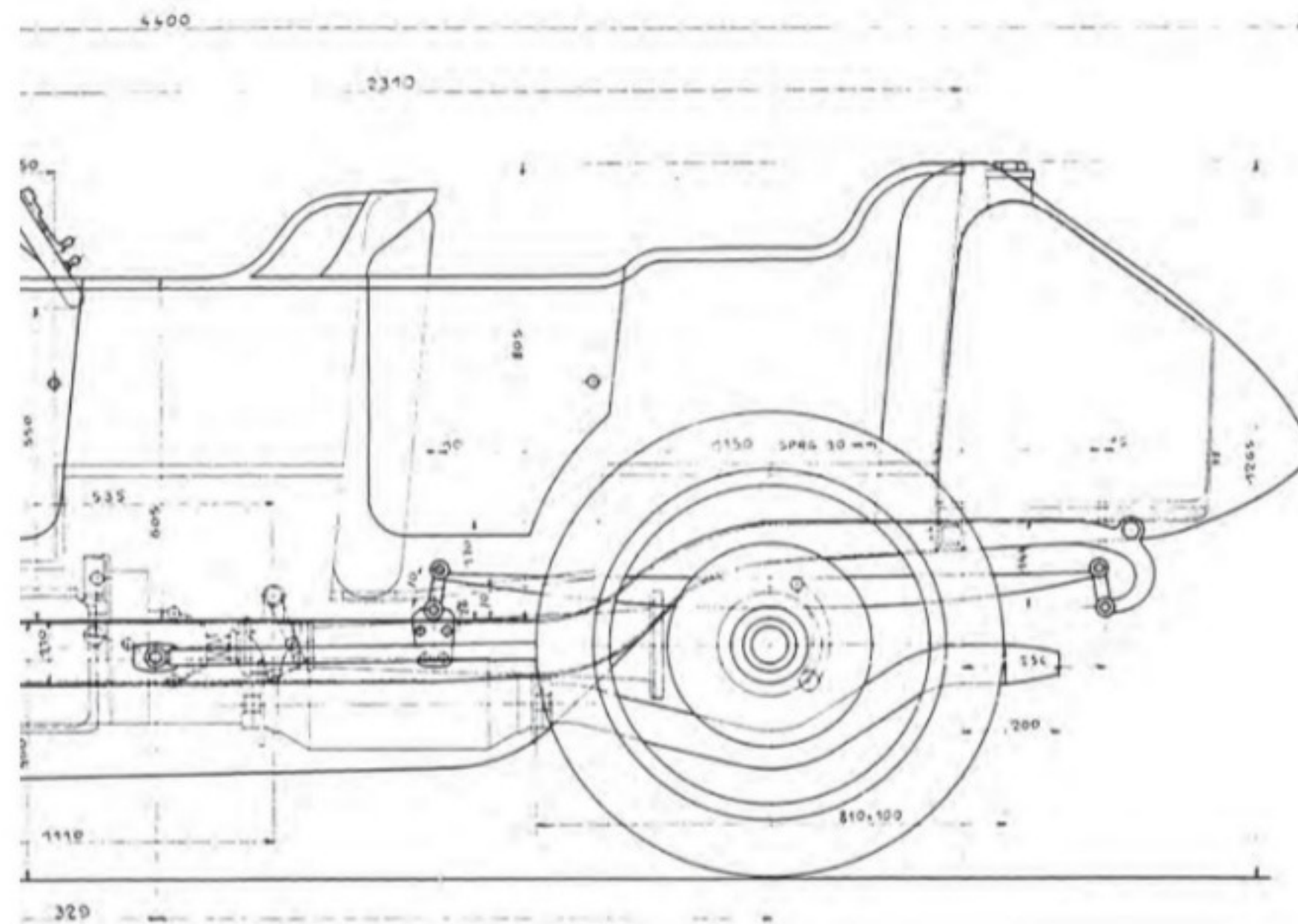
Seitenansicht.



Spurweite: 1250 mm.

Karosserielänge: 2310 mm.

Radreifen: 810/100.



FLUGMOTOREN UND LASTKRAFT- WAGEN – TECHNOLOGIESPRÜNGE WÄHREND UND NACH DEM ERSTEN WELTKRIEG



Werbeanzeige Daimler-Motoren-Gesellschaft: «Mercedes Flug-Motor», erschienen 1913. © Mercedes-Benz AG

Der erste Weltkrieg löste einen grossen Entwicklungsschub im Motorenbau aus, und zwar durch die Konstruktion und die Fertigung von Motoren für Flugzeuge und Luftschiffe. Auf diesem Gebiet profilierten sich Benz & Cie und die DMC gleichermassen. Beide gehörten zu den bedeutendsten Lieferanten des Deutschen Heeres, und zwar nicht nur von Flugmotoren, sondern auch von Lastkraftwagen. Schon vor 1914 erreichte die Nutzfahrzeugproduktion ein beachtliches Ausmass, der Aufschwung ging mit dem Kriegsbedarf schier ungebremst weiter. Bei Benz wie bei Daimler strebten die technischen und kaufmännischen Führungskräfte eine baldige Verwendung der selbstzündenden, mit dem billigen Gasöl zu betreibenden Kraftmaschine nach dem System «Diesel» in Nutzfahrzeugen an. Dank der Erfindung und Entwicklung des Vorkammer-Verfahrens durch Ingenieur Prosper L'Orange (1876–1939) übernahm Benz & Cie auf diesem Gebiet die technologische Führung. Das System machte die umständliche und aufwändige Lufteinblasung überflüssig und beflügelte den Nutzfahrzeugbau von Benz im badischen Gaggenau.



Im Februar 1912 lieferte die DMC einen 28/50-PS Mercedes Kardanwagen für den japanischen Kaiser Yoshihito aus. Dieses Fahrzeug war das erste Automobil am japanischen Kaiserhof. © Mercedes-Benz AG

18 KRISE UND FUSION ZUR DAIMLER-BENZ AG

Von Beginn weg arbeiteten die DMG und die Benz & Cie nach ähnlichen Vorstellungen und Prinzipien. Die Qualität des Produkts stand weit oben: «vom Guten das Beste» oder «Das Beste oder nichts» waren allen kaufmännischen Vorgaben zum Trotz Schlagworte, denen nachzuleben versucht wurde. Insbesondere die Mercedes-Personenwagen der DMG – es waren fast ausschliesslich Fahrzeuge im Hochpreissegment – genossen ob ihrer ausgefeilten Technik, ihrer oft sportlichen Auslegung und ihrer hochwertigen Verarbeitung bald einen ausgezeichneten Ruf. Die Benz-Modelle waren kaum weniger wertig, in der Machart jedoch währschafter und in der Tendenz günstiger.

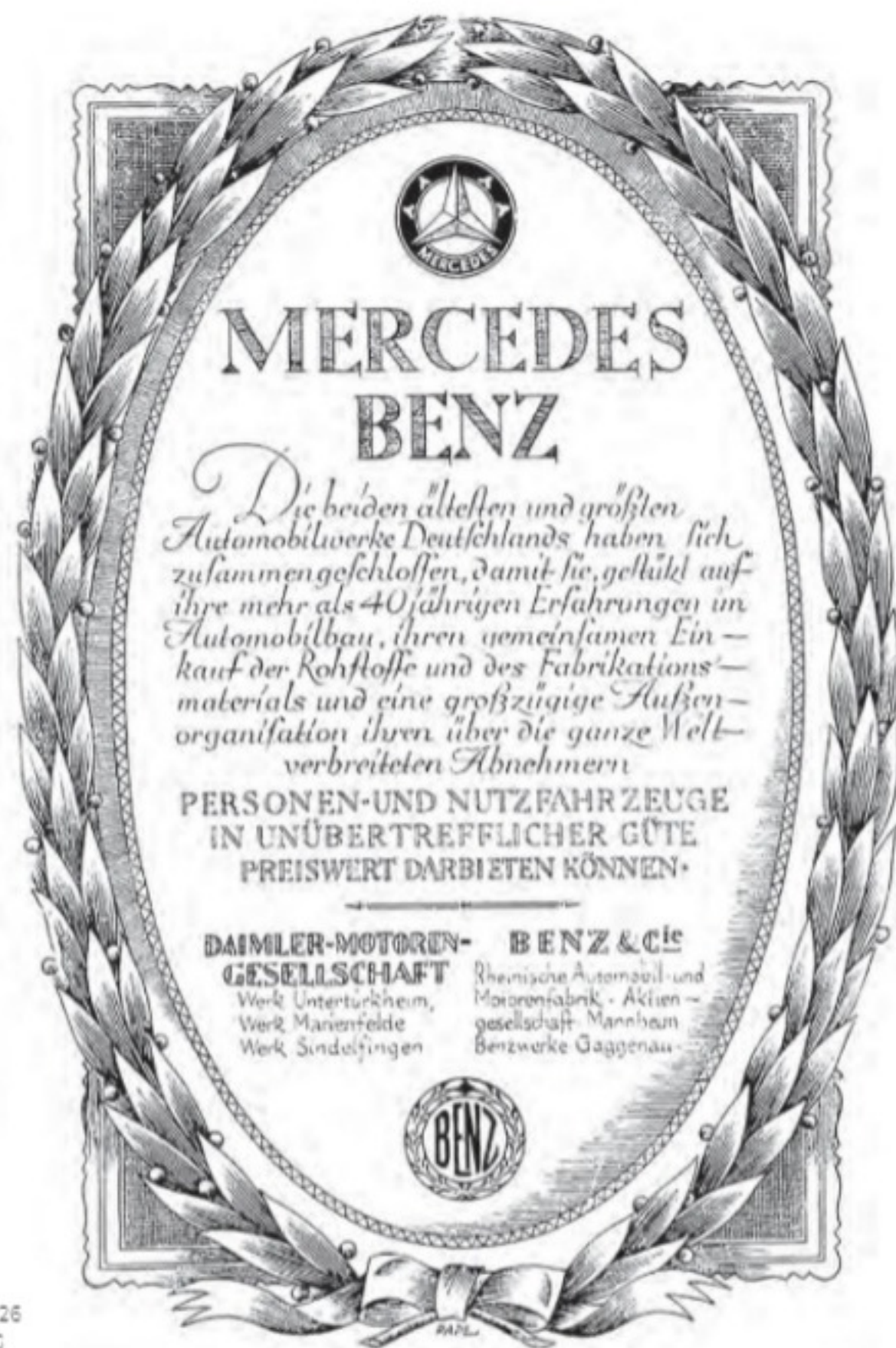
Mit dem Ende des Blutvergiessens 1918 und dem wirtschaftlichen Niedergang des kriegsgebeutelten und von politischen Unruhen heimgesuchten Deutschlands stürzten beide Unternehmen in ernste wirtschaftliche Schwierigkeiten. Es erging der DMG und der Benz & Cie wie den meisten Automobilproduzenten im Reich: die Personenwagen waren technisch veraltet, die manufakturartige Fertigung gegenüber der mächtig auf den Markt drängenden ausländischen Konkurrenz, insbesondere der Amerikaner, zu aufwändig, die Preise dadurch zu hoch. Darunter litt insbesondere die DMG. Das Modellprogramm von Benz war etwas günstiger ausgerichtet, doch brachten Inflationsspekulationen die Mannheimer an den Rand des Ruins. 1926 schlossen sich die beiden Konkurrenten auf Druck und unter Mitwirkung der beiden Hausbanken zur Daimler-Benz AG mit Sitz in Stuttgart-Untertürkheim zusammen. Obwohl bei weitem nicht ausgelastet, blieben die Werke am Unternehmenssitz, in Sindelfingen, in Mannheim, in Gaggenau und in Berlin-Marienfelde erhalten.



Mercedes 10/40/65 PS, Limousine,
Bauzeit: 1921 bis 1924.
© Mercedes-Benz AG

Der Zusammenschluss verlief nicht auf Anhieb reibungslos. Während Benz & Cie im Nutzfahrzeugsektor den künftigen Weg wies, dominierte anfänglich im Pkw-Sektor die Daimler-Richtung. Diese manifestierte sich insbesondere durch die hochkarätigen Kompressor-Wagen, die bereits vor der Fusion für weltweites Aufsehen gesorgt hatten und die mit ihren Sporterfolgen den Mercedes-Stern zu neuem und langanhaltendem Glanz verhalfen. Die Typenbezeichnungen S, SS, SSK und SSKL klangen und klingen für Automobilbegeisterte noch heute wie Musik in den Ohren. Renommée war zwar gut, dringend gefordert waren indessen preisgünstigere, rationeller

gefertigte Modelle, die sich trotz der wirtschaftlich harten Zeit in hohen Stückzahlen verkaufen liessen und Gewinn abwarfen. Schwerwiegende Differenzen, zu denen auch die Ausrichtung des Modellprogramms gehörte, führten 1928 zum Abgang des Technischen Direktors Ferdinand Porsche (1875–1951). Mit dem Nachfolger Hans Nibel (1880–1934) und dem einflussreichen Ökonomen Wilhelm Kessel (1885–1942) bestimmten nun in Untertürkheim ehemalige Benz-Führungskräfte die Richtung. Ohne die teuren und exklusiven Typen zu vernachlässigen, war nun der Weg frei für deutlich preisgünstigere Modelle, aber auch für technische Neuerungen, insbesondere auf dem Gebiet des Fahrwerks.



Zusammenschluss
Daimler und Benz 1926
© Mercedes-Benz AG

DAIMLER-BENZ

NUTZFAHRZEUGE
DEUTSCHE-AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG
BERLIN 1926
NEUE HALLE Stand 428/445

Werbeanzeige
Lkw und Nutzfahrzeuge
Daimler-Benz AG,
1926 bis 1945.
© Mercedes-Benz AG

22 DER 170 (W 15) – EIN TECHNISCH INNOVATIVER KOMPAKTWAGEN ALS RETTER



Rechtzeitig, um die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise aufzufangen, entstand unter der Leitung von Dr. Hans Nibel ein verhältnismäßig kleines, wirtschaftliches und preisgünstiges Fahrzeug hoher Qualität. Der Mercedes-Benz Typ 170 wurde im Oktober 1931 auf dem Pariser Salon vorgestellt.
© Mercedes-Benz AG

Das erste Modell mit der neuen technischen Ausrichtung war der Typ 170 der Baureihe W 15, ein kleiner Sechszylinder mit 1,7 Liter Hubraum, unabhängiger Radaufhängung an zwei übereinanderliegenden Querblattfederpaketen vorn und angetriebener Pendelachse hinten, Öldruck-Stossdämpfern und hydraulischen Bremsen. Der für Mercedes-Benz-Verhältnisse ebenso preisgünstige wie kompakte Wagen ging 1931 in Produktion, gerade noch rechtzeitig, um die brutalen Verkaufseinbrüche als Folge der Weltwirtschaftskrise abzufedern. Dass die Daimler-Benz AG die wirtschaftliche Depression überstanden hat, verdankt sie auch diesem technisch wegweisenden und preislich erschwinglichen Modell, das in der Folge Pate für weitere und grössere Modelle der Baureihen W 21 (2 Liter) und W 143 (2,3 Liter) stand.

23



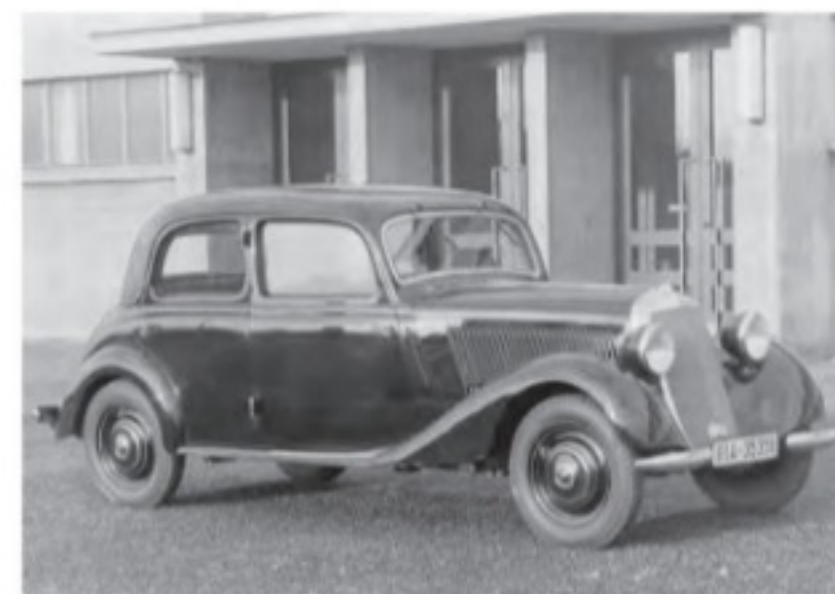
Mercedes-Benz Typ SSK, Sportwagen,
Bauezeit: 1927 bis 1932. © Mercedes-Benz AG



Mercedes-Benz Typ 500 Nürburg Cabriolet F
aus dem Jahre 1933. © Mercedes-Benz AG

DER KOMMERZIELLE GROSSERFOLG AB 1936 – 170 V (W 136)

Im Fokus der Firmenleitung befand sich indessen ein weiteres, noch günstigeres Volumenmodell, das 1934 als Typ 130 (W 23) lanciert wurde. Der kleine Wagen mit 1,3 Liter-Heckmotor scheiterte jedoch am Markt wegen seiner problematischen Fahreigenschaften und der ungewohnten Erscheinung. Eilends wurde nun ein sogenanntes Ausweichmodell entwickelt, nun wieder in Standardbauweise mit Frontmotor und Hinterradantrieb, einem auf 1,7 Liter vergrößertem Vierzylindermotor, unabhängiger Radaufhängung rundum und einem innovativen Rahmen aus X-förmig gebogenen Ovalrohren: der legendäre Typ 170 V der Baureihe 136. Dieses hübsche und preisgünstige Modell vereinigte derart viele positive Eigenschaften auf sich, dass es sich ab 1936 zum wahren Verkaufsschlager entwickelte.



Mercedes-Benz Typ 170 V, 38 PS,
Limousine, Bauzeit: 1936 bis 1942.
© Mercedes-Benz AG

26 DIE SOLIDE MITTEL- UND OBERKLASSE DER 1930ER JAHRE

Die wirtschaftliche Scheinblüte im «Dritten Reich» verhalf auch den sechszylindrigen Mittel- und Oberklassenmodelle 230 und 290 bzw. 320 zu ansehnlichen Verkaufszahlen. Bei diesen Wagen lagen Prestige und Gebrauchswert in einem glücklichen Verhältnis zueinander. Sie wurden – wie bei Daimler-Benz seit jeher üblich – mit einer Vielfalt von Karosserievarianten aus eigener Sindelfinger- und Mannheimer-Fertigung angeboten. Allein für das Modell 290 (W 18) zählte man 18 verschiedene Werksaufbauten. In Unterschied zum fortschrittlichen Fahrwerk blieben die Motoren all dieser Typen zwar ruhig laufende, jedoch einfach konstruierte und niedrig belastete Seitenventiler. Dass es auch anders ging, zeigten die Wagen der Luxusklasse, also die 500 K und 540 K, deren deutlich aufwändiger konstruierte Reihenachtzylinder-Triebwerke durch einen zuschaltbaren Kompressor ordentlich Schub erzeugten. Diese bloss in geringen Stückzahlen handgefertigten Wagen warfen keinen Gewinn ab, festigten jedoch das Prestige der Marke Mercedes-Benz.

Zum hellen Leuchten des Sterns trugen mit grossem Erfolg auch die international vielbeachteten Rennveranstaltungen bei, wo sich Mercedes-Benz mit ihren hervorragenden «Silberpfeil»-Boliden einen erbitterten Wettkampf mit den Mittelmotor-Rennwagen der Auto Union lieferte. Die ausgeklügelten Hochleistungsmotoren und die aufwändig optimierten Fahrwerke, zum Teil mit einer interessanten Variante der De-Dion-Hinterachse versehen, legen ein beredtes Zeugnis ab vom konstruktiven und fertigungstechnischen Potential der Daimler-Benz.



Mercedes-Benz Typ 320n, 78 PS, Kombinations-Coupe, Bauzeit: 1937 bis 1938.
© Mercedes-Benz AG

260 D (W 138) – WELTWEIT ERSTER SERIEN-PKW MIT DIESELMOTOR

27



Die Diesel-Revolution begann im Februar 1936: Auf der Internationalen Motorrad- und Automobilausstellung in Berlin stand der Mercedes-Benz 260 D der Baureihe W 138 – der damals erste serienmässige Diesel-Pkw der Welt. © Mercedes-Benz AG

Im Lkw-Bereich hatte sich inzwischen der sparsame Dieselantrieb weitgehend durchgesetzt. Mercedes-Benz perfektionierte das Vorkammerverfahren und schuf ergänzend einen kleinen 2,6 Liter Vierzylinder-Diesel, der ab 1936 im Mittelklasse-Personenwagen angeboten wurde. Der Typ 260 D war der weltweit erste serienmässig gefertigte Diesel-Pkw und stiess insbesondere im Taxigewerbe auf reges Interesse, weil sich der geringe Verbrauch und der günstige Literpreis für Dieselöl doppelt kostensparend auswirkten.

28 DAIMLER-BENZ ALS RÜSTUNGSPRODUZENT – SCHNELLBOOT- UND FLUGMOTOREN

Der technische Führungsanspruch des Unternehmens äusserte sich jedoch besonders prägnant im Grossmotorenbau, der für die Daimler-Benz AG ab Mitte der 1930er Jahre eine zunehmend wichtigere Rolle spielte. Es entstanden moderne sechs- und zwölfzylindrige Dieselmotoren für Eisenbahn-Triebwagen sowie hochmoderne Zwanzigzylinder-Selbstzündler-Triebwerke für den Antrieb von Schnellbooten. Die forciert betriebene Aufrüstung Deutschlands durch das Nazi-Regime liess weiter die Entwicklung und Produktion von Flugmotoren exponentiell ansteigen. Um den Bedarf zu decken, wurde in Genshagen bei Berlin dafür ein eigenes Werk hochgezogen. Die flüssigkeitsgekühlten Triebwerke hatten zwölf Zylinder in hängender V-Form, also mit der Kurbelwelle oben, ab der Baureihe DB 601 eine Benzin-Direkteinspritzung, vier Ventile pro Zylinder und in einer weiter entwickelten Variante eine mechanische Aufladung.

Wie nahezu alle deutschen Industrieunternehmen geriet die Daimler-Benz AG spätestens während des Zweiten Weltkriegs in die vollständige Abhängigkeit des Nazi-Regimes. Die Ablösung der allmählich in die Jahre gekommenen Pkw-Typen durch neue Modelle wurde hinausgezögert, schliesslich musste der Automobilbau zugunsten der Rüstungsproduktion – an der man üppig verdiente – gänzlich aufgegeben werden. Im Bombenhagel der letzten Kriegsmonate versanken auch grosse Teile der Daimler-Benz-Werke.

BRUTALE KRIEGSZERSTÖRUNGEN – DIE ALLMÄHLICHE WIEDERAUFNAHME DER AUTOMOBILPRODUKTION

29

Die Weiterexistenz des Konzerns hing an einem seidenen Faden, nicht nur der unermesslichen Kriegszerstörungen wegen. Man war in der Konzernzentrale in Untertürkheim auf Gedeih und Verderben vom Goodwill der Besatzungsmächte abhängig. Das in der sowjetischen Besatzungszone gelegene Werk in Berlin-Marienfelde ging verloren, Stuttgart-Untertürkheim, das Karosseriewerk Sindelfingen und das Lkw-Werk Gaggenau waren zu einem grossen Teil zerstört. Einzig die Mannheimer Fabrik überstand den Krieg nur schwach beschädigt, so dass dort bereits im Juni 1945 die Produktion von Lastwagen wieder aufgenommen werden konnte – allerdings nicht die eines eigenen Typs, sondern des 3-Tonnen-Opel Blitz, auf den das Werk bereits 1944 hatte umgestellt werden müssen. Schliesslich bewilligte die amerikanische Besatzungsmacht auch am Hauptsitz Untertürkheim und im Karosseriewerk Sindelfingen, wo Aufräum- und Wiederaufbauarbeiten

im Gang waren, die Fertigung von Automobilen. Trotz lähmender Schwierigkeiten entstanden ab Mai 1946 nun wieder Fahrzeuge des Typs 170 V, zunächst aus Restbeständen, dann zunehmend mit Neuteilen. Es handelte sich ausschliesslich um Pritschen-, Kasten- und Krankenwagen, die dringend benötigt wurden; erst ein Jahr später verliessen viertürige 170 V-Limousinen als erste Nachkriegs-Pkws das Sindelfinger Werk. Parallel zum Wiederaufbau und trotz massiver Energie- und Materialknappheit kam die Fahrzeugproduktion nach und nach wieder in Schwung.

30 ERSTE NACHKRIEGS- NEUHEITEN

Erst 1949 präsentierte Daimler-Benz drei Neuigkeiten: den altbewährten 170 V mit 1,7 Liter kleinem Dieselmotor, der als 170 D zu einem grossen Erfolg wurde und die beispiellose Reihe von Mercedes-Benz-Pkws mit Dieselmotoren begründete; den 170 S, eine leicht vergrösserte, technisch verbesserte und komfortablere Variante des 170 V, der bereits vor und während des Kriegs entwickelt worden war, aber nicht in Produktion gehen durfte und als dritte Neuerscheinung der leichte Diesel-Lastwagen L 3250, dessen Konstruktion das intelligente Opel Blitz-Konzept zu Grunde lag.



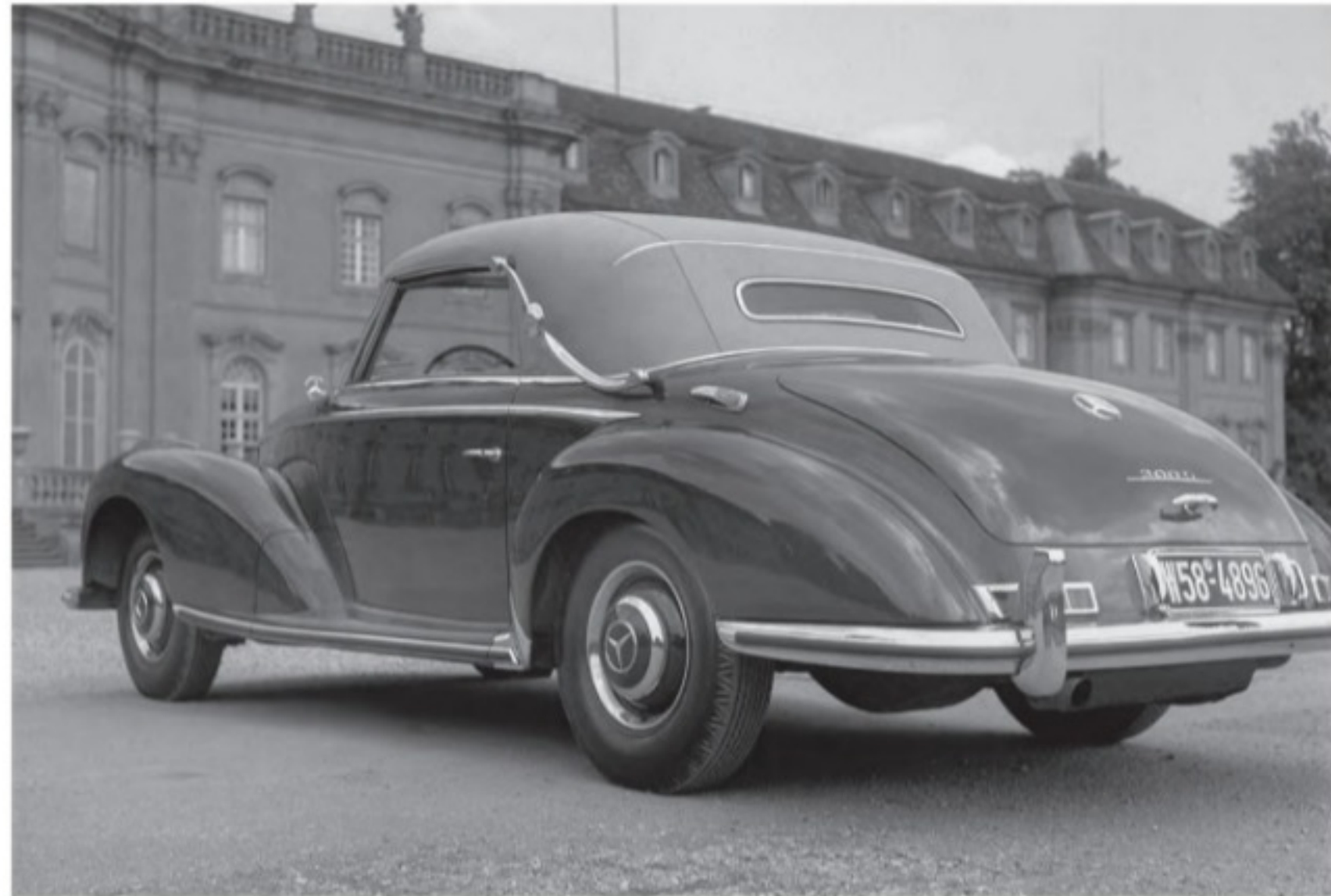
Die überarbeitete Ausführung war nun mit Lenkradschaltung und Knopf-Anlasser am Armaturenbrett ausgestattet.
© Mercedes-Benz AG

31 VOM 220 (W 187) ÜBER DEN «ADENAUER» BIS ZUM 300 SL – DER STERN WIRD VERGOLDET

Doch die Daimler-Benz AG war bestrebt, in Ergänzung zu den vorhandenen Typen möglichst rasch wieder sportliche und luxuriöse Fahrzeuge anzubieten, «um den Stern erneut zu vergolden», wie der Vorstandsvorsitzende Wilhelm Haspel sich ausdrückte. Dies ging nicht ohne aufwändige Neuentwicklungen, von denen die Triebwerke als erste profitierten. Die neuen Motoren, Kurzhuber mit obenliegender Nockenwelle, übersprangen technologisch eine ganze Generation. In der Variante als 2,2 Liter-Reihen-Sechszylinder wurde die neue Maschine ab 1951 im Fahrgestell und der leicht modifizierten Karosserie des 170 S eingebaut, wo sie dem als Typ 220 (W 187) bezeichneten Wagen zu ansprechenden Fahrleistungen verhalf und ihn eine ganze Klasse höher positionierte.

Mit dem zusätzlichen Oberklassemodell Typ 300 (W 186) griff Mercedes-Benz am Ende desselben Jahrs nach sämtlichen Sternen. Dieses teuerste und schnellste deutsche Serienfahrzeug basierte ebenfalls auf Vorkriegskomponenten, die aber den aktuellen Anforderungen entsprechend überarbeitet und aktualisiert wurden. Dieser repräsentative Wagen der Sonderklasse stand bei den führenden Politikern der jungen Bundesrepublik hoch

im Kurs, insbesondere bei Bundeskanzler Konrad Adenauer, weshalb das Modell den Übernamen «Adenauer-Mercedes» erhielt. Sein 3 Liter-Sechszylinder-Reihenmotor entstand zwar aus einem Vorkriegstriebwerk, war aber in allen relevanten Bereichen verbessert worden und befeuerte nach einer nochmaligen Leistungsspritze auch den neuen Sportwagen, der unter der Bezeichnung 300 SL für Furore sorgte und noch heute – 66 Jahre nach seinem Erscheinen – als Inbegriff der Mercedes-Benz Sportlichkeit gilt. Flügeltüren zeichneten diesen legendären Sportler in Coupéform aus, ein filigranes Rahmentragwerk aus zierlichen Rohren bildete das Rückgrat der geschlossenen wie der später angebotenen offenen Variante.



Mercedes-Benz Typ 300 S Cabriolet A aus dem Jahre 1952.
© Mercedes-Benz AG



1954, Mercedes-Benz Typ 300 SL der Baureihe W 198.
© Mercedes-Benz AG



6. bis 14. Februar 1954, International Motor Sports Show in New York. Vorstellung der Mercedes-Benz Sportwagen Typen 190 SL und 300 SL, 02/1954
© Mercedes-Benz AG



1956, Mercedes-Benz 220 S Cabriolet A,
1956 bis 1959. © Mercedes-Benz AG



Mercedes-Benz Typ 220 SE,
1958 bis 1959 (Versuchswagen;
die Karosserie entspricht einem Typ 220 S
der ersten Ausführung vor dem 08.1957)
© Mercedes-Benz AG

36 DIE NACHKRIEGS- SILBERPFEILE

Entstanden war der 300 SL aus den Rennsport-Prototypen, die in verschiedenen Entwicklungsstufen für hochkarätige Rennveranstaltungen eingesetzt wurden, erneut mit grossem Erfolg und einer überzeugenden Werbewirkung für den leuchtenden Stern. Und wieder doppelten «Silberpfeile» nach, die fantastischen Formel-

1-Rennwagen mit ihren achtzylindrigen Reihengmotoren, bis Ende 1955 bei Daimler-Benz Schluss mit der Rennerei war. Der Entschluss, sich aus dem Motorsport zurückzuziehen, hatte der Vorstand bereits vor dem schrecklichen Unfall in Le Mans getroffen, der 84 Menschen das Leben kostete.



Werk Sindelfingen,
Typ 300 SL-Linie, 1958.
© Mercedes-Benz AG

37 DIE WAGEN DES WIRTSCHAFTS- WUNDERS – VIER- UND SECHSZYLINDER-PONTON, 190 SL

Unterdessen war die Wirtschaft in Deutschland und in grossen Teilen des westlichen Europas wieder so kräftig in Schwung geraten, dass man von einem Wunder sprach. Gerade rechtzeitig kam Mercedes-Benz 1953 und 1954 mit ihren neuen Baureihen auf den Markt, den sogenannten Pontonmodellen. Ihre Bezeichnung leitete sich vom Bootsbau ab und wies auf die trittbrettlosen, glatt geformten Seitenflächen der Karosserie hin. Diese war nun selbsttragend ausgebildet und markierte konstruktiv wie formal einen Bruch mit der althergebrachten, konservativen Erscheinung der bisherigen Modelle. Es gab die Pontons mit Vier- und Sechszylindermotoren; letztere verfügten über einen verlängerten Passagierraum und einen ebensolchen Frontbereich. Die hocheleganten und sündhaft teuren Cabriolet- und Coupé-Ausführungen spielten bereits in der Liga der Oberklasse und verleitete die nach Wohlstand lechzenden Nachkriegsmenschen zum Träumen. Nach einer kurzen Übergangszeit wurden auch die Vierzylinder-Varianten ausschliesslich mit dem neuentwickelten, modernen Kurzhubmotor mit 1,9 Liter Hubraum und oberliegender Nockenwelle angeboten, den es auch als unglaublich langlebigen Diesel gab; die 2,2 Liter grossen Sechszylinder

wurden gegen entsprechenden Aufpreis gar mit Benzineinspritzung versehen und trugen den prestigeträchtigen Zusatz «SE». Die seit 1931 bei Mercedes-Benz fast ausschliesslich verwendete angetriebene hintere Pendelachse erfuhr durch Längslenker und einem statt zwei Gelenken eine entscheidende fahrdynamische Verbesserung, die sich in einem ebenso komfortablen wie sicheren Verhalten bemerkbar machte.

Auf Drängen des rührigen US-Importeurs Max Hoffman (1904–1981) stellte man 1954/55 in Rekordzeit einen zweisitzigen Sportwagen auf die Räder, den 190 SL. Dieser baute auf der verkürzten Vierzylinder-Plattform der kleinen Ponton-Limousine auf und übernahm auch deren Technik. Mit dem leistungsgesteigerten 1,9 Liter-Motor versuchten die Untertürkheimer, fahrleistungsmässig der elegant-sportlichen Formgebung zu entsprechen und sich damit auch international weiter zu etablieren. Der Auslandabsatz war bei der Daimler-Benz AG unterdessen zu einem entscheidenden Wirtschaftsfaktor geworden.



Mercedes-Benz 220 Sb / 220 SEb, 1959
Im Tal der Jungen Donau zwischen
Tuttlingen und Sigmaringen.
© Mercedes-Benz AG



1961, Koffersatz für Mercedes-Benz
Typ 300 SE, Baureihe W 112.
© Mercedes-Benz AG

40 STETIG AUFWÄRTS – DIE 60ER, 70ER UND 80ER JAHRE

Ungebrochen stieg die Produktionskurve auch in den 1960er Jahren nach oben. Doch die Daimler-Benz AG expandierte mit Vorsicht. Die Bestellungen übertrafen die Produktionskapazitäten bei weitem, weshalb zeitweilig Wartefristen für einen fabrikneuen Mercedes von zwei Jahren oder mehr einzuplanen war. Neue Modelle erhielten stets die weiter verfeinerte Technik eingebaut. Als Option war beispielsweise ab 1961 das automatische Vierganggetriebe mit Flüssigkeitskupplung erhältlich, eine Eigenentwicklung mit glänzenden Zukunftsaussichten. Mit der sogenannten Heckflossen-Baureihe – benannt nach der amerikanisch beeinflussten, pfeilförmigen Gestaltung der hinteren Kotflügel – verfolgte der Konzern ab 1959 für die Limousinen die Idee der Einheitskarosserie, ungeachtet der eklatant unterschiedlichen Motorisierung. Dieses Ziel liess sich nicht konsequent umsetzen. Hingegen zeichnete sich der Wagenkörper durch eine steife Fahrgastzelle und Knautschzonen im Front- und Heckbereich aus – eine bahnbrechende Neuerung. Dieses im Kollisionsfall verletzungs-mindernde System ging auf ein Patent des innovativen Daimler-Benz-Ingenieurs Béla Barényi (1907–1997) zurück und wurde an der «Heckflosse» der Baureihe W 111 weltweit zum ersten Mal angewendet.

Unter den neuen Fahrzeugtypen dieser wirtschaftlich aufstrebenden, gesellschaftlich aber mitunter unruhigen Zeit befanden sich Modelle, die heute zu den schönsten Mercedes-Benz-Kreationen überhaupt gezählt werden. Dies trifft unumstritten auf die sogenannten Heckflossen-Coupés und -Cabriolets der Baureihe 111 zu, aber auch auf die grossen Limousinen der Baureihe 108 und 109 (1965–1972); die exklusivsten Varianten wurden mit einer aufwändigen Luftfederung veredelt und ein 3,5 Liter grosser V8-Motor sorgte für standesgemässen Vortrieb. Die als «Pagode» bekannt gewordenen, ab 1963 gebauten SL-Sport-Zweisitzer wirken noch heute modern, was dem Designer Paul Bracq (* 1933) ein hervorragendes Zeugnis ausstellt. Für Staatsoberhäupter oder Wirtschaftskapitäne konnte ab 1964 der Typ 600 (W 100) mit 6,3 Liter grossem V8-Motor geliefert werden, ein Wagen, der alle erdenklichen Technik- und Komfortmerkmale auf sich vereinigte und die legitime Nachfolge der legendären «Grossen Mercedes» der Vorkriegszeit darstellte.



1964, Das Damenteam Ewy Barónin von Korff-Rosqvist und Eva-Maria Falk mit der Startnummer 609 auf Mercedes-Benz Typ 300 SE wird abgewunken, zweiter Etappensieg. © Mercedes-Benz AG



Mercedes-Benz 600 W 100 aus dem Jahre 1967
© Mercedes-Benz AG

Doch Geld verdiente das Unternehmen in erster Linie mit den tüchtigen Fahrzeugen des täglichen Gebrauchs. Diese setzten allerdings erst in der Mittelklasse ein. Deshalb erwarb Daimler-Benz 1958 auf Drängen des Grossaktionärs Friedrich Flick (1883–1972) die Auto Union, welche den Typenbereich unterhalb der eigenen Baureihen abdecken sollte. Bereits 1965 veräusserte man jedoch die Auto Union wieder. Trotz fehlender Klein- und Kompaktwagen gingen die Mercedes-Benz-Wagen weg wie warme Semmeln. Die unüblich langen Modellwechselintervalle interpretierten die Käufer als Ausdruck von Wertigkeit und Beständigkeit; tatsächlich führten sie zu einem geringen Wertzerfall der Wagen. Der beliebte Sporttyp der SL-Baureihe 107, ursprünglich für die Aufnahme eines Wankelmotors vorgesehen und im Laufe der Zeit mit ganz unterschiedlich potenten Triebwerken erhältlich, brachte es auf eine Produktionszeit von sagenhaften 18 Jahren. Übertroffen wurde er einzig durch den Geländewagentyp «G», der in Kooperation mit Steyr-Daimler-Puch entstand, ab 1979 erhältlich war und 39 Jahre lang in Graz gefertigt wurde – eine weitere Fahrzeuglegende.

Auf dem Gebiet des Pkw-Selbstzünders nahm die Daimler-Benz über lange Zeit so unangefochten wie einsam die Spitzenposition ein; der Diesel-Anteil stieg zeitweilig auf über 50 Prozent der hergestellten Fahrzeuge. Fahrwerksseitig begann sich Mercedes-Benz erst ab 1968 mit der sogenannten Strich-Acht-Baureihe 114/115 von der Pendelachse zu verabschieden. Die neue Hinterradaufhängung an Schräglenkern blieb indessen bloss ein Zwischenschritt, denn 1982 folgte im sogenannten «Baby-Benz» – der lange diskutierten und endlich gebauten Kompaktbaureihe W 201 – die erste Raumlénker-Hinterachse. Mit diesem ohne Rücksicht auf Kosten in Perfektion entwickelten Radführungskonzept stand der Konzern erneut an der Spitze. Die Hinterradaufhängung aktueller Modelle basiert noch heute auf dieser Innovation.

44 FLORIERENDER NUTZFAHRZEUGBAU

Mitte der 1960er Jahre trennte sich die Daimler-Benz AG zunächst vom Grossmotorenbau, forcierte jedoch den gut laufenden Lkw-Sektor, errichtete im badischen Wörth ein neues Werk und wurde zum weltweit grössten Nutzfahrzeughersteller mit Produktionsstätten in aller Welt. Eine Sonderstellung nimmt bis heute der UNIMOG ein, ein vielfältig einsetzbares geländegängiges Fahrzeug. Es geht auf die Idee von Albrecht Friedrich (1902–1961) und die geniale Konstruktion von Heinrich Rössler (1911–1991) zurück, mit der die beiden ehemaligen Daimler-Benz-Flugmotoren-Ingenieure in den ersten Nachkriegsjahren für Aufsehen sorgten.



Unimog, Baureihe 401 die von 1953 bis 1956 produziert wurde. © Mercedes-Benz AG

45 UMSTRUKTURIERUNG UND FUSION MIT CHRYSLER

Um die Abhängigkeit von der konjunkturell sehr anfälligen Automobilproduktion zu verringern, erweiterte die Daimler-Benz AG in den 1980er Jahren ihr Produktportfolio durch den Zukauf von Firmen, die im Bereich Luft- und Raumfahrt und Elektronik tätig waren. Man strebte in Richtung eines Technologiekonzerns. Mitte der 1990er Jahre setzte Jürgen Schrempp als neuer Vorstandsvorsitzender eine weitere Richtungskorrektur mit einer stärkeren Konzentration auf das Kerngeschäft der Mobilität durch, zu der auch das Engagement im Eisenbahnwesen zählte. Die Fusion mit der Chrysler Corporation 1998 zur DaimlerChrysler AG und die Beteiligung an zahlreichen weiteren Automobilfirmen erfolgte mit fokussiertem Blick auf eine sogenannte «Welt AG». Doch der Zusammenschluss gelang nicht, Chrysler wurde zu einer Hypothek, zudem machten Qualitätsprobleme Mercedes-Benz schwer zu schaffen, so dass unter Dieter Zetsche nach neun Jahren die Trennung vollzogen wurde. Seither heisst der Konzern Daimler AG. Weshalb nicht zum alten Namen Daimler-Benz AG zurückgefunden wurde, der beide Gründerväter ehrt und stets für Kontinuität und Qualität stand, ist bis heute nicht nachvollziehbar.



Die Daimler Chrysler Gruppe ab 1998
© Mercedes-Benz AG

46 DIE JÜNGSTE ZEIT – GLÄNZENDES COMEBACK

Dank zielgerichteter Massnahmen überwand die Daimler AG die Finanz- und Weltwirtschaftskrise von 2008 rasch und kam zu neuer Blüte. Auf dem Pkw-Sektor folgte eine beispiellose Modell-offensive, die bis heute anhält und Fahrzeugtypen ganz unterschiedlicher Art, Grösse und Nutzungsbestimmungen bereit hält. Der Modellreigen beginnt mit Kleinwagen («smart») und endet im Luxus- und hochwertigen Sportwagen-Segment. Dieser Ausrichtung und der weltumspannenden Präsenz entsprechend wurden auch ausländische Produktionsstätten aufgewertet, so das US-Werk Tuscaloosa, Alabama, und insbesondere Kecskemet in Ungarn, wo zusammen mit dem Werk im badischen Rastatt die A- und B-Modelle gefertigt werden. Die intensive Auseinandersetzung mit alternativen Technologien führt zu deren schrittweisen Anwendung in neuen Modellen. Der Trend geht aktuell in die Richtung von vollelektrisch betriebenen Fahrzeugen, autonomem Fahren und reicht bis zu vollständig neuartigen Mobilitätskonzepten.

Nicht zuletzt mit Blick auf diese Zukunftsaussichten sind die klassischen Mercedes-Benz Fahrzeuge der Vor- und Nachkriegsära herausragende Kulturgüter sowie hochspannende und unverzichtbare Zeugen des Automobilbaus, wie er – ständig weiterentwickelt – bis in jüngste Zeit verstanden und betrieben worden ist. Ihr Stern leuchtet bis heute.

Von Hans Peter Würsten

Mercedes-Benz Classic

47



2015 Zukunftsvision, Mercedes-Benz F 015 Luxury in Motion
© Mercedes-Benz AG

48



49



SONDERAUSSTELLUNG
PANTHEON BASEL

50

BENZ

PATENT MOTORWAGEN

BJ: 1886

ZYL: 1

CCM: 954

PS: 0.75

BESITZER: PANTHEON BASEL





BENZ

PATENT-MOTORWAGEN

1886 – 1894

Der Benz Patent-Motorwagen ist das erste Automobil der Welt. Carl Benz hat es 1885 konstruiert und am 29. Januar 1886 als «Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb» zum Patent angemeldet. Das Patent Nummer 37435, erteilt vom kaiserlichen Patentamt in Berlin, ist die Geburtsurkunde des Automobils. Carl Benz hat sich nicht damit begnügt, einen bestehenden Wagen mit einem Motor zu versehen. Bei seinem Patent-Motorwagen sind Motor, Fahrgestell und Antrieb von Grund auf neu konstruiert. Mit Benzinmotor, Zündung, Kühlung, Kraftübertragung, Rädern und Bremsen ist es die Urform eines jeden Autos, das seither gebaut wird. Nur für die Lenkung findet Benz keine überzeugende Lösung. «Weil ich mit der Steuerung theoretisch nicht fertig wurde, entschloss ich mich, das Fahrzeug dreirädrig herzustellen» sagt er später. 1893 wird Benz auch auf das Lenkungs-Problem eine Antwort finden.

An seiner Erfindung arbeitet Carl Benz lange im Verborgenen, aus Furcht, es könne ihm jemand zuvorkommen. Anfänglich traut er sich nur nachts, in unmittelbarer Nähe seiner Fabrik, auf die Straße.

Nacht für Nacht tastet er sich an die Beherrschung des Fahrzeugs und seiner Technik heran, dreht vorsichtig immer größere Runden. Erst als der Wagen patentiert ist, wagt er sich an die Öffentlichkeit. Am 3. Juli 1886, einem Sonntag, unternimmt er eine Ausfahrt auf dem alten Ringwall, der Mannheim umschließt. Inmitten verdutzter Sonntags-spaziergänger knattert er um die Stadt herum, während sein Sohn Eugen mit der Benzinflasche neben dem Wagen her rennt, um Benzin nachzuschütten. Am nächsten Tag spricht ganz Mannheim von Carl Benz und seiner Erfindung.

Die entscheidende Leistung des Automobil-Pioniers Carl Benz besteht in der Konsequenz, mit der er seine Idee vom «Wagen ohne Pferde» zu einem alltagstauglichen Produkt entwickelt, das er auf den Markt bringt und seine Vision damit zur Realität werden lässt. Er hatte die Idee eines Motorwagens, konstruierte ihn, baute ihn, erprobte ihn, ließ ihn patentieren, brachte ihn auf den Markt, produzierte ihn in Serie, entwickelte ihn weiter und machte seine Erfindung damit nutzbar.

54 BENZ

TYP: 10/30

BJ: 1924

ZYL: 4

CCM: 2610

PRIVATBESITZ



Benz 10/30 PS, 1912 – 1914
© Mercedes-Benz AG



56



BENZ

57

10 / 30 PS – 16 / 50 PS1921 – 1927

Der 16/50 PS war eine weitere Neukonstruktion. Seine sechs Zylinder waren in zwei Gruppen mit je drei Zylindern zusammengefaßt. Er verfügte über einen Hubraum von 4160 ccm. Zusammen mit dem vierzylindrigen 10/30 PS war der 16/50 PS das wichtigste Modell im Hause Benz bis zur Fusion mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft 1926. Ein kleiner Sechszylinderwagen, der 11/40 PS, war weniger erfolgreich und wurde nur von 1923 bis 1925 produziert..

58 MERCEDES-BENZ

TYP:	630 K
BJ:	1927
ZYL:	8 MIT KOMPR.
CCM:	6'240
PS:	140
FONDATION RENAUD	

Im Februar 1928 erhielten alle Mercedes-Benz Pkw neue Typenbezeichnungen, die in der Benutzung weniger mühsam waren als die jahrzehntelang gebräuchlichen PS-Angaben. Die beiden seit 1924 gebauten Kompressor-Sechszylinder hießen nun 15/70/100 PS, Typ 400 und 24/100/140 PS, Typ 630 oder, kurz und prägnant, Typ 400 bzw. Typ 630. Die neuen Bezeichnungen bildeten die Basis für das in Grundzügen auch heute noch verwendete System, bei dem eine dreistellige Zahl (nach Multiplikation mit 10) den Hubraum in cm³ bezeichnet.

Ab Oktober 1928 wurde der Typ 630 gegen einen Aufpreis von 2000 RM auch mit dem leistungsstärkeren Motor des Modells «K» angeboten.



60



61

62 MERCEDES-BENZ

TYP: NÜRBURG 500

BJ: 1931

ZYL: 8

CCM: 4'918

PS: 110

PRIVATBESITZ





MERCEDES-BENZ

NÜRBURG 500

1931 – 1933

Dieser Nürburg 500 war Ausstellungsmodell am Genfer Autosalon 1932. Erstbesitzer war ein Zahnarzt in Zürich bis 1939. Danach war das Fahrzeug im Einsatz als Flugzeugschlepper (1940 bis 1941) und danach als Pikett-Auto der Feuerwehr der Stadt Sursee (1942 bis 1964). Von 1965 bis 1995 war das Fahrzeug im Dornröschenschlaf und ist seither im Privatbesitz. Von 1995 bis 2011 wurde eine Totalrestaurierung vorgenommen. Der Polsterstoff im Fond wurde gemäss Originalspezifikation nachgewoben. Seit 2011 erfolgreiche Teilnahmen am Concours d'Elegance und Oldtimer-Treffen im In- und Ausland, sowie Club- und Privatausfahrten.

Der Ur-Nürburg (460) von 1928 war eine Entwicklung von Ferdinand Porsche, der von 1923 bis 1929 Chefkonstrukteur bei Daimler war. Der Nürburg war Konkurrent zum Horch 8. Als dieser 1930 mit einem 5 Liter-Motor versehen wurde, musste auch beim Nürburg entsprechend nachgerüstet werden. 1931 bis 1933 wurden lediglich 250 Niederrahmen-/Flachkühler-Nürburg 500 mit 6 verschiedenen Karosserien gebaut. Die Anzahl je Modell ist nicht bekannt, da das Werk im 2. Weltkrieg total zerstört wurde.

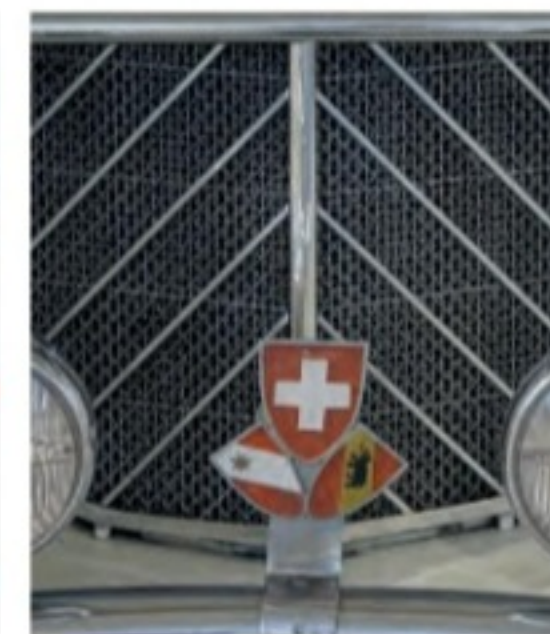


66 MERCEDES-BENZ

TYP:	500 K
	CARR. GRABER
BJ:	1934
ZYL:	8 MIT KOMPR.
CCM:	5'018
PS:	160
	PRIVATBESITZ

Auch wenn der Mercedes-Benz 500 K Spezial-Roadster der Baureihe W 29 scheinbar im Schatten seines Nachfolgers mit der noch imposanteren Bezeichnung 540 K steht, war er einer der großen Stars bei der Pebble Beach Autoweek im Sommer 2018. Nicht nur beim spektakulären Concours d'Elegance stahl das offene Luxusmodell in einer seltenen braunen Lackierung am Abschlusssonntag den meisten anderen Stars auf vier Rädern und zwei Beinen die große Show. Bereits Tage vorher hatten sich die Klassikfans bei der traditionellen Pebble-Beach-Rundfahrt der Autolegenden die Augen nach dem betörend schönen Luxusroadster ausgeguckt.

Wie viele der knapp 30 Mercedes-Benz 500 K Spezial-Roadster es heute, über 80 Jahre nach der Premiere auf dem Automobilsalon in Paris im Oktober 1934, überhaupt noch gibt? Da muss auch Mercedes-Benz Klassik-Experte Michael Plag passen: «Ich weiß es wirklich nicht. Es werden sicherlich nicht viele sein. Wir haben kaum Informationen darüber, wie viele Fahrzeuge davon derzeit noch existieren.»





70 MERCEDES-BENZ

TYP: 290
CABR. A LANG
BJ: 1935
ZYL: 6
CCM: 2'867
PS: 68
BESITZER: M. ANDRES

Wer bald 80 Jahre alt ist, hat viel zu erzählen. Das gilt für Menschen wie für Automobile. Doch längst nicht alle Zeitgenossen in diesem Alter sind so rüstig wie dies Mercedes Benz 290 A-Cabrio, Typ W18, mit langem Fahrgestell.

Seit 1972 ist das hier gezeigte Fahrzeug im Besitz der Familie Andres aus Affoltern. Volle 26 Jahre nahm seine Restauration in Anspruch, die von vielen Concours-Prämierungen gekrönt wurde.

Das hochbeinige Erscheinungsbild verschwand aufgrund eines Niederflur-Kasterahmens, der sich als äusserst steif erwies. Vorne fand sich eine quer eingebaute Blattfeder mit zwei innenliegenden Schraubenfedern, auf welche sich obenliegende Schwinghebel abstützten. Die Stossdämpfer fungierten gleichzeitig als Dreieckslenker.

Mit einer Schraubspindellenkung wirkte der Fahrer unter einigem Krafteinsatz auf die Räder ein. Hinten spürte eine neue Zweigelenk-Pendelachse, die für deutlich mehr Federungskomfort sorgt.

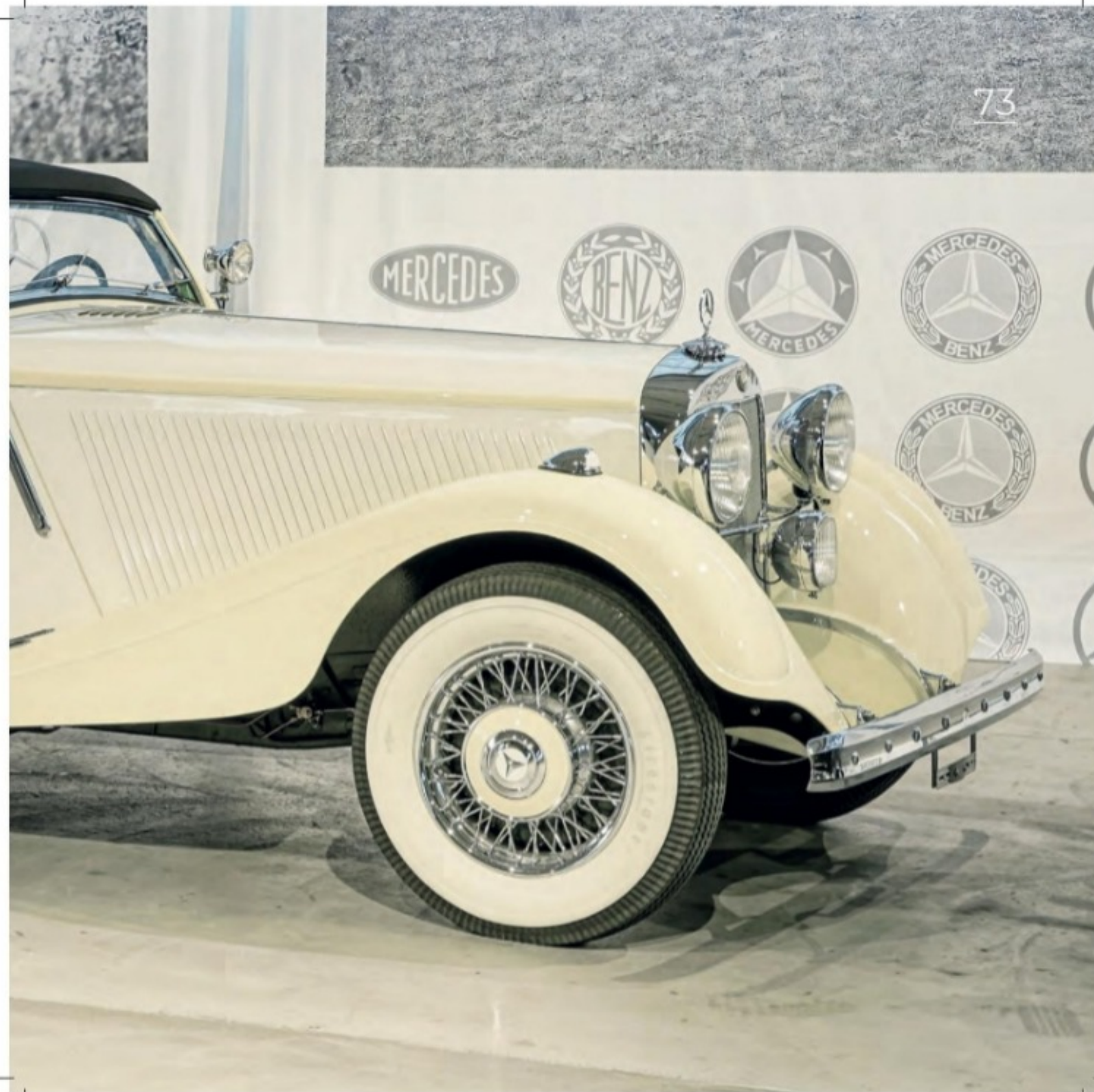
Mathias Paulokat



72



73



74 MERCEDES-BENZ

TYP: 230 W 143

BJ: 1937

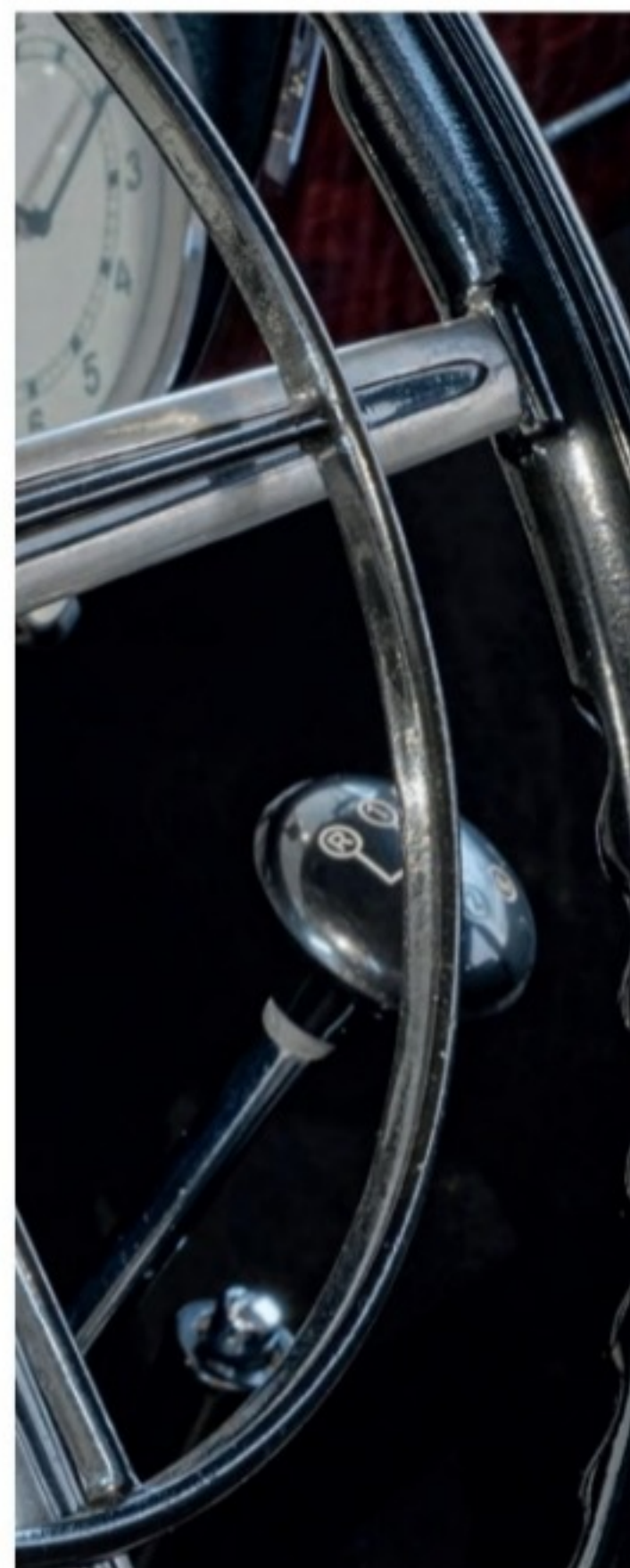
ZYL: 6

CCM: 2'229

PS: 54

PRIVATBESITZ





MERCEDES-BENZ

230 (W 143)

1936 – 1941

Der W 143 begann seine Karriere als Sonderausführung des Typ 200 mit langem Radstand. Ab Mai 1936 war gegen einen Aufpreis von RM 175,- ein 55-PS-Motor lieferbar. Die Typenbezeichnung dieser Version mit 2,3 l Hubraum blieb zunächst unverändert, nicht aber die interne. Obwohl das 2,3-l-Modell dementsprechend als echter Nachfolger fungierte, wurde die Typenbezeichnung erst Ende September 1936 angepaßt und in Typ 230 geändert.

Mit 20.290 Fahrzeugen erreichte der Typ 230 (W 143) nach dem 170 V die zweithöchste Produktionsstückzahl aller bis 1945 bei Daimler-Benz gebauten Personenwagen.

78 MERCEDES-BENZ

TYP: 320
BJ: 1937
ZYL: 6
CCM: 3'208
PS: 78
BESITZER: U. SIGNER





MERCEDES-BENZ

320

1937 – 1942

Im Februar 1937 debütierte auf der IAMA der Typ 320, der die Nachfolge des 290 antreten sollte. Auf der Berliner Ausstellung standen Vorgänger und Nachfolger in harmonischer Eintracht nebeneinander; der 290 wurde, zumindest in der Langversion, noch produziert und war auch in der Preisliste noch enthalten. Im Mai 1937, einen Monat nach dem Produktionsanlauf des 320, endete die Fertigung des 290 lang.

Der Nachfolger wurde von der Kundschaft vor allem wegen seiner höheren Leistung freudig aufgenommen - galten doch die 68 PS des 290 auch vor über 60 Jahren nicht als übertrieben üppige Motorisierung. Die Mehrleistung von 10 PS und der 10 % größere Hubraum des 320 rückten das Verhältnis von Leistung und Gewicht wieder in das rechte Maß, das dem sonst sehr harmonischen Vorgängermodell gefehlt hatte.



Rahmen und Fahrwerk hatte man weitgehend unverändert vom Typ 290 übernommen. Dem entsprechend wurde auch der Typ 320 in zwei verschiedenen Radständen angeboten. Ähnlich wie bei den Mittelklasse-Modellen 200 und 230 war auch in der Oberklasse von Mercedes-Benz eine Verschiebung des Kundeninteresses von den kurzen zu den langen Varianten zu beobachten. Dieser Entwicklung wurde die Nomenklatur der beiden Varianten angepaßt. Wie bereits beim Typ 230, erhielt die Langversion nun auch beim 320 die einfache Typenbezeichnung ohne Zusatz, und bei beiden Modellen wurde die Variante mit kürzerem Radstand durch ein angehängtes «N» in Groß- oder Kleinschreibung gekennzeichnet.

Die wichtigsten von außen wahrnehmbaren Unterschiede des 320 zum weitgehend ähnlich gestalteten Typ 290 waren die etwas weniger wuchtigen, erstmals mit Hörnern versehenen Stoßstangen und das modifizierte Kühlergesicht. Die Scheinwerfer hatten einen etwas kleineren Durchmesser und stärker gewölbte Gehäuse, die an gegossenen Füßen direkt im Kotflügel befestigt waren. Damit entfiel die markante verchromte Querstange vor dem Kühler.

82 MERCEDES-BENZ

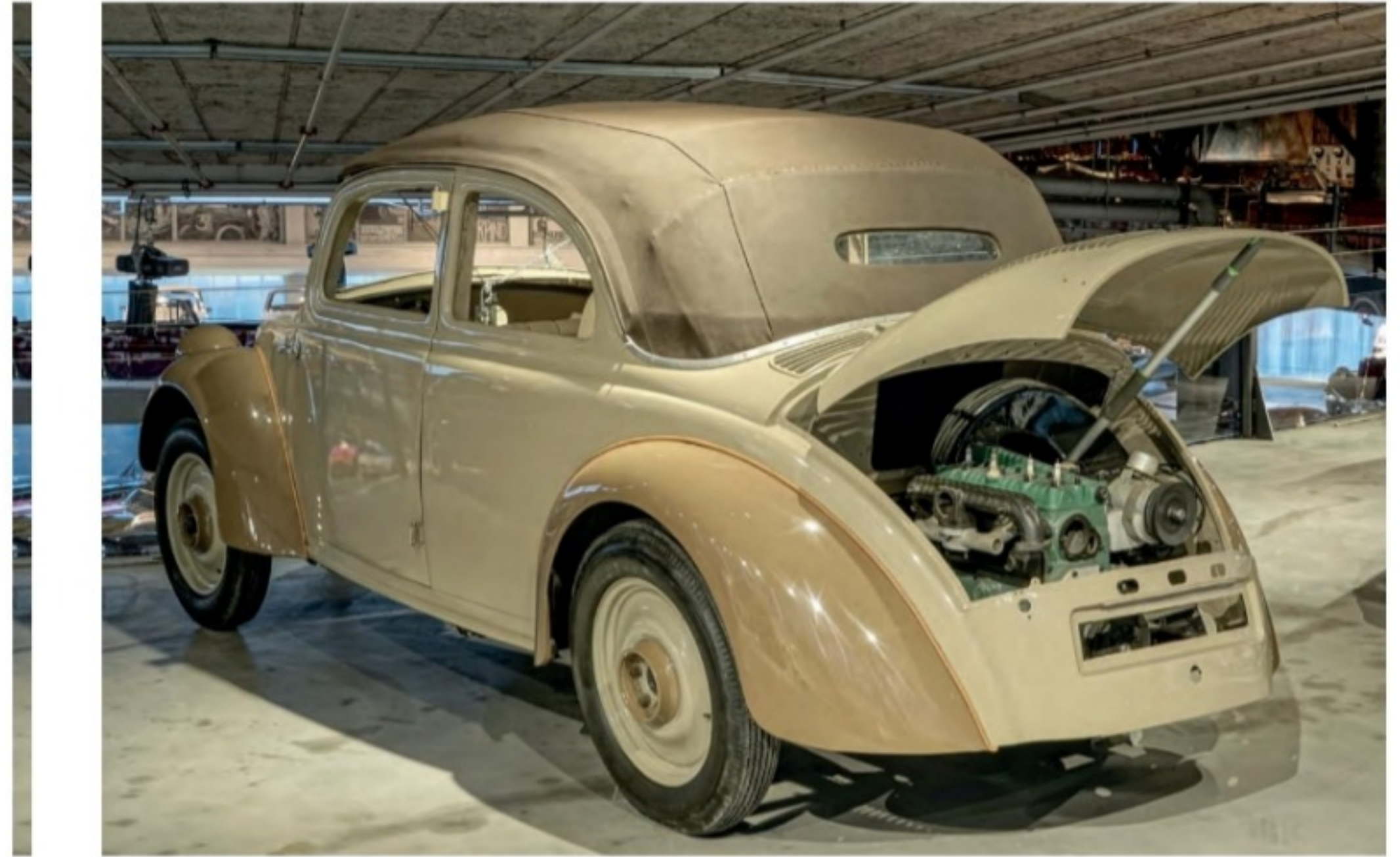
TYP: 170 H

BJ: 1938

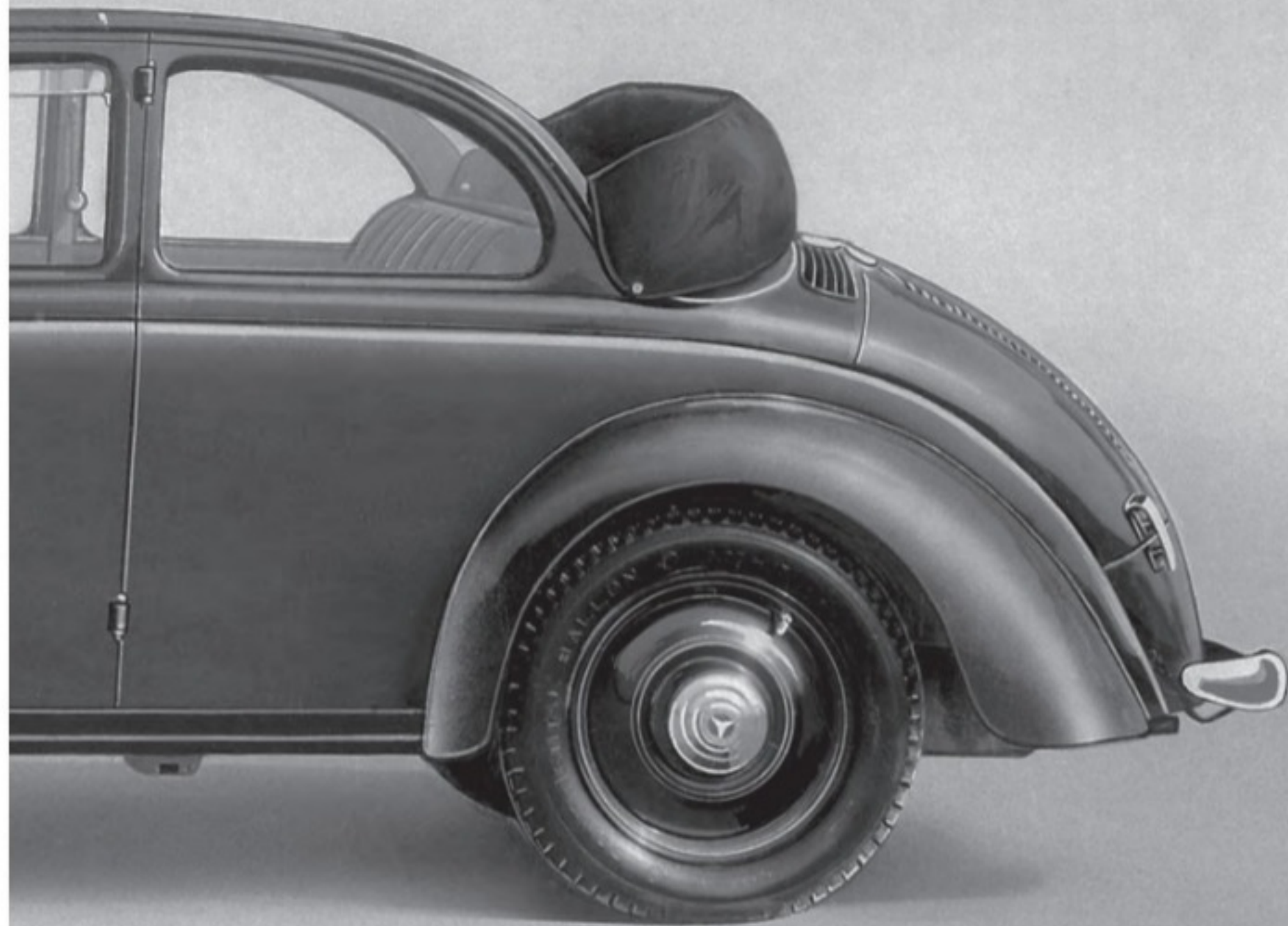
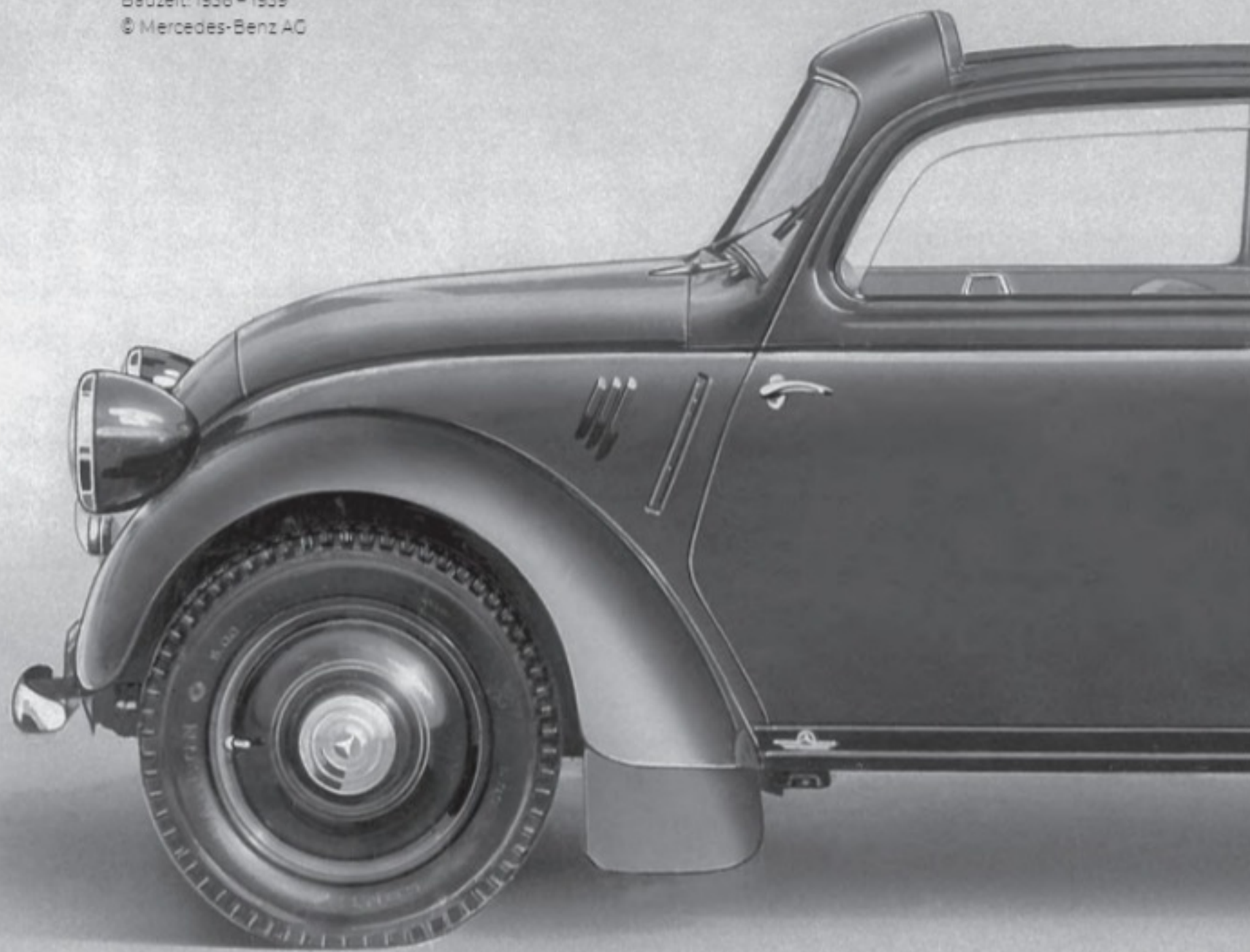
ZYL: 4

CCM: 1'697

BESITZER: O. HARTMANN



Mercedes-Benz Typ 170 H, Cabrio-Limousine,
Bauezeit: 1936 – 1939
© Mercedes-Benz AG



86 MERCEDES-BENZ

TYP: 170 S

BJ: 1953

ZYL: 4

CCM: 1'767

PS: 52

BESITZER: H. VOGELSANG





MERCEDES-BENZ

170 S

1949 – 1955

Mit dem Typ 170 S präsentierte Daimler-Benz, erstmals nach dem Krieg, wieder einen Wagen der Sonderklasse. Der Öffentlichkeit wurde das neue Modell, zusammen mit dem 170 D, im Mai 1949 auf der Technischen Exportmesse in Hannover vorgestellt. Wie der 170 D, war auch das neue Flaggschiff des Pkw-Programms keine reine Nachkriegskonstruktion; vielmehr basierte der 170 S stilistisch und konzeptionell auf dem Vorkriegs-Typ 230 (W 153). Gegenüber dem 170 V hatte der 170 S einen leistungstärkeren Motor, eine verbesserte Vorderachse sowie eine geräumigere Karosserie. Neben der Limousine waren ein zweisitziges Cabriolet A und ein viersitziges Cabriolet B lieferbar. Das Cabriolet A galt seinerzeit als besonders luxuriöses Fahrzeug für höchste Ansprüche und rundete das Produktionsprogramm nach oben ab.

Außer diesen regulär erhältlichen Karosserievarianten gab es noch einige Sonderausführungen, die allerdings nicht im Werk Sindelfingen, sondern von externen Aufbauherstellern auf dem Fahrgestell des 170 S montiert wurden. Zu erwähnen sind hier ein Polizei-Funkwagen mit Kombi Aufbau von Binz und ein offener sechssitziger Polizei-Streifenwagen mit Klappverdeck.

Im Rahmen einer Modellpflege im Januar 1952 wurde der 170 S in zahlreichen Punkten verbessert. Die überarbeitete Ausführung, die intern als Typ 170 Sb (W 191) bezeichnet wurde, war nun mit Lenkschaltung und Knopf-Anlasser am Armaturenbrett ausgestattet. Der Nockenwellenantrieb erfolgte über Duplex-Rollenkette, die Spurweite der Hinterachse wurde vergrößert und der Hinterachsantrieb auf Hypoidverzahnung umgestellt. Von außen ist der 170 Sb an der vergrößerten Heckscheibe und den nach innen verlegten Scharnieren des Kofferraumdeckels erkennbar.

90 MERCEDES-BENZ

TYP: 300 S CABR. A

BJ: 1953

ZYL: 6

CCM: 2'984

PS: 125

BESITZER: D. KEUSCH





MERCEDES-BENZ

300 – 300 d (W 186, W 189)

1951 – 1962

Die erste Internationale Automobilausstellung in Frankfurt, veranstaltet im April 1951, präsentierte sechs Jahre nach Kriegsende zahlreiche Neuererscheinungen, darunter einige Modelle der Oberklasse. Daimler-Benz zeigte neben dem Typ 220 eine weitere Neukonstruktion, die das Publikumsinteresse in noch stärkerem Maße auf sich zog: Der Typ 300, seinerzeit größter und schnellster Serienwagen deutscher Produktion, wurde bald zum bevorzugten Repräsentationsfahrzeug in Politik und Wirtschaft. Obwohl offiziell nie so bezeichnet, kann er als würdiger Nachfolger des «Großen Mercedes» der Vorkriegszeit gelten.

Zu den ersten prominenten Persönlichkeiten, die sich im 300er chauffieren ließen, gehörten Konrad Adenauer, Theodor Heuss, Finanzminister Ludwig Erhard und Kurt Schumacher - um nur einige zu nennen.

Dass der Typ 300 primär mit dem Namen des ersten Bundeskanzlers in Verbindung gebracht und im Volksmund wie in der Oldtimer-Szene als «Adenauer-Mercedes» bezeichnet wird, ist darauf zurückzuführen, dass «der Alte» besonderen Wert darauf legte, nur im 300er chauffiert zu werden, und seinen Dienstwagen auch bei Auslandsreisen immer bei sich wissen wollte. Während seiner bis 1963 dauernden Amtszeit als Bundeskanzler, und danach bis zu seinem Tod im Jahre 1967, benutzte Adenauer insgesamt sechs verschiedene 300er. Sein erster Dienstwagen von 1951 ist heute im «Haus der Geschichte» in Bonn zu bewundern, während der von ihm im Ruhestand benutzte Wagen, ein 300 d von 1959, im Jahre 1967 in den Besitz des Hauses Daimler-Benz überging und seitdem im Mercedes-Benz Museum ausgestellt ist.

94 MERCEDES-BENZ

TYP: 220 CABRIO A

BJ: 1953

ZYL: 6

CCM: 2'195

PS: 80

PRIVATBESITZ





MERCEDES-BENZ

220 CABRIOLET A (W 187)

1951 – 1955

Auf der ersten Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt präsentierte Daimler-Benz im April 1951 die Pkw-Typen 220 und 300. Beide verfügten über völlig neu konstruierte Sechszylindermotoren mit obenliegender Nockenwelle. Der Typ 220 basierte, abgesehen von seinem 2,2-l-Motor mit 80 PS, weitgehend auf dem Typ 170 S.

Fahrwerk und Karosserie waren nahezu identisch, die Scheinwerfer aber nun in die zu diesem Zweck modifizierten vorderen Kotflügel integriert. Der deutlich höheren Motorleistung entsprechend, war der 220 an den Vorderrädern mit Duplexbremsen ausgerüstet.

Wie der 170 S, wurde auch der 220, dessen Serienproduktion im Juli 1951 anlief, in drei Karosserievarianten - Limousine, Cabriolet A und Cabriolet B - angeboten. Die beiden Cabriolets, positioniert als sportliche Reisewagen mit exklusivem Charakter, lösten die entsprechenden Ausführungen des 170 S ab, deren Produktion im November 1951 auslief.

Neben den genannten Karosserietypen, die für jeden finanziell hinreichend ausgestatteten Interessenten erhältlich waren, wurden zwischen August 1952 und Mai 1953 insgesamt 41 offene Tourenwagen für die Polizei produziert. Auf den ersten Blick zeigt diese Version eine starke Ähnlichkeit mit dem Cabriolet B, unterscheidet sich von diesem aber einerseits in der Ausführung als Viertürer und weist andererseits - wie für offene Tourenwagen traditionell üblich - ein Verdeck ohne Sturmstangen auf. Darüber hinaus war der 220er auch als Fahrgestell für Sonderaufbauten lieferbar, bei Lueg in Bochum entstanden im Oktober 1952 acht Krankenwagen, und das Karosseriewerk Binz in Lorch baute zwischen Oktober 1952 und Juli 1954 mehr als 30 Polizei-Funkwagen auf 220er Fahrgestell.

98 MERCEDES-BENZ

TYP: 300 S W 188

BJ: 1953

ZYL: 6

CCM: 2'996

PS: 55

PRIVATBESITZ





300 S UND 300 SC COUPÉS (W 188)

1951 – 1958

Im Oktober 1951 – einen Monat, bevor die Serienproduktion des 300ers anlief – wurde auf dem Pariser Salon mit dem Typ 300 S ein weiteres Spitzenmodell vorgestellt; der Aufbau eines abgerundeten Produktionsprogramms, das – wie bereits vor dem Krieg – auch höchsten Anforderungen genügte, war damit vollendet. Positioniert war der neue Typ als besonders repräsentativer Wagen mit sportlicher Note und für allerhöchste Ansprüche an Strassenlage und Geschwindigkeit. Dass der 300 S dieser Einstufung gerecht wurde, zeigte sich im Urteil der internationalen Fachpresse. Dort wurde das neue Modell als «Wagen der Weltelite» und «Massstab für das heute im Automobilbau Erreichbare» bezeichnet.

Gelobt wurden auch die «traditionellen und in diesem Fall besonders edlen Formen [...] ohne Zuflucht zur Aerodynamik». Technisch basierte der 300 S weitgehend auf dem Typ 300, verfügte allerdings über ein verkürztes Fahrgestell mit 150 mm geringerem Radstand. Die Motorleistung konnte durch Erhöhung der Verdichtung und Bestückung mit nunmehr drei Vergasern auf 150 PS gesteigert werden. Damit war eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h realisierbar. Angeboten wurde der 300 S als Cabriolet A, als Roadster und als Coupé. Der Roadster entsprach im wesentlichen dem Cabriolet A, hatte aber ein leichteres, voll versenkbares Verdeck ohne Sturmstangen. Die Serienproduktion der drei Varianten lief zwischen Juni und September 1952 an.

102 MERCEDES-BENZ

TYP: 300 SL COUPÉ

BJ: 1956

ZYL: 6

CCM: 2'996

PS: 215

PRIVATBESITZ



104 MERCEDES-BENZ

300 SL COUPÉ UND 300 SL ROADSTER 1954 – 1963

Das legendäre Flügeltürencoupé war der erste reinrassige Sportwagen, der nach dem Krieg bei Daimler-Benz entwickelt wurde. Initiiert wurde diese Entwicklung von Max Hoffman, einem USA-amerikaner österreichischer Abstammung, der seit September 1952 als offizieller Importeur von Mercedes-Benz Fahrzeugen fungierte. Der Vorstand sah Hoffmans Wunsch, Sportwagen mit dem Mercedes-Stern zu verkaufen, als willkommene Möglichkeit, den US-Markt für Daimler-Benz zu erschließen, und ließ sich überzeugen: Im September 1953 fiel der Startschuß für die Entwicklung zweier Sportwagen-Typen.

Die Serienversion des 300 SL, die als ein Ergebnis dieser Entwicklung im Februar 1954 auf der «International Motor Sports Show» in New York präsentiert wurde, basierte auf dem Rennsportwagen der Saison 1952. Von diesem stammte das auffälligste Merkmal, die berühmten Flügeltüren, die dem Wagen im angelsächsischen Sprachgebrauch die Bezeichnung «Gullwing» einbrachten. Diese ungewöhnliche Lösung war nicht als publicity-trächtiger Design-Gag konzipiert, sondern hatte - wie bereits

im Rennsportwagen - zwingende, konstruktiv bedingte Ursachen: Der aus dem Rennsport-SL übernommene Gitterrohr-Rahmen, der bei extremer Belastbarkeit nur 50 kg auf die Waage brachte, hatte den Nachteil, dass seine Bauhöhe keine konventionellen Türen ermöglichte.

Je nach Hinterachsübersetzung war eine Höchstgeschwindigkeit zwischen 235 km/h und 260 km/h erzielbar. Das Fahrwerk entsprach im wesentlichen demjenigen der 300er Limousine, verzichtete aber auf die dort vorhandene Zusatzfederung und war sportlicher abgestimmt.

Von August 1954 bis Mai 1957 entstanden in Sindelfingen 1.400 Exemplare, davon 29 mit Leichtmetall-Aufbau und ein Versuchsfahrzeug mit Kunststoff-Karosserie. Das Einzelstück mit GFK-Karosserie ist an zwei Besonderheiten eindeutig zu identifizieren: Es verfügt über zusätzliche, auf den Vorderkotflügeln angeordnete Blinkleuchten, wie sie vom Typ 220 a bekannt sind, und hat Türen mit größeren Spaltmaßen, die nicht ganz bündig schließen.



105

Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1957 wurde als Nachfolger des Flügeltürers ein Roadster vorgestellt, der wie sein Vorgänger auf die Initiative von Max Hoffman zurückging. Dieser hatte schon seit geraumer Zeit auf eine offene Version des 300 SL gedrängt, für die er auf dem US-Markt gute Absatzchancen sah. Technisch entsprach der Roadster im großen und ganzen dem Coupé; durch Modifikation der Seitenteile des Gitterrohr-Rahmens konnte die Einstiegshöhe so weit reduziert werden, dass sich normale Türen realisieren ließen. Grundsätzlich verbessert wurde die Hinterrad-Aufhängung: Die bereits vom Typ 220 a bekannte Eingelenk-Pendelachse mit tiefegelegtem Drehpunkt wurde in angepaßter Form nun auch beim 300 SL Roadster eingebaut und war erstmals mit einer Ausgleichfeder versehen. Gegenüber der ursprünglichen Pendelachse des Flügeltüren-Coupés waren deutlich verbesserte Fahreigenschaften zu verzeichnen. Beide Versionen des 300 SL, Roadster wie Flügeltüren-Coupé, waren von Anfang an ausgesprochene Liebhaberfahrzeuge und haben bis heute nichts von ihrer Faszination verloren; sie gehören seit Jahren zu den gesuchtesten und bestnotierten Klassikern.

106 MERCEDES-BENZ

TYP: 190 KOMBI

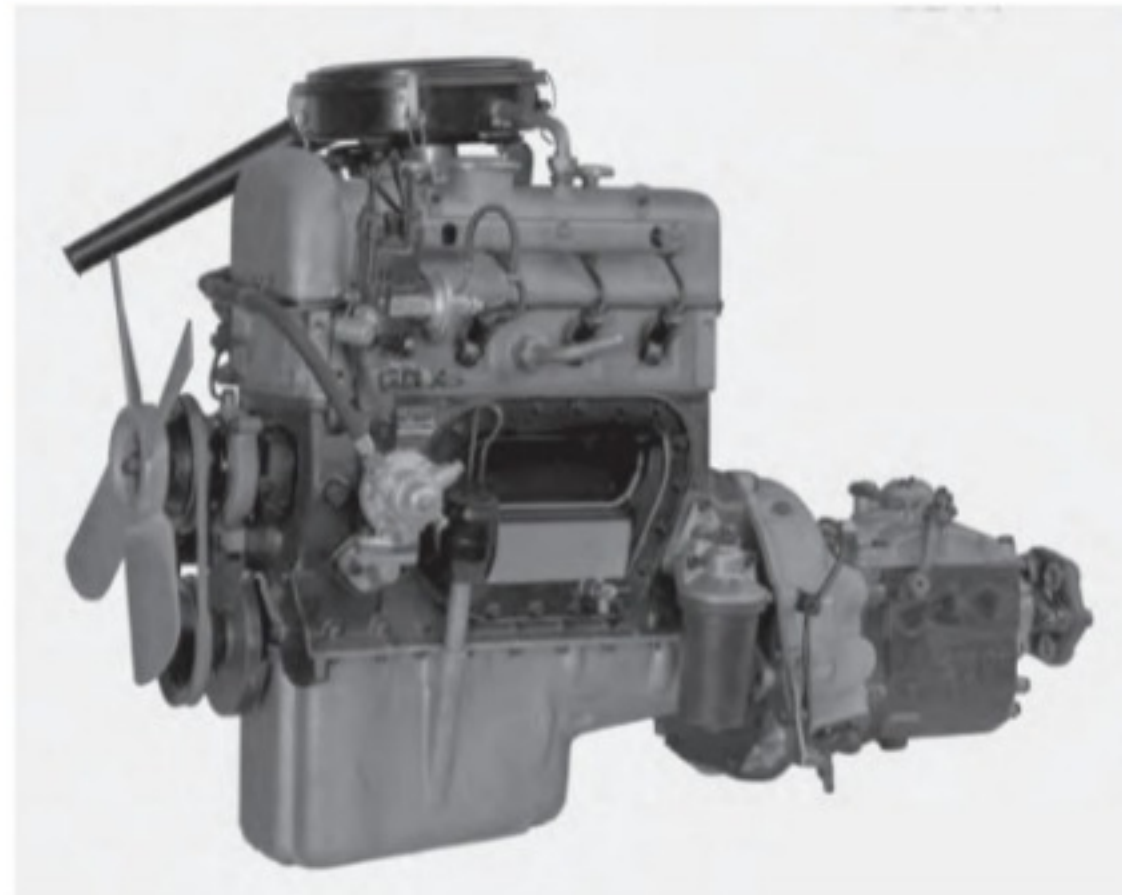
BJ: 1957

ZYL: 4

CCM: 1'897

PS: 75

PRIVATBESITZ



Mercedes-Benz 75-PS Vierzylinder-Motor M 121 B I, 190
mit Register-Fallstromvergaser, 1956 - 1959
© Mercedes-Benz AG





MERCEDES-BENZ

190 (W 121) KOMBI BINZ

1954 – 1962

Der hier ausgestellte Mercedes-Benz 190 (W121) Kombi «Binz» wurde durch den Mercedes-Benz Haupthändler und ehemaligen Karosseriefabrikanten Lueg aus Bochum an einen Mofa-Händler in Essen ausgeliefert. Der «Binz» wurde zwar als Geschäftswagen über Jahrzehnte beansprucht, doch pflegte ihn der Eigentümer bis zu seinem Tod in biblischem Alter.

Die heutige Eigentümerin ist Zweitbesitzerin, sieht man vom Zwischenhändler ab. Im Unterschied zu den meisten Binz-Mobis ist dieses Fahrzeug nie zur Ruine verkommen, sondern blieb mit all seinen ursprünglichen Komponenten stets fahrbar. Teilrestaurierungen 2007 (Motor) und 2011 – 2016 (Karosserie) unter größtmöglicher Wahrung der Originalsubstanz (Gebrauchsspuren).

Die Karosseriefabrik Binz im württembergischen Lorch wurde 1936 gegründet. Das Werk fertigte auf Serien-Fahrgestellen unterschiedlicher Hersteller Aufbauten für Taxis und Krankenwagen; daneben entstanden Cabriolets in Einzelfertigung. Die bereits während des Zweiten Weltkriegs begonnene Lkw-Fahrerhausproduktion wurde in der Nachkriegszeit intensiviert. In den 1950er Jahren stellte Binz einen eigenen Motorroller her. Ein wichtiger Geschäftspartner wurde die Daimler-Benz AG als Lieferant von Fahrgestellen oder teilkarosierten Wagen und als Vertriebspartner der komplettierten Fahrzeuge. Diese wurden unter dem Markennamen Mercedes-Benz kommerzialisiert und über deren Händlernetz vertrieben. In der jüngeren Vergangenheit konzentrierte sich Binz & Co auf die Verlängerung von Serienfahrzeugen, die teilweise als Bestattungswagen karosiert wurden. 2018 musste Binz (Lorch) trotz voller Auftragsbücher wegen mangelnder Liquidität die Insolvenz anmelden. Weitergeführt wird das vom Hauptsitz unabhängige Binz-Werk in Ilmenau (Thüringen), das sich auf Ambulanzfahrzeuge spezialisiert hat.

110 MERCEDES-BENZ

TYP: 220 S W 180

BJ: 1958

ZYL: 6

CCM: 2'195

PS: 115

BESITZER: P. ALBORN





MERCEDES-BENZ

«PONTON MERCEDES»

(W 180, W 105, W 128)

1954 – 1960

Im März 1954 wurde ein neuer Typ 220 vorgestellt, der sich in seiner ausgesprochen modernen Gesamtkonzeption an dem seit einem halben Jahr produzierten 180er orientierte. Das Sechszylindermodell, intern Typ 220 a oder W 180 genannt, verfügte nun ebenfalls über einen selbsttragenden Aufbau in Pontonform, der mit der Rahmenbodenanlage fest verschweißt war.

Auch stilistisch war die enge Verwandtschaft zum Typ 180 nicht zu übersehen; zumal beide Modelle für den unkundigen Betrachter kaum zu unterscheiden waren. Die Motorhaube war auf beiden Seiten der Kühlermaske bis fast zur Stoßstange heruntergezogen, und die Frischluft-Einlaßöffnungen befanden sich hinter den serienmäßig montierten Nebelscheinwerfern. Die vorderen Blinker saßen, anders als beim kleinen Bruder, in langgezogenen verchromten Gehäusen, die ganz vorn oben auf die Kotflügel montiert waren.

Im März 1956, zwei Jahre nach der Präsentation des 220 a, wurden der Öffentlichkeit die Typen 219 und 220 S vorgestellt, die gemeinsam die Nachfolge des ersten Sechszylindermodells mit Pontonkarosserie antraten. Als eigentlicher direkter Nachfolger fungierte der 220 S, was auch in der internen Bezeichnung W 180 II zum Ausdruck kommt. Er basierte weitestgehend auf seinem Vorgängermodell, die Motorleistung konnte jedoch durch Verwendung von zwei Register-Vergasern auf 100 PS erhöht werden. Auf dem Fahrschemel war der Motor nicht mehr nur vorn, sondern an zwei zusätzlichen Auflagepunkten auch hinten gelagert. Äußerlich war der 220 S nur an einer zusätzlichen Zierleiste von seinem Vorgänger zu unterscheiden: Die Sicke an den vorderen Kotflügeln und Türen war auf beiden Seiten mit einem dünnen Chromstreifen versehen.

114 MERCEDES-BENZ

TYP: 190 SL W 121

BJ: 1959

ZYL: 4

CCM: 1'897

PS: 105

BESITZER: P. & P. WINET

Auf ähnlichem Weg, wie der 300 SL durch Verwendung bereits vorhandener Baugruppen entstanden war, wurde auch auf der Basis des Typ 180 ein sportliches Modell entwickelt. Der 190 SL, von vornherein als Roadster konzipiert, war aber im Gegensatz zum berühmten Flügeltüren-Coupé kein reinrassiger Sportwagen, sondern ein sportlich-elegantes zweisitziges Reise- und Gebrauchsfahrzeug. Die von Karl Wilfert und Walter Häcker entworfene Karosserie war stilistisch eng an den großen Bruder angelehnt. Als Fahrwerk wurde die verkürzte Rahmenbodenanlage des 180 verwendet; ein aufwendiger Gitterrohrrahmen wie beim 300 SL war aufgrund der weniger extremen Fahrleistungen nicht erforderlich. Angetrieben wurde der 190 SL von einem neu entwickelten 1,9-l-Vierzylinder-Aggregat mit oberliegender Nockenwelle.



116



117

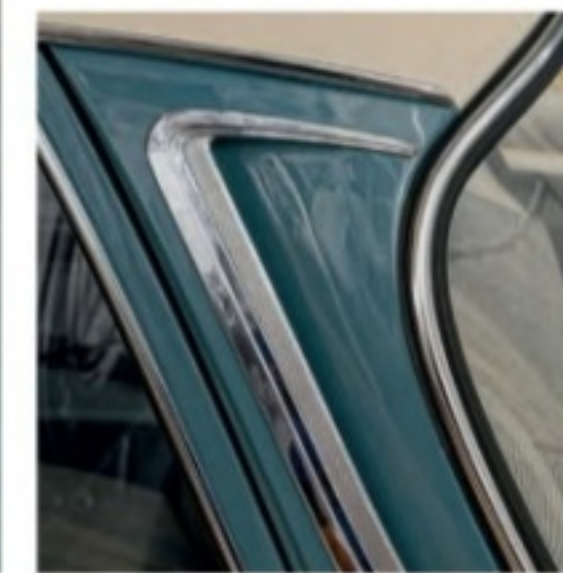


118 MERCEDES-BENZ

TYP:	220 b
BJ:	1963
ZYL:	6
CCM:	2'195
PS:	95
BESITZER:	R. WIDMER

Im August 1959 wurde ein grundlegend überarbeitetes Pkw-Programm vorgestellt. Unter dem Motto «Die neuen Sechszylinder – Eine Klasse für sich» erschienen als Nachfolger der bisherigen Sechszylindertypen 219, 220 S und 220 SE drei vollkommen neu konstruierte Modelle. Abgesehen von Ausstattungsdetails, unterschieden sich die neuen Typen 220 b, 220 Sb und 220 SEb, die werksintern der Baureihe 111 zugeordnet waren, nur in der Motorisierung voneinander.

Allen drei Modellen gemeinsam war eine sehr geräumige, elegant gezeichnete Karosserie, deren hervorstechendstes Merkmal die Heckflossen darstellten – Konzession an den vor allem von amerikanischen Einflüssen beherrschten Zeitgeschmack. Dieses charakteristische Design-Element prägte später den Namen für die ganze Modellgeneration; die genannten Typen werden heute allgemein als «Heckflossen»-Modelle bezeichnet. Maßstäbe setzte die neue Modellreihe in puncto passiver Sicherheit; erstmals wurde in einem Serienwagen das Barényi-Patent der gestaltfesten Fahrgastzelle mit Knautschzonen vorn und hinten realisiert. Sicherheit war auch oberstes Gebot bei der Gestaltung des Innenraums; so erhielten die neuen Typen ein gepolstertes Armaturenbrett mit elastischen, zum Teil versenkt angeordneten Bedienelementen und ein Lenkrad mit Polsterplatte; bemerkenswert sind ferner die in dieser Form erstmals verwendeten Keilzapfen-Türschlösser, denen für die Unfallsicherheit ebenfalls erhebliche Bedeutung zukommt.



120



121



122 MERCEDES-BENZ

TYP: 230 SL

BJ: 1966

ZYL: 6

CCM: 2'281

PS: 150

BESITZER: C. HALTNER





MERCEDES-BENZ

«PAGODEN-SL»

TYPEN 230 SL – 280 SL (W 113)

1963 – 1971

Der Genfer Automobilsalon im März 1963 war Schauplatz einer bemerkenswerten und allgemein beachteten Premiere: Mit dem Typ 230 SL präsentierte Daimler-Benz einen neuen Sportwagen, der gleich zwei Modelle des bisherigen Verkaufsprogramms ersetzen sollte. Der Neuling hatte ein schweres Erbe anzutreten - und dies nicht nur, weil seine beiden Vorgänger, der 190 SL und der 300 SL, von Anfang an höchst beliebt und erfolgreich gewesen waren und der 300 SL noch zu Lebzeiten zur Legende geworden war. Als viel gravierender erwies sich die Tatsache, dass beide Typen trotz aller Familienähnlichkeit grundverschiedene Fahrzeugkonzepte repräsentierten, die schwerlich unter einen Hut zu bringen waren.

Mit dem neuen Modell wurde nun gewissermaßen ein Mittelweg eingeschlagen: Der 230 SL, intern W 113 genannt, war weder ein kompromißlos harter Roadster noch ein sanftmütiger Boulevard-Sportwagen, sondern vielmehr ein komfortabler, zweisitziger Reisewagen mit hohen Fahrleistungen und optimaler Fahrsicherheit.

Lieferbar war der 230 SL wie seine Vorgänger in drei Ausführungen: als Roadster mit Klappverdeck, als Coupé mit abnehmbarem Dach und als Coupé mit abnehmbarem Dach und Roadsterverdeck. Alle drei Varianten waren auf Wunsch mit einem Quersitz im Fond erhältlich.

126 MERCEDES-BENZ

TYP: 600 W 100
BJ: 1971
ZYL: 8
CCM: 6'330
PS: 250
BESITZER: P. & P. WINET

Ein Industrieller war der Erstbesitzer dieses Fahrzeugs. Er setzte den komfortablen Reisewagen im Langstreckenverkehr ein. Von 1977 bis 1980 stand das Auto bei einem Händler und gelangte dann zu einem Sammler. Seit 2008 ist der 600er bei den aktuellen Besitzern.

Bereits in der Mitte der 50er Jahre entstanden Pläne zur Entwicklung eines Staats- und Repräsentationsfahrzeugs. Ein Automobil, das mit seinen technischen Innovationen und dem ersten V8-Motor des Hauses für Serienfahrzeuge alles Bisherige in den Schatten stellt. Die Baureihe W 100 debütierte im September 1963 auf der IAA Frankfurt.

In fünf Karosserievarianten wurden 2190 Sedan, 428 Pullman und 59 Landaulet gebaut. Mehrere Staaten hatten einen oder mehrere 600er im Fuhrpark, aber auch viele Prominente aus Wirtschaft und Showbusiness zählten zu den Besitzern.



Mercedes-Benz Typ 600
Pullman-Limousine (6 Türen) aus dem Jahre 1964
© Mercedes-Benz AG



128



129



130 MERCEDES-BENZ

TYP: 280 SE 3.5 COUPÉ

BJ: 1971

ZYL: 8

CCM: 3'499

PS: 200

CLASSIC AUTOM. HASLER AG





280 SE 3.5 COUPÉ



Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé (rechts),
1969 – 1971. Niedrige und breitere Motorhaube links
zum Vergleich des 280 SE Coupé, 1968 – 1971.
© Mercedes-Benz AG

Das Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé ist das Topmodell der W 111 Coupés, die von 1961 bis 1971 gebaut werden. Konstruktiv und stilistisch orientieren sich die Luxus-Coupés an den im August 1959 vorgestellten «Heckflossen-Limousinen» der Baureihe W 111. So verfügen auch die Zweitürer über die bei den Limousinen als Weltinnovation eingeführte Sicherheitskarosserie mit Knautschzonen. Im September 1969 debütierte das 280 SE 3.5 Coupé als leistungstärkste Version mit einem völlig neu entwickelten 3,5-Liter-V8-Motor. Das Topmodell zeichnet sich durch besondere Laufruhe aus und ermöglicht gleichzeitig sportwagenmäßige Fahrleistungen. Auch stilistisch wird das Coupé leicht überarbeitet, so wird die Kühlermaske niedriger und breiter, die Motorhaube wird nach vorne abgeflacht. Das Achtzylinder-Coupé, das serienmäßig mit Automatikgetriebe ausgerüstet ist, wird nur 3.270-mal gebaut und gehört heute zu den gesuchtesten Klassikern seiner Epoche.

134 MERCEDES-BENZ

TYP: 450 SLC

BJ: 1978

ZYL: 8

CCM: 4'520

PS: 225

BESITZER: R. BLASER



136



137

Mercedes-Benz 350 SLC bzw. 450 SLC
Roadster, 1972 - 1980
© Mercedes-Benz AG



138 MERCEDES-BENZ

TYP: 280 SL W 107

BJ: 1983

ZYL: 6

CCM: 2'746

PS: 185

CLASSIC AUTOM. HASLER



Mercedes-Benz auf der Einfahrbahn in Untertürkheim, 1973.
In der ersten Reihe: SL-Roadster Typ 450 SL und SLC-Coupé Typ 450 (Baureihe 107). In der zweiten Reihe: S-Klasse-Limousine Typen 450 SE und 450 SEL (Baureihe 116).
© Mercedes-Benz AG





MERCEDES-BENZ

SL-KLASSE ROADSTER

BAUREIHE 107

1971 – 1985

Im Frühjahr 1971 wurde mit dem Typ 350 SL ein neuer Serien-Sportwagen vorgestellt, der den seit Januar 1968 gebauten Typ 280 SL ablöste. Technisch betrachtet, war das neue Modell eine völlige Neuentwicklung, die mit dem Vorgänger praktisch keine Gemeinsamkeit aufwies. Elementare Komponenten waren jedoch bereits in anderen Mercedes-Benz Typen zum Einsatz gekommen: Vorder- und Hinterradaufhängung entsprachen prinzipiell der bei den «Strich-Acht»-Modellen verwendeten Konstruktion, und der V8-Motor war von den Limousinen, Coupés und Cabriolets des Typs 280 SE 3.5 bekannt.

Der 350 SL - interne Bezeichnung R107 - war mit zahlreichen innovativen Details ausgestattet, die der aktiven und passiven Sicherheit zugute kamen und für die weitere Pkw-Entwicklung richtungweisend waren. Der Kraftstofftank befand sich nun nicht mehr im Wagenheck, sondern war kollisionsgeschützt über der Hinterachse eingebaut; im Innenraum sorgten das stark gepolsterte Armaturenbrett, deformierbare oder versenkt angeordnete Schalter und Hebel sowie das neue Vierspeichen-Sicherheitslenkrad mit Pralltopf und breiter Polsterplatte für größtmöglichen Aufprallschutz.

Ein halbes Jahr nach dem Erscheinen des 350 SL wurde auf dem Pariser Salon ein Schwestermodell präsentiert; der Typ 350 SLC, ein viersitziges Coupé mit festem Dach, entsprach in technischer und stilistischer Hinsicht dem Roadster, wies aber einen um 360 mm verlängerten Radstand auf.

Ab April 1973 waren beide Modelle, Roadster und Coupé, auch mit einem hubraumstärkeren 4,5-l-V8-Motor erhältlich.

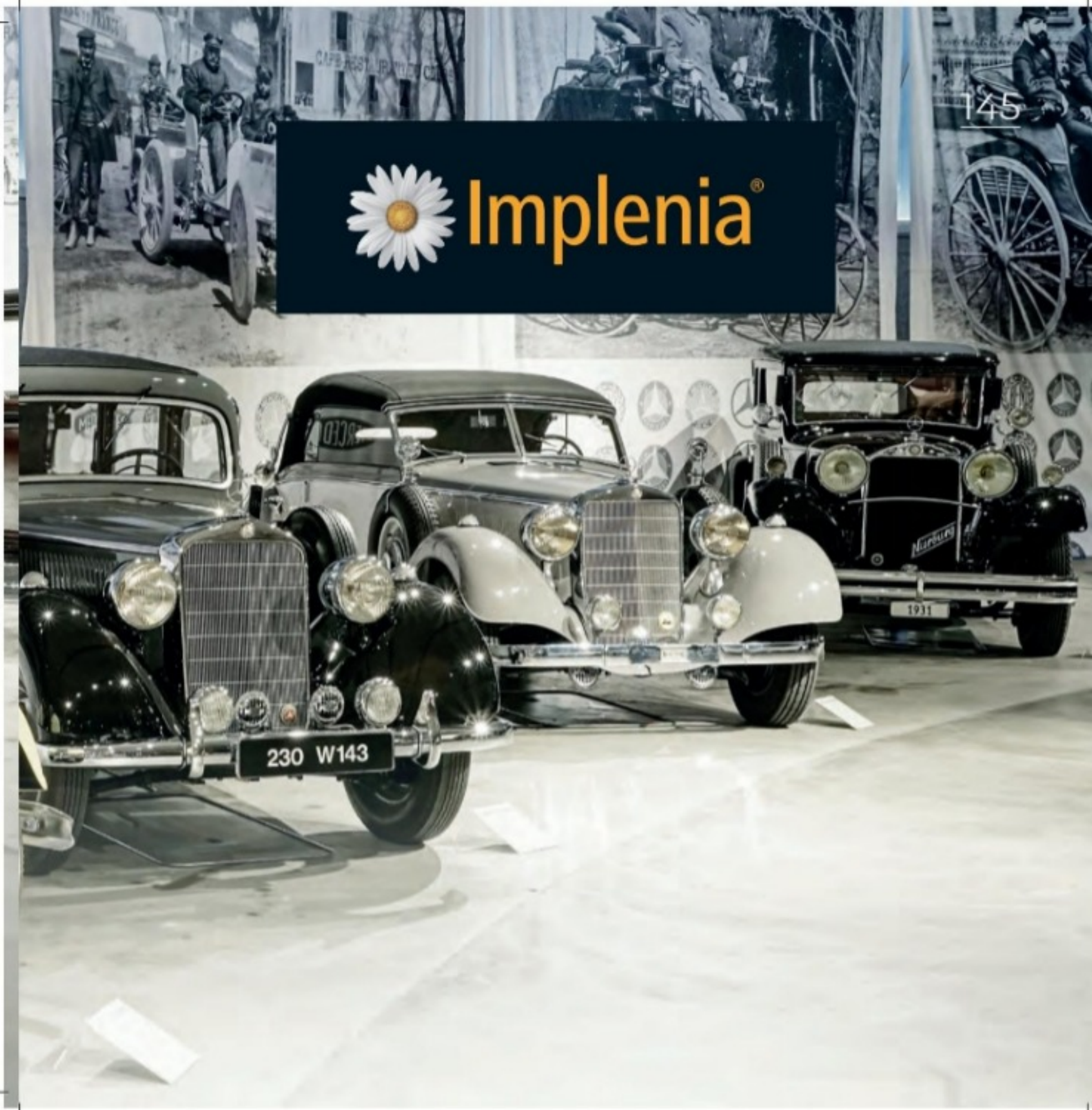


IttenBrechtbühl

ARCHITEKTEN UND GENERALPLANER. SEIT 1922.



die **Mobiliar**





Mercedes-Benz Classic

© Editions Pantheon Basel, 2020
Telefon +41 61 466 40 66
www.pantheonbasel.ch

Idee und Konzept: Stephan Musfeld
Geschichtlicher Abriss: Hans Peter Würsten
Bilder: Mercedes Benz Classic Archiv
Fotografien Ausstellung: Urs Gautschi
Gestaltung: Filip Wolfensberger