

Der Mercedes 300 SL ist einer der klassischen
Sportwagen. auto motor und sport fuhr
eines der seltenen und hochbezahlten Exemplare.

Sternstunde

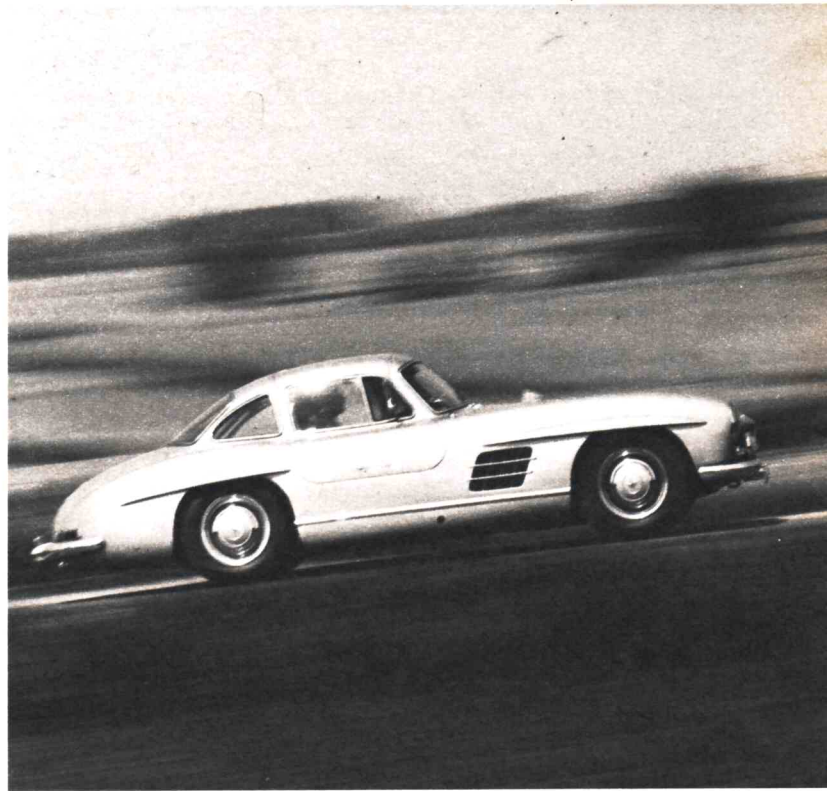


Es gibt nicht viele Autos auf der Welt, die ungeachtet dessen, daß sie schon 10 oder 20 Jahre lang nicht mehr produziert werden, hohes Ansehen und kultische Verehrung genießen. Denn zweifellos genügt es nicht allein, daß ein Auto nur besonders alt ist und den Tag, an dem es nicht mehr gebaut wurde, um beträchtliche Zeitspannen überdauerte. Es mußte auch zu Leb- und Produktionszeiten bedeutend sein und von sich reden machen — etwa so, wie man das beim Mercedes 300 SL beobachten konnte. Er war, ganz besonders in der Flügeltüren-Version, die in den Jahren zwischen 1954 und 1957 von den Bändern lief, der klassische Sportwagen schlechthin, und wer damals in der beneidenswerten Lage war, das nur mit einer Höhe von knapp über einem Meter gesegnete Dreiliter-Coupé zu erstehen, konnte sicher sein, für das persönliche Image so ziemlich das Beste getan zu haben, wozu damals der Kauf eines Automobils befähigte.

Dabei kam dem Flügeltüren-SL neben seiner eindrucksvollen Figur, die regelmäßig beim Ein- und Aussteigen der Passagiere nahezu utopische Umrissannahmen, seine aus dem Rahmen fallende Herkunft sehr zugute. Im Gegensatz zu vielen anderen Sportwagen erwuchs er direkt dem Rennsport und trug damit, zumal in Metallic-Lackierung, eine Portion Silberpfeil auf die Straßen, die es bei Mercedes weder vor noch nach seiner Zeit wieder zu kaufen gab. Er war der Inbegriff der Schnelligkeit und Sportlichkeit, und als Zufall konnte man gerade das nicht bezeichnen: Im Jahr 1952 gewann das Fahrer-Team Kling/

Klenk mit einem Vorläufer des Serien-SL, der noch über einen Vergaser-Motor und eine Aluminium-Karosserie verfügte, die Carrera Panamericana in Mexiko — und das, obwohl die Konkurrenz stark war und ein nicht einprogrammierter Geier die Windschutzscheibe durchschlugen und den ehemaligen Jagdflieger Klenk am Kopf nachdrücklich verwundet hatte. Auch in Le Mans war Mercedes mit diesem Auto erfolgreich: Lang/Riess gewannen das 24 Stunden-Rennen im gleichen Jahr und sorgten dafür, daß das in Rennversion nur 950 kg schwere Auto noch vor seiner Serienfertigung die nötige Beachtung fand.

Diese Beachtung konnte in den Jahren danach bestens untermauert werden, denn obwohl der Straßen-SL mit Stahl-Karosserie und einem Gesamtgewicht von 1300 kg beträchtlich schwerer geworden war als der Alu-Urtyp, verhalf ihm sein mittlerweile mit Benzineinspritzung ausgerüsteter Reihensechszylinder aufgrund der effektiv vorhandenen 215 PS zu ausnehmend guten Fahrleistungen. Er beschleunigte in knapp 9 Sekunden vom Stand auf 100 und in 18 Sekunden auf 160 km/h — schließlich sorgte auch die Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h für eindrucksvolle Positionen im damaligen, noch vergleichsweise lichten Straßenverkehr. Die hohe Reichweite der vier Gänge tat dazu ein übriges: Schon im zweiten Gang erreichte man über 120 km/h und war damit bereits so schnell wie bürgerliche Mittelklasse-Autos dieser Zeit — im dritten gar schlug man den als aufregend geltenden Porsche 1500 um runde 20 Kilometer pro Stunde.



Wenn man heute mit dem 300 SL fährt, tritt diese Überlegenheit klarerweise nicht mehr so stark zutage. Gute Exemplare, die mit Preisen von 30 000 Mark und mehr gehandelt werden und nach denen sich speziell reiche amerikanische Sportwagen-Enthusiasten die Finger lecken, sind zwar noch ebenso schnell wie damals, doch ist die Kluft zwischen ihnen und anderen Autos kleiner geworden. Immerhin aber ist genug übriggeblieben: Vor allem im oberen Geschwindigkeitsbereich hat der formschöne Veteran noch jenen spürbaren zweiten Wind zu bieten, der die wenigen Flügeltüren-SL-Besitzer dazu befähigt, selbst neuzeitlichen Markenkollegen mit 500 Kubikzentimetern mehr Hubraum spürbar davonzufahren. Daß das nur mit brüllendem Auspuffge-

räusch und, zumal bei warmer Witterung, sengender Hitze im Cockpit vonstatten geht, muß der glorifizierten Auto-Rarität wohl zugestanden werden — ebenso wie ihre schwergängige Lenkung und ihre fragwürdigen Fahreigenschaften. Hier ist zwar ein guter Geradeauslauf auch bei Geschwindigkeiten über 160 km/h zu beobachten, doch ist die Harmlosigkeit damit weitgehend erschöpft: In schnell gefahrenen Kurven verlangt das mit einer Zweigelenk-Pendelachse ausgerüstete Auto Konzentrationsvermögen und sachgemäße Bedienung, denn schon bei mittlerem Tempo wartet der Klassiker mit kräftigem Übersteuern auf, dem dann auch nicht sehr viel Harmloses anhaftet. Im übrigen registriert man starke Verbundenheit mit diesem Auto:

Mercedes 300 SL

FORTSETZUNG

Im Innenraum des 300 SL überwiegt das Funktionelle:
Er besitzt große Rundinstrumente und
schalenförmig ausgebildete Sitze, die auch in schnell
gefahrenen Kurven guten seitlichen Halt bieten.
Sein Lenkrad läßt sich, zur Verbesserung der Einstiegsverhältnisse,
nach unten klappen — verstellen kann man es,
im Sinne guter Sitzposition, ebenfalls.

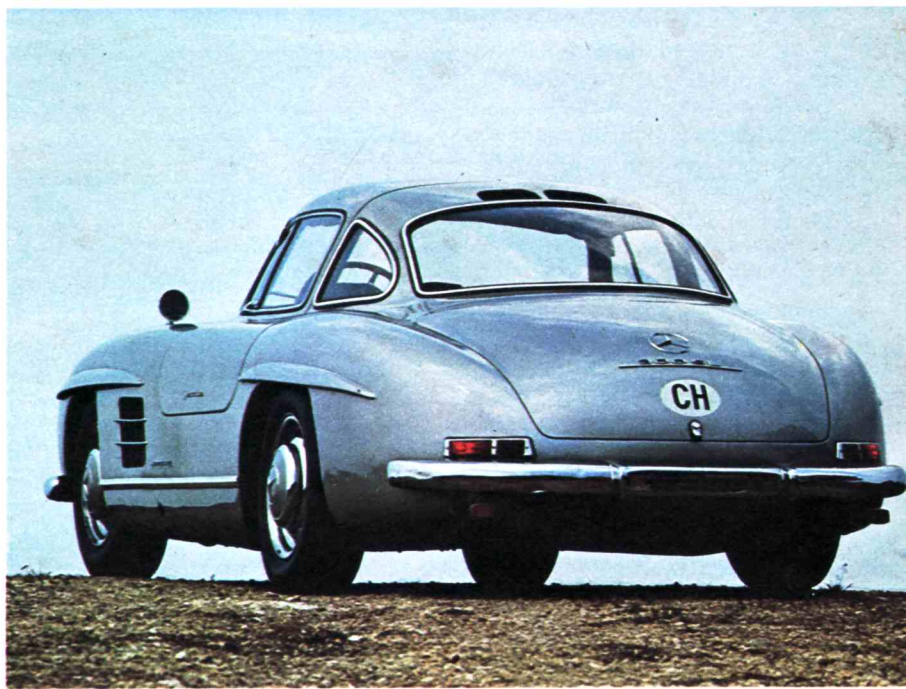
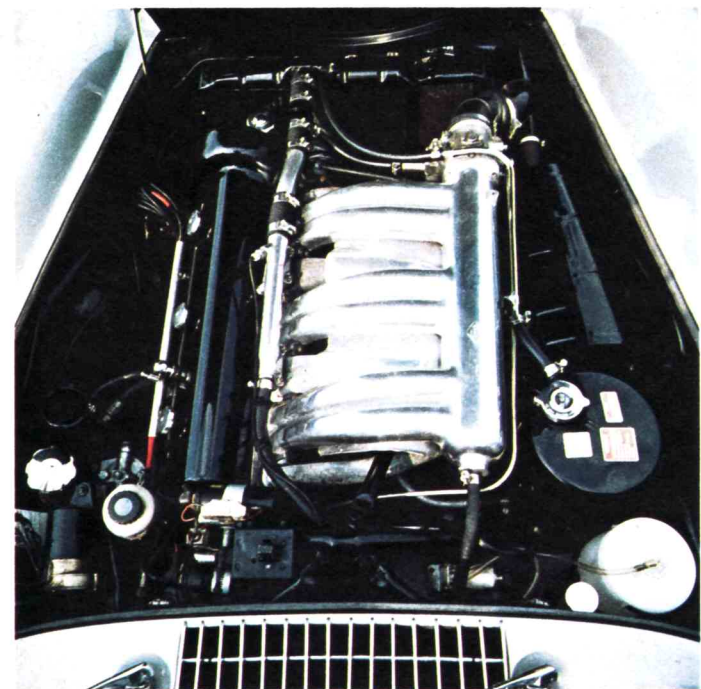


Nachdem sich die weit nach oben ragenden Flügeltüren mit sattem Geräusch in ihre Schlösser versenkt haben, umgibt einen der SL wie ein etwas eng geratener Maßanzug, wodurch unterschwellig signalisiert wird, daß es jetzt nur noch ums Fahren gehen kann. Wesentlich beteiligt an der Cockpitenge ist der Gitterrohr-Rahmen, der im SL trotz bemerkenswerter konstruktiver Eleganz ein Leben im Verborgenen führt. Er sorgt dafür, daß man nach dem Einsteigen ein voluminöses Seitenbord, das zuvor überklettert werden mußte, neben sich hat, und er sorgt ebenfalls dafür, daß der Flügeltüren-SL relativ leichtgewichtig geraten ist: Das kunstvoll zusammengeschweißte Rohrgebilde aus Leichtmetall wiegt komplett nur wenig mehr als einen Zentner und bietet zumal an den seitlichen



Eine Leistung von über 200 PS bei einem Hubraum von drei Litern galt in den fünfziger Jahren bei einem Serien-Sportwagen als sensationell, und tatsächlich war sie es auch: Die 215 Pferde des geneigt eingebauten Einspritzmotors ließen den SL fast 250 km/h schnell werden, und sie waren obendrein von besonders kultivierter Art: Selbst im vierten Gang konnte ab 1000 U/min voll beschleunigt werden.

FOTOS: WEITMANN



Begrenzungen des Wagens jenen Aufprallschutz, an den man 1954 noch nicht denken mußte. Die Begegnung mit dem 300 SL ist zweifellos gerade in der heutigen Zeit ein Erlebnis besonderer Art, denn er ist weit aus kompromißloser als alle anderen Sportwagen, die bei Daimler-Benz nach ihm gebaut wurden. Daß es ihn nicht mehr gibt und daß die folgenden Mercedes-Sportwagen eigentlich nur noch die Buchstaben-Kombination SL (Super Leicht) mit ihm gemeinsam haben, kann sowohl froh als auch traurig stimmen. Mercedes stimmt es, zumindest was den kaufmännischen Bereich angeht, eher froh: Während von dem für reine Spezialisten bestimmten Flügeltüren-SL pro Arbeitstag nur drei oder vier Exemplare entstanden, sind es beim 350 SL über 50.

Klaus Westrup