

Hoch die Tür

vdh Archiv

In Kalifornien wird der Mercedes 300 SL nachgebaut.

Gemessen an der Bundesrepublik leben kalifornische Autofans in einem Schlaffenland. Sie dürfen zwar nur knapp 90 km/h schnell fahren — aber das können sie mit fast allem tun, was einen Motor und vier Räder hat.

Kein TÜV hemmt im Golden State die Kreativität, die Bastler können hemmungslos wüten und die abenteuerlichsten Fiberglas-Träume verwirklichen. Nach den Buggies, den Hot Rods und den Vans sind derzeit Replicas „in“ — Nachbildungen klassischer Automobile wie Shelby Cobra, Jaguar XK 120 oder Auburn Speedster.

Damit, so sagte sich Tony Ostermeier, gebürtiger Münchner und seit 20 Jahren in Los Angeles lebend, muß offensichtlich ein Geschäft zu machen sein. Und weil er zufällig einen Mercedes 300 SL mit Flügeltüren besitzt, nahm er dieses, von den Amerikanern „Gullwing“ (Mövenflügel) genannte Coupé als Vorlage.

Zunächst ging Ostermeier den einfachen Weg, formte eine 300 SL-Karosserie aus Plastik und setzte sie auf das Chassis einer Chevrolet Corvette. Doch das Ergebnis befriedigte ihn nicht ganz: „Das Auto“, meint er nachträglich, „sah zwar gut aus, aber es fühlte sich einfach nicht so an wie ein 300 SL.“

Und so machte er sich freiwillig das Leben schwer, indem er zunächst einmal den komplizierten Rohrrahmen des 300 SL nachbildete — fast originalgetreu, nur nahm er statt der runden Rohre rechteckige.

Ein Prototyp ist mittlerweile fertig, und auf den ersten Blick könnte man fast meinen, er stamme aus Stuttgart. Das Cockpit allerdings zeigt, daß der äußere Schein trügt: Lenk-

rad und Sitze entsprechen ebenso wenig wie die Instrumente dem Original, und was wie ein Schaltbebel aus dem Mitteltunnel ragt, betätigt kein stilgerechtes Vierganggetriebe, sondern eine Dreigangauto-

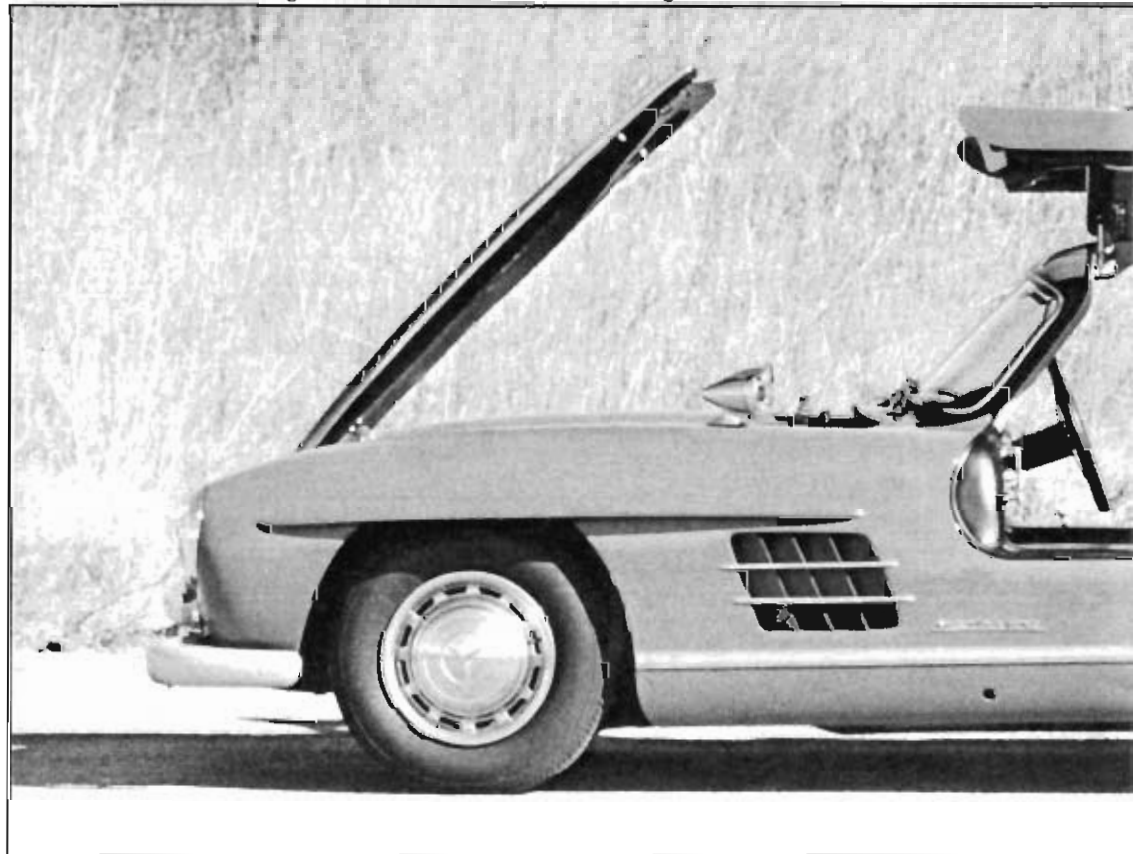
matik mit hydraulischem Drehmomentwandler.

Öffnet man die Motorhaube, gibt es nur eine Gemeinsamkeit mit dem ehemaligen Daimler-Benz-Produkt festzu-

stellen: Hier finden sich sechs in Reihe angeordnete Zylinder. Doch während beim 300 SL die Ventile von einer obenliegenden Nockenwelle betätigt wurden, sitzt in der Ostermeier-Replica ein klobiger



Von außen kaum vom Original zu unterscheiden: US-Gullwing



Der Prototyp trägt noch Mercedes-Sterne — für die künftige Serie hat sie Daimler-Benz untersagt

Stoßstangenmotor mit dem bemerkenswerten Hub von 104,6 mm. Es ist der Standard-Treibsatz der Mittelklasse-Modelle von Chrysler — 3,7 Liter groß und gerade 91 PS (67 kW) stark.

Immerhin aber hilft Ostermeier der Uralt-Konstruktion mit einem Offenhauser-Ansaugkrümmer und einem Doppelvergaser auf die Sprünge, und er versichert gutgläubigen Mitmenschen nachdrücklich,

daß nun gut 100 Pferdestärken mobilisiert werden.

Von den 215 PS (158 kW) des nur drei Liter großen Mercedes-Einspritzmotors ist der Sechszylinder der SL-Kopie

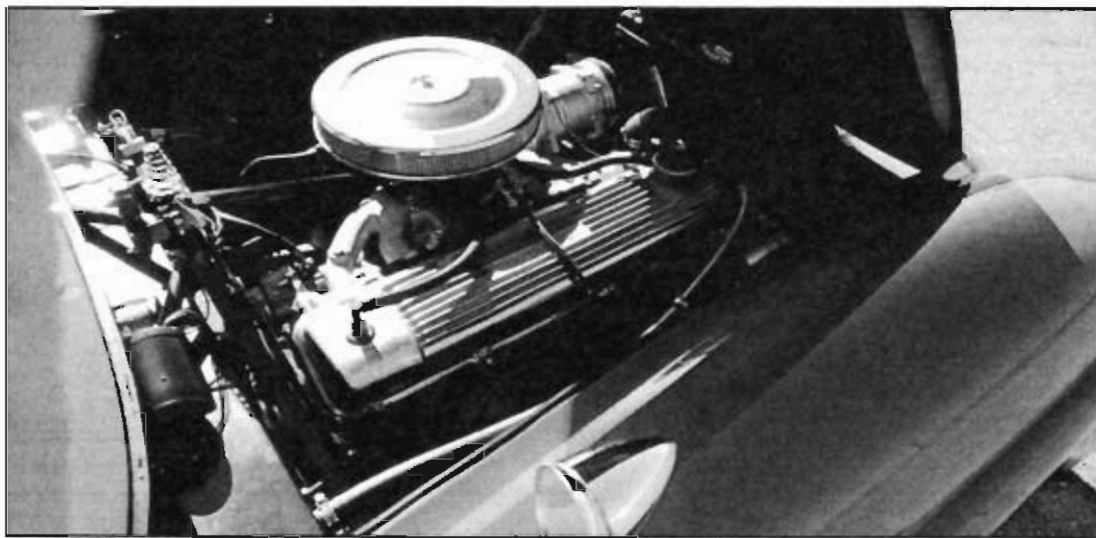
also weit entfernt, aber schließlich bietet in den USA jedes bessere Zubehörgeschäft komplette Turbolader-Kits an. Damit, hofft Ostermeier, sollten schon 150 PS (110 kW) möglich sein. Wenn jemand auch damit noch nicht zufrieden ist — nun, für den wird er eben eine Ausführung mit Achtzylinder-Motor bauen.

Daß es dem emigrierten Bayer wie auch allen übrigen Kunststoff-Künstlern in Amerika nicht darauf ankommt, auch nur entfernt an das Vorbild erinnernde Technik zu bieten, zeigt auch das Fahrwerk des „US-Gullwing“ genannten Nachbaus. Das nämlich stammt vom Ford Fairmont und ist von urtümlicher Einfachheit: Querlenker und Schraubenfedern vorn, eine schwere Starrachse hinten, von Längsblattfedern mehr schlecht als recht geführt.

So gut wie die Eingelenkpendelachse des Originals, die für ein ziemlich dubioses Fahrverhalten im Grenzbereich sorgte, ist diese Aufhängung allemal — meint Ostermeier. Und seinen Kunden dürften technische Feinheiten ohnehin gleichgültig sein; sie begeistern sich eher für die Klimaanlage, die den Innenraum angenehm temperiert, während der echte 300 SL im Sommer ein Brutkasten schlimmster Sorte war.

40 000 Dollar kostet Ostermeiers Flügeltüren-Coupé — viel Geld, wenn man bedenkt, daß der Neupreis des 300 SL im Jahr 1956 bei nur 29 000 Mark lag. Da aber gerade dieses Mercedes-Modell im Wert gestiegen ist wie kaum ein anderes Auto, ist die Replica fast ein Sonderangebot: Unter 150 000 Mark nämlich ist ein wahrhafter und obendrein gut erhaltener Flügeltüren-SL heute kaum noch zu haben.

Wallace Wyss



Viel Hubraum, aber wenig Leistung: Reihensechszylinder von Chrysler

