

## Die Legende: Mercedes 300 SL

**Mercedes-Benz W 198** ist die interne Typbezeichnung eines Sportwagens von Mercedes-Benz. Unter der Verkaufsbezeichnung **Mercedes 300 SL** wurde er in den Jahren 1954 bis 1957 als Coupé mit Flügeltüren und in den Jahren 1957 bis 1963 als Roadster angeboten.

Die Zahl *300* steht in der Verkaufsbezeichnung für ein Zehntel des Hubraums in Kubikzentimeter gemessen, die Zusatzbezeichnung *SL* soll die Kurzform für „Sport Leicht“ sein, andere Quellen geben „Super Leicht“ als Langform an.

Mercedes-Benz präsentierte den 300 SL im Februar 1954 auf der *International Motor Sports Show* in New York. 1999 wurde das Fahrzeug von Lesern der deutschen Oldtimer-Zeitschrift *Motor Klassik* zum „Sportwagen des Jahrhunderts“ gewählt.

## Vorgängerversion im Motorsport



Mercedes-Benz 300 SL W 194 von 1952 beim Oldtimer-Grand-Prix 1986 auf dem Nürburgring. Die Gitterstäbe vor der Frontscheibe wurden nach dem Einschlag eines Geiers in Mexiko angebracht.

Der Original-300-SL, der Rennsportwagen Mercedes-Benz W 194, errang im Jahre 1952 unerwartete Erfolge. Im Vorjahr fiel bei der Daimler-Benz AG die Entscheidung, 1952 wieder an Rennen teilzunehmen und hierfür einen Sportwagen zu bauen. Dieser erhielt den Namen „300 Sport Leicht“. Um eine für Rennen ausreichende Leistung zu erreichen, musste der vorhandene Motor der Limousine *300 (Adenauer)* weiterentwickelt werden. Noch mit Vergasern bestückt, leistete dieser mit 129 kW (175 PS) deutlich weniger als die Straßenversion von 1954.

1952 nahm das Fahrzeug an den wichtigen Rennen des Jahres teil, gegen deutlich stärker motorisierte Gegner. Erstmals hatte der neue SL bei der Mille Miglia Anfang Mai Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit gezeigt und in diesem Langstreckenrennen den zweiten Platz erzielt. Beim Preis von Bern gelang der Dreifachsieg. Das 24-Stunden-Rennen von Le Mans beendete der Rennsportwagen unerwartet mit einem Doppelsieg. Die Sieger hießen Hermann Lang und Fritz Rieß mit einem Gesamtdurchschnitt von 155,575 km/h, ein neuer Rekord in der Le-Mans-Historie. Zweite waren Theo Helfrich und Helmut Niedermayr. Ein Rennen am Nürburgring endete mit einem Vierfacherfolg. Bei der Carrera Panamericana in Mexiko siegte der 300 SL mit Karl Kling und Hans Klenk erneut – trotz eines Geiers, der durch die Windschutzscheibe flog. Damit knüpfte Mercedes-Benz an die großen Erfolge im Rennsport vor dem Zweiten Weltkrieg an.

1953 wurde an Prototypen unter anderem die Benzineinspritzung erprobt.

## Entstehungsgeschichte des Serienfahrzeuges

Eine Serienfertigung des 300 SL war zunächst nicht geplant. Doch Maximilian („Maxi“) Hoffman, US-amerikanischer Importeur von Mercedes-Benz-Fahrzeugen, wünschte sich vom Vorstand von Daimler-Benz schon seit einiger Zeit einen Sportwagen für seine Kundschaft. Eine Basis für diesen könne das Rennsport-Coupé von 1952 sein, das überraschend die Carrera Panamericana gewonnen hatte und somit in den USA bekannt war. Nach langem Abwägen fiel die Entscheidung für eine Serienproduktion des 300 SL, der Straßenversion W 198. Außerdem wurde die Produktion eines kleineren Roadsters, des Mercedes-Benz W 121 B II (190 SL), bekannt gegeben.



Mercedes-Benz 300 SL Roadster mit Hardtop 1955 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing Coupé

Keine sechs Monate nach dem Vorstandsbeschluss hatten die beiden Sportwagen Premiere auf der „International Motor Sports Show“ in New York, die vom 6. bis zum 14. Februar 1954 stattfand. Mercedes-Benz erlebte auf der Motor Show eine enorm positive Besucherresonanz auf den 300 SL und den 190 SL. Die Serienproduktion begann im August 1954 im Werk Sindelfingen.

Der Preis des W 198 wurde auf 29.000 Deutsche Mark festgelegt – damals eine enorme Summe und nach heutiger Kaufkraft 69.753 Euro. 1953 kostete ein Mercedes 170 Vb 7900 DM (nach heutiger Währung 18.679 Euro). Der 300 SL war 1954 aber nicht der teuerste Wagen im Mercedes-Programm – der W 188 kostete (bei geringeren Fahrleistungen) 5500 DM mehr.

Das Konzept des offenen Zweisitzers 190 SL mit leicht zu bedienendem wetterfesten Verdeck war so erfolgreich, dass auch der 300 SL entsprechend modifiziert wurde. Der legendäre Flügeltürer (*Gullwing*) wurde im Frühjahr 1957 von einer Roadster-Variante (W 198 II) abgelöst, die nun auch in der Klasse der Hochleistungsportwagen offenes Fahren ermöglichte.

Die 100 Kilogramm Mehrgewicht verminderten die Fahrleistungen, aber mit unverändert 158 kW (215 PS) war auch der Roadster gut motorisiert. Der Gitterrohrrahmen blieb auch beim Roadster tragendes Gerüst, allerdings im Bereich der Türen und des Hecks deutlich verändert. So wurde Platz gewonnen für einen (wenn auch bescheidenen) Kofferraum und an Scharnieren normal befestigte Türen mit deutlich bequemerem Einstieg. Die Hinterachse wurde zur Eingelenk-Pendelachse mit Ausgleichfeder, mit der Folge verbesserter

Fahreigenschaften und erhöhten Komforts. 1961 wurden die fahrtwindgekühlten Trommel-Duplexbremsen von modernen Scheibenbremsen abgelöst.

Das Verdeck des W 198 ließ sich unter einer separaten Klappe hinter den Sitzen unterbringen und war mit wenigen Handgriffen leicht zu bedienen. Seine äußere Erscheinung wurde vorne durch die unter einem gemeinsamen Deckglas eingelassenen Scheinwerfer und Blinker geprägt. Als seitlicher Blickfang fungierte eine Sicke, die sich vom oberen Rand des Luftaustrittes im Kotflügel bis tief in die Tür hinein zog. Für Wintersportfans lieferte Mercedes-Benz ab Herbst 1958 ein elegantes, leicht aufzusetzendes Hardtop. Es war so beliebt, dass es schon kurze Zeit später zu den meistbestellten Sonderausstattungen gehörte.

### ***Sport Leicht oder Super Leicht?***

Eine offizielle Langform für das Kürzel „SL“ wurde von Mercedes-Benz nicht bekanntgegeben. Oft wird angenommen, dass die Buchstaben für „Sport Leicht“ stehen. Die Zeitschrift *auto, motor und sport* berichtete im Jahr 2012 jedoch ohne Angaben von Quellen, dass es „verbrieft und von Rudolf Uhlenhaut persönlich unterschrieben“ sei, dass das Kürzel „SL“ nichts anderes als „Super Leicht“ bezeichnet. Diese Aussage steht im Widerspruch zum in enger Zusammenarbeit mit Uhlenhaut entstandenen Werk „Mercedes-Benz 300 SL“ von Engelen/Riedner/Seufert, welches die Langform mit „Sport Leicht“ angibt.

Der Konzern verwendet heute beide Schreibweisen: In der von der Classic-Sparte herausgegebenen Zeitschrift „Mercedes-Benz Classic“ wird die Langform mit *Super Leicht* angegeben.<sup>[3]</sup> Im Internetauftritt der gleichen Konzernsparte hingegen heißt es abermals *Sport Leicht*.<sup>[4]</sup>

Damit bleibt unklar, welche Intention Daimler-Benz seinerzeit bei der Vergabe der Buchstabenkombination hatte.

## **Karosserie**



Mercedes-Benz 300 SL



Seitenansicht

Die Karosserie des W 198 folgte einer möglichst günstigen Aerodynamik. Die auffälligen Flügeltüren waren wegen der Fahrzeugkonstruktion nötig. Erst nach der Konstruktion des Rahmens, die zum Vorteil der Stabilität weit nach oben reichte, fiel auf, dass herkömmliche Türen aufgrund dieser Rahmenkonstruktion an den Fahrzeugflanken nicht einsetzbar waren.

Dies war die Geburtsstunde der Flügeltüren bei Mercedes. Im englischsprachigen Raum bekam der W 198 wegen seiner Türen den Beinamen „Gullwing“ (Möwenflügel). Ein dezenter Stab ließ sich zum Öffnen der Türen aus der Karosserie schwenken, entriegelte das Schloss und ließ die von zwei Teleskopfedern unterstützte Tür nach oben schwenken.

Der von Rudolf Uhlenhaut konstruierte Gitterrahmen sorgte für hohe Stabilität bei geringem Gewicht. Sehr dünne Rohre wurden zu vielen Dreiecken zusammengesetzt, der fertige Rahmen war extrem verwindungssteif; seine Elemente wurden bis auf den vorderen und hinteren Querträger nur auf Druck und Zug beansprucht. Im Serien-SL wog der Rahmen nur 82 Kilogramm, das gesamte fahrfertige Auto inklusive Reserverad, Werkzeug und Treibstoff 1295 Kilogramm.

Die Karosserie des 300 SL wurde zum größten Teil aus hochwertigem Stahlblech hergestellt, die Motorhaube, die Kofferraumklappe, die Schweller- und Türhaut jedoch aus Aluminium. Auf Wunsch und gegen einen verhältnismäßig geringen Aufpreis bestand die gesamte Karosserie aus Leichtmetall, wodurch das Fahrzeug 80 Kilogramm leichter wurde. Doch diese Ausführung wählten nur 29 SL-Kunden; heute sind diese Exemplare entsprechend begehrt.

Ein besonderes Fahrzeug in der SL-Geschichte war der 300 SL mit der Chassisnummer 0011/52. Er wurde für die Rennsaison 1953 entwickelt, kam aber nicht zum Einsatz, weil Mercedes-Benz sich entschloss, ab 1954 wieder an der Formel 1 teilzunehmen. Damit wurde der „Hobel“, wie das Fahrzeug von den Versuchingenieuren wegen seiner markanten Frontpartie auch genannt wurde, zum Zwischenmodell hin zum 1954 präsentierten Seriensportwagen 300 SL (W 198 I). Das Einzelstück, seit 1952 ununterbrochen in Werksbesitz und heute in der Obhut von Mercedes-Benz Classic, hatte bereits den Motor mit Benzin-Direkteinspritzung und 16-Zoll-Räder. Sein Getriebe war in Transaxle-Anordnung eingebaut, die Karosserie war zugunsten eines kleineren Luftwiderstandes überarbeitet.



Rücklicht

## Technik

Die Technik des 300 SL basierte zum Teil auf der Limousine W 186 II (Typ 300). Der Sechszylinder-Motor wurde stark modifiziert und erhielt unter anderem statt des Vergasers eine Benzindirekteinspritzung, zur damaligen Zeit und noch lange danach eine technische Besonderheit. Der Motor hatte eine Leistung von 158 kW (215 PS). Damit erreichte der W 198 je nach Hinterachsübersetzung bis zu 260 km/h.

Für die Beschleunigung von 0 bis 100 km/h wurden 10 Sekunden benötigt. Den Verbrauch ermittelten zeitgenössische Autotester mit durchschnittlich rund 15 Liter Benzin. Im Heck war ein 100-Liter-Tank untergebracht, gegen Aufpreis gab es auch eine 130-l-Ausführung (Roadster nur mit 100-l-Tank).

Damit der Motor in dem flachen Auto überhaupt untergebracht werden konnte, wurde er um 45 Grad nach links geneigt (auch eine Neuheit in der Serienproduktion) - nach anderen Angaben jedoch beträgt die "Schräglage des Motors ... 50° zur Senkrechten". Durch diese Lage des Aggregats verringerte sich der Fußraum des Beifahrers etwas. Der Fahrzeugschwerpunkt lag fast genau in der Fahrzeugmitte. Das Fahrwerk entsprach im Wesentlichen dem der Limousine des Typs 300 a, wurde aber sportlicher abgestimmt. Die zunächst verwendeten Trommelbremsen mit Kühlrippen waren auf die Sportwagen-Leistung ausgelegt; zur Verringerung der Pedalkraft wurde ein "Ate-Bremshelf" genanntes Servounterstützungssystem verwendet, das den Unterdruck im Saugrohr ausnutzte. Die Trommelbremsen der Vorderräder hatten zwei auflaufende Bremsbacken und größere Radbremszylinder. Erst später, ab 1961 beim 300 SL Roadster, wurden Scheibenbremsen an allen vier Rädern verwendet.

## Innenraum



Der Innenraum in grau/rot



Blick auf das Armaturenbrett

Der Innenraum des 300 SL Coupés war nicht luxuriös ausgestattet. Standardmäßig wurde für den Sitzbezug Stoff in vier karierten Mustern angeboten. Die Kombinationen der Grundfarben waren rot/grün, grau/grün, grau/blau und grau/rot. Bei allen karierten Stoffen war ein rotes und ein dazu versetztes gelbes Gittermuster eingewebt. Die meisten Kunden entschieden sich jedoch für Lederbezüge, die später beim Roadster zur Serienausstattung gehörten. Für die Karosserie war Silbermetall die Standardfarbe; gern wurde auch Rot, Dunkelblau und Schwarz bestellt.

Das Einsteigen in den 300 SL erfordert Übung aufgrund des knappen Raums und der breiten Seitenteile der Karosserie. Damit die Beine einfacher in Richtung Pedale gefädelt werden können, lässt sich beim Coupé das Lenkrad im Bereich der Lenkradnabe mit dem unteren Teil voran in Richtung Armaturenbrett nach vorne klappen, wodurch der obere Teil in den Fahrgastraum ragte. Der Klappvorgang erfordert auch, den Wagen in einer bestimmten Lenkradstellung (geradeaus oder volle Umdrehungen) abzustellen. In der Seitenansicht lag es somit auf einer gedachten Linie von den Pedalen zum Kopf des Fahrers.



Im Hauptblickfeld des Fahrers liegen links der Drehzahlmesser und rechts der Tachometer. Unter diesen Instrumenten befinden sich jeweils zwei Zusatzinstrumente. Die Zeituhr befindet sich leicht nach rechts versetzt in der Mitte des Armaturenbretts. Der Innenspiegel ist auf dem Armaturenbrett angebracht.

Hinter den Vordersitzen ist beim Flügeltürer ein zusätzlicher Stauraum für Gepäckstücke vorhanden, da das Volumen des Kofferraumes begrenzt ist. In diesem befinden sich das Reserverad, der Fahrzeugtank und auch der Tankeinfüllstutzen.

Aufgrund der nicht versenkbaren Seitenscheiben heizt sich der Innenraum des Flügeltürers im Sommer stark auf und kann durch die Fahrzeugbelüftung nur unzureichend gekühlt werden.

## Produktion

Die ersten W 198 wurden 1954 zunächst in Europa verkauft. Im März 1955 wurde das erste Fahrzeug in die USA exportiert. Insgesamt wurden 1400 Flügeltürer gebaut. Der größte Teil, etwa 1100 Stück, gelangte in die USA.

## Käufer des Fahrzeugs

Der Kauf eines Mercedes W 198 war wegen seines hohen Preises nur für wenige Menschen realisierbar. Zu den bekannten Neuwagenkäufern des 300 SL zählten unter anderem Juan Perón, Stavros Niarchos, Porfirio Rubirosa, Rob Walker, Juan Manuel Fangio, Herbert von Karajan, Tony Curtis, Henri Nannen, Sophia Loren, Gina Lollobrigida, Zsa Zsa Gabor, Romy Schneider, Clark Gable, Curd Jürgens, Gunter Sachs, Glenn Ford, Horst Buchholz, Syd Mead und Willi Daume.

## Renn- und Rallye-Erfolge



Zum 300 SLS umgebauter 300 SL Roadster beim Oldtimer-Grand-Prix 2009

Die rennsportliche Basis des 300 SL verführte namhafte Piloten und Privatfahrer in aller Welt zur Teilnahme an Sportwagenrennen und Rallyes. Bei der Mille Miglia 1955 fuhren Fitch/Gendebien mit dem Serien-SL, neben dem grandiosen Sieg von Stirling Moss auf dem 300 SLR Rennsportwagen, einen souveränen Klassensieg nach Hause. Werner Engel wurde 1955 mit dem 300 SL Tourenwagen-Europameister, 1956 Walter Schock.

Die Marathon-Rallye Lüttich–Rom–Lüttich gewann 1955 Olivier Gendebien und 1956 Willy Mairesse. Nachdem die Produktion des Coupes 1956 eingestellt wurde, kam 1957 der Nachfolger 300 SL Roadster auf den Markt. In den USA wurde Paul O'Shea 1957 mit dem Roadster, den die Rennabteilung in Stuttgart für die Einsätze in den USA aufbaute, Meister in der Rennsportkategorie Class D der vom Sports Car Club of America ausgeschriebenen Sportwagenmeisterschaft vor Carroll Shelby auf Maserati. Ein Einsatz in der Production Class war 1957 wegen der gerade begonnenen Serienfertigung noch nicht möglich. Die zwei von Paul O'Shea eingesetzten Roadster wurden als 300 SLS bezeichnet.

### Technische Daten Motor



- M 198 Reihensechszylinder
- Hubraum: 2996 cm<sup>3</sup>
- Leistung: 215 PS bei 5800/min
- Drehmoment: 275 Nm (28 mkg) bei 4600/min
- Verdichtungsverhältnis: 8,55:1
- Gemischaufbereitung: Direkteinspritzung mit mechanisch geregelter Sechsstempel-Einspritzpumpe
- Ventile: zwei Ventile je Zylinder, durch eine obenliegende Nockenwelle über Kipphebel betätigt, Antrieb durch Duplex-Rollenkette
- Schmierung: Trockensumpfschmierung