
Der Mercedes SL: Ausfahrt mit drei Legenden

Von Walther Wuttke

Knapp 1,5 Millionen Euro zahlen Sammler für diesen Roadster, und dann dieses dünne und riesige Lenkrad, mit dem sich die automobilen Legende Mercedes 300 SL nicht gerade präzise dirigieren lässt – diese Kombination macht einfach demütig – und extrem vorsichtig. Die beiden Buchstaben waren früher beim Autoquartett das Maß aller Dinge. Der Sechszylinder im roten Mercedes 300 SL Roadster brummt unter der Haube und bringt den Liebling des Jetsets der 1950er- und 1960er-Jahre zügig auf Touren.

Mercedes-Benz Classic hat seine Garage ausgeräumt und die Vertreter der vielleicht berühmtesten Baureihe des Unternehmens aufgestellt. Als der 300 SL 1954 auf den Markt kam, war er weltweit auf Anhieb der Liebling der Schönen und Reichen, die sich effektiv über den breiten Schweller hinter das Lenkrad fallen ließen und die Flügeltüren nach unten zogen. Damals verlangte Mercedes-Benz 29.000 Mark für sein Topmodell, in dem der aus der Adenauer-Limousine 300 übernommene Antrieb 215 PS leistete, was sich in eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 260 km/h übersetzte. Der Roadster kam später und erreichte „nur“ maximal 250 km/h. Der damalige Preis mag heute lächerlich wenig klingen, doch in jenen Jahren bauten sich die ersten Eigenheimbesitzer für diese Summe ihr Familiendomizil.

Irgendwann schwindet der Respekt vor dem „Sportwagen des Jahrhunderts“, der rechte Fuß entdeckt das Gaspedal und wird mutiger, was den Drehzahlmesser allerdings trotz der beachtlichen Beschleunigung nur mäßig beeindruckt. Ziemlich schnell wird klar: „SL“ steht für „Super-Leicht“ und nicht für „Super-Luxus“, und das wird spätestens deutlich, wenn der Roadster durch Kurven dirigiert wird oder eine plötzliche Verzögerung verlangt wird. Zwar übernehmen in dem Zweisitzer die damals noch eher seltenen Scheibenbremsen das Verzögern, doch ohne jede weitere Unterstützung, was den vollen Einsatz verlangt, und auch die Lenkung empfiehlt eher die Richtung als dass sie zuverlässig den Befehlen des Menschen hinter dem Lenkrad folgt.

Der 300 SL Roadster ist heute zwar preiswerter als die Flügeltür-Legende, dafür aber „die deutlich bessere Wahl“, so der SL-Experte auf dem Beifahrersitz. „Beim Coupé strahlt der Motor die Wärme in den Innenraum ab. Das ist kein Vergnügen.“ Im offenen 300er liefert der Sechszylinder dafür die anregende akustische Untermalung und die Auspuffanlage den olfaktorischen Rückblick auf längst vergangene Zeiten ohne Katalysator. Der Gitterrohrrahmen bringt Steifigkeit, ist für die Restauratoren bei Mercedes-Benz Classic aber auch immer wieder eine Herausforderung. „Wenn da nur ein Rohr neu eingepasst werden muss, wird die gesamte Konstruktion instabil“, beschreibt der Experte die Herausforderungen. Der Roadster kann Sportwagen, lässt sich aber auch problemlos bei eher geringen Geschwindigkeiten schaltfaul über Land promenieren. Eine Eigenschaft, die bis heute allen SL-Modelle zu eigen ist und sie von anderen Sportwagen unterscheidet.

Das zeigt auch die „Pagode“, die als 230 SL 1963 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt wurde und später bis zum 280 SL weiterentwickelt. Das Klappverdeck der Cabrio-Version ist schnell geöffnet, und beim Fahrverhalten fühlt sich der Mensch des 21. Jahrhunderts schon eher zuhause. Erstmals flossen bei dieser Baureihe Elemente der inneren Sicherheit in die SL-Baureihe ein, wie sie vom damaligen Leiter der Vorentwicklung Bela Barényi definiert worden waren. „Vorne gab es schon eine Knautschzone, im Innenraum wurden die Kanten entschärft, doch der Tank lag noch immer im Aufprallbereich vor der Heckachse“, beschreibt der ehemalige Leiter Passive Sicherheit bei Mercedes-Benz, Karl-Heinz Baumann, den Fortschritt. Der 230 SL hatte zudem Sicherheitsgurte, die Barényi wahrscheinlich nie benutzt hat. Der „Vater der passiven Sicherheit“ hielt wenig von diesen Lebensrettern.

Den Beinamen Pagode sicherte sich das Modell durch das konkav ausgeführte Dach des Coupés, das auch Barényi zugeschrieben wird. Die Ausfahrt in dem Roadster ist deutlich unaufregter als im 300 SL, was nicht allein daran liegt, dass der Wiederbeschaffungswert sich im sechsstelligen Bereich bewegt. Die vier Gänge – später spendierten die Entwickler der Baureihe als erstem SL-Modell eine Automatik – lassen sich auch heute, gut 60 Jahre nach dem ersten Auftritt in Genf problemlos schalten, die Lenkung reagiert präziser auf die Anweisungen, und auch beim Verzögern machen sich die Fortschritte der damaligen Zeit angenehm bemerkbar.

Inzwischen steht „SL“ durchaus, freilich mit Abstrichen, für Super Luxusport, schließlich liefert das Fahrwerk angenehme Komfoteigenschaften, ohne allerdings seine sportlichen Qualitäten zu opfern. Dies ist kein weichgespülter 300 SL, vielmehr transportiert er die Werte der Legende in eine neue Zeit. Vor allem auf kurvigen Strecken zeigt der Roadster seine dynamischen Eigenschaften, die auch heute noch beeindruckend sind. Der Sechszylinder unter der langen Haube stammt wie beim 300 SL aus der Limousine, wurde aber für den neuen Einsatz im 280 SL auf 170 PS gebracht, die einen dynamischen Vortrieb erzeugen, der bei 200 km/h endet.

Mit dem Ende der Pagode begann die Ära der Baureihe R 107, die 1971 ebenfalls in Genf ihre Premiere feierte und 18 Jahre lang die SL-Geschichte weiterschrieb. Nur das G-Modell übertraf später diesen Rekord. Im 500 SL leistete der erstmals in einem SL montierte V8-Zylinder 240 PS und beschleunigte bis zu 220 km/h. Im Vergleich zum 300 SL ist die Ausfahrt im 500er fast schon langweilig. Die Automatik schaltet reibungslos, die Sonne lacht vom wolkenlosen Himmel, und eigentlich müsste der Roadster die Buschstaben „SG“ für „Super Genuss“ tragen. Doch bei Bedarf kann der Zweisitzer auch anders, fährt seine Krallen aus und mutiert zum Sportgerät wie seine Vorfahren.

Die Geschichte der SL-Baureihe zeigt auch die Entwicklung der Sicherheit nach. Zum Beispiel der sensorgesteuerte Überrollbügel, den der damals junge Ingenieur Karl-Heinz Baumann entwickelte. „Ich habe meine Vorstellungen damals dem Vorstandschef Breitschwerdt präsentiert, und der meinte nur ‚machen‘. Und wir haben uns an die Arbeit gemacht.“ Außerdem gehören heute alle denkbaren elektronischen Helfer zum Inventar der SL-Modelle.

In der langen Laufzeit entwickelten sich alle SL-Modelle zu automobilen Legenden, und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 300 SL Roadster (1958).
Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes 280 SL (1968).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 500 SL (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



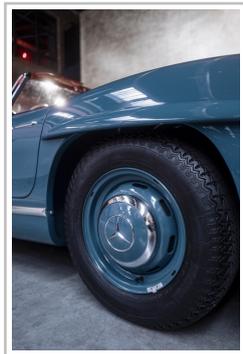
Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL Roadster (1960).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL (1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL (1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL (1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL (1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 300 SL (1957).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 SL (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 SL (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 SL (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 SL (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 SL (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 280 SL (1970).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Mercedes-Benz 350 SL (1971).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler
