

## 60 Jahre Mercedes-Benz SL: Besser als Aktien

**Elegant und schnell, schön und innovativ: Die Sportwagen der SL-Klasse sind seit 60 Jahren Botschafter der Marke Mercedes-Benz, und das in aller Welt. Ihre Erfolgsgeschichte beginnt mit den Siegen des 300 SL Rennsportwagen (W 194) auf den internationalen Rennpisten im Jahr 1952. Dessen Faszination nehmen die Serienfahrzeuge 300 SL „Gullwing“ (W 198 I, ab 1954) und 190 SL (W 121, ab 1955) auf. Nahtlos führen die späteren Baureihen W 113 („Pagode“), R 107, R 129 und R 230 diese Tradition bis ins 21. Jahrhundert fort.**

Der SL der Baureihe R 231 tritt 2012 als neueste SL-Generation von Mercedes-Benz an. Das Fundament für ihren Erfolg sind 60 Jahre Sportwagen-Geschichte von Mercedes-Benz unter dem Kürzels SL, das für „Super-Leicht“ steht. Die SL-Sportwagen sind von Beginn an für das Unternehmen auch ein wirtschaftlicher Erfolg. Das gilt gerade für den Export. Das Flügeltüren-Coupé 300 SL und der Roadster 190 SL legen hier in den 1950er-Jahren die Messlatte bereits hoch.

Mit ihrem Design und ihren Eigenschaften sind die SL-Modelle jeweils auf der Höhe ihrer Zeit. Doch die Kunden profitieren auch sehr langfristig vom Kauf eines SL-Sportwagens. Denn nicht nur die Typen der 1950er-Jahre, sondern auch spätere Generationen sind längst zu wertvollen Klassikern und Young Classics geworden. Diese nachhaltige Wertentwicklung unterstützt Mercedes-Benz Classic, zum Beispiel mit originalen Ersatzteilen, aber auch mit dem Fahrzeughandel Young Classics und dem Fahrzeugangebot von Mercedes-Benz Classic.

Wegweisende Technik und internationale Siege – der Mercedes-Benz 300 SL Rennsportwagen (W 194) knüpft im Jahr 1952 offensichtlich an das Erbe der Vorkriegs-Silberpfeile an. Und wie schon damals, so rücken die Erfolge des 300 SL die Stuttgarter Marke erneut in den Fokus einer motorsportbegeisterten, weltweiten Öffentlichkeit. Das ist in der Epoche des Wiederaufbaus ein unschätzbare Wert für das Unternehmen.

Doch gibt es einen gewaltigen Unterschied zwischen den Grand-Prix-Boliden der Vorkriegszeit und dem Flügeltüren-Coupé mit seinem Gitterrohrrahmen: Die Silberpfeile sind reine Sportmaschinen geblieben. Der 300 SL hingegen wird zwei Jahre nach seiner

Premiere als Wettbewerbsfahrzeug in der Gestalt eines Seriensportwagens wiedergeboren.

Dieser Mercedes-Benz 300 SL (W 198 I) betritt im Februar 1954 als echter Weltbürger die Bühne der „International Motor Sports Show“ in New York. Schließlich ist das luxuriöse Coupé, das die Gene des Rennsportwagens in sich trägt, im Dialog zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Amerika entstanden. Denn es ist der offizielle Mercedes-Benz Importeur Maximilian E. Hoffman, der die Unternehmensleitung in Stuttgart davon überzeugt, einen Seriensportwagen auf Basis des W 194 zu bauen. Da passt es, dass der W 198 I nun in New York zusammen mit einem Prototyp des 190 SL (W 121) öffentlich präsentiert wird.

Der 1904 in Wien als Maximilian Edwin Hoffmann geborene Automobil-Liebhaber engagiert sich bereits in den 1920er- und 1930er-Jahren in Österreich als Importeur: Unter anderem hat sein Unternehmen Volvo-Limousinen im Angebot. Ende der 1930er-Jahre emigriert Hoffmann, Sohn einer katholischen Mutter und eines jüdischen Vaters, nach Frankreich. Von hier kann er 1941 vor den Nazis in die Vereinigten Staaten von Amerika fliehen, wo er sich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs erneut als Automobil-Importeur etabliert. 1947 eröffnet sein erster Showroom an der Park Avenue in New York, seinen Nachnamen amerikanisiert er nun zu Hoffman.

Von 1951 an verkauft Hoffman auch Mercedes-Benz Fahrzeuge. Die exklusive deutsche Automarke passt zum Konzept seines Geschäfts, aber auch zu seiner Persönlichkeit. Die „New York Times“ beschreibt den Automobilhändler in einem Rückblick so: „Hoffman wurde mit den Kunsthändlern des frühen 20. Jahrhunderts verglichen: wegen seiner Fähigkeit, die Kunden mit seinem Verkaufstalent zu fesseln, wegen seines überragend guten Geschmacks und wegen seiner starken Persönlichkeit.“

Zu alledem hat Hoffman ein großes Gespür für Trends. Das macht sich bemerkbar, als er im September 1952 zum offiziellen Importeur von Mercedes-Benz Personenwagen für die östlichen Staaten der USA unter Vertrag genommen wird. (Später wächst sein Verkaufsgebiet bis an die Westküste) Denn Hoffman beschränkt sich nicht darauf, die Fahrzeuge aus Stuttgart in Amerika zu verkaufen. Vielmehr wirkt er auf Mercedes-Benz aktiv ein – beispielsweise, indem er attraktive, sportliche Fahrzeuge im Programm einfordert.

Auch bei einer Sitzung mit dem Vorstand der damaligen Daimler-Benz AG im September 1953 wirbt er mit Nachdruck für neue Sportwagen. Er schätzt dabei den Markt für einen so außergewöhnlichen Seriensportwagen wie den Mercedes-Benz 300 SL richtig ein.

Noch lieber hätte er allerdings schon 1954 die offene Roadster-Version angeboten. Diese folgt dann 1957 mit dem 300 SL Roadster (W 198 II).

Der neue Sportwagen findet vor allem in den Vereinigten Staaten sofort viele Anhänger: Innerhalb von 17 Monaten werden 996 Exemplare des Flügeltürers verkauft, davon gehen 850 in die USA, das sind 85 Prozent der Produktion in den Jahren 1954 und 1955. Danach pendelt sich die US-Exportquote auf einem niedrigeren Niveau ein. Insgesamt exportiert Mercedes-Benz bis 1963 mehr als die Hälfte aller 300 SL der Baureihe W 198 in die USA, nämlich genau 51 Prozent der insgesamt produzierten 1400 Coupés und 1858 Roadster. Die Exportquote für alle Auslandsmärkte zusammen liegt bei 86 Prozent.

Bei Mercedes-Benz spürt man schon vor der Präsentation in New York, welches Potenzial dieser außergewöhnliche Sportwagen als Stilikone haben wird: Bereits im Februar 1954 melden Friedrich Nallinger und Rudolf Uhlenhaut für die Daimler-Benz AG einen Geschmacksmusterschutz für das Flügeltüren-Coupé an. Im Dezember 1955 veröffentlicht das United States Patent Office das entsprechende Dokument mit der Nummer Des. 176.278, in dem „das Geschmacksmuster für ein Automobil, grundsätzlich wie hier gezeigt und beschrieben“ geschützt wird. Das Patent ist zugleich eine Geburtsurkunde für die Tradition der SL-Seriensportwagen von Mercedes-Benz und das Dokument des Bewusstseins um die Originalität dieses wegweisenden Fahrzeugs.

Der 1954 als Prototyp vorgestellte und ab 1955 gebaute 190 SL, den die Gestalter eng an die Form des 300 SL Coupé anlehnen, wird zum Botschafter für sportliche Fahrkultur im Zeichen des Mercedes-Sterns: Fast 80 Prozent der insgesamt 25 881 Fahrzeuge gehen ab 1955 in den Export, nahezu 40 Prozent aller 190 SL werden in die USA verkauft. Rekordverdächtig ist dabei das Jahr 1956: Von Januar bis Dezember verkauft Mercedes-Benz insgesamt 3109 Personenwagen in den Vereinigten Staaten – und nicht weniger als 1849 davon sind Sportwagen des Typs 190 SL, der damit knapp 60 Prozent des gesamten US-Exports der Marke in diesem Jahr ausmacht.

Die Rolle als internationales Erfolgsmodell spiegelt sich immer wieder in ausgesprochen hohen Exportraten der verschiedenen SL-Baureihen wider. Teilweise gehen vier von fünf Fahrzeugen einer Generation ins Ausland. Und – auch das ist eine Konstante über die Jahrzehnte hinweg – der wichtigste Markt sind dabei meist die Vereinigten Staaten von Amerika.

Das ist auch bei der Baureihe W 113 so, die im Frühjahr 1963 erscheint und gleichzeitig den 300 SL Roadster und den 190 SL ablöst. Die Ingenieure und Designer von

Mercedes-Benz haben den Roadster, der wegen der charakteristischen, nach innen gewölbten Form seines Hardtops „Pagode“ genannt wird, zwischen dem Hochleistungs-Sportwagen 300 SL Roadster und dem „kleineren Bruder“ 190 SL angesiedelt. So entsteht ein komfortabler, zweisitziger Reisewagen mit hohen Fahrleistungen und hoher Fahrsicherheit. Fast 70 Prozent aller „Pagoden“ gehen in den Export; auch diese Baureihe verkauft sich wieder in den USA am besten (40 Prozent der gesamten Produktion). 1999 wird er von einer Experten-Jury zum „Sportwagen des Jahrhunderts“ gewählt.

Aber auch 190 SL, die „Pagoden“ der Baureihe W 113 sowie die SL-Roadster der Baureihen R 107 und R 129 sind längst gesuchte Klassiker oder Youngtimer. Ihre Faszination drückt sich auch im Werterhalt aus. „Besser als Aktien“ schreibt das Magazin „Motor Klassik“ im November 2011 über besonders wertvolle Oldtimer. In dieser Kategorie ist natürlich auch der Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ zu finden: Seit 2001 hat der Flügeltürer einen durchschnittlichen Wertzuwachs für gute Exemplare um 171 Prozent erfahren.

Die Experten von Mercedes-Benz Classic gehen davon aus, dass die Preise besonders für sehr gute SL-Klassiker weiter steigen werden. In der Kaufberatung für klassische SL-Sportwagen schreibt die Fachzeitschrift „Motor Klassik“ im Januar 2012 über den 300 SL der Baureihe W 198 I: „Für die meisten Oldtimerfans wird das Flügeltürer-Coupé ein Traum bleiben. Spitzenmodelle erreichen bei Auktionen Preise von über einer Million Euro.“

Die Oldtimer-Autoren nehmen in dem Heft aber auch die anderen SL-Baureihen unter die Lupe. Und hier zeigen sich Oldtimer, die wegen der Typenvielfalt „für jeden Geschmack etwas bieten“ (R 107) oder als „kommende Klassiker“ (R 129) eingeordnet werden.

Seit der Premiere des 300 SL Flügeltürer und des 190 SL haben die SL-Seriensportwagen immer wieder technische und ästhetische Maßstäbe gesetzt: Technische Highlights sind beispielsweise die Direkteinspritzung im W 198, die Sicherheitskarosserie der „Pagode“ und der automatische Überrollbügel des R 129. Und als Stilikonen sind die Sportwagen bei internationalen Oldtimer-Rallyes genauso vertreten wie im Film und in hochrangigen Sammlungen in aller Welt. (ampnet/Sm)