

Brian Long

MERCEDES-BENZ SL

Die Baureihe R 129 von 1989 bis 2001



Inhaltsverzeichnis

Einführung, Dank	6
— —	
1: Der dreizackige Stern	8
2: Der SL – auf der Rennstrecke entstanden	16
3: Die Vorläufer	24
4: Ein SL für die 1990er-Jahre	46
5: Die frühe Produktion	98
6: Neue Motoren	122
7: Die erste Modellpflege	143
8: Das Ende einer Ära	164
9: Eine neue Generation	187
— —	
Anhang I: Chronologische Modellübersicht	190

Anhang II: Technische Farben	193
Anhang III: Farbtabellen und Polsterung.	197
Anhang IV: Fahrgestellnummern und Produktionszahlen	200
Register	207



Einführung, Dank

Einführung

Man kann es kaum glauben, aber die Baureihe R 129 des Mercedes-Benz SL kam vor über zwanzig Jahren auf den Markt: Sie lief von 1989 bis 2001. Doch durch ihr zeitloses Design bleiben diese Roadster selbst für eine neue Generation von Liebhabern attraktiv – und um so mehr für all jene, die früher einmal einen solchen Mercedes gefahren haben. Die superbe Gestaltung, die unvergleichliche Technik und die hochwertige Verarbeitung machten diese Automobile zu Klassikern auf dem deutschen Markt, und deswegen stehen viele noch heute in täglichem Gebrauch.

Das vorliegende Buch behandelt alle Aspekte der Geschichte des R 129 auf allen Märkten – Jahr für Jahr. Die Übersicht erstreckt sich über alle regulär produzierten Modelle, aber auch über die Sondermodelle und die Versionen von AMG. Zeitgenössische Aufnahmen der Daimler AG und viele weitere Bilder aus der ganzen Welt helfen all jenen, die wissen wollen, wie die Wagen ursprünglich ausgesehen haben. Im Anhang findet der Leser weitere Daten zur Modellübersicht, zur Spezifikation der Motoren, zu Fahrgestellnummern, zur Ausstattung und die Produktionszahlen. Das letzte Kapitel gibt einen kurzen Ausblick auf das Nachfolgemodell des R 129.

Man kann dieses Buch für sich allein oder im Zusammenhang mit den beiden bereits erschienenen Monografien über die SL (Mercedes-Benz SL »Pagode« bzw. Mercedes-Benz SL und SLC) lesen. Die Abbildungen sind in jedem dieser Bücher verschieden und wiederholen sich nicht.

Dank

In der heutigen Zeit, da der nackte Kommerz eine viel größere Bedeutung hat als der Enthusiasmus – nicht nur auf dem Autosektor, sondern bei den meisten Freizeitaktivitäten und im gesamten Leben –, ist es ein Vergnügen, mit der Daimler AG zusammenzuarbeiten. Wie ihre Nachbarin in Stuttgart, die Porsche AG, schätzt sie ihr eigenes Erbe und behandelt Besitzer älterer Modelle mit demselben Respekt wie Neuwagenkäufer.

Wie bei den beiden bereits erschienenen Büchern über den Mercedes SL bekam ich auch bei diesem Projekt Hilfe von verschiedenen Seiten. Meinen besonderen Dank möchte ich Gerhard Heidbrink, Dennis Heck, Dr. Hans Sproß und Maria Feifel von der Daimler AG in Stuttgart aussprechen – ebenso ihren Kollegen aus viel früherer Zeit, Max Gerrit von Pein und Dr. Harry Niemann. Mein Dank geht auch an Diane Vatchev von Mercedes-Benz USA für ihre unschätzbare Hilfe und Unterstützung. Einmal mehr überprüfte und verbesserte sie das Manuskript über die nordamerikanische Geschichte des SL.

Obwohl mir noch viele weitere Helfer zur Seite standen, möchte ich einige unter ihnen hervorheben: Elif Yilmaz von der EVO Eitel & Volland GmbH, die sich um ältere technische Publikationen für die Mercedes-Benz Classic Collection kümmert, Kenichi Kobayashi von der Miki Press, Robert Holloway von Mercedes-Benz UK, Peter Patrone, Robert Moran und Benjamin Benson von der Hauptniederlassung in den USA.

Brian Long
Chiba City, Japan



1

Der dreizackige Stern

Es gibt nur wenige Markenzeichen, die weltweit eine so große Verbreitung gefunden haben wie der dreizackige Stern von Mercedes-Benz. Die drei Zacken symbolisieren das Land, das Wasser und die Luft, und die Stuttgarter Firma hat im Lauf der Jahre jeden dieser drei Bereiche auf ihre unnachahmliche Weise erobert. Die Geschichte, die hinter dem Stern steht, ist aber lang und verwickelt. In diesem Kapitel behandeln wir sie kurz, bevor wir zu den ersten SL-Modellen übergehen.

Die Geschichte beginnt mit zwei Männern, Gottlieb Daimler und Carl Benz. Obwohl beide eminente Pioniere der Autoindustrie und auch geographisch sozusagen Nachbarn waren, lernten sie sich nie persönlich kennen. Wichtig für uns ist aber, wie ihre beiden Namen zusammentrafen.

1882 richtete Gottlieb Daimler eine kleine Versuchswerkstatt auf der Rückseite seines Hauses im Stuttgarter Vorort Cannstatt ein. Es lag 20 km westlich seines Geburtsortes Schorndorf. Bei ihm arbeitete auch Wilhelm Maybach. Daimler entwickelte eine Reihe luftgekühlter Einzylinder-Benzinmotoren und trieb damit 1885 das erste Motorrad der Welt an. Dazu kam eine vierrädrige Kutsche, mit der er im Herbst 1886 die ersten Versuchsfahrten unternahm. Innerhalb kurzer Zeit fanden seine Motoren zahlreiche Anwendungen zu Land, zu Wasser und sogar in der Luft. Noch vor 1890 waren die Produkte der Daimler-Motoren-Gesellschaft zu einem Begriff in der Welt der Technik geworden.

Zu derselben Zeit arbeitete Carl Benz im 90 km weiter nördlich gelegenen Mannheim an seinen Zweitakt-Benzinmotoren, weil die Gasmotorenfabrik Deutz, für die die Firma Daimler ebenfalls arbeitete, bereits Patente am Viertaktmotor hielt. Am Ende entschied sich Benz jedoch auch für Letzteren und baute einen Einzylinder-Ottomotor in das erste Automobil ein. Er bekam im Januar 1886 dafür ein Patent. Um 1890 war die Firma Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim die zweitgrößte Motorenfabrik in Deutschland. Bis zur Jahrhundertwende baute sie auch die meisten Autos auf der Welt: 1899 waren es fast 600 Stück.

Eine gesunde Rivalität

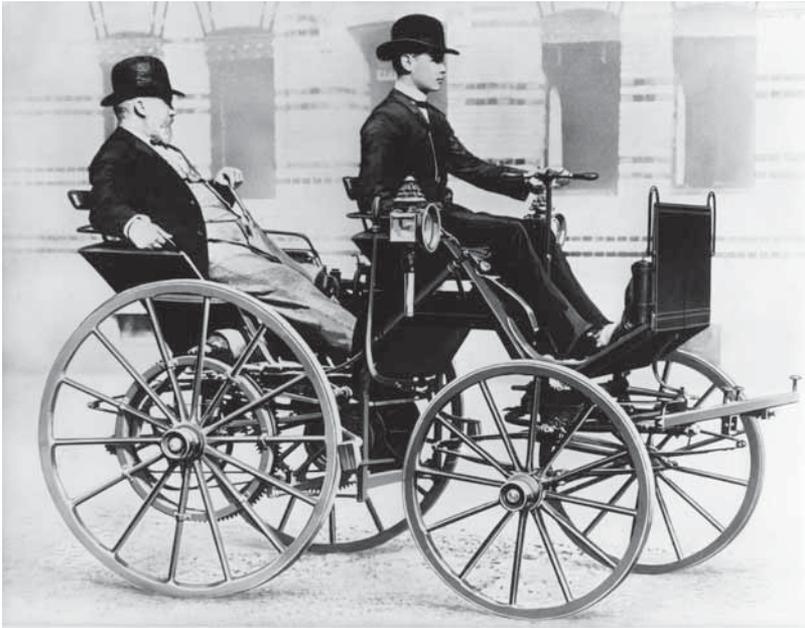
Letztendlich waren Daimler und Benz rivalisierende Erfinder. Die Firmen, die ihre Namen trugen, bekämpften sich gegenseitig in den Ausstellungsräumen und auf den Rennstrecken in Europa. Der Kampf um die reiche und berühmte Kundschaft und um Pokale bei Autorennen war nie so unerbittlich verlaufen wie in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg.

Bei Daimler führte die schnelle Expansion im August 1900 zum Kauf eines großen Grundstücks in Untertürkheim im Osten von Stuttgart. Daraus wurde schließlich die geistige Heimat der Marke Mercedes-Benz.

Den Namen »Mercedes« verwendete als Erster der Österreicher Emil Jellinek. Er verkaufte in Südfrankreich unter anderem Autos von Daimler an vermögende Kunden. Jellinek war ein kluger Geschäftsmann, und er schlug an den Automobilen mehrere Veränderungen vor, von denen er wusste, dass sie auf seine sportliche Kundschaft attraktiv wirken würden – etwa ein tiefer gelegtes Chassis und einen längeren Radstand bei gleichzeitig größerer Motorleistung.

Jellinek versprach, eine – nach den damaligen Vorstellungen – größere Zahl solcher Autos zu übernehmen und wollte sich dafür die Vertriebsrechte in Frankreich, Belgien, Österreich-Ungarn und Amerika sichern. Er verlangte auch, dass sie als »Mercédès« gekennzeichnet würden. Das war der Name seiner Tochter, den er selbst auch als Pseudonym verwendete, wenn er zu Rennen antrat.

Man kam zu einer Übereinkunft, und Wilhelm Maybach (1846–1929) machte sich zusammen mit Paul Daimler an die Konstruktion



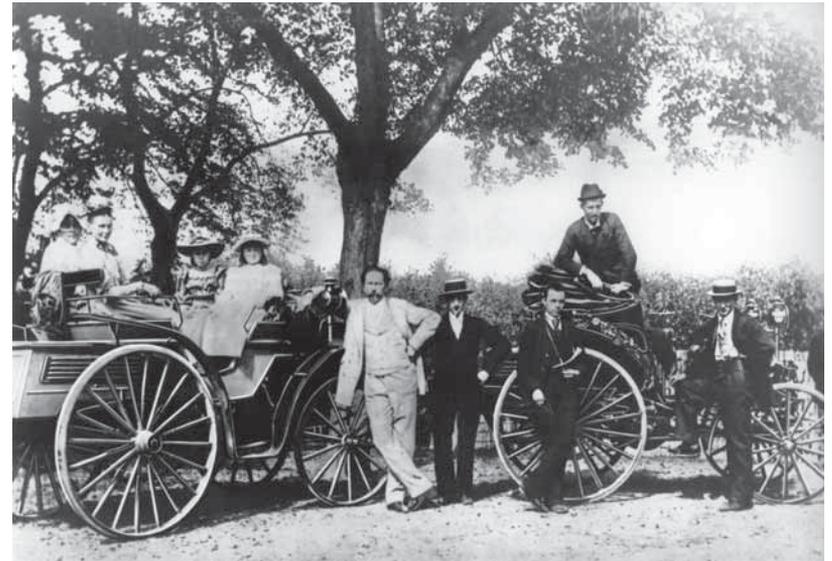
Carl Benz (im hellen Anzug) mit seiner Familie in einem Benz Vis-à-Vis in der Zeit um 1895. Carls Frau Bertha war eine echte Pionierin auf dem Automobilssektor. Der andere Benz ist ein Viktoria; er gehörte dem Baron Theodor von Liebig.

des ersten Mercédès. Das Ergebnis war ein Rennwagen, der Ende 1900 auf den Markt kam. Er erwies sich mit seinem niedrigen Stahlrahmen, seinem 5,9-Liter-Motor, der 35 PS leistete, Bienenwabenkühler und Kulissenschaltung als Urahn des modernen Automobils.

Dieser Mercédès fuhr bei Rennen viele Erfolge ein. Zahlreiche Modelle wurden produziert, von einer 8/11-PS-Version bis zu einer mit 9,2-Liter-Motor und 60 PS. Der Mercédès gab auf dem Markt der hochklassigen Automobile den Standard vor, und viele Hersteller bauten ihn in Lizenz – oder kopierten ihn einfach.

1906 folgten Sechszylinder-Motoren, und direkt vor dem Ersten Weltkrieg kamen noch einige Modelle mit Knight-Schiebersteuerung auf den Markt. Einige Jahre nach dem Konflikt hatten Technik, Metallurgie und Produktionsverfahren große Fortschritte gemacht. Der erste aufgeladene Mercédès kam auf den Markt. Im April 1923 wurde Ferdinand Porsche von Austro-Daimler abgeworben und zum Chefingenieur ernannt. Er führte bei einer Reihe außergewöhnlich eleganter aufgeladener Modelle obenliegende Nockenwellen und Vorderradbremsen ein.

Gottlieb Daimler wird von seinem Sohn Adolf in der ersten Daimler-Motorkutsche (1886) gefahren, die eine Motorleistung von 1,1 PS aufwies. Der älteste Sohn Paul (geboren 1869) wurde ein geachteter Ingenieur und trat in die Fußstapfen seines Vaters, indem er mit Wilhelm Maybach zusammenarbeitete.



In der Zwischenzeit hatte auch die Benz & Cie. Riesenschritte nach vorn gemacht, allerdings gegen den Willen von Carl Benz. Der französische Konstrukteur Marius Barbarou hatte die Autos von Benz mit konventionellen Zwei- und Vierzylinder-Motoren modernisiert. Firmeninterne Konflikte führten schließlich dazu, dass Carl Benz seinen Posten als Chefingenieur aufgab, doch er blieb bis zu seinem Tod im Aufsichtsrat. Um mehr Mitspracherecht bei der Modellpolitik zu bekommen, gründete er mit seinen Söhnen eine neue Firma, die C. Benz Söhne. Sie baute von 1906 bis 1923 Autos und fertigte dann nur noch Teile.

Die Firma Benz & Cie. blieb bei ihrer Autoproduktion weiterhin auf einem sicheren Weg. Von 1910 an war Hans Nibel Chefkonstrukteur. Seine Liebe zum Motorsport führte zu einer Reihe interessanter Rennwagen, und er wirkte auch an dem Auto mit, das die Grundlage für den stromlinienförmigen »Blitzen-Benz« lieferte, der viele Geschwindigkeitsrekorde holte. Jedenfalls wurde die Marke Benz bei der reichen Kundschaft beliebt. Einer der glühendsten Anhänger der Marke war Prinz Heinrich von Preußen, der Bruder von Kaiser Wilhelm II.

Gottlieb Daimler

Gottlieb Daimler kam am 17. März 1834 in Schorndorf auf die Welt. Nach einer Büchsenmacherlehre studierte er Ingenieurwissenschaften und begann 1862 als Konstrukteur zu arbeiten.

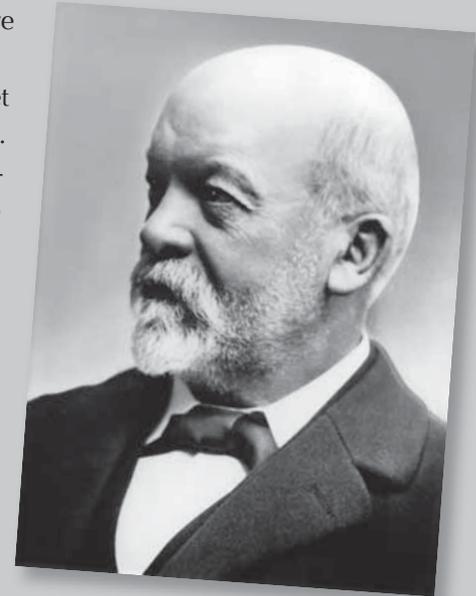
1872 wurde er Werkstattleiter bei der Gasmotoren-Fabrik Deutz, die Nikolaus Otto gegründet hatte, der Namensgeber der Ottomotoren. Wilhelm Maybach war damals Daimlers rechte Hand. Beide entwickelten ein besonderes Interesse an schneller laufenden, leistungsstärkeren Benzinmotoren. Darüber kam es zu einem Dissens mit der Firmenleitung, und schließlich gründete Daimler eine neue, unabhängige Firma, die sich dieser Technologie widmen sollte.

Nach dem Bau eines zweiten Autos im Jahr 1889, diesmal angetrieben von einem wassergekühlten Zweizylinder-V-Motor, wurde klar, dass sich Daimler und Maybach auf dem richtigen Weg befanden. Daimler gründete im November 1890 die Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) für den Bau und die Vermarktung solcher Zweizylinder-Motoren, die damals wie eine Offenbarung erschienen. Daimler gelang es, Lizenzen an viele Konzerne zu verkaufen. Einer der ersten war Panhard & Levassor in Frankreich, der an mehrere Firmen Motoren lieferte und sich selbst zu einem der erfolgreichsten Autoproduzenten entwickelte.

Daimler und Maybach blieben enge Freunde, selbst als Letzterer die Firma in Cannstatt aufgrund von Meinungsverschiedenheiten mit neuen Investoren verlassen musste. In der Zwischenzeit erkrankte Daimler. Zusätzliche interne Konflikte mit Mitgliedern des Aufsichtsrates waren da nicht hilfreich, sodass er 1894 schließlich aus der Firma ausschied, die er selbst gegründet hatte.

Daimler und Maybach taten sich erneut zusammen und entwarfen zusammen mit Daimlers Sohn Paul einen Vierzylinder-Motor mit Maybachs innovativem Spritzvergaser. Dieser »Phönix« bedeutete die Wiedergeburt eines guten Teams und Produkts. Der Engländer Frederick Simms erwirkte schließlich die Rückkehr der beiden Konstrukteure zur DMG zu neuen, viel günstigeren Konditionen.

Gottlieb Daimler starb am 6. März 1900. Maybach fuhr mit seiner Arbeit fort und konstruierte schließlich Flugzeugmotoren für die berühmten Zeppeline. Nach dem Ersten Weltkrieg baute er eine Reihe von Luxusautos, doch der zweite Weltkrieg setzte dem ein jähes Ende.



Carl Benz

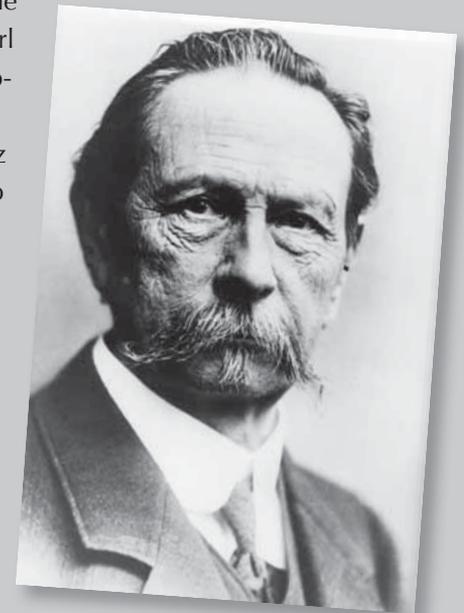
Carl Benz kam am 25. November 1844 als Sohn eines Lokomotivführers auf die Welt. Nach dem Studium und einigen Jobs gründete er 1871 seine eigene Werkstatt. Er verließ das eigene Unternehmen aber und wandte seine Aufmerksamkeit 1877 den Zweitaktmotoren zu. Zwei Jahre später lief der erste erfolgreich.

1882 zog der Motor von Benz die Aufmerksamkeit von Investoren auf sich, und er gründete zusammen mit zwei einheimischen Geschäftsleuten im November 1883 die Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim. 1886 fuhr das erste Auto der Welt mit einem Benzinmotor, der dreirädrige Benz Patent-Motorwagen.

1891 wurden die ersten vierrädrigen Autos produziert, und Benz entwickelte dauernd weiter. Er entwarf Lenksysteme und schuf den Boxermotor mit waagrecht einander gegenüber liegenden Zylindern. Den kommerziellen Erfolg seiner Firma kann man daran ermessen, dass sie im Mai 1899 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. Doch schon 1903 überwarf sich Benz mit der Geschäftsleitung und schied als Chefingenieur aus. Er behielt allerdings bis zu seinem Lebensende einen Sitz im Aufsichtsrat bei.

Drei Jahre darauf gründete Benz mit seinem Sohn Eugen eine neue Firma, die Carl Benz Söhne in Ladenburg östlich von Mannheim, und produzierte recht erfolgreich Autos. 1912 schied Carl Benz aus, und seine beiden Söhne Eugen und Richard übernahmen die Geschäftsleitung. Die Auto-Produktion wurde 1923 eingestellt.

Heute hat man sich auf die Schreibweise Carl – wie im Taufregister – geeinigt, obwohl Benz sich in der ersten Hälfte seines Lebens oft auch Karl schrieb. Er starb am 4. April 1929, konnte also noch miterleben, wie aus dem Sportgerät für Reiche ein fast alltägliches Transportmittel wurde.



Das Plakat von 1911 zeigt den Mercédès 14/30 PS.

Benz brachte 1914 den ersten Sechszylinder-Reihenmotor auf den Markt und hielt nach dem Ersten Weltkrieg fast ausschließlich an dieser Bauweise fest. Zu dieser Zeit hatte die Firma einige besondere Flugzeugmotoren produziert, darunter einen aufgeladenen V12-Motor, und war auch führend auf dem Gebiet der Dieselsechstechnologie.

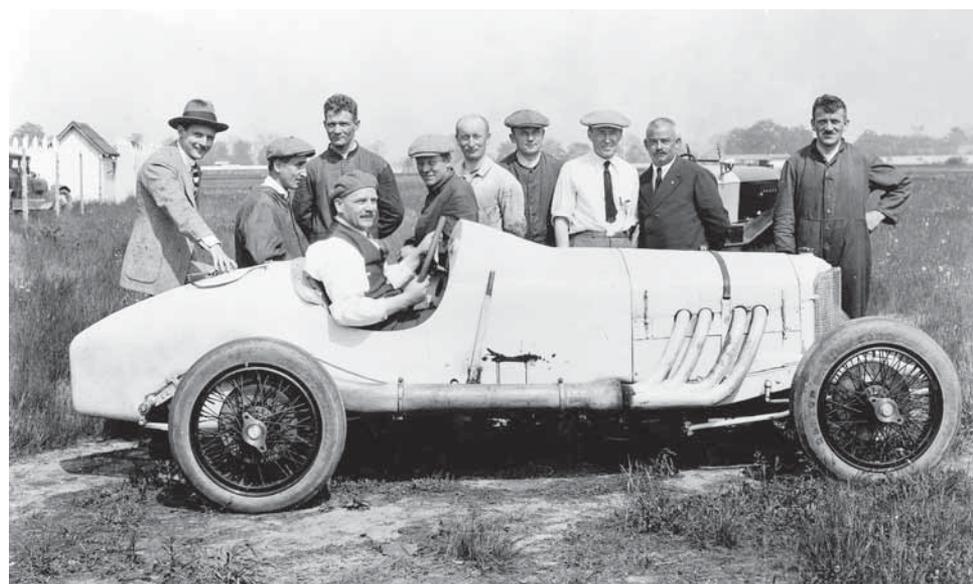
Im Hintergrund drehten sich aber die Räder im Getriebe der Finanzwelt, und so kam es, dass die Deutsche Bank aus verschiedenen Gründen eine größere Zahl von Aktien beider Firmen hielt. Am 1. Mai 1924 wurde ein Papier über die Abstimmung gegenseitiger Interessen unterzeichnet, und die Firmen gründeten ein Konsortium, um in dieser Zeit der hohen Inflation Produktionskosten einzusparen. Am 28. Juni 1926 fand die volle Fusion statt, aus der die Daimler-Benz AG hervorging.

Ein neuer Stern ist geboren

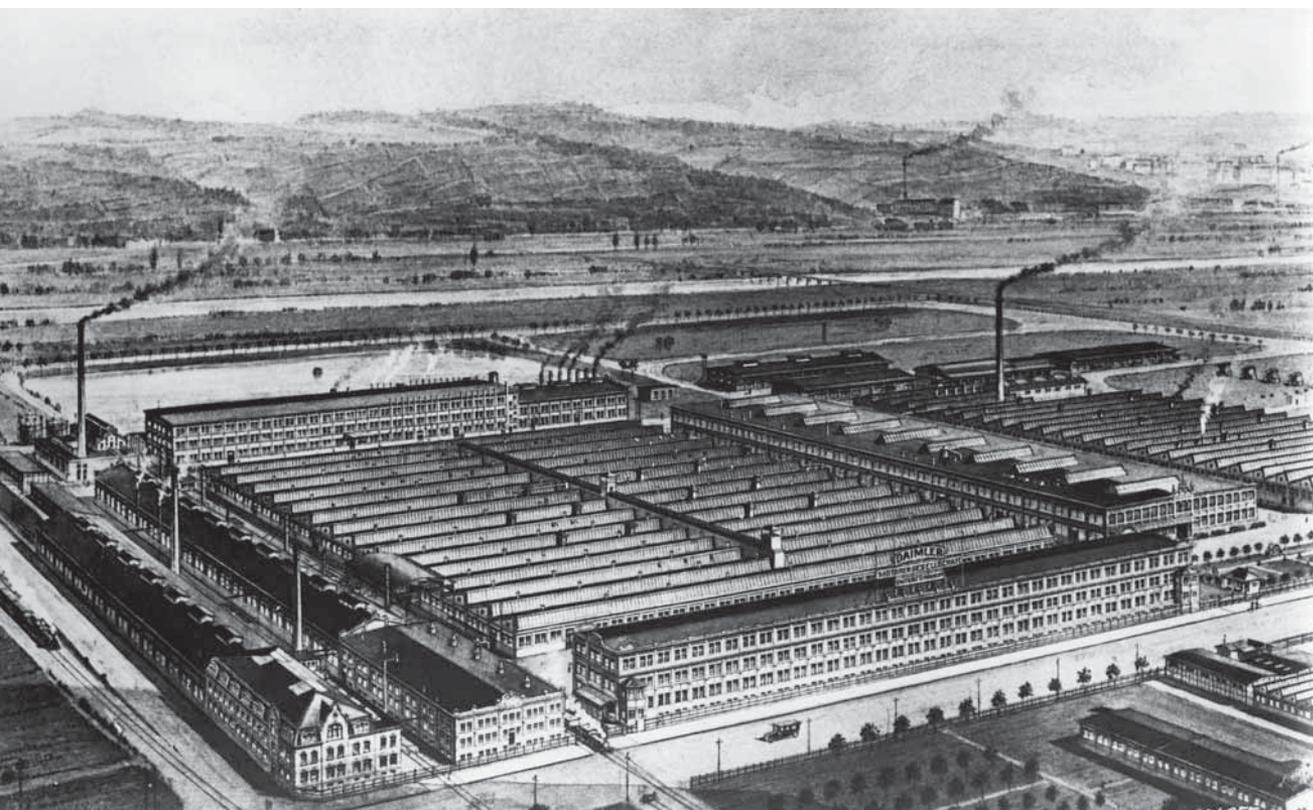
Obwohl die neue Firma als Daimler-Benz firmierte, wurden die Autos unter dem Markennamen Mercedes-Benz verkauft, wobei der Wortbestandteil Mercedes unterwegs offiziell seine Akzentzeichen verlor. Nur zwei Modelle von Benz & Cie. schafften es in das Pkw-Programm von Mercedes-Benz, und beide wurden bereits 1927 wieder aufgegeben.



Ein kleiner Ausschnitt aus den Daimler-Werken zur Jahrhundertwende. Die Firma Daimler Motor Co Limited von Frederick Simms im englischen Coventry hatte damit nur insofern etwas zu tun, als sie in den 1890er-Jahren Daimler-Motoren in Lizenz fertigte.



Max Sailer am Steuer des Vierzylinder-Mercedes mit aufgeladenem Zweiliter-Motor, der 1923 in Indianapolis an den Start ging. Sailer beendete das klassische Rennen in den USA als Achter. Christian Werner wurde mit einem identischen Wagen Elfter.



Das Werk der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim, wie es sich 1925 aus der Vogelperspektive präsentierte.

Die Benz-Werke in Mannheim zur Zeit des Ersten Weltkriegs.



Prinz Albert Wilhelm Heinrich von Preußen, nach dem die Prinz-Heinrich-Fahrt benannt ist, 1907 in einem Phaeton von Benz mit 70 PS. Carl Benz steht links neben dem Fahrzeug.

Vom Oktober 1928 an gab es Achtzylinder-Reihenmotoren, und die Marke schuf in der Mitte der 1930er-Jahre einige wundervolle Kreationen, wobei aus SS und SSK der 500 K und der 540 K hervorgingen. In dieser Zeit bot das Unternehmen eine Palette von Fahrzeugen an, die von bescheidenen 1,3-Liter-Limousinen mit Vierzylinder-Saugmotor im Heck bis zu spektakulären Karossen mit aufgeladenen 7,7-Liter-Achtzylinder-Motoren reichten.

1934 hatte der erste der Silberpfeile sein Debüt, der W 25 Grand Prix. Auf ihn folgten viele weitere erfolgreiche Modelle, die Deutschland bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zur führenden Nation

Ein Vierzylinder-Rennwagen Benz 10/30 PS auf der AVUS im September 1921.

