
Dem Fortschritt nachgespürt: Am Steuer der wichtigsten Mercedes-Modelle

Von Jens Meiners, cen

Die Automobilbranche scheint vor einer Zeitenwende zu stehen – vor allem in Europa: Elektrische Modelle sind auf dem Vormarsch, und sie könnten das Autofahren wieder zum Privileg gehobener Schichten machen. Die technologischen Sprünge und Umbrüche haben das Fahrerlebnis über die Jahrzehnte hinweg deutlich verändert.

Auf der Spur nach dem automobilen Fortschritt lassen sich diese Unterschiede wohl am besten am Steuer der Autos einer ganz besonderen Marke erfahren: Die Rede ist von Mercedes-Benz. Die Stuttgarter haben nicht nur das Automobil erfunden, sondern auch kürzlich unmissverständlich kundgetan, sich künftig wieder auf das gehobene Segment konzentrieren zu wollen. Wir sind viele Mercedes-Typen gefahren – hier sind einige der wichtigsten:

Benz Patent-Motorenwagen - Der Ursprung

Ein bisschen Fahrrad, ein bisschen Kutsche, aber mit einem Ottomotor: Der übersichtlich dimensionierte Patent-Motorenwagen von Carl Benz tritt keineswegs bedrohlich auf, sondern setzt sich erstaunlich leise in Bewegung. Um ihn – bzw. die Rekonstruktion, auf der wir Platz nehmen dürfen – in Gang zu setzen, ist eine Reihe von Handgriffen nötig, dann geht es mit bis zu 16 km/h voran. Frei den Elementen ausgesetzt taugt der Zweisitzer keineswegs für Langstrecken, und das war damals wegen des fehlenden Tankstellen-Netzes auch noch gar nicht möglich.

Aber er gibt eine erste Ahnung von den Möglichkeiten des Konzepts, mit dem sich die Mobilität endlich von den starren Gleisen der Eisenbahn und den Pferdekutschen emanzipieren konnte. Und das diente nicht zuletzt dem Umweltschutz: Die nötige Pferdehaltung sorgte in den Städten für unhygienische Zustände, die Straßen waren dauerverschmutzt. Mancher hielt Autos für ein Spielzeug für Reiche, andere sahen sofort das befreiende Potential für Kommunen und Bürger.

Mercedes-Simplex - Das Auto wird bequemer

Gut 15 Jahre waren seit der Erfindung des Automobils vergangen, es wurde Zeit für einen Modernitätssprung: 1902 lancierte die Daimler Motoren-Gesellschaft die Simplex-Baureihe, deren Bedeutung für die weitere Entwicklung des Automobils gar nicht überschätzt werden kann. Modernere Proportionen führten den Simplex weg von der Kutsche, zahlreiche Innovationen sorgten für deutlich bessere Fahrbarkeit.

Wir hatten die Gelegenheit, verschiedene Simplex-Modelle gemeinsam mit dem früheren Formel-Eins-Piloten David Coulthard zu erfahren. Die Bedienung geht viel leichter als bei anderen Fahrzeugen aus dieser Ära. Die Kupplung will heute mit Samthandschuhen angefasst werden, aber wenn er in Fahrt ist, lässt sich der Simplex leicht bewegen – und mit seinen mindestens 28 PS geht es auch ordentlich voran. Spitzenmodell der Baureihe war eine 70-PS-Variante, die 120 km/h erreichte.

Kein Wunder, dass die Baureihe stolze acht Jahre lang gebaut wurde. Die Simplex-Modelle – die Modellbezeichnung fiel übrigens schon nach drei Jahren weg – wurden zum Quantensprung für die Marke.

Mercedes-Benz 500K - Der Triumph der Schönheit

Sprung in die 30er-Jahre: Das Auto war etabliert, nach Vorbild der Amerikaner arbeiteten

auch die europäischen Hersteller an der Motorisierung der Massen. Gleichzeitig wurden leistungsstarke Autos – beispielsweise die Typen von Maybach und Mercedes-Benz, Horch oder Bugatti - zum absoluten Statussymbol. Eines der aufregendsten und elegantesten ist der 500 K von Mercedes-Benz, vorgestellt im Jahre 1934 und ausgerüstet mit einem Fünfliter-Achtzylinder, dessen Leistung sich per zugeschaltetem Kompressor von 100 auf 160 PS steigern ließ.

Noch waren die Straßen wenig frequentiert: Die ausladenden Dimensionen der Mercedes-Spitzenkarosse störten niemanden. Im Interieur dominieren Holz und Leder, Chrom und Perlmutter; problemlos startet der Achtzylinder-Reihenmotor per Schlüsseldreh, die Maschine schiebt mächtig an. Neidische und bewundernde Blicke erntet der 500K noch heute, in den 30er-Jahren stand er für absolute Modernität. Wenige Jahre später begann der zweite Weltkrieg; zuvor wurde der 500 K noch einmal getoppt durch den noch leistungsstärkeren und schnelleren 540 K, einige mit der geradezu amerikanisch anmutenden Spezial-Roadster-Karosserie geordert.

Mercedes-Benz 300 SL (W198) - Sportlicher Wiederaufstieg

Er zählt heute zu den begehrtesten Sportwagen aller Zeiten: Der 300 SL, mit dessen Vorläufer W194 die Stuttgarter nur sieben Jahre nach dem verlorenen Krieg wieder die ersten Siege holten – allerdings im sportlichen Wettkampf. Die perfekt proportionierte Form wird akzentuiert durch langgezogene Kotflügelverbreiterungen und nach oben öffnende Flügeltüren. Unter der Haube steckt ein Dreiliter-Sechszylinder, mit Direkteinspritzung bis zu 215 PS stark.

Und das bedeutet Fahrleistungen, die noch heute eindrucksvoll sind und damals geradezu unglaublich waren. In knapp über neun Sekunden sprintet der SL fauchend von 0 auf 100 km/h, bis zu 250 km/h Spitze waren möglich. Als der 300 SL lanciert wurde, war er weit mehr als doppelt so schnell wie der auf Deutschlands Straßen allgegenwärtige Volkswagen.

Am Steuer ist die Faszination sofort da, in schnell gefahrenen Kurven verlangt der SL viel Aufmerksamkeit, aber das fahrdynamische Niveau dieses fast 70 Jahre alten Sportwagens liegt noch immer hoch. Nach drei Jahren wurde er ersetzt durch einen Roadster, der dem Geschmack der zahlungskräftigen US-Kundschaft Rechnung trug. Noch heute inspiriert er das Design der Marke.

Mercedes-Benz C111 - Eine alternative Zukunft

1970 gab es ein Paukenschlag: Mercedes-Benz präsentierte mit dem C111 einen Sportwagen, der stilistisch und technisch Maßstäbe setzte. Die hochmoderne Form mit Klappscheinwerfern und Flügeltüren war eine zeitgenössische Neuinterpretation des 300 SL. Der Designsprung – erst sieben Jahre zuvor war der 300 SL ausgelaufen – unterstreicht noch heute die unglaubliche Kreativität und Innovationskraft der Ingenieure und Designer, bevor Politik und Regulierer ab den 70er-Jahren die Industrie in den eisernen Griff zu nehmen begannen.

Direkt hinter den Vordersitzen steckte ein seidenweicher laufender, hochdrehender Wankelmotor, dessen Serienfertigung damals mit großer Ernsthaftigkeit geprüft wurde. Es gibt nur noch wenige intakte Motoren, und das von uns gefahrene Exemplar wurde auf einen Ottomotor umgebaut – einen 3,5-Liter-V8, wie er damals in der S-Klasse und im SL/SLC zum Einsatz kam.

Der bullige, drehmomentstarke Achtzylinder verströmt weniger futuristischen Appeal als der feinnervige Wankelmotor, doch auch mit dieser Maschine begeistert der Zweisitzer noch heute. Man sitzt tief im C111, saugt die Straße förmlich in sich auf, das Auto liegt satt auf der Straße. Doch er blieb ein Traum: Der C111 mutierte zum Versuchsträger, in dem noch jahrelang die verschiedensten Antriebskonzepte ausprobiert wurden.

Doch der C111 inspirierte schon 1978 einen weiteren Supersportwagen: Den Buchmann CW311, vom genialen Konstrukteur Eberhard Schulz ersonnen und in kleiner Auflage als Isdera Imperator 108i gebaut. Mercedes-Benz selbst zeigte 1991 den eher enttäuschenden C112, der spätere SLS AMG orientierte sich stilistisch eher am 300 SL und an amerikanischen Vorbildern denn am C111.

Mercedes-Benz 600 SEL - Die Spitze des Machbaren

Er war der Kulminationspunkt der „Mehr-ist-mehr“-Philosophie, sollte die ultimative Antwort auf den unerwartet gelungenen BMW 7er der Baureihe E32 sein: Der 600 SEL von 1990, Spitzenmodell der Baureihe W140. Wo BMW im 750i mit 300 PS aufwartete, schüttelte der 600er souveräne 300 Kilowatt aus dem Ärmel: 408 PS. Nichts war zu teuer oder aufwendig für diese S-Klasse, die noch nach ihrem Produktionsstopp und mehr als ein Jahrzehnt später als Basis für die Maybach-Modelle 57 und 62 diente.

Der 600 SEL gehört auch heute zu den Schnellsten auf der Autobahn, ohne die obligatorische Abregelung dürften rund 290 km/h drin sein. Die Beschleunigung ist so leise wie unerbittlich, der äußerst vibrationsarme V12 erinnert eher an Reihen-Sechszylinder denn an den Dampfmaschinen-Charakter der ungleich erfolgreicheren V8-Motoren. Die mannigfachen Innovationen nötigen noch heute Respekt ab, wenngleich nicht jeder von ihnen anhaltender Erfolg beschieden war: Die verchromten Peilstäbe fürs Rangieren wichen alsbald auch bei der S-Klasse modernen Einparkhilfen, und der elektrisch verstellbare Innenspiegel hat es ebenfalls nicht in den Mainstream geschafft.

Überhaupt, der Mainstream: Statt ergriffenem Beifall ertete die Baureihe W140 Kritik und Spott. Zu groß sei das Auto geraten, greinte die deutschsprachige Presse, zu unbescheiden und ostentativ. Mercedes-Benz nahm sich die (national beschränkte) Kritik sehr zu Herzen und lancierte mit dem W220 einen kompakteren Nachfolger, der anfangs unter erheblichen Qualitätsproblemen litt. Vielleicht ist der W140 die S-Klasse schlechthin.

Mercedes-Benz EQS 53 AMG - Ein neuer Ansatz

Abermals steht ein Technologiesprung an, diesmal nicht aufgrund von Marktanalysen oder aus technischer Notwendigkeit, sondern auf Wunsch der Politik: Die Elektromobilität soll dem Verbrennungsmotor, der seit der Erfindung des Automobils für individuelle Mobilität sorgt, den Garaus machen – egal ob der nun mit den billigen, überreichlich verfügbaren fossilen Brennstoffen oder mit CO₂-neutralen E-Fuels betrieben wird. Abermilliarden fließen in die gar nicht so neue Technologie, um den gravierenden Nachteilen abzuweichen, die seit über einem Jahrhundert ihren Durchbruch verhindert haben.

Und das gelingt beim EQS recht gut: Stolze 584 Reichweite schafft der Fünftürer mit vollem Akku und sehr verhaltenem „Gasfuß“, es kann mit bis zu 200 kW nachgeladen werden. Dabei kommt auch die Fahrfreude nicht zu kurz. Vor dem Fahrer spannt sich optional die riesige „Hyperscreen“-Glasfläche auf, der künstlich erzeugte Klang ruft Assoziationen an Science-Fiction-Streifen hervor. Elektromotoren katapultieren den EQS 53 AMG in nur 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Die Leistung lässt sich bei Elektroautos leicht hochskalieren, da spielt das hohe Gewicht keine so große Rolle. Immerhin hat es Mercedes-Benz geschafft, die Masse auf knapp 2,7 Tonnen zu verringern; Insidern zufolge hätte der EQS mit konventioneller Stahlbauweise an die 3,5 Tonnen angestreift. Am Steuer spürt man wenig davon. Und freut sich auf leerere Straßen. (Jens Meiners/cen)

Bilder zum Artikel



Benz-Patent-Motorenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Benz-Patent-Motorenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Benz-Patent-Motorenwagen.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Simplex.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Simplex.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Simplex.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 500 K.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 500K.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 500 K.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 300 SL.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 300 SL.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 300 SL.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz C111.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz C111.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz C111.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 600 SEL.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 600 SEL.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz 600 SEL.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQS 53 AMG.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQS 53 AMG.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz



Mercedes-Benz EQS 53 AMG.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mercedes-Benz
