

Die Erfinder des schnelllaufenden Motors

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts werden in Deutschland zwei Männer geboren, deren Lebenswerke die Verkehrsgeschichte revolutionieren: Gottlieb Daimler und Karl Benz bereiten der individuellen Mobilität durch die Erfindung des Automobils den Weg. Für die ersten Automobile des Jahres 1886 müssen die Erfinder alles, was zu dem neuartigen Kraftfahrzeug gehört, bis ins kleinste Detail konstruieren und bauen und vieles davon neu erfinden.

Dieser Innovationsprozess begleitet die Automobilentwicklung seit 1886 bis heute. In der Nachfolge von Daimler und Benz haben Generationen genialer Konstrukteure der Marke [Mercedes-Benz](#) und ihrer Ursprungsmarken immer wieder epochale Erfindungen hervorgebracht. So sichert Mercedes-Benz die Zukunft des Automobils.



Links: Gottlieb Daimler - 1834-1900
Rechts: Karl Benz - 1844-1929

Gottlieb Daimler und Karl Benz, die Erfinder des Automobils

Gottlieb Daimler wird am 17. März 1834 in Schorndorf bei Stuttgart geboren. Er ist der Schöpfer des ersten leichten, schnelllaufenden Viertakt-Benzinmotors, der 1883 seine ersten Umdrehungen macht und unter der Nummer DRP 28022 patentiert wird. Der Motor ist gedacht als universeller mobiler und stationärer Antrieb von Kutschen, Lokomotiven, Booten, Luftfahrzeugen und Maschinen aller Art. Die erste Daimler-Motorkutsche rollt 1886 auf die Straße.

Zehn Jahre nach Daimler, am 25. November 1844, erblickt Karl Benz in Karlsruhe das Licht der Welt. Auch Benz realisiert einen schnelllaufenden Viertakt-Benzinmotor, den er in ein eigenständiges, nicht mehr an eine Kutsche erinnerndes Fahrgestell einbaut und damit 1886 das erste ganzheitliche Automobil auf seine vorerst drei Räder stellt. Der „Benz Patent-Motorwagen“ mit der Patent-Nummer DRP 37435 gilt als das erste Automobil der Geschichte.



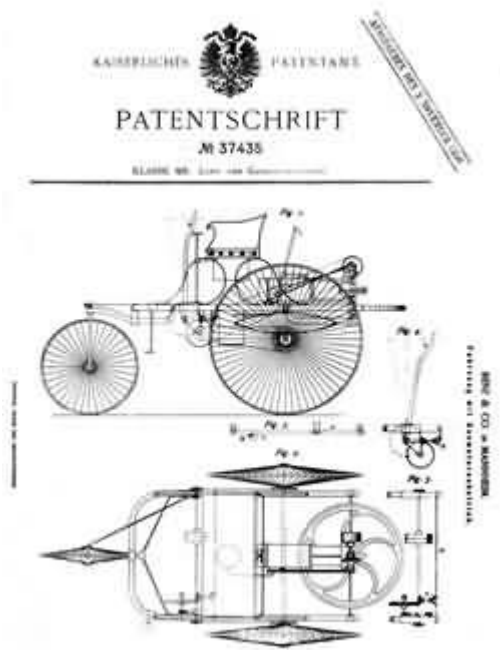
Motorkutsche von Gottlieb Daimler und
der [Patent-Motorwagen](#) von Karl Benz

Benz Patent-Motorwagen, das erste Automobil (1886 - 1895)

Der erste von Karl Benz entwickelte stationäre Benzinmotor ist ein Einzylinder-Zweitakter, der am Silvesterabend des Jahres 1879 zum ersten Mal läuft. Mit diesem Motor hat Benz so viel geschäftlichen Erfolg, das er sich zunehmend seinem Traum widmen kann, einen leichten, von einem Benzinmotor angetriebenen Wagen zu schaffen, bei dem Fahrgestell und Motor eine Einheit bilden.

Wichtigste Merkmale des 1885 realisierten zweisitzigen Gefährtes sind der kleine, schnelllaufende Einzylinder-Viertaktmotor, liegend im Heck eingebaut, der Stahlrohrrahmen, das Differential und drei Drahtspeichenräder. Der Motor leistet 0,75 PS (0,55 kW). Details sind der automatische Einlass-Gleitschieber, das gesteuerte Auslassventil, die elektrische Hochspannungs-Summer-Zündung samt Zündkerze und die Wasser-/Thermosiphon-Verdampfungskühlung.

Am 29. Januar 1886 meldet Benz sein „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ zum Patent an. Die Patentschrift DRP 37435 gilt somit als die Geburtsurkunde des Automobils. Im Juli 1886 berichten die Zeitungen über eine erste öffentliche Ausfahrt des dreirädrigen Benz Patent-Motorwagens, Typ 1.



Patentschrift für Motorwagen - 1886 Karl Benz

Fernfahrt von Bertha Benz (1888)

Auf einem verbesserten Gefährt startet Bertha Benz, die Frau des Automobilpioniers, zusammen mit ihren Söhnen Eugen (15) und Richard (14) an einem Augusttag 1888 ohne Wissen ihres Mannes zur ersten Fernfahrt der Automobilgeschichte. Die Tour führt von Mannheim mit einigen Umwegen nach Pforzheim, der Geburtsstadt von Bertha Benz. Sie hat mit dieser Fahrt von 180 Kilometern einschließlich Rückfahrt die Gebrauchstüchtigkeit des Motorwagens vor aller Welt demonstriert. Der Wagemut von Bertha Benz und ihren Söhnen ist einer der entscheidenden Impulse für den Aufstieg der Firma Benz & Cie. in Mannheim zur zeitweilig größten Automobilfabrik der Welt.

Achsschenkel-Lenkung, Contra-Motor, Planeten-Zahnradgetriebe (1891–1897)

Karl Benz lässt 1893 seine Achsschenkel-Lenkung patentieren und löst mit dieser Konstruktion eines der dringendsten Probleme des Automobils. Der erste Benz mit dieser Lenkung ist 1893 der 3 PS (2,2 kW) starke Benz Victoria, der schon in etwas größerer Stückzahl und diversen Karosserien gebaut wird. Das erste in Großserie hergestellte Auto der Welt mit etwa 1200 gebauten Exemplaren ist das [Benz Velociped](#) von 1894, ein leichter, unverwüstlicher und preiswerter Kleinwagen.

1897 entsteht der „Zwillingsmotor“, bestehend aus zwei parallel nebeneinander gelegten Einzylindern, der aber nicht befriedigend ist. Die bessere Konstruktion ist der unmittelbar folgende „Contra-Motor“, bei dem zwei Zylinder gegenläufig arbeiten: Der Boxermotor ist geboren. Bei Benz bis 1900 grundsätzlich hinten eingebaut, leistet er in verschiedenen Ausführungen bis zu 16 PS (12 kW).

Mercedes 35 PS, das erste moderne Automobil (1900/01)

Wilhelm [Maybach](#) entwickelt 1900 nach den Vorgaben von Emil Jellinek den [Mercedes](#) 35 PS, nach heutigen Maßstäben das erste moderne Automobil. Dieser neue Daimler bedeutet im März 1901 eine technische Revolution und wird zum weltweiten Maßstab für Automobile. Sein vorne angeordneter Vierzylinder-Reihenmotor ist direkt mit dem erstmals aus Stahlblech gepressten Rahmen verschraubt und leistet sensationelle 35 PS. Die Drehzahlregelung zwischen 300/min und 1000/min erfolgt über einen Hebel am Lenkrad. Zylinder und Zylinderkopf bilden eine Einheit, das Kurbelgehäuse besteht erstmals aus Aluminium. Das Leistungsgewicht pro PS beträgt nur noch 6,6 Kilogramm, ein Jahr später sinkt es weiter auf 4,6 Kilogramm. Die Einlassventile werden nicht mehr automatisch, sondern ebenfalls von einer Nockenwelle gesteuert.

Der Wagen hat Spritzdüsen-Vergaser, Bienenwabenkühler, Kühler-Ventilator, Zahnrad-Ölpumpe, Wasserpumpe und Magnetzündung. Ebenfalls neu sind die sehr kleine und automatisch nachregelnde Federbandkupplung, der in einer Schaltkulisse geführte einzige Hebel der Viergangschaltung und die stark geneigt eingebaute Lenkung. Der deutlich längere Radstand, die breitere Spur und die an beiden Achsen nahezu gleich großen Räder führen zu einem hochstabilen Fahrverhalten. Der gestiegenen Motorleistung entsprechen auch die Bremsen. Der Mercedes 35 PS erhält 30 Zentimeter große Trommelbremsen an den Hinterrädern, deren Betätigung über Handhebel und Gestänge erfolgt. Als Fußbremse fungiert zusätzlich eine Kardanbremse.

Das erste Exemplar des von Wilhelm Maybach entwickelten innovativen Fahrzeugs wird am 22. Dezember 1900 an den Auftraggeber Emil Jellinek (damals der größte Händler für Fahrzeuge der DMG, mit Kontakten in höchste Bevölkerungsschichten) ausgeliefert. Dessen Tochter Mercedes ist - Vorbild der neuen Modellbezeichnung für die Fahrzeuge der Daimler-Motoren-Gesellschaft: Mercedes. Im März 1901 erzielt der Mercedes 35 PS bei der Woche von Nizza spektakuläre Erfolge. Die Fachwelt spricht vom Beginn der „Ära Mercedes“.

Der älteste heute noch existierende Mercedes ist ein Simplex

Ab Ende 1901 folgte parallel der nächste Evolutionsschritt unter dem Label der neuen Marke. Gegenüber den ersten Mercedes-Modellen zeichnete die weiterentwickelte Typenpalette eine komfortablere, "simplere" Bedienung aus. Ergo wurden die neuen Wagen Mercedes-Simplex genannt. Das erste Fahrzeug dieser Reihe, der Mercedes-Simplex 40 PS, wurde am 1. März 1902 an Emil Jellinek ausgeliefert. Nur fünf Tage später folgten drei weitere Wagen für die Rennwoche in Nizza, wo sie triumphale Siege nach Hause fuhren.



Mercedes-Simplex 40 PS - 1902

Der fünfte Mercedes-Simplex 40 PS ging, wie bereits im Vorjahr ein Mercedes 35 PS, am 14. März 1902 an den erst 24-jährigen US-Milliardär William K. Vanderbilt jr., dessen Familie ihr Vermögen unter anderem im Eisenbahngeschäft gemacht hatte. Vanderbilt übernahm den über 110 km/h schnellen Wagen in Cannstatt und brach sofort in das 600 Kilometer entfernte Paris auf. Sein Wagen ist heute, soweit bekannt, der weltweit älteste existierende Mercedes. Er befindet sich wieder voll fahrtauglich in Stuttgart, im Besitz des Mercedes-Benz Museums.

1908 begann die DMG sich langsam, aber sicher vom bis dato weit verbreiteten Kettenantrieb zu lösen und fertigte im April ihr erstes Fahrzeug mit Kardanwelle, den "35 PS Mercedes Cardan-Wagen". Drei Jahre später eröffnete Mercedes das nächste Jahrzehnt mit einem komplett neuen Topmodell, dem Typ 37/90 PS, dessen hochmoderner Vierzylinder mit Dreiventiltechnik und Doppelzündung als eines der fortschrittlichsten Triebwerke seiner Zeit eingestuft wurde. Schlag auf Schlag weitete die DMG das Spektrum der Karosserie- und Motorvarianten weiter aus. Eines der schönsten Autos dieser Epoche: der Mercedes 28/95 PS. Ab 1914 wurde der offene Viertürer angeboten; mit einem 95 PS starken 7,25-Liter-Sechs-zylinder erreichte er eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 138 km/h - damals so sensationell wie heute das doppelte Tempo. Abgeleitet von einem Flugmotor, galt auch dieses Triebwerk wieder als Hochtechnologiemotor erster Güte.

Die Verschmelzung - aus Mercedes wird 1926 Mercedes-Benz

Den Namen Mercedes verdankt das Unternehmen einem technisch begeisterten Verkaufsgenie, dem in Nizza ansässigen Österreicher Emil Jellinek.

Nicht zuletzt dessen Drängen auf ständige technische Verbesserungen und seinen überaus erfolgreichen Verkauf der Fahrzeuge ist es zu verdanken, dass die Marke [Mercedes Benz](#) bereits seit mehr als 100 Jahren erfolgreich Automobile verkauft. 1897 kaufte sich Jellinek

seinen ersten Daimler Wagen, einen Zweizylinder mit 6 PS und 24 km/h. Dem sportbegeisterten Jellinek reichte das nicht lange, 1898 orderte Jellinek zwei Daimler Phönix, dem weltweit ersten Straßenfahrzeug mit Vierzylindermotor und 8 PS. Doch Jellinek war nicht nur ein begeisterter Autofahrer, er verstand auch etwas vom Verkaufen und wurde schnell Großkunde bei der Daimler Motoren Gesellschaft.

Im Jahr 1900 orderte Jellinek bereits 29 Fahrzeuge. Grund genug für Daimler, eine Vereinbarung über den Vertrieb von Daimler Wagen und Motoren zu treffen. Dafür sollte ein neuer Motor entwickelt werden, der den Namen Daimler-Mercedes trug. Mercedes hieß die Tochter von Jellinek, diesen Namen benutzte er als Pseudonym bei Rennveranstaltungen, an denen er mit seinen Fahrzeugen teilnahm. Dieser Vertrag war für Daimler ein wahrer Segen, 14 Tage nach der Vereinbarung bestellte Jellinek 36 Fahrzeuge im damaligen Gesamtwert von 550.000 Mark - ein wirklicher Großauftrag für Daimler. Zumal Jellinek einige Wochen später den gleichen Auftrag noch einmal platzierte.

Das am 22. Dezember erste an Jellinek ausgelieferte Fahrzeug, der erste Mercedes, wurde von Wilhelm Maybach, damals Chefkonstrukteur bei Daimler, entwickelt. Es handelte sich um einen 35 PS-Rennwagen und gilt heute als erstes modernes Automobil. Dem guten Namen folgte im Jahr 1909 das Markenzeichen, der Stern. Patentgesichert wurden sowohl ein dreizackiger als auch ein vierzackiger Stern, letzterer kam allerdings nie zum Einsatz. Der auch heute noch verwendete Dreizack im Ring wurde 1921 festgelegt. Die wirtschaftliche Lage der Automobilindustrie in den Jahren 1924/1925 ist für Daimler und Benz alles andere als rosig. Zwar gibt es seit 1923 mit der Reichsmark wieder eine harte Währung, aber der Markt für die großvolumigen Luxuswagen der DMG ist praktisch zusammengebrochen. Auch die kleineren Benz-Modelle verkaufen sich nur schleppend. Das Überleben beider Firmen in dieser Zeit sichert deren florierende Nutzfahrzeugfertigung. Die DMG hat ihr festes Standbein in Berlin-Marienfelde, Benz das seine in Gaggenau in Baden. Weitsichtigen Männern in beiden Unternehmen sowie dem Engagement der beiden Hausbanken ist es zu verdanken, dass aus dem schwierigen Rankwerk unterschiedlichster Interessen ein prosperierendes Ganzes wird. Am 28. Juni 1926 ist es soweit. Der Verschmelzungsvertrag wird unterschrieben, nachdem die Hauptversammlungen beider Firmen tags zuvor dessen Inhalt gebilligt haben.

Er ist von lakonischer Kürze und umfasst nur sieben Punkte. Die wichtigsten lauten: Die Daimler-Motoren-Gesellschaft übernimmt die Rolle des aufnehmenden Partners. Der Firmenname der übernehmenden Gesellschaft soll so geändert werden, dass darin auch das Wort "Benz" vorkommt. Die Erzeugnisse der verschmolzenen Betriebe sollen eine einheitliche gemeinsame Bezeichnung erhalten, wie auch generell Namen und Embleme der beiden Partner künftig immer zusammen erscheinen sollen.

Das neue Unternehmen heißt "Daimler-Benz Aktiengesellschaft", Hauptsitz Stuttgart-Untertürkheim. Die gemeinsamen Produkte tragen den Markennamen "Mercedes-Benz". Und das noch heute gültige, weltbekannte Markenzeichen ergibt sich aus der Verschmelzung von Daimlers Dreizackstern im Ring mit den Wortmarken "Mercedes" und "Benz", die durch den Lorbeerkranz aus dem Benz-Markenzeichen verbunden sind.

Mit diesem Zusammenschluss begann für das neue Unternehmen der Aufstieg zu einem der erfolgreichsten Autohersteller der Welt Fahrzeuge wie der SSK oder der 549 K und nicht

zuletzt die Nobelkarossen Maybach, die allesamt auf Mercedes Fahrgestellen entstanden, empfahlen das Unternehmen schon in den 30er Jahren für eine luxusorientierte Klientel.

Der Mercedes-Benz SSK wurde auf der Rennstrecke zum Mythos

1926 folgte auf der Basis des 24/100/140 PS das verkürzte Modell K. Aus diesem wurden vier Mercedes-Benz Modelle entwickelt, die auch heute noch für jedermann ein Begriff sind. Die Legende der S, SS, SSK und SSKL nahm am 19. Juni 1927 ihren Lauf. Beim "Großen Preis von Deutschland", dem Eröffnungsrennen des Nürburgrings, belegten die 180 PS starken Mercedes-Benz S die Plätze eins bis drei; am Steuer des Siegerautos saß Rudolf Caracciola. Ein Jahr später schlug er beim gleichen Rennen am selben Ort mit der 200-PS-Variante SS wieder zu.



Mercedes-Benz Typ SSK beim Klausenrennen 1930

Ab Ende 1928 pilotierte Caracciola auch die bis zu 250 PS starke Kurzversion, den SSK (Super-Sport-Kurz), von Sieg zu Sieg.

Einen seiner größten Erfolge feierte "Caratsch" 1931, als er mit dem "weißen Elefanten", Typ SSKL (das L steht für Leicht) als erster Deutscher und erster Ausländer überhaupt die Mille Miglia gewann. Sein SSKL war 235 Stundenkilometer schnell und verkörperte den krönenden Schlusspunkt einer Baureihe, von der zwischen 1927 und 1933 knapp 300 Fahrzeuge gebaut wurden. Anders als heutige Rennsportwagen fuhren mehr als die Hälfte dieser Fahrzeuge als Spitzenautomobile im normalen Straßenverkehr.

Doch Mercedes-Benz bot auch in den 30er-Jahren nicht nur Luxusfahrzeuge an. 1931 präsentierte das Unternehmen den "170er" (W 15). Der fortan kleinste Mercedes-Benz gehörte im Wettbewerbsvergleich zwar immer noch zu den luxuriösen Modellen, war aber doch für eine größere Klientel erschwinglich. Trotz seiner aufwändigen Technik mit erstmals eingesetzter Einzelradaufhängung an der Vorder- und Hinterachse kostete er in der Grundversion 4.400 Reichsmark.

Die Mercedes-Benz 540 K als Höhepunkt der 30er-Jahre

Mindestens das Fünffache musste bezahlen, wer sich für einen der wunderschönen Mercedes-Benz 500 K entschied. In diversen Karosserie- und Fahrgestellversionen gebaut, setzte der 1934 vorgestellte und 160 PS starke Kompressor-Wagen die Tradition der Typen S bis SSK fort, ohne freilich im Motorsport für Furore zu sorgen. Doch das war auch nicht mehr nötig: Am 3. Juni 1934 gewann Manfred von Brauchitsch mit einem [W 25](#) Grand-Prix-Wagen das Internationale Eifelrennen auf dem Nürburgring und leitete so die Epoche der Silberpfeile ein.



Mercedes-Benz Typ 500/540 K - 1936-1937

Auf dem Pariser Salon des Jahres 1936 wurde erstmals das Nachfolgemodell des 500 K, der 540 K vorgestellt. Der Achtzylinder-Kompressor leistete nun 180 PS; vor allem als Cabriolet und später als atemberaubend schöner Spezialroadster wurde dieser Wagentyp zu einem der begehrtesten Sportwagen der Welt. Auf einer weiteren Automobilausstellung im Frühjahr des Jahres hatte ein gänzlich anderes Modell Weltpremiere: Auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) in Berlin, dem Vorläufer der heutigen IAA in Frankfurt, zeigte das Unternehmen seinen Mercedes-Benz 260 D - den ersten in Serie produzierten Diesel-Pkw der Welt. Der anfangs nur als Pullman-Landaulet gebaute 45 PS starke Selbstzünder erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 97 km/h. Erst später wurde klar, dass Mercedes-Benz in diesem Moment die sparsamste Version des Automobils erfunden hatte.

Die Mercedes-Benz Modelle dieser Jahre, zu denen ganz vorne Wagen wie der Typ 770 gehörten, waren weltweit begehrt. Doch der Export stoppte jäh, als Deutschland den Zweiten Weltkrieg begann und damit das düsterste Kapitel der neueren deutschen Geschichte schrieb.

Der erste Mercedes-Benz nach dem Zweiten Weltkrieg ist der 170 V

Nach Kriegsende begann auch Mercedes-Benz entwicklungstechnisch wieder dort, wo man vor 1939 stehen geblieben war. Im Juli 1947 lief die Serienfertigung des Mercedes-Benz 170 V an. Die robuste Limousine war mit einem sparsamen 38-PS-Vierzylinder ausgerüstet. Erst im Mai 1948 konnten die wichtigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten der Daimler-Benz AG wieder aufgenommen werden. Den endgültigen Wendepunkt brachte Ende Juni die Währungsreform. Schon im Mai 1949 debütierten die Dieselvariante 170 D und das Luxusmodell 170 S; besonders der Diesel entwickelte sich zum Bestseller, da nur dieser Kraftstoff ohne Engpässe lieferbar war.

Die Traumautos der frühen 50er-Jahre - Mercedes-Benz 220 und 300

Mit dem Wirtschaftswunder und der Gründung der Bundesrepublik Deutschland startete auch Mercedes-Benz wieder voll durch. Bereits im Oktober 1950 wurde die Produktion des 50.000sten Pkw nach Kriegsende gefeiert. Sechs Monate später, im April 1951, präsentierte die Daimler-Benz AG während der ersten Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt/Main die zwei gänzlich neuen Modelle des Typs 220 und 300. Mit dem Mercedes-Benz 220 gab es endlich wieder ein Fahrzeug der Oberklasse. Sein Motor leistete 80 PS und ermöglichte in Verbindung mit der komfortablen Reiselimousine eine respektable Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h. Bis 1955 entstand der 220 in verschiedensten Karosserievarianten. Besonders das Cabriolet A und das Coupé erreichten dabei einen Imagestatus, der sie noch heute zu wertvollen Sammlerobjekten macht.



Mercedes-Benz Typen 170 S, 220 und 300
auf dem Genfer Automobilsalon 1952

Weltweite Aufmerksamkeit genoss während der IAA im Jahre 1951 der Mercedes-Benz 300. Als Staatslimousine schrieb er in Deutschland unter der inoffiziellen Bezeichnung "Adenauer-Mercedes" Geschichte und chauffierte Menschen wie den US-Präsidenten John F. Kennedy. Als Limousine und Cabriolet wurde er zum Inbegriff des luxuriösen Gran Turismo; als Technologieträger lieferte er die Motorgrundkonzeption für eine Sportwagenlegende: den 300 SL.

Doch dessen Ära als Serienfahrzeug war noch nicht angebrochen. Vor ihm stellte das Unternehmen am 8. September 1953 den neuen Typ 180 vor, den ersten Mercedes-Benz mit Pontonform und selbsttragender Ganzstahlkarosserie. Auf seiner technischen Basis entwickelte die Firma den 190 SL Roadster, den "kleinen" Bruder als eine automobiler Sensation.

Der Mercedes-Benz 300 SL schrieb die Mythologie des SSK fort

Im März 1952 stellte Mercedes-Benz den 300 SL (W 194) Rennsportwagen-Prototyp vor. Fünf Monate später feierte das Rennteam einen Vierfachsieg mit dem 300 SL auf dem Nürburgring. Weitere drei Monate später gewann Karl Kling auf einem 300 SL die abenteuerliche "Carrera Panamericana". Der Fahrer, das Auto und das Rennen gingen in die Geschichte des Automobilsports ein.

Es war der 6. Februar 1954, als Mercedes-Benz während der "International Motor Sports Show" in New York auf der Basis des W 194 seinen neuen Supersportwagen mit der Bezeichnung 300 SL (W 198) vorstellte. Was an diesem Tag der Präsentation niemand ahnte: Es sollte das Debüt des berühmtesten, in Serie gebauten Mercedes-Benz aller Zeiten und des für viele Menschen wohl faszinierendsten Autos der Welt werden. Die Deutschen nannten

ihn Flügeltürer; die Amerikaner Gullwing; die Historiker aufgrund seiner technische Anlagen, seiner atemberaubenden Formen und seiner Motorsport-Genie einfach nur "Legende".

Obwohl konstruktiv eng mit dem Motor der 300er-Staatskarosse verwandt, wurde sein Sechszylinder konsequent als reinrassiger Rennmotor konzipiert. Er war der weltweit erste Viertaktserienmotor mit einer Benzin-Einspritzanlage. Jedes Detail dieses Automobils prägte eine Innovationskraft, die wie schon beim SSK direkt aus dem Motorsport stammte: Seine unvergleichliche Leichtbau-Stahlblech-Karosserie mit ihren nach oben aufschwingenden Türen, der Stahlrohr-Gitterrahmen und nicht zuletzt sein für die damaligen Verhältnisse sagenhaftes Leistungspotenzial machten den 215 PS starken 300 SL zum absoluten Ausnahmefahrzeug seiner Zeit. Je nach Übersetzung der Hinterachse erreichte er Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 260 km/h. Rückblickend notierte der renommierte Automobiljournalist Fritz B. Busch über ihn: "Ich weiß, wie es war, als er kam. Ich war 30 Jahre alt und mit Automobilverstand gesegnet. Er traf mich mitten ins Herz."



*Links: Mercedes-Benz 300 SL Roadster (W 198 II)
Rechts: Mercedes-Benz 300 SL Coupé (W 198 I)*

1957 löste der technisch weiterentwickelte 300 SL Roadster den Flügeltürer ab und schrieb ebenfalls Markengeschichte. Denn er begründete zusammen mit dem bereits 1955 präsentierten 190 SL eine offene Mercedes-Benz Sportwagenklasse, die bis heute unter der Bezeichnung SL fortgeführt wird und im Jahr 2001 auf einen neuen Höhepunkt zusteuern wird.

Die Mercedes-Benz "Heckflosse" mit weltweit erster Sicherheitskarosserie

1959 verkaufte Daimler-Benz erstmals über 100.000 Mercedes-Benz Pkw. Dass diese Zahl erreicht und künftig nie wieder unterschritten wurde, lag mit an der neuen Oberklasse-Limousine, die Daimler-Benz im selben Jahr vorstellte: Es waren die 220er-Modelle der Baureihe [W 111](#). Aufgrund ihrer Heckpartie, die mit dezenten "Flossen" Anklänge an die US-Fahrzeuge jener Epoche zeigte, entstand im Volksmund schnell die Bezeichnung "Heckflosse". Die Limousinen wurden ausschließlich mit Sechszylindermotoren angeboten. Im Einführungsjahr waren es der 220 (95 PS), der 220 S (110 PS) und die Einspritzversion 220 SE (120 PS).

Das sensationelle Novum dieser neuen Typenreihe war die Karosserie. Mit ihr ging Mercedes-Benz nicht nur optisch neue Wege, sondern auch konstruktiv. Denn weltweit erstmalig kam hier die von Béla Barényi bei Daimler-Benz entwickelte Sicherheitskarosserie zum Einsatz. Das patentierte Konzept der definierten Knautschzonen in Verbindung mit einer hochfesten Fahrgastzelle und einem "entschärften" Innenraum brachte den Durchbruch für die passive Sicherheit.

Barényi wurde aufgrund seiner Entwicklung und rund 2500 weiterer Patente im September 1994 in Detroit/Michigan in die "Automotive Hall of Fame" aufgenommen.

1961 erweiterte Mercedes-Benz die Baureihe nicht nur um ein Coupé und Cabriolet, sondern führte auch das neue Spitzenmodell 300 SE ([W 112](#)) mit 160 PS und Luftfederung ein. Die Sechszylinder-Baureihen W 111 und W 112 gehören zu den Vorgängermodellen der Mercedes-Benz S-Klasse. Im selben Jahr wurde die "Heckflossen"-Modellpalette durch die Vierzylindertypen 190 und 190 D (später 200 und 200 D) ergänzt. 1965 erfuhren die großen Heckflossenmodelle eine letzte Modellpflege, bei der die Versionen 230 (105 PS) und 230 S (120 PS bei mehr Hubraum) die 220er ablösten. Bis 1968 wurde fast eine Million "Heckflossen"-Limousinen, -Coupés und -Cabriolets ausgeliefert mehr als von jeder anderen Baureihe zuvor.

230 SL als weltweit erster Sportwagen mit Sicherheitskarosserie

Den weltweit ersten Sportwagen mit Sicherheitskarosserie bot das Unternehmen ab 1963 an: den neuen 230 SL. Die hoch stehenden Scheinwerfer des bis 1971 gebauten Roadsters (ab 1967 als 250 SL, ab 1968 als 280 SL) waren in modifizierter Form auch in einer neuen Staatslimousine wiederzufinden, dem Mercedes-Benz 600. Er debütierte im September auf der IAA und wurde zum internationalen Inbegriff des "Made in Germany". Seine Luftfederung, ein hydraulisches Servo-system zum Steuern der automatischen Fensterheber oder zum Zuziehen der Kofferraumklappe, sein 250 PS starker V8 und nicht zuletzt die elegante, 5,45 Meter lange Karosserie klassifizierten ihn über viele Jahre hinweg als fortschrittlichste Luxuslimousine dieser Epoche.

Die Mercedes-Benz S-Klasse dominiert die Luxusklasse

Mercedes-Benz festigte in den folgenden Jahren immer stärker seine globale Rolle als Technologieführer. Die S-Klasse etablierte sich als erfolgreiche Oberklasse-Baureihe in fast allen Staaten der Welt. Zwischen 1965 und 1998 stellte Mercedes-Benz fünf Generationen in diesem Segment vor; jede für sich manifestierte zu ihrer Zeit den Anspruch, das Nonplusultra in den Bereichen Komfort, Sicherheit und Antriebstechnik darzustellen. Bezeichnungen wie 300 SEL 6.3 (ab 1968), 450SEL 6.9 (ab 1975), 560 SEL (ab 1985), 600 SEL (ab 1991) oder S 600 lang (seit 1999) stehen für die jeweiligen Spitzenmodelle der Baureihe.



Mercedes Benz S-Klasse-Limousinen
W 112, W 109, W 116, W 126 (von links)

Heute gehören nicht nur V6-, V8- und V12-Benzinmotoren, sondern auch hochmoderne Diesel-Aggregate zum Motorenspektrum der S-Klasse. Im Sommer 2000 erschien der 184 kW/250 PS starke Mercedes-Benz S 400 CDI. Das V8-Common-Rail-Triebwerk gilt nicht nur als der leistungsstärkste, sondern zugleich auch als der wirtschaftlichste Motor seiner Hubraum- und Zylinderklasse. Er verbraucht nur 9,6 Liter Kraftstoff je 100 Kilometer (NEFZ Gesamtverbrauch). Als zweiter Common-Rail-Turbodiesel steht ein Reihensechszylinder mit 145 kW (197 PS) im S320 CDI zur Verfügung. Mercedes-Benz gilt seit der Vorstellung des weltweit ersten Diesel-Pkw vor 64 Jahren als Vorreiter im Bereich der Diesel-Technologie. Mit dem effizienten Common-Rail-System CDI leitete die Marke 1997 einen bis heute ungebrochenen Aufwärtstrend für moderne Dieselmotoren ein.

Mit der S-Klasse etablierte sich dieser Trend auch im absoluten Topbereich. Der generelle Absatz dieser jüngsten Luxuslimousinen-Baureihe im europäischen Wettbewerb konnte allein bis Ende Oktober 2000 um 13 Prozent zulegen.

Die Mercedes-Benz S-Klasse ist heute die weltweite Nummer eins im Segment.

Das Image von Mercedes-Benz

Heute nicht mehr vorstellbar: Es gab eine Zeit, in der die Marke Mercedes für die Menschen auf dieser Erde kein Begriff war. Es war die Zeit vor dem 22. Dezember 1900, vor dem ersten Mercedes. Danach entfaltete die Marke stetig eine eigene Lebenswelt mit einer einzigartigen Markenphilosophie.

"Der Stern ihrer Sehnsucht", hieß es Ende der Zwanzigerjahre in einer zeitgenössischen Werbung für Mercedes-Benz. Damit unterstrich das Unternehmen, was bis heute gilt: Die Automobile mit dem Stern haben sich aufgrund ihrer beispielhaften Innovationskraft und ihrer überzeugenden Qualitäten zu weltweit anerkannten Statussymbolen zu Objekten mit beispielhafter Anziehungskraft entwickelt. Der Grundpfeiler der Markenphilosophie waren und sind seit jeher Innovationskraft, Qualität, Sicherheit, Faszination und Bekenntnis zur Tradition.