

Mercedes-Benz 300 SL, W 194, Rennsaison 1952

Abkürzungen zu den Karosseriemerkmalen:

KT = kurze Tür (Mille Miglia, Bern) / GT = große Tür (bei Coupés, ab Le Mans) / Coupé oder offene Version (ab Nürburgring)

Lackierung in alu-silber, sonst Anmerkung zur Lackierung / Ergebnis: EX = ausgeschieden, NG = nicht gestartet

Rennen, Testfahrten	Fahrzeug-Nr.	Kennzeichen	Startnr., Piloten	Ergebnis	Anmerkungen, Karosseriemerkmale
Pressevorstellung, erste Testfahrten ab 11/1951	001/52	???	Testfahrzeug	---	Coupé, KT, noch mit Radkappen
Testfahrten ab 1952	002/52	W59-4029	Testfahrzeug (Solitude, Nürburgring)	---	Coupé, KT, ohne Radkappen, Alu-Fegen mit Zentralverschlussmuttern
Mille Miglia 4.5.1952	002/52	W59-4029	ohne SN, Training	---	Coupé, KT
	003/52	W59-4998	626, Lang - Grupp	EX	Coupé, KT, rote Startnummern, Unfall
	004/52	W59-4997	623, Kling - Klenk	2.	Coupé, KT, rote Startnummern
	005/52	W59-4999	613, Caracciola - Kurrle	4.	Coupé, KT, rote Startnummern
	006/52	W59-3146	ohne SN, Training	---	Coupé, GT (erstes Fzg. mit GT)
Grand Prix Bern 18.5.1952 1 Stunde	003/52	W59-4998	20, Lang	2.	Coupé, KT, Lackierung hellblau, Startnr. weiß
	004/52	W59-4997	18, Kling	1.	Coupé, KT, Lackierung grün, Startnr. weiß
	005/52	W59-4999	16, Caracciola	EX	Coupé, KT, Lackierung dunkelrot. Startnr. weiß. Unfall
	006/52	W59-3146	22, Riess	3.	Coupé, GT, Lackierung silbern, verm. rote Startnummern
	Ersatz-Fzg.??	???	22T	NG	???
Le Mans 24 Stunden ¹ 14./15.6.1952	004/52	W59-4997	nur Training	---	Coupé, GT
	006/52	W59-3146	22T	NG	Coupé, GT, Piloten verletzt bzw. verstorben. Testfahrten mit Luftbremse
	007/52	W83-3784	21, Lang - Riess	1.	Coupé, GT, blauer Rand um Frontgrill
	008/52	W83-3785	22, Kling - Klenk	EX	Coupé, GT, grüner Rand. Techn. Defekt
	009/52	W83-3786	20, Helfrich – Niedermayr ²	2.	Coupé, GT, roter Rand

Großer Preis von Deutschland Rahmenrennen, 228 km Sportwagen bis 3 Ltr. 3.8.1952	004/52	W59-4997	33T, Einsatz nur im Training	NG	Coupé, GT, Lackierung wie in Bern, Motor mit Kompressor-Aufladung (SLK) ³
	006/52	W83-3146	23, Helfrich	4.	offenes Fzg. (engl.: „Roadster“), Frontkotflügel hellgrün
	007/52	W83-3784	21, Lang	1.	offenes Fzg., Frontkotflügel blau
	008/52	W83-3785	24T, Einsatz nur im Training	NG	Coupé, GT, Lackierung silber, verm. grüne Frontkotflügel
	009/52	W83-3786	22, Riess	3.	offenes Fzg., Frontkotflügel rot
	010/52	W59-4029	24, Kling	2.	offenes Fzg., Frontkotflügel dunkelgrün oder schwarz ³
Carrera Panamericana Mexiko ⁴ 3130 km, 5 Etappen 19.-23.11.1952	005/52	W59-4999	3, Lang - Grupp	2.	Coupé, Frontkotflügel blau ⁵
	007/52	W83-3784	Trainings- und Begleitfzg.	NG	offenes Fzg., Frontkotflügel nicht farblich abgesetzt ⁵
	008/52	W83-3785	4, Kling - Klenk	1.	Coupé, Frontkotflügel grün ⁶
	009/52	W83-3786	6, Fitch - Geiger	EX	offenes Fzg., Frontkotflügel weiß, disqualifiziert ⁷

Anmerkungen:

¹ Le Mans: Motoren auf ca. 165 PS gedrosselt. Betankung durch Einfüllrohr, das durch die Heckscheibe nach außen führt. Scheinwerfer durch Gitter vor Steinschlag geschützt. Zwei Lederriemen sichern den Verschluss der Fronthaube. Weitere kleine Karosserieänderungen gegenüber der Mille Miglia.

² Helfrich und Niedermayr waren vermutlich der Ersatz für die gemeldeten Fahrer Caracciola und Fagioli. Caracciola konnte in Le Mans aufgrund seiner Verletzungen beim Bern-Unfall nicht antreten. Fagioli verunglückte am 2. Juni beim Sportwagenrennen in Monaco schwer und verstarb am 20. Juni.

³ Die Startnummer 33T fuhr im Training mit einem aufgeladenen Motor (Kompressor) als „SLK“ (ca. 220 PS Leistung), erkennbar an einer Hutze auf der Motorhaube. Die Startnummer 24 fuhr im Training auch mit dem Kompressormotor, im Rennen dann wieder mit dem „normalen“ Motor. Der Kling-SL hatte eine abweichende Form, Radstand um 20cm verkürzt auf 2,20m, Erhebung auf der Motorhaube (vermutlich wegen des ursprünglich beabsichtigten Einsatzes des Kompressors), kleinerer Frontgrill, keine Tür auf der Beifahrerseite.

⁴ Motoren bei der Carrera auf 3,1 Liter Hubraum vergrößert, knapp 180 PS. Die Fahrzeuge hatten einen Sicherheitsriemen für die Fronthaube und weitere kleinere Karosserieänderungen gegenüber Le Mans, z.B. Alu-Kappen vor den Scheinwerfern, Fenstereinfassungen mit dünner Chromleiste. Die Öffnungen auf den hinteren Kotflügeln zur Kühlung der Reifen wurden erst während der Veranstaltung provisorisch eingebaut.

⁵ Das Lang-Auto war der Unfallwagen Caracciolas von Bern, es wurde für die Carrera neu aufgebaut. Der Trainings-SL wurde während des Rennens als Begleit- und Servicefahrzeug vom Journalisten Günter Molter gefahren.

⁶ Das Kling-Auto erhielt nach dem „Geier-Unfall“ von der zweiten Etappe an Gitterstäbe vor der Frontscheibe, diese blieben bis ins Ziel am Auto. Die anderen 300SL erhielten keine Gitterstäbe. Die seitlichen Öffnungen zur Kühlung des Motorraums erhielt der Siegerwagen erst nach der Carrera.

⁷ Das offene Fitch-Auto (Roadster) hatte eine flache breite Frontscheibe für Fahrer und Beifahrer und zusätzlich eine höhere Zusatzscheibe für Fitch. Die Türen der Roadster waren natürlich keine Flügeltüren sondern vorn angeschlagen, Öffnung nach vorn/oben. Disqualifikation wegen nicht erlaubter Wartungsarbeiten hinter der Startlinie, nach Beginn der letzten Etappe.

Eine Übersicht zum Verbleib der einzelnen Fahrzeuge folgt auf Seite 3, technische Daten folgen auf Seite 4.

Mercedes-Benz 300SL (W154), Verbleib der Fahrzeuge

Quelle: Webseite „mb300sl.de/w194“, dort werden diverse Bücher und Webseiten genannt.

001: (genauer müsste es heißen: 00001)

Verbleib nicht bekannt bzw. verschrottet (je nach Quelle)

002: Werksbesitz (restauriert ca. 2010-2012)

003: seit 1958 verschollen

004: unbekannt oder in Privatbesitz in den USA (je nach Quelle)

005: Werksbesitz (in der Ausführung Carrera Panamericana 1952, Platz 2)

006: US-Privatbesitz (2002 bzw. 2009 im Mercedes-Benz Classic Center restauriert, in der Form Training Le Mans mit Luftbremse)

007: US-Privatbesitz (2004 als Le Mans-Siegerauto restauriert)

008: Mercedes-Benz Museum (Carrera Panamericana-Sieger, im Museum mit seitlichen Lüftungsöffnungen, die bekam das Auto erst später)

009: in Sammlung in Italien

010: verschrottet

300SL – W194: Technische Daten

Motor M194, abgeleitet vom Mercedes-Benz 300

6 Zylinder in Reihe, Grauguss-Block, Alu-Zylinderkopf

85x88mm = 2996ccm Hubraum

2 Ventile/Zylinder, OHC (eine obenliegende Nockenwelle)

175 PS (5200 U/min), je nach Einsatz mit Abweichungen

3 Vergaser, Trockensumpfschmierung, Vierganggetriebe vorn

Alu-Karosserie auf Stahl-Gitterrohrrahmen

Pendelachse hinten, Trommelbremsen

Gewicht 870 kg. Radstand: 2400 mm

LxBxH: 4220 x 1790 x 1265 mm