

EIN TRAUM WIRD WAHR

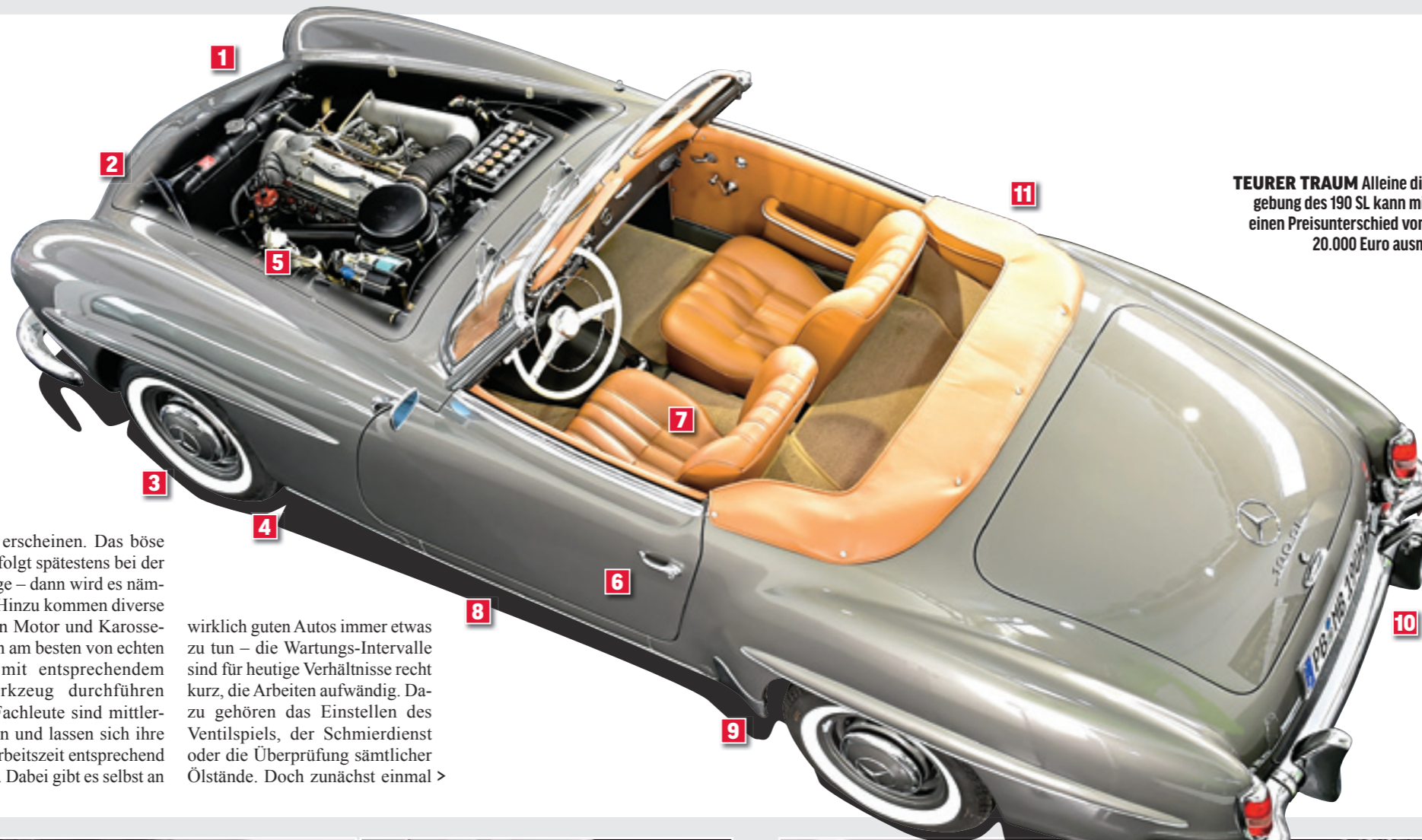
Der Mercedes 190 SL ist ein automobiler Traum par excellence. Wer ihn sich erfüllen möchte, sollte einige Dinge beachten – und einem Experten vertrauen

Beim 190 SL gerät man schnell ins Schwärmen. Der „kleine Bruder“ des legendären Flügeltürers entstand auf Initiative von Max Hoffman, dem damaligen US-Importeur von Daimler-Benz. Er sah großes Potenzial in einem eleganten, leichten Roadster – und sollte Recht behalten. Auf Basis des Ponton-Mercedes (W121) entstand ein Zweisitzer, bei dessen Entwurf sich Walter Häcker und Hermann Ahrens am Design des 300 SL orientierten. Trotz der optischen Nähe verlief die Preis-Entwicklung bis hin ins Oldtimer-Alder nicht ganz so drastisch. Dennoch ist der 190 SL kein Schnäppchen.

Günstige Autos werden am Ende ebenfalls teuer
Genau hier liegt die Versuchung: Wer glaubt, sich ein günstiges Auto sichern zu können, das er selber Schritt für Schritt aufbaut, kommt am Ende schnell auf die gleiche Summe, die er für ein wirklich gutes Fahrzeug hätte aufbringen müssen. Ersatzteile sind nicht günstig. Die ein oder andere fehlende Chromleiste mag zunächst als irrelevant für die Kaufent-

scheidung erscheinen. Das böse Erwachen folgt spätestens bei der Endmontage – dann wird es nämlich teuer. Hinzu kommen diverse Arbeiten an Motor und Karosserie, die man am besten von echten Experten mit entsprechendem Spezialwerkzeug durchführen lässt. SL-Fachleute sind mittlerweile selten und lassen sich ihre kostbare Arbeitszeit entsprechend honorieren. Dabei gibt es selbst an

wirklich guten Autos immer etwas zu tun – die Wartungs-Intervalle sind für heutige Verhältnisse recht kurz, die Arbeiten aufwändig. Dazu gehören das Einstellen des Ventilspiels, der Schmierdienst oder die Überprüfung sämtlicher Ölstände. Doch zunächst einmal >



1 PASSGENAUIGKEIT Die Strebe des Kühlergrill-Einsatz sollte sich dicht ans Blech schmiegen



2 SPALTMASSE Ein zu breiter Spalt zwischen Haube und Frontmaske deutet auf Ersatz oder Reparatur hin



3 BREMSE Die Wartung der Trommelbremsen wird aufgrund des höheren Aufwands oft vernachlässigt

DIE QUALITÄT VIELER NACHFERTIGUNGEN IST ALLES ANDERE ALS PERFEKT

Frank Erbeck, 1. stv. Vorsitzender 190 SL-Club

TEURER TRAUM Alleine die Farbgebung des 190 SL kann mitunter einen Preisunterschied von bis zu 20.000 Euro ausmachen



4 REIFEN Da ein SL meist wenig gefahren wird, sind häufig gut profilierte, aber uralte Reifen montiert



5 HEIZUNG Der originale Heizungskasten aus Presspappe ist oft vergammelt oder bereits ersetzt



11 VERDECK Je nach Gebrauch leidet der faltmechanismus – sofern das Verdeck nicht sogar komplett fehlt



10 RESERVERADMULDE Anstelle der nach hinten weisenden Abläufe gibt es häufig einfache Bohrlöcher



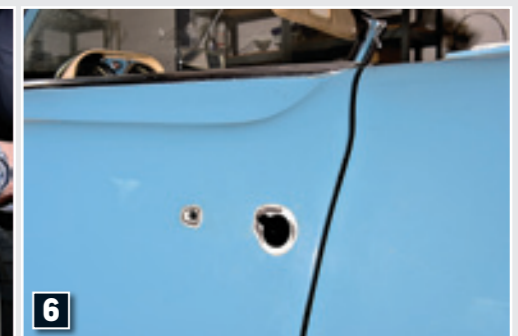
9 STEINSCHLAGSCHUTZ Ist der Ablauf verstopft, rostet das Blech hinter den Chromabdeckungen



8 MESSPUNKTE Die Kreuze am Bodenblech sind im Zuge einer Restaurierung oft verschwunden



7 SITZE Das originale Gestühl (mit doppelter Keder-naht) weist Vertiefungen an Lehne und Sitzfläche auf



6 DETAILFRAGE Blanke Stellen sind auf der Alu-Tür kein Problem, das Spaltmaß sollte aber stimmen



Der Experte Frank Erbeck



Seit fast 30 Jahren beschäftigt sich Frank Erbeck mit dem 190 SL. Der 1. stellvertretende Vorsitzende des Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V. hat zusammen mit Fritz Wallner das Buch „Technik-Tipps rund um den Mercedes-Benz 190 SL“ herausgebracht. Er empfiehlt, sich nicht vom schönen Lack und den betörenden Formen eines SL blenden zu lassen, sondern auf jeden Fall einen Fachmann mit zur Besichtigung zu nehmen. Sein Tipp: Wichtiger als die Farbkombination sind der Zustand und die Vollständigkeit.

EIN 190 SL SORGT IMMER FÜR **BEGEISTERUNG** BEI INSASSEN UND PUBLIKUM

DIE LEUCHTEN IM LAUFE DER ZEIT



DEZENTE LÖSUNG Analog zum großen Vorbild 300 SL tragen die ersten 190-SL-Modelle weiße Blinker vorn



BESSERE SICHTBARKEIT Seit Juni 1961 verfügt der 190 SL über größere, orangefarbene Blinkergläser vorn



URSPRÜNGLICHE VERSION Die Rückleuchten der frühen Modelle sind dreifarbig und deutlich kleiner



GRÖßERE LEUCHTEN Mit den Änderungen am Ponton erhielt auch der SL im Juni 1956 dessen Rücklichter

gilt es, ein geeignetes Auto zu erkennen. Auch wenn der 190 SL (W121 BII) auf den ersten Blick ohne große Änderungen gebaut wurde, gibt es viele Details, die eine Zuordnung zum jeweiligen Baujahr vereinfachen. Dazu gehören die vorderen Blinker, die Rückleuchten und die Anordnung von Heckklappengriff (ab 08/60 Griff und Schloss separat) respektive Kennzeichenbeleuchtung (ab 07/57 in den Stoßstangenhörnern). Neben dem ersten Eindruck sind in dieser Preisklasse die „matching numbers“ wichtig. Dreistelige Markierungen, die auf allen wesentlichen Komponenten zu

Technische Daten Mercedes 190 SL (W121 BII)

ANTRIEB R4-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine obenliegende Nockenwelle, Duplex-Rollenkette; Gemischbildung: zwei Register-Fallstromvergaser Solex; Bohrung x Hub: 85,0 x 83,6 mm; Hubraum: 1897 cm³; Verdichtung: 8,5 (ab 09/59: 8,8; ab 08/61: 8,7); Leistung: 77 kW/105 PS bei 5700/min; maximales Drehmoment: 142 Nm bei 3200/min; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Selbsttragende Stahlkarosserie mit zwei Türen, Rahmenboden; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Drehstab-Stabilisator; hinten: Eingelenk-Pendelachse; v./h. Federn, Teleskopdämpfer; Kugelumlaufenkung; Bremsen: v./h. Trommeln; Reifen: 6.40-13

ECKDATEN L/B/H: 4290/1740/1320 mm; Radstand: 2400 mm; Spurweite v./h.: 1430/1475 mm; Leergewicht: 1140 (ab '60: 1160) kg; Tankinhalt: 65 l; Bauzeit: 1955 bis 1963; Stückzahl: 25.881; Preis (1955): 16.500 Mark

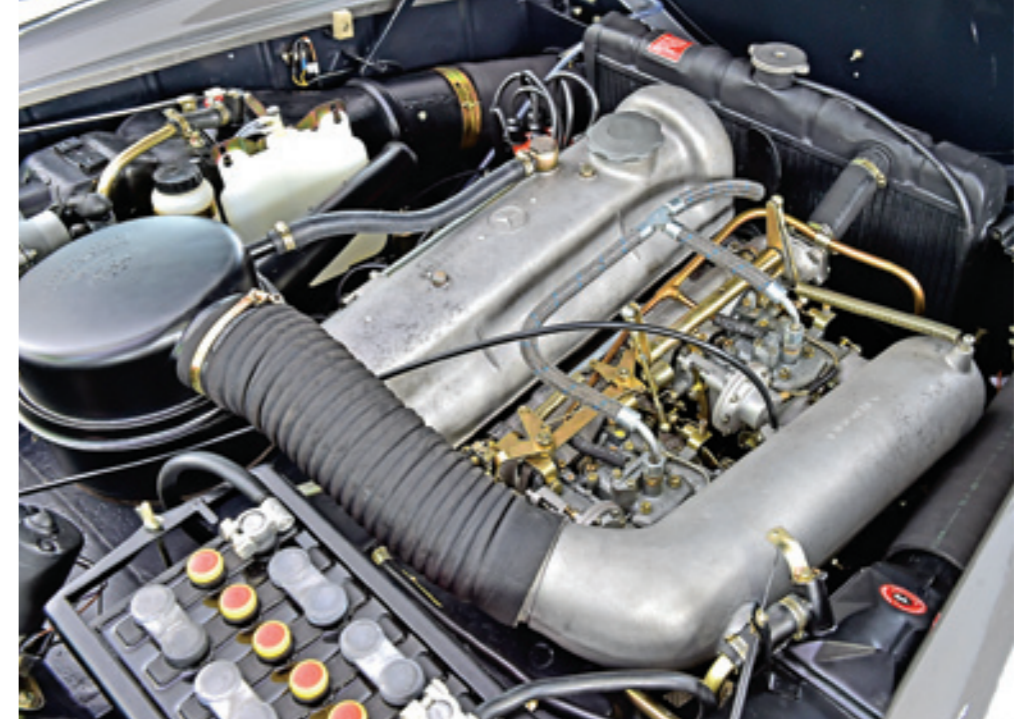
FAHRLEISTUNGEN¹ Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 14,5 s; Höchstgeschw.: 180 km/h; Verbr.: 8,6 l/100 km
¹Werkangaben

MARKTLAGE¹

| | |
|-----------|-----------|
| Zustand 2 | 121.000 € |
| Zustand 3 | 83.000 € |
| Zustand 4 | 52.000 € |

Wertentwicklung stagnierend ▶

¹Mercedes 190 SL Bj. 1955 - 1963



Über Unterdruck wird ab 3800/min die zweite Stufe der Solex-Registervergaser zugeschaltet

finden sind, erleichtern die Zuordnung. Idealerweise liegt bereits eine bei Mercedes angeforderte Datenkarte zum Fahrzeug vor. Bei aller Originalität sollte man sich bewusst sein, dass es sich um ein rund 60 Jahre altes Auto handelt. Es ist also durchaus denkbar, dass Motor oder Getriebe im Laufe der Zeit gewechselt wurden. Eine entsprechende Plakette sollte auf einem Austauschmotor zu finden sein, allerdings kennt die kriminelle Phantasie ja bekanntlich kaum Grenzen. Das macht eine nachvollziehbare Dokumentation umso wichtiger.

Ist die Historie geklärt, geht es an die Spuren, welche die Zeit hinterlassen hat. Oft betroffen ist das Blech hinter dem chromblitzenden Steinschlagschutz vor den Hinterrädern. Von unten erkennbar sind hier zwei Ausbuchtungen im Schwellerbereich. Sie dienen dem

Wasserablauf aus dem Verdeckkasten und werden bei Restaurierungen oft vergessen. Sind sie geschlossen oder verstopft, sammelt sich das Wasser und lässt das Blech von innen blühen. Doch auch andere Stellen sind gefährdet: Der gesamte Rahmenboden bietet reichlich Angriffsfläche. Ein nachträglicher Auftrag von Unterbodenschutz ist zwar gut gemeint, verschleißt aber die unbedingten notwendigen Wasserabläufe.

Die typischen Rostschäden gibt es auch beim SL

Die Aufnahmen der Schubstreben und Stoßdämpfer an der Hinterachse gehören ebenso zu den gefährdeten Bereichen wie die gesamte Vorderachse. Die Karosserie selber hat natürlich die üblichen Verdächtigen (Lampentöpfe, Lufteinlässe, Wagenheberaufnahmen und sämtliche Blechansätze). Die

vermeintlichen Schweller sind aber nur Einstiegsbleche, das tragende Element liegt dahinter. Trotzdem (oder gerade deshalb) wurde hier oft mit Spachtelmasse oder GfK die ursprüngliche Form nachgebildet. Immerhin: Türen, Motorhaube und Kofferraumdeckel sind wie beim 300 SL aus Aluminium gefertigt und somit nicht von Rost bedroht. Der Blick auf die Spaltmaße gibt weiteren Aufschluss über den Zustand des SL. Werden sie im Bereich der Türen nach oben hin enger, drohen böse Überraschungen: Die Karosseriesteifigkeit ist aufgrund massiver Schäden dann nicht mehr gegeben. Breite Klüften an Motorhaube oder Heckdeckel zeugen von unsachgemäßen Unfallreparaturen oder Restaurierungen. Der Motor – ob original oder Austausch – sollte rund laufen. Leerlauf-Schwankungen können meh-



Bei deutschen Fahrzeugen wird der Blinker über den Hupring bedient, bei US-Modellen kommt der Hebel links zum Einsatz



Als Option gab es den 190 SL auch mit einem dritten Sitzplatz quer zur Fahrtrichtung



1 Die europäischen SL-Modelle verfügten ab April 1956 serienmäßig über ein Starktonhorn eine Lichthupe (Hebel links, im Bild die US-Version)

2 Zu den Detailänderungen während der Bauzeit des Roadsters gehören die Türgriffe samt Schlossbetätigung, die Mercedes im Februar 1957 überarbeitete

Die Vertiefungen in den Ledersitzen sind original. Im Laufe der Zeit lösen sie sich oder werden bei einer Restaurierung nicht wiederhergestellt



Die im Handschuhfachdeckel untergebrachte Kienzle-Uhr mit 8-Tage-Laufwerk gehört zu den gesuchten und teuren Details. Es gibt sie in drei verschiedenen Versionen



rere Ursachen haben: Die Dichtungen altern ebenso wie der Rest des Autos und kommen ihrer eigentlichen Funktion nicht mehr

nach. Hin und wieder fehlt außerdem die von oben nicht sichtbare Stütze, mit der die Vergaser an ihrem Platz gehalten werden. Etwas

Spiel genügt, um den Motor Falschluff ziehen zu lassen. Ausgeschlagene Drosselklappenwellen hingegen sorgten schon bei

relativ jungen Fahrzeugen für Schwierigkeiten. Gerade bei US-Modellen kann es vorkommen, dass anstelle der schwierig einzustellenden Solex-Vergaser Weber-Produkte montiert wurden. Das funktioniert zwar technisch, lässt allerdings die deutsche Betriebs-erlaubnis erlöschen. Eine Rück-rüstung wird teuer.

KAUFBERATUNG-KOMPAKT Mercedes 190 SL Bj.: 1955-1963

KANN ICH DAS AUTO KAUFEN? Wer darüber nachdenkt, sein hart verdientes Geld in einen 190 SL zu investieren, möchte natürlich auf Nummer Sicher gehen. Und das heißt: Zumindest eine nachvollziehbare Historie ist Pflicht. Die zahllosen Detail-Veränderungen im Laufe der Bauzeit helfen, unsachgemäße Restaurierungen zu entlarven. Die Kenner der Szene sind dabei die besten Berater.

■ **KAROSSERIE** Motorhaube, Türen und Heckdeckel sind aus Alu gefertigt und daher unempfindlich gegen Rost. Für den Rest der Außenhaut gilt das leider nicht, auch der mit der Karosserie verschweißte Rahmenboden ist gefährdet. Auffällige Spaltmaße verraten mögliche Unfallschäden. Die Abstände der Stoßstangen-Ecken zur Karosserie sollten links und rechts gleich sein. Fehlende Chromteile sehen unschön aus und machen die Vervollständigung teuer.

■ **TECHNIK** Der 190 SL ist rund 60 Jahre alt. Dass es in dieser Zeit zu Motorschäden gekommen sein kann, ist nicht auszuschließen. Aber es sollte dokumentiert werden. Die (Solex-) Vergaser sollten original sein und einwandfrei funktionieren. Die vier Trommelbremsen sind über ein Einkreis-System verbunden – auch hier sollte alles in Ordnung sein. Einen Bremskraftverstärker gab es ab 04/56

serienmäßig. Die üblichen Alterserscheinungen am Fahrwerk können auch hier auftreten, eine regelmäßige Wartung ist unbedingt erforderlich.

■ **ERSATZTEILE** Fast alles, was benötigt wird, ist auch zu bekommen. Mercedes-Benz selber kümmert sich um seinen legendären Klassiker, aber auch Experten wie Fritz Wallner und andere halten viele Teile bereit, die zum Aufbau und Betrieb eines SL benötigt werden. Neben diversen Nachfertigungen sind mit etwas Glück sogar noch originale Neuteile (NOS) zu bekommen – die dann natürlich ein entsprechendes Alter erreicht haben.

■ **KOSTEN** SL-Fahren ist nicht günstig, das sollte schon vor dem Kauf klar sein. Dem hohen Einstandspreis folgen die Kosten für den Unterhalt. Die Wartung ist eine Sache für Experten, die die Einstellwerte kennen und das passende Spezialwerkzeug haben.

ERSATZTEILPREISE

| | |
|--------------------------------|--------|
| Scheinwerfer | 430 € |
| Endschalldämpfer | 250 € |
| Stoßdämpfer rundum | 800 € |
| Windschutzscheibe | 270 € |
| Kotflügel vorn (Repro) | 1130 € |
| Bremse vorn (Bremsbacken)..... | 400 € |
| Anlasser (AT)..... | 460 € |
| Lichtmaschine | 950 € |
| Tankdeckel (abschließbar)..... | 170 € |
| Verdeckgestänge..... | 4500 € |

ADRESSEN

Mercedes-Benz 190 SL-Club e.V.
Wilfried Steer (1. Vorsitzender)
Wittinger Str. 15
29223 Celle
Tel.: 05141/930190
Mail: f.erbeck@mercedes-benz190sl-club.de
190sl-club.mercedes-benz-clubs.com

Mercedes Benz Classic
Mercedesstraße 100
70372 Stuttgart
Tel.: 0711/1730000
mercedes-benz-classic.com

Insgesamt 5245 Fahrzeuge blieben in Deutschland

Drei Varianten gab es vom 190 SL: Roadster mit Stoffverdeck sowie „Coupé“ mit abnehmbarem Hardtop mit oder ohne (zusätzliches) Verdeck. Insgesamt wurden knapp 26.000 Mercedes 190 SL gebaut, 5245 davon wurden in Deutschland verkauft. Rund 10.000 Exemplare, also mehr als ein Drittel der gesamten Produktion, gingen in den wichtigen Exportmarkt USA. Dort sind sie nach wie vor beliebt. Ein Re-Import lohnt sich meist nur, wenn man ein wirklich gutes, möglichst originales und unrestauriertes Auto entdeckt.

FAZIT

Thomas Pfahl



DAS GEFÄLLT Der 190 SL ist einfach wunderschön. Er bietet ein entspanntes Fahrvergnügen an schönen Sommertagen.

DAS STÖRT Wer viel fährt, muss viel warten: Ein 190 SL ist nie wirklich fertig, er sollte routinemäßig vom Fachmann gecheckt werden.



SL-Kenner wie das Team von Reller Automobile (Paderborn) halten die beliebten Roadster auf der Straße

Natürlich – und glücklicherweise – ist der kleine SL keine reine Wertanlage wie sein großer Bruder 300 SL. Er ist ein Auto zum Fahren, ein echter Schönwetter-Cruiser. Aufgrund seiner bildhübschen Erscheinung will man ein authentisches, vollständiges Auto haben. Schief sitzende Stoßstangen, gerissene Sitze oder angegammelte Blechkanten passen einfach nicht zu diesem Oldtimer. Und das macht die Sache teuer. Man sollte sich bewusst sein: Mit dem Kauf oder auch einer Restaurierung ist das Ende der Fahnenstange nicht erreicht. Der Mercedes 190 SL braucht dauerhaft Zuwendung. Und die sollte er auch bekommen.