
Typenkompass

Roberto Bruno

Mercedes-Benz

Personenwagen 1886–1980



Einbandgestaltung: Sven Rauert

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen, sofern nicht anders vermerkt, aus dem Archiv der Daimler AG sowie dem Archiv des Verfassers.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31333-0 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Kuch
Innengestaltung: Sven Rauert

Inhalt

Vorwort	5	Teil 2: Nachkriegsjahre (1945 – 1980)	63
Vorgeschichte (1886 – 1926)	6	170 V Limousine (W 136 I).....	64
Teil 1: Nach der Fusion (1926 – 1945)	24	170 V Pritsche	65
Typ 630 K Kabriolett B	25	170 Da Limousine (W 136 VI D)	66
Typ 680 S Rennsport (W 06)	26	170 Da OTP.....	67
Typ 710 SS Tourer	27	170 Va Kombi (W 136 VI)	68
Typ 710 SSK Rennsport.....	28	170 Db Limousine (W 136 VI D)	69
Typ 710 SSK Trossi Sportweisitzer.....	29	170 S Limousine (W 136 IV).....	70
Typ 720 SSKL Rennsport (WS 06).....	30	170 S Polizei	71
Typ 8/38 PS 200 Stuttgart		170 DS Taxi (W 136 V)	72
Limousine (W 02)	31	170 S-V Limousine (W 136 VIII)	73
Typ 260 Stuttgart Limousine (W 11).....	32	170 S Cabrio A (W 136 IV)	74
Typ 320 Kabriolett D (W 04).....	33	170 S Cabrio B	75
Typ 350 Mannheim Pullman (W 10).....	34	170 Sb Kombi (W 136 V).....	76
Typ 370 S Sport-Kabriolett	35	220 Limousine (W 187)	77
Typ 460 Nürnberg Kabriolett (W 08)	36	220 Coupé.....	78
Typ 500 Nürnberg Kabriolett F.....	37	220 Cabrio A	79
Typ 770 »Großer Mercedes«		220 Cabrio B	80
Kabriolett D (W 07)	38	220 Tourenwagen.....	81
Typ 770 »Großer Mercedes« Kabriolett C	39	300 (a) Limousine (W 186).....	82
Typ 170 Kabriolett C (W 15).....	40	300 b Cabrio D	83
Typ 200 Kabriolett B (W 21).....	41	300 c Limousine	84
Typ 290 Roadster (W 18)	42	300 d Limousine (W 189)	85
Typ 380 Coupé (W 22).....	43	300 d Cabrio D	86
Typ 130 Kabrio-Limousine (W 23).....	44	300 d Pullman Limousine	87
Typ 150 H Roadster (W 30)	45	300 d Pullman Landaulet	88
Typ 170 H Limousine (W 28)	46	300 S Cabrio A (W 186 I)	89
Typ 500 K Kabriolett (W 29).....	47	300 S Roadster	90
Typ 500 K Stromlinien-Kabriolett.....	48	300 Sc Coupé (W 186 II).....	91
Typ 540 K Kabriolett C	49	300 SL Coupé (W 198 I).....	92
Typ 540 K Autobahn-Kurier.....	50	300 SL Roadster (W 198 II)	93
Typ 170 V Limousine (W 136).....	51	180 Limousine »Ponton« (W 120).....	94
Typ 170 VG Limousine (W 136 G)	52	180 D Kombi	95
Typ 170 V-L Geländewagen (W 36)	53	190 Limousine (W 121)	96
Typ G5 Geländewagen (W 139).....	54	190 D Limousine.....	97
Typ 260 Diesel Pullman (W 138).....	55	190 SL	98
Typ 230 Limousine (W 143)	56	220 (a) Limousine »Ponton« (W 180)	99
Typ 230 Kabriolett A (W 153)	57	219 Limousine (W 105)	100
Typ 230 SV Roadster (W 153 S)	58	220 S (W 180 II)	101
Typ 320 Kabriolett A (W 142)	59	220 SE (W 128)	102
Typ 770 »Großer Mercedes« Pullman		220 S Cabrio A/C »Ponton« (W 180 II)	103
(W 150).....	60	220 SE Coupé »Ponton« (W 128).....	104
Typ 600 V Pullman (W 148)	61	220 Sb Limousine	
Typ G 4 Geländewagen (W 31).....	62	»Heckflosse« (W 111/II).....	105

220 SEb Limousine (W 111/III)	106	300 SE Limousine (W 108/IV)	124
300 SE lang Limousine (W 112/III)	107	280 SE Limousine	125
230 S Universal (W 111/IA)	108	300 SEL 3.5 Limousine (W 109)	126
220 SEb Coupé (W 111/III)	109	300 SEL 6.3 Limousine	127
300 SE Cabrio (W 112/III)	110	200 Limousine »Strichacht« (W 115)	128
250 SE Cabrio (W 111/III)	111	220 D Universal »Strichacht«	129
280 SE Coupé (W 111)	112	240 D 3.0 Limousine »Strichacht«	130
280 SE 3.5 Cabrio		230 lang Limousine »Strichacht«	131
»Flachkühler« (W 111)	113	250 C Coupé (W 114)	132
190 c Limousine »Heckflosse« (W 110) ..	114	280 CE Coupé	133
190 Dc Sankra »Heckflosse« (W 110) ..	115	280 S Limousine (W 116)	134
200 Limousine	116	350 SE Limousine Sonderschutz	135
200 D lang Limousine	117	300 SD Limousine	136
280 SL »Pagode« (W 113)	118	450 SEL 6.9 Limousine	137
230 SL »Pagode« Pininfarina	119	450 SL Roadster (R 107)	138
C111/1 Experimental-Coupé	120	350 SLC Coupé (C 107)	139
600 Limousine (W 100)	121	200 Limousine (W 123)	140
600 Pullman Cabrio	122	300 TD Turbodiesel T-Modell (S 123)	141
250 S Limousine (W 108)	123	300 CD Coupé (C123)	142

Werksmuseum von Mercedes-Benz in Stuttgart-Untertürkheim.



Typenbücher zum Thema Mercedes-Benz gibt es ohne Zahl, aber nur wenige wagen eine bis ins Heute gehende Auswahl und Wertung, die naturgemäß immer auch für Widerspruch bei den Lesern sorgt. Angesichts des bevorstehenden Jubiläums »130 Jahre Automobil« schien es Verlag und Autor jedoch geraten, aktuelle Entwicklungen in einem zweiten Band ausführlicher vorzustellen – und im vorliegenden ersten Typenkompass den Schwerpunkt auf die Zeit nach der Daimler-Benz-Fusion im Jahre 1926 zu legen. Die Ära bis zu dieser einschneidenden Zäsur hatte mit Serienfahrzeugen nach heutigem Verständnis noch nicht viel zu tun; sie wird darum in kompakter Form abgehandelt.

Den größten Raum in dieser Würdigung der ersten hundert Jahre nehmen Pkw-Entwicklungen der späten 20er-Jahre bis zum Zweiten Weltkrieg und danach bis in die 80er-Jahre ein. Anschließend uferte das Modellprogramm aus, die sich entwickelnde Vielfalt war eine Folge des Bemühens, neue Marktlücken zu finden und Marktnischen zu bedienen. Die Modelle der Vorkriegszeit begründeten zwar bereits erste Familienverbände, aber erst mit dem Wiederbeginn anno 1946 entstand eine klar strukturierte Angebotspalette, die nachhaltig ausgebaut und gepflegt wurde. Bis in die 80er-Jahre blieb es bei den überschaubaren Modellfamilien der späteren E- und S-Klasse und daraus abgeleiteter Cabrios, Roadster und Coupés. Die Grundlagen für die überaus erfolgreiche Folgezeit wurden hinter verschlossener Tür natürlich bereits diskutiert.

Fanden sich in den bisherigen Typenkompass-Bänden vor allem Werksfotografien, sollen nun

auch neue Aufnahmen aus den verschiedensten Museen gezeigt werden. Besonders hervorzuheben ist das 2006 in Betrieb genommene Werksmuseum in Untertürkheim, das die Geschichte der zum Haus gehörenden Marken in einer beispielhaften Weise aufgearbeitet hat. Aber auch Häuser wie das Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg, die Technikmuseen in Berlin, München, Sinsheim und Speyer sowie die Autostadt in Wolfsburg bieten Interessantes, das sich auf den folgenden Seiten wiederfindet. Der erste Band dieser Typenkompass-Ausgabe deckt die ersten einhundert Jahre der Daimler/Benz-Historie ab – Baureihen, die nach 1980 in Produktion gingen, sind hier noch nicht erwähnt. Und Baureihen, deren Debüt vor 1980 stattfand und die nach dieser Datumszäsur weiterliefen, werden bis zum Facelift (R 107, C 107, W123, C 123) abgehandelt. Den W 126, C 126 und das G-Modell (W 463) finden Sie in einem künftigen Folgebund.

Noch diese Bemerkungen zu den Schreibweisen – vor den beiden Weltkriegen wurden entsprechende offene Fahrzeuge als »Kabriolett« bezeichnet, danach hat sich »Cabriolett« durchgesetzt. Und in diesem ersten Band bleibt es bei der Leistungsangabe in PS (Pferdestärken) – ab Band 2 soll die heute übliche Angabe in kW (Kilowatt) Anwendung finden. Noch ein Hinweis zu sich widersprechenden Aussagen zu technischen Daten und zu Bauzeiten: Hier gelten die Dokumente der Daimler-MARS-Datenbank als letzte und entscheidende Instanz.

Viel Spaß beim Blättern – und melden Sie sich bitte, wenn Ihnen Fehler auffallen, die wir bedauern und die zur nächsten Auflage selbstverständlich korrigiert werden sollen.

Daimler, Benz und eine Fusion: 1886 bis 1926

Die heutige Daimler AG mit ihrer Automobiltochter Mercedes-Benz Car Group hat eine bis in das Jahr 1886 zurückreichende Geschichte. Sie darf deshalb mit Fug und Recht von sich behaupten, der älteste Produzent motorgetriebener Personenwagen weltweit zu sein. Andere Erfinder wie beispielsweise Siegfried Marcus hatten sich ebenfalls – und vielleicht sogar einige Jahre vorher – mit diesem Thema befasst, konnten aber aus den verschiedensten Gründen weder fahrbereite Wagen in der Öffentlichkeit vorweisen noch in die Produktion überführen.

Carl Benz in Mannheim und Gottlieb Daimler im württembergischen Cannstatt bei Stuttgart entwickelten völlig unabhängig voneinander benzingetriebene Personenkraftwagen, wobei

sie natürlich auf Konstruktionen beispielsweise von Motorenpionier Nicolaus Otto zurückgriffen. Während Benz ein völlig neues, funktional durchdachtes dreirädriges Fahrzeug baute, versahen Daimler und sein genialer Mitarbeiter Wilhelm Maybach »lediglich« eine konventionelle Pferdekutsche mit einem Motor. Benz und Daimler gingen allerdings getrennte Wege und ignorierten einander. Obwohl ihre Firmensitze nur 120 Kilometer voneinander entfernt waren, kam es zu keiner wie auch immer gearteten Annäherung.

Carl Benz: Genialer Erfinder, glückloser Unternehmer

Carl Friedrich Benz (1844 – 1929), ein in Karlsruhe geborener Techniker und Erfinder,



Benz-Dreirad und Daimler Motorkutsche – zwei ziemlich gegensätzliche Entwicklungen von 1886. Es handelt sich um die ersten Autos der Welt.



Carl Benz (1844 – 1929).

hatte das Gesamtsystem Automobil im Auge – ging also ganzheitlich das Thema an. Er kultivierte in seiner Mannheimer Werkstatt den von Nicolaus Otto entwickelten Explosionsmotor, der damals alles andere als Automobil-tauglich war: Er war eher für den Stationärbetrieb geeignet, war zu groß und zu schwer. Manche Technikhistoriker halten das peu à peu entwickelte Benz-Triebwerk für gelungener als den Daimler-Motor. Benz konstruierte darüber hinaus Bauteile wie die elektrische Zündung, Wasserkühlung, Kupplung und Lenkung. Denn schließlich gab es bis dahin keinerlei praxistaugliche Grundsätze, wie denn nun ein Automobil zu gestalten sei. Benz war allerdings, wie so viele Fachleute seiner Zeit, ein kluger Ingenieur, aber kein geschäftstüchtiger Unternehmer. So erlebte auch er Höhen und Tiefen mit dem von ihm gegründeten Unternehmen Benz & Cie. Nach langem und ausdauerndem Experimentieren war sein Dreirad mit Verbrennungsmotor und elektrischer Zündung so weit fertig, dass er es am 29. Januar 1886 patentieren ließ – er

kam damit Daimler um wenige Monate zuvor. Zur Legende geriet die erste erfolgreiche »Testfahrt« des 0,9-PS-Fahrzeugs, die Benz' Frau Berta von Mannheim nach Pforzheim (Entfernung 70 km) unternahm.

Dem mehrfach verbesserten und umgebauten Dreirad folgten dann vierrädrige Modelle wie der Victoria und der Parsifal. Der ab 1894 produzierte Benz Velo gilt als erstes Serienfahrzeug – es wurde in mehreren Hundert Exemplaren hergestellt. Benz-Fahrzeuge galten als hervorragend verarbeitet. Um die Jahrhundertwende produzierte Benz mit 603 Fahrzeugen sechs Mal mehr als Daimler.

Aber die Firma verschlief technische Trends. Benz trat, sicher nicht ganz freiwillig, aus dem Vorstand der Firma Benz & Cie. Aus, blieb aber im Aufsichtsrat. Das Unternehmen überlebte und war 1907 so weit gesundet, dass die Süddeutsche Automobilfabrik Gaggenau (SAG) übernommen werden konnte. Eine konkurrierende Neugründung von Carl Benz, die Firma Karl Benz Söhne, blieb erfolglos.

Mit speziell konstruierten Rennfahrzeugen bekam das Unternehmen mehr mediale Aufmerksamkeit als mit seinen Serienfahrzeugen. Zu Legenden gerieten der »Blitzen-Benz« von 1909 – damals einer der stärksten und schnellsten Wagen der Welt (Geschwindigkeitsrekord bis 1921: 228,1 km/h) – und weitere erfolgreiche Rennwagen der unmittelbaren Vorkriegszeit.

Nach dem Ersten Weltkrieg taten sich die Benz-Werke mit der Entwicklung eines Dieselmotors hervor, mit dem Lastwagen und Motorpflüge bestückt wurden. Einen wichtigen Schritt in die Zukunft vollzogen dann Konstruktionen wie der aerodynamisch optimierte Tropfenwagen von 1922, dessen Chefkonstrukteur Hans Nibel (1880 – 1934) im Jahr 1929 Technischer Direktor der Daimler-Benz AG wurde. Für den Fortbestand der wirtschaftlich angeschlagenen



Ehepaar Benz auf einem vierrädrigen Vis-à-Vis 5 PS (Mitte) neben einem Benz Victoria.

Firma bis zur Fusion mit Daimler sorgten aber zwei konventionelle Modellfamilien – eine mit Vierzylinder (10/30 PS) und eine mit Sechszylinder-Motor (16/50 PS).

Gottlieb Daimler: Der Reitwagen brachte ihn nach vorn

Gottlieb Daimler (1834 – 1900) stammte aus Schorndorf bei Stuttgart. Zunächst arbeitet er in der Maschinenfabrik von Nicolaus August Otto (1832 – 1891) in Köln. Daimler machte den Explosionsmotor fit für den Einbau in Fahrzeuge aller Art – in Automobile, in Zweiräder (»Reitwagen«) und in Schiffe. Genau wie bei Benz diente Petroleum als Treibstoff. Bereits 1883 ließ sich Daimler erstmals Patentrechte für einen »Gasmotor mit Glührohrzündung« sowie für die »Regulierung der Geschwindigkeit des Motors durch Steuerung des Auslassventils« sichern. Ohne die dahinter stehenden Erkenntnisse wäre es kaum zum weltweit ersten schnell laufenden Verbrennungsmotor gekommen.

Eine Automobilproduktion aufzuziehen war aber zunächst gar nicht Daimlers Absicht – hierzu kam es erst durch den überaus kreativen Ingenieur Wilhelm Maybach (1846 – 1926), der später in Frankreich den Ehrennamen »König der Konstrukteure« erhielt. Das erste Daimler-Automobil stammte aus dem Jahr 1886, dessen Erstfahrt erfolgte indes erst

Anfang 1887. Allerdings hatten die damaligen selbstfahrenden Mobile mit Autos im heutigen Sinne nur die Grundidee gemein – ansonsten wirkten sie bis Anfang des 20. Jahrhunderts eher wie ganz konventionelle Kutschwagen.

Mit Mercedes fing das Auto an

Die Wende hin zum »richtigen Auto« vollzog sich erst Anfang des 20. Jahrhunderts – mit den von Maybach konstruierten Mercedes-Typen, benannt nach der Tochter des wichtigsten Großkunden, Emil Jellinek (1853 – 1918). Er hatte sich für die Teilnahme an einem Autorennen in Nizza unter dem Namen seiner Tochter »Mercédès« angemeldet und anschließend einen Großauftrag von 36 Fahrzeugen ausgelöst – unter der Bedingung, die Fahrzeuge »Mercedes« zu nennen. Aufgrund ihrer vereinfachten Bauweise und Bedienung trugen die ab 1901 bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft gebauten Fahrzeuge den Beinamen »Simplex«. Ihr Zeichen war dann der noch heute verwendete Stern mit drei Strahlen umgeben von einem Kreis.

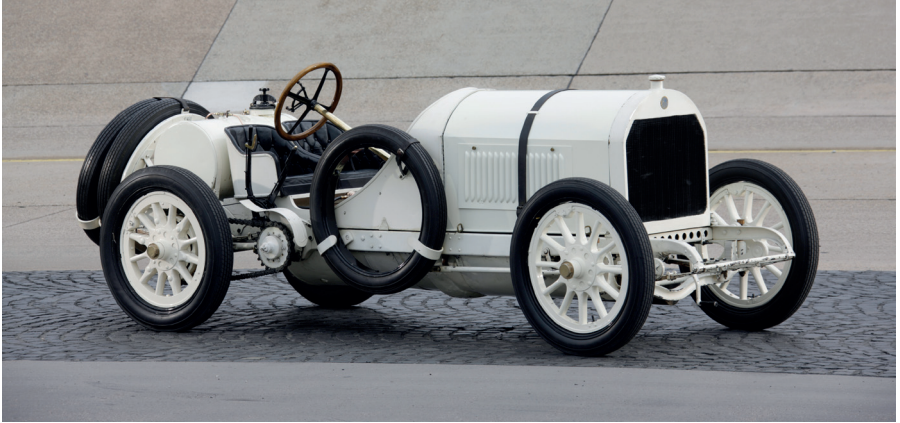
Daimler erlebte den Aufstieg seiner Firma nicht mehr mit, und auch Maybach musste das Unternehmen 1907 verlassen, nachdem es zu Reiberein mit der neuen Geschäftsführung gekommen war – ein nicht ungewöhnlicher Vorgang in jener Zeit, wenn man beispielsweise an August Horch denkt.



Benz Dos-à-Dos mit Falverdeck (1901). Mercedes-Benz-Museum Stuttgart-Untertürkheim.

Benz Parsifal, ein relativ modernes Auto von 1903. Mercedes-Benz-Museum Stuttgart-Untertürkheim.





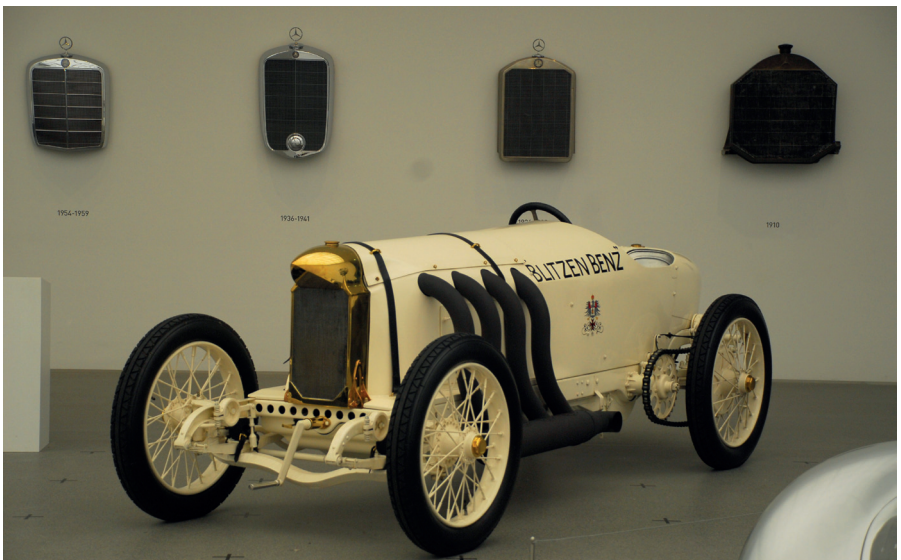
Benz Grand Prix Wagen von 1908. Mercedes-Benz-Museum Stuttgart-Untertürkheim.

Die von ihnen auf den Weg gebrachte Firma baute seit 1906 neben den bisherigen Vier- auch Sechszylindermodelle, im Jahr 1913 wurde sogar mit Daimler-Luftschiffmotoren für Autos experimentiert. In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg glänzten gerade die Fahrzeuge der Daimler Motoren-Gesellschaft häufig mit sportlichen Triumphen. Besonders erwähnenswert waren die legendären Kompressor-Typen,

deren konstruktiver Ursprung in der Flugmotorenentwicklung während des Ersten Weltkriegs lag – der entscheidende Konstrukteur der bärenstarken Automobilkonstruktionen war Ferdinand Porsche (1875 – 1951).

Die Notwendigkeit einer Fusion

Die schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse ließen jedoch den Absatz immer weiter schrumpfen.

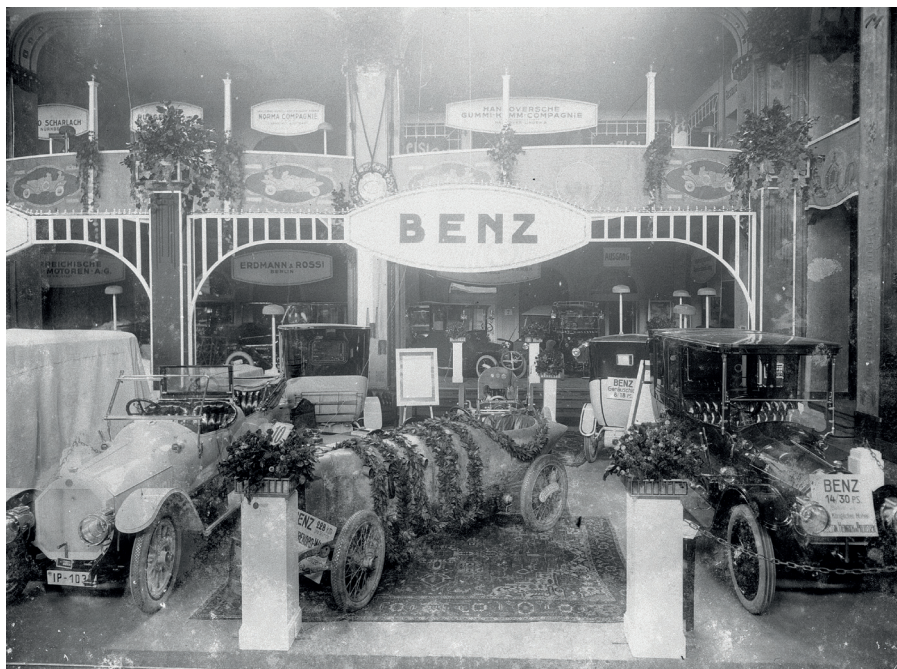


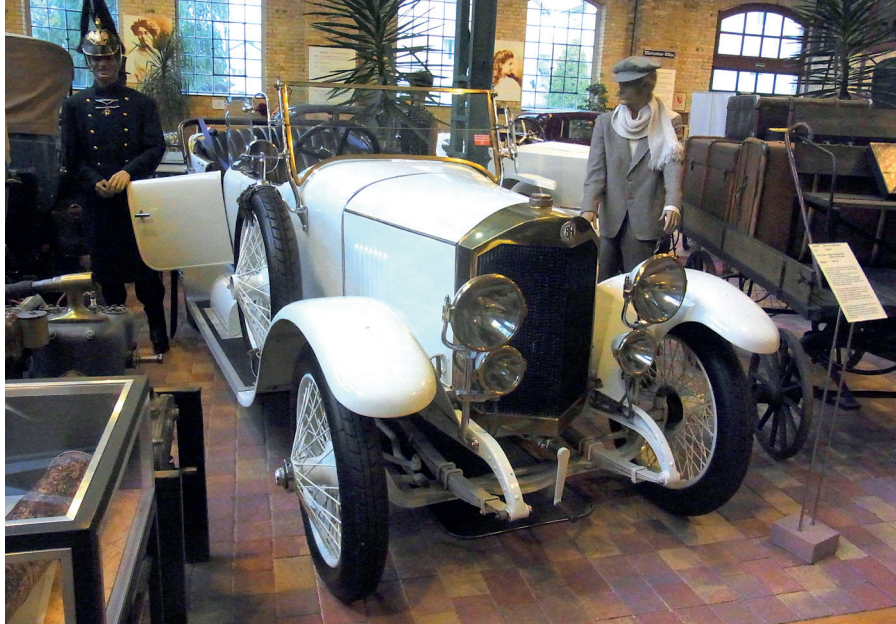
Blitzen-Benz, ein Rekordwagen von 1909, der vor allem in den USA für gewaltiges Aufsehen sorgte. Neue Pinakothek München, 2008.



Benz Prinz-Heinrich-Wagen von 1910.

Benz-Ausstellung 1911 in Berlin.

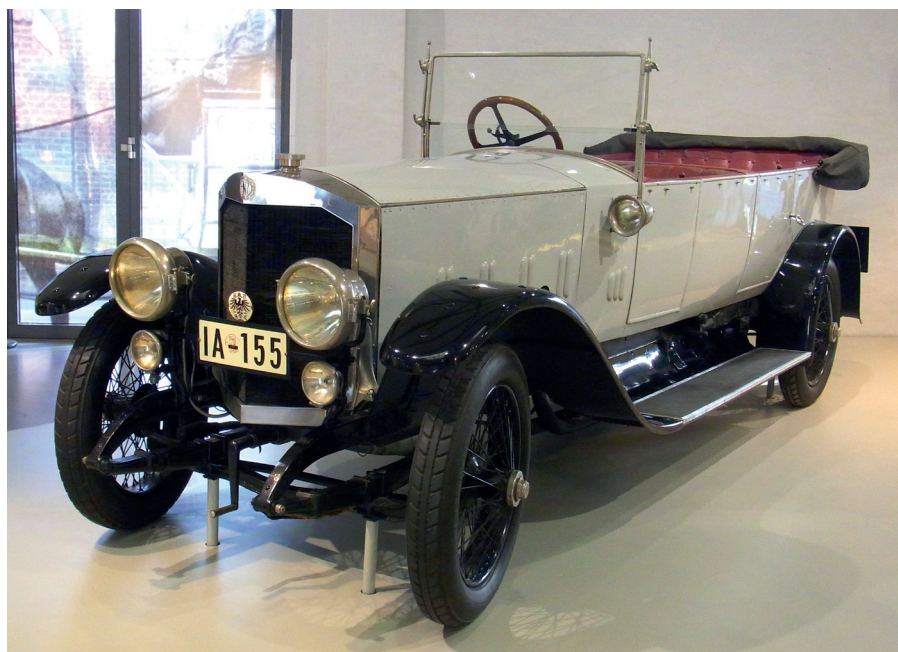




Benz 10/30 PS, gebaut 1914 bis 1918 bei Benz & Cie, Mannheim. Das ausgestellte Fahrzeug wurde einst nach Sidney geliefert. Automuseum Dr. Carl Benz, Ladenburg.



Benz 16/40 PS, 1914 an Prinz Karl von Schwarzenberg geliefert und mit Pilsener Brozik-Aufbau versehen. Nationales Technisches Museum, Prag/Tschech. Republik.



Benz 21/50 PS, ein vom deutschen Botschafter in Großbritannien gefahrener Sechszylinder-Tourwagen von 1914 mit Aufbau von Jos. Neuss aus Berlin. Deutsches Technikmuseum Berlin.

fen, so dass beide Firmen spätestens Mitte der 20er Jahre vor allem aufgrund der Nachwirkungen des Ersten Weltkriegs und der weggebrochenen Exportmärkte in eine bedrohliche Schieflage gerieten. Längst waren französische, englische und amerikanische Wettbewerber auf den Plan getreten und sicherten sich erfolgreich Marktanteile. In Deutschland selbst gab es damals mehr als 120 Automobilbau-Unternehmen – entsprechend gerieten die Preise unter Druck. Nahezu alle deutschen Automobilproduzenten kämpften ums Überleben. Benz und Daimler hatten zudem zu viele technisch »veraltete« Vorkriegsfahrzeuge im Programm, mussten aber auf der anderen Seite trotz sinkender Absatzzahlen große Fabriken mit großen Belegschaften auslasten. Die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen »Benz & Co Rheinische Gasmotorenfabrik

Mannheim« (die nach 1899 unter »Benz & Cie« firmierte) sowie der »Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) begann dann im Jahre 1924, nachdem zuvor Aktien getauscht worden waren. Eine solche Kooperation war nichts Außergewöhnliches in der Branche, viele Firmen suchten ihr Heil in einem Zusammenschluss. Zu den ersten Maßnahmen, die umgesetzt wurden, gehörten eine Umstrukturierung der Unternehmen sowie eine gemeinsame Programm- und Modellpolitik: Zur Vereinfachung der Produktion sollte jedes Werk künftig nur noch einen Fahrzeugtyp produzieren – in Mannheim sollten die Zweiliter-Personenwagen, in Untertürkheim große Vierliter- und die Sechsliter-Fahrzeuge entstehen, in Gaggenau (Ex-SAG) Lastwagen unter vier Tonnen Nutzlast, im DMG-Werk Berlin-Marienfelde Lastwagen über vier Tonnen. Mehr noch: Die Konstruktionsab-



Benz 8/20 PS, wie er von 1912 bis 1921 gebaut wurde. Dieser von Benz & Cie 1918 als Fahrgestell nach Großbritannien ausgelieferte Vierzylinder-Wagen erhielt einen Spitz- statt eines Flachkühlers. Automuseum Dr. Carl Benz, Ladenburg.

teilungen sollten zusammengelegt und der Karosseriebau in Sindelfingen zentralisiert werden. Auch die Vertriebsorganisationen beider Firmen wurden verschmolzen. Schon Ende Mai 1924 kam es daher zur Gründung der »Mercedes-Benz Automobil GmbH« als gemeinsamer Absatzorganisation.

Treibende Kraft hinter dem Zusammenschluss der beiden süddeutschen Hersteller war letztlich die Deutsche Bank, die offene Forderungen an beide Hersteller hatte. Benz und Daimler fusio-

Benz 14/30 PS als sechssitziger Tourenwagen von 1915. Das Vierzylinder-Auto erhielt als einer der ersten serienmäßig einen hochaufragenden Spitzkühler. Technik-Museum Speyer.

