











ALLE DATEN.
ALLE PREISE.

Das weltweite Modellangebot 2026 für nur 12,90 €

Jetzt online bestellen und bequem per Post nach Hause liefern lassen.





## Liebe Leser,

das neue Jahr steht vor der Tür, und vor allem der Handel wünscht sich stabilere Preise und bessere Kauflaune – wer klug und bei Kasse ist, findet derzeit viele gute Angebote.

s gab eine Zeit, da wurde den Verkäufern, egal ob professionell oder privat, jede noch so morsche Möhre zu Fantasiepreisen aus den Händen gerissen. Der Höhepunkt dieser Flucht in Sachwerte bei gleichzeitiger Hoffnung auf steigende Preise und gute Renditen war vor rund zehn Jahren und flackerte zu Beginn der Covid-Pandemie noch mal auf. Seither hat sich der Markt merklich beruhigt und ist im Moment: zu ruhig. Selbst bis zu den großen Medien hat sich herumgesprochen, dass klassische Automobile zwar nach wie vor sehr beliebt sind, sich viele Preise aber derzeit nicht erzielen lassen.

"Wenn du dein Auto jetzt veräußern wolltest, müsstest du mit 10 000 bis 15 000 Euro weniger rechnen, als im Gutachten steht", sagt Porsche-Spezialist Ingo Stimming. Das tut natürlich weh, allerdings ist es wie mit Aktien: Solange man nicht verkauft, ist der Verlust nur theoretisch. Und nichts liegt mir ferner.

#### Von Preisen und Werten

Das Gleiche wie beim Elfer gilt auch für einige meiner Motorräder – ebenfalls nicht weiter tragisch, siehe oben. Stattdessen wundere ich mich bei etlichen Offerten, wer eigentlich die geforderten Preise bezahlt. Denn zur Wahrheit gehört auch: Die Notierungen vieler Klassiker sind in einem Maß gestiegen, das längst nicht mehr dem gefühlten Wert entspricht. Wer nun seinen Oldtimer zur Hoch-Zeit erworben hat und jetzt wieder loswerden möchte, muss schmerzhafte Verluste hinnehmen. Den echten Enthusiasten indes, der sich irgendwann seinen Traum erfüllt hat, kümmert die Situation wenig, er will sich von seinem Liebling ohnehin nie wieder trennen.

Weshalb ich dafür plädiere, die Preis-Situation positiv zu bewerten, die vielfältigen Angebote etwa im Kleinanzeigenteil oder im Netz zu durchforsten, wieder mit dem Träumen anzufangen und die Gunst der Stunde zu nutzen. Viele Händler zeigen sich durchaus gesprächsbereit, wenn man sie nicht mit unverschämten Vorschlägen vor den Kopf stößt. Auch private Verkäufer sind selten auf den letzten Euro aus, sondern wollen ihr Lebensabschnittsgefährt vor allem in guten Händen wissen.

Wobei ja längst nicht alle Preise bröckeln: Problematisch sind die mittleren Preislagen ab 50 000 Euro sowie vor allem Autos der 50er und 60er. Im jüngeren Bereich indes steigen oft die Preise, und zu den positiven Beispielen zählt der Mazda MX-5. Den müssen Sie vielleicht nicht einmal kaufen, Sie können ihn bei unserem Motor Klassik Award 2026 gewinnen – siehe Seite 42.

Nun wünsche ich Ihnen aber zunächst ein paar fried- und freudvolle Tage und einen guten Start ins neue Jahr: Wir sehen uns auf einer der Messen im Frühjahr und schauen gemeinsam, wohin die Reise der Preise geht. In diesem Sinne, herzlichst Ihr



H-J. Sohl

 $hjgoetzl@\,motorpresse.de$ 

#### **AUTOS & FAHRBERICHTE**

Titel: 100 Jahre Daimler-Benz Fünf Meilensteine gratulieren!	12
<b>Mercedes-Benz SSKL</b> Unbezahlbares Fahr-Erlebnis	14
Mercedes-Benz 300 SL Coupé Design- und Sportwagen-Ikone	18
Mercedes-Benz 600 Luxus- und Technik-Trendsetter	22
<b>Mercedes-Benz C 111-II</b> Traum in Orange, hier mit V8	26
<b>Mercedes-Benz 190 E 2.3-16</b> Bürger-Meister als Heißsporn	30
<b>100 Jahre Daimler-Benz</b> Wie es 1926 zur Fusion zweier Traditionsfirmen kam	34
Die Pees gemeeht	00

► Die Pace gemacht	68
AMC Pacer D/L mit Kaufberatung	UO

Die feine englische Eigenart	150
Vanden Plas 1500, Rover 3500	150
Vanden Plas, mit Kaufberatung	

#### **MAGAZIN**

Drei Bände über fünf Exemplare	20
Bugatti-Experte Julius Kruta und	OC
sein episches Werk über den Typ 59	
▶ Im Käfer Cabrio auf Elba	56

Ein VW als Rallye-Sieger? 1973 gelang auf Elba diese Sensation

ASC-Nachrichten
Aktuelles vom Schnauferl-Club

▶ Der Land Rover von Lego
Da staunen Sie Bauklötze!
▶ Stippvisite bei Ferrari Classiche
1 4 4

#### **TECHNIK**

Maranello

In den heiligen Hallen von

Restaurierung Audi 75 Variant N
Rettung eines Alltagshelden

Service-Station (220)
Matra Murena/Bagheera
Exotisch auch in Sachen Kosten?



#### AUTOS IN DIESEM HEFT

AMC Pacer D/L Audi 75 Variant N	68 126
Jaguar XJ6 Series III	88
Matra Murena und Bagheera	134
Mazda MX-5,Typ NA	42
Mercedes 190 E 2.3-16, W 201	30
Merc. 220 S Coupé, W 180 II	77
Merc. 250 SE Coupé, W 111	87
Mercedes 300 SL, W 198 I	18
Mercedes 600, W 100	22
Mercedes C 111-II	26
Mercedes SSKL, W 06 RS	14
Nissan/Datsun 300ZX, Z31	77
Opel Kadett B Rallye 1900 S	76
Rover 3500 Vanden Plas	150
Vanden Plas 1500	150
VW 1302 LS Cabriolet	56



#### SERVICE

Motor Klassik Award 2026 I Mazda MX-5 zu gewinnen! Fahrspaß-Roadster für Sieger	42
Motor Klassik Award 2026 II Wählen Sie Ihre Favoriten! 20 Klassiker- und Neuwagen- Kategorien, 120 Kandidaten	46

76

Wertentwicklung von Klassikern Opel Kadett B Rallye, Merc. 220 S Coupé, Nissan/Datsun 300ZX

#### SPORT

Langstreckenklassiker am Ring	142
<b>DSK-Nachrichten</b> Das Neueste vom Deutschen Sportfahrer Kreis e.V.	148

#### RUBRIKEN

Editorial Hans-Jörg Götzl über Klassiker- Preise und unseren Award 2026	3
<b>Album</b> Das Foto des Monats	6
<b>News</b> Neues vom alten Auto	8
Motor Klassik-Markt 2200 Klassiker-Preise, Auktio- nen, Probe gefahren, Anzeigen	<b>7</b> 9
Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum	124
<b>Leseralbum</b> Oldtimer-Fotos mit Geschichten	158
<b>Vorschau</b> Motor Klassik im Februar	160
<b>Ausstieg</b> Raoul Rainer über ein Déjà-vu der besonderen Art	162
▶Titel-Thema	









36 Im **VW 1302 LS** auf den Pfaden der Rallye Elba, die 1973 ein Käfer gewann







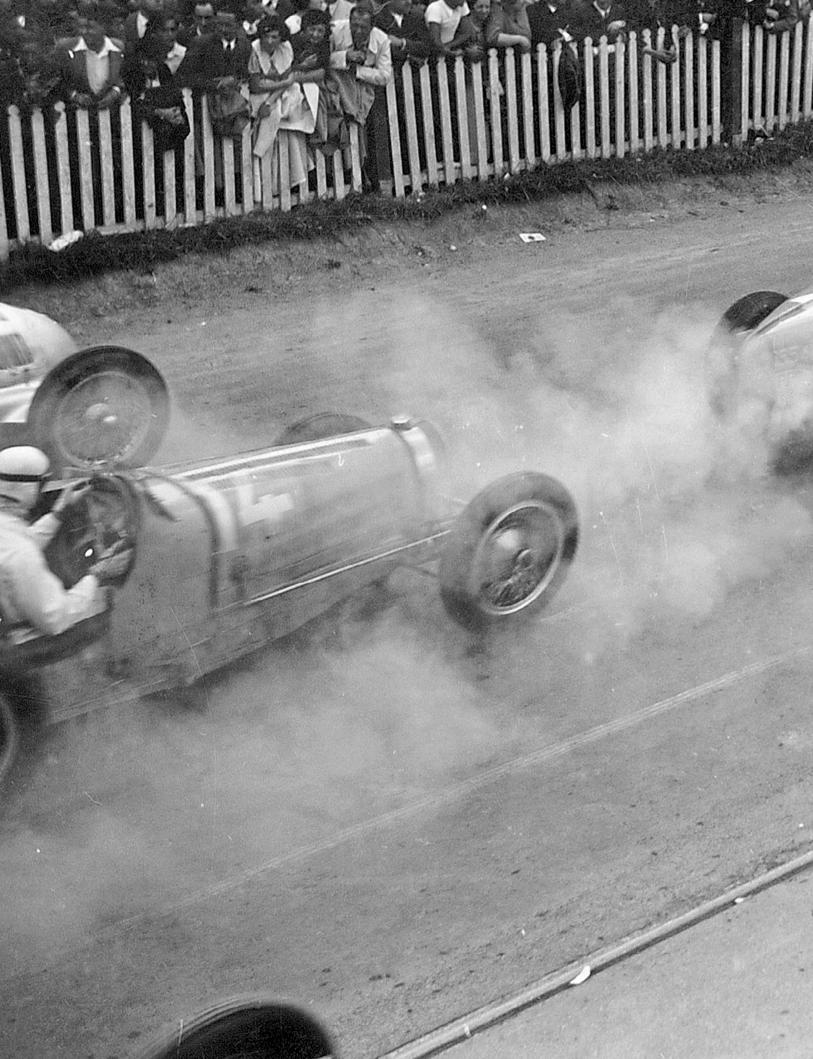


**Zweimal Vanden Plas:** schräger Briten-Charme im praktischen Doppelpack

**Auf Eis oder heiß?** Wertkurven dreier Klassiker, darunter des Rallye-Kadett

 $76\,$  Bastelstunde: Markus Stier baute den Landy von **Lego** 

138





## London to Brighton Veteran Car Run

Mercedes stimmt auf dem historischen Run auf "140 Jahre Automobil" in 2026 ein.



Premiere für auto motor und sport-Chefredakteurin Birgit Priemer auf dem London to Brighton Run

Die Route führt durch die Londoner Innenstadt, vorbei an The Houses of Parliament Original Benz: der Spider von 1901, der es auf eine Leistung von immerhin 10 PS bringt





Morgens 6.30 Uhr mitten in London, wie immer am ersten November-Wochenende. Es regnet ohne Unterlass, und trotzdem strömen über 300 Vorkriegsmodelle bis Baujahr 1904 mit zwei, drei oder vier Rädern in den Hyde Park, um die rund 100 Kilometer lange Tour bis Brighton zu absolvieren. Mit dabei der Benz Spider von 1901, der ohne große Mucken die historische Route bewältigt, wobei Pilot und Co-Pilotin nahezu ungeschützt den Elementen ausgesetzt sind. Windschutzscheibe? Fehlanzeige. Doch genau das ist es, was London to Brighton auszeichnet: die Wieder-Entdeckung der Langsamkeit auch bei härtesten Überholmanövern über die Hügel im Süden Englands. Wie Schnecken kriechen die Autos aneinander vorbei, für die Piloten reicht es locker für ein Pläuschchen von Bock zu Bock. Der über 120 Jahre alte Benz Spider aus der hauseigenen Mercedes-Benz-Sammlung ließ den Glanz der Marke bis in das Seebad Brighton strahlen, wohin er quasi auf den Spuren von Gottlieb Daimler wanderte, der 1896 als Ehrengast in einem Daimler Vis-à-Vis 3 PS seines Freundes Frederick R. Simms an dem Rennen teilnahm. Keine Rallye gibt es länger als den London to Brighton Veteran Car Run und nirgendwo trifft Tradition schöner auf Moderne.

#### Kommentar



Wo gibt es das noch? Alte Autos, die Menschenmengen am Straßenrand zusammenlaufen lassen und die dabei offenen Szenenapplaus bekommen? Der

London to Brighton Veteran Car Run zeigt, wie sehr Autohistorie Menschen bewegt. Marken wie Mercedes haben das erkannt und nutzen ihre Tradition endlich wieder, um Neu-Kunden zu gewinnen. Denn nur sie haben echte Gesichter in der Menge. Viele neue Hersteller haben dieses Privileg nicht. Birgit Priemer



Unsere Trainings finden auch 2026 statt

# JBS TAGREET TAGREET

Einzigartig: Grand Prix de Monaco Historique

## Extremsituationen sicher proben

■ Sie besitzen einen Klassiker und möchten lernen, ihn auch in brenzligen Situationen sicher zu beherrschen? Dann sind die Motor Klassik-Sicherheitstrainings am Nürburgring genau das Richtige. Die neunstündigen Kurse starten bei 329 Euro. Weitere Informationen und Buchung unter fszn.de

Trainings-Termine 2026: 4. April, 25. Mai, 14. Juni, 18. Juli, 23. August, 27. September, 3. Oktober

## Motorsport aus nächster Nähe

■ Eine viertägige Reise vom 24. bis 27. April 2026 führt Sie zum Grand Prix de Monaco Historique – einem der spektakulärsten Oldtimerrennen der Welt. Sie genießen Tribünenplätze der Kategorie B direkt gegenüber dem Casino sowie ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm. Preis: ab 1680 Euro pro Person. Ein kompaktes Angebot für alle, die historischen Motorsport aus nächster Nähe erleben möchten. Infos und Buchung unter event.motorpresse.de

#### Kurz notiert

- Rallye fahren, Gutes tun: Die Rotary Clubs Böblingen-Schönbuch und Sindelfingen veranstalten am 20. Juni 2026 erstmals eine gemeinsame Tagesfahrt für den guten Zweck. Die Einnahmen gehen ans Sozialprojekt Hospiz. rotary-classics.jimdofree.com
- Dieter Lammersdorf erhält den "Goldenen Kolben" des Forums für Fahrzeuggeschichte (f-kubik.de). Er dokumentiert seit Jahrzehnten Autosammlungen und -Museen in seinem Buch "Museumstouren" (Motorbuch Verlag) und auf oldtimermuseen.de
- Mercedes geht in die Verlängerung: Die Ausstellung "Youngtimer" mit auf die jeweilige Ära abgestimmter Mode bleibt im Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart dank des nachhaltig großen Besucher-Zuspruchs bis zum 12. April geöffnet. mercedes-benz.com/museum
- Oldtimer-Rendezvous Saarlouis: Bei dieser Genuss-Tour (2. bis 4. Juli 2026) für Klassiker bis Baujahr 1980 sollte sich früh anmelden, wer einen der begehrten Startplätze ergattern will. oldtimerrendezvoussaarlouis.de



Die Besten der Besten – Es ist die Begeisterung für die aufregendsten und schönsten Automobile der Welt, die meine Kunden und mich seit über 38 Jahren verbindet. Beim Kauf und Verkauf ihrer automobilen Klassiker schätzen sie unsere Fachkompetenz und zuverlässige Arbeit.



## "Die Krawattenknoten-Kurve auf Mallorca will wirklich jeder fahren"

Veranstalter Marcus Herfort über das Programm der Icons Mallorca vom 23. bis 26. September 2026 mit Concours d'Elegance und Rallye.

Marcus, wir kennen dich als Frontmann der Classic Days, was hat es nun mit der Icons Mallorca auf sich?

Herfort: Da setzen wir vom 23. bis 26. September das erfolgreiche Konzept aus den beiden vergangenen Auflagen fort. Die Veranstaltung beginnt am Mittwoch mit einer zweitägigen Rallye über die Insel, die übrigens wunderbar abwechslungsreich ist – und die berühmte Krawattenknoten-Kurve will wirklich jeder fahren. Die Rallye ist

aufgeteilt in drei Gruppen: 30 Klassiker bis Baujahr 1996, dann La Vitesse, 20 Damenteams mit Klassikern ebenfalls bis 1996, und schließlich 20 Super- und Hypercars.

Wie passt das zusammen?

Herfort: Die drei Gruppen fahren getrennt, sind aber

zum Mittagessen immer zusammen.

Und der Concours d'Elegance?

**Herfort:** Der findet am folgenden Freitag in Palmas mondänem Stadt-

teil Son Vida statt. Teilnehmen werden 50 Autos, aufgeteilt in acht Gruppen. Und die Rallye-Teilnehmer sind natürlich Gäste des Concours. Der Samstag ist dann ein Publikumstag namens Auto-Biographie: In Port d'Andratx werden die Concours- und

men Rallyeautos an der Strandproeteilt menade ausgestellt, die 50
Ral- Concours-Autos rechts, die
rlich 70 Rallyeautos links.
Der Klingt gut, aber wie bekommt

Klingt gut, aber wie bekommt man sein Auto auf die Insel? Herfort: Wir haben drei Spediteure, die den Transport an-

> bieten: 950 Euro im offenen, 1150 Euro im geschlossenen Transporter. Die Teilnahme an der Rallye kostet 2700 Euro, am Concours 3850 Euro. Alles nachzulesen auf iconsmallorca.com



### Porsche pocht auf Markenrecht

Widerstand gegen Abmahnungen formiert sich.



Nabenkappen mit Porsche-Wappen am VW, für Händler kann das zum Problem werden

■ Wie viele andere Hersteller hat auch Porsche Rechtsanwälte beauftragt, die sich damit beschäftigen, mutmaßliche Markenrechtsverletzungen aufzuspüren, um darauf mit Abmahnungen, meist im fünfstelligen Euro-Bereich, zu reagieren. Ein Porsche-Sprecher dazu: "Die Porsche AG geht regelmäßig

rechtlich gegen Marken- und Designverletzungen im Fahrzeugbereich vor." Gegen diese Praxis regt sich nun Widerstand. Ausgelöst hat ihn eine an die Firma "Feine Cabrios" gerichtete Abmahnung. Die von Porsche beauftragte Kanzlei sah in der Praxis des Unternehmens, die restaurierten Käfer teilweise mit Nabendeckeln, auf denen das Porsche-Wappen zu sehen ist, auszustatten, eine Markenrechtsverletzung. Firmenchef Georg Memminger soll sich in dieser Sache im Februar 2026 vor dem Stuttgarter Amtsgericht verantworten, der Streitwert liegt mittlerweile im sechsstelligen Bereich. Er hat unterdessen eine Interessengemeinschaft ins Leben gerufen, in der sich Unternehmen organisieren, um gemeinsam auf das Vorgehen der Abmahnkanzlei zu reagieren. cb

#### Termine im Januar

#### 8.–10. Januar 2026 Planai Classic

Die Drei-Tages-Rallye verspricht Höchstgenuss in Wintertraumlandschaften für und mit Autos bis 1976 – ohne Allradantrieb! ennstal-classic.at

#### 10.-11. Januar 2026

#### 17. VW Käfer Wintertreffen Herford

Der Alte Güterbahnhof ist Treffpunkt hartgesottener Fans gebläsegekühlter Automobilkultur. 3500 m² Ausstellungsfläche. vw-kaefer-wintertreffen.de

#### 15.-18. Januar 2026 InterClassics Maastricht

Die Classic Car Show feiert den Japan-Trend: "Legends of the rising sun" zeigt ikonische Sport- und Rennwagen aus Fernost, interclassics.events

#### 28. Januar–1. Februar 2026 Rétromobile Paris

Die französische Messe feiert ihren 50. Geburtstag. Hauptattraktionen: BMW Art Cars und Ettore Bugattis Ideen zum Thema Eisenbahn. **retromobile.com** 

#### 30. Januar-1. Februar 2026 Bremen Classic Motorshow

Maximale Traktion – die Sonderschau "Fahrdynamik im Grenzbereich: 4x4-Performance" zeigt u. a. Jensen FF und Porsche 959. classicmotorshow.de



Beguem mit TGV/Bus: Reise zur Rétromobile



Pure Emotion: Alfa-Romeo-Kalender 2026



Retro Classics Bavaria: 500 Fahrzeuge vor Ort

## Mit Boxenstop zur Rétromobile Paris

■ Das Boxenstop-Museum in Tübingen bietet 2026 wieder Bustouren sowie Reisen mit dem eigenen Klassiker an. Los geht es vom 28. bis 31. Januar per TGV und Bus zur Rétromobile, dann im April und Juli nach Goodwood und im Oktober zur Auto e Moto d'Epoca und zu London to Brighton.

Selber fahren? Stadt-Land-Fluß im Mai, Italien im Juni und die Kleinwagen-Rallye im August. Alle Programme und Termine auf boxenstop-tuebingen.de

## Kalender "115 Jahre Alfa im Motorsport"

■ Alfa-Romeo-Fahrer sind ihrer Lieblingsmarke in der Regel besonders emotional verbunden – da darf der alljährliche Kalender von Stefan Götzelmann (nicht verwandt oder verschwägert mit dem Chefredakteur) nicht fehlen. Das 2026er-Motto lautet "115 Jahre Alfa im Motorsport" mit den entsprechenden Motiven im Format 59 x 42 cm. Auflage 300 Stück, made in ... nein, nicht Italy, sondern Germany. 29,90 Euro bei stefan-goetzelmann.de

## Retro Classics mit 56 000 Besuchern

■ Für die Retro Classics Bavaria (7. bis 9. November) in Nürnberg vermeldete der Veranstalter einen neuen Besucherrekord – nicht zuletzt auch deshalb, weil die Schau erstmals in Kombination mit der Verbrauchermesse Consumenta stattfand und mit "Car & Style" das Thema Tuning einbezog. "Die Kombination mit der Consumenta war ein großer Erfolg", resümierten Henning und Thilo Könicke, Geschäftsführer der Retro Messen GmbH. retro-classics-bavaria.de



## 30. JAN - 1. FEB 26 WIR STARTEN DIE SAISON



classicmotorshow.de

















online günstiger

# Jahre 1 1 30 Der Jüngste im Bunde, der Merce-des-Benz 190 E 2.3-16, erreichte neue Käufer und wurde DTM-Star S<sub>®</sub> 0 25 H 18 S.PB54H 22 Mit dem 600 kann man noch heute Könige chauffieren allerdings macht auch Selberfahren sehr viel Freude türer, eine Ikone seit den 50ern. Wer ihn einmal gefahren hat, weiß, warum sein 12 Motor Klassik 1/2026





## Der weiße

Nur zwei Jahre nach dem Zusammenschluss von Daimler und Benz erschien der legendäre Sieger-Typ SSK. Dessen erleichterte und verschärfte Version Mercedes SSKL, Mille-Miglia-Sieger 1931, geht noch brachialer und dramatischer zu Werke.

# Elefant

TEXT Hans-Jörg Götzl // FOTOS Hardy Mutschler

er Mann sieht aus, als hätte er eine Erscheinung gehabt, die sein Weltbild nachhaltig veränderte. Hat er ja auch: "Für Oldtimer konnte ich mich bislang nie so richtig begeistern", meint Mercedes-Mitarbeiter Holger Lung, der am heutigen Samstag für die Einfahrbahn und unser Treiben dort verantwortlich ist. "Aber ich hätte auch nie gedacht, dass so ein Ding so fürchterlich abgehen würde."

Bei dem "Ding" handelt es sich um den Mercedes-Benz SSKL von 1931, den Thomas Kern eigens für unsere Fotoaktion nach Stuttgart mitgebracht hat. Und weil er noch nie auf der legendären Teststrecke innerhalb des Werksgeländes von Untertürkheim unterwegs war, hatte Thomas ganz unschuldig gefragt, ob Holger Lung ihn nicht für ein paar Runden begleiten und ihm alles zeigen könne.

Nach drei Umläufen, auf den Geraden untermalt vom infernalischen Kreischen des Kompressors, kommen sie zurück. Holger Lung wirkt reichlich geschüttelt und gerührt, aber auch begeistert und bittet um eine weitere Fahrt: "Nachdem ich begriffen hatte, dass man dabei nicht notwendigerweise stirbt, habe ich es sehr genossen." Thomas kommt der Bitte gerne nach, drückt das mittlere Gaspedal ganz durch und lässt diesmal den Kompressor fast die gesamte Zeit mitlaufen.

Zur Steigerung sollte Holger Lung sich mit Thomas und dem SSKL bei Gelegenheit zur Nürburgring Classic oder zum Oldtimer-GP verabreden: Was Thomas und der große weiße Mercedes dort auf der Nordschleife anstellen, lässt selbst Profis



"Der Sprung vom SSK zum SSKL erinnert an die Verfeinerung vom Alfa 8C zum P3 oder vom 911 RS zum RSR"

Hans-Jörg Götzl, Redakteur

anerkennend die Augenbrauen hochziehen – und auch wer die 20,8 km lange Eifelbahn gut kennt, braucht spürbar mehr Leistung und ein deutlich besseres Fahrwerk, um vorbeizukommen.

"Ja gut", lächelt der 60-jährige Thomas Kern, "ich habe nun auch rund 35 Jahre Erfahrung auf dem Auto." Mitte der Achtziger konnte sein Vater Peterheinz Kern den bereits in Teilen zum SSKL verfeinerten Mercedes erwerben; er hatte damals gerade begonnen, sich intensiv mit den Kompressor-Wagen zu beschäftigen, und war als Ingenieur von deren technischem Konzept begeistert.

#### Vom K zum SSKL

Die Grundkonstruktion stammt von einem gewissen Ferdinand Porsche, damals noch in Diensten von Daimler beschäftigt: ein Reihensechszylinder mit obenliegender, via Königswelle angetriebener Nockenwelle und den Daimler-typischen Schlepphebeln, dessen Brennräume von einem Roots-Gebläse unter Druck gesetzt wurden. "Der Vorstand hatte einen Tourenwagen in Auftrag gegeben, Porsche aber hat einen Rennwagen gebaut", kommentierte man damals.

Wirklich sportlich wurde es allerdings erst mit den Modellen K (kurz), S (Sport), und SS (Super Sport) – und dann betrat 1928 der SSK die Bühne, der seither Generationen von Enthusiasten in seinen Bann gezogen hat: Der Radstand wurde um fast einen halben Meter verkürzt, dazu leistete der 7,1-Liter-Sechszylinder zunächst 170 PS ohne und 225 PS mit Kompressor, ab 1929 dann 180 und 250 PS. Caracciola und Co. fuhren damit die versammelte Konkurrenz in Grund und Boden.





Der mächtige Siebenliter-Sechszylinder leistet mit Elefanten-Kompressor 300 PS. Beim Nachtanken des SSKL hilft der Schnellverschluss



**MILLE MIGLIA 1931** 

#### Erster Sieg eines Ausländers



#### **DAS 1000-MEILEN-RENNEN**

von Brescia nach Rom und zurück wurde 1931 erst zum fünften Mal ausgetragen, als Rudolf Caracciola und sein Beifahrer Wilhelm Sebastian als erstes nichtitalienisches Team auf einem nichtitalienischen Fabrikat in neuer Rekordzeit gewannen: 16

Stunden, 10 Minuten und 10 Sekunden, Schnitt 101,147 km/h. Neun Jahre später gelang dieses Kunststück Hanstein/Bäumer auf BMW 328, 1955 setzte Stirling Moss den ewigen Rekord im Mercedes 300 SLR. Alle anderen 21 Siegerpokale der Mille Miglia von 1927 bis 1957 blieben auf der Apenninen-Halbinsel.

#### TIPPS FÜR INTERESSENTEN

#### Auf nachvollziehbare Historie achten

WER ÜBER DAS NÖTIGE Kleingeld verfügt, für den gibt es kaum aufregendere Möglichkeiten, dieses loszuwerden, als einen Kompressor-Mercedes vom Typ K, S, SS oder SSK. Da bei diesen der historische Wert den Materialwert meist weit übersteigt, sollte

man vor allem auf die Historie achten, wobei auch zu Lebzeiten der Autos mancher SS im Werk zum SSK wurde – das ist keine Fälschung, sondern ein legaler Umbau. Bei einem SSKL ist wichtig, dass nicht nur das Chassis modifiziert wurde, sondern auch der Motor (neue Kurbelwelle!). Unbedingt kontaktieren: kompressor-club.de



Ein SSKL ist unschwer an den Bohrungen zu erkennen

DATEN UND FAKTEN

#### Mercedes-Benz SSKL, Baujahr 1931

MOTORTyp M 06 RS, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 100 x 150 mm, Hubraum 7065 cm<sup>3</sup>, Leistung 240/300 PS (ohne/mit Kompressor) bei 3400/min, max. Drehmoment 689 Nm bei 2000/min, Verdichtung 7,0:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über eine obenliegende, per Königswelle angetriebene Nockenwelle und Schlepphebel, Motorblock aus Leichtmetall (Silumin), Zylinderkopf aus Grauguss, vier Kurbelwellenlager, Mercedes-Dreidüsen-Flachstromvergaser, Roots-Kompressor, Doppelzündung, Druckumlaufschmierung, Ölinhalt 8,0 Liter

KRAFTÜBERTRAGUNG Vierscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Schaltgetriebe (unsynchronisiert), Hinterradantrieb

#### KAROSSERIE UND FAHRWERK

U-Profil-Pressstahl-Niederrahmen mit zweisitziger offener Karosserie, vorn Starrachse mit Halbfedern, hinten Starrachse mit Underslung-Halbfedern, Reibungsstoßdämpfer, mechanisch betätigte Trommelbremsen rundum, Schraubenspindellenkung, Drahtspeichenräder, Reifen 5,00 x 30

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2950 mm, Länge x Breite x Höhe 4250 x 1700 x 1250 mm, Spur v./h. 1420/ 1420 mm, Gew. 1650 kg, Tank 130 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax sehr deutlich über 200 km/h, Verbrauch 27–32 Liter/100 km

**BAUZEIT/STÜCKZAHL** Alle SSK 1928–32, SSKL 1931; alle SSK 32, SSKL 2

Doch besagte Konkurrenz schläft bekanntlich nicht, weswegen Porsches Nachfolger Hans Nibel für 1931 den SSKL in Auftrag gab: 125 Kilo leichter (dafür das L), mit vielen Modifikationen und dank "Elefanten"-Kompressor (nur für Werksfahrer!) 300 PS stark. Wie viele Exemplare einst entstanden und ob es sich um neue Chassis oder umgebaute SSK handelte, darüber gehen die Meinungen auseinander. Einig sind sich die Historiker, dass von den maximal vier Stück keins den Krieg überlebt hat.

#### Historie erlebbar gemacht

Der Familie Kern – neben Peterheinz die Söhne Thomas und Markus, beide ebenfalls Ingenieure – gebührt somit das Verdienst, die Faszination eines SSKL erfahrbar gemacht zu haben. Der Mitte der Achtziger gekaufte Wagen nämlich hatte zwar die gewichtsreduzierenden Bohrungen im Chassis, ließ aber etliche Details vermissen. "Anhand alter Zeichnungen und Fotos haben wir herausgefunden, dass der Zylinderkopf modifiziert und die Einlassventile vergrößert wurden", erklärt Thomas. "Wichtig ist auch der Kompressor im Magnesiumgehäuse, der höher dreht – fast 10 000 –, viel heller schreit und die ganze Zeit mitlaufen kann."

Selbst die Kurbelwelle wurde neu gefertigt und erhielt größere Hubzapfen; die Doppelzündung kommt nun ebenso wie die kleinen und leichten Scheinwerfer von Scintilla. Dazu addieren sich weitere Details wie der Schnelltankverschluss oder der Haltegriff für den Beifahrer.

Alle Modifikationen zusammen machen diesen SSKL noch schärfer und schneller als die Ausgangsform SSK, der Vergleich erinnert an die Verfeinerung vom Alfa 8C Monza zum P3 oder vom 911 RS zum RSR. Am auffälligsten ist zunächst das geringere Gewicht, das auch auf die Handlichkeit und die Bremsen einzahlt. Wenn dann der Sechszylinder bei zugeschaltetem Kompressor 300 PS und ein Drehmoment von fast 700 Nm an die Hinterachse liefert (zum Vergleich: Ein 500 E W 124 kommt auf 400 Nm), dann fühlt sich das an wie eine Naturgewalt, und die Gewissheit, dieses Wunder stets reproduzieren zu können, macht äußerst gelassen.

Am meisten aber beeindruckt, wie "alltagstauglich" der SSKL ist: Hat man Freundschaft mit dem Getriebe geschlossen, könnte man jeden Tag zur Arbeit fahren. Oder nach Paris; bei gutem Wetter käme man genauso ausgeruht an wie mit einem modernen SLK. Schnelle Sport- und Rennwagen können viele bauen – aber so bequem und problemlos wie einen SSK und SSKL, das kann nur Mercedes.

#### **Fazit**



Gibt es etwas Aufregenderes als einen Mercedes-Benz SSK? Kaum zu glauben, aber ja: den SSKL, die erleichterte und verfeinerte Version. Mit 700 Nm, rund 1650 Kilo und einer Höchstgeschwindigkeit von

200 km/h verblüfft er noch heute selbst verwöhnte Fahrer – und ist dabei fast so bequem und problemlos wie ein W 123. Wahrlich eine Hochwassermarke des Automobilbaus. **Hans-Jörg Götzl** 





Der SSKL wirkt zwar äußerst mächtig, gibt sich aber erstaunlich handlich. Im Cockpit dominiert Funktionalität, das Gaspedal ist in der Mitte