



*Gut zu wissen*

**MERCEDES-BENZ 540 K STROMLINIE**  
**Eckdaten:** Reihenachtzylinder, 5401 cm<sup>3</sup>, 115 – 180 PS, 2400 kg, 185 km/h, 1938  
**Preis:** Unverkäufliches Einzelstück  
**Charakter:** Wieder aufgebautes Stromlinien-Versuchsfahrzeug mit Kompressor-Technik, fahrbereit, mit 0,36 eindrucksvoller c<sub>w</sub>-Wert

**MERCEDES-BENZ 300 SL (W 198)**  
**Eckdaten:** Reihensechszylinder, 2996 cm<sup>3</sup>, 215 PS, 1420 kg, 225 km/h, 1954 bis 1963  
**Preis:** 1 525 000 Euro (guter Zustand)  
**Charakter:** Glanzvolle Klassiker-Ikone mit exzellenten Fahrleistungen, aufwendig konstruiert, teuer in jeder Beziehung

**MERCEDES-BENZ VISION EQXX**  
**Eckdaten:** Elektromotor, Batterie 100 kWh, 245 PS, 1755 kg, 140 km/h, 2022  
**Preis:** Unverkäuflicher Prototyp  
**Charakter:** Einzelstück und Technologieträger, fährt sich fast normal, ist dabei extrem effizient, setzt neue Reichweiten-Maßstäbe

TEXT Michael Schröder // FOTOS Hans-Dieter Seufert

# Im Strom der Zeit

Sie sind die Musterschüler von Mercedes-Benz in Sachen Aerodynamik: der 540 K Stromlinienwagen, der 300 SL sowie der Elektro-Rekordwagen Vision EQXX. Alle drei werden im September beim Sprintrennen Kilomètre Lancé in St. Moritz starten. Wir sind sie vorab schon mal gefahren.



Die Form wurde im Windkanal entwickelt. Der 5,4-Liter-Reihenachtzylinder leistet 180 PS. Versenkte Türgriffe reduzieren den Luftwiderstand. Neue Inneneinrichtung mit Nussbaumholz



**S**ie versuchen, den Wind zu überlisten, wobei ihre Ziele jedoch gänzlich unterschiedlich definiert sind: Der Mercedes-Benz 540 K Stromlinienwagen wurde einzig gebaut, um schnell zu sein. Schnell ist ein 300 SL natürlich auch, seine Karosserieform stellt jedoch bereits einen Kompromiss dar zwischen einerseits einer ausgefeilten Aerodynamik und andererseits den notwendigen Anforderungen einer Serienfertigung, die immer auch einem modischen Diktat unterliegt. Der dritte im Bunde, der rein elektrisch betriebene Vision EQXX, schert sich mit seiner in zigtausend Rechnerstunden strömungstechnisch bis zum Anschlag optimierten Karosserieform hingegen nicht um Tempo und ganz bestimmt auch nicht um eine Serienfertigung, deren Spielregeln ihn bei seinem klar definierten Auftrag in irgendeiner Form einbremsen könnten: Ihm geht es einzig um maximale Reichweite.

Dass er mit Baujahr 2022 bereits in Motor Klassik vorfahren darf, bleibt natürlich eine Ausnahme. Aber so, wie auf diesen Bildern zu sehen, wird dieses Trio im September in der Schweiz im Rahmen der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche (8. bis 17. September) beim Kilomètre Lancé antreten, einem klassischen Sprintrennen über 1000 Meter, die Infos dazu finden Sie am Ende der Geschichte. Und wir konnten einfach nicht widerstehen, alle drei vorab



zu fahren, wenn die Mercedes-Benz-Einfahrbahn mit ihrer berühmten großen Steilkurve schon mal verfügbar ist.

#### Dank Kompressor bis zu 180 PS

Der Auftakt, er gebührt dem ältesten des Trios, dem 540 K Stromlinienwagen, der gebaut wurde, um 1938 das Langstreckenrennen Berlin-Rom zu bestreiten. Wer hier gewinnen wollte, musste auf den vielen Autobahnkilometern einfach nur sehr schnell sein. Die Basis, der Luxusportwagen 540 K, lief mit ihrem 180 PS starken 5,4-Liter-Reihenachtzylinder plus Kompressor bereits 150 km/h, doch erst eine Aluminium-Karosserie in Stromlinienform sollte das Auto in eine echte Hochgeschwindigkeits-Limousine verwandeln. Die neue Form mit dem abgerundeten Bug und dem sich verjüngenden Heck wurde von der Abteilung Sonderwagenbau im Werk Sindelfingen bereits mithilfe eines eigenen Windkanals entwickelt. Vor Ort dabei: Der damals noch junge Karosseriekonstrukteur Friedrich Geiger, der 20 Jahre später die Form des 300 SL entwerfen sollte.

Doch wir bleiben vorerst noch bei dem 540 K Stromlinienwagen: Mit einem  $c_w$ -Wert von nur 0,36 war er deutlich windgeschlüpfiger als das Seriencoupé mit einem  $c_w$ -Wert von 0,57. Und mit Tempo 185 war das neue Auto gleich auch noch über 30 km/h schneller. Die Tricks der Aerodynamiker: in die Karosserie integrierte Scheinwerfer, innen abgerundete Radhäuser, versenkte Türgriffe und ein glatter Unterboden. Zusätzlich verzichtete man auf Stoßfänger und auf einen Stern, der ansonsten aufrecht im Wind auf dem Kühler steht – in diesem Fall wurde er nur auflackiert. ▶



Der Dreiliter-Sechszylinder leistet 215 PS. Die Kabine ist klassisch-sportlich eingerichtet. Die Form des 300 SL aus der Hand von Friedrich Geiger gilt als Meisterwerk



Statt an einem Rennen teilzunehmen – Berlin–Rom wurde um ein Jahr verschoben, dann aber machte der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs Pläne dieser Art zunichte –, wurde der 540 K Stromlinienwagen an den Reifenhersteller Dunlop für Tests für Hochgeschwindigkeitsreifen ausgeliefert. In den 50er-Jahren kam das Auto zurück zu Mercedes, verlor irgendwann seine Karosserie, während der Rest eingelagert wurde. 2011 entschied man sich, das Auto in der hauseigenen Classic-Abteilung wieder aufzubauen, wobei die Karosseriearbeiten nach den alten Plänen 4800 Arbeitsstunden verschlangen. Auf dem Testgelände in Papenburg erreichte der Stromlinienwagen im Jahr 2014 mit Tempo 185,57 genau die 1938 errechnete Geschwindigkeit.

Doch so schnell werden wir heute natürlich nicht unterwegs sein, wie gesagt, es handelt sich um ein aufwendig restauriertes Einzelstück. Ein paar ungemächliche Runden auf der werkseigenen Einfahrbahn in Sichtweite des Mercedes-Museums sind aber zu-

## Schnell sein oder Reichweite? Egal, beides verlangt, dass man den Wind so gut wie möglich überlistet

gesagt. Der riesige Kompressor-Reihenachtzylinder zündet sofort, grummelt dabei tief und selbstbewusst. Der erste unsynchronisierte Gang will mit diesem ellenlangen Schalthebel sehr gefühlvoll eingelegt werden, gleich nach dem Anrollen folgen, Klack, die zweite und schließlich, Klack, die dritte Stufe. Der Kompressor hingegen ruht noch, er würde sich erst bei einem Kick-down zuschalten.

Auf der langen Geraden fühlt sich der Stromlinienwagen sichtlich wohl, man spürt, dass er für schnelles Fahren auf der Autobahn entwickelt wurde. Wir holen Schwung, peilen mit dieser ellenlangen Haube voran diese große Steilkurve an, die aus der Fahrerperspektive wie eine senkrechte Wand erscheint. Aus Respekt gegenüber der betagten Fahrwerkstechnik belassen wir es allerdings bei knapp 70 km/h, wobei unser 2,4 Tonnen schwerer Stromlinienwagen sich von dieser ungewohnten Schräglage unbeeindruckt gibt. Als auf der nächsten Geraden für einen Moment dann auch noch dieser herrlich heulende Kompressor zuschaltet und aus 115 PS satte 180 werden, lässt er dich am Steuer endgültig spüren, dass er eigentlich immer nur eines wollte: am Rennen Berlin–Rom teilnehmen.

### Modischer Sportwagen

Ein 300 SL (W 198) hingegen wird sich wohl kaum über mangelnde Renneinsätze beschweren können. Er weiß aber auch, dass seine von Friedrich Geiger für eine Serienfertigung gezeichnete Form trotz aller Windschlüpfigkeit im Vergleich zu seinem einst von Rudolf Uhlenhaut für den Rennsport entwickelten Vorgänger W 194 an Effizienz verloren hat. In Zahlen: Der  $c_w$ -Wert des aalglatten Ur-300-SL von 1952 beträgt 0,376, der des ab 1954 gebauten Straßenwagens bereits 0,389. Für den Verkauf spielten neben rein funktionalen und aerodynamischen Kriterien plötzlich auch ästhetische und sicherheitsrelevante Gesichtspunkte eine Rolle, dazu zählen beispielsweise modischer Chromschmuck oder auch die üppigen, mit Hörnern versehenen Stoßstangen.

Dennoch, sobald man sich zwischen der nach oben geklappten Flügeltür und über den breiten Schweller in die Kabine geschwungen und auf dem breiten Ledersitz Platz genommen hat, spürt man, dass es sich hier immer noch um einen reinrassigen Sportwagen handelt, erst recht, wenn dieser 215 PS starke Dreiliter-Sechszylinder unter Feuer steht. Erwartungsgemäß sprintet so ein Flügeltürer wesentlich vehementer auf und davon als der gerade noch gefahrene 540 K Stromlinienwagen, scheint dabei böse fauchend unaufhaltsam beschleunigen zu wollen, wobei das Ende der Fahnenstange erst bei 225 km/h anläge.

Die Steilkurve? Für dieses Auto trotz seines Alters eine Fingerübung, die es freudig lächelnd absolviert. Wenn er es denn ge-



Anders als die beiden Rekordfahrzeuge ist der 300 SL ein Seriensportwagen, auch erkennbar an den Stoßstangen sowie am Chromschmuck



Die Form des Vision EQXX gilt als aerodynamisches Meisterwerk. In der Kabine dominiert ein riesiger Screen, die seitlichen Ein- und Auslässe erzeugen Luftvorhänge um die Räder



### VORSCHAU

## Internationale St. Moritzer Automobilwoche, 8. bis 17.9.2023

**ES IST EIN** Klassik-Event der besonderen Art: Zehn Tage lang, vom 8. bis 17. September 2023, findet im schweizerischen Tal Engadin die Internationale St. Moritzer Automobilwoche statt. Den Auftakt gestaltet vom 8. bis zum 10. September 2023 das erst kürzlich international ausgezeichnete Mobilitätsfestival Kilomètre Lancé, ein nach historischem Vorbild durchgeführtes

1000-Meter-Sprintrennen auf der Start- und Landebahn des Engadin Airport. Der Event richtet sich an außergewöhnliche Klassiker aller Epochen, dieses Jahr werden gleich mehrere Aerodynamik-Rekordfahrzeuge erwartet, darunter auch die drei auf diesen Seiten vorgestellten Automobile. Zum weiteren Programm der Internationalen St. Moritzer Automobilwoche

gehören ein Schönheitswettbewerb (Motorsport Rendezvous), zwei Rallyes (Targa Poschiavo-Engadina, 9.–11. September, und Ferrari-Legenden St. Moritz, 12.–14. September), das Mobility Forum St. Moritz sowie der Bernina Gran Turismo, ein Bergrennen auf einem Teilstück des Berninapasses (14.–17. September). Weitere Infos finden sich unter [www.i-s-a-w.com](http://www.i-s-a-w.com)



1000-Meter-Sprintrennen nach klassischem Vorbild: das Kilomètre Lancé bei St. Moritz

durft hätte, wäre dieser Flügeltürer freudig jubelnd noch oberhalb des 540 K Stromlinienwagens durch diese Kurve gebrettet.

### Weit statt schnell fahren

Die Zukunft wartet schon – in Form des Vision EQXX, der sich mit seiner sanft nach hinten abfallenden Dachlinie und dieser ungewöhnlichen Abrisskante viel mehr als ein attraktiv gezeichnetes Coupé als ein Experimentalfahrzeug vorstellt. Mit einem  $c_w$ -Wert von 0,17 gilt dieses Auto als Aerodynamikwunder, es könnte mit all seiner Windschlüpfigkeit wohl auch sehr schnell sein, doch es sollte vor allem eines: sehr weit fahren, ohne dabei viel Strom zu verbrauchen. Ein Mercedes-Team fuhr mit einer Akku-Ladung 1007 Kilometer weit von Sindelfingen nach Cassis, dann noch einmal 1202 Kilometer bis nach Silverstone – jeweils mit nur einer Batterie-ladung, wobei die Akku-Einheit laut Mercedes kleiner sein soll als die im EQS.

Ohne Motorsound und auf rollwiderstandsoptimierten Reifen gleiten wir flüsterleise um den Kurs, verbrauchen dabei weniger als zehn kWh/100 km. Der 540 K Stromlinienwagen und der 300 SL geben sich beeindruckt – wohl wissend, dass sie bereits Legenden sind. ■