25890 · Schutzgebühr 5 Euro
1. Quartal 2026

190 SL

MERCEDES-BENZ 190 SL CLUB e.V.

-Revue

MERCEDES-BENZ 190 SL-CLUB E.V.




Rennfahrer Hans Hermann verstorben



Bremen Classic Motorshow 2026

MERCEDES-BENZ 190 SL-CLUB DEUTSCHLAND

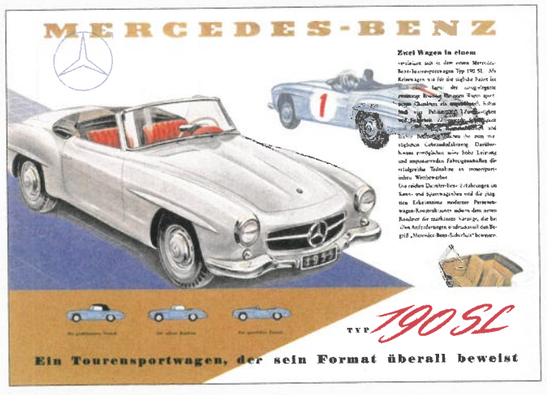
Der Mercedes-Benz 190 SL-Sportroadster

In den letzten Monaten habe ich einige Anrufe und Fragen zu dem Thema „Mercedes-benz 190 SL-Clubsport" oder „Mercedes-Benz 190 SLR" erhalten. Die Fragen unser Clubfreunde waren: Wie sahen diese Fahrzeuge aus? Wie viele dieser Fahrzeuge wurden ausgeliefert? Welche technischen Veränderungen gab es und gibt es davon Fotos? Gibt es noch authentische Unterlagen zu den Fahrzeugen?



Jochen Mass im 190 SL-Sportroadster von Mercedes-Benz

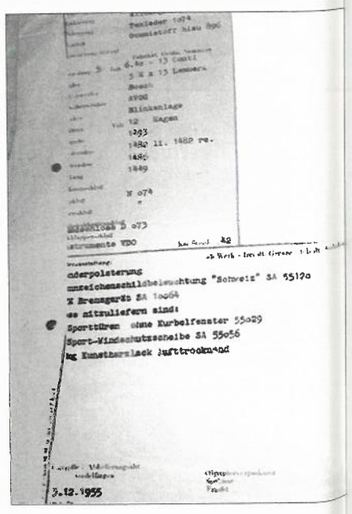
In den frühen Verkaufsprospekten wurde die Variante des für den Sporteinsatz konzipierten 190 SL als „Sportroadster" beben hat und die sich, wie auch immer in der Oldtimerscene eingebürgert hat. Ich konnte in der bekannten 190 SL-Literatur keinen Hinweis auf diese Bezeichnung finden. Auch die künstliche Intelligenz meinte, dass dieser Begriff wohl aus der Klassikerscene käme. In älteren Publikationen wurde der sportliche SL auch als Sport-Roadster beschrieben. Auch in den frühen Mercedes-Benz Prospekten wurde das Fahrzeug so genannt. Der 190 SL -Sportroadster war also am ehesten eine sportliche Möglichkeit für Privatfahrer, um an Wettbewerben teilnehmen zu können.



Es ist nicht überliefert worden, ob jemals ein 190 SL der Jahre 1955 und 1956, als reiner „Sportroadster" ausgeliefert worden ist. So ein Nachweis über eine Datenkarte oder Auslieferungsschein ist mir nicht bekannt! Auch wird immer wieder von 17 Fahrzeuge mit der Umrüstmöglichkeit zum sportlichen 190 SL gesprochen und geschrieben. Genaue verlässliche Zahlen scheint es aber nicht zu geben!

Allerdings ist mindestens ein 190 SL-Roadster in der Rennabteilung von Mercedes-Benz Untertürkheim für Renneinsätze in den USA vorbereitet worden. Dieses Fahrzeug hatte damals die Kostennummer 84 24 440 533. Wo dieses Fahrzeug verblieben ist, ist nicht bekannt!

Bekannt sind mir allerdings 2 1955er 190 SL-Roadster, die zusätzlich bei der Auslieferung, 2



Sporttüren ohne Scheiben, eine kleine abgerundete Windschutzscheibe für den Fahrer und 1 Kilo Lack für die Türen, der entsprechenden Fahrzeugfarbe, mitgeliefert bekommen haben. Angeblich soll es noch einen verstärkten Frontstabilisator in 22 mm für die Vorderachse und eine „schärfere Nockenwelle" mit größeren Öffnungsnocken gegeben haben. Diese 2 Zusatzmöglichkeiten sind in den mir bekannten Auslieferungsnachweisen aber nicht geordert worden.

Dem Besitzer blieb es dabei überlassen, wie er sein Fahrzeug für den sportlichen Einsatz veränderte! In der Regel wurden zur Gewichtsersparnis, die schweren Türen gegen die leichten „Sporttüren" gewechselt, der massive Frontscheibenrahmen inklusive Scheibe gegen die leichte Fahrerscheibe getauscht, die Stoßstangen und das schwere Verdeck demontiert und alles Überflüssige aus dem Wagen entfernt. Damit kam es zu einer Gewichtsreduzierung von ca. 200 Kilogramm und der 190 SL, wog jetzt um die 1000 Kilogramm. Auf der technischen Seite wurde in der Regel wenig verändert. Der Motor und die Vergaser waren die Gleichen wie in der Serienausführung. (Sandgussvergaser oder Spritzgussvergaser) Auch die Bremsen wurden nicht verstärkt oder verändert. Das originale Getriebe blieb, allerdings konnte man in der Hinterachse die Übersetzungen später verändern.

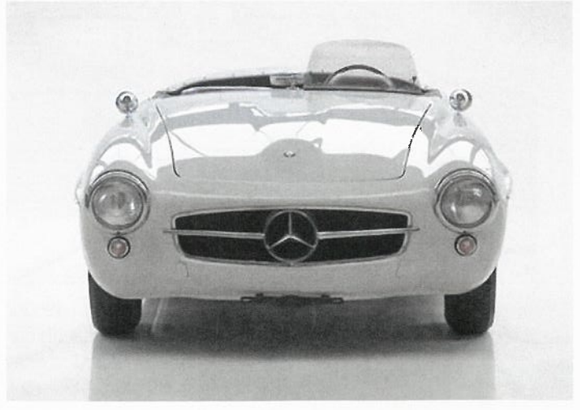


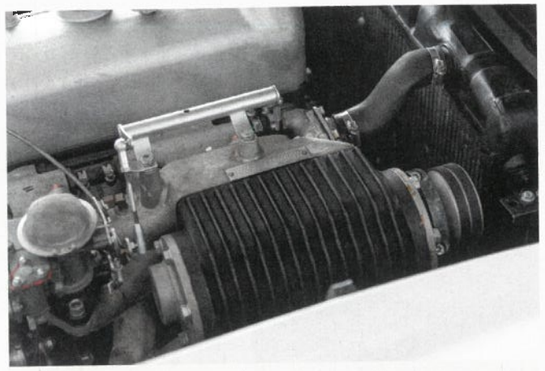


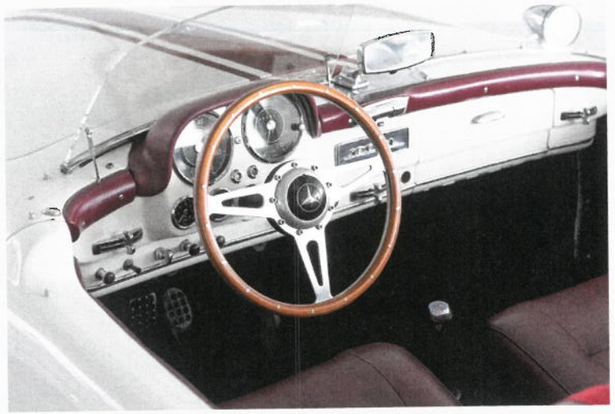




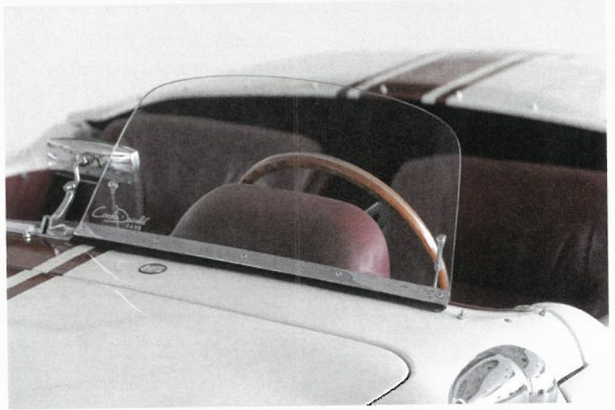
Frühe Fahrzeuge, die eine 3/7 Achse hatten, konnten für sportliche Einsätze auf kürzere Achsübersetzungen wechseln. Es standen später zur Verfügung, die Übersetzungen 3/89, 3/9 und 4/1.





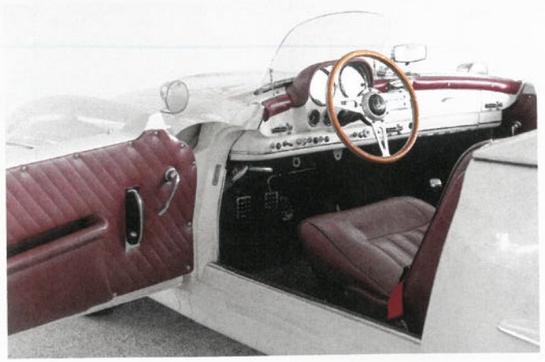














Auch mussten bei den 1955er und 1956er Roadster- Ausführungen die Sitze nicht geändert werden, da diese Schalensitze oder

„Kübelsitze" nur für den Roadster, nicht aber für das Coupe, bis zur Fahrgestellnummer 1938 im Jahr 1956 geliefert und eingebaut worden sind.

Vereinzelt wurde mir berichtet, dass manche Fahrzeuge mit dem damals im Zubehör erhältlichen JUDSON-Kompressor umgerüstet worden sind. Dieser Kompressor brachte etwa um die 20 Pferdestärken mehr Leistung. Damit soll der 190 SL mit der langen Übersetzung an die 200 Km/h schnell gewesen sein. Bei der Firma „Carola Daimler" wird ein „190 SL-Clubsport" angeboten, der in den 50er Jahren, dem Mercedes-Benz Generalvertreter in Marokko, Josef F. Weckerle gehörte. Es wird angenommen, dass er mit diesem Wagen einen Klassensieg in der 2-Liter Klasse beim Großen Preis von Casablanca errang. Dieses Fahrzeug ist im Laufe der Jahre mit einem Judson- Kompressor ausgestattet worden und steht zum Verkauf. Dieser Judson- Kompressor war damals eine beliebte Tuningmaßnahme und wurde auch im MG A und VW-Käfer eingebaut.

Bei meinen Recherchen habe ich festgestellt, dass es mittlerweile recht viele Umbauten zum „Sportroadster" gibt. Für diese mehr oder weniger authentischen Fahrzeuge werden zum Teil exorbitante Summen von mehr als 300000.- Euro oder Dollar aufgerufen. Auch sollen für einen originalen Satz der Sporttüren bis zu 50000.- Dollar verlangt worden sein. Das hat mich dazu veranlasst, die originalen Türen mit ihren Ersatzteilnummern nicht zu veröffentlichen. Diese Daten und Fotos liegen mir aber vor. Damit komme ich auch einer Bitte der Besitzer dieser seltenen









Ersatzteilen nach.

Allerdings sind viele dieser 190 SL-Rennausführungen mit viel Einsatz und Aufwand aufgebaut worden und sind sicher ein „Eyecatcher" bei jeder Oldtimerveranstaltung. Und wer kennt sich in den Details schon so genau aus?

Bei einem der Fahrzeuge ist mir aufgefallen, dass dieses Fahrzeug nicht den originalen „Wasserdeckelmotor", die originalen Vergaser in der Sandguss-bzw. Spritzgussvariante besaß, der Zündverteiler zu modern war, usw., usw... Stattdessen arbeitete in diesem Fahrzeug der Motor 121928 (ab August 1961) und die Vergaser waren wahrscheinlich Doppelvergaser der Firma Solex, die es auch im BMW 2002 gegeben hat. Anders als bei den „normalen" Ausführungen des 190 SL-Roadsters oder Coupes, sind viele dieser „Sportausführungen" recht individuell ausgestattet worden, z.B mit Motoren der sogenannten /8 Limousine. Den Motor M115 des /8, in der 2 Liter oder 2,3 Liter Variante (als 4-Zylinder) habe ich auch schon, in diesen

Fahrzeugen gesehen.

Besonders rasante „190SL-Renner" hatte seinerzeit auch der unvergessene Eugen Meyer gebaut, die mit bis zu 160 PS leistungsgesteigert waren. Bei die-













sen Fahrzeugen waren die Bremsen und alles weitere am Fahrwerk angepasst worden!

Im Januar dieses Jahres, hatte Ivo Pelnöcker aus Österreich mich angerufen. Er hat ebenfalls einen 190 SL-Sportroadster aufgebaut und vor einigen Jahren bei der Ennstal-Klassik setzte sich der legendäre Sir Stirling Moss in seinen Wagen und ließ sich das Fahrzeug von Ivo erklären.

Auch Clubfreund Ralf Eisenbach besitzt so ein besonderes Fahrzeug. Diesen SL hatte der berühmte deutsche Rennfahrer Jochen Mass in Frankreich, für ihn ausfindig gemacht. An einer anderen Stelle unserer Clubzeitung stellt Ralf sein Fahrzeug vor.



Ich finde diese Fahrzeuge sehr interessant und verurteile diese Umbauten auch nicht. Nur mit der Originalausführung, haben diese Fahrzeuge allerdings wenig zu tun.

Diese Fahrzeuge sind Nachbauten und sollten auch so benannt werden! Bei einem Verkauf dieser Fahrzeuge ist auch die Historie dieser Fahrzeuge offen zu legen, damit interessierte Oldtimerenthusiasten nicht getäuscht werden!

Bitte lest auch den sehr interessanten Bericht aus dem MBIG-PontonKurier 03-2022 von Dr. Eberhard Pfütze und die Ausführungen von Winfried Seidel, der ja ein absolutes Uhrgestein der deutschen Oldtimerszene ist und schon in den achtziger Jahren einen „190 SL-Sportroadster" mit nachgewiesenen originalen Türen aufgebaut hat.

Dieses Fahrzeug steht in dem Karl-Benz-Museum in Ladenburg am Neckar und kann dort besichtigt werden. Übrigens ein sehr interessantes Museum!

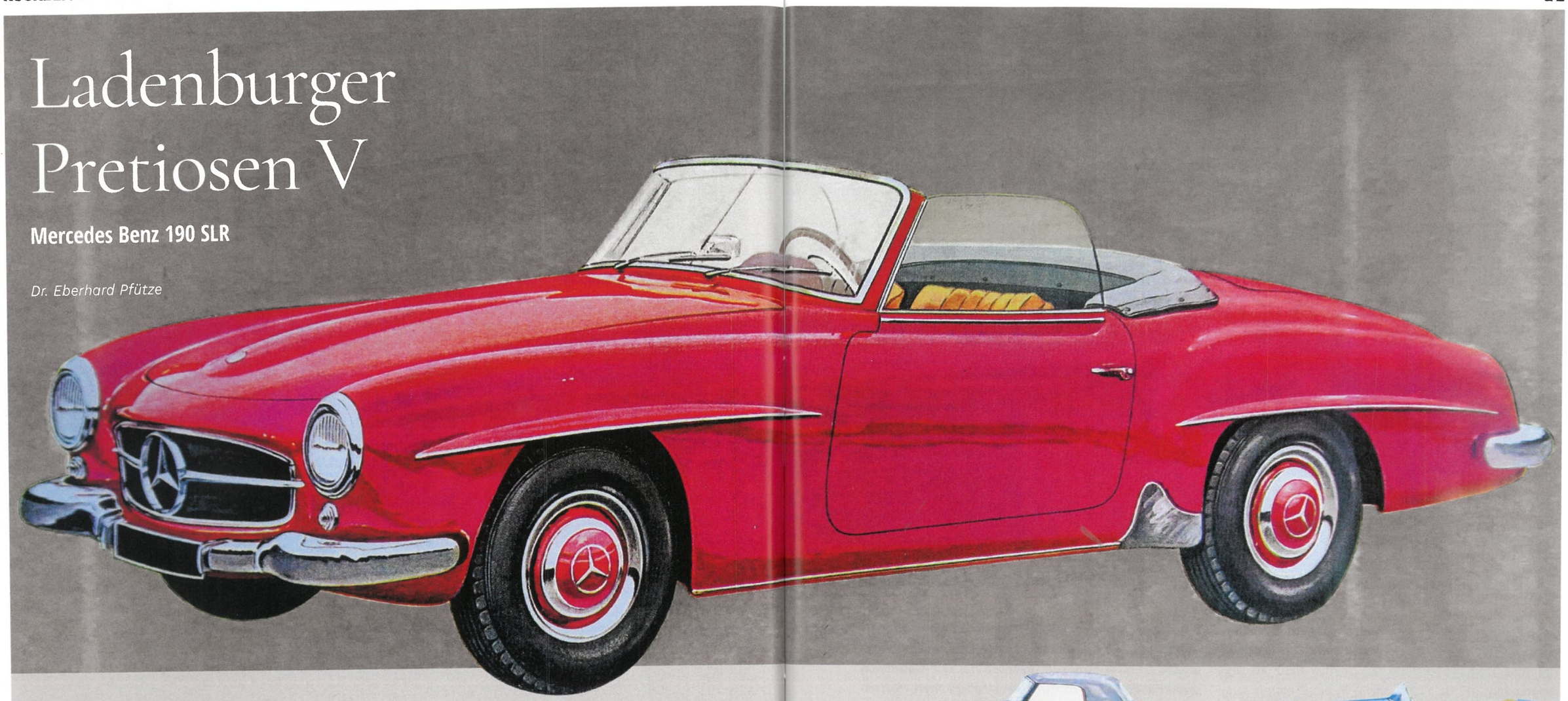
Frank Erbeck

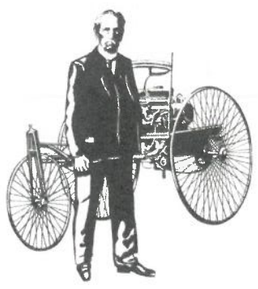


Ladenburger Pretiosen V

Mercedes Benz 190 SLR

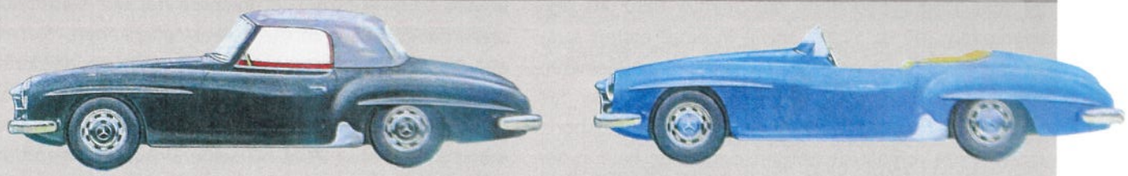
Dr. Eberhard Pfütze





„... Seine zeitsparende Schnelligkeit und Geräumigkeit, seine leichte Bedienung und überragende Sicherheit machen ihn zu einem vorzüglichen Gebrauchsfahrzeug. Darüber hinaus ermöglichen seine hohe Leistung und imponierenden Fahreigenschaften ein sportliches Fahren. Zur Gewichtsverminderung können die Türen gegen Leichtmetall-Sporttüren mit tiefem Armausschnitt, die Windschutzscheibe gegen ein Plexiglas-Schild ausgetauscht und das Verdeck sowie die Stoßstangen abgenommen werden. ...“

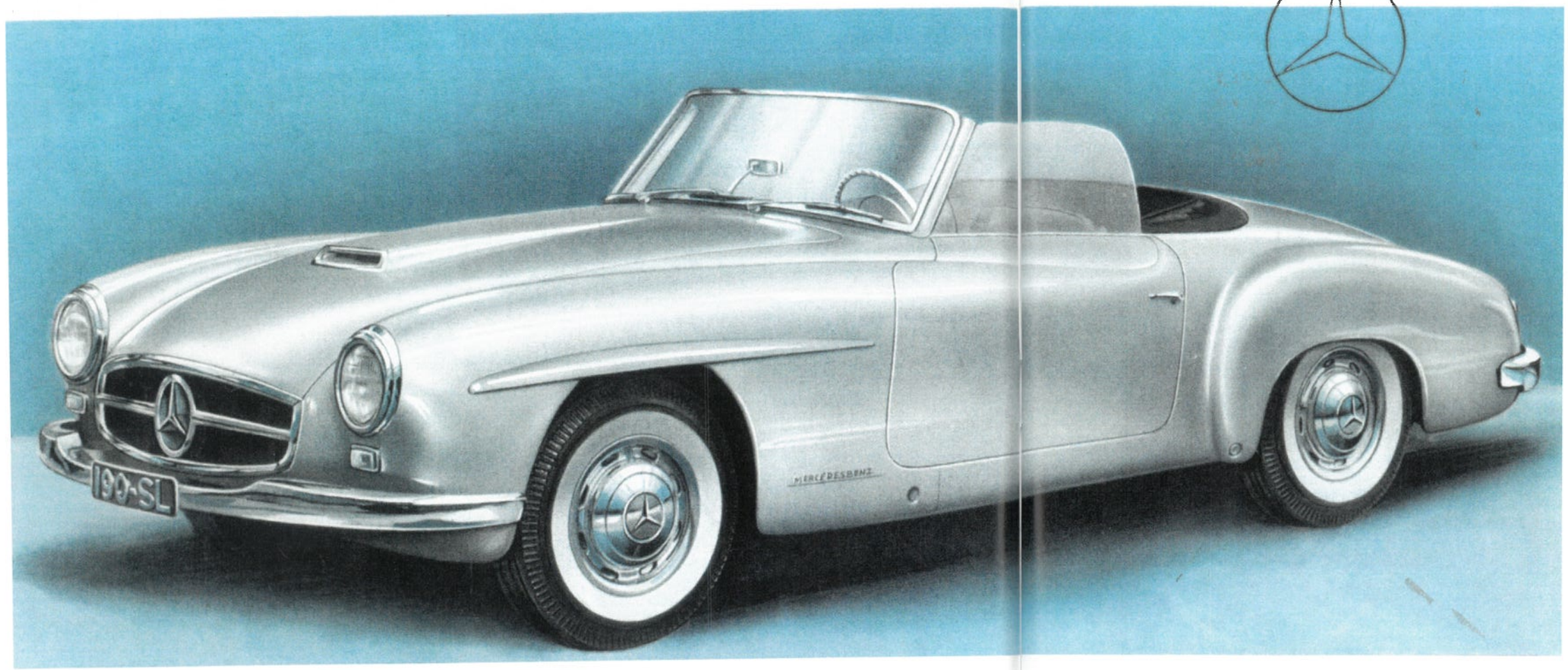
Zitat aus einem MB-Prospektblatt zum 190 SL aus 1955



Die tollkühnen Männer in ihren rasenden Kisten

Mit der Geburt des verbrennungsmotorisch getriebenen Automobils wird ihm der fahrerische Wettbewerb quasi gleich mit in die Wiege gelegt. In den folgenden Jahrzehnten nimmt die Technik eine teils stürmische Entwicklung, ebenso wie die ständige Jagd nach höheren Geschwindigkeiten und kürzeren Rundenzeiten; und das in einer steten Wechselwirkung. Dann setzt die Zäsur des Zweiten Weltkrieges dieser Kontinuität allerdings vorerst ein abruptes Ende.

MERCEDES-BENZ Type 190 SL



Der Kalender stand im Jahr 1954, in New York eröffnete am 6. Februar die „International Motor Sports Show" ihre Tore. Dort präsentierte die Daimler-Benz AG den serienreifen 300 SL W 198 sowie in einer ersten Ausführung, heute wäre es eine Studie, als einen kleineren Bruder den 190 SL W 121. Als technischer Vorläufer des 300 SL war bereits am 12. März 1952 der Rennsportwagen W 194 vorgestellt worden, der schon bald in der Rennwelt desselben Jahres für Aufmerksamkeit sorgen sollte: 2. und 4. Rang Mille Miglia, 3-fach-Sieg Bern, Doppelsieg Le Mans, 4-fach-Sieg Nürburgring, Doppelsieg Carrera Panamericana. Als erfolgreicher Importeur europäischer Automobile erkannte der aus Österreich stammende Max Hoffman die Möglichkeiten, die ein auf dieser Basis für den Straßenverkehr modifizierter Sportwagen auf dem US-amerikanischen Markt haben könnte. Am 2. September 1953 hatte Hoffman dem Vorstand der Daimler-Benz AG seine Einschätzungen dargelegt und daraus die Anforderung für den US-Absatz nach einem Straßensportwagen analog dem W 194, möglichst als offenen Roadster, und eine preisgünstigere kleinere Variante abgeleitet. Es fiel die ebenso kurzfristige wie überraschende Vorstandsentscheidung, dem Wunsch von Max Hoffman zu entsprechen. Überraschend deshalb, weil die ansonsten sorgfältige Abwägung von Chancen und Risiken neuer Modelle kaum stattfand. Des Weiteren bestanden keinerlei Vorbilder im Sortiment, auf denen man hätte aufbauen können, und der verfügbare Zeitrahmen von fünf Monaten war auch nicht unbedingt üppig bemessen.







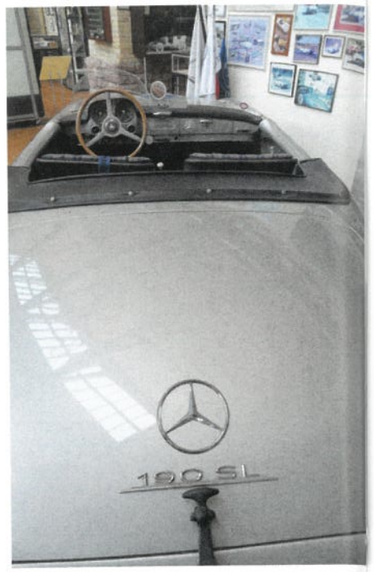
Die Umwandlung der Rennversion W 194 zur Straßenversion W 198 I Coupé gelang zum New Yorker Termin bis nahe zur Serienreife mit Produktionsstart der beiden ersten Exemplare im August 1954. Der dem 300 SL zumindest äußerlich artverwandte 190 SL nahm seinen Ausgang von der 1953 neu vorgestellten Baureihe W 120 (Ponton), von der analog dem Vorgängertyp 170 S ursprünglich auch Cabriolets A und B geplant gewesen waren. Diese entfielen dann allerdings zugunsten des 190 SL, der im Rahmen der Plattformstrategie seine technische Basis letztlich in der Ponton-Limousine 190 fand, woraus die beiden Typbezeichnungen W 121 I (Limousine) und W 121 II (Roadster) resultierten. Der in New York präsentierte Prototyp erfuhr in den folgenden anderthalb Jahren eine grundlegende Überarbeitung bis zur Serienreife. Die Serienform wurde erstmals im Frühjahr 1955 auf dem Automobilsalon in Genf gezeigt, die deutsche Vorstellung erfolgte auf der Frankfurter IAA im September desselben Jahres.

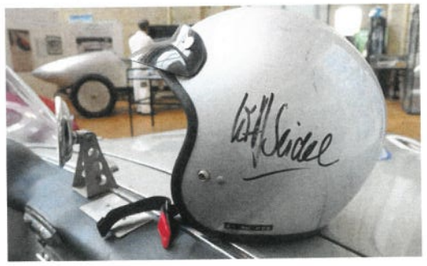
Und konnte Max Hoffman mit dem Resultat seiner Anregungen zufrieden sein? Einerseits sicherlich ja, da ihn der Verkaufserfolg beider neuen Typen auf dem US-Markt eindrucksvoll bestätigte. Andererseits allerdings wohl doch nicht so ganz, da sein ursprünglicher Wunsch nach einem offenen 300 SL und einem sportlichen 190 SL zunächst unerfüllt blieben. Der offene W 198 II löste den Flügeltürer 1957 ab, für den 190 SL bot sich die Möglichkeit einer sportlichen Aufwertung ab 1955.

Über die gesamte Bauzeit des 190 SL von Mai 1955 bis Februar 1963 verließen 25 881 Fahrzeuge die Werkhallen in Sindelfingen, von denen 5242 Stück im Inland verblieben, 10 309 Exemplare fanden den Weg über den großen Teich in die USA. Von dem für den motorsportlichen Einsatz modifizierten 190 SLR (Rennsport) betrug die werkseitig ausgelieferte Anzahl – Null. Bereits frühzeitig gab man sich in Stuttgart zu den entsprechenden Erfolgsaussichten des 190 SL Serienwagens keinen Illusionen hin. Chefingenieur Fritz Nallinger war mit den Stärken und Schwächen des Wagens bestens vertraut und beurteilte sportliche Einsätze eher skeptisch. Er ordnete den 190 SL als Tourensportwagen ein, den Rennsportwagen sah er im 300 SL. Und wieder war es Max Hoffman, der nach dem Krieg mit gewissem Erfolg an Rennen in den USA teilgenommen hatte und daraus resultierend einen gewichtsreduzierenden Umbausatz













für den 190 SL initiierte. Dieser bestand aus zwei leichteren Türen ohne Fenster und einer kleinen halbrunden Sportscheibe, die die serienmäßige Windschutzscheibe ersetzte.

Eine Dose passenden Lacks für die getauschten Türen war im Umbausatz ebenfalls enthalten. Zur weiteren Gewichtsreduzierung wurden die Stoßstangen ab- und das Verdeck ausgebaut. Im Werk sind zwei Umbaufahrzeuge quasi als Prototypen entstanden, sie sind jedoch später verschrottet worden. Vorrangig für den Einsatz bei den seinerzeit populären Berg- und Rundstreckenrennen konzipiert, sind anschließend etwa 15 Einheiten des 190 SLR in Eigeninitiative von Privatfahrern umgebaut worden, von denen allerdings wohl keiner überlebt hat. Auf weitere nachträgliche technische Optimierungen, heute heißt es Tuning, hatte sich die Fa. Mayer in Saarlouis spezialisiert. Solange der 190 SLR in Tourenwagenwettbewerben an den Start ging, hatte er noch eine gewisse Aussicht auf Erfolg. Sehr bald jedoch änderte die FIA die Definition eines GT dahingehend, dass er über die Möglichkeit eines komplett geschlossenen Fahrzeugdaches verfügen musste. Somit war der 190 SLR, der diese GT-Anforderung nicht erfüllte, als Seriensportwagen einzustufen, wodurch sich seine zuvor eh schon geringen Aussichten praktisch auf Null reduzierten. Bereits zuvor hatte Rennleiter Alfred Neubauer nüchtern festgestellt: „Unser Typ 190 SL hat im Sport der GT-Fahrzeuge bei internationaler Beteiligung keine Chance." Somit war es nur folgerichtig, den Umbausatz bereits 1956 wieder aus dem Sortiment zu nehmen.

Ganz so sang-, klang- und sieglos, wie es bis hierher vielleicht zu vermuten gewesen wäre, ist der 190 SLR allerdings dann doch nicht in der Versenkung verschwunden. Weit weg von seinem europäischen Ursprung hat er es in Südostasien bis ins Rampenlicht des Siegertreppchens geschafft.

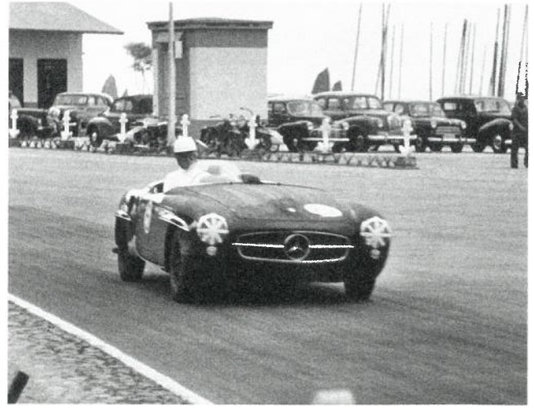
Mitte der 1950er Jahre lag der Import von Mercedes-Benz-Fahrzeugen nach Hongkong bei der Fa. Zung Fu Company, deren rennsportbegeisterter Geschäftsführer



Grand Prix von Macao 1956 – Startaufstellung mit dem späteren Sieger Douglas Steane, Nr. 6, mittig der zweitplatzierte Ferrari

Walter M. Sulke einen 190 SLR mehrfach zum Grand Prix von Macao meldete. Der Motor des Wagens war zuvor in Untertürkheim aufgerüstet worden. Im ersten Anlauf im November 1955 belegte Douglas Steane einen zweiten Platz mit einer knappen Sekunde Rückstand auf den Sieger. Im zweiten Anlauf ein Jahr später mit Douglas Steane erneut am Steuer gelang bei wolkenbruchartigem Regen nach 5:24 Stunden und 483 Kilometern der Sieg mit zweieinhalb Runden Vorsprung vor dem zweitplatzierten Lopez da Costa auf Ferrari 500 Mondial.

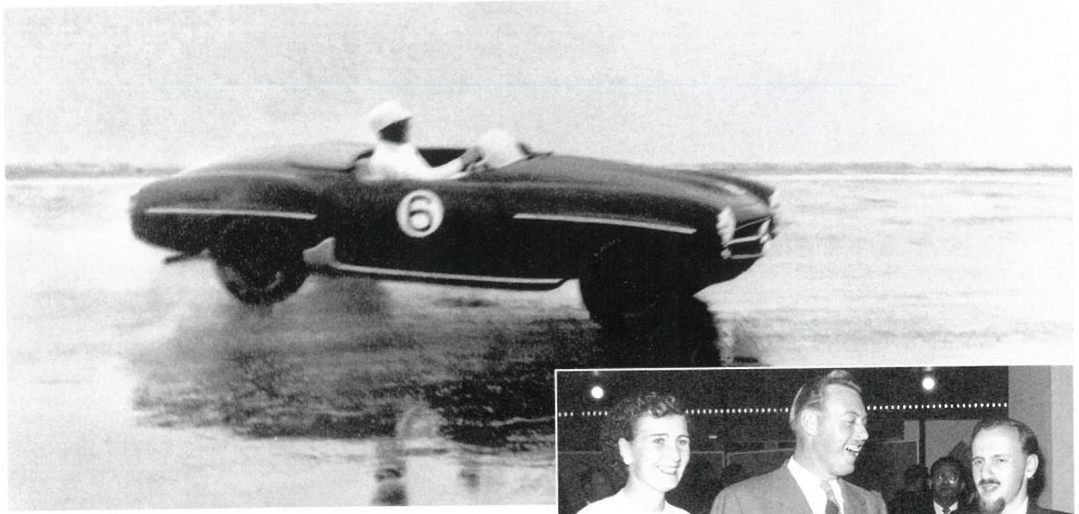
Die weiteren Plätze belegten ein Bristol Warrior, ein Jaguar XK 140 in Leichtmetall und zwei Austin-Healey 100/4 in LeMans-Ausführung. Im darauffolgenden Jahr wurde Walter M. Sulke selbst Klassensieger in der Hongkong Rallye. Etwas näher an Europa errang Josef Weckerlé, Mercedes-Benz-Importeur für Marokko, 1956 beim Großen Preis von Casablanca einen Sieg in der GT-Klasse bis zwei Liter Hubraum.



Grand Prix von Macao 1956 –
Der 190 SLR in der anfänglichen Trockenphase des Rennens



Grand Prix von Macao 1956 –
Die letzte Runde auf regennasser Fahrbahn



Grand Prix von Macao 1956 –
Schlingerkurs auf regennasser Fahrbahn



Grand Prix von Macao 1956 –
Siegerfeier mit Douglas Steane in der Mitte

Abseits der Rennwelt wurden auf Privatinitiative ab 1956 bis 1961 mehrere Wagen auf Dieselmotoren des Grundtyps OM 621 umgerüstet und bei verschiedentlichen Rekordfahrten u. a. in Monza und Hockenheim eingesetzt. Die teilweise modifizierten Fahrzeuge, so auch eine Plexiglaskanzel von einem Messerschmitt Kabinenroller, erreichten über 40 Rekorde, darunter 24 Stunden mit einem Schnitt von 154,14 km/h.

Mit einer gedanklichen Rückkehr nach Hongkong öffnen sich nun die Tore im Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg. Wie nicht selten, spielte für den Einzug des 190 SLR in das Museum von Winfried A. Seidel der Zufall eine nicht unbedeutende Rolle. Seit längerer Zeit gehen Jäger weltweit auf die Suche nach raren Ersatzteilen im Originalzustand. Bei einer solchen Suche stieß ein Händler in einem Ersatzteillager der Mercedes-Benz-Vertretung in Hongkong auf Teile, die er zunächst nicht zuordnen konnte, aber trotzdem nach Deutschland überführte. Recht bald stellte sich heraus, dass es sich um einen 190 SL-Umbausatz handelte, den sich Winfried A. Seidel als besondere Seltenheit für seine Sammlung sichern konnte. Vermutlich hatten die Teile als bedarfsweiser Ersatz für den 190 SLR, der 1957 bei der Hongkong Rallye eingesetzt worden war, gedient. Weitere Recherchen machten wahrscheinlich, dass damals sogar zwei Fahrzeuge von Mercedes-Benz Hongkong betreut worden sind. Nachdem der seltene Umbausatz gesichert war, musste lediglich noch ein geeignetes Basisfahrzeug für den Neuaufbau gefunden werden. Auf dem Gelände eines Schrottplatzes in einer Aufbewahrungs-

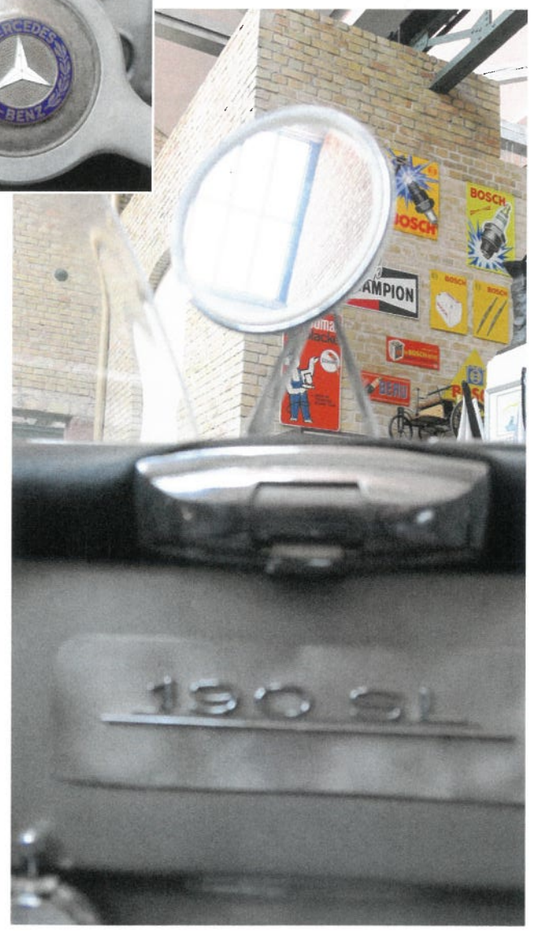
TECHNISCHE DATEN		
Mercedes-Benz	190 SL Serie	190 SLR
Baujahr	1955–1963	1957 Basis
Motor	4-Zyl. Reihe 1897 ccm M 121 B II	dito Basis
Leistung	105 PS bei 5700 U/min	150 PS bei 6500 U/min
Getriebe	4-Gang	4-Gang
Aufbau	Selbsttr. Karr. Stahl/Alu	Selbsttr. Karr. Stahl/Alu
Bremsen	Trommeln Stahl 4-fach	Trommeln Alu 4-fach
Räder	Stahlfelgen 13“	Stahlfelgen 14“ innenbel. W 126 (nachgerüstet)
Geschwindigkeit max.	175 km/h	200 km/h
Leergewicht Roadster	1080 kg	ca. 1000 kg



Großer Preis von Casablanca 1956 – Der spätere Sieger Daimler-Benz-Generalvertreter Weckerlé

halle noch nicht ganz für die Presse opferbereiter Fahrzeuge wurde der Ladenburger Enthusiast fündig. Wohl ging der Um- und Einbau der neuen Teile noch vergleichsweise zügig voran, die vielen Kleinigkeiten jedoch, die das Werk erst vollenden, zogen sich über mehrere Jahre hin und wurden immer wieder aufgeschoben, da Mitte der 1980er Jahre die Einrichtung des Museums, seinerzeit noch in der Ladenburger Innenstadt, Vorrang genoss. Es bedurfte erst eines besonderen Anlasses in Form des 100-jährigen Jubiläums des Automobils mit einer Klassiker-Rallye auf dem Nürburgring, an der der 190 SLR unbedingt teilnehmen sollte, um die sogenannten Kleinigkeiten mit Unterstützung von Mercedes-Benz weitgehend zu beseitigen. Das war im Jahr 1986. Heute stellt dieser Wagen vermutlich das einzige verbliebene und fahrbereite Exemplar seiner Art dar. Zwei weitere Umbausätze sind noch bekannt, von denen wiederum einer zum Ladenburger Fundus gehört. Der Mercedes-Benz 190 SLR im Automuseum Dr. Carl Benz ist in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder bei historischen Berg- und Rundstreckenrennen eingesetzt worden, am Steuer regelweise sein stolzer Besitzer, der selbst auf eine bemerkenswerte persönliche Rennhistorie zurückblicken kann. Auf entsprechende Bitte hat sich Winfried A. Seidel spontan bereit erklärt, seine Rennerinnerungen an den 190 SLR zu Papier zu bringen. Ein besonderer Dank für die Unterstützung geht an Winfried A. Seidel und Frank Erbeck vom MB 190 SL Club.







Erinnerungen von W. A. Seidel

Ich werde von Besuchern unseres Museums oft gefragt, welches mein Lieblingsfahrzeug ist. Zugegeben, ich muss da meistens erst einmal etwas überlegen, denn mit den meisten Fahrzeugen sind Erinnerungen verbunden. Manchmal spannend, manchmal lustig, manchmal skurril und manchmal auch enttäuschend. Aber meistens führe ich die Besucherin oder den Besucher dann an den 190 SLR, denn mit diesem Wagen verbinden mich eigentlich die schönsten und vielleicht auch die spannendsten Erinnerungen. Ich habe den Wagen auf dem Nürburgring bewegt, und ich habe das Kurvenlabyrinth auf dem Hockenheimring „erfahren". Aber am meisten Spaß habe ich mit dem 190 SLR bei meinen Einsätzen bei Bergrennen erlebt. Dafür hat er eigentlich auch die beste Getriebeübersetzung. Bergrennen für historische Fahrzeuge bedeutet, du hast einen Trainingslauf und zwei Wertungsläufe, die möglichst in der gleichen Zeit gefahren werden sollten. Das heißt, zwei Mal am Limit fahren. In Tübingen ist mir das dann auch einmal fast perfekt gelungen. Mit einer Sekunde und drei Zehntel wurde ich Zweiter und durfte den silbernen Pokal entgegennehmen. Danach bekam ich dann auch den originalen Mercedes-Benz-Renn-Overall, der extra mit meinem Namen auf dem Gürtel für mich angefertigt wurde.

Aber es gab auch einmal schlimme „Schrecksekunden" in Tübingen. Ich stand am Start zu meinem ersten Wertungslauf. Der Mann mit Zeitmessung und Flagge zählte die Sekunden runter ... 1. Gang ... Vollgas ... Start. Direkt hinter mir rollte mein Sohn Marcel mit unserem Porsche 356 Knickscheiben-Coupé an die Startlinie. Vor meiner ersten Kurve sah ich Marcel noch starten. Oben an der Ziellinie wartete mein Frau Brigitte. Ich ließ meinen SLR ausrollen, Brigitte kam an das Fahrzeug. Was ist mit Marcel? Und genau in dem Moment hörten wir die Lautsprecher mit der Streckendurchsage: „Achtung, das Rennen ist wegen eines Unfalls unterbrochen." Das konnte nur Marcel sein. Brigitte hatte Tränen in den Augen, und auch mir ging es in diesem Moment nicht besonders gut. Es dauerte allerdings nicht lange, bis Marcel mit dem Porsche und leicht deformiertem Heck über die Ziellinie rollte. Er hatte sich bei der Schikane auf der langen Geraden mit der Reaktion des Hecktrieblers verschätzt. An eine deutlich lustigere Situation erinnere ich mich aber, die bei einem Bergrennen in Langenburg passierte. Meine Tochter Julia hatte mich mit versteckter Kamera dabei beobachtet, wie ich mir meine enganliegende, feuerfeste Unterwäsche über meinen nicht gerade schlanken Körper zog. Es entstanden eindrucksvolle Fotos, deren Veröffentlichung ich nur durch besondere Nettigkeiten zwischen Vater und Tochter verhindern konnte. Das alles liegt jetzt schon ein paar Jahre zurück, aber die Erinnerungen an meine aktive Zeit mit dem 190 SLR sind noch immer da, wenn ich in der Motorsporthalle des Museums vor dem silbernen Wagen mit der kleinen Windschutzscheibe und den ausgeschnittenen Türen stehe.

Fotos: Archiv Seidel, Archiv Mercedes-Benz Classic, E. Pfütze

The Forgotten Hero ...

Der Mann, der zweifellos den Mercedes-Benz 190 SL in einem Rennen zu Ruhm brachte, war zweifellos Douglas „Doug" Steane.

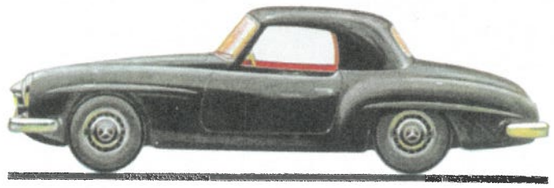
Dieser gewann, nachdem er im Jahr 1955 noch zweiter im 190 SL wurde, den 3. Großen Preis von Macau im November 1956. Sein schwer lädierter schwarzer 190 SL-Sportroadster sah als erster die Zielflagge vor einem Ferrari. Sein Sieg 1956 auf regennasser Straße gilt als historischer Erfolg für Mercedes-Benz in Asien und markierte den Beginn einer langen Erfolgsserie der Marke in Macau.

Lest bitte seine Geschichte aus der „mercedes-classic", die in der englischen Sprache verfasst wurde.

Frank Erbeck



Roadster



Coupé



Sportroadster

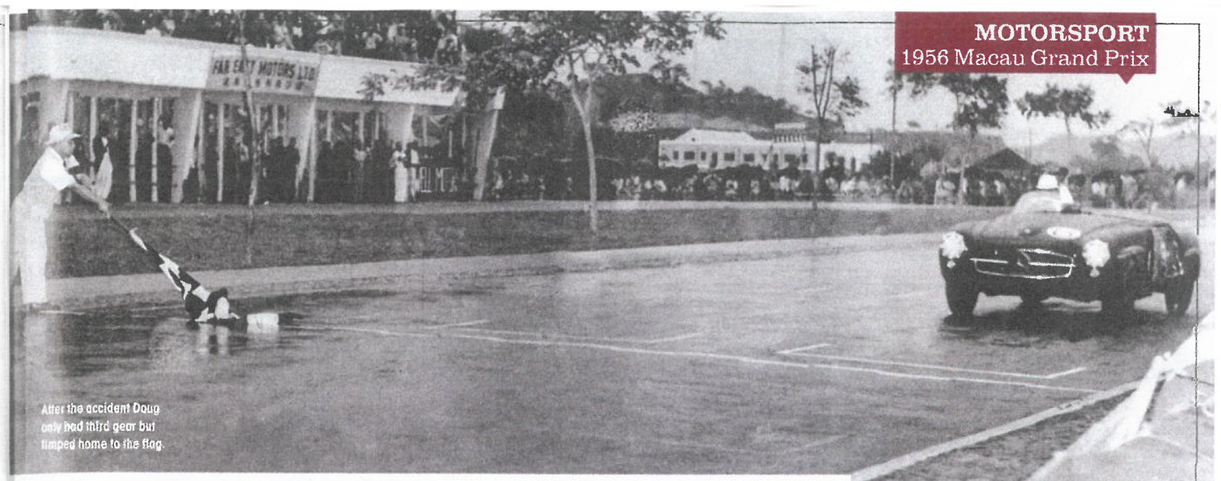




After poor practise times Doug put in a late scorcher and won pole.

Specifications

Mercedes-Benz 190SL (W121)
ENGINE M121 1,897cc 4-cyl
POWER 104bhp@5,700rpm
TORQUE 105lb ft@3,200rpm
0-62MPH 14.5sec
MAX SPEED 113mph
TRANSMISSION 4-speed manual
FUEL CONSUMPTION 32.8mpg
WEIGHT 1,140kg
YEARS BUILT 1955-1963
NUMBER PRODUCED 25,881
All figures from Mercedes-Benz, for a standard 190SL



After the accident Doug only had third gear but limped home to the flag.



RIGHT
In the early stages Doug battled with a Ferrari, which was the faster car...



FAR RIGHT
... and managed to overtake it and lead the race by a clear lap.







LEFT
Clouting a sentry box after a high-speed spin could not stop Steane winning.

FAR LEFT
The Macau street circuit included a long straight section on the seafront.

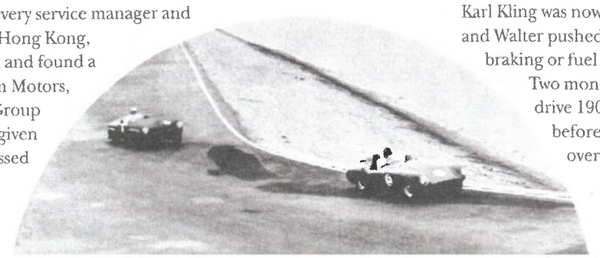
Doug Steane, who passed away earlier this year aged 92, was an engineer, and just after World War Two took up an apprenticeship at bus and truck builder Dennis in Guildford, Surrey. The racing bug he caught might have had something to do with the company he kept, as a fellow apprentice and friend was future Formula 1 world champion Mike Hawthorn.

In 1948 he joined the Army as a regular soldier, and in 1953 was transferred to the Royal Electrical and Mechanical Engineers. Promoted to Sergeant, he soon found himself in Hong Kong, in charge of 10 fitters in a small workshop in Kowloon on the mainland. At this point Doug's competition experience was limited to some motorcycle scrambling and a couple of club events at Goodwood. In Hong Kong he discovered The Hong Kong Motor Sports Club, and joined. The membership was mostly of wealthy Chinese and English businessmen, along with British officers, but the enthusiastic sergeant Steane was invited on to the committee.

The club used airfields for events, but unrealistically aspired to a race around the streets of Hong Kong. However, five hours steam going west was the Portuguese colony of Macau, whose government not only wanted to attract tourism, but had a track already planned. The Hong Kong and Macau clubs joined forces and, with the backing of the Governor, and the Automobile Club Du Portugal, the first Macau Grand Prix ran in November 1954. An elegant street circuit that included in its four miles a sea front straight, a blast through the town, and a hairpin round the lighthouse, helped to attract a strong entry.

Doug had chatted up every service manager and dealership proprietor in Hong Kong, suggesting they race him, and found a sympathetic ear at Gilman Motors, which imported Rootes Group cars and Jaguars. He was given a Hillman Minx and amassed enough silverware in the 1954 GP associated sports car events to catch the eye of Walter Sulke, who ran the Hong Kong Mercedes-Benz dealer. Some months before the 1955 GP, Walter asked if Doug would like to race a DKW in the saloon event and be number two in a 190SL for the GP. Paul Du Tot was the number one, a successful driver, so Doug expected to simply to do enough laps to satisfy the course stewards.

BELOW
Doug closes in on the Ferrari, which would help him win by spinning.



Untimed practice and testing went on at various points in the six days preceding the meeting. Timed practice and qualifying didn't happen until Friday and Saturday. But Du Tot wasn't getting on with the 190SL, and his practice times were disappointing. Half an hour before the end of final qualifying on the Saturday, Walter asked Doug to take out the car, which he did – taking pole five minutes before the session ended.

The black 190SL was fresh from the showroom floor. The car ran well, but 25 laps from the end of the 77-lap race it began suffering fuel starvation after right-hand, second gear corners so, worried about running out of petrol, Doug pitted. There he was told he had been about to lose the lead, which made him incandescent. The positioning of the pit boards had been a subject of contention because they were at a fast point on the track just before a corner, and Doug was too busy setting up the corner to be able to read the pit signals. He had no idea that he was leading, and would certainly not have stopped had he been aware of it. His friend Bob Ritchie in an Austin-Healey 100S took the flag.

Sulke had a passion for the sport, and also wanted to sell Mercedes-Benzes, and saw racing as a vital sales weapon. It was plain that winning in 1956 was going to demand far greater professionalism. Former Mercedes grand prix driver Karl Kling was now in charge of Daimler-Benz motorsport, and Walter pushed him to supply a car that wouldn't suffer braking or fuel problems.

Two months before the 1956 race, a black right-hand drive 190SL arrived from Stuttgart, and a fortnight before the race, the competition department sent over race mechanic Willie Zoltberger;



Mercedes-Benz was clearly serious about the event. Just how much race preparation had been carried out on the 190SL wasn't revealed, not even to Doug. It felt lighter and had an aluminium bonnet and tonneau cover. Springs and dampers had been changed, and there were special light metal brake drums and extra engine cooling. An additional fuel tank had been fitted, but its positioning did nothing for the handling when it was full. The Continental tyres suited the Mercedes far better than anything that they had tried in 1955. The troublesome fuel tank had been baffled, but it was still allowing fuel surge on tighter bends. The Chinese mechanics, under Willie's careful direction, tore the tank apart and welded in their own baffles, which solved the problem.

Six days before the race the team took the ship to Macau. Doug didn't see the point in too much testing, as the roads were very dirty, still being open to the public. By the Friday, the track had been swept and Doug got down to practice – and found his times a wake-up call. A Ferrari Mondial was three seconds quicker and both Bob Ritchie in the Healey, and an Aston Martin DB3 were two seconds faster. And for all the added professionalism, he was only two seconds a lap quicker than in 1955. However, as in 1955, Doug made a last-minute qualifying dash and won pole. Moreover, he was happier with the pit signalling, which after input from Kling, former Mercedes team manager Alfred Neubauer and Doug himself, was now more easily read.

Come Sunday and Doug was lined up beside the Ferrari. As the flag dropped, predictably the Ferrari got away first, but this was going to be a long race and Doug wasn't intending to risk too much in the early corners, reckoning

"Just how much preparation had been carried out on the 190SL wasn't revealed, not even to Doug. It felt lighter and had an aluminium bonnet and toneau cover"

that keeping the Italian car in sight was good enough. In fact he caught it, and for 15 or 20 laps they had a great scrap, although the Ferrari had the legs on the little 190SL and could always pull out a lead on the straights.

The weather had been threatening, and now a fine drizzle started to come down. On top of the rubber from all the practice and support races, it turned the track into a veritable skid pan. But the 190SL's strongest suit was its handling, and now with good tyres Doug found it a real joy on the track. The 190SL was the first Mercedes to be given the single low-pivot rear suspension, eliminating most of the handling maladies of the potentially wayward 300SL. The roadster loved the wet, and as the rain got heavier Doug took the Ferrari going up the hill past the hospital. Driving on through the terrible conditions, he managed to pull out a whole lap lead, but ⇨

ABOVE INSET
This crossing-the-line photo shows the damage of the sentry box shunt.

BELOW
The expression of a man who's won a treacherous race against all the odds.





RIGHT
Local dignitaries line up to congratulate Doug on his unexpected race victory.



ABOVE INSET
In later years Mercedes invited him to Goodwood to try a Macau recreation.

"Daimler-Benz considered the 190SL too heavy to develop as a racing car, but in his brief period under racing's spotlight, Doug Steane proved it a winner"

⇨ unfortunately he was going to need it.

Braking and changing down at the end of the seafront straight, Doug suddenly found himself going backwards, still doing 65 to 70mph. He spun again and side swiped a sentry box, before coming to a halt in the slip road. On restarting he was horrified to find the gearbox was jammed in third. Back at the pits the body damage was found not to be anything that would prevent him finishing, but the 'box was still stuck in third. Wrenching it out might have resulted in no gears at all, so Doug limped back out to finish the race with only one gear working!

It was frustrating having to carefully watch the rev counter and not over-rev the engine, but the torrential rain was slowing everyone down, and very much to his advantage. It might not have suited the Ferrari, but by now it was catching Doug. Then the Ferrari had an almighty spin, and though the driver recovered it, by the chequered flag he was still a minute adrift – too much to allow the Mercedes to be reeled in.

It had taken over five hours to cover the 77 laps and 300 miles in the atrocious conditions. He had survived a big spin, a crash, body and mechanical damage, but Doug and the 190SL had won the Macau Grand Prix.

Daimler Benz considered the 190SL too heavy to be worth developing as a racing car, in spite of it having a brand new overhead-cam engine. But in his brief period under racing's spotlight, Doug Steane proved it to be a race winner. His sole victory came the year after Juan Manual Fangio, Stirling Moss and others had swept the board with the W196 and grand prix racing and the 300SLR in international sports car events, and after the factory had quit motorsport, and thus struggled to get headlines. Indeed, Daimler-Benz appeared not to know of his victory until informed by its Hong Kong representatives. But if the event lacks appropriate status in Mercedes-Benz motorsport history, it should never be underestimated.

After Macau

It could well have been the start of a star motor racing career, but circumstances dictated otherwise

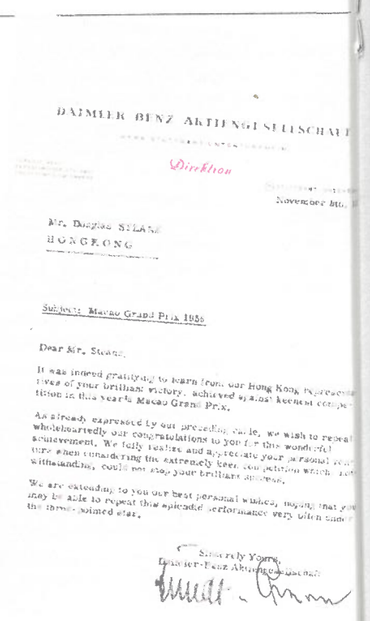
Doug's race victory led to offers being received from Honk Kong dealers – but nobody was going to get a look in once he had been promised a 300SL drive! In a letter to him after the race, Daimler-Benz said, "We are extending to you our best personal wishes, hoping that you may be able to repeat this splendid performance very often under the three-pointed star."

Unfortunately, real life was about to get in the way of Doug's racing career. He had only managed to stay in Hong Kong for so long with the connivance of some senior officers, and now the army wanted to bring him home. Back in the UK, he went racing in a Ford Anglia. A letter from Walter Sulke to Colin Chapman led to a trial at Lotus, and even the offer of a drive.

Unfortunately, Chapman expected all his drivers to earn their crust racing, and with a young family to support, Doug chose to stay with the security of the army. Then he was posted to Gibraltar, where the closest thing to motor racing was Peter Ustinov's wonderful spoof recording of *The Grand Prix of Gibraltar*. Whenever his postings allowed, Doug remained involved in racing, and on retiring from the army in 1971 took up rallying. In 2004, Doug was finally reunited with the racing 190SL – or at least a recreation of it – when Mercedes-Benz invited him to Goodwood to drive it. This was a long overdue honour, surely.



Doug in 2004 at the wheel of M-B's tribute 190SL racer.



DAIMLER BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

Direktion

November 8th,

Mr. Douglas STEANE
HONGKONG

Subject: Macau Grand Prix 1956

Dear Mr. Steane,

It was indeed gratifying to learn from our Hong Kong representatives of your brilliant victory, achieved in a most keenly competitive in this year's Macau Grand Prix.

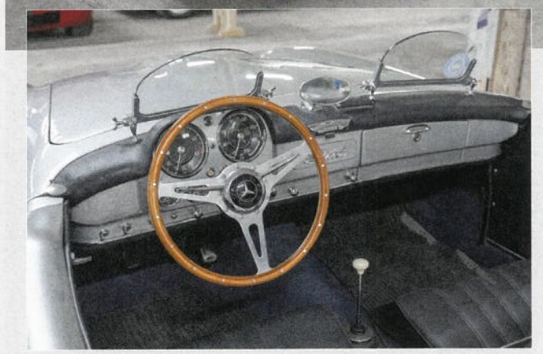
As already expressed by our preceding cable, we wish to repeat wholeheartedly our congratulations to you for this wonderful achievement. We fully realize and appreciate your personal [illegible] more when considering the extremely keen competition which [illegible] Withstanding, could not stop your brilliant success.

We are extending to you our best personal wishes, hoping that you may be able to repeat this splendid performance very often under the three-pointed star.

Sincerely Yours,
Daimler-Benz Aktiengesellschaft

Leserbrief





... ein weiterer, unbekannter Umbau als Sportroadster (aus Schweden?)

Guten Tag Herr Erbeck,

Mein Name ist Peter und ich habe dieses Jahr auf der Techno Classica mit Ihnen gesprochen und dort unter anderem Fotos von den 190 SL gemacht, die auf der Messe ausgestellt waren. Ich bin Mitglied im schwedischen Mercedes-Benz Club und schreibe Artikel für unser Clubmagazin. Wir werden einen Artikel über den Mercedes-Benz 190 SL veröffentlichen, da er in diesem Jahr sein 70-jähriges Jubiläum feiert. Wir sprachen unter anderem über: den 190 SL, der im Automuseum Dr. Carl Benz in Ladenburg steht. Dann haben Sie erwähnt, dass ich Ihnen eine E-Mail schicken könnte, wenn ich Fragen hätte. Ich habe Google verwendet, um einen Teil meines Artikels zu übersetzen, den Sie unten sehen können.

Könnten Sie bitte so freundlich sein und prüfen, ob ich alles richtig verstanden habe?

Eine Idee von Daimler-Benz bestand ursprünglich darin, den 190 SL als kleinen Sportwagen anzubieten. Aus diesem Grund hatten sie ein „Competition Package" entwickelt. Es verfügte über Türen, die oben tiefer geschnitten waren, sowie eine kleinere Windschutzscheibe vom Brooklands-Typ, die sich nur vor dem Fahrer befand. Darüber hinaus verringerte sich das Gewicht des Wagens durch das Entfernen der Stoßfänger um zehn Prozent und lag schließlich bei knapp über 1.000 kg, was das ursprüngliche Zielgewicht des Wagens war. Schnell wurde klar, dass das Auto trotz Sportpaket bei Rallyes oder anderen Wettbewerben nie siegreich sein würde. 1957 führte die FIA auch für die GT-Klasse neue Regeln ein und legte damit die Sportwagenambitionen auf Eis. Bis dahin wurden lediglich 17 Sportpakete verkauft.

Manchmal werden die Fahrzeuge mit Sportpaket auch als 190 SLR bezeichnet, obwohl dies keine offizielle Bezeichnung von Daimler-Benz ist. Im Automuseum Dr. Carl Benz im deutschen Ladenburg steht ein solches Auto. Es basiert auf einem Modell von 1957 und ist nicht vollständig entsprechend den verkauften Sportpaketen ausgestattet. Allerdings sind die Türen „echt" und das Auto als Ganzes vermittelt eine gute Vorstellung davon, wie diese Autos aussahen.

Vänliga hälsningar / Kind regards / Mit freundlichen Grüssen

Peter Lundin
PeLuAk AB
Dammlyckegatan 5
SE-431 62 MÖLNDAL
SCHWEDEN



Jochen Mass half Ralf bei seinem 190 SL Sportroadster

Lest bitte die spannende Story von unserem Clubfreund Ralf Eisenbach, der mit Hilfe von Jochen Mass, seinen 190 SL-Sportroadster aufgebaut und restauriert hat.





Hallo Frank,

anbei ein paar Daten und Infos zu meinem Auto.

Baujahr 4/1956

Leistungssteigerung des Motors auf ca. 125 PS

Matching Numbers

Fundort Biarritz (Gemeinde in Frankreich)

Das Auto stammt aus einer Sammlung eines älteren Oldtimersammlers

Es gibt eine umfangreiche Dokumentation in Bild und Schrift für das Auto.

Jochen Mass war von meiner Überlegung, dieses Auto zu kaufen begeistert, weil er selbst für Mercedes so ein Auto schon einmal gefahren hat.

Die Restaurationsunterlagen habe ich an Jochen weitergeleitet, der diese an sein Mercedes Classic Netzwerk zur Durchsicht gegeben hat. Diese haben sich nach Vorlage der Unterlagen, die Restauration des Autos genau angesehen und als gut befunden.

Danach ging es in die Verkaufsverhandlung, die sich über Monate telefonisch hinzogen. Jochen wollte eigentlich zur Besichtigung dazukommen, musste aber leider nach Pebble Beach zum Concours d' Elegance reisen, deshalb reiste ich alleine nach Frankreich. Nach der Probefahrt kam die Ernüchterung. Das Auto musste noch in vielen Punkten zu Ende restauriert werden und auch noch verbessert werden. Mit Hilfe von Jochens Netzwerk, wurde schnell ein Plan gefertigt, dass Auto in diesem nicht vollendeten Zustand zu kaufen. Jochen hatte alle wichtigen Erkenntnisse für die Fertigstellung zusammengetragen, die ich dann selbst umgesetzt habe. Die TÜV-Abnahme erfolgte in Frankreich, aber diese wurde trotz EU in Deutschland nicht anerkannt. Da ich im Jahr 2023 mit Jochen die Mille Miglia gefahren bin, mit Unterstützung von HK-Engineering, hatte ich dadurch gute Beziehungen zu Hans Kleissel, der mir mit meinem TÜV-Problem zur Seite stand. Hans Kleissel stellte mir den Kontakt zu Sebastian Hoffmann vom TÜV Rheinland her. Herr Hoffmann hörte sich mein Problem an und sagte „kriegen wir hin". Das fehlende Datenblatt ging mir über Herrn Hoffmann schon nach 2 Tagen zu. Die weiteren Punkte für die TÜV-Abnahme führte ich in Wermelskirchen, beim TÜV Classic Partner Uwe Guntermann durch. Dieser half mir, mit seinem Fachwissen und seinem tollen Netzwerk, den ersehnten TÜV zu bekommen. Danach konnte ich endlich das Fahrzeug auf Jochen Mass zulassen (WW-JM 101). Der Wagen hatte endlich eine Zulassung und ich konnte mit Jochen Veranstaltungen planen. Leider ist es nur bei einer Veranstaltung geblieben, dem legendären „Rossfeld Rennen in Berchtesgaden" im Oktober 2024, was von Achim Althammer seit Jahren veranstaltet wird. Hier bot sich, trotz verspäteter Anmeldung, die Teilnahme an diesem tollen Rennen durch Achim Althammer an. An weiteren schon geplanten Veranstaltungen mit diesem Auto im Jahr 2025, konnte ich leider mit Jochen nicht mehr teilnehmen, da er am 04.05.2025 plötzlich verstorben ist. Mit Jochen habe ich über viele Jahre wunderbare Menschen kennengelernt, die auch zu echten Freunden wurden, unter anderem „Martin Utberg". Dieser war schon sehr lange mit Jochen befreundet und hat etliche Veranstaltungen mit ihm gefahren. Er moderiert eine eigene Sendung „Top-Speed". Durch ihn kam die Idee auf, mit mir eine Ode an Jochen Mass mit dem 190 SLR, in der Eifel zu fertigen. Diese Sendung kann sich jeder auf dem Top-Speed TV Kanal ansehen, sowie auf verschiedenen Sportkanälen.

Sollte jemand noch weitere Auskünfte haben wollen oder Ersatzteile für einen Umbau benötigen, kann er sich gerne bei mir melden unter Ralf.Eisenbach@web.de oder telefonisch unter 0172/2074013 erreichen.

Gruß aus Wermelskirchen
Ralf Eisenbach





„Injektionsfahrer sind Snobisten"

– Alfred Pierburg und der Kampf um den Vergaser

Als der Mercedes-Benz 190 SL in den 1950er-Jahren auf den Markt kam, galten Solex-Vergaser als Inbegriff moderner Motorentechnik. Präzise Fertigung, ausgeklügelte Gemischaufbereitung und hohe Alltagstauglichkeit spiegelten den damaligen Stand der Technik wider. Sie waren entscheidend für Laufruhe, Zuverlässigkeit und Leistungsentfaltung der Motoren. Ein Blick auf diese Vergaser ist daher immer auch ein Blick auf das ingenieurtechnische Selbstverständnis jener Zeit.

Von den frühen Pionierfahrzeugen bis weit in die 1980er-Jahre hinein war der Vergaser ein integraler Bestandteil der Motorentechnik. Als System zur Gemischbildung hatte er die Aufgabe, das Luft-Kraftstoff-Gemisch für die Verbrennung bereitzustellen und fungierte damit gewissermaßen als „Lunge" des Fahrzeugmotors.

Dieser sechste Lieferantenartikel widmet sich der Firma Pierburg, die in Lizenz der französischen Firma Solex die bekannten Stufenvergaser des Typs



44 PHH (Flachstrom) und auch die Kraftstoff-Förderpumpe für unseren Tourenwagen hergestellt hat.

Solex war ein französischer Vergaserhersteller, der 1905 von den Studenten Maurice Goudard und Marcel Mennesson gegründet wurde. Zunächst firmierte das Unternehmen unter dem Namen Société Goudard et Mennesson, ehe das einprägsamere Kunstwort „Solex" eingeführt wurde. Das erste Produkt war ein durch Zentrifugalkraft betriebener Wasserkühler für Automobile, insbesondere für Omnibusse. Um die Zeit des Ersten Weltkriegs erwarb das Unternehmen ein Patent zur Herstellung von Vergasern – ein Produkt, das die Kühlerfertigung bald vollständig verdrängte.

Bernhard Pierburg (1869–1942) gründete am 25. März 1909 gemeinsam mit seinen Brüdern Heinrich-Hermann und Wilhelm in Wilmersdorf bei Berlin das Stahlhandelsunternehmen Gebr. Pierburg oHG, das 1923 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. 1926 erwarb Pierburg die insolvente Firma Arthur Haendler & Cie., die in Lizenz französische Solex-Vergaser herstellte. Ein sehr wichtiger Schritt in der Unternehmensgeschichte.



Im Jahr 1928 entwickelte Alfred Pierburg (1903–1975) einen eigenen Vergaser, der in Fahrzeugen der Marke Hanomag zum Einsatz kam. Dieser wurde noch im Sandgussverfahren aus Messing gefertigt. 1935 folgte die Gründung der Deutschen Vergaser-Gesellschaft (DVG), die fortan organisatorisch vom Stahlhandelsgeschäft getrennt agierte.

In den folgenden Jahren eroberten Solex-Vergaser die automobile Welt und wurden von nahezu allen kontinentaleuropäischen Pkw-Herstellern eingesetzt. Weltweit existierten zahlreiche Lizenznehmer.



Der mit Abstand größte Hersteller und Lieferant war die in Berlin gegründete und seit 1947 in Neuss ansässige Deutsche Vergaser-Gesellschaft (DVG), die seit 1978 unter dem Namen Pierburg firmiert. Diese Produkte nahmen in der Unternehmensgeschichte eine zentrale Rolle ein – zumindest so lange, bis die Vergasertechnik schrittweise durch Einspritzsysteme abgelöst wurde. Einige von uns haben sicherlich noch eine Kraftstoff-Förderpumpe mit DVG-Aufschrift im 190 SL verbaut.

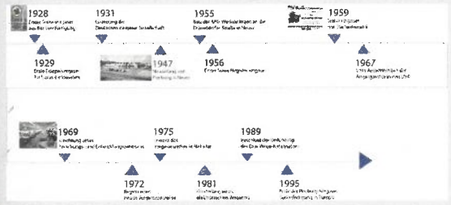
Pierburg gilt als Wegbereiter der Großserienfertigung von Vergasern in Deutschland. Erst die Umstellung auf Druckgussverfahren und den Werkstoff Zink ermöglichte ab 1930 die industrielle Massenproduktion. Das unternehmerische Geschick und der persönliche Einsatz von Bernhard Pierburg und seinem Sohn Alfred im Ringen um die Solex-Lizenz legten den Grundstein für einen beispiellosen Erfolg in der deutschen Automobilzuliefergeschichte. Schritt für Schritt entwickelte sich die Gebr. Pierburg AG zum größten Vergaserhersteller im Deutschen Reich.

Während des Zweiten Weltkriegs wurde das Berliner Werk zerstört und der Familie Pierburg entzogen. Auch die Solex-Lizenz war zunächst Gegenstand von Unsicherheiten. Da jedoch die britischen Besatzungsmächte für die Ausrüstung und Instandsetzung ihrer Militärfahrzeuge auf Vergaserkompetenz angewiesen waren, griffen sie auf das Know-how von Alfred Pierburg zurück. 1946 wurde der Betrieb an der Berliner Heidestraße an die Familie zurückgegeben – einschließlich des wichtigsten Aktivums der DVG: der Vergaserlizenz, die nun auf Alfred Pierburg persönlich lief. Während in Berlin die Fertigung wieder anlief, errichtete Alfred Pierburg in Neuss an der Büdericher Straße einen neuen Standort, der 1947 den Betrieb aufnahm.



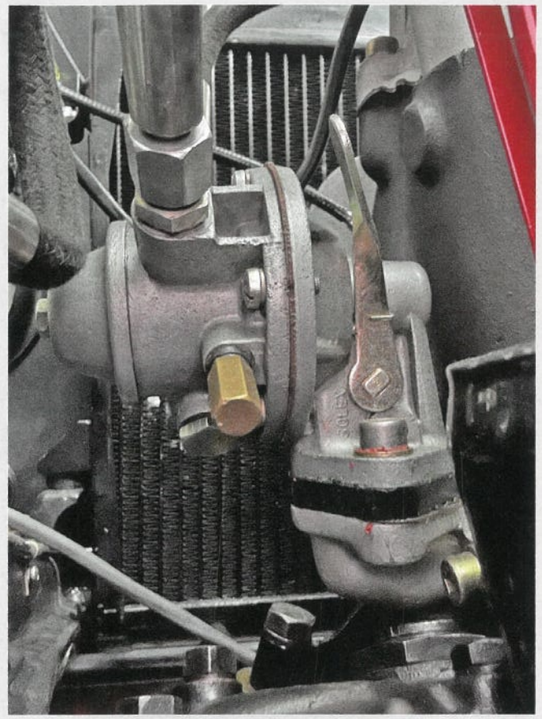
Erneut eroberten Solex-Vergaser den deutschen Automobilmarkt. Zu den größten Kunden zählten Mercedes-Benz, BMW, Ford, Glas, Borgward, Goliath und Volkswagen. In den ersten Nachkriegsjahren wurden zunächst die bewährten Solex-Konstruktionen weiterproduziert. Gleichzeitig setzte eine rasante technische Weiterentwicklung ein. Verbesserungen von Fahrkomfort und Motorleistung standen gleichrangig neben der Reduzierung von Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Der Einsatz von Doppelvergasern steigerte die Motorleistung, 1956 ging mit dem Typ PAITA der erste Registervergaser in Großserie, und 1959 ersetzte erstmals eine Startautomatik im VW Käfer den manuellen Choke.

Seit der Erfindung des Solex-Vergasers durch Marcel Mennesson im Jahr 1910 blieb das technische Grundprinzip im Wesentlichen unverändert.



Der Begriff „Vergaser" ist dabei eigentlich irreführend; treffender ist die Bezeichnung „Gemischbildner". Luft und Kraftstoff werden für jeden Betriebszustand exakt dosiert, der Kraftstoff fein zerstäubt und dem Luftstrom beigemischt, bevor das Gemisch über das Saugrohr in die Zylinder gelangt. Was einfach klingt, erforderte eine kontinuierliche Weiterentwicklung, um den steigenden Anforderungen und wachsenden Stückzahlen gerecht zu werden.

Doch allmählich spürt der Vergaser die wachsende Konkurrenz der Einspritztechnik. Die neue Generation der Typen Zenith 1B, 2B und 2E ist bereits für den Einsatz elektronischer Regelkreise ausgelegt. Noch 1967 ist Alfred Pierburg überzeugt: „Injektionsfahrer sind Snobisten." Doch die fortschreitende Einspritztechnik setzt sich unaufhaltsam durch. Die aus Dieselmotoren bekannte Einspritzung wird zunehmend auch für den Otto-Motor zu einer marktfähigen Alternative zum Vergaser. Zahlreiche Argumente sprechen dafür: Einspritzsysteme ermöglichen eine betriebspunktabhängige Steuerung des Verbrennungsprozesses und erhöhen dadurch die Energieeffizienz moderner Automobile deutlich.



Bei Pierburg ist der Zwiespalt groß. Sein Herz schlägt für das angestammte Vergasergeschäft. Dennoch versucht die DVG 1969, eine von Solex entwickelte Einspritzanlage zur Serienreife zu bringen. Drei Jahre später, 1972, präsentiert die DVG sogar eine eigene Zenith-Renneinspritzung. Das von der Fachpresse hochgelobte System bleibt jedoch eine Einzelleistung: Obwohl die Leistungsbilanz für die Einspritzung spricht, stehen die Kosten in keinem Verhältnis zu denen des Vergasers.

Mit der Zeit wird die Einspritzung jedoch günstiger und leistungsstärker, während der Vergaser zunehmend komplexer und teurer wird. Die Automobilhersteller verstärken ihre Motoren und das „E" am Heck eines Fahrzeugs wird zum Symbol für Modernität. 1983 sind bereits 34 Prozent der deutschen Benzinmotoren mit Einspritzanlagen ausgestattet – Tendenz weiter steigend.

Ein letzter Versuch Pierburgs, sich auf dem Vergasermarkt zu behaupten, ist die gemeinschaftliche Entwicklung eines elektronisch geregelten Vergasers in der Bosch-Pierburg-System-Gesellschaft (BPS). Dieser Höhepunkt in der Vergaserentwicklung bedeutet zugleich ihr Ende. Das technisch aufwändige System wird vom Markt nicht angenommen, und die Entwicklung wird 1987 eingestellt.

Die Einführung geregelter Drei-Wege-Katalysatoren bringt schließlich 1995, nach über 75 Millionen bei Pierburg gefertigten Vergasern, das endgültige Aus.

Zwischen 1958 und 1982 unterhielt die DVG ein eigenes Vergaser-Museum in Berlin, das die technische Entwicklung von Vergasern zeigte. Nach der Übergabe der Sammlung an das Deutsche Technikmuseum haben heute insbesondere museumsbegeisterte Menschen die Möglichkeit, diese bedeutende Sammlung dort zu besichtigen und einen Einblick in die Geschichte der Vergasertechnik zu gewinnen.

Markus Reinhart