

Phillip Aeberli

Die Autoindustrie Europas steht unter Druck. Auflagen aus der Politik zwingt die Hersteller, Produkte zu entwickeln und zu verkaufen, die am Markt noch nicht so angenommen werden, wie es nötig wäre. So sind die meisten traditionellen Autobauer gezwungen, gleichzeitig zum Portfolio an E-Autos auch die Modelle mit Verbrennungsantrieb weiterzuentwickeln und mit hohem Aufwand an die immer strenger werdenden Emissions-Vorschriften anzupassen.

Gleichzeitig drängen neue Marken aus China mit E-Autos zu verführerisch niedrigen Preisen auf den hiesigen Markt; Preise, die den Wettbewerb verzerren, da die chinesischen Hersteller von staatlichen Subventionen und deutlich günstigeren Produktionsbedingungen profitieren. Die europäischen Produzenten müssen sich also neu erfinden, um dem Wettbewerb standhalten zu können. Dazu gehört bei Mercedes-Benz auch, dass man sich wieder stärker auf seine Tradition besinnt.

Tradition als Standbein

Vor gut zwei Jahren haben die Stuttgarter ihre Tradition gebündelt und die Mercedes-Benz Heritage GmbH gegründet. Ein Geschäftszweig, der direkt an den Vorstands-Vorsitzenden berichtet und alle Aktivitäten rund um das Erbe der Marke bündelt. Dazu zählen das Marken-Museum in Stuttgart genauso, wie die Klassiker-Werkstatt, das Ersatzteil-Geschäft für Modelle der Vergangenheit und die Fahrzeugsammlung des Konzerns. «Wir probieren, von jedem Modell das letztgebaute Exemplar in einer typischen Ausstattung in die Sammlung zu kriegen», erklärt Marcus Breitschwerdt, Leiter der Mercedes-Benz Heritage GmbH.

Die Sammlung umfasst aktuell mehr als 1200 Fahrzeuge. Diese dienen einerseits dazu, die Ausstellung des Museums zu wechselnden Themengebieten passend zu bestücken, andererseits aber auch dafür, die Faszination der Markengeschichte an ausgewählten Events sichtbar zu machen. Einer dieser Event war das Bernina Gran Turismo, ein Bergrennen am Berninapass.

Seit 2015 findet das Bernina Gran Turismo jährlich statt. An zwei Tagen im Spätsommer wird die Passstrasse von La Rösa hinauf zur Passhöhe für ein paar Stunden gesperrt – und damit zum Laufsteg für erlesene automobile Klassiker. Das Teilnehmerfeld ist von den Organisatoren handverlesen, gefahren wird auf Bestzeit oder in einer Gleichmässigkeitsprüfung. Ein Bergrennen am Berninapass ist aber alles andere als eine neue Idee: Die Veranstaltung ist eine Reminiszenz an das Bernina-Bergrennen von 1929.

Damals fand das Rennen als Teil der St. Moritzer Automobilwoche statt. Ein Programm, das den Ferienort auch für Sommer-Touristen attraktiv machen sollte. Ein Punkt, der auch bei der Neuausgabe durchaus eine Rolle spielt. Denn das Teilnehmerfeld ist mit einzigartigen Fahrzeugen aus allen Epochen gespickt. Fahrzeuge, die Fans sonst kaum zu Gesicht bekommen, stehen hier vor der Veranstaltung in St. Moritz und während den Rennpausen auf dem Berninapass für das Publikum frei zugänglich und ziehen bewundernde Blicke auf sich. So auch der 300 SL Flügeltürer, den das Team der Mercedes Heritage-Abteilung mit auf den Pass gebracht hat.

Tradition fasziniert

Im Februar 1954 präsentierte Mercedes-Benz das 300 SL Coupé, das aufgrund seiner nach oben öffnenden Türen schon bald nur noch als «Flügeltürer» bekannt wurde. Die Türen sind aber bei weitem nicht die einzige Besonderheit. Auch wenn der «Flügel»



Catwalk für den Überflieger

Warum die Geschichte einer Marke wichtiger denn je ist, zeigt ein Ausflug mit einem klassischen Mercedes-Flügeltürer zum Bernina Gran Turismo.



Porsche, Lancia & Co.: Selbst im illustren Starterfeld ist der 300 SL mit seinen Flügeltüren ein Blickfang. Das Bernina Gran Turismo ist ein Treffen automobiler Legenden. Der 300 SL mit seinen ikonischen Flügeltüren zählt zweifellos auch dazu. Bild: Deniz Calagan



vor allem wegen seinem einzigartig zeitlosen Design zum millionenteuren Sammlerstück wurde, ist er vor allem ein technisches Meisterwerk seiner Zeit. Während der weit verbreitete VW Käfer damals noch mit 30 PS unterwegs war, steckten unter der langen Haube des Mercedes schon 215 PS, was ihn zu einem der schnellsten Sportwagen seiner Zeit machte. Eine Faszination, die bis heute anhält.

Selbst unter den hochkarätigen Boliden im Starterfeld des Bernina Gran Turismo zieht der 300 SL die Blicke auf sich. Kaum jemand geht an ihm vorbei, ohne sich das Auto genauer anzuschauen. Eine Ikone, die auch nach 70 Jahren noch strahlt – und eine Bedeutung für die Marke hat. «Eine Ikone wie der Flügeltürer verkörpert unsere Markenwerte – und ist genau um diese herum gebaut worden», erklärt Breitschwerdt. «Diese Werte haben sich über die Jahrzehnte nur wenig verändert. Genau das macht eine Marke eben zur Marke.»

Qualität, beste Materialien und eine tadellose Verarbeitung, technische Pionierleistungen und ein zeitloses, funktionales Design. Diese Werte findet der Heritage-Chef im klassischen Flügeltürer. Und sie sollen auch Massstab für die Modelle der Gegenwart und Zukunft sein. Tugenden, die Breitschwerdt bei internen Veranstaltungen auch an Ingenieure und Designer zu vermitteln versucht.

Tradition bewegt

Am erlebbarsten wird das Markenerbe freilich am Steuer des Flügeltürers. Auf der abgesperrten Bernina-Passstrasse unter Bedingungen, wie sie im Strassenalltag selten vorherrschen. Ein rund 70 Jahre altes Auto lässt sich natürlich nicht mit einem Neuwagen vergleichen. Dennoch beeindruckt der Flügeltürer. Auch im modernen Strassenverkehr würde er nicht als Verkehrshindernis taxiert werden. Er lässt sich selbst auf der steilen Passstrasse flott bewegen – und in dieser Traumwelt ohne Tempolimit und Gegenverkehr in weniger als fünf Minuten auf die Passhöhe treiben. Die Lenkung braucht etwas Zeit, um die Befehle des Fahrers umzusetzen. Die Schaltung erfordert Gefühl, die Bremse Kraft.

Wer sich darauf einlassen darf, wird aber schnell eins mit der Maschine und spürt eine mechanische Perfektion, welche wohl ebenfalls als Grundpfeiler der Markenwerte verstanden werden darf. Diese auch in Autos der Neuzeit einzuarbeiten ist ein hehres Ziel. Vielleicht ist das im Zeitalter von digitalen Steuergeräten und elektrischen Antrieben auch nicht mehr so plakativ möglich, wie noch vor 70 Jahren. Ein Erbe mit Automobilen Ikonen und klar definierten Markenwerten zu haben, ist für einen Hersteller wie Mercedes aber wichtiger denn je. Als Identifikationsbasis für potenzielle Kunden genauso, wie als Kompass für die eigene Entwicklung.

Gefragtes Super-Leichtgewicht

Der 300 SL wurde im Februar 1954 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Die Zahl 300 steht für den Hubraum in Zentilitern, das Kürzel SL für «super-leicht». Der Sportwagen wurde nach dem Prinzip reiner Rennwagen auf einem Gitterrohr-Rahmen aufgebaut. Teile der Karosserie sind aus Aluminium gefertigt, sodass der 300 SL nur 1295 kg auf die Waage bringt. Für seine Zeit fortschrittlich waren die Benzin-Direkteinspritzung des 215 PS starken 6-Zylinder-Motors. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 260 km/h zählte der 300 SL zu den schnellsten Sportwagen seiner Zeit. Der Neupreis lag bei rund 29'000 Deutsche Mark. Heute kosten gut erhaltene Exemplare mindestens 1,5 Millionen Franken. (pae)