

Die Entstehung einer Legende. *Das Exposé.*



Mercedes-Benz 300 SL Coupé W198

Baujahr 1954 | 215 PS/148 KW | Erdbeerrot Metallic/Stoff Karo

# Die *Nummer 20* erzählt eine einmalige Geschichte.

Als zwanzigster produzierter Flügeltürer zeigt diese sensationelle Hjeltness-Restaurierung alle frühen Merkmale, die die Exemplare zu Beginn der Produktion bei Mercedes-Enthusiasten so begehrt machen. Dieser mehrfach mit dem Concours ausgezeichnete Flügeltürer wurde von einer der weltweit bekanntesten 300 SL-Restaurierungswerkstätten nach höchsten Standards fertiggestellt und befindet sich in einem atemberaubenden, makellosen Zustand. Eine Sensation.



Dieses sehr frühe 300 SL Coupé verließ die Fabrik am 30. September 1954. Ursprünglich in DB190 grau lackiert, mit blauem Vinyl/blau karierten Sitzen und blauem Lederinterieur, war es für den renommierten Mercedes-Benz Vertreter Max Hoffman's in New York bestimmt. Das besondere Fahrzeug mit der Fahrgestell Nr. 20 weist zahlreiche „Prototypen“-Merkmale auf, die nur die ersten

50 Fahrzeuge, der insgesamt 1.400 Exemplare, aufweisen und Überbleibsel der Rennwagen von 1952 sind, auf denen das 300 SL Coupé basierte. Alle Unterscheidungsmerkmale sind bis ins kleinste Detail dokumentiert und bestätigt und unterscheiden dieses Coupé deutlich von der Serienproduktion. Eine absolute Rarität unter den ohnehin begehrten 300 SL Coupés.



◀ Der „Schwanenhals“ ist eines von rund 50 Details, die die ersten 50 Exemplare von den 1.350 Serienfahrzeugen unterscheidet.

## Zum Wertgutachten

◀ Ein detailliertes Wertgutachten mit allen „Prototypen-Merkmalen“ gibt es hier.

Zu den auffälligsten dieser einzigartigen, frühen Flügeltürer-Merkmale gehören der lange „Schwanenhals“-Schalthebel, der unter dem Armaturenbrett hervorlugt, der oft fehlende, 9-teilige handgefertigte, konkave Stern im Kühlergrill, die lackierte Unterseite der Motorhaube, die Ventilabdeckung aus blankem Metall im Motorraum und die aufgeschraubten Augenbrauen mit Wulstrand. Zu den weniger offensichtlichen und subtilen frühen Merkmalen, die ebenfalls originalgetreu beibehalten wurden, gehören die subtile Griffmulde

an der Basis der Flügeltüren, nicht abnehmbare, geschweißte Chassisstreben im Motorraum, die an die Chassis der 300SL-Rennwagen erinnern. Zudem eine frühe Dachlüftungskonfiguration, die sich geringfügig von den späteren Fahrzeugen unterscheidet, und flache Stoßstangenabdeckungen, die zwar den Nutzen minimieren, aber nach Ansicht vieler die Ästhetik des Modells verbessern. Zahlreiche weitere Merkmale, die für die frühen Serienfahrzeuge typisch sind, finden sich am Chassis Nr. 20! All diese Nuancen wurden

während der gesamten Lebensdauer des Wagens und – was vielleicht am wichtigsten ist – während der meisterhaften Restaurierung durch Hjeltness akribisch bewahrt.

Laut dem Gullwing Group Registry war der erste Besitzer des Coupés Nr. 20 Roy Miller aus China Lake, USA. In den frühen 1970er Jahren wurde Weston Hook aus La Jolla, Kalifornien, Eigentümer, der den Wagen in den nächsten vier Jahrzehnten betreute und schließlich an seinen Sohn übergab.



Weston Hook verbrachte seine Zeit sowohl in Kalifornien als auch auf Hawaii, wobei letzteres das Zentrum seiner Immobiliengeschäfte war, und so pendelte der Wagen zwischen den beiden sonnigen Orten am Pazifik. Nach mehreren Jahrzehnten des Besitzes und der Nutzung beauftragte Hook den wohl renommiertesten 300 SL-Restaurator Jerry Hjeltness aus Escondido, Kalifornien, mit einer Restaurierung, deren Ergebnis man kurz und knapp als außergewöhnlich bezeichnen kann.

Im Laufe von zwei Jahren und mit viel Liebe zum Detail wurde der Flügel mit der Nr. 20 bis ins kleinste Detail komplett restauriert und in den zeitgemäßen Mercedes-Farben DB 543 Erdbeerrot Metallic lackiert. Die Kombination mit beigefarbener Lederausstattung und grün karierten Sitzen ist stilsicher und außergewöhnlich. Passendes Gepäck und verchromte Rudge-Räder vervollständigen das unbestreitbar schöne Erscheinungs-

bild, das in jeder Gesellschaft die Aufmerksamkeit auf sich zieht. Das Ergebnis dieser Restaurierung hat unweigerlich zu vielen Concours-Siegen in der Klasse und in ganzen Ausstellungsbereichen geführt. Das Auto ist einfach eine „Best-of-the-Best“-Restaurierung, von einem der besten 300SL-Restauratoren.

◆ Auch international sorgt das erdbeerfarbene Coupé für mächtig Aufsehen. In der „Mercedes Enthusiasts“ wird zu Recht getitelt: „The sweetest thing“! Was kann es süßeres geben?!

Dieses frühe Coupé ist ein anschauliches Beispiel für die Art von Auto, die durch eine sorgfältige Restaurierung erreicht werden kann, wenn Mercedes-Meistertechniker, hervorragende Handwerkskunst und ein Verständnis für die Nuancen, die mit den frühen Exemplaren des 300SL Coupés verbunden sind, mit einem Besitzer kombiniert werden, der bereit ist, im Streben nach authentischer Mercedes-Perfektion „all-in“ zu gehen. Jeder Bereich dieses 300SL wurde nach den höchsten Standards restauriert und gepflegt.

Der Lack wurde fachmännisch vorbereitet und auf eine Karosserie aufgetragen, die kompromisslos gerade ist, ergänzt durch Passungen, die präzise sind, ohne Abweichung in den Tür-, Motorhauben- und Kofferraumspalten. Die Lackierung ist ein subtiler Farbton, der bei verschiedenen Lichtverhältnissen unterschiedlich und spektakulär erscheint. Die Chromteile sind in einem neuwertigen Zustand und die Gummi- und Zierleisten zeigen, dass auch den kleinsten Details große Aufmerksamkeit gewidmet wurde. Details, die normalerweise bei den meisten 300SL-Restaurierungen

nur ein nachträglicher Gedanke sind. Die originalen „Prototypen“-Merkmale an der Karosserie, die nur bei den frühen Fahrzeugen vorhanden waren, wurden bei der Arbeit von Hjeltness originalgetreu wiedergegeben, was bei der Restaurierung dieser frühen Exemplare oft nicht der Fall ist.



Das Interieur des Wagens setzt weitere Akzente mit authentischen Details und ist durchweg von hoher Qualität. Die Lederelemente, einschließ-

lich des Armaturenbretts, der Sitze und der Türschweller, wurden fachmännisch verarbeitet und weisen so gut wie keine Abnutzungserscheinungen auf, während die grün karierten Sitze ein traditionelles Flair vermitteln, das fast ausschließlich mit dem 300 SL Coupé assoziiert wird. Kein Element des Innenraums wurde unbeaufsichtigt gelassen, einschließlich aller Zierleisten und Knöpfe, wobei bei der Restaurierung keine Abstriche gemacht wurden. Der Dachhimmel, der bei einem Flügeltürer oft als erstes in Augenschein genommen wird, um die Gesamtqualität der Polsterung zu beurteilen, wurde präzise verlegt. Der Motorraum präsentiert sich in einem durchweg vorzeigbaren Zustand, und, was vielleicht noch wichtiger ist, er verkörpert eine echte Liebe zum Detail, wie man sie selten bei einer 300 SL-Restaurierung sieht, geschweige denn bei einer mit so vielen interessanten und charakteristischen Merkmalen. Bei der Inspektion fällt sofort auf, dass der Ventildeckel nicht lackiert ist und aus einer grob behauenen Metalllegierung besteht, so wie er bei der Auslieferung war. Bei der überwiegenden Mehrheit der Gullwings aus der

Produktion handelt es sich um ein Magnesiumgehäuse mit einer glatten, lackierten Oberfläche. Bemerkenswert ist auch, dass die mittig angeordnete Chassisstrebe geschweißt und nicht verschraubt ist, ein Merkmal, das sich eng an die Konstruktion der Mercedes-Rennwagen von 1952 anlehnt... ein Merkmal, das später geändert wurde, um den Ausbau des Motors für Wartungsarbeiten zu erleichtern. Das geschulte Auge wird im Motorraum noch viele andere subtile Details finden, die auf die frühe Produktion des Flügeltürrers Nr. 20 hinweisen.

Mechanisch gesehen ist der Wagen genauso fahrbar wie er umwerfend gut aussieht. Selten laufen Exemplare in einer solchen stoischen Perfektion, wie es die Nummer 20 kann. Schon beim Starten merkt man, dass dieser Wagen nicht nur gut aussehen kann. Nein: er wurde gebaut um seine Leistung auf die Straße zu bringen. Ergebnis einer konsequenten und kompromisslosen Restaurierung! Die Unterseite des Wagens setzt ein Ausrufezeichen in Sachen Gründlichkeit, mit der

» Dies ist einfach einer der schönsten 300 SL, die uns in den über 40 Jahren, in denen wir diese Artefakte der deutschen Automobilgeschichte gewartet, gekauft, verkauft und restauriert haben, begegnet sind.«

Scott Grundfor, 300 SL Spezialist

Hjeltness die Restaurierung eines preisgekrönten Wagens betreibt. Alles an der Unterseite des Wagens ist „wie neu“, und sogar die Bodenwannen wurden in Show-Qualität restauriert und befinden sich bis heute in einem makellosen Zustand, da der Wagen seit seiner Fertigstellung nur sehr wenig benutzt und ordnungsgemäß gelagert wurde. Jede Mutter, jeder Bolzen und jede Schraube des Wagens wurde fein säuberlich und modellgetreu restauriert, eine Restaurierungsmaßnahme, die selbst von den erfahrensten 300 SL-Veteranen Anerkennung verdient. Angesichts der Tatsache, dass die Restaurierung selbst bereits knapp 30 Jahre zurückliegt, ist der Zustand eine wahre Sensation!

Der wohlverdiente Ruf, den sich Hjeltness Restorations im Laufe der Jahrzehnte als eine der besten Restaurierungswerkstätten der Welt erworben hat, ist genug, um damit abzuschließen. Bilder sagen mehr als tausend Worte und ein persönliches Erlebnis mit dem Coupé Nr. 20 zementiert alles, was vorweg beschrieben wurde. "Dies ist einfach einer der schönsten 300 SL, die uns in den über 40 Jahren, in denen wir diese Artefakte der deutschen Automobilgeschichte gewartet, gekauft, verkauft und restauriert haben, begegnet sind." So bringt es Scott Grundfor, einer der wohl geachtetsten 300 SL Spezialisten der Szene, knapp aber eindrucksvoll auf den Punkt! Mehr bleibt nicht zu sagen.

PRODUKTIONSZEITRAUM	1954 - 1957	
TAG DER AUSLIEFERUNG	30.09.1954	
FAHRGESTELL-NR.	198.040.4500020	
CHASSIS-NUMMER	198.040.4500012 (matching!)	
MOTOR-NUMMER	198.980-4500027 (matching!)	
LACKIERUNG	Erdbeerrot Metallic (543)	
INNENAUSSTATTUNG	Stoff Karo (L3)	
LENKRADPOSITION	Links	
LAUFLEISTUNG	54.600 km	
LAUFLEISTUNG	54.600 km	
TECHNISCHE DATEN	Zylinderanzahl:	Sechs (6)
	Gesamthubraum:	2.996 ccm
	Motorleistung nach DIN:	148 kW (215 PS) bei 5.800 U/min
	Drehmoment:	274 Nm bei 4.600 U/min
	Fahrzeuggewicht:	1.295 kg
	Länge/Breite/Höhe in mm:	4.520/1.790/1.300
	Radstand:	2.400 mm
	Höchstgeschwindigkeit:	bis zu 260 km/h, abhängig von der Hinterachsübersetzung
PRODUZIERTE STÜCKZAHL	1.400 davon nur 167 Exemplare im ersten Produktionsjahr; ca. 50 mit „Prototypen“-Status	



Das *Exterieur*.





Das *Interieur*.







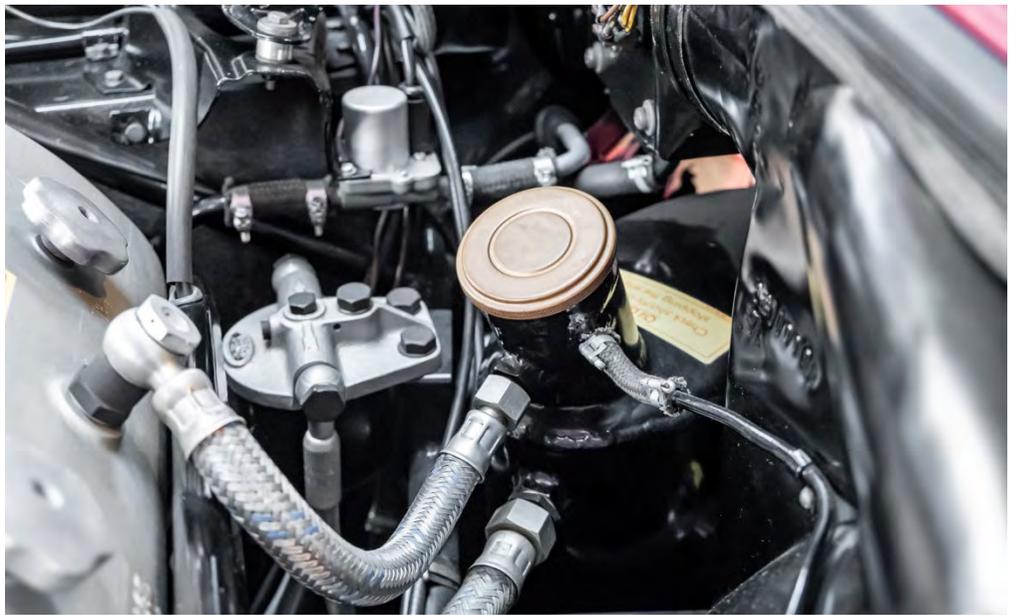


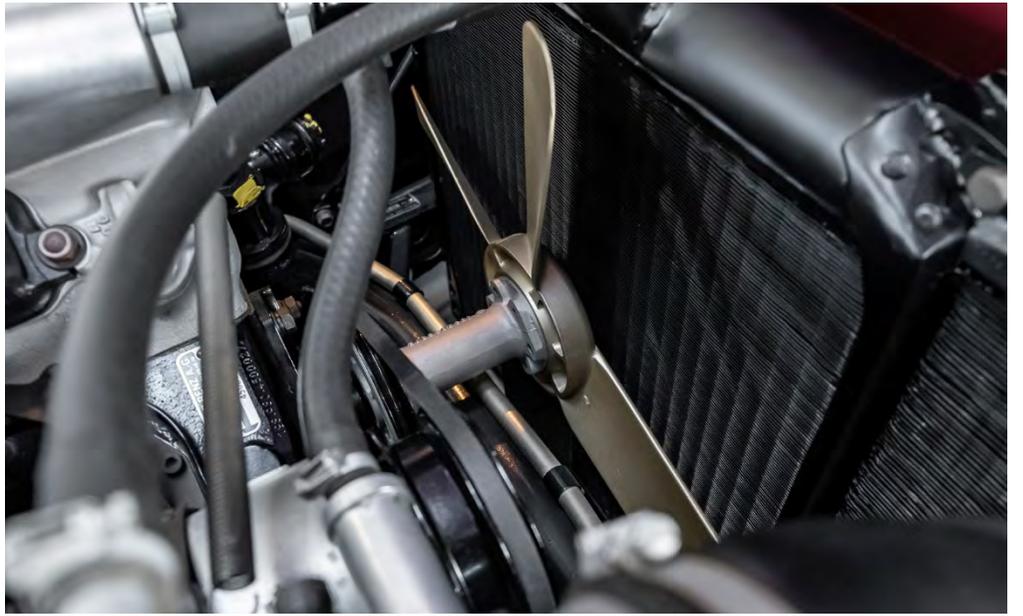
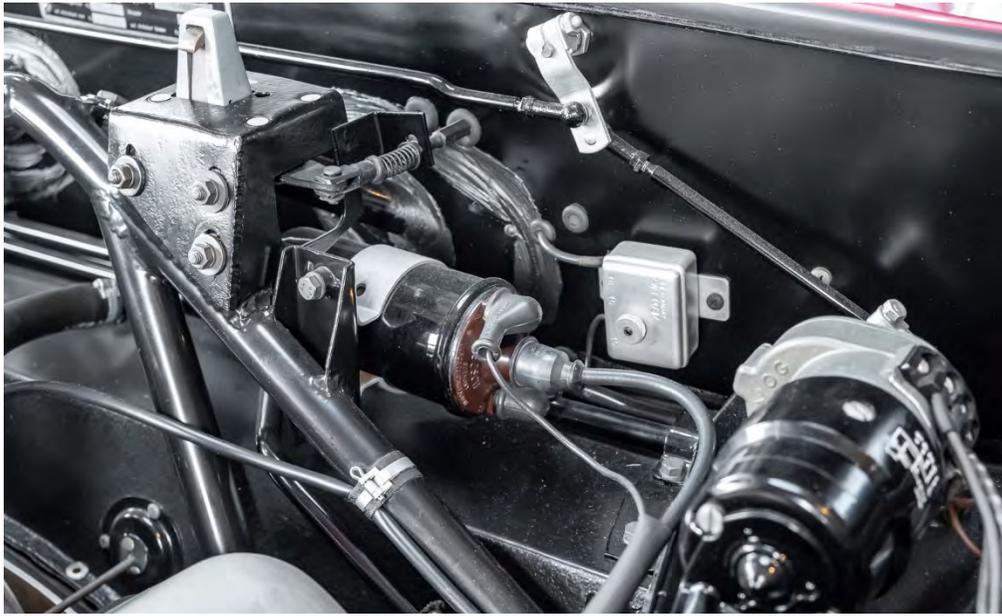
Die *Details.*













**ROSIER** *Classic Sterne*

# Seit 1927: Qualität und Leidenschaft erfahren.



## VERKAUF & HANDEL

Vom Vorkriegs-Supersportwagen Mercedes-Benz SSK bis zum aktuellen Supersportler: Schnittmenge des einmalig vielfältigen Ausstellungsangebots ist die Philosophie unseres Handelns. Sammlerfähige Automobile aller Epochen mit aussichtsreichem Wertsteigerungspotenzial. Schließlich ist es eben keine Bauchentscheidung, in ein sammlerfähiges Fahrzeug zu investieren, auch wenn das Kribbeln im Bauch dies suggeriert.

## MANUFAKTUR-WERKSTATT

Unsere zertifizierte Fachwerkstatt für historische Fahrzeuge, ist das Herzstück des Unternehmens. Mit eigenem Motorenbau, eigenem Karosseriebau und einer hochmodernen Werkstatt arbeiten rund 20 ausgebildete Spezialisten an klassischen und exklusiven Automobilen. Transparenz und kontinuierlicher Austausch mit unseren Kunden ist für einen erfolgreichen Service und eine professionelle Restaurierung entscheidend.



## TEILE & ZUBEHÖR

Das hauseigene, umfangreiche Neuteil-Ersatzteilleger mit über 3.000 Positionen und Zugriff auf alle Mercedes-Benz Originalteile machen uns zum zuverlässigen Teilelieferanten für Fahrzeuge jeder Epoche. Mit telefonischer Beratung zur Teileidentifizierung und angeschlossenen Onlineshop schätzen Kunden weltweit unsere Kompetenzen im Ersatzteil-Service.

**ROSIER**  
Mercedes-Benz Partner  
seit 1927

Seit nunmehr über 90 Jahren repräsentiert die Familie Rosier die Marke Mercedes-Benz als Partner der Daimler AG. Mit höchstem Anspruch an Qualität, in allen Belangen, und einer spürbaren Leidenschaft für die Erhaltung eines Teils der Automobilgeschichte lebt das ROSIER Classic Sterne Team bis heute den Anspruch des Firmengründers Heinrich Rosier. Qualität und Leidenschaft seit 1927!