



190 SLR BY CARTECH

Mercedes-Benz 190 SL R Tribute – das letzte Einhorn

Der Mercedes-Benz 190 SL R gehört zu den letzten Einhörnern der Automobilgeschichte. Bei Cartech entstanden bis jetzt drei exklusive Nachbauten, die den Traum eines kompromisslosen 190-SL-Rennwagens weiterdenken. Nummer vier ist noch zu haben – inklusive Wunschfarbe.

Text: Jürg Zentner, Fotos: Christian Lienhard



Neues Herz für den 190 SLR Tribute.



Heute gehört ein originaler 190 SL R zu den seltensten Mercedes-Fahrzeugen überhaupt.



Beim Wiederaufbau wurde auf Originalität geachtet.



Epochengerecht auch der Innenausbau.

Eigentlich sollte der Mercedes-Benz 190 SL die elegante Begleitung für die Côte d'Azur werden. Aber einige Ingenieure träumten davon, aus dem gemütlichen Boulevard-Roadster einen Porsche-Jäger zu machen. Fast wäre der 190 SL R zu einem der spannendsten Sportwagen der 1950er-Jahre geworden. Aber der Reihe nach.

Als Mercedes-Benz 1955 den 190 SL auf dem Genfer Automobilsalon präsentierte, war die Begeisterung riesig. Unter der Leitung des hauseigenen Designers Walter Häcker entstand ein Roadster, der fast so schön war wie der 300 SL – nur erschwinglicher. Lange Motorhaube, kurzes Heck, chromglänzender Kühlergrill – optisch war der kleine Bruder kaum weniger elegant. Doch leider hielt die Technik nicht, was die Optik versprach.

Kein richtiger Sportwagen

Während der Mercedes-Benz 300 SL einen Gitterrohrrahmen und einen Sechszylinder-Motor hatte, basierte der 190 SL

auf der Plattform der Limousine. Auch die Technik. Der 1,9-Liter-Vierzylinder leistete lediglich 105 PS. Das reichte knapp für 170 Kilometer pro Stunde und entspannte Ausfahrten entlang der Riviera, nicht aber für Siege auf der Rennstrecke. Die Presse lobte zwar die Qualität, vermisste aber den sportlichen Biss.

Damals hörte Mercedes-Benz noch auf kritische Presse und nahm die Challenge an. Bereits Ende 1955 entstand der 190 SL R, intern schlicht als Rennsportversion bezeichnet. Das Ziel war klar: Gewicht runter, Leistung rauf.

Radikaldiät

Die Ingenieure griffen zur Radikaldiät. Türen, Motorhaube und Kofferraumdeckel wurden aus Aluminium hergestellt. Die schweren Stossstangen verschwanden ebenso wie das Verdeck, die Komfortausstattung, ja sogar die normale Windschutzscheibe war den Stuttgartern zu schwer. Stattdessen schützte nur noch eine kleine

Plexiglasscheibe den Fahrer vor Mücken im Gesicht. Schalensitze, Sportlenkrad und Weber-Vergaser machten den Roadster endgültig zum Rennwagen.

Das Resultat war beeindruckend. Über 100 Kilogramm weniger Gewicht und je nach Ausführung bis zu 140 PS ermöglichten Geschwindigkeiten von über 200 Kilometer pro Stunde – Mitte der 1950er-Jahre respektable Leistungswerte. Gegen den Porsche 356 oder Maserati 300S fehlten dem Mercedes aber noch immer einige Pferdestärken.

Seine grössten Erfolge erzielte der Mercedes-Benz 190 SL R im Jahr 1956. Beim Grand Prix von Macao wurde ein rechtsgelenktes Fahrzeug eingesetzt und belegte Platz eins. Im selben Jahr errang der 190 SL R beim Grossen Preis von Casablanca einen Klassensieg in der GT-Klasse bis zwei Liter Hubraum. Ein grossartiger Anfang – und zugleich das Ende. Das Auto erhielt die nötige Homologation für die GT-Klasse nicht, worauf Mercedes-Benz

die Rennunterstützung des Modells 1956 wieder einstellte. Das macht den Mercedes-Benz 190 SL R zum «Einhorn», weil über den Verbleib der Rennfahrzeuge und Rennbausätze bis heute nur wenig bekannt ist.

Projekt Sechszylinder

Der 190 SL R war zwar schnell, ausgewogen und zuverlässig, aber nie der kompromisslose Racer, den sich viele erhofft hatten. Im Werk schlummerte allerdings bereits eine noch viel aufregendere Idee. Unter der Leitung des legendären Entwicklungschefs Rudolf Uhlenhaut entstanden mehrere 190-SL-Prototypen mit einem Reihensechszylinder. Auf der Nürburgring-Nordschleife waren diese Versuchswagen rund 25 Sekunden pro Runde schneller als der normale 190 SL. Plötzlich schien der Traum vom echten Mercedes-Sportwagen greifbar.

Doch Mercedes zog die Reissleine. Der Sechszylinder wäre zu teuer gewesen, die Produktion zu aufwendig. Statt den 190 SL weiterzuentwickeln, konzentrierte sich das Unternehmen auf ein völlig neues Modell – den 230 SL, die berühmte Pagode.

Keine FIA-Zulassung

Heute gehört ein originaler 190 SL R zu den seltensten Mercedes-Fahrzeugen überhaupt. Je nach Quelle entstanden lediglich sieben bis 17 echte Rennsportfahrzeuge beziehungsweise Werksumbauten.

Es dauerte über sechs Jahrzehnte, bis in Chur die Idee des «Sport»-190 SL wieder aufgenommen wurde. «Mich faszinieren einfach solche Sachen», sagt Wolfgang Ulz, Geschäftsführer von Cartech, der bereits mehrere spektakuläre Umbauten realisiert hat. «Der Mercedes-Benz 190 SLR Tribute ist eine Hommage an dieses legendäre Fahrzeug.»

Frame-off-Restaurierung

Der Bündner Edelschrauber kaufte für das Projekt vier alte Mercedes-Benz 190 SL. «Sie waren in einem sehr schlechten Zustand – eine Frame-off-Restaurierung war nötig.» Natürlich wurde beim Wiederaufbau darauf geachtet, dass trotz aller Modifikationen alles original und epochengerecht wirkt. So erhielt jeder 190 SLR Tribute ein neues Herz: einen 2,5-Liter-Motor mit Weber-Doppelvergasern aus



Keine Stossstangen, keine Frontscheibe, kein Dach. Weniger ist hier mehr.



Drei Mercedes-Benz 190 SLR Tribute wurden bei Cartech in Chur bereits realisiert.

dem Pagoden-Modell. Ausserdem gibt es vorne Scheibenbremsen, und das Fahrwerk wurde ein bisschen tiefer gelegt. Also eigentlich der Traum von Rudolf Uhlenhaut.

Weniger ist mehr

Rein äusserlich unterscheidet sich der Mercedes-Benz 190 SLR Tribute vom «normalen» 190 SL durch das Fehlen der Stossstangen, einen Windabweiser statt Frontscheibe, kürzere Türen und das fehlende Dach. Trotz der Modifikationen ist der Mercedes-Benz 190 SLR Tribute für den Strassenverkehr zugelassen.

Wer will die Nummer vier?

Drei Mercedes-Benz 190 SLR Tribute wurden bei Cartech in Chur bereits realisiert – in den Farben Silber, Blau und Grau. Ein viertes Projekt wartet nun darauf, nach den Wünschen seines zukünftigen Besitzers aufgebaut zu werden.

Originale Mercedes-Benz 190 SL R bleiben wohl für immer Einhörner der Automobilgeschichte. Dank Cartech kann man diesem Mythos heute immerhin erstaunlich nahekommen.



Hommage an eines der letzten Einhörner.