

MERCEDES-BENZ

THE 300 SL BOOK

Staging & Photography by René Staud

Texts by Jürgen Lewandowski



teNeues

MERCEDES-BENZ

THE 300 SL BOOK

Staging & Photography by René Staud

Texts by Jürgen Lewandowski



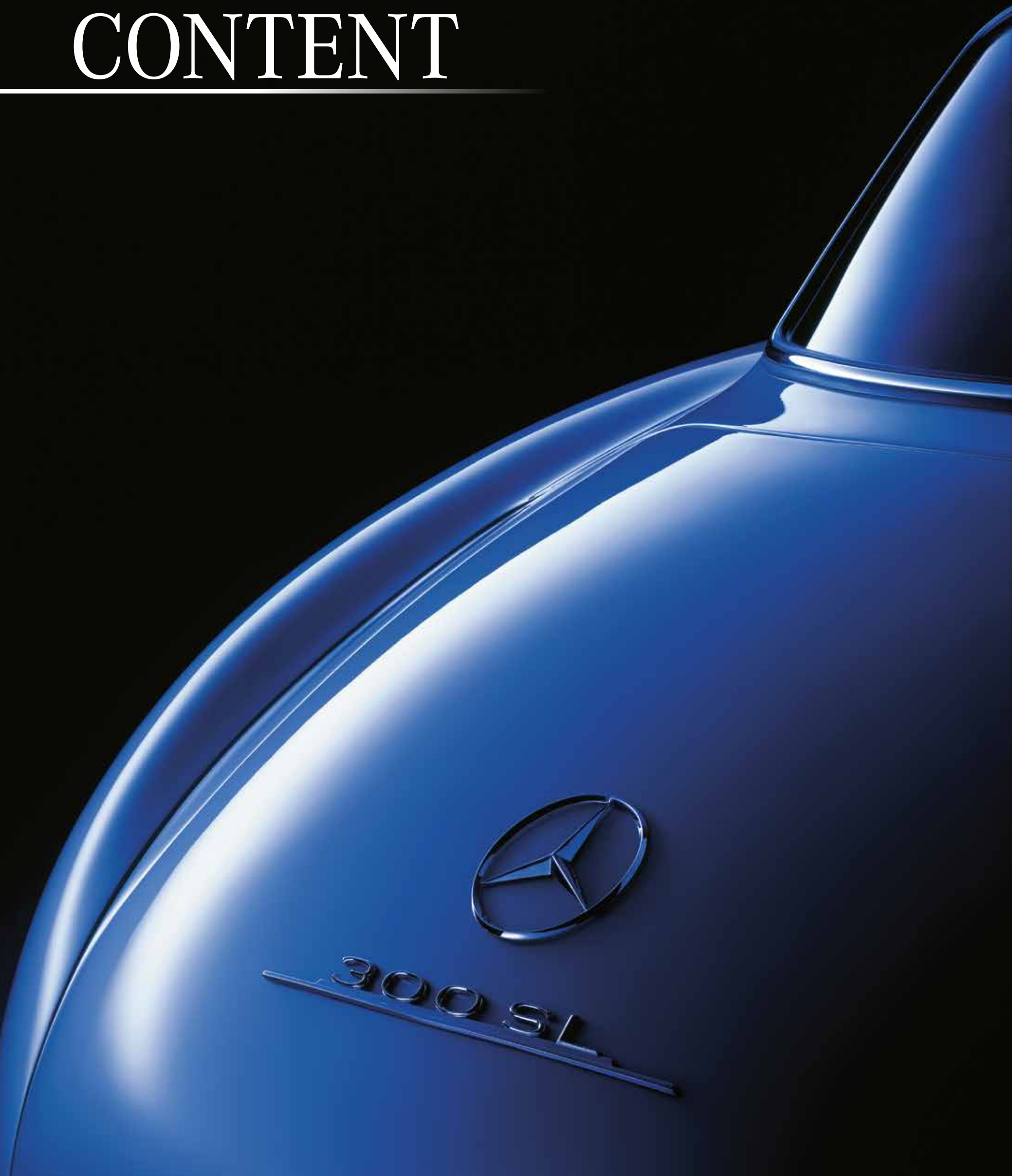
MERCEDES-BENZ

THE 300 SL BOOK

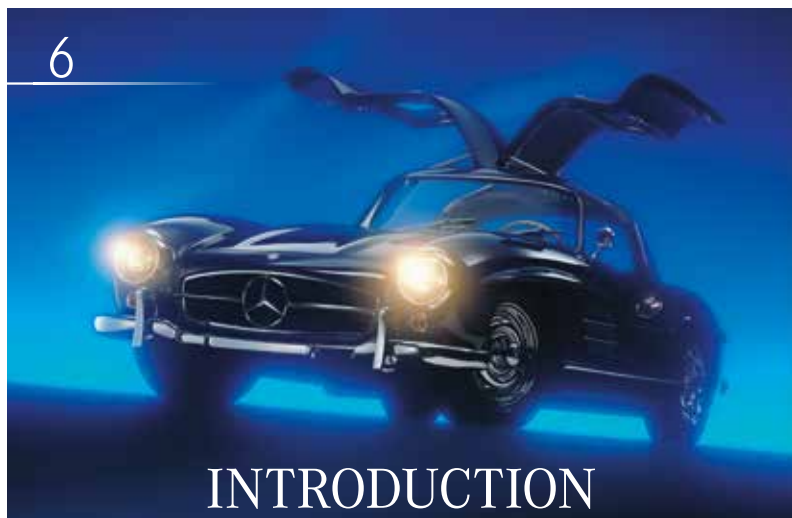
Staging & Photography by René Staud

Texts by Jürgen Lewandowski

CONTENT

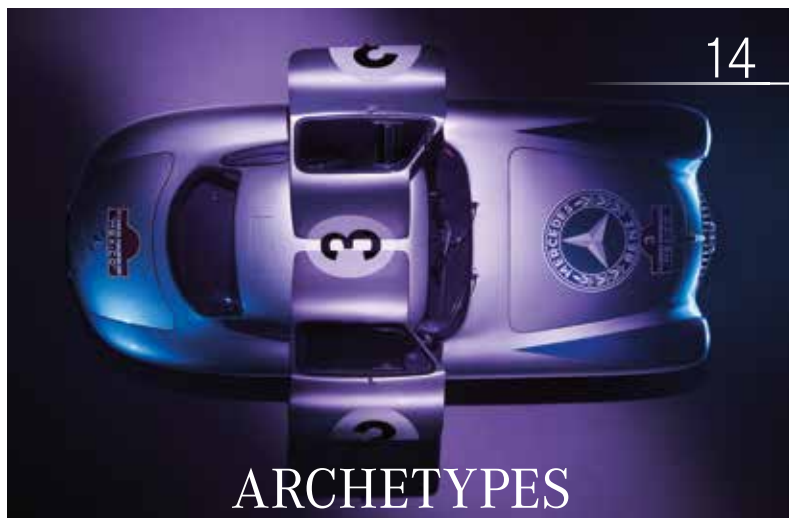


6



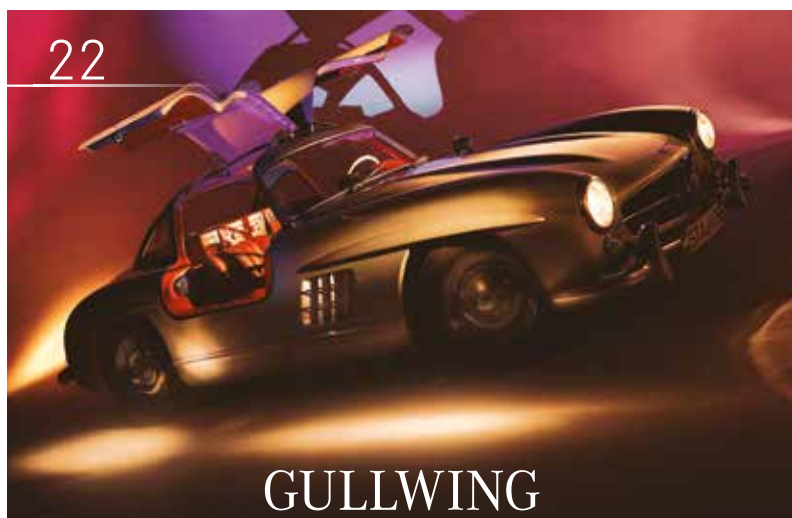
INTRODUCTION

14



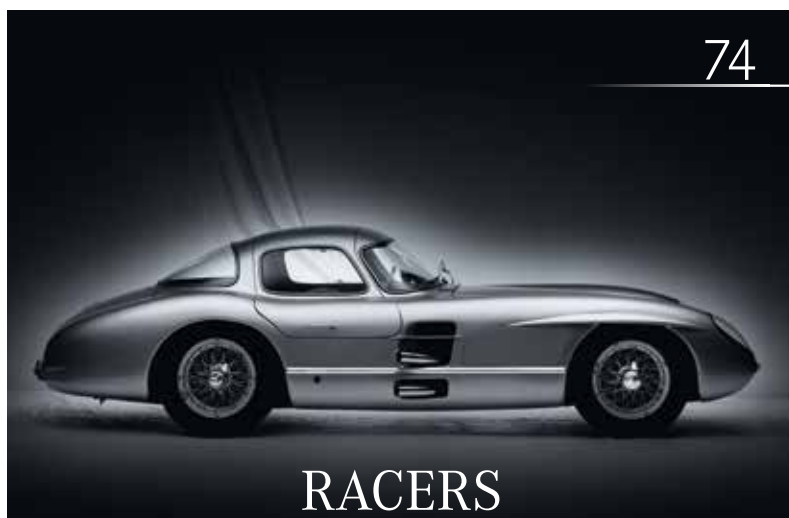
ARCHETYPES

22



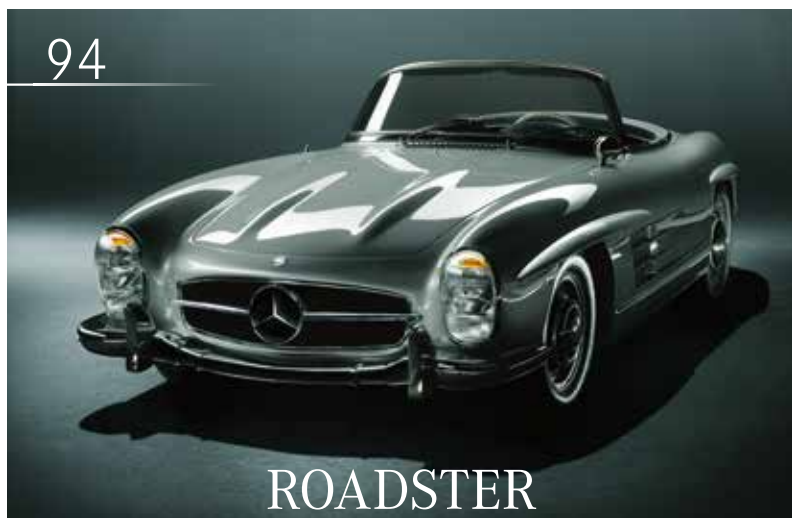
GULLWING

74



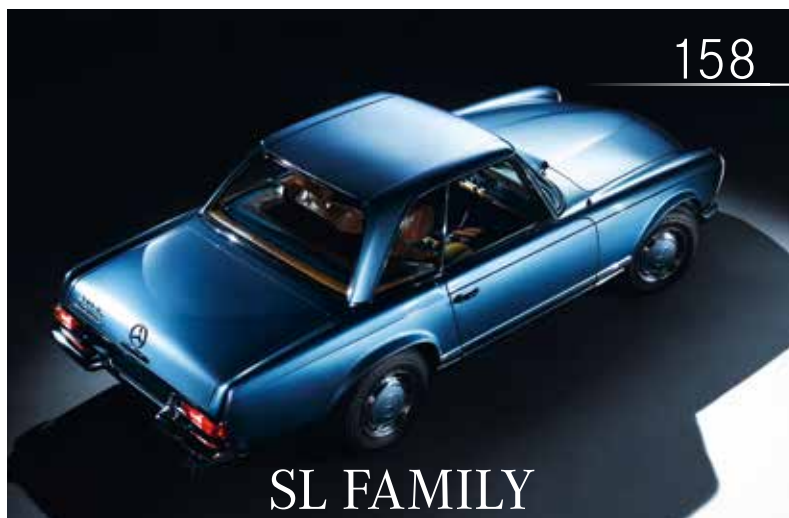
RACERS

94



ROADSTER

158



SL FAMILY

248



SL TODAY

264



APPENDIX

SL PASSION

RENÉ STAUD

For me, the 300 SL—and the SL model series along with it—is much more than just an automobile. I have had a long relationship with this sports car classic, starting with the model designation. Although the combination of letters is often interpreted as an abbreviation for “speed” or “sport” and “light” or “luxury,” for me it also has a very different meaning. SL stands for two important cornerstones of my personal biography, specifically my name and the place of my creative work: Staud Leonberg.

I spontaneously began to develop a tremendous passion for this automotive icon, starting with the original models from 1952 and the first gullwing models from 1954, and continuing through the '57 Roadster and on to all the successor models and derivatives. In 2022, after 70 years, a new and possibly the most exciting SL series was launched with the Mercedes-AMG SL 55 and SL 63.

Sometimes it takes 70 years for a good idea to become a true masterpiece. While you should not overdo it with drawing parallels between cars and people, now that I've reached the age of seventy, I venture to say that I, too, have matured somewhat and yet have not gone out of style.

Back to my love, to what is arguably the most famous SL: the 300 from the 1950s. In 1988, Mercedes-Benz Design commissioned me to photograph it for Bruno Sacco and Johann Tomforde, as a style and image concept study for the forthcoming model change from the 107 to the R129.

My general knowledge had taught me that there are significant differences between a coupé and a roadster. Yet during my numerous experiments to find the style of the image concept for the R129, I was able to discover and learn even more. This resulted in some unique images of the car's progenitors, and some of the experimental photographs were used in the global communications for the R129. What remained were numerous images that were far too original to be consigned to the archives. As a result, I decided to produce a calendar: the now legendary 300 SL calendar, which has become the flagship for me and the photographic possibilities at Staud Studios Leonberg for 25 years in a row.

Needless to say, it was almost a foregone conclusion that a book would follow the 25th calendar. With the first edition of *The Mercedes-Benz 300 SL Book* in 2012, teNeues Verlag put the crown on the calendar project—thus creating a monument to the SL family that was as worthy as it was successful. This was also thanks to the outstanding texts by my long-time colleague Jürgen Lewandowski.

And now this new work has achieved a dual purpose: the new icons from Affalterbach, the Mercedes-AMG SL 55 and SL 63, and the new edition of the book with new photographic creations of these and other models.

What a stroke of fate: 70 years of the SL, 70 years of Staud, and 10 years of *The Mercedes-Benz 300 SL Book*. You might even say: The star is reborn.

SL MYTH

JÜRGEN LEWANDOWSKI

Myth: "Person, thing, event that (for the most part vague, imagined reasons) is glorified and possesses legendary character."

Thus the best explanation for the Greek notion of myth—a notion, however, the application of which has taken on inflationary dimensions. Indeed, today there is little that cannot be considered mythical: Marilyn Monroe, the Mona Lisa, and the Taj Mahal, to name but a few examples. When it comes to cars, it's a simpler affair—where one always hears a single name, a car that at the close of the last millennium was chosen "sports car of the century." It entered the German vocabulary as a "Flügeltürer;" the Americans call it a "gullwing," the French a "papillon." Only at Mercedes-Benz is it referred to as the "W 198 Coupé"—but this is just the dry language of engineers.

In 1952, the 300 SL would continue the racing-sport successes of the Silver Arrow. It accomplished its mission with flying colors: five starts, with four victories and a second-place finish in the Mille Miglia. Germany was happy; it had established itself in motor racing once again. There could be no doubt that the race cars with the gullwing doors opening up wide and upwards had indeed become "sporty" and "light"—or "SL."

Two years later, the street version of this race car arrived—at the request of American importer Max Hoffman, who had managed to persuade the sales staff at the plant that Americans would love this car. With the 300 SL, Mercedes-Benz had created an icon that the world's wealthy simply had to own. With its racing history, its exceptional technology (the rigid tubular frame, the first series-produced injection engine), and tremendous body, the 300 SL Coupé was so dramatically superior to the competition that it very nearly represented a transfiguration.

After 1,400 models had been built, it was over—Max Hoffman called for a more comfortable, open 300 SL, the Roadster, one that would be considerably easier to sell in sunny California. With these two models, the carmakers in Stuttgart laid the foundations for the SL legend. They built the 190 SL at the same time and followed with the 230 SL, another coupé that has since evolved into a classic—an elegant, sporty two-seater well suited for everyday use. Based on its success, Mercedes-Benz continued and perfected its SL tradition.

It wasn't until 2004 that the Stuttgarters created another super sports car, this time in the form of the SLR McLaren—a concept that was continued in 2009 with the SLS AMG. Alongside these decidedly sporty versions, Mercedes-Benz then built another classic SL in the form of the R 231 from 2012 to 2020, which was replaced by the Mercedes-AMG R 232 in 2022—with the AMG label indicating more sportiness.

Whether classic or sporty—the myth lives on.

LEIDENSCHAFT SL

RENÉ STAUD

Der 300 SL – und mit ihm die SL-Baureihe – ist für mich viel mehr als nur ein Automobil. Es gibt eine lange Beziehung zwischen dem Sportwagenklassiker und mir. Das fängt schon bei der Modellbezeichnung an. Während die Buchstabenkombination oft als Kürzel für „schnell“ oder „Sport“ und „leicht“ oder „Luxus“ interpretiert wird, ergibt sie für mich auch einen ganz anderen Sinn. SL steht für zwei wichtige Eckpfeiler meiner persönlichen Biografie, nämlich meinen Namen und den Ort meines Schaffens: Staud Leonberg.

Und so begann ich fast wie von selbst eine große Leidenschaft für diese automobiler Ikone zu entwickeln, beginnend mit den Urmodellen von 1952 und den ersten Flügeltürern von 1954 über den 57er Roadster bis zu all den Nachfolgemodellen und Derivaten. Im Jahr 2022 startete dann, nach 70 Jahren, eine neue und die vielleicht aufregendste SL-Serie mit dem Mercedes-AMG SL 55 und SL 63.

70 Jahre braucht es manchmal, bis aus einem guten Wurf ein wahres Meisterstück wird. Man sollte es mit den Parallelen zwischen Mobil und Mensch nicht übertreiben, doch auch ich bin, mittlerweile im siebzigsten Lebensjahr angekommen, etwas gereift und doch nicht aus der Mode gekommen.

Zurück zu meiner Liebe, zum wohl bekanntesten SL: dem 300er aus den 1950er-Jahren, den ich 1988 im Auftrag von Mercedes-Benz Design für die Herren Bruno Sacco und Johann Tomforde fotografieren durfte, als Stil- und Bildkonzeptstudie für den anstehenden Modellwechsel vom 107er zum R129.

Dass es signifikante Unterschiede zwischen Coupé und Roadster gibt, lehrte mich mein Allgemeinwissen. Doch während der zahlreichen Experimente zur Stilfindung des Bildkonzepts für den R129 durfte ich noch einiges mehr erfahren und dazulernen. So entstanden teils einzigartige Bilder der Urahn, und einige der experimentellen Fotografien flossen in die weltweite Kommunikation für den R129 ein. Was übrig blieb, waren zahlreiche Motive, die viel zu originell waren, um ins Archiv zu wandern. Also entschloss ich mich zur Produktion eines Kalenders: des inzwischen legendären 300 SL Kalenders, der 25 Jahre in Folge das Aushängeschild für mich und die fotografischen Möglichkeiten in den Staud Studios Leonberg wurde.

So war es fast selbstverständlich, dass nach dem 25sten Kalender auch ein Buch erscheinen sollte, und mit der Erstauflage von *The Mercedes-Benz 300 SL Book* im Jahr 2012 setzte der teNeues Verlag dem Kalenderprojekt die Krone auf – und der SL-Familie ein so würdiges wie erfolgreiches Denkmal. Auch dank der hervorragenden Texte meines langjährigen Wegbegleiters Jürgen Lewandowski.

Und nun ist das neue Werk im Doppelpack vollbracht: die neuen Ikonen aus Affalterbach, der Mercedes-AMG SL 55 und SL 63, und die Neuauflage des Buches mit neuen fotografischen Kreationen dieser und anderer Modelle.

Was für eine Fügung: 70 Jahre SL, 70 Jahre Staud und 10 Jahre *The Mercedes-Benz 300 SL Book*.

Man könnte sagen: The star is reborn.

MYTHOS SL

JÜRGEN LEWANDOWSKI

Mythos: „Person, Sache, Begebenheit, die (aus meist verschwommenen, irrationalen Vorstellungen heraus) glorifiziert wird, legendären Charakter hat.“

So lautet die beste Erklärung für den griechischen Begriff Mythos, dessen Verwendung jedoch inflationäre Ausmaße angenommen hat – was gilt heute nicht alles als Mythos: Marilyn Monroe, die Mona Lisa und das Taj Mahal, um nur ein paar Beispiele zu nennen. Bei den Automobilen ist die Sache einfacher – hier fällt stets ein Name, der am Ende des vergangenen Jahrtausends zum „Sportwagen des Jahrhunderts“ gewählt wurde. Er ist als „Flügeltürer“ in den Sprachschatz eingegangen, die Franzosen nennen ihn „Papillon“, die Amerikaner „Gullwing“, nur bei Mercedes-Benz läuft er unter der Bezeichnung „W 198 Coupé“ – so ist die nüchterne Sprache der Techniker.

Der 300 SL sollte 1952 wieder an die sportlichen Erfolge der Silberpfeile anknüpfen. Eine Aufgabe, die er mit Bravour erfüllte: Fünf Starts – vier Siege und bei der Mille Miglia ein zweiter Platz. Deutschland war glücklich, man hatte sich auch wieder im Motorsport etabliert. Keine Frage: Die Rennwagen mit den sich weit nach oben öffnenden Flügeltüren waren „sportlich“ und „leicht“ geworden – eben „SL“.

Zwei Jahre später kam die Straßenversion dieser Rennwagen – ihn hatte sich der amerikanische Importeur Max Hoffman gewünscht, der die Verkäufer im Werk davon überzeugte, dass die Amerikaner den Wagen lieben würden. Mit dem 300 SL schuf Mercedes-Benz eine Ikone, die die Reichen dieser Welt besitzen mussten. Mit seiner Rennhistorie, seiner außergewöhnlichen Technik (der Gitterrohrrahmen, der erste Serien-Einspritzmotor) und der einzigartigen Karosserie war das 300 SL Coupé seiner Konkurrenz so dramatisch überlegen, dass der Weg zur Verklärung nicht weit war.

Nach 1400 gebauten Exemplaren war Schluss – Max Hoffman forderte einen komfortableren offenen 300 SL, den Roadster, der sich im sonnigen Kalifornien deutlich leichter verkaufen ließ. Mit diesen beiden Modellen legten die Stuttgarter das Fundament der SL-Legende. Parallel dazu entstand der 190 SL, dann folgte mit dem 230 SL ein heute ebenfalls zum Klassiker gereiftes Coupé – ein eleganter, sportlicher und alltagstauglicher Zweisitzer, auf dessen Erfolg Mercedes-Benz seine SL-Tradition fortsetzen und perfektionieren konnte.

Es sollte bis zum Jahr 2004 dauern, bis die Stuttgarter mit dem SLR McLaren erneut einen Supersportwagen schufen – ein Konzept, das dann 2009 mit dem SLS AMG fortgeführt wurde. Parallel zu diesen betont sportlichen Versionen hat Mercedes-Benz dann mit dem R 231 von 2012 bis 2020 wieder einen klassischen SL gebaut, der 2022 durch den Mercedes-AMG R 232 ersetzt wurde – wobei das Label AMG auf mehr Sportlichkeit hinweist.

Ob klassisch oder sportlich – der Mythos lebt weiter.

PASSION SL

RENÉ STAUD

La 300 SL – partant la série SL complète – est à mes yeux bien plus qu’une automobile. La relation que j’entretiens avec ce grand classique de la voiture de sport est une longue histoire. Au départ, il y a le sigle du modèle. Tandis que la combinaison des deux lettres peut renvoyer en forme abrégée au « sport » ou à l’adjectif « schnell », rapide en allemand, ou encore à la « légèreté » et au « luxe », personnellement je les investis d’un tout autre sens. SL symbolise deux éléments clés de ma biographie personnelle, à savoir mon nom et le lieu de ma « création » : Staud Leonberg.

C’est ainsi que je commençai à développer une passion dévorante pour cette automobile iconique. Il y eut d’abord les premiers modèles de 1952 et les premiers « papillons » de 1954, puis le roadster de 1957, et enfin tous les modèles ultérieurs et autres dérivés. Puis était lancée en 2022, 70 ans plus tard, une nouvelle série SL, peut-être la plus captivante, avec la Mercedes-AMG SL 55 et SL 63.

Il faut parfois 70 ans pour qu’un coup de maître devienne un chef-d’œuvre absolu. D’une manière générale, mieux vaut ne pas exagérer avec les parallèles entre l’automobile et l’humain. Dans l’intervalle moi-même septuagénaire, j’ai néanmoins atteint une certaine maturité sans pour autant être passé de mode.

Mais revenons-en plutôt à mon grand amour, la SL probablement la plus connue : la gamme 300 des années 1950, que j’ai eu le privilège de pouvoir photographier en 1988, à la demande de Mercedes-Benz Design, pour Messieurs Bruno Sacco et Johann Tomforde, qui m’avaient chargé d’une étude de style et de concept visuel pour le lancement imminent d’un nouveau type, le R129 qui succéda au 107.

Ma culture générale m’apprit que les différences entre un coupé et un roadster sont significatives. Mais, au cours des nombreux essais réalisés à la recherche du style de concept visuel pour le type R129, j’allais acquérir bien d’autres connaissances et les perfectionner. C’est ainsi que furent réalisés des clichés uniques des ancêtres, et quelques photographies expérimentales allaient être instillées dans la communication à l’échelle planétaire autour du R129. Il en subsista de multiples motifs, beaucoup trop originaux pour finir leurs jours dans un carton d’archive. Je décidai alors de produire un calendrier : le calendrier 300 SL, devenu légendaire depuis, une vitrine pour moi-même et les possibilités offertes par le studio photo Staud à Leonberg, pendant 25 ans d’affilée.

C’est ainsi que la parution d’un beau livre sembla une évidence, à l’issue du 25ème calendrier, et avec l’édition originale de l’ouvrage *The Mercedes-Benz 300 SL Book* en 2012, l’éditeur teNeues Verlag allait parachever le projet du calendrier – érigeant à la famille SL un monument aussi digne que réussi. Mentionnons ici la contribution de mon vieux compagnon de route Jürgen Lewandowski, au travers de ses textes remarquables.

Voici la nouvelle œuvre désormais achevée : les nouvelles icônes d’Affalterbach, les Mercedes-AMG SL 55 et SL 63 ainsi que la réédition de l’ouvrage avec de nouvelles créations photographiques de ces modèles et de quelques autres. Quel heureux hasard : les 70 ans de la série SL, les 70 ans de Staud et les 10 ans de l’ouvrage *The Mercedes-Benz 300 SL Book*. On serait en droit d’affirmer : The star is reborn.

MYTHE SL

JÜRGEN LEWANDOWSKI

Mythe : « Personne, chose, fait qui, (souvent sur la base de représentations confuses, irrationnelles) sont glorifiés, élevés au rang de légende. »

Telle est la meilleure explication du terme mythe, du grec Mythos, dont l'utilisation a cependant connu une popularité exponentielle – tout est devenu mythe aujourd'hui : Marilyn Monroe, la Joconde et le Taj Mahal, pour ne citer que quelques exemples. Dans le milieu automobile, c'est plus simple : un seul nom revient toujours, celui de la voiture élue « voiture de sport du siècle » à l'aube du troisième millénaire. Elle est connue sous le nom de « papillon », les allemands l'appellent « Flügeltürer », les américains « gullwing », il n'y a que chez Mercedes-Benz qu'elle est connue sous l'appellation « W 198 Coupé », un bel exemple de prosaïsme technicien.

La 300 SL doit, en 1952, renouer avec les succès sportifs des flèches d'argent. Une mission qu'elle remplit avec brio : cinq départs, quatre victoires et une deuxième place à la course Mille Miglia. L'Allemagne est heureuse, elle a retrouvé sa place dans le sport automobile. Aucun doute : les voitures de sport aux portes se déployant à la verticale sont devenues « sportives » et « légères » d'où le sigle « SL ».

Deux ans plus tard, la version route de ces voitures de sport fait son entrée, sur demande de l'importateur américain Max Hoffman, qui sait convaincre les vendeurs de l'usine que les américains vont adorer cette voiture. Avec la 300 SL, Mercedes-Benz fait naître une icône, que les riches de ce monde s'arrachent. Forte de son glorieux passé sportif, de sa technique exceptionnelle (le châssis tubulaire, le premier moteur à injection de série) et de sa carrosserie unique, la 300 SL Coupé est tellement supérieure à la concurrence que la voie vers la transfiguration est toute tracée.

1400 exemplaires construits plus tard, c'en est fini : Max Hoffman exige un modèle de 300 SL plus confortable, ouvert, le Roadster, bien plus facile à vendre sous le soleil de la Californie. C'est avec ces deux modèles que sont jetées les bases, à Stuttgart, de la légende SL. En parallèle, on voit apparaître le modèle 190 SL, puis le 230 SL, un coupé deux places élégant, sportif et adapté au quotidien, devenu aujourd'hui lui aussi un classique, dont le succès permet à Mercedes-Benz de perpétuer et de perfectionner la tradition SL.

Il faut ensuite attendre 2004 pour voir sortir des usines de Stuttgart la SLR McLaren, une nouvelle voiture super sport, un concept poursuivi en 2009 avec la SLS AMG. En parallèle de ces versions résolument sportives, Mercedes-Benz revient ensuite avec le type R 231 à la construction d'une SL classique, de 2012 à 2020, que remplace en 2022 la Mercedes-AMG R 232 – le label AMG soulignant ici le caractère sportif.

En version classique ou en version sportive : le mythe perdure.





The origins of the legend Its gullwing doors made the 300 SL (W 194) race car unmistakable in appearance. These were not developed to look good, but because engineers were looking for a way to raise the sturdy and torsionally rigid tubular frame as high as possible. This meant moving the door to the roof and thus creating the characteristic appearance of the 300 SL. With its approximately 200 hp-strong carburetor engines, the first racing cars were not generously motorized compared with the British and Italian competition. Still, the car's aerodynamics, good chassis, outstanding brakes, and extraordinary reliability made sure that the Stuttgarters would enjoy racing successes of their own. The 300 SL would celebrate its final triumph—a double victory—in autumn 1952 at the Mexican Carrera Panamericana.

Der Ursprung der Legende Die Flügeltüren machten den 300 SL (W 194) Rennwagen unverwechselbar – dabei hatten die Techniker nur nach einer Lösung gesucht, den stabilen und verwindungssteifen Rohrrahmen seitlich möglichst hoch ziehen zu können. Dass die Tür dabei ins Dach wandern musste, sorgte für den charakteristischen Auftritt des 300 SL. Mit ihren rund 200 PS starken Vergasermotoren waren die ersten Rennwagen gegenüber der britischen und italienischen Konkurrenz nicht üppig motorisiert, doch die Aerodynamik, das gute Fahrwerk, die hervorragenden Bremsen und die außergewöhnliche Zuverlässigkeit sicherten den Stuttgartern ihre Rennerfolge. Den letzten Triumph – einen Doppelsieg – feierte der 300 SL im Herbst 1952 bei der mexikanischen Carrera Panamericana.

L'origine de la légende Les portes en papillon ont rendu la voiture de course 300 SL (W 194) inimitable ; pourtant, au départ, les techniciens sont juste à la recherche d'une solution qui permettrait de lever latéralement le plus haut possible un châssis tubulaire solide et résistant à la torsion. Pour cela, il faut que la porte s'enfonce dans le toit, c'est ce qui va donner à la 300 SL sa silhouette caractéristique. Avec ses moteurs à carburateur de quelque 200 ch, les voitures de course n'affichent pas une motorisation particulièrement opulente en comparaison avec la concurrence britannique et italienne, mais l'aérodynamisme, la qualité du châssis, l'excellence des freins et la fiabilité exceptionnelle assurent aux Stuttgartois leurs succès en course. La 300 SL fête son dernier triomphe, une double victoire, à l'automne 1952, à l'issue de la Carrera Panamericana mexicaine.



100% EXCLUSIVO
PIRELLI MOTORS S.A.
RACCOMANDA





The forgotten SL Only insiders are aware that a 300 SL prototype was developed during the winter of 1952/53 for the 1953 racing season. This was the first time an injection engine was used, and with its 215 hp, the technologically considerably revised coupé performed more like the big 12-cylinder Italian racers. The engineers working with the brilliant Rudolf Uhlenhaut had also made major improvements to the race car's aerodynamics. Because in the spring of 1953, the Board of Management decided that Mercedes-Benz would return to Formula One racing, this 300 SL remained the only one of its kind. When the 300 SL Coupé was released in 1954, the series-produced model had adopted some of the features of the '53 prototype—including the six-cylinder model's fuel-injection technology.

Der vergessene SL Nur Insider kennen den 300 SL Prototyp, der im Winter 1952/53 für die Rennsaison des Jahres 1953 entwickelt wurde. Hier kam erstmals ein Einspritzmotor zum Einsatz, mit dessen 215 PS das technisch deutlich überarbeitete Coupé leistungsmäßig näher an die großen italienischen Zwölfzylinder herankam. Dazu hatten die Techniker um den genialen Rudolf Uhlenhaut den Rennwagen technisch und aero-dynamisch deutlich überholt. Im Frühjahr 1953 beschloss der Vorstand jedoch die Rückkehr von Mercedes-Benz zu den Formel-1-Rennen, und so blieb dieser 300 SL ein Unikat. Als das 300 SL Coupé dann 1954 vorgestellt wurde, hatte das Serienmodell manches von dem 1953er-Prototyp übernommen – so beispielsweise die Einspritztechnik des Sechszylinders.

La SL oubliée Le prototype 300 SL, développé au cours de l'hiver 1952/53 pour la saison des courses de l'année 1953, n'est connu qu'en interne. C'est la première fois qu'on utilise un moteur à injection, dont les 215 ch rapprochent ce coupé, nettement amélioré sur le plan technique, des grosses douze cylindres italiennes en termes de puissance, tandis qu'il les dépasse largement sur les plans technique et aérodynamique grâce à l'équipe de techniciens conduite par le génial Rudolf Uhlenhaut. Au printemps 1953, la direction décide cependant le retrait de l'entreprise Mercedes-Benz de la compétition en formule 1 et la 300 SL reste une pièce unique. Lorsqu'est présentée en 1954 la 300 SL Coupé, le modèle de série hérite de certaines des caractéristiques du prototype de 1953, par exemple la technique d'injection du moteur six cylindres.







The miracle of 1954 Connoisseurs of extravagant sports cars had never seen anything like it. The 300 SL Coupé (W 198 I) not only had a body unlike any other, with its unique, upwards-opening doors, but it had also technical trimmings that could not be found in the handful of competitor models of its day. The rigid tubular frame and the 215-hp injection series six-cylinder engine were derived directly from the race car. And, depending on the gear ratio used, this dream car's top speeds of up to 155 mph made this coupé a king of the road. Of course, the Stuttgarters had also dressed their new top model to be perfectly suitable for everyday use.

Das Wunder von 1954 Etwas Vergleichbares hatten die Liebhaber extravaganter Sportwagen noch nie gesehen. Das 300 SL Coupé (W 198 I) besaß nicht nur eine völlig eigenständige Karosserie, deren sich weit nach oben öffnenden Türen einzigartig waren, sondern verfügte auch über technische Feinheiten, die die wenigen damaligen Konkurrenzmodelle nicht kannten. Der steife Rohrrahmen war, ebenso wie der 215 PS starke Einspritz-Reihensechszylinder, direkt von den Rennwagen abgeleitet, und die – je nach Getriebeübersetzung – bis zu 250 km/h, die dieser Traumwagen erreichen konnte, machten dieses Coupé zum König der Straßen. Dazu kam, dass die Stuttgarter ihrem neuen Topmodell ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit angezogen hatten.

Le miracle de 1954 Les férus de voitures de sport extravagantes n'ont encore jamais rien vu de pareil. La 300 SL Coupé (W 198 I) possède non seulement une carrosserie absolument nouvelle, dont les portes s'ouvrant largement sur le dessus sont uniques, mais elle dispose également de finesses techniques que les rares modèles concurrents de l'époque ne connaissent pas. Le châssis tubulaire rigide, tout comme le moteur six cylindres en ligne à injection de 215 ch, tout droit sorti du modèle de course, et la vitesse pouvant friser les 250 km/h, selon le rapport de transmission, que cette voiture de rêve est en mesure d'atteindre, font de ce coupé le roi de la route. De plus, les Stuttgartois rendent leur nouveau top modèle apte à une utilisation quotidienne.











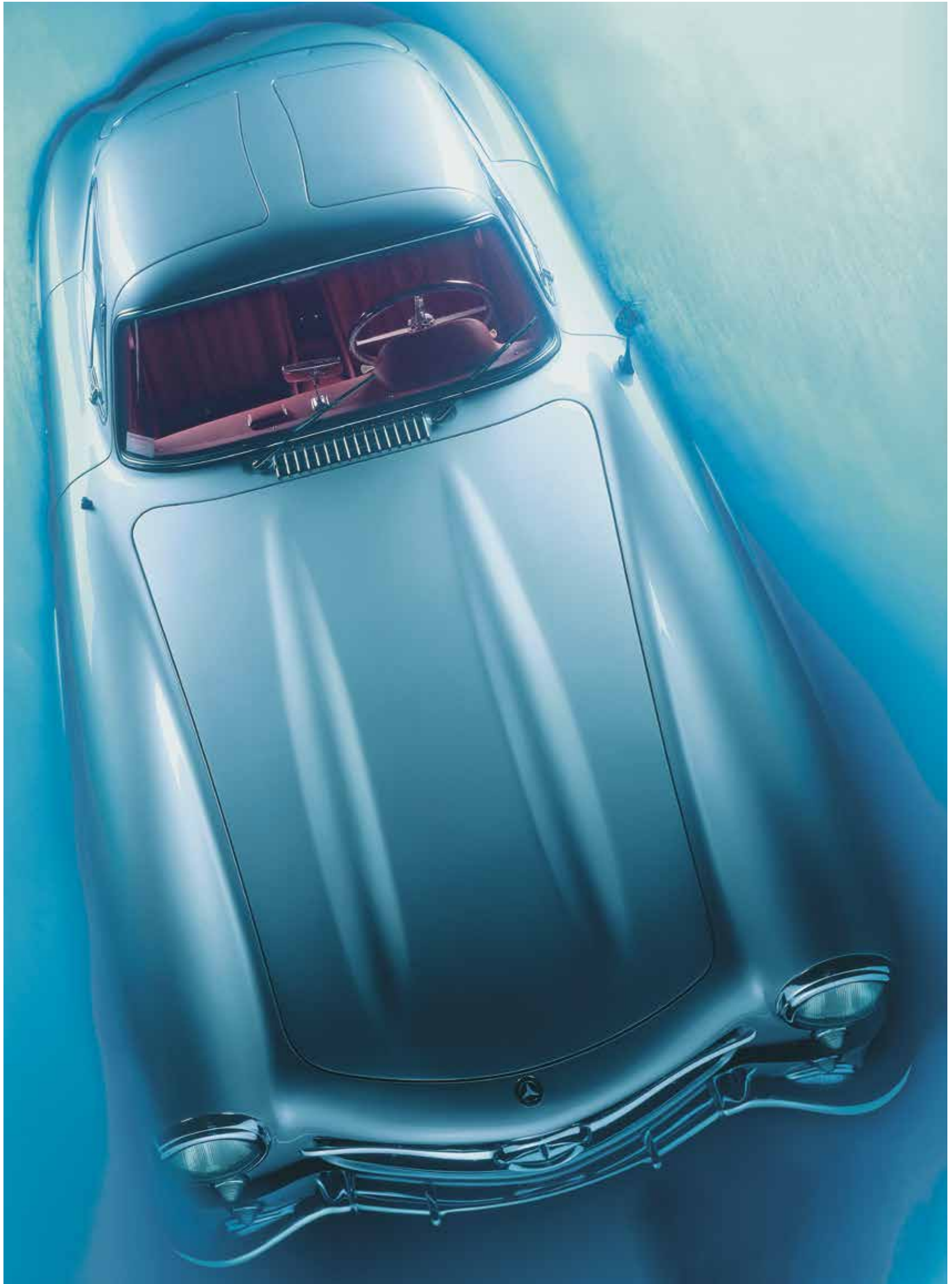












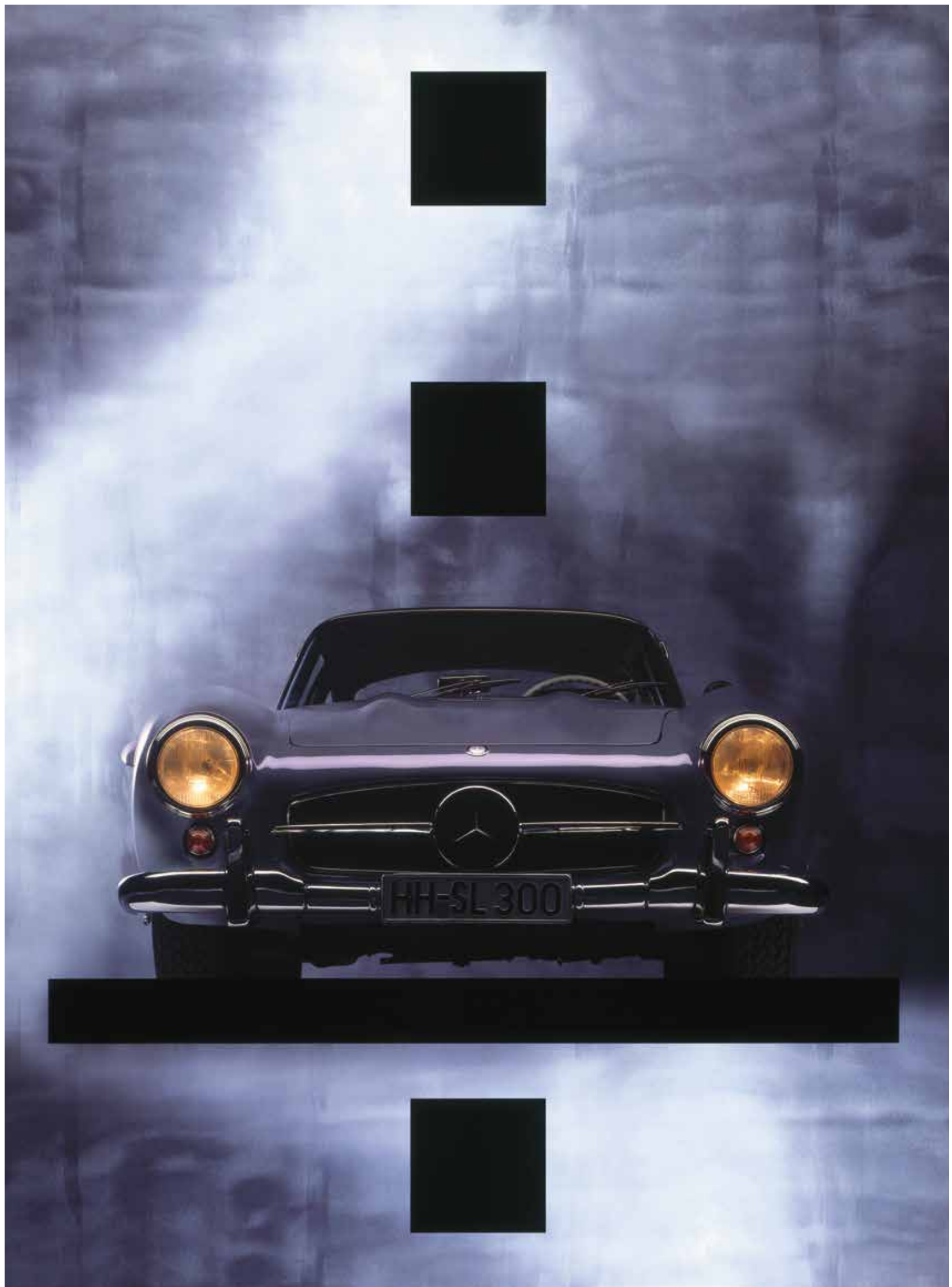












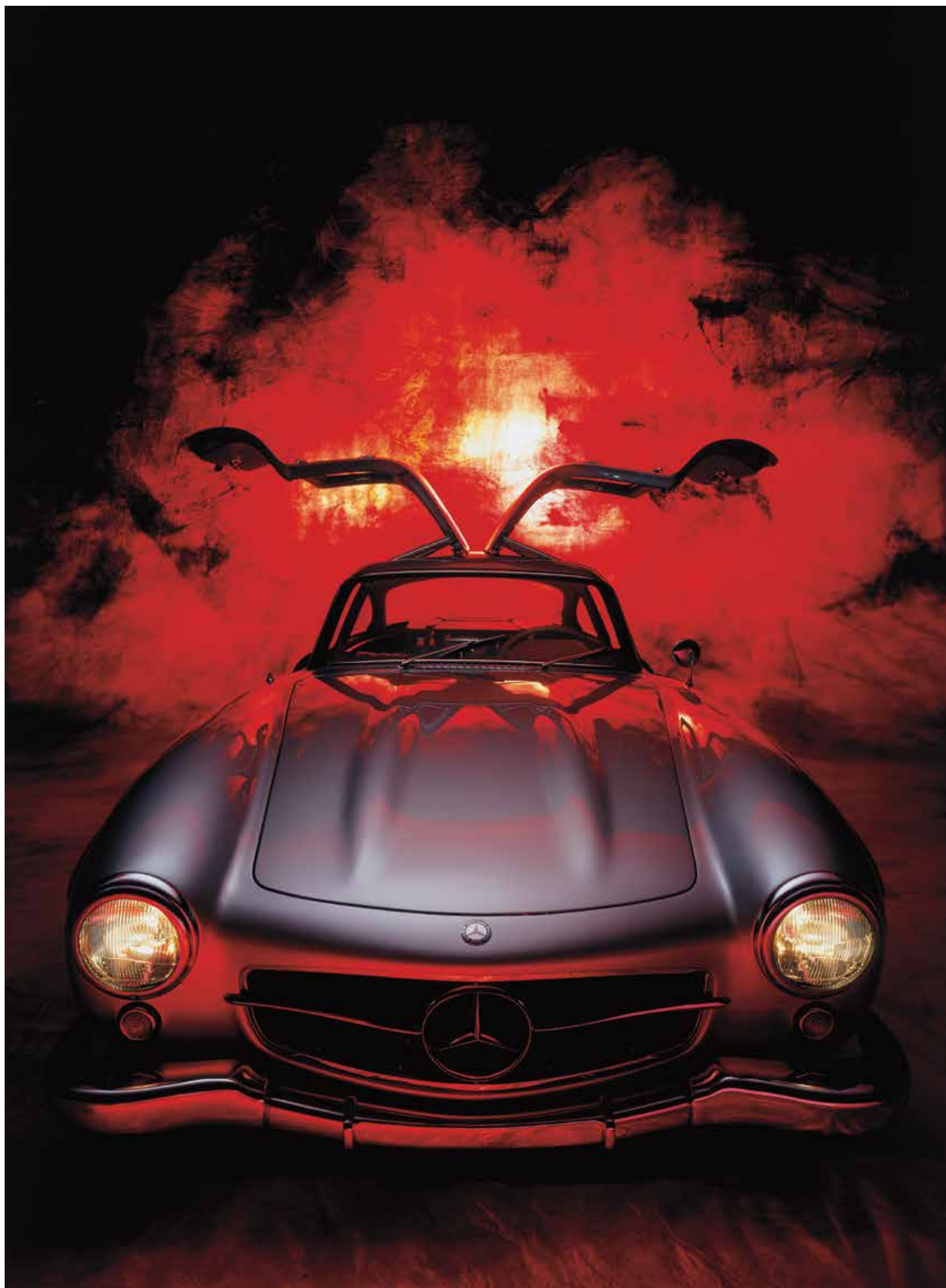
The portals to paradise Climbing into a 300 SL Coupé in an elegant manner was never easy. The tubular frame made the art of climbing aboard a prerequisite to the joy of driving—and it was noted early on that the feat of crossing the broad doorsill would separate the ladies from the women. Those who could manage to make it into the comfortable bucket seats, however, would appreciate the cozy atmosphere of the interior once the cockpit doors had swung shut. Even by today's standards, the engine sound and the driving performance are a delight to aficionados. The high temperatures in the passenger compartment, on the other hand, are less pleasant—it is no wonder drivers and their companions like to open their gullwing doors at every opportunity.

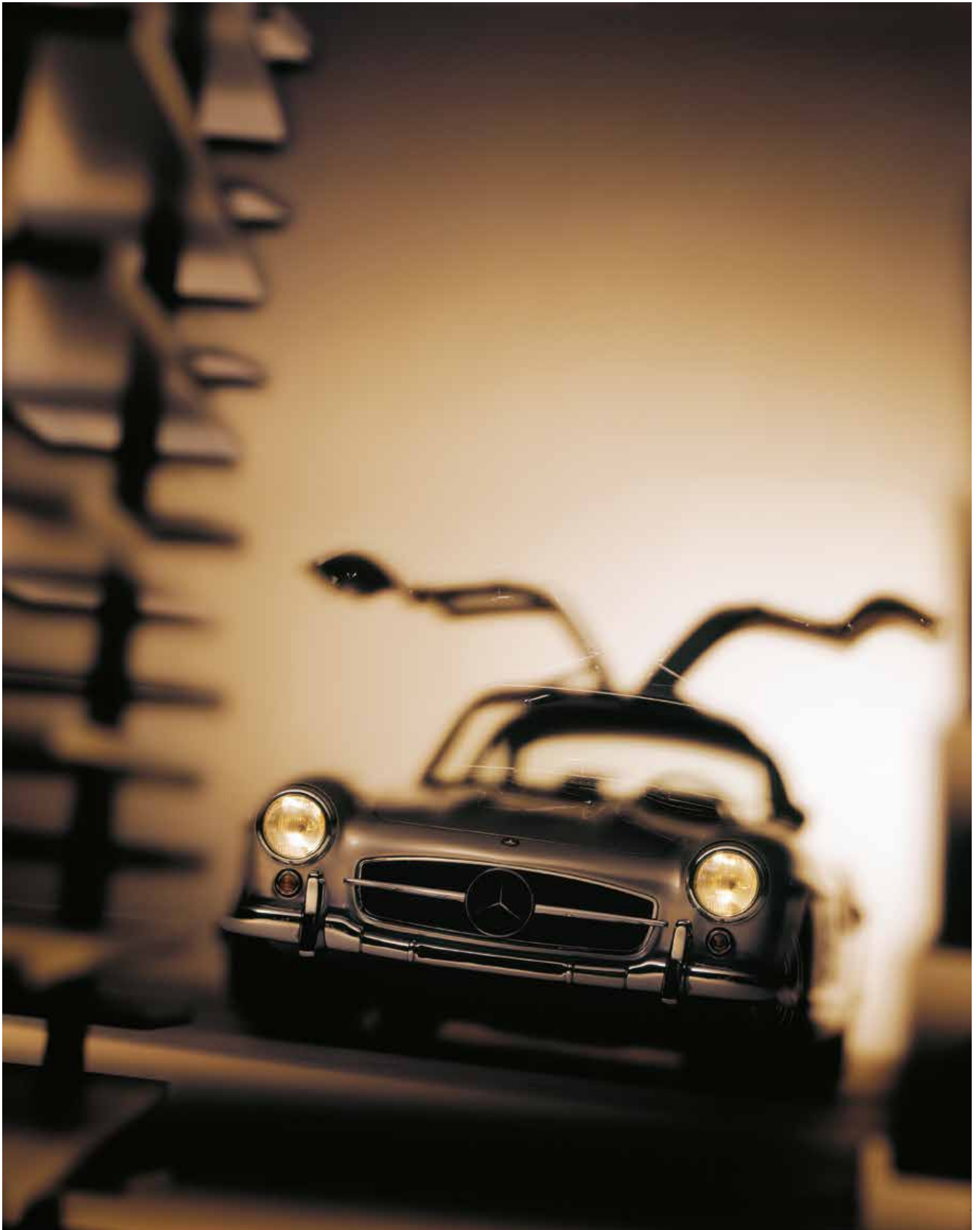
Die Pforten zum Paradies Es war nie einfach, perfekt und elegant in ein 300 SL Coupé zu gelangen. Vor die Freuden des Fahrens hat der Rohrrahmen die Kunst des Einsteigens gesetzt – und es gab schon früh die treffende Bemerkung, dass die erfolgreiche Überquerung der breiten Türschwelle die Damen von den Frauen trennen würde. Wer es jedoch in die bequemen Schalensitze geschafft hat, weiß die heimelige Atmosphäre des Interieurs zu schätzen, die das Cockpit mit geschlossenen Türen bietet. Während der Klang des Triebwerks und die auch für heutige Verhältnisse noch erstaunlichen Fahrleistungen begeistern, sind die hohen Innenraumtemperaturen weniger erfreulich – kein Wunder, dass Fahrer und Beifahrer ihre Flügeltüren bei jeder sich bietenden Gelegenheit öffnen.

Les portes du paradis Il n'a jamais été simple d'entrer avec facilité et élégance dans un 300 SL Coupé. Avant d'accéder aux joies de la conduite, le cadre tubulaire a placé un obstacle, l'art de pénétrer dans le cockpit, et depuis longtemps déjà on considère que savoir franchir le large bas de caisse permet de distinguer les dames des femmes. Cependant, une fois confortablement installé dans les sièges enveloppants, il ne reste plus qu'à apprécier l'atmosphère douillette de l'intérieur, que le cockpit offre une fois les portes fermées. Tandis que le bruit du moteur et les performances de conduite, qui restent aujourd'hui encore étonnantes, exercent leur charme, les températures élevées de l'habitacle sont, elles, moins réjouissantes ; pas étonnant que le conducteur et son passager sautent sur la moindre occasion pour ouvrir les portes papillon.



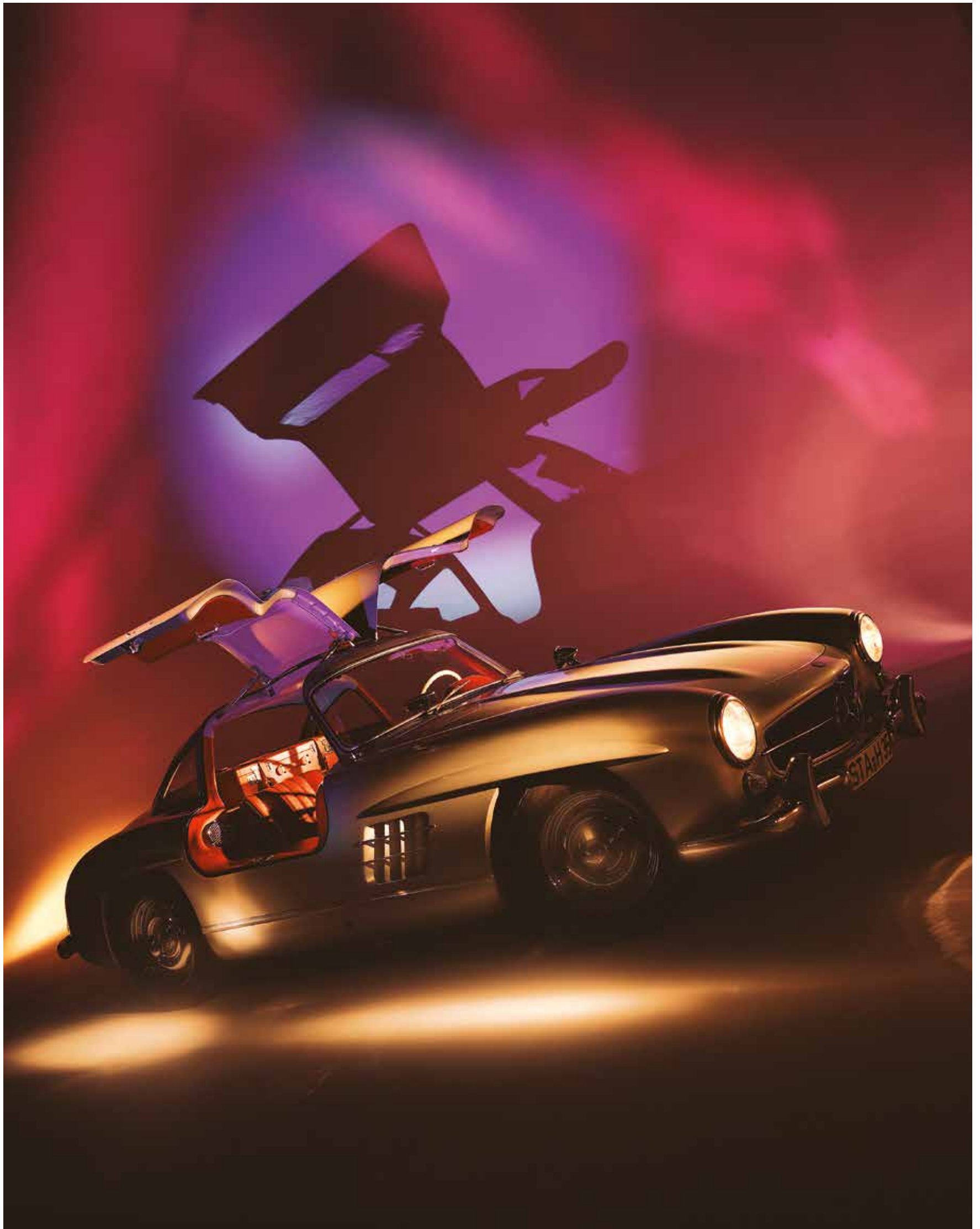


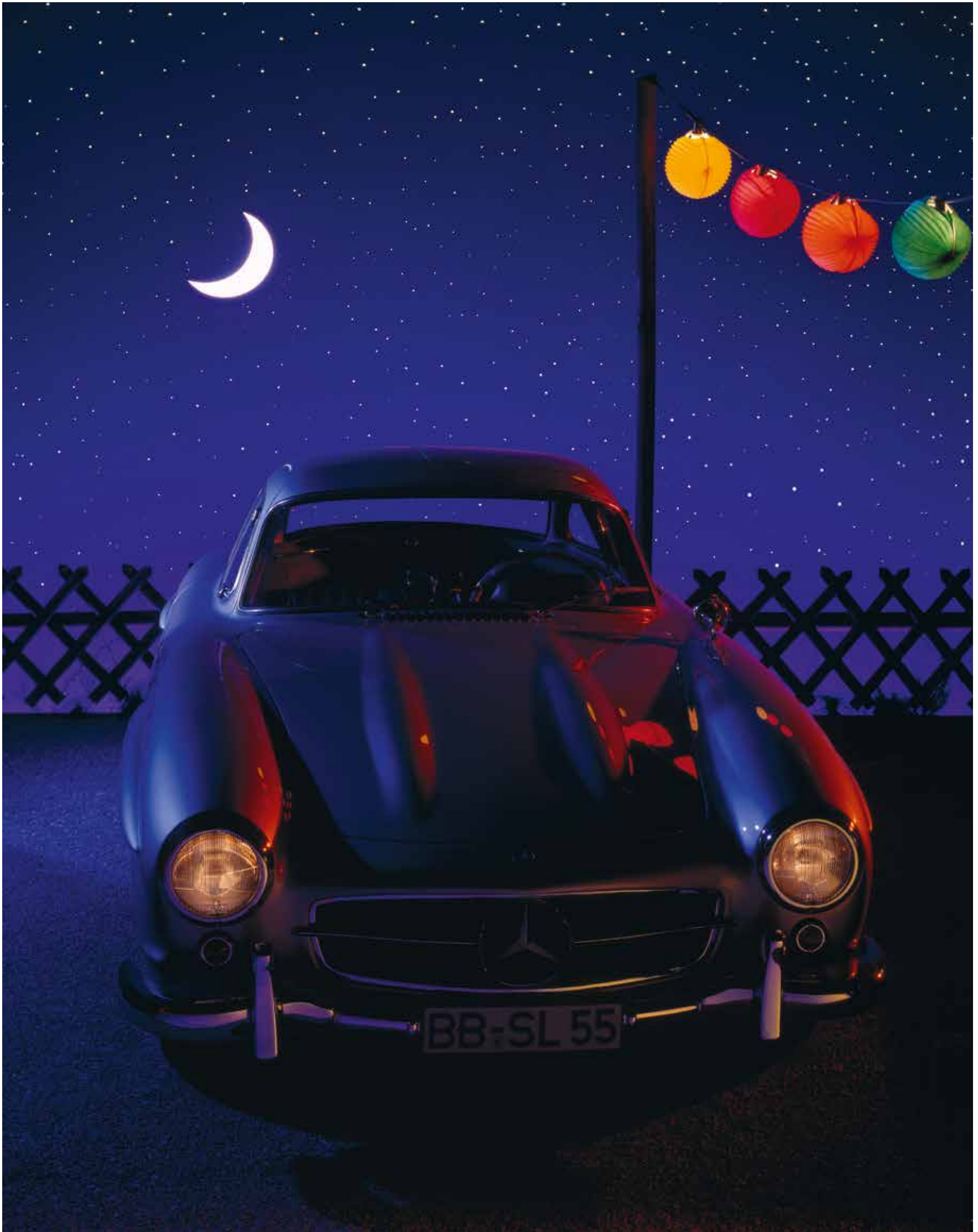












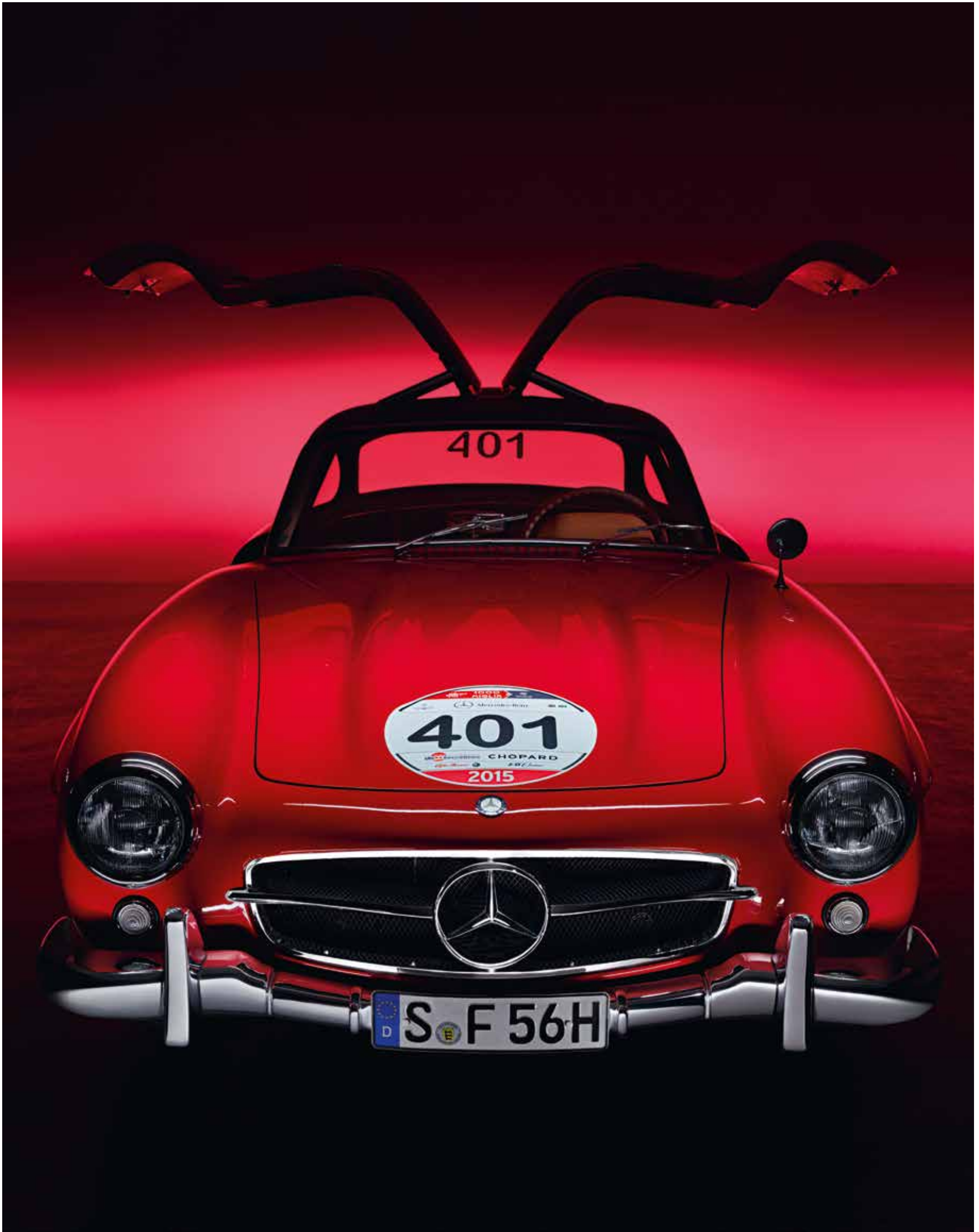


Expensive scrap Blessed is he who owns an old barn with a few rare old-timers—and if this collection of bygone technology happens to include a 300 SL Coupé, acquiring it would be like winning the lottery. The wreck shown here was discovered in the US in 2009; it changed hands for \$400,000 before heading off for an elaborate restoration. René Staud seized the opportunity to prepare a loving photographic documentary of this unique eyewitness to history prior to its reconstruction—and the majority of viewers thought that this 300 SL had earned the right to be left in its morbidly beautiful state.

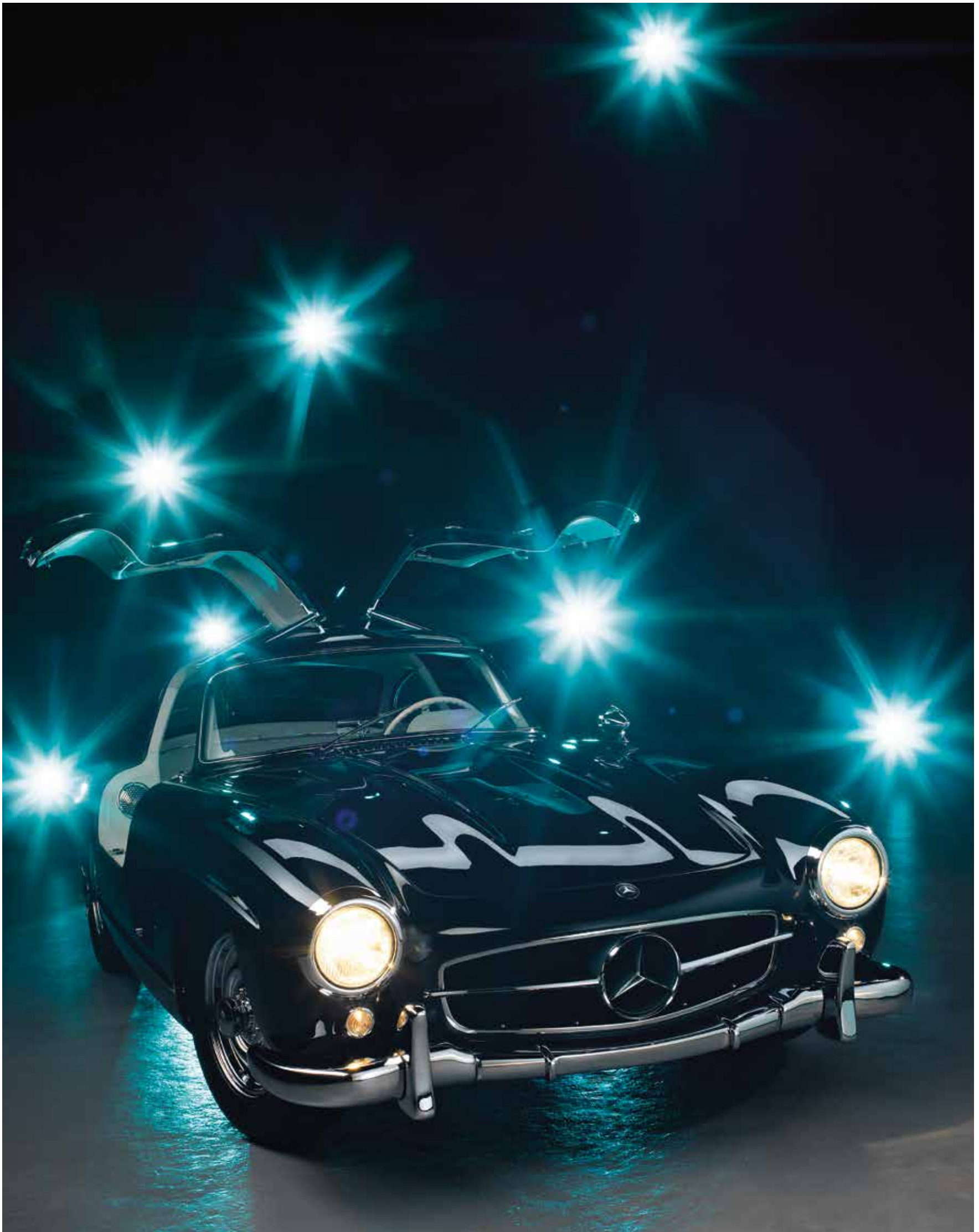
Teurer Schrott Wohl dem, der eine alte Scheune mit ein paar raren Oldtimern besitzt – wenn sich dann unter den Zeugen vergangener Technik auch noch ein 300 SL Coupé befinden sollte, dann ist dies wie ein Gewinn in der Lotterie. Das hier zu sehende Wrack wurde 2009 in den USA entdeckt, wechselte dann für 400 000 Dollar den Besitzer, um sich nun einer aufwändigen Restaurierung zu unterziehen. René Staud ließ es sich nicht nehmen, dieses einmalige Zeitzeugnis vor der Wiederauferstehung noch liebevoll zu fotografieren – der Großteil der Betrachter war der Meinung, dass es dieser 300 SL verdient gehabt hätte, in seiner morbiden Schönheit belassen zu werden.

Une carcasse qui vaut de l'or Pour celui qui possède une grange dans laquelle sont abandonnés quelques modèles rares de voitures anciennes, découvrir une 300 SL Coupé parmi ces témoins de temps révolus revient à gagner le gros lot à la loterie. L'épave que l'on voit ici a été découverte en 2009 aux États-Unis, elle a été rachetée à son propriétaire pour 400 000 dollars afin de subir un long processus de restauration. René Staud n'a pas pu résister à l'envie de photographier amoureusement ce témoin unique d'une époque avant qu'il ne soit restauré ; la plupart des observateurs étaient d'avis que cette 300 SL aurait mérité de conserver sa beauté morbide.











An American child No one in post-war Germany would have been prepared to offer a sports car as extravagant as the 300 SL Coupé at the breathtaking price of DM 29,000. Max Hoffman, the Mercedes importer in the US, was the man who convinced the Board of Management in Stuttgart that Americans would go crazy over this sports car. And Hoffman was right. The 300 SL Coupé was unveiled to the world on February 6, 1954 at the International Motor Sports Show in New York and became a favorite among wealthy Americans. Some 80 percent of the 1,400 vehicles built were ultimately sold on US soil.

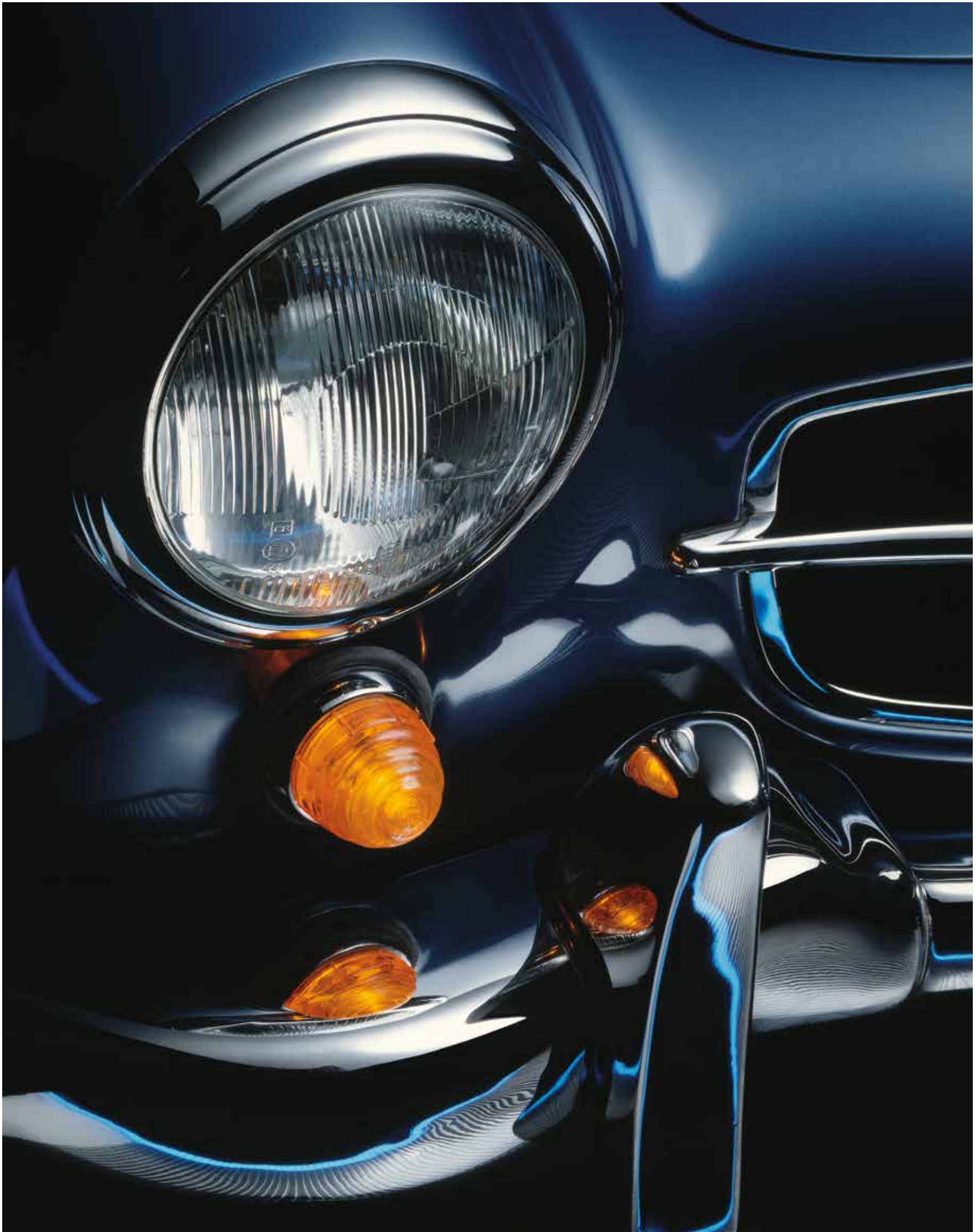
Ein Kind Amerikas Niemand wäre in dem vom Krieg gezeichneten Deutschland bereit gewesen, einen solch extravaganten Sportwagen wie das 300 SL Coupé zum atemberaubenden Preis von 29 000 DM anzubieten. Max Hoffman, der Mercedes-Importeur in den USA, war der Mann, der den Vorstand in Stuttgart davon überzeugte, dass die Amerikaner nach diesem Sportwagen verrückt sein würden. Hoffman behielt recht, denn das 300 SL Coupé – das am 6. Februar 1954 auf der International Motor Sports Show in New York Weltpremiere feierte – geriet zum Liebling reicher Amerikaner. Etwa 80 Prozent der 1400 gebauten Fahrzeuge wurden letztlich auf der anderen Seite des Atlantiks verkauft.

L'enfant américain Dans une Allemagne portant les stigmates de la guerre, personne ne serait prêt à proposer une voiture de sport aussi extravagante que la 300 SL Coupé au prix époustouflant de 29 000 DM. Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux États-Unis, est l'homme qui convainc la direction à Stuttgart que les américains vont être fous de cette voiture. Hoffman a raison, car la 300 SL Coupé, qui fête sa première mondiale le 6 février 1954 dans le cadre de l'International Motor Sports Show à New York, devient vite le chouchou des américains fortunés. Environ 80 pour cent des 1400 véhicules construits sont vendus de l'autre côté de l'Atlantique.







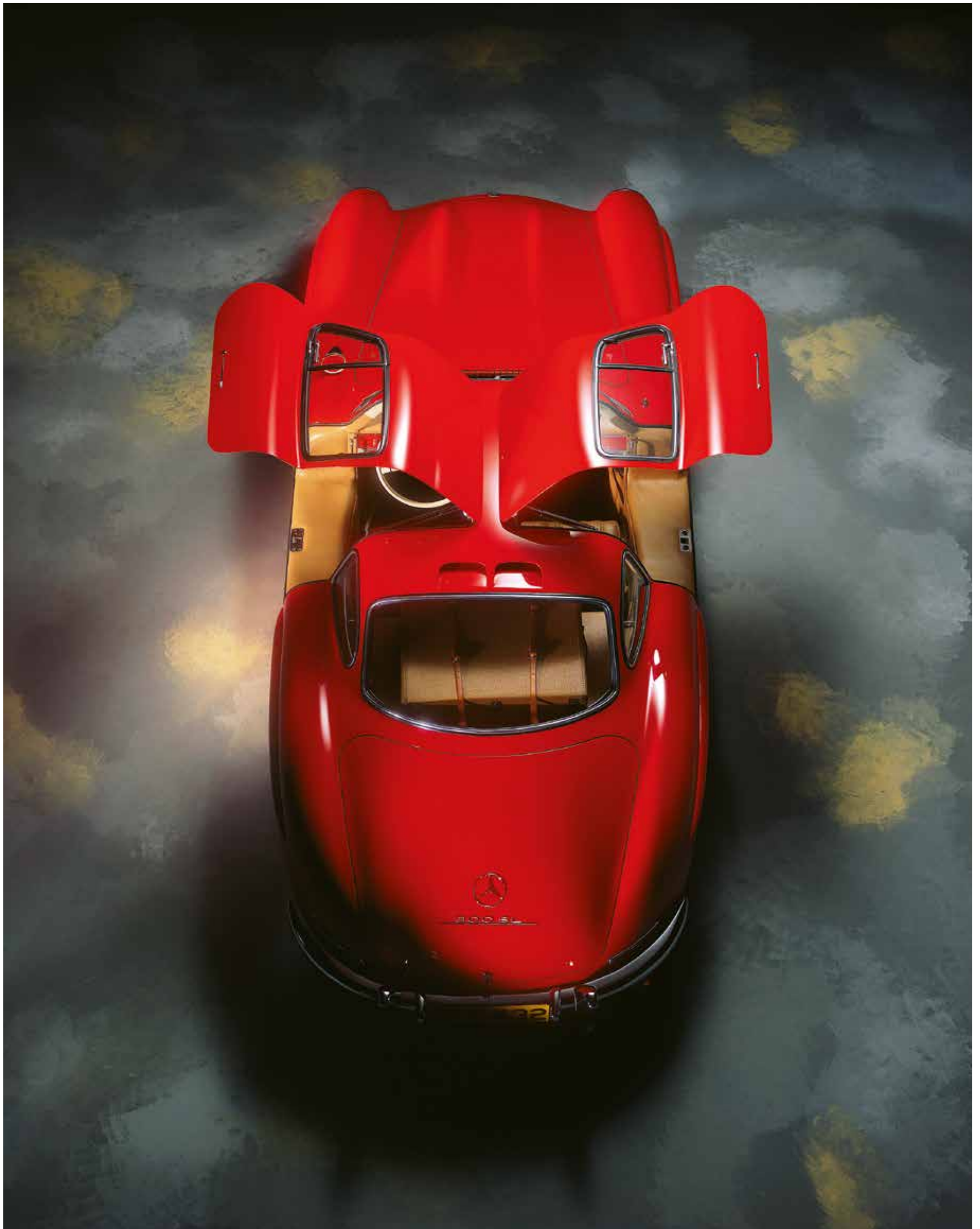
















A well-kept secret Naturally, not long after the premiere of the 300 SL Coupé, Mercedes-Benz began receiving inquiries from racing drivers asking if they could give themselves the pleasure, and Mercedes-Benz the honor, of competing on the world's racetracks and rally courses at the helm of a sportier model of the coupé. This was a request that Mercedes-Benz officially refused—though unofficially they built exactly 29 aluminum-body vehicles for select customers. The aluminum models were around 176 pounds lighter than their series-production counterparts weighing in at around 2680 pounds. Today, these 29 models are the “Blue Penny” among 300 SL Coupés—in January 2022, a specimen fetched \$6.825 million at auction in the US.

Das wohlgehütete Geheimnis Natürlich gab es bei Mercedes-Benz kurz nach der Vorstellung des 300 SL Coupés die ersten Anfragen von Rennfahrern, ob sie nicht – mit einer sportlicheren Variante – auf den Renn- und Rallyestrecken dieser Erde zu ihrem eigenen Vergnügen und zur Ehre des Hauses Mercedes-Benz antreten dürften. Ein Wunsch, den Mercedes-Benz offiziell verweigerte – inoffiziell wurden allerdings für ausgewählte Kunden exakt 29 Fahrzeuge mit Aluminium-Karosserie gebaut, die so rund 80 Kilogramm leichter als die Serien-Coupés mit ihrem Gewicht von etwa 1215 Kilogramm gerieten. Heute sind diese 29 Modelle die „Blaue Mauritius“ unter den 300 SL Coupés – im Januar 2022 wurde ein Exemplar in den USA für 6,825 Millionen Dollar versteigert.

Le secret bien gardé Naturellement, chez Mercedes-Benz, peu après la présentation de la 300 SL Coupé, les premières demandes émanant de pilotes de course, qui demandent s'ils pourraient piloter une variante plus sportive sur les circuits de course et les pistes de rallye de ce monde pour leur propre plaisir et pour la gloire de la maison Mercedes-Benz, ne tardent pas à arriver. Un souhait que Mercedes-Benz refuse officiellement, mais officieusement, l'entreprise construit, pour des clients sélectionnés, exactement 29 véhicules disposant d'une carrosserie en aluminium qui permet d'économiser 80 kilogrammes par rapport aux coupés de série, affichant un poids d'environ 1215 kilogrammes. Aujourd'hui, ces 29 modèles sont les « Blue Penny » des 300 SL Coupés : en janvier 2022, un exemplaire est vendu aux enchères aux États-Unis pour 6,825 millions de dollars.











The boss' car In 1953, Mercedes-Benz decided to return to Grand Prix racing—taking its best engineers and a major financial commitment along with it—in the hopes of winning the world championship title. At the same time, engineers discovered that the 2.5-liter, inline 8-cylinder engine could be enlarged to 3 liter and entered in races for the world sports car championships. This led to the development of the 300 SLR race car that in 1955—parallel to the second Formula One title—captured the second world championship. Even more famous, though, was the Uhlenhaut Coupé, a 300 SLR Coupé of which only two specimens were built, which the chief engineer used in daily traffic with its racing engine and peak speed of over 180 mph.

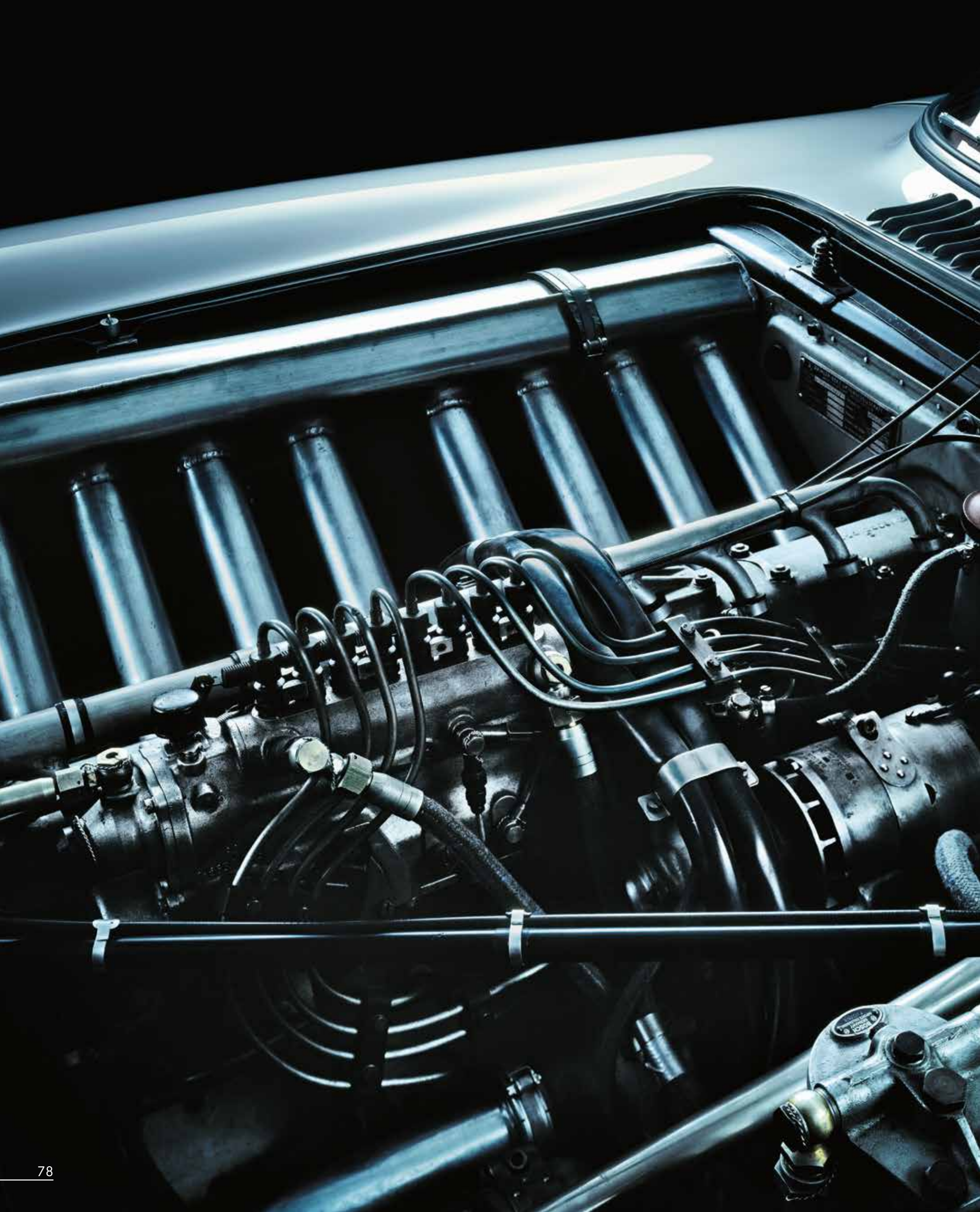
Das Auto des Chefs 1953 hatte Mercedes-Benz beschlossen, mit seinen besten Ingenieuren und viel finanziellem Einsatz in den Grand-Prix-Sport zurückzukehren, was zum Gewinn des Weltmeistertitels führen sollte. Parallel dazu entdeckten die Ingenieure, dass der 2,5-Liter-Reihenachtzylinder durch eine Vergrößerung auf 3 Liter Hubraum auch bei den Rennen zur Sportwagen-Weltmeisterschaft eingesetzt werden konnte. Dies führte zur Entwicklung der 300 SLR Rennwagen, die 1955 – parallel zum zweiten Gewinn des Formel-1-Titels – die zweite Weltmeisterschaft eroberten. Noch berühmter wurde allerdings das Uhlenhaut-Coupé, ein in nur zwei Exemplaren gebautes 300 SLR Coupé, das der Chefingenieur im täglichen Straßenverkehr mit Rennmotor und 290 km/h Höchstgeschwindigkeit benutzte.

La voiture du chef En 1953, Mercedes-Benz décide de se lancer de nouveau dans les grands prix avec ses meilleurs ingénieurs et un important investissement financier, ce qui la conduit tout droit au titre de champion du monde. En parallèle, les ingénieurs découvrent qu'en faisant évoluer le moteur huit cylindres en ligne de 2,5 litres à 3 litres de cylindrée, ils peuvent également participer aux courses de championnat du monde des voitures de course. De ces évolutions naît la 300 SLR, la voiture de course qui remporte en 1955 le deuxième championnat du monde, parallèlement à la deuxième conquête du titre en formule 1. Quant au coupé Uhlenhaut, une 300 SLR Coupé construit en seulement deux exemplaires, il devient plus célèbre encore ; l'ingénieur en chef emprunte les routes au quotidien à bord de ce véhicule muni d'un moteur de course et affichant une vitesse de pointe de 290 km/h.



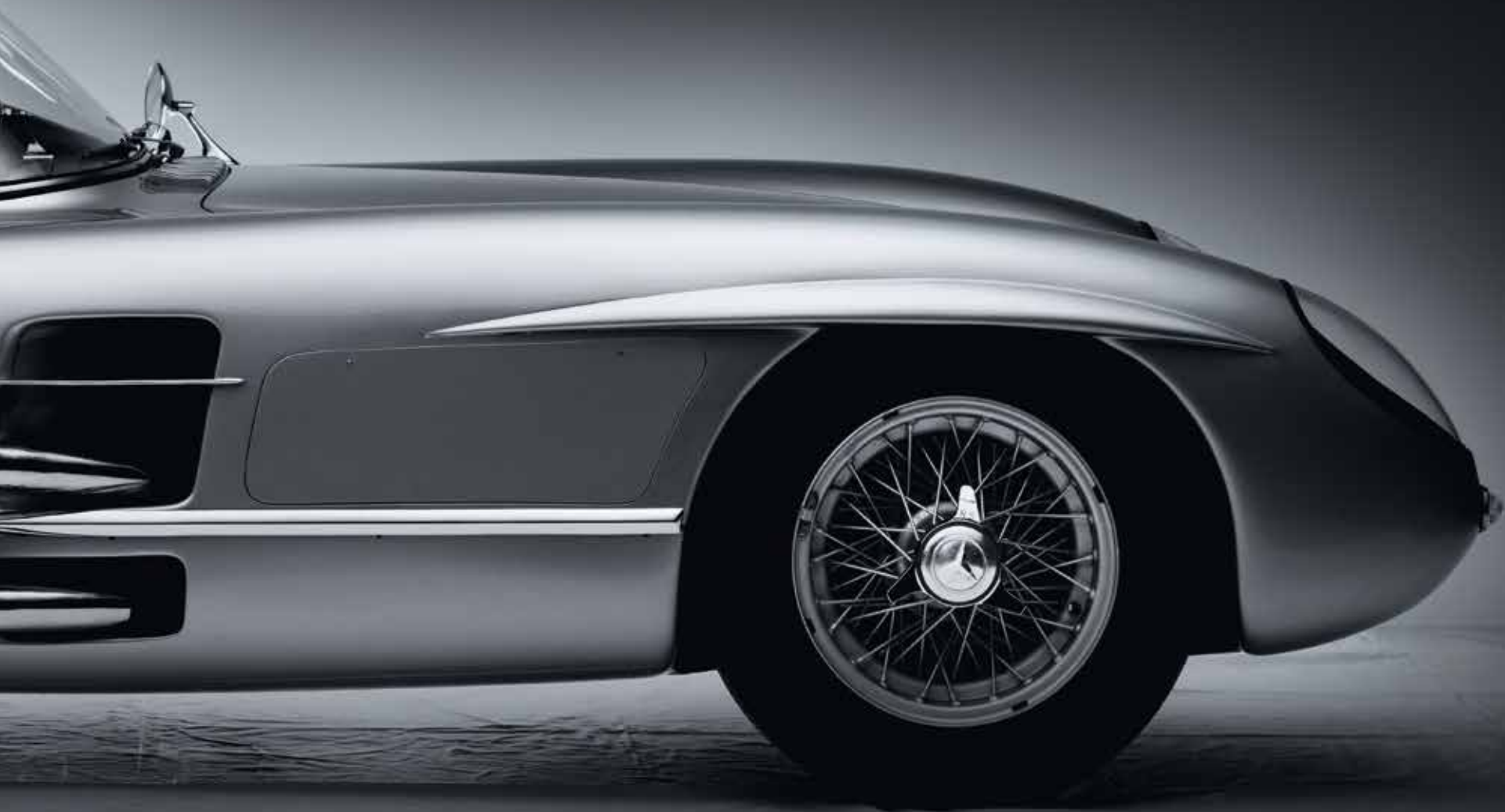












300 SLR

The Holy Grail As any car collector, antique car dealer or auctioneer will tell you, the 300 SLR Roadster with the starting number 722 would be the most expensive car in the world—if, that is, Mercedes-Benz were to agree to sell the racer. The “722” stands for the starting time of the 300 SLR at the 1955 Mille Miglia. Stirling Moss and his co-driver Dennis Jenkinson started at 7:22 a.m. in Brescia and crossed the finish line in Brescia only 10 hours, 7 minutes and 48 seconds later. In that time they had traveled more than 1000 miles through Italy, driving to Rome and back. This was a record time and represented an average speed never surpassed: 97.94 mph. Stirling Moss had 310 hp available that, at a dry weight of only around 1,760 pounds, had an easy job of it.

Der heilige Gral Alle Autosammler, Oldtimer-Händler und Auktionatoren wissen, dass der 300 SLR Roadster mit der Startnummer 722 das teuerste Automobil der Welt wäre, wenn Mercedes-Benz den Rennwagen verkaufen würde. Die Zahlen 722 stehen für die Startzeit des 300 SLR bei der Mille Miglia 1955. Stirling Moss und sein Beifahrer Dennis Jenkinson starteten um 7.22 Uhr in Brescia und überquerten nur 10 Stunden, 7 Minuten und 48 Sekunden später die Ziellinie in Brescia. In dieser Zeit hatten sie mehr als 1000 Meilen quer durch Italien bis nach Rom und zurück bewältigt. Eine Rekordzeit mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 157,62 km/h, die nie mehr überboten wurde. Dafür standen Stirling Moss 310 PS zur Verfügung, die mit nur 800 Kilogramm Leergewicht leichtes Spiel hatten.

Le Graal Tous les collectionneurs de voiture, les concessionnaires de modèles anciens et les commissaires priseurs savent que le 300 SLR Roadster portant le numéro 722 serait la voiture la plus chère du monde si Mercedes-Benz venait à la mettre en vente. Les chiffres 722 correspondent à l'heure de départ de la 300 SLR lors de la course Mille Miglia en 1955. Stirling Moss et son copilote Dennis Jenkinson prennent le départ à 7h22 à Brescia et franchissent la ligne d'arrivée seulement 10 heures, 7 minutes et 48 secondes plus tard à Brescia, après avoir parcouru plus de 1000 miles à travers toute l'Italie jusqu'à Rome et retour. Un temps record et une vitesse moyenne de 157,62 km/h, qui n'a depuis plus jamais été surpassée. Pour cela, Stirling Moss avait à sa disposition 310 ch qui ont eu la part belle face aux 800 kilogrammes seulement de poids à vide.











300 SLS

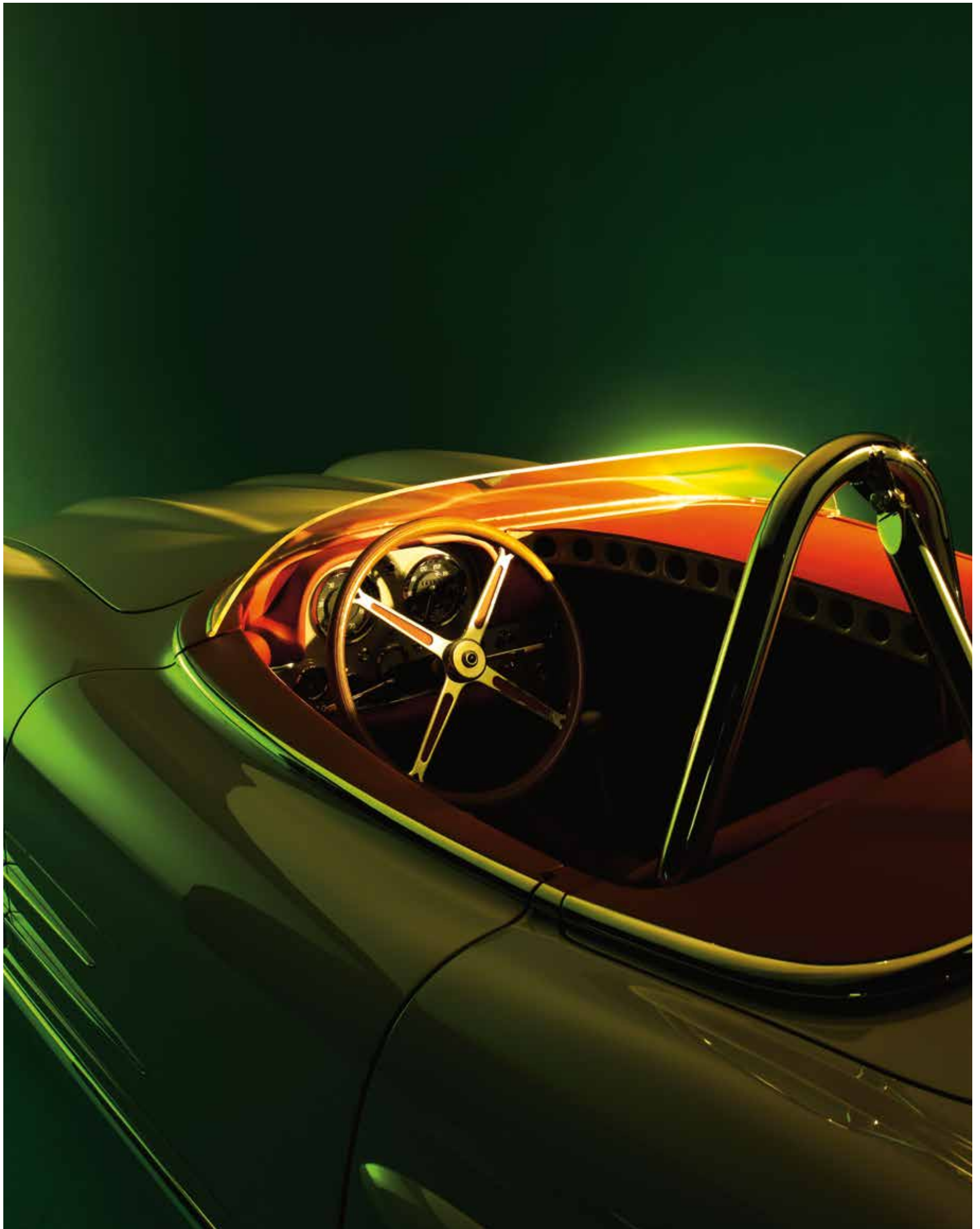
Only in America The 300 SL Roadster was never intended for use in racing, but there were still a few private drivers who entered it in races nonetheless. There was one exception, however: in 1957, American Paul O'Shea entered events sponsored by the Sports Car Club of America with two roadsters that had been prepared in the Mercedes-Benz plant. At 235 hp, they did not boast the most powerful engine—but the faithful 300 SLS scored points in every race and won the title at the end of the season. Employees at Daimler-Benz of North America who were familiar with the regulations had previously realized that the Roadster had a chance at the title and argued on behalf of manufacturing the 300 SLS—on the idea that a title-holder would sell better. No wonder that some 70 percent of the 1,858 300 SL Roadsters built were delivered to customers across the US.

Only in America Zwar war der 300 SL Roadster nie für den Rennsport vorgesehen, dennoch gab es ein paar Privatfahrer, die mit ihm bei Rennen antraten. Doch es gab eine Ausnahme: 1957 trat der Amerikaner Paul O'Shea bei den Rennen des Sports Car Club of America mit zwei im Werk präparierten Roadstern an, die mit 235 PS zwar nicht die höchste Leistung boten – dafür punktete der zuverlässige 300 SLS in jedem Rennen und gewann am Ende der Saison den Titel. Zuvor hatten reglementkundige Mitarbeiter von Daimler-Benz of North America erkannt, dass der Roadster Siegeschancen hatte und auf den Bau des 300 SLS gedrungen – von dem Titel versprach man sich bessere Verkaufschancen. Kein Wunder, dass von den 1858 gebauten 300 SL Roadstern rund 70 Prozent in die USA ausgeliefert wurden.

Uniquement en Amérique Certes la 300 SL Roadster n'a jamais été prévue pour le sport automobile, cependant quelques coureurs privés participent à des courses à son volant. Une exception : en 1957, l'américain Paul O'Shea prend le départ des courses du Sports Car Club of America avec deux Roadsters préparées en usine : la 300 SLS et ses 235 ch n'est certes pas la plus puissante, mais sa fiabilité lui permet de marquer des points à chacune des courses et finalement de remporter le prix à la fin de la saison. Auparavant, des collaborateurs de Daimler-Benz of North America, informés du règlement, avaient reconnu que la Roadster avait des chances de victoire et insisté pour que la 300 SLS soit construite, l'espoir étant que remporter un titre augmente les chances de vente. Pas étonnant que parmi les 1858 300 SL Roadster construites, quelque 70 pour cent ont été livrées aux États-Unis.











And above you only sky Opinions were divided about the austere Coupé modeled so closely after the racer. So it was no wonder that marketing genius Max Hoffman expressed a desire to develop an open variant that would accompany the closed SL Coupé. The result was the 300 SL Roadster, introduced in March 1957 at the Geneva Motor Show. Of course here, too, the tubular frame provided the necessary connective rigidity, but the new model was equipped with “normal” doors, and to improve driving dynamics there was the low-pivot swing axle already found on the prototype of 1953. With a top speed of 155 mph, the 300 SL Roadster also ranked among the fastest cars on the road at the time.

Und über Dir nur Himmel Am spartanischen, sich eng am Rennwagen orientierenden Coupé schieden sich die Geister – und so war es kein Wunder, dass das Marketinggenie Max Hoffman den Wunsch äußerte, zu dem geschlossenen SL Coupé auch noch eine offene Variante zu entwickeln. Das Ergebnis war der 300 SL Roadster, der im März 1957 auf dem Genfer Autosalon Premiere feierte. Natürlich sorgt auch hier ein Rohrrahmen für die nötige Verbindungssteifigkeit, allerdings gab es nun „normale“ Türen und zur Verbesserung der Fahrdynamik die Eingelenk-Pendelachse, die bereits der Prototyp von 1953 besessen hatte. Mit 250 km/h Höchstgeschwindigkeit gehörte auch der 300 SL Roadster zu den schnellsten Fahrzeugen auf den damaligen Straßen.

Et au dessus de toi, rien d'autre que le ciel Les opinions divergent quant au coupé spartiate, étroitement inspiré de la voiture de course, il n'est donc pas surprenant que le génie du marketing Max Hoffman exprime le souhait de développer une variante plus ouverte de la SL Coupé fermée. C'est la naissance de la 300 SL Roadster, qui fête sa première apparition en public en mars 1957 sur le salon automobile de Genève. Naturellement, ici aussi le châssis tubulaire assure la rigidité nécessaire, tandis que les portes sont dorénavant « normales » et qu'un demi-essieu oscillant, que possédait déjà le prototype de 1953, assure une meilleure dynamique de conduite. Avec ses 250 km/h en vitesse de pointe, la 300 SL Roadster est l'un des véhicules les plus rapides sur les routes d'autrefois.































An icon is born “That there are still cars for connoisseurs in an age as rational as our own is a comforting thought—comforting in a dual sense, because the designers of these cars can also practice their silent hobby as they make the most daring technological dreams come true free of the template of time-saving production techniques.” Thus began a 1958 article by Daimler-Benz entitled *At the Cradle of the 300 SL Roadster*—and thus, during the seven years of its production, the Roadster became an icon with which the rich and the beautiful adorned themselves. *Road & Track* wrote: “The Roadster is the more comfortable and more practical 300 SL. With the inline 6-cylinder engine rumbling as it always has, it can be heard better than ever with the sun beaming through a blue sky.”

Die Geburt der Ikone „Dass es Liebhaberautos in unserer so nüchtern gewordenen Zeit überhaupt noch gibt, ist tröstlich – doppelt tröstlich, weil in ihnen auch die Konstrukteure ihr stilles Hobby finden, dürfen sie doch hier die kühnsten technischen Träume ohne die Schablone zeitsparender Herstellungstechniken verwirklichen.“ Mit diesen Worten leitete Daimler-Benz im Jahre 1958 einen Reportage mit dem Titel *An der Wiege des 300 SL Roadsters* ein – und so geriet der Roadster in den sieben Jahren seiner Produktion zu einer Ikone, mit der sich die Reichen und die Schönen schmückten. *Road & Track* schrieb: „Der Roadster ist der komfortablere und praktischere 300 SL. Und der Reihen-Sechszylinder grollt wie eh und je und ist nun, bei Sonnenschein und blauem Himmel, besser denn je zu hören.“

La naissance d'une icône « C'est une consolation de constater que l'on trouve encore des voitures de collection dans une époque devenue tellement prosaïque, c'est même une double consolation, parce que les constructeurs trouvent en elles un loisir secret qui leur permet de réaliser les rêves techniques les plus audacieux loin des gabarits des techniques de fabrication gain de temps. » C'est avec ces mots que Daimler-Benz introduit en 1958 un reportage portant le titre de *Penché sur le berceau de la 300 SL Roadster* et que la Roadster devient, pendant les sept années de sa production, une icône dont les riches et les beaux de ce monde aiment se parer. *Road & Track* écrit : « La Roadster est une 300 SL plus confortable et plus stable. Et le six cylindres en ligne ronfle plus que jamais et s'entend mieux encore sous un ciel bleu et un soleil rayonnant. »







But please with a hardtop Naturally, back in Stuttgart the designers knew full well that 300 SL Roadster owners wanted to be able to enjoy their gem year-round. That is why the new flagship was joined by a popular hardtop model. To provide for perfect stowage of the metal roof during summer weather, Mercedes-Benz delivered it in a massive wooden box—which remains a coveted item that no collector's garage should be without. But some owners proudly drove their 300 SL Roadster with the top down not only in the summer but even in the snow and ice of winter. An enthusiastic attitude that makes today's owners shudder—meaning we can only marvel at these fearless drivers of the early years in yellowed black-and-white pictures.

Aber bitte mit Hardtop Natürlich wusste man in Stuttgart um den Wunsch der 300 SL Roadster-Besitzer, ihr Schmuckstück rund um das Jahr genießen zu dürfen – deshalb bekam das neue Flaggsschiff auch eine Hardtop-Variante zur Seite gestellt, die viele Kunden orderten. Damit das blecherne Dach auch im Sommer perfekt verstaut werden konnte, lieferte Mercedes-Benz es in einer massiven Holzkiste – heute ein Objekt der Begierde, das in keiner Garage eines Sammlers fehlen darf. Doch es gab auch stolze Besitzer, die ihren 300 SL Roadster nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter bei Schnee und Eis offen fuhren. Eine enthusiastische Einstellung, die die heutigen Besitzer scheuen – so können wir die furchtlosen Fahrer der früheren Jahre nur noch in vergilbten Schwarz-Weiß-Aufnahmen bewundern.

Mais avec toit rigide s'il vous plaît Naturellement à Stuttgart, on sait que le propriétaire de la 300 SL Roadster souhaite pouvoir jouir de son petit bijou tout au long de l'année, c'est pourquoi le produit phare obtient une variante à toit rigide, commandée par de nombreux clients. Afin de pouvoir stocker le toit de tôle dans de parfaites conditions pour l'été, Mercedes-Benz le livre dans une caisse de bois massive, devenue aujourd'hui un objet de convoitise qui ne doit manquer sous aucun prétexte dans le garage d'un collectionneur. Mais il y a aussi de fiers propriétaires qui conduisent leur 300 SL Roadster décapotée été comme hiver, dans la neige et la glace. Un point de vue enthousiaste qui effraie les propriétaires d'aujourd'hui : les vaillants conducteurs d'hier ne s'admirent plus aujourd'hui que sur des photos en noir et blanc jaunies.

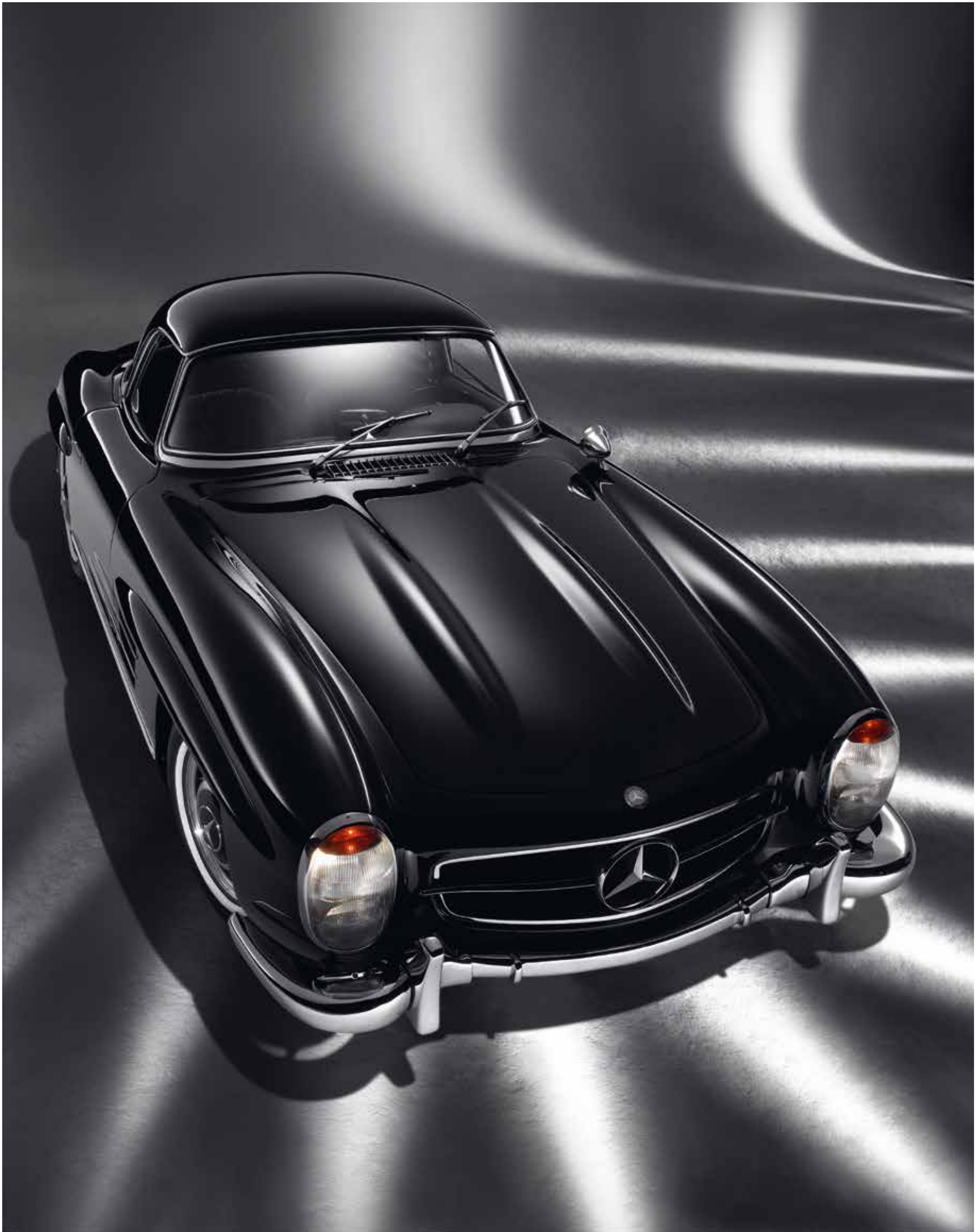


































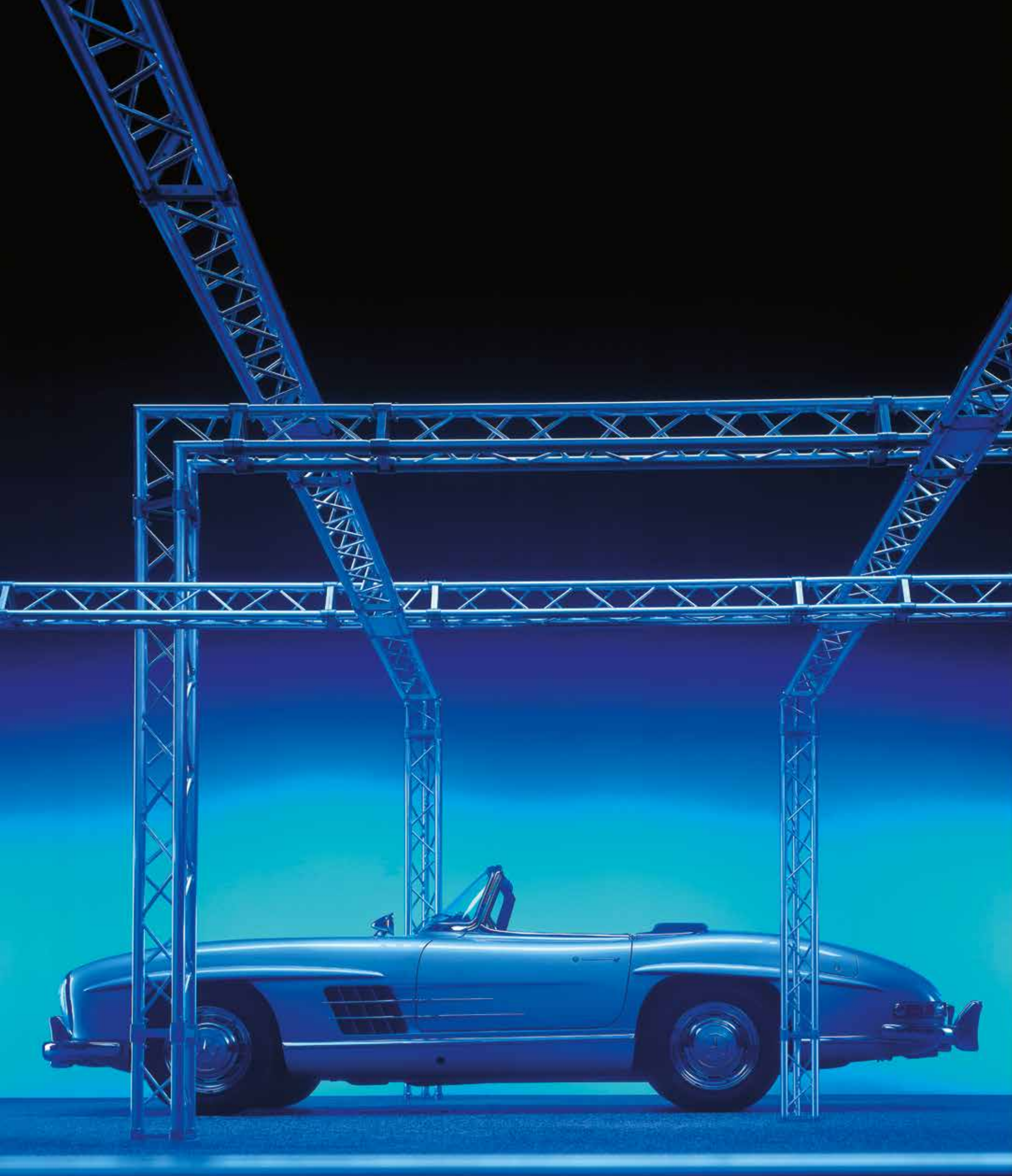








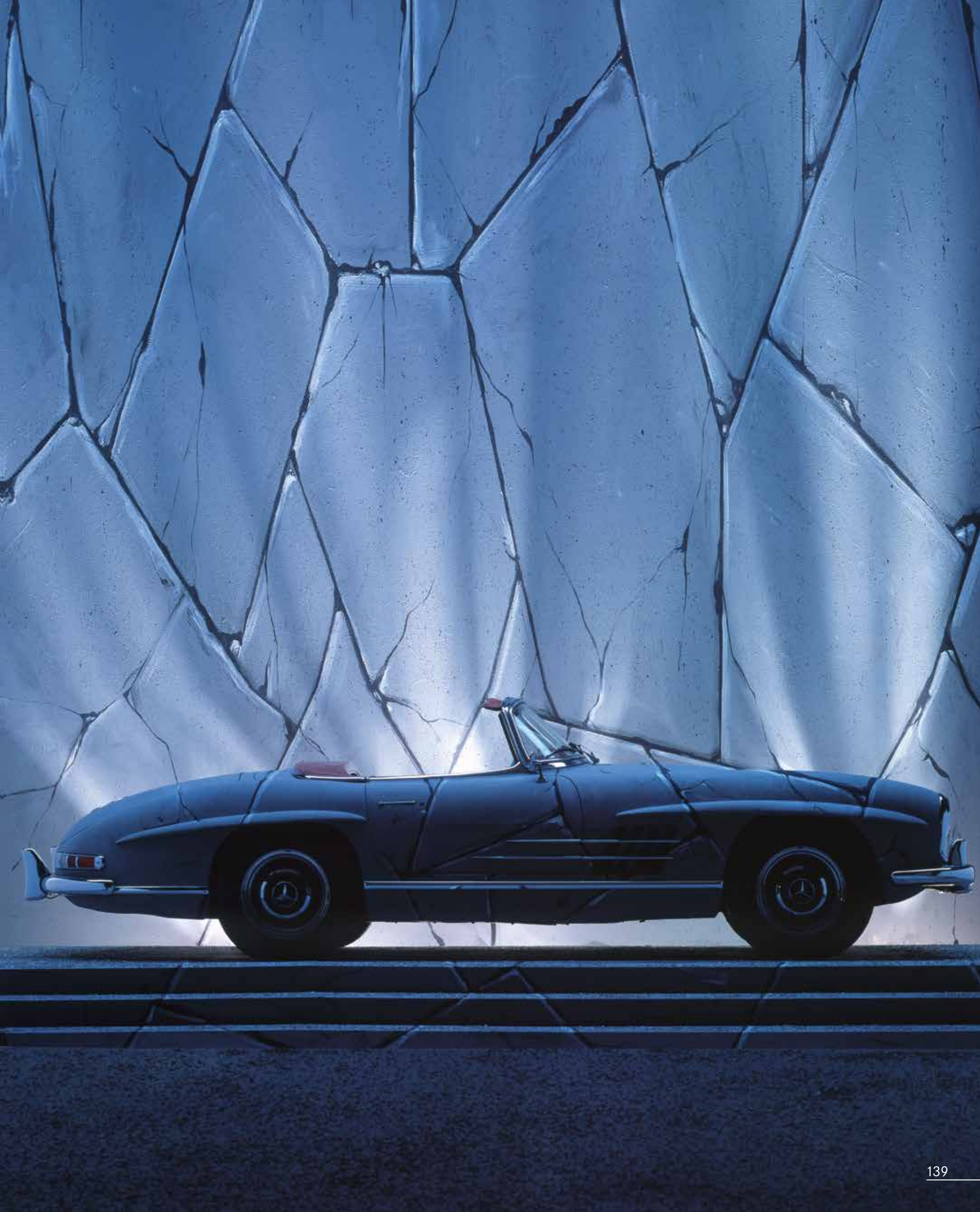


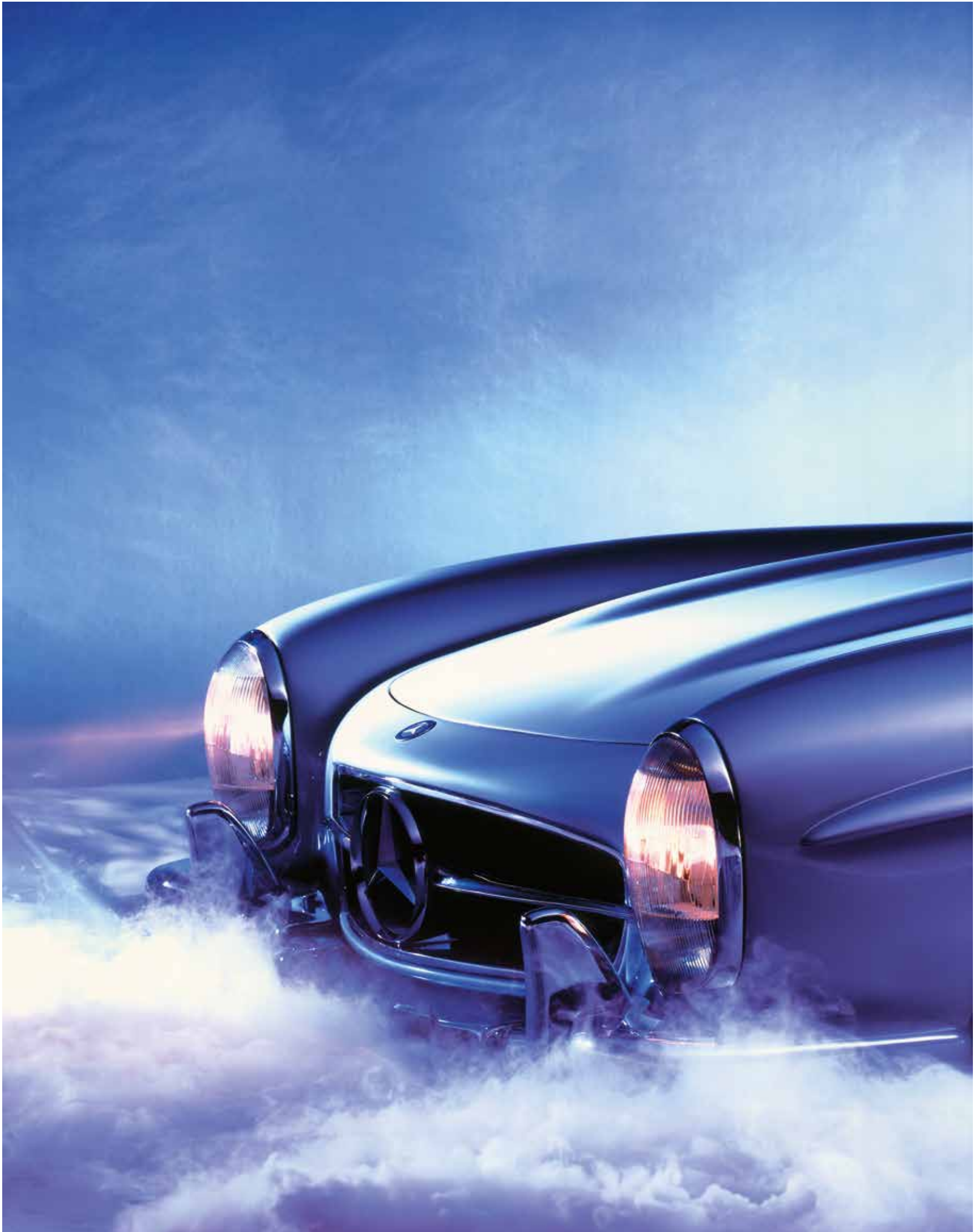


The power of imagination It takes lots of creativity to create a new 300 SL calendar with 13 new, previously-unpublished motifs year after year for many years in a row. No wonder that René Staud's team takes even unconventional ideas seriously and tries to realize them. This included the suggestion of painting a 300 SL Roadster in such a way that it would blend in superbly with the backdrop against which it was parked. Fortunately, 300 SL specialist Klaus Kienle just happened to have a Roadster on hand awaiting restoration and made this available to René Staud Studios. Everyone involved was delighted with the result—it became a highlight of the 1993 calendar.

Phantasie an die Macht Man muss schon über viel Kreativität verfügen, um über viele Jahre hinweg alljährlich einen neuen 300 SL-Kalender mit 13 neuen, nie zuvor gesehenen Motiven zu schaffen. Kein Wunder, dass das Team um René Staud auch ungewöhnliche Ideen ernst nimmt und zu realisieren versucht. Dazu gehört auch die Anregung, einmal einen 300 SL Roadster so zu bemalen, dass er mit der dahinter positionierten Kulisse verschmelzen würde. Es war ein Glücksfall, dass zu diesem Zeitpunkt bei dem 300 SL-Spezialisten Klaus Kienle ein zu restaurierender Roadster bereitstand, den die René Staud Studios für ihr Vorhaben nutzen konnten. Das spektakuläre Ergebnis überzeugte alle Beteiligten und geriet zu einem der Höhepunkte des Kalenders von 1993.

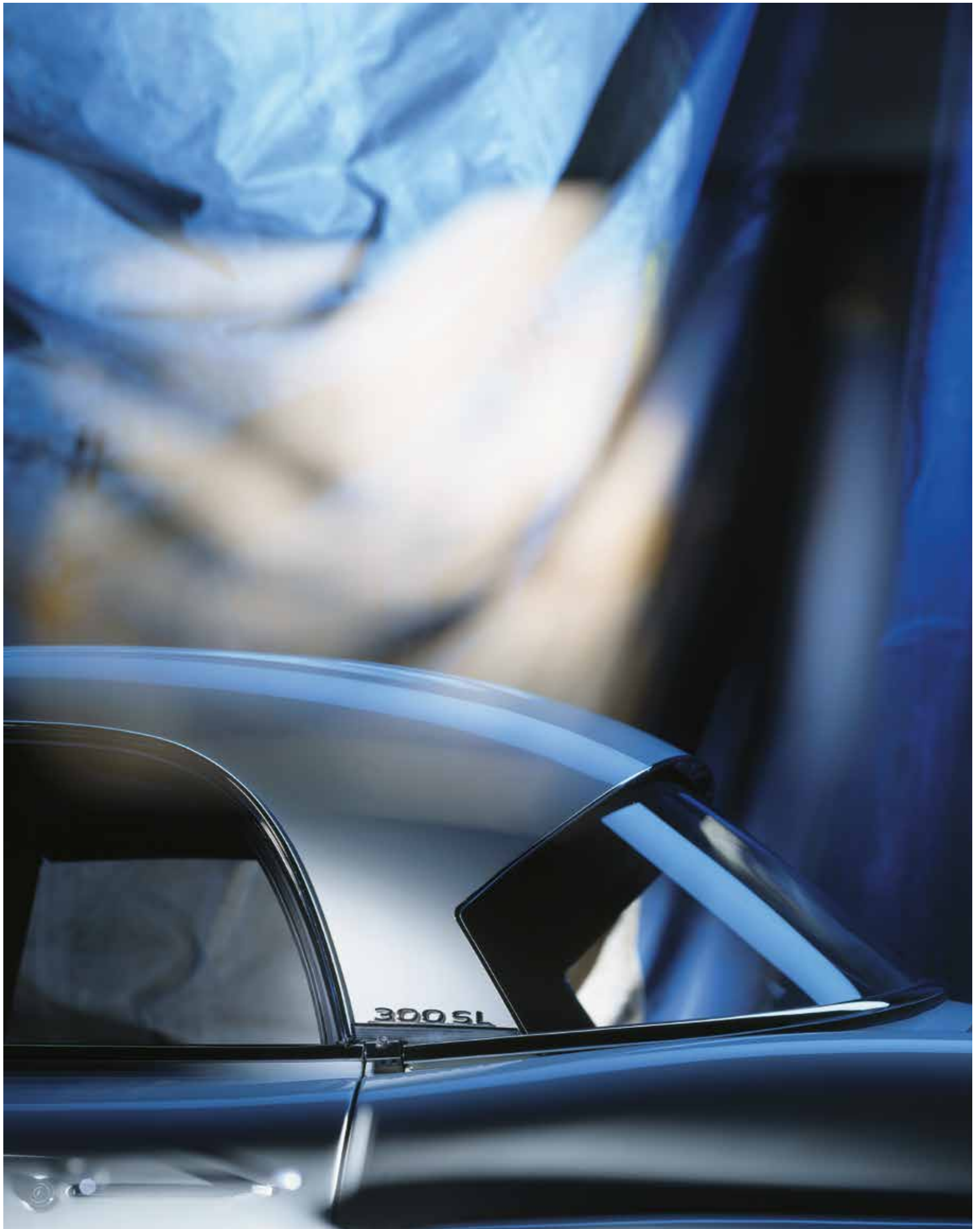
L'imagination au pouvoir Il faut posséder une bonne dose d'imagination pour créer chaque année un nouveau calendrier 300 SL offrant pas moins de 13 nouvelles photos inédites, et ce pendant de nombreuses années. Pas étonnant que l'équipe menée par René Staud prenne au sérieux les idées les plus inhabituelles et tente de les réaliser. L'une de ces idées a consisté une fois à peindre une 300 SL Roadster de façon à ce qu'elle se fonde dans le paysage d'arrière plan. Une chance, à ce moment-là une Roadster est en dépôt pour rénovation chez Klaus Kienle, le spécialiste de la 300 SL, que les studios René Staud peuvent utiliser pour réaliser leur projet. Le résultat spectaculaire convainc tous les participants et devient l'une des photos vedettes du calendrier de 1993.























The courage of color Hans-Ulrich Wieselmann, the legendary editor-in-chief of German car magazine *auto, motor und sport*, wrote of the 300 SL Roadster: “A traveling vehicle of unmatched performance and roadholding—not a car for families rich in children but certainly a car for rich children with enough skill, self-discipline, and responsibility to make sensible use of the undreamt-of possibilities of this car.” And should this rich child also have the courage to chose not to order his or her Roadster in black, white, or silver, then naturally the super sports car in Stuttgart could also be delivered in “fantasy yellow”—a color in which the 300 SL Roadster is strikingly beautiful and ranks among the true rarities.

Mut zur Farbe Hans-Ulrich Wieselmann, der legendäre Chefredakteur von *auto, motor und sport* schrieb über den 300 SL Roadster: „Ein Reisefahrzeug von überlegener Leistung und Straßenlage – kein Auto für Kinderreiche, sondern eher für reiche Kinder, die über genug Können, Selbstdisziplin und Verantwortungsgefühl verfügen, um die ungeahnten Möglichkeiten dieses Wagens verständig ausnutzen zu können.“ Und wenn dieses reiche Kind dann auch noch den Mut hatte, seinen Roadster eben nicht in den Farben Schwarz, Weiß oder Silber zu bestellen, dann konnte der Supersportwagen in Stuttgart natürlich auch in „Phantasie-Gelb“ geliefert werden – eine Farbe, die dem 300 SL Roadster ausgesprochen gut steht und zu den großen Raritäten zählt.

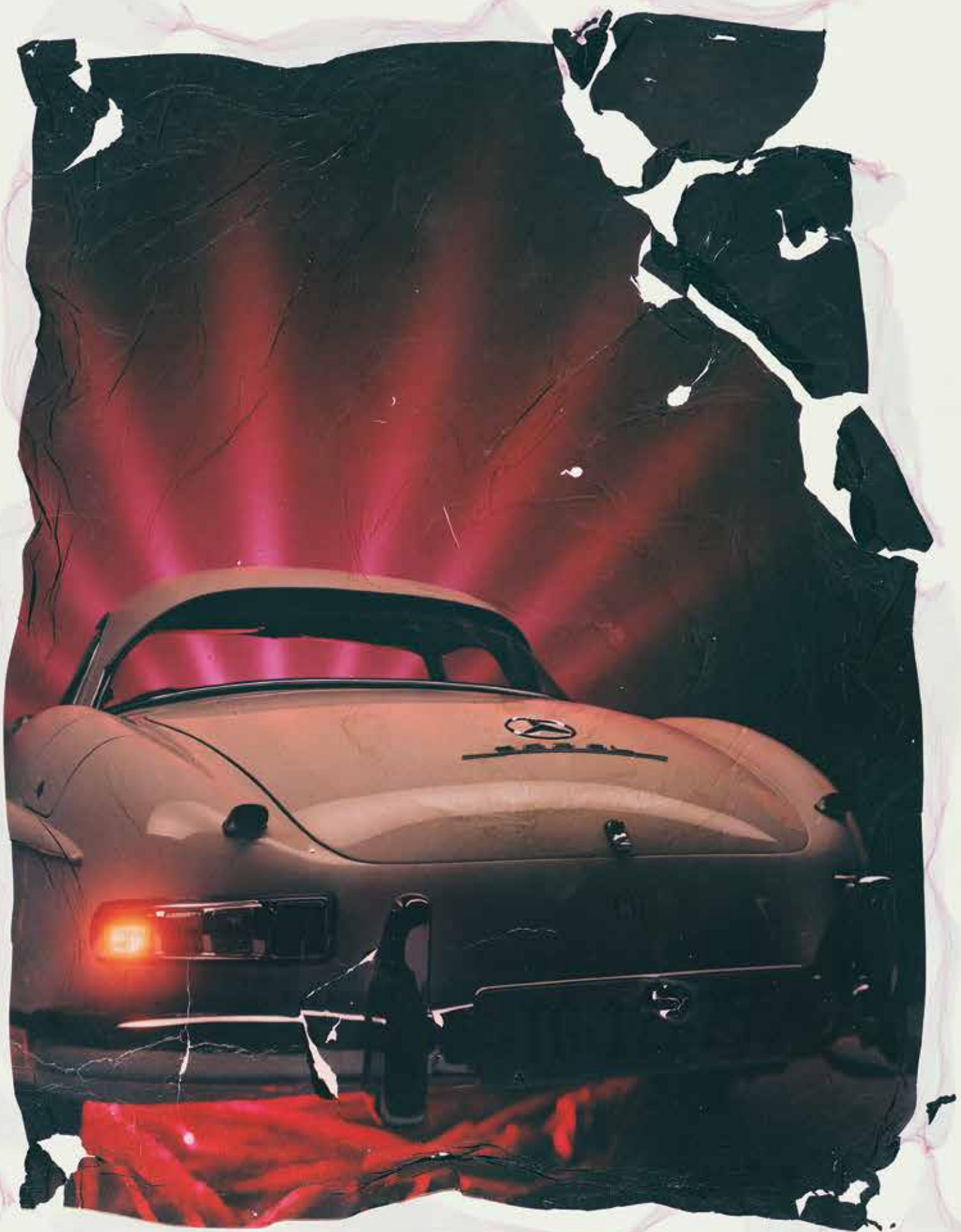
Oser la couleur Hans-Ulrich Wieselmann, le rédacteur en chef légendaire du magazine *auto, motor und sport* a écrit à propos de la 300 SL Roadster : « Un véhicule de voyage d’une puissance et d’une tenue de route hors norme, pas une voiture pour les familles riches en enfants mais plutôt pour les enfants riches qui disposent de suffisamment d’aptitudes, d’autodiscipline et de sens des responsabilités pour savoir exploiter les ressources insoupçonnées de cette voiture. » Et si cet enfant riche a en plus le courage de ne pas commander sa Roadster dans les couleurs noir, blanc ou gris métallisé, alors Stuttgart peut lui livrer sa super sportive dans un « jaune fantaisie », une couleur qui sied particulièrement à la 300 SL Roadster et en fait une pièce d’une grande rareté.



Photographic license The years of reflection on the topic of photography at René Staud Studios resulted in the constant generation of completely new ideas. Back when film took a great deal of time to develop, first Polaroid snapshots were taken that produced distinct results when the film emulsion was pressed onto a linen cloth. The result is also astonishing when, in a darkened studio, dressed in a black suit with black gloves and armed with a bright lamp, a subject retraces the contours of a well-illuminated 300 SL, while the austere concrete backdrop before which the Roadster is parked is actually nothing more than a computer image.

Die Freiheit des Fotografen Bei der jahrelangen Beschäftigung der René Staud Studios mit dem Thema Fotografie ergaben sich auch immer wieder völlig neue Ideen. So wurden früher, als die Entwicklung eines Films noch viel Zeit in Anspruch nahm, zuerst Polaroid-Fotos gemacht, die – wenn die Filmemulsion auf ein Leinentuch abgepresst wurde – zu völlig eigenständigen Ergebnissen führten. Erstaunlich ist auch das Ergebnis, wenn man im dunklen Studio in einem schwarzen Anzug mit schwarzen Handschuhen und einer hellen Lampe die Form eines gut ausgeleuchteten 300 SL nachfährt, während die nüchterne Betonkulisse, in der der Roadster parkt, in Wirklichkeit nur im Computer existiert.

La liberté du photographe Les années de travail des studios René Staud sur le thème de la photographie ont été prolifiques en idées neuves. Ainsi, autrefois, lorsque le développement d'un film demandait encore beaucoup de temps, on tirait d'abord des photos polaroid qui, si l'on pressait l'émulsion du film sur une toile de lin, donnait des résultats tout à fait uniques. Le résultat est aussi surprenant lorsque l'on suit la silhouette d'une 300 SL bien éclairée dans un studio plongé dans la pénombre, habillé d'un costume noir et muni de gants noirs et d'une lampe puissante, tandis que les coulisses de béton, d'une grande sobriété, dans lesquelles la Roadster est garée, n'existent en réalité que sur l'écran de l'ordinateur.











5

SL FAMILY

We are family When Mercedes-Benz unveiled the 300 SL and the 190 SL, it is doubtful that they were thinking of starting an SL family. The 300 SL was too deeply anchored in racing history for that—and yet, over the next several years and decades, the carmakers from Stuttgart managed to combine the term “SL” with sportiness, comfort, reliability, and—from very early on—with safety too. The introduction of each new SL rang in a new era of design, establishing new technologies and setting new sales records. This success story allowed the classic SL to be joined by variants such as the 190 SL, the SLK, the SLR and SLS, which were offered as coupés and roadsters. It is hardly surprising that Mercedes-Benz was able to establish an “SL” myth with seven SL model series and the various derivatives.

We are family Ob Mercedes-Benz bei der Vorstellung des 300 SL und des 190 SL daran gedacht hatte, eine SL-Familie zu gründen, darf bezweifelt werden. Dafür war der 300 SL zu tief in der Renngeschichte verankert. Doch es sollte den Stuttgartern in den nächsten Jahren und Jahrzehnten gelingen, den Begriff „SL“ mit Sportlichkeit, Komfort, Zuverlässigkeit und – zu einem sehr frühen Zeitpunkt – auch mit dem Thema Sicherheit zu verbinden. Mit jedem neuen SL wurden neue Design-Epochen eingeläutet, neue Technologien etabliert und neue Verkaufsrekorde erzielt. Die Erfolgsgeschichte erlaubte es, zum klassischen SL Varianten wie den 190 SL, den SLK, den SLR und SLS zu platzieren, die als Coupé und als Roadster angeboten wurden. Kein Wunder, dass Mercedes-Benz mit nunmehr sieben SL-Baureihen und den diversen Derivaten einen „SL“-Mythos begründen konnte.

We are family Est-ce que Mercedes-Benz pense à fonder une famille SL lorsqu'elle présente la 300 SL et la 190 SL ? On peut en douter. La 300 SL est trop enracinée dans l'histoire des courses automobiles pour cela ; et pourtant, dans les années et décennies qui suivent, les stuttgartois réussissent à lier l'appellation « SL » aux concepts de sportivité, de confort, de fiabilité et, très tôt également, à celui de sécurité. Avec chaque nouvelle SL, c'est une nouvelle époque conceptuelle qui s'ouvre, de nouvelles technologies qui sont mises à point et de nouveaux records de vente atteints. La success story permet de placer, en plus de la SL classique, des variantes telles que les 190 SL, SLK, SLR et SLS, vendues en version coupé et en version roadster. Rien de surprenant à ce que Mercedes-Benz, après désormais sept générations de SL et divers dérivés, ait réussi à fonder le mythe « SL ».



190 SL

1953–1963

The tiny beauty For years, the 190 SL (W 121 B II) was only considered the little brother of the legendary 300 SL, but this lower-priced sports car also contributed its share toward the SL legend and is recognized today as a “genuine” SL. When the 300 SL Coupé celebrated its world premiere in New York in the spring of 1954, the 190 SL Roadster was at its side—and quickly turned out to be the sports car of choice for those who could not afford the costly “gullwing” model. The car’s thrust came from its 1.9-liter, four-cylinder, 105-hp engine—with which the car could reach speeds of 105 mph. These features made the 190 SL, which was not available for delivery until May 1955, one of the fastest touring sports cars of its day. 25,881 specimens of the car were built in just eight years.

Die kleine Schönheit Auch wenn der 190 SL (W 121 B II) über Jahre hinweg nur als der kleine Bruder des legendären 300 SL galt, so hat dieser preisgünstigere Sportwagen doch auch seinen Teil zur SL-Legende beigetragen und ist heute als „echter“ SL anerkannt. Als das 300 SL Coupé im Frühjahr 1954 in New York Weltpremiere feierte, stand der 190 SL Roadster an seiner Seite – und er entpuppte sich rasch als der Wunschsportwagen derjenigen, die sich den teuren „Flügeltürer“ nicht leisten konnten. Für den Vortrieb sorgte ein 1,9-Liter-Vierzylinder mit 105 PS Leistung – damit erreichte er 171 km/h. Diese machten den erst ab Mai 1955 lieferbaren 190 SL – von dem in acht Jahren immerhin 25 881 Exemplare gebaut wurden – zu einem der schnellsten Touren-Sportwagen seiner Zeit.

La Belle modèle réduit Même si la 190 SL (W 121 B II) reste pendant des années confinée dans le rôle de la petite sœur de la légendaire 300 SL, cette voiture de sport plus économique apporte elle aussi sa contribution à la légende SL et est reconnue aujourd’hui comme « une vraie » SL. Lorsque la 300 SL Coupé fait sa première apparition sur la scène mondiale, en 1954 à New York, la 190 SL Roadster est à ses côtés, et elle se révèle bien vite être la voiture de sport rêvée de ceux qui ne peuvent pas s’offrir l’onéreuse « papillon ». La propulsion est assurée par un moteur quatre cylindres de 1,9 litres développant une puissance de 105 ch, qui permet d’atteindre 171 km/h. Cela fait de la 190 SL, livrée à partir du mois de mai 1955, l’une des voitures de sport de tourisme les plus rapides de son époque, dont furent construits tout de même pas moins de 25 881 en huit ans.











230 SL

1963–1971

The advent of safety The 230 SL (W 113) had no easy legacy to face. Its mission was to replace both the 300 SL and the smaller 190 SL. No wonder the 230 SL was eyed so critically when introduced in Geneva in March 1963. That it had sports potential was demonstrated in the victory won by Eugen Böhringer in the brutal Spa-Sofia-Liège Rally. But that marked the car's only foray into the world of sports, after which much of the appeal of the "pagoda," as the 230 SL was referred to for the concave contours of its roof, owed to its elegance and extensive safety features including its crumple zone and a particularly safety-minded interior. Originally delivering 150 hp, it was later joined by the 250 SL and the 280 SL. By the time production was discontinued in 1971, 48,912 specimens had been built.

Die Sicherheit hält Einzug Der 230 SL (W 113) trat kein leichtes Erbe an, denn er sollte den 300 SL sowie den kleineren 190 SL ersetzen. Kein Wunder, dass der 230 SL – als er im März 1963 in Genf Premiere feierte – kritisch beäugt wurde. Dass er sportliches Potenzial hatte, bewies der Sieg von Eugen Böhringer bei der brutalen Rallye Spa-Sofia-Liège. Doch das war der einzige sportliche Einsatz, danach überzeugte die „Pagode“, wie der 230 SL wegen seiner konkaven Dachform genannt wurde, durch seine Eleganz und umfangreiche Sicherheitsmaßnahmen wie Knautschzonen und ein besonders sicher gestaltetes Interieur. Anfänglich mit 150 PS Leistung ausgestattet, kamen später der 250 SL und 280 SL hinzu – bis zum Produktionsende 1971 entstanden 48 912 Exemplare.

La sécurité fait son entrée en scène La 230 SL (W 113) ne reçoit pas un héritage facile, puisqu'elle est censée remplacer la 300 SL ainsi que la 190 SL, plus petite. Pas étonnant que la 230 SL, lorsqu'elle apparaît pour la première fois en mars 1963 à Genève, soit accueillie d'un œil critique. Son potentiel sportif, elle le prouve par la victoire d'Eugen Böhringer au violent rallye Spa-Sofia-Liège. Cela reste cependant sa seule participation sportive. Par la suite, celle que l'on surnomme « pagode », en raison de la forme concave de son toit, convainc par son élégance et les nombreux équipements de sécurité qu'elle offre, notamment les zones d'absorption et un intérieur conçu pour être particulièrement sûr. Équipée au départ de 150 ch, la 250 SL et la 280 SL font par la suite leur apparition, elle est fabriquée en 48 912 exemplaires jusqu'à la fin de sa production en 1971.



























R 107

1971–1989

Now with an 8-cylinder engine The Stuttgarters brought production of the legendary “pagoda” to a close in 1971 with the introduction of the 350 SL. The new roadster—referred to in-house as the R 107—marked the beginning of a new vocabulary of form with a slightly wedge-shaped design, broadband headlights, and the typical, ribbed side surfacing. Working beneath the large hood was the 3.5-liter, 8-cylinder, 200-hp engine that had been introduced two years prior. This was later joined by a 2.8-liter, 6-cylinder engine and a V8 engine enlarged to an engine capacity of 5 liters. The even higher-capacity 560 SL was available only in the US. The R 107 remained part of the line-up for a proud 18 years. Continuously revised and brought up to state-of-the-art technology, this classic was built 237,287 times and never seemed to age.

Nun mit Achtzylinder Mit der Vorstellung des 350 SL beendeten die Stuttgarter 1971 die Produktion der legendären „Pagode“. Der neue Roadster – intern R 107 genannt – leitete eine neue Formsprache mit leichter Keilform, Breitband-Scheinwerfern und den typischen geriffelten Seitenflächen ein. Unter der großen Motorhaube arbeitete das zwei Jahre zuvor eingeführte 3,5-Liter-Achtzylinder-Triebwerk mit 200 PS Leistung. Später kamen ein 2,8-Liter-Sechszylinder sowie ein auf 5 Liter Hubraum vergrößerter V8-Motor hinzu. Der noch hubraumstärkere 560 SL wurde nur in den USA angeboten. Der R 107 blieb stolze 18 Jahre im Programm – kontinuierlich überarbeitet und auf den neuesten technischen Stand gebracht, schien dieser Klassiker, der 237 287-mal gebaut wurde, nie alt zu werden.

L'arrivée des huit cylindres En 1971, la présentation par les stuttgartois de la 350 SL met fin à la production de la légendaire « pagode ». Le nouveau roadster, que l'on appelle en interne R 107, affiche un nouveau langage formel avec une forme légèrement cunéiforme, des phares à bande large et les typiques ouïes latérales nervurées. Sous l'imposant capot, c'est le moteur huit cylindres de 3,5 litres d'une puissance de 200 ch introduit deux ans auparavant qui est à l'œuvre. Par la suite, on voit apparaître aussi un six cylindres de 2,8 litres ainsi qu'un moteur V8 dont la cylindrée passe à 5 litres. D'une cylindrée encore supérieure, la 560 SL est commercialisée uniquement aux États-Unis. La R 107 se maintient 18 ans au programme : faisant l'objet d'améliorations continues et bénéficiant toujours des techniques les plus récentes, ce classique, fabriqué en 237 287, semble ne jamais vieillir.























R 129

1989–2001

On track for success For another twelve years, it was the R 129 that offered its loyal customers that typical SL feeling: optically smoothed, aerodynamically refined, and with perfected safety features—it was the first model to offer an automatic rollover bar that deployed in just 0.3 seconds in the event of a rollover. The R 129 offered a 6-, 8-, and, for the first time, a 12-cylinder engine. With 204,940 vehicles built, this SL generation was a great success in its own right—a feat assisted by the wealth of the special editions that Mercedes-Benz offered in a wide variety of markets. This model marked the first time that Mercedes-AMG GmbH was involved, enlarging the 6-liter, 12-cylinder engine to up to a capacity of 7.3 liters to offer 525 hp aboard the SL 73 AMG. The model's price: a considerable DM 339,000.

Auf der Erfolgsspur Weitere zwölf Jahre bot dann der R 129 seinen treuen Kunden das typische SL-Feeling: optisch geglättet, aerodynamisch verfeinert und sicherheitstechnisch perfektioniert – hier kam erstmals ein automatischer Überrollbügel zum Einsatz, der sich im Falle eines Überschlages innerhalb von 0,3 Sekunden ausfuhr –, bot der R 129 Sechs-, Acht- und erstmals auch einen Zwölfzylindermotor. Mit 204 940 gebauten Fahrzeugen war diese SL-Generation ebenfalls ein großer Erfolg – dazu trugen auch die vielen Sondereditionen bei, die Mercedes-Benz in den verschiedensten Märkten anbot. Erstmals kam die Mercedes-AMG GmbH zum Zuge, die den 6-Liter-Zwölfzylinder auf bis zu 7,3 Liter Hubraum vergrößerte und im SL 73 AMG 525 PS bereitstellte – der Preis dafür: stolze 339 000 DM.

Sur la voie du succès Pendant les douze années suivantes, la R 129 offre à ses fidèles clients la sensation typique d'une SL : jouissant d'une esthétique lissée, d'une aérodynamique affinée et d'une sécurité perfectionnée, avec notamment l'apparition pour la première fois d'un arc-
ceau de sécurité qui se met en place en 0,3 secondes en cas de tonneau. La R 129 propose trois motorisations : un moteur six cylindres, un huit cylindres et pour la première fois également un douze cylindres. Avec 204 940 véhicules construits, cette génération de SL connaît elle aussi un grand succès, auquel contribuent notamment les nombreuses éditions spéciales proposées par Mercedes-Benz dans les marques les plus diverses. C'est d'abord le tour de société Mercedes-AMG GmbH, qui fait passer le douze cylindres de 6 litres à 7,3 litres de cylindrée et le met à la disposition de la SL 73 AMG 525 ch au prix impressionnant de 339 000 DM.















R 230

2001–2011

The end of the soft-top In September 2001, the next SL generation was presented for the first time at the Frankfurt Motor Show. The new R 230 arrived at dealerships on October 13, 2001. This model's success owed not only to the very latest technologies—such as the Active Body Control chassis and the retractable steel roof that slipped away beneath the lid of the luggage compartment. For this model, the designers had also come up with the striking contours of the double headlights, which remained the hallmark of the R 230 up until the vehicle's restyling in 2008. There were 169,434 buyers who decided upon the seventh SL generation, and they had trouble choosing from among 6-, 8-, and 12-cylinder models offering between 3 and 6 liters' worth of engine capacity. For those for whom that was not enough, they could order even more power through AMG—up to an extreme 670 hp.

Das Ende des Stoffverdecks Im September 2001 war die nächste SL-Generation auf der IAA das erste Mal zu sehen – und am 13. Oktober 2001 stand der R 230 dann bei den Händlern. Zu ihrem Erfolg trug nicht nur die modernste Technik – so das Active Body Control-Fahrwerk und das unter dem Kofferraumdeckel versenkbare Stahldach – bei, hier war den Designern auch eine eigenständige Form geglückt, deren Doppelscheinwerfer bis zur stilistischen Überarbeitung 2008 das Erkennungsmerkmal des R 230 war. 169 434 Käufer griffen zur siebten SL-Generation, und sie hatten die Qual der Wahl zwischen sechs, acht und zwölf Zylindern, die zwischen 3 und 6 Liter Hubraum bereitstellten. Wem das nicht genügte, konnte sich bei AMG mehr Leistung bestellen – im Extremfall bis zu 670 PS.

La fin du capot textile En septembre 2001, la nouvelle génération de SL fait son entrée en scène à l'occasion de l'IAA et, le 13 octobre 2001, la R 230 arrive chez les concessionnaires. Son succès est dû non seulement à sa technique à la pointe de la modernité, par exemple son châssis Active Body Control et son capot en acier rétractable sous la porte du coffre, mais aussi à la forme unique créée par les designers, dont les doubles phares seront le signe distinctif de la R 230 jusqu'à leur évolution stylistique en 2008. 169 434 acheteurs font l'acquisition de la septième génération de SL, et ils ont l'embarras du choix entre les moteurs six, huit ou douze cylindres, qui offrent entre 3 et 6 litres de cylindrée. Pour celui qui ne s'en satisfait pas, il lui reste la possibilité de commander davantage de performance auprès d'AMG, jusqu'à 670 ch dans les cas extrêmes.











SLR McLaren

2003–2009

From vision to reality At the 1999 Detroit Motor Show, Mercedes-Benz presented its “Vision SLR,” a show car that would lead to one of the most exciting, most high-performing sports cars in the history of automobiles. From 2003 through 2009, the SLR McLaren in which this vision resulted was built around 2,100 times at the McLaren plant in Woking, England—first as a coupé, and then as a roadster. Humming beneath the long hood was a 5.4-liter, 8-cylinder engine that AMG provided with between 625 and 680 hp. With an incomparable sound, the SLR could accelerate from a stand still to 62 mph in just 3.8 seconds. With a top speed of 209 mph, and its characteristic upward-hinged doors, it went down in history as one of the fastest sports cars of all time.

Von der Vision zur Realität 1999 präsentierte Mercedes-Benz auf der Detroit Motor Show mit dem „Vision SLR“ ein Showcar, das zu einem der aufregendsten und leistungsstärksten Sportwagen der Automobilgeschichte führen sollte. Vom daraus resultierenden SLR McLaren wurden von 2003 bis 2009 um die 2100 Stück im McLaren-Werk im britischen Woking gebaut – zuerst als Coupé, dann als Roadster. Unter der langen Motorhaube arbeitete ein 5,4-Liter-Achtzylinder, dem bei AMG zwischen 625 und 680 PS verpasst wurden, mit denen der SLR bei unvergleichlichem Klang in 3,8 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt werden konnte. Mit 337 km/h Höchstgeschwindigkeit wird er mit seinen charakteristischen, sich nach oben öffnenden Klapptüren, als einer der schnellsten Sportwagen aller Zeiten in die Geschichte eingehen.

De la vision à la réalité En 1999, Mercedes-Benz présente, à l’occasion du Detroit Motor Show, un show car, la « Vision SLR », qui aboutit par la suite à l’une des plus excitantes et performantes voitures de sport de l’histoire de l’automobile. La SLR McLaren qui en découle, construite en quelques 2100 exemplaires entre 2003 et 2009 dans l’usine McLaren de la ville britannique de Woking, existe d’abord en version coupé, puis en version roadster. Le long capot abrite un huit cylindres de 5,4 litres, auquel AMG attribue entre 625 et 680 ch, qui permettent à la SLR d’atteindre une vitesse de 100 km/h en 3,8 secondes dans un grondement inimitable. Avec sa vitesse de pointe de 337 km/h et ses portes caractéristiques s’ouvrant vers le haut, elle entre dans l’histoire comme l’une des voitures de sport les plus rapides de tous les temps.











SLR STIRLING MOSS

2009

Two icons Built in a limited edition of just 75 cars, the SLR Stirling Moss paid homage to the legendary racer who piloted the 300 SLR bearing the number 722 at the Mille Miglia in 1955 to the greatest victory of his career. This SLR variant, the last one built jointly with the British Formula One partner McLaren, had no roof but a cover over the passenger seat. With a 650-hp engine, the ability to accelerate from 0 to 62 mph in 3.6 seconds and a maximum speed topping 217 mph, this model was the fastest roadster Mercedes-Benz ever offered.

Zwei Ikonen Der nur in 75 Exemplaren gebaute SLR Stirling Moss war eine Hommage an den legendären Rennfahrer, der den 300 SLR mit der Nummer 722 bei der Mille Miglia 1955 zum größten Sieg seiner Karriere gefahren hatte. Diese letzte gemeinsam mit dem britischen Formel-1-Partner McLaren gebaute Variante des SLR verfügte zwar über kein Dach, dafür aber über eine Abdeckung des Beifahrersitzes. Mit seinen 650 PS, einer Beschleunigungszeit in 3,6 Sekunden auf 100 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit von über 350 km/h war dieses Modell der schnellste Roadster, den Mercedes-Benz jemals anbot.

Deux icônes La SLR Stirling Moss, construite en seulement 75 exemplaires, est un hommage au légendaire pilote de course automobile, qui offrit au volant de la 300 SLR la plus grande victoire de sa carrière sous le numéro 722 lors de la Mille Miglia de 1955. Cette dernière variante de la SLR construite avec la collaboration du partenaire de formule 1 britannique McLaren n'a certes pas de toit, mais offre une protection pour le siège passager. Avec ses 650 ch, son accélération de 0 à 100 km/h en 3,6 secondes et sa vitesse de pointe de plus de 350 km/h, ce modèle est le roadster le plus rapide jamais proposé par Mercedes-Benz.







SLK

R 170 1996–2004

The little brother It would be 33 years before Mercedes-Benz—after discontinuing production of the 300 SL and 190 SL—would introduce another roadster series alongside the classic SL. By 1996, the time had come: the new SLK made the little roadster into a practical, straightforward, and good-looking vehicle. No fewer than 211,222 specimens were sold by early 2004. This success was bolstered by the newly developed Vario roof with which Mercedes-Benz for the first time offered a hard, folding steel roof that could completely vanish beneath the lid of the luggage compartment. The roadster—known in-house as the R 170—was available with three different engines providing between 136 and 354 hp of performance.

Der kleine Bruder Es sollte 33 Jahre dauern, bis Mercedes-Benz – nach der Produktionseinstellung von 300 SL und 190 SL – wieder eine zweite Roadster-Baureihe neben dem klassischen SL einführte. 1996 war es soweit: Mit dem neuen SLK geriet der kleine Roadster zu einem praktischen, handlichen und gut anzusehenden Gefährt, von dem bis Anfang 2004 nicht weniger als 211 222 Exemplare verkauft werden konnten. Zu diesem Erfolg trug sicherlich auch das neu entwickelte Vario-Dach seinen Teil bei, mit dem Mercedes-Benz erstmals ein festes, klappbares Stahldach anbot, das vollständig unter dem Kofferraumdeckel verschwinden konnte. Der Roadster mit der internen Bezeichnung R 170 war mit drei Motoren zwischen 136 und 354 PS Leistung lieferbar.

La petite sœur Il a fallu 33 ans, suite à l'arrêt de la production de la 300 SL et de la 190 SL, pour que Mercedes-Benz introduise une nouvelle série de roadsters aux côtés de la classique SL. C'est en 1996, avec la nouvelle SLK, que le petit roadster hérite d'une version pratique, maniable et esthétique, qui se vend à pas moins de 211 222 exemplaires jusqu'en début d'année 2004. Le nouveau toit Vario contribue certainement largement à ce succès : il s'agit du premier toit en acier rigide escamotable proposé par Mercedes-Benz qui disparaît entièrement sous la porte du coffre. Le roadster, connu en interne sous l'appellation de R 170, offre trois motorisations comprises entre 136 et 354 ch.











SLK

R 171 2004–2011

R 172 2011–2020

A success story With the SLK, Mercedes-Benz had successfully established an additional open two-seater on the market to provide the perfect complement to the large SL. Introduced in 2004, the R 171 launched the second SLK generation, with more than 240,000 vehicles finding their way to customers. It was a success story, and its sequel took the form of the R 172. The last SLK generation was not only visually inspired by the legendary SLR McLaren, but also boasted a wide range of cutting-edge technologies that made traveling in the SLK both effortless and extremely safe. The SLK, which was renamed the SLC in 2015, was powered by a wide range of engines, from the SLC 180 to various 200, 250, 300, and 350 versions, to the gutsy AMG models with up to 422 hp (310 kW). And from 2012 to 2017, the range even included a 204 hp (150 kW) diesel engine.

Eine Erfolgsgeschichte Mit dem SLK war es Mercedes-Benz geglückt, einen zusätzlichen offenen Zweisitzer am Markt zu etablieren, der den großen SL perfekt ergänzte. 2004 folgte mit dem R 171 die zweite SLK-Generation, von der mehr als 240 000 Fahrzeuge den Weg zu den Kunden fanden. Eine Erfolgsgeschichte, die mit dem R 172 weitergeschrieben wurde. Die letzte SLK-Generation orientierte sich nicht nur optisch an dem legendären SLR McLaren, sondern überzeugte auch mit einer Vielfalt an modernsten Technologien, die das Reisen im SLK sowohl souverän als auch extrem sicher gestalteten. Für den Vortrieb des 2015 in SLC umbenannten SLK sorgte eine Vielzahl an Motorisierungen, die vom SLC 180 über diverse 200-, 250-, 300- und 350-Varianten bis hin zu den kraftstrotzenden AMG-Modellen mit bis zu 422 PS (310 kW) reichten. Und von 2012 bis 2017 war sogar ein 204 PS (150 kW) starker Dieselmotor im Angebot.

L'histoire d'un succès Avec la SLK, Mercedes-Benz réussit à établir une deux places supplémentaire sur le marché, qui complète à merveille la SL. En 2004 apparaît la deuxième génération de SLK, avec la R 171, dont plus de 240 000 véhicules sont écoulés. L'histoire d'un succès qui se poursuit avec la R 172. La dernière génération SLK s'inspire au plan esthétique de la légendaire SLR McLaren, tout en séduisant par une multitude de technologies de pointe au service d'une conduite de la SLK aussi souveraine qu'ultra sûre. La SLK, rebaptisée SLC en 2015, sera dotée d'une multitude de motorisations, de la SLC 180 et diverses autres gammes, 200, 250, 300 et 350, aux modèles AMG d'une puissance inouïe, développant jusqu'à 422 ch (310 kW). Même un moteur diesel de 204 ch (150 kW) sera proposé entre 2012 et 2017.







SLS AMG

2009–2014

The gullwing is back Legions of fans of the “gullwing” had to wait many decades for the arrival of a legitimate successor to the legendary model. Their prayers were answered in September 2009 at the Frankfurt Motor Show. Mercedes-Benz unveiled the SLS—a model which, officially developed and built at AMG, bore the designation SLS AMG—which stood for “Sport, Light, Super.” With a 6.2-liter, 8-cylinder engine delivering 571 hp of performance, the SLS could attain speeds of up to 197 mph—before the electronics prevented it from accelerating further. This was followed two years later by the SLS Roadster, which—like its classic predecessor—did without gullwing doors and came equipped with a fiberglass-reinforced soft-top that could open or close in just 11 seconds during drives at speeds up to 30 mph. Naturally, several versions with up to 631 hp (552 kW) were created, along with race cars, and in 2013 an Electric Drive with 751 hp (552 kW) was also added to the range.

The gullwing is back Über viele Jahrzehnte hinweg hatten die vielen Freunde des „Flügeltürers“ auf einen legitimen Nachfolger warten müssen – 2009 wurden ihre Gebete dann erhört. Mercedes-Benz präsentierte auf der IAA den SLS, der – da offiziell bei AMG entwickelt und gebaut – die Bezeichnung SLS AMG trug, was für „Sport, Leicht, Super“ stand. Mit seinem 6,2-Liter-Achtzylinder und 571 PS Leistung erreichte der SLS bis zu 317 km/h – dann bremste die Elektronik ein noch höheres Tempo. Zwei Jahre später folgte dann der SLS Roadster, der – wie auch sein klassischer Vorgänger – auf Flügeltüren verzichtete und ein richtiges glasfaserverstärktes Stoffverdeck besaß, das sich auch während der Fahrt bis 50 km/h in nur elf Sekunden öffnen oder schließen ließ. Natürlich entstanden verschiedene Varianten mit bis zu 631 PS (552 kW), dazu Rennwagen und 2013 kam auch eine Elektro-Version Electric Drive mit 751 PS (552 kW) in das Angebot.

La papillon est de retour Les nombreux adeptes de la « papillon » ont dû attendre de nombreuses décennies avant de voir apparaître un héritier légitime : c’est en 2009 que leurs prières sont exaucées. Mercedes-Benz présente en septembre 2009, à l’occasion de l’IAA, la SLS, trois lettres signifiant « sportive, légère, super », qui porte l’appellation SLS AMG car officiellement développée et construite chez AMG. Avec son moteur huit cylindres de 6,2 litres et sa puissance de 571 ch, la SLS atteint jusqu’à 317 km/h, avant que l’électronique ne freine une vitesse encore supérieure. Deux ans plus tard, c’est au tour de la SLS Roadster de faire son apparition, qui, comme sa prédécesseuse classique, renonce aux portes papillon et possède un capot en textile renforcé de fibres de verre, qui peut se fermer ou s’ouvrir en seulement 11 secondes même en marche jusqu’à une vitesse de 50 km/h. Bien sûr différentes variantes disposant d’au maximum 631 ch (552 kW) voient le jour, sans compter les voitures de sport et, en 2013, une version électrique Electric Drive d’une puissance de 751 ch (552 kW) pour compléter l’offre.























R 231

2012–2020

The road to perfection Naturally Mercedes-Benz knows where to find key markets for the SL—which is why the classic's next generation celebrated its world premiere at the North American International Auto Show in Detroit in January 2012. With its classic proportions, long hood, and the striking rear, the new SL had been designed with contours more elegant and better balanced than ever before. When the vehicle went into production, 6- and 8-cylinder models with 3.5- and 4.7-liter engines were available, featuring a performance of 306 and 435 hp. Over the years, the SL 350 and SL 500 were joined by the SL 400 variants as well as the SL 63 AMG and SL 65 AMG—the latter offering no less than 630 hp (463 kW) and 1,000 Nm of torque. However, the best-selling model was the SL 500, which first delighted buyers with 435 hp (320 kW) and, after the model update in 2015, with 455 hp or 335 kW.

Auf dem Weg zur Perfektion Natürlich weiß man bei Mercedes-Benz, wo die wichtigen Märkte für den SL sind – deshalb feierte die nächste Generation des Klassikers auch im Januar 2012 seine Weltpremiere auf dem Autosalon in Detroit. Mit seinen klassischen Proportionen, der langen Motorhaube und dem markanten Heck war der neue SL eleganter und ausgewogener denn je gezeichnet worden. Zu Produktionsbeginn standen ein Sechs- und ein Achtzylinder mit 3,5 und 4,7 Liter Hubraum zur Verfügung, die Motoren leisteten 306 und 435 PS. Im Laufe der Jahre kamen zu dem SL 350 und SL 500 noch die Varianten SL 400 sowie der SL 63 AMG und SL 65 AMG hinzu – letzterer bot nicht weniger als 630 PS (463 kW) und ein Drehmoment von 1000 Nm. Das meistverkaufte Modell war jedoch der SL 500, der zuerst mit 435 PS (320 kW) und nach der Modellpflege im Jahr 2015 mit 455 PS oder 335 kW seine Käufer begeisterte.

Sur la voie de la perfection Naturellement, chez Mercedes-Benz, on sait où se trouvent les principaux marchés pour la SL, c'est pourquoi la toute dernière génération de la grande classique fait sa première apparition publique mondiale en janvier 2012 sur le salon de l'automobile de Détroit. Avec ses proportions classiques, son long capot et son arrière marquant, la nouvelle SL affiche des lignes plus élégantes et équilibrées que jamais. Au démarrage de la production, deux motorisations sont proposées, un six cylindres et un huit cylindres de respectivement 3,5 et 4,7 litres de cylindrée, et développant une puissance de 306 et 435 ch. Au fil des années, les SL 350 et SL 500 sont rejointes par les variantes SL 400 et les SL 63 AMG et SL 65 AMG – cette dernière développant pas moins de 630 ch (463 kW) et un couple de 1 000 Nm. Les meilleures ventes sont enregistrées par le modèle SL 500, avec d'abord 435 ch (320 kW) et, en 2015, avec 455 ch ou 335 kW pour enthousiasmer leurs acheteurs.



















All new For nine years, five different model series of the R 231 rolled off the production line at the Bremen plant—then, on October 28, 2021, Mercedes presented its successor with the model name R 232. The Mercedes-AMG SL designation makes it clear that the development of the 7th SL generation was handled by Mercedes-AMG GmbH, the company based in Affalterbach. This subsidiary responsible for the sporty Mercedes models created the R 232, a completely new SL that does not share any components with any other vehicle in the company. The AMG SL is based on a completely newly developed 2+2-seater vehicle architecture. The chassis, designed with a lightweight composite aluminum structure, consists of a space frame with a self-supporting structure—the foundation for dynamic handling, comfort, and optimal packaging.

Alles Neu Neun Jahre lang rollte der R 231 in fünf verschiedenen Typreihen im Werk Bremen vom Band – dann präsentierte Mercedes am 28. Oktober 2021 den Nachfolger mit der Typbezeichnung R 232. Und die Bezeichnung Mercedes-AMG SL macht deutlich, dass die Entwicklung der 7. SL-Generation von der in Affalterbach beheimateten Mercedes-AMG GmbH übernommen wurde. Die für die sportlichen Modelle der Marke mit dem Stern verantwortliche Tochter schuf mit dem R 232 einen völlig neuen SL, der mit keinem anderen Fahrzeug des Hauses ein Bauteil gemeinsam hat. Der AMG SL basiert auf einer völlig neu entwickelten 2+2-sitzigen Fahrzeugarchitektur. Das in einer leichten Verbundaluminium-Struktur konstruierte Chassis besteht aus einem Spaceframe mit einer selbsttragenden Struktur – die Basis für Fahrdynamik, Komfort und ein optimales Packaging.

L'inédit total Durant neuf ans, le type R 231 quittera la chaîne de l'usine de Brême, décliné dans cinq séries différentes, avant que Mercedes ne présente, le 28 octobre 2021, son successeur appelé R 232. Du reste, le nom de Mercedes-AMG SL met en évidence que société Mercedes-AMG GmbH, installée à Affalterbach, a pris en charge le développement de la 7^{ème} génération de SL. La filiale, à laquelle on doit les modèles sportifs de la marque à la célèbre étoile, crée avec le type R 232 une SL totalement inédite, exclusivement constituée de pièces que l'on ne retrouve dans aucun autre véhicule de la firme. L'AMG SL repose sur une architecture 2+2 développée de bout en bout. Construit en aluminium avec des renforts en matériaux composites, le châssis léger est un châssis de type « space frame » autoporté – la base de la conduite dynamique, du confort et d'un packaging optimal.











One Man, One Engine The new SL not only boasts an attractive body with an electrically operated convertible top, it also features an AMG engine that is always built by one man in Affalterbach in accordance with the “One Man, One Engine” philosophy. The model launch features two power levels of the AMG 4.0-liter V8 biturbo engine: In the top model, the SL 63 4MATIC+, the engine delivers 430 kW (585 hp) and over 800 Nm of torque. In the SL 55 4MATIC+, the V8 engine generates 350 kW (476 hp) and 700 Nm of maximum torque. For the first time in the 70 years of SL history, all-wheel drive is now standard and rear-axle steering is another first in the SL-Class. It goes without saying that additional engine versions will follow—including an E PERFORMANCE hybrid.

One Man, One Engine Der neue SL lebt nicht nur von seiner attraktiven Karosserie mit dem elektrisch betätigten Cabrio-verdeck, sondern auch von seinen AMG-Triebwerken, die nach dem Prinzip „One Man, One Engine“ in Affalterbach in reiner Handarbeit stets von einem Mann gebaut werden. Zur Markteinführung stehen zwei Leistungsstufen des AMG 4.0-Liter-V8-Biturbomotors zur Verfügung: Im Topmodell SL 63 4MATIC+ leistet das Triebwerk 430 kW (585 PS) und stellt ein Drehmoment von über 800 Nm zur Verfügung. Im SL 55 4MATIC+ entwickelt das V8-Aggregat 350 kW (476 PS) und 700 Nm maximales Drehmoment. Erstmals in den 70 Jahren SL-Historie ist nun ein Allradantrieb serienmäßig, dazu kommt als weitere Premiere in einem SL auch eine Hinterachslenkung zum Einsatz. Natürlich werden weitere Motorisierungen folgen – darunter auch ein E PERFORMANCE Hybrid.

One Man, One Engine La nouvelle SL mise tout autant sur sa séduisante carrosserie avec toit à commande électrique que sur les moteurs AMG, dont chaque exemplaire est entièrement monté à la main par un seul et unique ouvrier d’Affalterbach, c’est le principe du « One Man, One Engine » (un homme, un moteur). Au lancement sur le marché, deux niveaux de puissance du moteur V8 4.0 biturbo d’AMG sont disponibles : la motorisation de la SL 63 4MATIC+ développe 430 kW (585 ch) et un couple excédant 800 Nm. Le V8 de la SL 55 4MATIC+ développe quant à lui 350 kW (476 ch) et un couple maximal de 700 Nm. Pour la première fois en 7 décennies d’histoire, la SL est équipée en série d’une transmission intégrale et, autre première pour la SL, d’une direction active de l’essieu arrière. Il va sans dire que d’autres motorisations verront le jour – dont une motorisation hybride E PERFORMANCE.



















APPENDIX



BIOGRAPHY

“René Staud is a photographer in the masterly sense of word: his artworks are finely crafted compositions of light and color, contoured with the flash of his camera. His images of intriguing car bodies have made distinctive mark in the world of modern automobile photography. Elegance in style and sophistication in execution are the hallmarks of his striking approach to photography: aesthetic technology bathed in a likeable new light.”

Motor Presse Stuttgart

The biography in the original edition of this book began with this quote. Although more than ten years have passed since that time, this statement remains as true as ever. René Staud was, is, and will always be the grand master of automotive photography.

Born in Stuttgart in 1951, Staud became involved in the field at an early age, winning his first awards in photography competitions at the age of 14. Other milestones in his career include the year 1973 when he became an independent commercial photographer and the year 1983 with the development of Magicflash®, a lighting system designed and built by René Staud specifically with the needs of studio photography in mind. His lighting system is still state of the art today and part of the secret behind the characteristic Staud style.



With his lighting system, René Staud successfully entered the field of automotive photography and opened his spacious studio in Leonberg in 1986. Over the years, he has had the models of all major car brands in front of his lens. Made in Leonberg became a seal of photographic quality. And that's not all. Staud Studios has now successfully expanded its portfolio, moving towards becoming a full-service production agency.

Although the opening quote still holds true, one thing has fundamentally changed since the year in which *The Mercedes-Benz 300 SL Book* was first published by teNeues: The cooperation between the photographer and the publisher has become a success story. René Staud has become a bestselling author many times over. His string of successes started with the 300 SL book and went on to include *The Porsche 911 Book* as well as *The Jaguar Book*, which was published in 2021.

And yet it's more than that. Something rather unusual in this day and age has emerged: a long-lasting collaboration based on mutual trust. At the heart of this collaboration is photography by the “master of light” and books that will endure the test of time.



„René Staud ist ein Lichtbildner im meisterlichen Sinne des Wortes: Seine Kunstwerke sind fein gefügte Kompositionen aus Licht und Farbe, mit Blitzlicht konturiert. Seine Ansichten von hinreißendem Karosseriedesign haben in der modernen Automobilfotografie markante Zeichen gesetzt. Eleganz und Raffinesse in Stil und Ausführung sind die Kennzeichen seiner prägnanten Art der Lichtbildnerie: ästhetische Technik mit Sympathie in ein neues Licht getaucht.“

Motor Presse Stuttgart

Mit diesem Zitat begann die Biografie in der Originalausgabe dieses Buches. Seither sind über zehn Jahre vergangen. Die Aussage hat aber nichts an Gültigkeit verloren. René Staud war, ist und bleibt der Grandseigneur der Automobilfotografie.

Er wurde 1951 in Stuttgart geboren und stieg schon früh in die Materie ein, gewann mit 14 Jahren erste Auszeichnungen bei Fotowettbewerben. Weitere Meilensteine seiner Vita sind die Jahre 1973 mit dem Schritt in die Selbständigkeit als Werbefotograf und 1983 mit der Entwicklung von Magicflash®, einem Lichtsystem, das von René Staud speziell auf die Bedürfnisse der Studiofotografie hin konstruiert und gebaut wurde. Es ist noch heute State of the Art und Teil des Geheimnisses hinter dem charakteristischen Staud-Stil.

René Staud gelang mit seinem Lichtsystem der Einstieg in die Automobilfotografie und er eröffnete 1986 sein Großraumstudio in Leonberg. Über die Jahre hat er die Modelle aller wichtigen Automarken vor seiner Linse gehabt. Made in Leonberg wurde zu einem fotografischen Gütesiegel. Und nicht nur das. Mittlerweile haben die Staud Studios ihr Portfolio erfolgreich in Richtung Full-Service Produktionsagentur erweitert.

Während das Ausgangszitat immer noch zutrifft, hat sich gegenüber dem Jahr der Erstveröffentlichung von *The Mercedes-Benz 300 SL Book* bei teNeues eine Sache grundlegend geändert: Aus der Kooperation zwischen Fotograf und Verlag ist eine Erfolgsgeschichte geworden. René Staud ist mehrfacher Bestseller-Autor. Angefangen mit dem 300 SL Buch über *The Porsche 911 Book* bis zu *The Jaguar Book*, das 2021 erschienen ist.

Doch nicht nur das. Es ist etwas in der heutigen Zeit eher Außergewöhnliches entstanden: eine langlebige Zusammenarbeit, die auf gegenseitigem Vertrauen gründet. In deren Zentrum stehen die Fotografie vom „Meister des Lichts“ und Bücher, die den Moment überleben.

« René Staud est un photographe au sens magistral du terme : ses oeuvres d'art sont des compositions de lumières et de couleurs finement assemblées contenues par le flash d'un appareil photo. Ses vues d'un superbe design de carrosseries ont marqué la photographie automobile. L'élégance et le raffinement du style et de l'exécution sont les signes distinctifs de son art photographique : une technique esthétique plongée avec sympathie dans une nouvelle lumière. »

Motor Presse Stuttgart

C'est cette citation qui figurait en exergue de la biographie de l'édition originale de cet ouvrage. Si plus d'une décennie s'est écoulée dans l'intervalle, le propos n'a rien perdu de sa pertinence. René Staud fut, est et reste le grand seigneur de la photographie automobile.



Il naît en 1951 à Stuttgart et s'intéresse tôt au sujet, obtenant dès l'âge de 14 ans ses premières distinctions lors de divers concours de photographie. Les années 1973 sont un autre temps fort dans sa biographie, quand il embrasse la carrière de photographe de publicité indépendant, et l'année 1983 le suivant, avec le développement du Magicflash®, un système d'éclairage spécialement conçu et installé par René Staud pour répondre aux besoins de la photographie en studio. Aujourd'hui encore, c'est « l'état de l'art » et une part du secret dissimulé derrière le style caractéristique de Staud.



Avec son système d'éclairage, René Staud se lance avec succès dans la photographie automobile et ouvre son studio grand espace en 1986 à Leonberg. Au fil des années, toutes les grandes marques automobiles se sont retrouvées devant son objectif. Le « made in Leonberg » va devenir un label photo de qualité. Et ce n'est pas tout. Par la suite, les studios Staud étoffent leur portefeuille, avec la création d'une agence de production offrant une gamme complète de prestations.

Tandis que la citation de départ n'a rien perdu de sa pertinence, un changement fondamental notable s'est produit depuis la première parution du *The Mercedes-Benz 300 SL Book* aux Éditions teNeues : la coopération entre le photographe et la maison d'édition s'est transformée en success story. René Staud a signé plusieurs bestsellers. Le premier fut l'ouvrage consacré à la 300 SL, puis vinrent *The Porsche 911 Book* et enfin *The Jaguar Book*, paru en 2021.

Mais ce n'est toujours pas tout. Quelque chose de presque inhabituel pour notre époque s'est mis en place : une coopération inscrite dans la durée et fondée sur la confiance mutuelle. En son centre figurent la photographie du « maître de la lumière » et des ouvrages qui vont au-delà de l'instant présent

SPECS

14–17 300 SL (W 194)



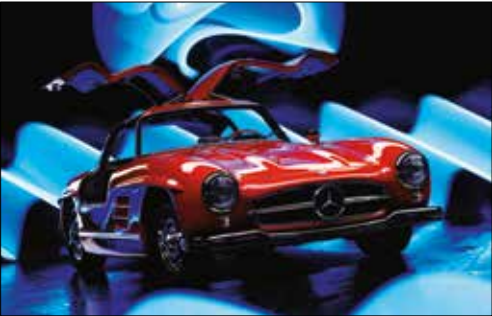
Platform	W 194
Year(s) of Manufacture	1952
Number built	10
First model	300 SL
Engine (cylinders)	6
Displacement	2996 cc
Maximum power	200 hp
Maximum speed	240 km/h
0–100 km/h	–

18–21 300 SL “Der Hobel” (W 194)



Platform	W 194
Year(s) of Manufacture	1953
Number built	1
First model	300 SL
Engine (cylinders)	6
Displacement	2996 cc
Maximum power	215 hp
Maximum speed	250 km/h
0–100 km/h	–

22–73 300 SL Coupé (W 198 I)



Platform	W 198 I
Year(s) of Manufacture	1954–1957
Number built	1,400
First model	300 SL
Engine (cylinders)	6
Displacement	2996 cc
Maximum power	215 hp
Maximum speed	235–250 km/h
0–100 km/h	10 s

74–87 300 SLR (W 196)



Platform	W 196
Year(s) of Manufacture	1955
Number built	6 Roadsters / 2 Coupés
First model	300 SLR
Engine (cylinders)	8
Displacement	2982 cc
Maximum power	310 hp
Maximum speed	300 km/h
0–200 km/h	21.8 s

94–157 300 SL Roadster (W 198 II)



Platform	W 198 II
Year(s) of Manufacture	1957–1963
Number built	1,858
First model	300 SL
Engine (cylinders)	6
Displacement	2996 cc
Maximum power	215 hp
Maximum speed	220–250 km/h
0–100 km/h	10 s

158–165 190 SL (W 121 B II)



Platform	W 121 B II
Year(s) of Manufacture	1955–1963
Number built	25,881
First model	190 SL
Engine (cylinders)	4
Displacement	1897 cc
Maximum power	105 hp
Maximum speed	171 km/h
0–100 km/h	14.5 s

166–179 230 SL (W 113)



Platform	W 113
Year(s) of Manufacture	1963–1971
Number built	48,912
First model	230 SL
Engine (cylinders)	6
Displacement	2306 cc
Maximum power	150 hp
Maximum speed	200 km/h
0–100 km/h	11 s

180–191 R 107



Platform	R 107
Year(s) of Manufacture	1971–1989
Number built	237,287
First model	350 SL
Engine (cylinders)	V8
Displacement	3499 cc
Maximum power	200 hp
Maximum speed	212 km/h
0–100 km/h	9 s

192–199 R 129



Platform	R 129
Year(s) of Manufacture	1989–2001
Number built	204,940
First model	500 SL
Engine (cylinders)	V8
Displacement	4973 cc
Maximum power	326 hp
Maximum speed	250 km/h
0–100 km/h	6.2 s

200–205 R 230



Platform	R 230
Year(s) of Manufacture	2001–2011
Number built	169,434
First model	SL 500
Engine (cylinders)	V8
Displacement	4966 cc
Maximum power	306 hp
Maximum speed	250 km/h
0–100 km/h	6.2 s

206–211 SLR McLaren



Platform	199
Year(s) of Manufacture	2003–2009
Number built	c. 2,100
Engine (cylinders)	V8
Displacement	5439 cc
Maximum power	625 hp
Maximum speed	337 km/h
0–100 km/h	3.8 s

212–215 SLR Stirling Moss



Platform	Z 199
Year(s) of Manufacture	2009
Number built	75
Engine (cylinders)	V8
Displacement	5439 cc
Maximum power	650 hp
Maximum speed	350 km/h
0–100 km/h	3.6 s

216–221 SLK (R 170)



Platform	R 170
Year(s) of Manufacture	1996–2004
Number built	211,222
First model	SLK 200
Engine (cylinders)	4
Displacement	1998 cc
Maximum power	136 hp
Maximum speed	208 km/h
0–100 km/h	9.3 s

222–225 SLK (R 172)



Platform	R 172
Year(s) of Manufacture	2011–2020
First model	SLK 200 BlueEFFICIENCY
Engine (cylinders)	4
Displacement	1796 cc
Maximum power	184 hp
Maximum speed	240 km/h
0–100 km/h	7.3 s

226–237 SLS AMG



Platform	SLS
Year(s) of Manufacture	2009–2014
First model	SLS AMG Coupé
Engine (cylinders)	V8
Displacement	6208 cc
Maximum power	571 hp
Maximum speed	317 km/h
0–100 km/h	3.8 s

238–247 R 231



Platform	R 231
Year(s) of Manufacture	2012–2020
First model	SL 350 BlueEFFICIENCY
Engine (cylinders)	V6
Displacement	3498 cc
Maximum power	306 hp
Maximum speed	250 km/h
0–100 km/h	5.9 s

248–263 R 232



Platform	R 232
Year(s) of Manufacture	2022–
First model	Mercedes-AMG SL 55 4MATIC+ / SL 63 4MATIC+
Engine (cylinders):	V8
Displacement:	3982 cc
Maximum power:	476 / 585 hp
Maximum speed:	295 / 315 km/h
0–100 km/h:	3.9 / 3.6 s

© 2022 teNeues Verlag GmbH

Photography: © René Staud, Leonberg, Germany.
www.renestaud.com. All rights reserved.
Retouching and composing: Staud Studios Postproduction Team
Color separation by Robert Kuhlendahl, teNeues Verlag
Texts by Jürgen Lewandowski

Editorial Coordination by Pit Pauen
and Luisa Krause-Rossa, teNeues Verlag
Production by Alwine Krebber, teNeues Verlag
Design by Robert Kuhlendahl, teNeues Verlag
Translations by WeSwitch GmbH
Proofreading by Luisa Krause-Rossa, teNeues Verlag

ISBN 978-3-96171-401-8
Printed in Italy by Editoriale Bortolazzi Stei S.r.l.
Library of Congress Number: 2022931524

Picture and text rights reserved for all countries. No part of this publication may be reproduced in any manner whatsoever.

While we strive for utmost precision in every detail, we cannot be held responsible for any inaccuracies, neither for any subsequent loss or damage arising.

Every effort has been made by the publisher to contact holders of copyright to obtain permission to reproduce copyrighted material. However, if any permissions have been inadvertently overlooked, teNeues Publishing Group will be pleased to make the necessary and reasonable arrangements at the first opportunity.

Bibliographic information published by the
Deutsche Nationalbibliothek:
The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication
in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic
data are available on the Internet at dnb.dnb.de.

Published by teNeues Publishing Group

teNeues Verlag GmbH
Ohmstraße 8a
86199 Augsburg, Germany

Düsseldorf Office
Waldenburger Straße 13
41564 Kaarst, Germany
e-mail: books@teneues.com

Augsburg/München Office
Ohmstraße 8a
86199 Augsburg, Germany
e-mail: books@teneues.com

Berlin Office
Lietzenburger Straße 53
10719 Berlin, Germany
e-mail: books@teneues.com

Press Department Stefan Becht
Phone: +49-152-2874-9508 /
+49-6321-97067-97
e-mail: sbecht@teneues.com

teNeues Publishing Company
350 Seventh Avenue, Suite 301
New York, NY 10001, USA
Phone: +1-212-627-9090
Fax: +1-212-627-9511

www.teneues.com



teNeues Publishing Group
Augsburg / München
Berlin
Düsseldorf
London
New York

teNeues

René Staud's fully revised bestseller is a photographic tribute to the "sports car of the century," spanning 70 years of model history from the 300 SL race cars of 1952 to the latest generation of the SL.

Der vollständig überarbeitete Bestseller von René Staud ist eine fotografische Hommage an den „Sportwagen des Jahrhunderts“, die 70 Jahre Modellgeschichte von den 300 SL Rennwagen von 1952 bis zur neuesten Generation des SL umfasst.

Entièrement remanié, le bestseller de René Staud est un hommage photographique à la « voiture de sport du siècle », retraçant les 70 ans d'histoire du modèle 300 SL, depuis les voitures de sport de 1952 jusqu'à la toute dernière génération de la SL.

