

SERGE BELLU

EXOTEN^{DER} STRASSE

Die teuersten und edelsten
Autos der Welt





Der Roadster, der 1949 aus einem Delahaye 175 Rahmen und einer Saoutchik-Karosserie gebaut wurde, ist der Höhepunkt des extravaganten Stils französischer Karosseriebauer und sticht unter ihnen allen hervor.

1949
JACQUES SAOUTCHIK



DELAHAYE 175 ROADSTER

Französische Karosseriebauer wurden für ihren Barockstil weithin anerkannt, und Jacques Saoutchiks extravagante Kreationen symbolisieren den Zenit. Dieses Delahaye-Cabriolet, mit extravagantem Design, erinnert düster an eine vergangene Ära.

Nach den beiden Kriegen lag der Kosmopolitismus in der Luft, was sich auch in der Kunst zeigte. Es galt, neue Welten zu entdecken, durchmischte Kulturen boten Inspiration. Aus ganz Frankreich drangen Künstler der Pariser Schule mit einem neu entdeckten Gefühl von Weltoffenheit in die Hauptstadt ein.

Paris war wieder einmal Mittelpunkt, eine Freizone, allen politischen, moralischen oder künstlerischen Neigungen gegenüber tolerant. Auch Jacques Saoutchik zog das an. Iacov Savtchuk, 1880 in einer jüdischen Familie in der Nähe von Minsk, Weißrussland, geboren, wanderte mit neunzehn Jahren nach Paris aus, um mit einer Schreiner Ausbildung von neuem zu beginnen. Unter dem Namen Jacques Saoutchik eröffnete er zunächst eine Schreinerei im XI. Arrondissement und gründete 1906 eine Karosseriebaufirma in Neuilly-sur-Seine.

Hochwertigen Autos waren von Anfang an attraktiv, und so wurde mit renommierten Marken zusammen gearbeitet – ein Erfolg für den lange verfolgten Slawen. Saoutchik folgte nicht dem in den 1930er-Jahren in Frankreich beliebten Trend der Aerodynamik, sondern studierte lieber traditionelle Motive und Farbkombinationen, die mutig und doch raffiniert waren. Darüber hinaus widersetzten sich Jacques Saoutchiks Entwürfe den amerikanischen Design-Trends. Im Mai 1935 schrieb er: "Die anhaltenden Veränderungen des Automobils in Frankreich sind unerklärlich, es sei denn, sie sind auf die Einflüsse der amerikanischen Mentalität zurückzuführen." Die meisten von Saoutchiks Karosserien waren formal und edel, aber manchmal zeigte sich seine Faszination für Barockkunst und überschwängliche Eleganz, ganz subtil.



Nach dem Debüt im Sommer 1955 produzierte Mercedes-Benz zwei experimentelle Modelle, zwei Coupés auf Basis des Rennwagens, die die Mechanik perfekt nachahmen. Mit ihren "Schmetterlingstüren" erinnerten die Coupés deutlich an den Standard 300 SL, wenn auch mit weniger gezähmter, weniger zarter Ästhetik. Andererseits waren die 300 SLR-Fahrzeuge trotz der schönen blauen Lederpolsterung weit davon entfernt, komfortable Gran Turismo-Fahrzeuge zu sein. Die hohe Schwelle der Türen erschwerten den Zugang, und es gab keinen Schallschutz. Diese beiden Fahrzeuge (0007/55 und 0008/55) wurden entwickelt, um an der mexikanischen Carrera Panamericana teilzunehmen, die Ende dieses Jahres stattfinden sollte, aber das Rennen wurde abgesagt. Mercedes-Benz zog sich dann ganz aus dem Wettbewerb zurück, so dass die beiden Berlinetten nie eine Rennkarriere genießen würden.

Der Geist der SLR, der irgendwo zwischen Straße und Schiene wanderte, beschäftigte die Ingenieure in Zuffenhausen weiterhin. Als Mercedes-Benz und McLaren in den 90er Jahren zusammenkamen, war es die klare Absicht, einen "Supersportwagen" zu entwickeln.

Der SLR, der 1999 auf der Detroit Show vorgestellt wurde, ging im September 2003 mit einem AMG V8-Motor (5,4 Liter, 626 PS) in Serie. Die Produktion fand im opulenten McLaren Technology Center statt, das 2003 vom Architekten Norman Foster in Woking erbaut wurde, und aus der Vogelperspektive an Yin und Yang erinnert. Diese Perfektion, inspiriert vom taoistischen Symbol, würde jedoch nach ihrer Erfahrung mit Mercedes-Benz zerfallen. Trotz der Entwicklung eines Roadsters und mehrerer Sonderserien hatte Mercedes-Benz seinen Bekanntheitsgrad überschätzt und konnte die ursprünglich geplanten 3500 Einheiten nicht



Der Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss ist eine Hommage an den Mercedes-Benz 300 SLR, der 1955 den Mille Miglia gewann, der natürlich von Stirling Moss gefahren wurde.

loswerden. Die Produktion wurde im Dezember 2009 nach dem Block 2114 eingestellt.

Mercedes-Benz unternahm mehrere Versuche, den Verkauf wieder in Gang zu bringen. Eine erste, bereits durchsetzungsstarke Geste kam 2006 mit der "722 Edition", einer Hommage an die 300 SLR, die 1955 die Mille Miglia gewonnen hatte, identifiziert durch die Nummer 722. Im Vergleich zum Standardmodell sollten die Modifikationen den sportlichen Charakter verstärken. Der Motor lieferte 650 PS, während der Rahmen von speziellen Anpassungen mit verstärkten Dämpfern profitierte.

Das steifere Chassis erhöhte die Kurvengeschwindigkeit. Neue 19-Zoll-Räder erlaubten es, vordere Scheiben mit größerem Durchmesser zu montieren. Die Aerodynamik wurde dank überarbeiteter Frontluftöffnungen und eines Deflektors optimiert, der den aerodynamischen Widerstandskoeffizienten verbesserte und die Abstützung der Vorderseite erhöhte.

Entlang der geraden Straßen der Arabischen Emirate, dem Hauptziel der SLR, dauerte es nur 28 Sekunden, um 186 mph zu erreichen; das Spiel endete bei 209 mph. McLaren's Produktion der "722"-Edition war auf nur 150 Stück limitiert.

Im September 2007 kam ein Roadster hinzu, der entweder mit dem Serienmotor (636 PS) oder in der Version 722 mit einem stärkeren Motor (650 PS) erhältlich ist. Abgerundet wurde die Serie durch das Stirling Moss, eine Hommage an den britischen Meister, der 1955 mit dem 300 SLR die Flagge geflogen war und die Mille Miglia, die Tourist Trophy und die Targa Florio gewann.

Das SLR Stirling Moss war radikal: Jede Dekoration wurde entfernt und der riesige Kühler und die großzügigen Seitenschlitze wurden nicht mehr mit einer verchromten Rüsche verziert, so dass die ungezähmte Ästhetik volle Ausdrucksfreiheit in ihrem Silberton erhielt. Ein kleiner Windschutz ersetzte die Windschutzscheibe, während die Kopfstützen verlängert wurden, wie beim 1955 300 SLR. Unter den SLR-Serien, die in der hochmodernen McLaren-Fabrik produziert werden, würdigten 75 ganz besondere Modelle Stirling Moss.



EINE UNGLAUBLICHE SAMMLUNG

Entdecken Sie die seltensten Autos der Welt: von unglaublichen Unikaten und exklusiven Sondereditionen zu fantastischen Konzeptwagen. Diese atemberaubenden Autos schulden ihre Seltenheit ihren mitunter verloren gegangenen Herstellern, ihrer technischen Überlegenheit, ästhetischen Qualitäten, astronomischen Preisen, den mit ihnen verbundenen Geschichten und auch ihrem Versagen.

Ein Buch über die künstlerischen und technischen Geniestreiche der Automobilindustrie.



Serge Bellu

Exoten der Straße

Die teuersten und edelsten Autos der Welt

240 Seiten, ca. 200 Abb.,

25,0 x 33,0 cm, Hardcover

€ [D] 49,99 / € [A] 51,40 / sFr. 69,00

ISBN: 978-3-96453-050-9

Bestellnr.: 53050

WG: 432

ET: 18.09.2019