

Der SL, der aus der Kälte kam



Nicht oft findet man in seiner Geschichte ein Auto das Gerüchte über KGB-Beteiligungen, Kartenspiele mit hohen Einsätzen, Filmstars und sogar eine schwache Verbindung zu Wladimir Putin enthält.

Aber dieser Mercedes 300SL verbrachte die ersten drei Jahrzehnte seines Lebens in der Sowjetunion, ein technologisches Wunder der westlichen Welt das zu einer Zeit hinter dem Eisernen Vorhang ankam als Nikita Chruschtschow für den, seiner Meinung nach bevorstehendem Sieg des Kommunismus über den Kapitalismus, kämpfte.

Seine bloße Präsenz dort, auf dem Höhepunkt des Kalten Krieges, ist eine Geschichte für sich. Ebenso die Tatsache, dass er schließlich nach Deutschland zurückgebracht und restauriert wurde und von seinem jetzigen Besitzer, Anatoly Evdokimov, in makellosem Zustand gehalten wird.

Evdokimov, ein junger Russe, der schnell und leidenschaftlich über Oldtimer spricht, hat sich mit Begeisterung der Herausforderung angenommen bei diesem besonderen 300SL Fakten von Fiktionen zu trennen.



Er ist auch der lebende Beweis dafür wie sehr sich Russland in den letzten Jahrzehnten verändert hat. „Mein Vater war ein begeisterter Fahrer“, erklärt er. „Ein wirklich Guter. Er setzte mich ans Steuer eines Lada als ich sechs Jahre alt war. Es gab mir nicht nur einen ordentlichen Adrenalinschub sondern er brachte mir auch das Fahren ohne Servolenkung bei. So werden Russen zu Russen! Ich saß auf seinem Schoß, er schaltete und ich lenkte. Von diesem Moment an machten wir viele Roadtrips.

Ich war vernarrt in Autos. „Ich habe meinen Führerschein mit 18 gemacht aber ich schätzte Autos damals nicht so wie jetzt. Ich bin nicht auf ihre Geschichte eingegangen und habe nicht ihre Bedeutung gesehen. Ich besaß einen Porsche 911 Turbo, der meine Leidenschaft seit meinem 13. Lebensjahr war. Ich fing an ihm ein bisschen mehr Leistung zu geben und dann sagte mir jemand: „Du solltest wirklich darüber nachdenken ein richtiges Auto zu kaufen, ein wunderbares Auto aber auch gleichzeitig eine gute Investition ist.“ Auf diese Weise hatte ich mir noch nie Gedanken über Autos gemacht. Ich habe mir für wahnsinnig viel Geld einen Porsche Carrera GT gekauft und war überwältigt von ihm.

Dann rief mich James Cottingham an und sagte: „Ich weiß, dass Sie über einen Flügeltürer nachgedacht haben und ich habe einen aber es gibt ein paar Dinge die wir wirklich überprüfen sollten weil die Papiere dieses Autos Besonderheiten haben.“ Ich dachte, es könnte alles Mögliche sein aber als er mir den Fahrzeugpass - eine Besitzurkunde der UdSSR - übergab, da öffneten sich meine Augen und mir wurde einiges klar ...



Der Privatbesitz eines Autos während der Sowjetzeit war eine komplizierte Angelegenheit. Sie mussten eine Genehmigung beantragen und die Regierung legte Quoten fest. Wenn sie für ein bestimmtes Unternehmen arbeiteten, erhielt dieses möglicherweise eine bestimmte Anzahl von Autos, die wiederum an glückliche Arbeiter vergeben wurden. Nachdem die Leute dies alles durchlaufen hatten, neigten sie dazu an ihren wertvollen Besitztümern festzuhalten, so dass es nicht einmal einem „Gebrauchtwagen-Markt“ als solchen gab.

Es gab natürlich Möglichkeiten dies zu umgehen, von denen die meisten sich auf zwei Aspekte konzentrierten: „Geld und Macht“. Aber selbst dann reden wir hier immer noch von selbstgebaute Autos. Ausländische Fahrzeuge waren noch seltener und exotische ausländische Fahrzeuge – wie ein Mercedes-Benz 300SL – waren praktisch unbekannt.

„Das war damals in der UdSSR nicht möglich“, sagt Evdokimov. „Es ist so surreal. Es sei denn Sie standen ganz, ganz oben in der Hierarchie – Michail Gorbatschow oder wer auch immer – oder Sie waren ein Gagarin (Kosmonaut) oder ähnliches, es gab einfach keine Möglichkeit ein solches Auto zu besitzen.

Und selbst wenn wäre es keine gute Idee gewesen damit herumzufahren. Man konnte Reichtum nicht zur Schau stellen.



Das erste was Evdokimov tat, war den Namen der Personen in der Besitzurkunde des 300SL nachzuschlagen.

„Schnell war klar, dass dieser Typ tatsächlich ein ganz besonderer Gentleman war“, sagt er. „Er war ein Flugzeugingenieur, der für außergewöhnliche Leistungen mehrfach auf höchstem Niveau ausgezeichnet wurde.“ Der fragliche Mann schien Alexander Mikulin zu sein, der der Russlands erstes flüssigkeitsgekühltes Kolbentriebwerk sowie das Triebwerk für sein erstes Düsenflugzeug, die Tupolev TU-104, konstruierte.

„Aber da passte etwas nicht in der Geschichte, der Mann war zu alt. „Dann fand ich heraus, dass er einen Sohn hatte und der Sohn hieß auch Alexander. Er war ein erfahrener Fahrer, der oft zu Stunts in Filmen gerufen wurde. Auf dem Dokument stand sein Name. Aber selbst als Stuntman würde es nicht viel Sinn machen ein solches Fahrzeug auf seinem eigenen Namen zu besitzen.

Es ist einfach eine verrückte Geschichte.“ Es wurde nicht weniger verrückt, je mehr Evdokimov sich damit befasste.

Das 300SL-Register vermerkte nur das er am 30. Juli 1956 fertiggestellt wurde. Es gab keine Informationen über seine frühen Besitzer oder sein späteres Leben aber es wird angenommen, dass es direkt nach Russland ausgeliefert wurde und er sicherlich der einzige Flügeltürer war, der dorthin geliefert wurde.



Eine Theorie besagt, dass der KGB den Import arrangiert hat und er landete in einem Kraftstoffforschungsinstitut in Leningrad – dem heutigen St. Petersburg. In seiner Historienakte finden sich viel später Notizen, die darauf hindeuten, dass sein Motor entfernt wurde um das innovative Kraftstoffeinspritzsystem von Mercedes zu studieren und dann durch ein Einspritzsystem aus einer 300er Limousine ersetzt wurde. Als der SL Ende der 1990er und Anfang der 2000er Jahre in Deutschland restauriert wurde, war jedoch der Originalmotor wieder im Fahrzeug und es scheint viel wahrscheinlicher, dass das Forschungsinstitut einfach das Einspritzsystem selbst entfernt hat.

Wie lange der SL in Leningrad geblieben ist, ist unklar aber in diesen frühen Jahren glaubt man, dass er von Boris Znamenski betreut wurde, wie Evdokimov erklärt: „Er war derjenige, der sich offensichtlich um den Import des 300SL gekümmert hatte. Dazu muss man wissen, der KGB ist eine Organisation, es muss immer jemanden geben, der sich um etwas kümmert. Sein Name wurde aus offensichtlichen Gründen nirgendwo erwähnt aber dieser Mann schien das Auto zu besitzen.“



1968 tauchte der SL in Myortvyy Sezon Film „Dead Season“ auf, einem stimmungsvoll gedrehten russischen Schwarzweißfilm mit Donatas Banionis in der Hauptrolle.

Er spielt einen sowjetischen Spion (Ladeynikov), der damit beauftragt ist, Dr. Hass aufzuspüren, einen deutschen Kriegsverbrecher, der an einem Giftgas arbeitet das er während des Zweiten Weltkriegs getestet hatte. Ladeynikov trifft sich mit Ivan Savushkin, einem Häftling in dem Lager in dem Dr. Hass seine Experimente durchführte um ihn aufzuhalten.

Es ist ein typischer Spionagethriller der damaligen Zeit – Hepcat-Soundtrack, viel Rauch, lächerliche Kampfsequenzen und er beginnt mit einer Warnung eines sehr ernst aussehenden alten Mannes; wie böse kapitalistische Länder wie Großbritannien und Amerika an Chemiewaffen arbeiteten.

Der Film verwendet verschiedene Schauplätze und ist eine Freude für Auto-Spotter wobei alles vom Ford Taunus über Hudson Hornet bis hin zu GAZ Chaika auftaucht.

Der bei weitem beste Einstieg ist jedoch dem 300SL vorbehalten, der zu schlecht synchronisierten Motorgeräuschen durch die Landschaft rauscht und dann an einem Strand ankommt wo er in einem perfekt ausgeführten Powerslide um einen 1932er Lincoln zum Stehen kommt.

Ob am Strand entlang über gepflasterte Straßen gleitend oder einfach nur auf einem Parkplatz stehend, der Mercedes hat in einer ansonsten düsteren Umgebung eine fast überirdische Präsenz.

Eine interessante Fußnote zu seinem Auftritt ist, dass Banionis, der in den 1960er und 1970er Jahren in einer Reihe von hochkarätigen Filmen mitspielte, Wladimir Putin im Jahr 2004 traf. Der Präsident bestätigte anscheinend, dass Banionis Auftritt in „Dead Season“ ihn inspiriert hatte Geheimdienstoffizier zu werden.



Die Tatsache, dass der SL in Russland blieb bedeutete, dass die nachfolgenden Besitzer sehr gut vernetzt gewesen sein müssen. Irgendwann wurde er von Gennady Gruschewski, einem erfolgreichen Motorboot-Rennfahrer erworben.

Nach Gruschewski kam Mikulin, der Name der auf der Besitzurkunde stand aber es gibt unterschiedliche Theorien darüber, wie er dazu kam.

Die mit Abstand ansprechendste Version ist, dass Mikulin, der einen Chevrolet Impala besessen hatte der offenbar bei der Produktionsfirma Mosfilm registriert war, den Mercedes in einem Marathon-Kartenspiel im exklusiven Stadtteil Nikolina Gora westlich von Moskau gewann.

Die prosaische Version ist, dass das der SL in den 1970er Jahren wegen Problemen mit der Wartung des Einspritzsystems schon eine ganze Weile nicht mehr auf der Straße bewegt wurde und das Gruschewski ihn schließlich gegen Mikulins Audi eintauschte.

„Am Ende wurde das Auto aus der UdSSR nach Deutschland verschifft“, erklärt Evdokimov. "Es gibt einen kleinen Stempel der im Grunde sagt, dass das Auto über ein Kommissionsgeschäft verkauft wurde."



Das war in den 1990er Jahren, nach dem Auftauen des Kalten Krieges und dem Zusammenbruch des kommunistischen Regimes. Und tatsächlich gab es Gerüchte, der Mercedes sei bei einem Brand zerstört worden. Diese erwiesen sich zwar als unwahr, aber eindeutig stand es nicht gut um ihn.

Der DEKRA-Bericht aus dem Jahr 2004 drückt es noch krasser aus. Bei seiner Ankunft aus Russland war der SL in einem „schrecklichen Zustand“, da der Bericht einen kompletten und umfassenden Restaurierungsprozess dokumentiert.

Allein der Umbau von Motor und Getriebe kostete damals 41.897 DM, doch die DEKRA-Begutachtung lobte den Gesamtzustand und die Originalspezifikation.

Einige Zeit später wurde der SL von Evdokimov nach Großbritannien gebracht.

Mikulín sagte einmal in einem Interview, dass er den SL nicht als idealen Alltagsbegleiter empfand und Evdokimov's erste Eindrücke waren ähnlich: „Als ich ihn zum ersten Mal bewegte, fuhr mein Freund und ich ihn durch London und ich dachte wir würden kochen! Es war so unerträglich heiß – ich fühlte mich wie ein Brathuhn, das sich im Ofen dreht. Dabei war es noch nicht einmal ein besonders warmer Abend.“

Dennoch beschreibt er, dass er in den SL „verliebt“ ist. „Selbst wenn mich jemand mit geschlossenen Augen hineingesetzt hätte wüsste ich, dass es ein Mercedes-Benz ist. Die DNA ist zu 100% da. Es ist erstaunlich, wie er das über all die Jahre hinweg geschafft hat!

„Mein Lieblingsdetail sind eigentlich die Zifferblätter. Ich liebe Uhren und wenn ich mir die Zifferblätter ansehe, ist die Handwerkskunst auf dem Niveau von Schweizer Uhrmachern. Es ist so schön gemacht – es ist in jeder Hinsicht so fein.“



Das Russland des Jahres 2018 unterscheidet sich stark von dem Russland, in welches der SL 1956 importiert wurde. Seine Freiheit und sein Reichtum haben zu einer aufkeimenden Oldtimer-Szene geführt.

„Zuerst bekommen die Leute Geld und fangen an es für all die Dinge auszugeben, die modern sind“. Später fangen sie an tiefer zu schauen und erlangen die Fähigkeit auch andere Dinge zu schätzen. Das ist es, was passiert. Das Land öffnet sich und wird immer beliebter.

Autos sind ein ganz besonderes Thema, weil die Menschen seit jeher die Kunst schätzen – Architekten, Dichter, Maler. Aber die wenigsten konnten ein Auto als Kunstwerk betrachten. Das ändert sich definitiv. Es gibt wahrscheinlich mehr Oldtimer in Russland als mir oder jemand anderem bekannt ist.

Während des Kalten Krieges basierte die Rhetorik auf „DIE und WIR“, „Ost gegen West“. Als Musiker, der einen Großteil seines Lebens auf Reisen verbringt, gehört Evdokimov zu einer neuen Generation von Enthusiasten, dem neuesten russischen Besitzer dieses charismatischen und möglicherweise einzigartigen 300SL, der aber in jeder Hinsicht anders als seine Vorgänger ist.

„Ein Auto bricht das Eis zwischen den Menschen“, sagt er. „In jedem Mann steckt ein Junge. Wir reden über Autos und unsere Unterschiede verblassen. Wir sind verbunden.“

Dank an James Cottingham von DK Engineering; Geschrieben von Shane Prater/ Classic & SportsCars