

**MERCEDES-BENZ 380K SPEZIAL-ROADSTER 1933
ERDMANN & ROSSI**



Prinz Max zu Schaumburg-Lippe, Sieger der Deutschland-Fahrt 1934

**MERCEDES-BENZ-KOMMISSIONSNUMMER: 7778, MOTORNUMMER: 95289,
KAROSSERIENUMMER: 95289, ERDMANN & ROSSI-KOMMISSIONSNUMMER: 2460**

Achtzylinder-Reihenmotor mit 4.019 cm³ Hubraum und 90 PS bzw. 144 PS mit zugeschaltetem Kompressor, stoßstangenbetätigte hängende Ventile, Vierganggetriebe, saugluftunterstützte Hydraulikbremsen an vier Rädern, Einzelradaufhängung mit Dreieckslenkern und Schraubenfedern vorn und Pendelachse hinten, Radstand 3140 mm

Aufbauend auf dem durchschlagenden Erfolg des SSK legte Mercedes-Benz im Jahr 1933 ein neues und moderneres Fahrgestell auf, das zu einem Meilenstein der Automobilgeschichte werden sollte. Die Modelle S, SS, SSK und SSKL waren Fahrzeuge der zwanziger Jahre, noch entstanden vor dem Zusammenschluss von Daimler und Benz. Ihr Erfolg beruhte auf der schieren Kraft ihrer sieben Liter großen und mit Roots-Gebläsen aufgeladenen Motoren, die die Schwächen der bereits in die Jahre gekommenen massiven Fahrgestellkonstruktionen von Mercedes-Benz mehr als ausgleichen und diesen zu konkurrenzfähigen Fahrleistungen verhelfen konnten.

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1933 war das Modell 380 ein durchweg modernes Fahrzeug und in vielerlei Hinsicht sogar eines der fortschrittlichsten Automobile der frühen dreißiger Jahre. Das Fahrgestell verfügte nun über eine hintere Pendelachse und eine Vorderachse mit

doppelten Dreieckslenkern und Schraubenfedern, die oberen drei Gänge des Vierganggetriebes waren synchronisiert, die Bordelektrik hatte eine Spannung von 12 Volt. Weitere Merkmale waren die Zentralschmierung sowie saugluftunterstützte Hydraulikbremsen. Der Reihenachtzylindermotor des 380 war nicht einfach von den früheren S-Modellen und deren Bauvarianten abgeleitet, sondern von Grund auf neu konstruiert worden. Der Motor erreichte mit dem vom Fahrer zuschaltbaren Kompressor aus einem Hubraum von 3.820 cm³ 120 PS mit bzw. 90 PS ohne Aufladung (Mercedes-Benz versah dieses Modell nie mit dem Zusatz "K", möglicherweise, um Verwechslungen mit der Bedeutung des Buchstabens "K" im Zusammenhang mit den Modellen SS zu vermeiden, bei denen das "K" für das kurze Fahrgestell stand und nicht wie bei den späteren Baureihen 500 und 540 für "Kompressor").

Die meisten Karosserien für die leistungsstärksten Fahrgestelle von Mercedes-Benz wurden im hauseigenen Karosseriebaubetrieb in Sindelfingen gefertigt. Manche Kunden jedoch ließen ihre Fahrzeuge bei Erdmann & Rossi in Berlin karossieren, einem der damals wichtigsten unabhängigen Karosseriebauer in Deutschland. Willi Erdmann hatte die von Anfang an erfolgreiche Stellmacherei 1897 in der Berliner Luisenstraße gegründet. 1906 trat Eduard Rossi in die Firma ein, die 1908 in einen neuen und größeren Betrieb in der Nähe des Oranienburger Tors umzog, um sich voll und ganz auf die Herstellung von Karosserien für Automobile zu konzentrieren. Als Rossi ein Jahr später bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückte, übernahm der schon halb im Ruhestand befindliche Erdmann wieder die Geschäftsleitung, um alsbald Friedrich Peters als Nachfolger einzusetzen. Peters, dem ebenso viel persönlicher Charme wie kaufmännisches Geschick nachgesagt wurde, heiratete eine wohlhabende Kundin von Erdmann & Rossi und übernahm die Firma. Unter der Leitung von Peters florierte die Firma, überlebte den Börsencrash von 1929 und wurde schließlich zum renommiertesten unabhängigen deutschen Karosseriebauer. 1933 wurde der ebenfalls sehr bekannte Mitbewerber Joseph Neuss übernommen. Dessen Konstrukteur Johannes Beeskow sollte nun sein Talent bei Erdmann & Rossi einbringen.

Schon früh hatte Peters von Angehörigen des deutschen Hochadels Aufträge erhalten, außerdem wurde er vom Kaiser beauftragt, Fahrgestelle in Blech zu kleiden, die als offizielle Geschenke an Staatsoberhäupter in aller Welt übergeben werden sollten. Seit dem Umzug in einen eigens gebauten Betrieb im wohlhabenden Bezirk Halensee im Jahr 1923 hatte sich Peters zielstrebig darauf konzentriert, die Bedürfnisse hochrangiger Angehörige des Adels, Wirtschaftsführer und Politiker zu bedienen. So war es wenig verwunderlich, als 1933 ein sportbegeisterter und in Berlin lebender deutscher Prinz auf der Suche nach einem maßgeschneiderten Aufbau für seinen damals neuen Mercedes-Benz 380 beim Karosseriebauer Erdmann & Rossi seine Wünsche vortrug.

Es oblag diesem scharfsinnigen Aristokraten zu erkennen, dass Mercedes-Benz mit dem 380 ein Automobil auf die Räder gestellt hatte, das eine perfekte Symbiose aus Sportlichkeit und Luxus in sich vereinte. Prinz Max zu Schaumburg-Lippe, Mitglied des herrschaftlichen Automobil-Club von Deutschland (AvD) seit 1925 und erfahrener Rennfahrer, suchte nach einem Ersatz für seinen Mercedes-Benz SS. Denn dieser war beim Training für die Deutschland-Fahrt 1933, einer 2.000 km langen Tour auf öffentlichen Straßen mit von höchst offizieller Stelle aufgehobener Geschwindigkeitsbegrenzung ("Landstraße frei"), einem Brandschaden zum Opfer gefallen. Zu diesem Zweck hatte er im Spätjahr 1933 eine Sonderanfertigung des Mercedes-Benz 380 erworben, deren Motor vom Typ M22I durch

eine Hubraumvergrößerung auf 4.019 cm³ auf 144 PS leistungsgesteigert und die für den Langstreckeneinsatz mit einem größeren Kraftstoffbehälter ausgestattet worden war. Dieses Fahrgestell ließ er an Erdmann & Rossi ausliefern.



Prinz Max beauftragte einen leichtgewichtigen und seinen sportlichen Ambitionen entsprechenden Spezial-Roadster, der sich deutlich von der Mercedes-Benz-typischen kunstvollen Formensprache unterschied, wobei allerdings bestimmte Konstruktionsmerkmale seines zerstörten SS bewusst übernommen werden sollten. Die Umsetzung dieses Auftrags wurde Konstruktionschef Beeskow anvertraut, der die Karosserie aus Aluminium fertigte und mit Roadstertüren, geschwungenen Kotflügeln ohne Trittbrett und einem schlichten Heck versah, dessen Überhang gerade lang genug war, um das Fahrgestell abzudecken. Während andere Fahrzeuge von Mercedes-Benz mit gewichtigen luxuriösen Ausstattungen versehen wurden, beschränkte sich der Spezial-Roadster des Prinzen Max auf ein Paar riesiger Scheinwerfer, einen Fernscheinwerfer und einen minimalen Wetterschutz.

Der Spezial-Roadster des Prinzen Max zu Schaumburg-Lippe war und ist ein Bekenntnis zum funktionalen Purismus: Die Konstruktion folgte der Anforderung, die enorme Belastbarkeit des 380er Fahrgestells durch Ausschöpfen des Potenzials der aufwendigen Radaufhängung und Bremsen optimal zu nutzen. Schnell lernte Prinz Max, die Leistungsfähigkeit seines Erdmann & Rossi 380 Spezial-Roadsters in Rennerfolge umzusetzen und gewann 1934 die Goldmedaille in seiner Klasse bei der AvD Deutschland-Fahrt. Ein Erfolg, der von Mercedes-Benz in der Werbung groß herausgestellt wurde.

Im Jahr 1966 entdeckte Robert Wells den im Hinterhof eines Mercedes-Benz-Händlers versteckten Spezial-Roadster in Alexandria im US-Bundesstaat Virginia. Danach sollte es noch rund ein viertel Jahrhundert dauern, bis Wells im Jahr 1993 mit der Restaurierung begann. Wells unternahm zwei Reisen nach Europa, um die Historie des Fahrzeugs zu erforschen. Dabei kam es zu einem Treffen mit der Witwe des Prinzen Max, Prinzessin Helga Lee zu Schaumburg-Lippe. Diese bestätigte die Echtheit des Fahrzeugs und konnte wichtige Details zur Historie und zum ursprünglichen Aussehen beitragen. Erstaunlicherweise hatten Teile der Originallackierung und der Innenausstattung die Jahrzehnte überlebt. Anhand dieser Fragmente und der Erzählungen der Prinzessin Helga Lee konnte sichergestellt werden, dass das Fahrzeug in den Zustand zurückversetzt wurde, in dem es von Erdmann & Rossi ausgeliefert und von Prinz Max 1934 auf der Rennstrecke gefahren worden war. Originale Identifizierungsnummern auf Gussteilen und sogar den Bodenbrettern waren weitere Belege für die Authentizität des 380er von Prinz Max. Bei der Restaurierung wurde peinlich genau darauf geachtet, das Fahrzeug nicht zu überrestaurieren. So wurden originalen Materialien und Oberflächenbehandlungen und -beschichtungen der Vorzug gegeben und auf eine eher moderne und showtaugliche Optik verzichtet. 1996 wurde der "Prinz-Max-380-Spezial-Roadster" in Pebble Beach der Öffentlichkeit vorgestellt und gewann die "Mercedes Trophy". Vielleicht noch wichtiger als dieser Preis ist die von einem der Preisrichter zum Ausdruck gebrachte Anerkennung: "Ihre Restaurierung ist die ehrlichste



aller teilnehmenden Fahrzeuge."

Die sich aus der Kombination der von Prinz Max vorgegebenen Zweckmäßigkeit und der Schönheit des von Johannes Beeskows für Erdmann & Rossi-Jos. Neuss gezeichneten Designs ergebende Eleganz dieses Fahrzeugs ist elementar. Dieses seltene und einzigartige Beispiel eleganter und gleichzeitig leistungsorientierten Karosseriebaukunst auf der Basis eines Mercedes-Benz 380-Fahrgestells ist ein wichtiges Bindeglied zwischen der Tradition der Modelle SS, SSK und SSKL und den späteren und opulenteren Spezial-Roadstern auf den Fahrgestellen mit 5,0- und 5,4-Liter-Motoren, die sich nur selten schärferen Herausforderungen als einem Concours d'Elegance ausgesetzt sahen. Prinz Max setzte seinen 380 erfolgreich in Rennen ein, was das Fahrzeug in seltener und besonderer Weise auszeichnet. Im Falle eines 500K oder 540K würde dies den Wert in einen siebenstelligen Bereich heben. Besonders hervorzuheben ist auch, dass Herkunft und Echtheit des 380 "Prinz Max" nicht nur von Sachverständigen, sondern von niemand geringerem als dessen Gattin, Prinzessin Helga Lee zu Schaumburg-Lippe bestätigt wurde.

Mit den in den Händen von Prinz Max zu Schaumburg-Lippe zu seiner Zeit erreichten Leistungen reiht sich dieses Fahrzeug in die Ikonen der Vorkriegsfahrzeuge von Mercedes-Benz ein. Es ist vielleicht das einzige Exemplar dieses Modells, das auf der Rennstrecke genauso heraussticht wie auf jedem Concours d'Elegance, und das auf eine aristokratische Herkunft sowohl der Marke wie auch des Eigentümers zurückblickt. Dieser einzigartige, charismatische und vor allem rennsporttaugliche, von Erdmann & Rossi für Prinz Max zu Schaumburg-Lippe karosserierte Spezial-Roadster mit dem 4-Liter-Motor vom Typ M22I von Mercedes-Benz ist heute Bestandteil der umfangreichen Sammlung von Fahrzeugen von Erdmann & Rossi-Jos. Neuss des Sammlers Saulius Karosas.