



*“gehobene Reiseklasse”* – MERCEDES BENZ Typ 320 W 142 Cabriolet B 1937

Er kam eindeutig zur falschen Zeit, und er kam wohl auch am falschen Ort. Als der Mercedes Typ 320 im März 1937 vorgestellt wurde, lag das Hauptaugenmerk der die Industrie überwachenden Politik bereits auf Rüstungsbetrieb. Der werksintern W 142 genannte Wagen lag im Bereich der oberen Mittelklasse. Dass schon dunkle Wolken am Horizont aufzogen sieht man daran, dass damals Käufer eine Subvention beantragen konnten, wenn sie sich dafür bereit erklärten, ihren Wagen im Falle einer Mobilmachung der Armee zur Verfügung zu stellen.

Dabei geht die Geschichte des 320ers weiter zurück in die Vergangenheit, in direktem Verwandtschaftsgrad zum 1933 vorgestellten 290er nämlich. Wie die Bezeichnung schon sagt, ein Fahrzeug mit 2,9 Liter Motor, der seinen Hubraum auf sechs seitengesteuerte Zylinder verteilt. Dieser Motor war die Basis für den W 142 - zu sagen dass es sich bei dem also lediglich um eine aufgebohrte Variante des Vorgängers handelt wäre aber ungerecht. Mit dem neuen Solex 32 JFF Fallstrom-Doppelvergaser und einer ebenfalls neuen Beschleunigerpumpe kann der 320er sich mit einer Leistungssteigerung von gleich 10 PS

brüsten. Die sind aber auch notwendig, denn obwohl das Chassis vom 290er (Kasten-Pressstahlprofil, Vorderachse mit einer Querblattfeder und Schraubenfedern, Pendelachse hinten) weiterverwendet wurde, drückten die im Vergleich längere und auch breitere Karosserie – die es allein ab Werk schon in 11 verschiedenen Karosserievarianten gab – doch deutlich aufs Gewicht.

Der W 142 war aber ohnehin nicht als Sport-, sondern als gediegene Reiselimousine ausgelegt. Mit deutlicher Betonung auf „Fernreise“. Ob bei seiner Entwicklung die Pläne des Herrn A. H. für ein ausgedehntes Autobahnnetz schon eine Rolle gespielt haben könnten ist Spekulation. Geeignet für die Benutzung solcher Überlandstraßen wäre er jedenfalls gewesen, schon allein unter Betrachtung seines vollsynchronisierten ZF-Viergang-Getriebes, das beim 320 einen „Ferngang“ erhielt (heute Overdrive genannt), der über einen separaten Hebel zugeschaltet werden konnte und den Verbrauch um ein Viertel reduzierte. Die Leistung von 78 PS reichte für eine Spitzengeschwindigkeit von gut 125 Km/h, ermöglichte dem gut 1,8 Tonnen schweren Tourer also zügiges Vorankommen auch auf langen Strecken.



1938 folgte eine modifizierte Variante mit 3,4 Liter Hubraum – wobei die Bzeichnung 320 aber gleich blieb. Die Vergrößerung war notwendig geworden, um die Verdichtung vermindern zu können - so kam der Motor besser mit dem qualitativ schlechteren, weil weniger kloppfesten Benzin zurecht, das damals erhältlich war. In dieser Variante wurde der W 142 bis 1942 hergestellt, insgesamt 5.133 Stück verließen die Montagebänder des Mercedes Werks in Mannheim, bevor die Produktion aus kriegsbedingten Gründen eingestellt werden mussten.

Hier auf den Bildern haben wir einen Typ 320 eines Grazer Sammlers in der Karosserievariante Cabriolet B. Dieses unterscheidet sich vom Cabriolet A durch die geteilte Frontscheibe und in den Kotfägeln

untergebrachte Ersatzräder. Vom optisch gleichen 290er lässt der 320er sich gut durch das Fehlen des Scheinwerferbügels unterscheiden. Optionales Zubehör waren damals die Nebelhörner und die Suchscheinwerfer. Was der ursprüngliche Besitzer seinem Nobelschlitten nicht gegönnt hat waren die Winker. Die gab es zwar ohne Aufpreis, aber nur gegen Bestellung. Die Blinker, die der geschmackvoll blau/silber lackierte Schönling heute trägt, hätten aus verkehrstechnischen Gründen aber ohnehin montiert werden müssen. Im Cockpit aber fehlt es an nichts, Tachometer mit Gesamt- sowie Tageskilometer-Zähler, ein Öldruck-Manometer mit Tankanzeige und eine Uhr gehörten seinerzeit zur Standardausstattung ebenso wie das edle Ledergestühl und das Panel aus Wurzelholz. Wir vermissen lediglich einen Drehzahlmesser, aber zumindest im Leerlauf meint man, die Umdrehungen ohnehin mitzählen zu können – falls man den Motor überhaupt hört.









