



Kaufberatung Saab 99: Hier rostet nichts durch - so dick ist das Blech

Lamborghini wird 50 Jahre alt: Zu Besuch im Familien-Museum

Stars and Cars: Ferrari 375 MM von Regisseur Roberto Rossellini

KLASSIK

**auto**  
ILLUSTRIERTE

# KLASSIK

Das Schweizer Magazin für klassische Automobile

Heft 2 | 2013 Fr. 9.50

**SPEZIAL  
KLEIDUNG &  
ACCESSOIRES**



**Mercedes 290 A  
Cabrio von 1935**

**OLDTIMER  
+ WERTINDEX**

**NEU!** Mit mehr als  
2200 Klassikerpreisen

# ELEGANTE RARITÄT

26 Jahre dauerte der Wiederaufbau von Max und Markus Andres

**90 Jahre Le Mans**

**Siata Abarth Spider Maserati Mistral**



Adriano Cimarosti erzählt von den Jahren voller Nervenkitzel



Fahrbericht der Rarität vom Genfer Salon 1960



Sogar ein Rennboot bekam den legendären Sechszylinder von Alfieri



**Chevrolet  
Camaro ZL1**

Bulliger Ami nach Restauration im Original-Renntimm



# Eleganz in ihrer schönsten Form

Wenige Fahrzeuge geben eine so mondäne Erscheinung wie ein Mercedes-Benz 290 A Cabriolet (lang). Das Schmuckstück mit Schweizer Historie vom Jahrgang 1935 rollte zum exklusiven Fototermin ins künftige Meilenwerk am Zürichsee.

Text: Mathias Paulokat  
Fotos: Bildermeister

**W**er bald 80 Jahre alt ist, hat viel zu erzählen. Das gilt für Menschen wie für Automobile. Doch längst nicht alle Zeitgenossen in diesem Alter sind so rüstig wie dies Mercedes-Benz 290 A-Cabrio, Typ W18, mit langem Fahrgestell.

Seit 1972 ist das hier gezeigte Fahrzeug im Besitz der Familie Andres aus Affoltern. Volle 26 Jahre nahm seine Restauration in Anspruch, die von vielen Concours-Prämierungen gekrönt wurde.

Doch der Reihe nach. Ende der 1920er-Jahre schien Mercedes die Zeichen der Zeit verschlafen zu haben. Die Modellpalette wirkte

antiquiert. Alle Modelle waren noch mit Starrachsen ausgestattet, während andere Hersteller bereits auf Einzelradaufhängung an der Vorderachse setzten und leistungsstärkere Motoren anboten.

Zwar profitierten die Stuttgarter noch von ihrem guten Ruf aus der Gründerzeit. Doch der musste sich schleunigst in neuen Modellen niederschlagen. Mit dem Typ 170 lieferte Mercedes im Herbst 1931 auf dem Pariser Salon das richtige Fahrzeug, um Absatz- und Wirtschaftskrise zu meistern. 1933 folgte im Segment der oberen Mittelklasse der Typ 290. Er debütierte auf der Internationalen Auto und Motorrad Ausstellung in Berlin und sollte für die Fahrzeugklasse «bislang unbekannte Massstäbe» liefern.

## Neue Achse für mehr Komfort

Das hochbeinige Erscheinungsbild verschwand aufgrund eines Niederflur-Kastenrahmens, der sich als äusserst steif erwies. Vorne fand sich eine quer eingebaute Blattfeder mit zwei innenliegenden Schraubenfedern, auf welche sich obenliegende Schwinghebel abstützten. Die Stossdämpfer fungierten gleichzeitig als Dreieckslenker.

Mit einer Schraubspindellenkung wirkte der Fahrer unter einigem Krafteinsatz auf die Räder ein. Hinten spürte eine neue Zweigelenk-Pendelachse, die für deutlich mehr Federungskomfort sorgte.

Bei den Motoren griff man zunächst auf Bewährtes zurück. Ferdinand Porsche lieferte bereits für den Typ 8/38 aus dem Jahr 1926

Schwungvoll: Offen wirkt das Cabrio sehr mondän. Die Mannheim-Karosserie zeugt von grosser Handwerkskunst.



Gegenläufig öffnende Türen unterstreichen den elitären Charakter; drei Rundinstrumente in Pergament.



Funktional: Die Kombination aus Rückspiegel mit Suchscheinwerfer überzeugt mit ihrer Ausführung.



Typisch Vorkriegs-Mercedes: Die freistehenden Rückleuchten mit Markenemblem; der wassergekühlte Reihensechszylinder lieferte zunächst 60, in der späten Ausführung 68 PS.



Geschlossene Gesellschaft: Das gefütterte Verdeck schirmt vor Unbill auf der Strasse ab.

einen wassergekühlten Reihensechszylinder mit 2867 Kubikzentimetern Hubraum. Nicht nur Mercedes-Kenner ahnen jetzt, warum der neue Wagen 290 hiess.

Eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle lief durch den Block, während ein Stirnrad die seitliche Nockenwelle antrieb, die wiederum die stehenden Ventile steuerte.

Die Leistungsausbeute fiel mit zuerst 60 PS allerdings eher mager aus. Das konnte das Dreiganggetriebe mit zusätzlichem Vorgelegegetriebe nicht wettmachen, zumal bis zu zwei Tonnen bewegt werden mussten. «Mercedes änderte 1935 die Ansaug- und Auspuffkrümmer, hob die Motorverdichtung an und



Meisterstück: Markus Andres restaurierte mit seinem Vater den Mercedes 26 Jahre lang. Alle Bilder entstanden im künftigen Meilenwerk Zürich. Siehe dazu [www.bildermeister.de](http://www.bildermeister.de)

fütterte den Kraftstoff mit einem Solex-Querstromvergaser des Typs 35 BVLF zu. Damit standen immerhin 68 PS zur Verfügung», berichtet Fahrzeugeigentümer Markus Andres. Das Getriebe wurde später durch ein Dreiganggetriebe mit Schnellgang und zum Produktionsende durch ein Vierganggetriebe von Maybach ersetzt.

Weitaus bemerkenswerter als die Antriebsmechanik waren die zahlreichen Karosserievarianten, die mit Stahlblech auf gedampftem Buchenholz aufgebracht wurden. Angefangen von einem Roadster, über ein Cabriolet für zwei Personen, einen offenen viersitzigen Tourer, ein viersitziges B Cabrio mit vier

Fenstern oder mit zweien in der C Variante, reichte die Palette. Wichtiger Bestandteil waren zugleich die geschlossenen Limousinen, die meist als Chauffeurwagen dienten.

#### 18 Karosserievarianten zur Wahl

«Im Jahr 1934 folgte ein langer Radstand beim 290er mit einem um 42 Zentimeter verlängertem Fahrgestell», berichtet Andres. Damit stiegen die Karosserievarianten auf 18 Ausführungen. Fortan gab es Pullmann-Limousinen, ein siebensitziges Gesellschaftscabriolet, sogar eine Stromlinienkarosserie und das mondän wirkende 290 A Cabrio.

Die Produktion war ausgelastet, die Nachfrage erfreulich. Mercedes

reaktivierte deswegen bereits 1933 den Standort Mannheim, wo früher die grossen Luxuswagen hergestellt wurden. Bis 1937 wurden knapp 7500 Fahrzeuge aller Varianten in Stuttgart und Mannheim hergestellt.

Am 18. Juli 1935 wurde durch Mercedes Zürich das Auto an einen Freiherrn von Falkenstein ausgeliefert. Am 1. August 1957 übernahm Theodor von Lerber den Mercedes mit der Zulassung ZH 94867.

#### Restauration von Grund auf

«Mein Vater Max Andres entdeckte den Wagen 1972 in einer Scheune der Garage Läufer in Wohlen. Der Zustand war erbärmlich, der Mercedes parkierte dort bereits seit

sieben Jahren», erzählt Markus Andres. Es folgte eine minutiöse Restauration, welche Vater und Sohn über etliche Autofriedhöfe und Teilmärkte führte. «An eine Teilenauffertigung mit CNC-Fräsmaschinen war nicht zu denken», erzählt Andres. Erst 1998 konnte er den Wagen mit der selbst gewählten Zweifarbenlackierung auf die Nummer ZH 45564 wieder einlösen.

Seitdem sammelt Markus Andres mit dem Wagen Trophäen und Auszeichnungen bei Concours-Veranstaltungen wie der Villa d'Este oder Schloss Dyck. «Es gibt nur noch sehr wenig originale Fahrzeuge dieses Typs», berichtet er. Andres, der keine weiteren Oldtimer be-

sitzt, sieht es daher ein wenig als seine Pflicht, dies Fahrzeug der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Daher werde er das Fahrzeug auch im künftigen Meilenwerk Zürichsee ausstellen.

#### Technische Daten

MB 290 Cabriolet A, W18 (lang)	
Preis ab (1935)	RM 13 000, ca. Fr. 15 600
Zyl./Hubraum	6/2867 cm <sup>3</sup>
Leistung	50 kW/68 PS bei 3200/min
Getriebe	3-Gang mit Schnellgang
Antrieb	Hinterrad
Spitze	ca. 103 km/h
Verbrauch	ca. 18 l/100 km, Benzin
Länge/Breite/Höhe	5,05/1,73/1,54 m
Produktion (1934-37, lang)	3929