



Ostendorf Classic

Verkauf, Vermittlung und Service für klassische Mercedes-Benz

MUSTER

Fahrzeugexposé

Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Eckdaten zum Fahrzeug

Fahrzeugtyp	230n „Sport Roadster“
Baumuster	W143
Erstzulassung	1937
Außenfarbe	feuerrot; uni
Polsterung	Leder; papyrusweiß
Teppich	Velours; schwarz
Verdeck	Stoff; schwarz
Stückzahl	38

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Technische Daten

Motor	Ottomotor (Viertakt)
Motorbauart	Reihenmotor
Hubraum	2229 cm ³
Zylinder	6
Verdichtungsverhältnis	6,6 : 1
Leistung	40 kW (55 PS)
Drehmoment	136 Nm bei 1800/min
Getriebe	(serienmäßig) 3-Gang-Schaltgetriebe mit Schnellgang
Antrieb	Hinterradantrieb
Leergewicht	1425–1500 kg
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Kraftstoffverbrauch	13 (kombiniert in l/100 km)

Neupreis laut Preisliste 1937

Fahrgestell	RM 4.200,-
Limousine (2 Türen)	RM 4.990,-
Limousine (4 Türen)	RM 5.270,-
Cabriolet C	RM 6.500,-
Roadster	RM 6.500,-
Cabriolet A	RM 7.500,-

Serien- und Sonderausstattung

- „Schwiegermattersitz“ im Fond; versenkbar
- Windschutzscheibe nach vorne abklappbar
- zwei Reserveräder; seitlich stehend montiert
- Verdeck voll versenkbar
- Steckscheiben für Fahrer- und Beifahrertür
- Armaturenbrett furniert in „indisch Palisander“

Fahrzeugzustand vollrestauriert, Auslieferungszustand rekonstruiert

Angebotspreis XXXXX

Fahrzeugstandort XXXXX



Ostendorf Classic

Xxxxxxx Str. 84-90

D-XXXX XXXX

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Fahrzeugbeschreibung

Dieser sehr seltene Roadster, der lediglich in einer Stückzahl von 38 (verschiedene Quellen sprechen auch von 39) Fahrzeugen gebaut wurde, ist von der Daimler-Benz Niederlassung Leipzig am 6. November 1937 an seinen ersten Kunden - einen sächsischen Industriellen - ausgeliefert worden. Danach verliert sich jede Spur; es ist jedoch anzunehmen, dass das Fahrzeug die Zeit nach dem 2. Weltkrieg an einem sicheren Aufbewahrungsort in der DDR verbracht hat. Dass das Fahrzeug dort nicht provisorisch instandgehalten und umgebaut wurde, kann ausgeschlossen werden, da die Originalsubstanz annähernd komplett erhalten ist. Das Fahrzeug ist „numbers-matching“ – verfügt also über die werkseitig verbauten Aggregate.

In der Nachwende-Zeit ist das Fahrzeug wiederentdeckt worden und gelangte in den Besitz eines Sammlers, der es restaurieren ließ. Die handwerklichen Arbeiten an der Karosserie wurden hierbei mit großer Sorgfalt erledigt; die Technik wurde gangbar gemacht. Im Rahmen dieser Restaurierung wurde primär Wert auf das Erscheinungsbild sowie die Restaurierung der Karosserie gelegt.

Nachdem Ostendorf Classic das Fahrzeug in 2013 erworben hatte, wurde zunächst eine umfangreiche Befundung durchgeführt und die verbauten Komponenten mit den zur Verfügung stehenden, historischen Quellen verglichen. Durch akribische Recherche gelang es, den ursprünglichen Auslieferungszustand wiederherzustellen bzw. zu rekonstruieren. Einige verbaute Komponenten wurden als historisch falsch identifiziert und durch Originalteile ersetzt.

Dieser 230n Roadster entspricht unserem Gütesiegel „Ostendorf Classic Black Plate“.



Silver Plate

- Erledigung aller anstehenden Wartungsarbeiten
- HU/H-Kennzeichen neu bei Auslieferung
- 12-monatige Garantie und Gewährleistung
- Zustandsnote nach Classic Data „3+“ oder besser
- Korrosionsschutz & Hohlraumversiegelung
- Fahrbereit und zulassungsfähig

Gepflegter Klassiker für Liebhaber



Black Plate

- Leistungsumfang wie „Silver Plate“
- umfangreich teil- oder vollrestauriert
- Trockeneisbehandlung bei unrest. Fahrzeugen
- Classic-Data Kurzgutachten*
- Zustandsnote nach Classic Data „2“ oder besser
- Dokumentation der erfolgten Arbeiten/Restaurierung
- Premium Kennzeichenhalter „CarSign“
- Anlieferung im geschl. Anhänger bis 200 km**

Sammlerfahrzeug der Spitzenklasse

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Rekonstruktion des Originalzustandes

Als größte Herausforderung kristallisierte sich bei der Restaurierung in unserem Haus die Wiederherstellung des Originalzustandes des Motors heraus. Der Originalmotor funktionierte zwar und war komplett erhalten – wies aber trotzdem einige Reparaturen auf, die nicht unserem Standard für die originalgetreue Restaurierung eines Fahrzeugs entsprachen.

Es wurde daher entschieden, den Motor komplett neu aufzubauen. Um z.B. nicht als Kompromiss die Pleuellager mit modernen Lagerschalen auszurüsten, zogen wir einen Spezialisten hinzu, dem es gelang, die Pleuellager direkt auf die Pleuel aufzugießen, wie es werksseitig vorgesehen war.

Hierbei kam eine Spezial-Legierung zum Einsatz, deren Materialbeschaffenheit dem heutigen Stand der Technik entspricht – aber in einem historischen Verfahren verarbeitet werden kann.



Vor der Bearbeitung



Neu gegossene Lagerschale; vorgedreht

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Im Rahmen unserer Restaurierung wurde selbstverständlich der Motor komplett überholt, was u.a. die Montage neuer Kolben und Dichtungen, Schleifen aller Lager und Neulagerung beinhaltet. Ebenfalls in einem Spezialverfahren wurde die Gleitringpackung der Wasserpumpe abgedichtet und dabei in den Originalzustand zurückversetzt. So konnte die Montage sichtbarer, moderner Abdichtungstechnik vermieden werden.

Sämtliche Nebenaggregate, Getriebe und Fahrwerk wurden ebenfalls einer eingehenden Prüfung und sorgfältigen Überarbeitung mit Hinblick auf die Originalität unterzogen. Des Weiteren wurden sämtliche, nicht dem Auslieferungszustand des Fahrzeugs entsprechende Teile demontiert und durch originale, bzw. in Einzelfällen zeitgenössische Anbauteile ersetzt.

Der Kühlergrill und das montierte Steinschlaggitter wurden instandgesetzt bzw. Letzteres wurde als Originalteil beschafft und anschließend unter Beibehaltung der vorhandenen Patina überarbeitet. Der Kühlergrill-Rahmen wurde penibel geschliffen, die dabei verlorene Materialsubstanz aufgekupfert und anschließend neu vernickelt sowie abschließend hochglanzverchromt.

Alle technischen, nicht zeitgenössischen Anbauteile wurden entfernt und durch überarbeitete Originalteile bzw. originalgetreue Reproduktionen ersetzt. Dies betrifft selbst kleine Details wie die Kunstleder-Keder, verchromte Schlitz-Schrauben statt Kreuzschlitzschrauben, die nach Originalvorlagen rekonstruierte Nummernschildbeleuchtung, Lenksäule, Lenkrad, Radzierkappen, Scheinwerfer, etc.

Besonderes Augenmerk galt bei der Restaurierung auch dem Verdeck, das für dieses Fahrzeug nach Originalvorlagen individuell angefertigt wurde. Die im Lieferumfang enthaltenen Steckscheiben sind eine Rekonstruktion nach Originalvorlagen und wurden komplett neu gefertigt. Im Rahmen der durchgeführten Sattlerarbeiten wurde zudem der Teppich in Originalqualität neu angefertigt sowie die Türverkleidungen neu mit Leder bezogen.

Das Armaturenbrett wurde ebenfalls nach Originalfotos aus Holz; „Indisch Palisander“ neu angefertigt. Dieses Detail findet sich an keinem der 230n Roadster, die in den letzten Jahren restauriert und zum Kauf angeboten wurden.

Wie auch für jüngere Klassiker gilt bei Ostendorf Classic, dass jedes zum Verkauf angebotene Fahrzeug sicher im öffentlichen Straßenverkehr zu bewegen sein muss. Die Hauptuntersuchung und volle Funktionsfähigkeit ist daher nach unseren Qualitätsmaßstäben auch für Vorkriegsfahrzeuge obligatorisch.

Wir gehen davon aus, dass es sich bei diesem 230n Roadster um das originalste und technisch beste Fahrzeug dieses Typs handelt, das in den letzten Jahren im Markt angeboten wurde.

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

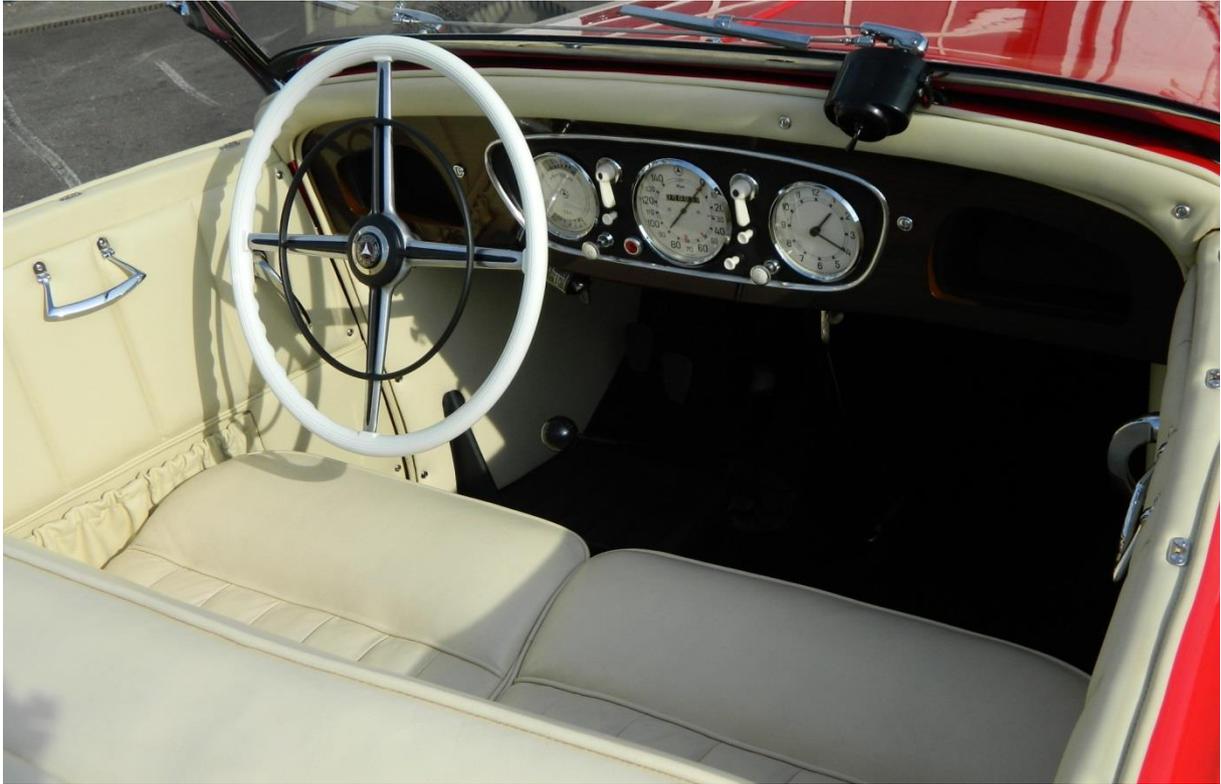
Fotomaterial zum angebotenen Fahrzeug



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



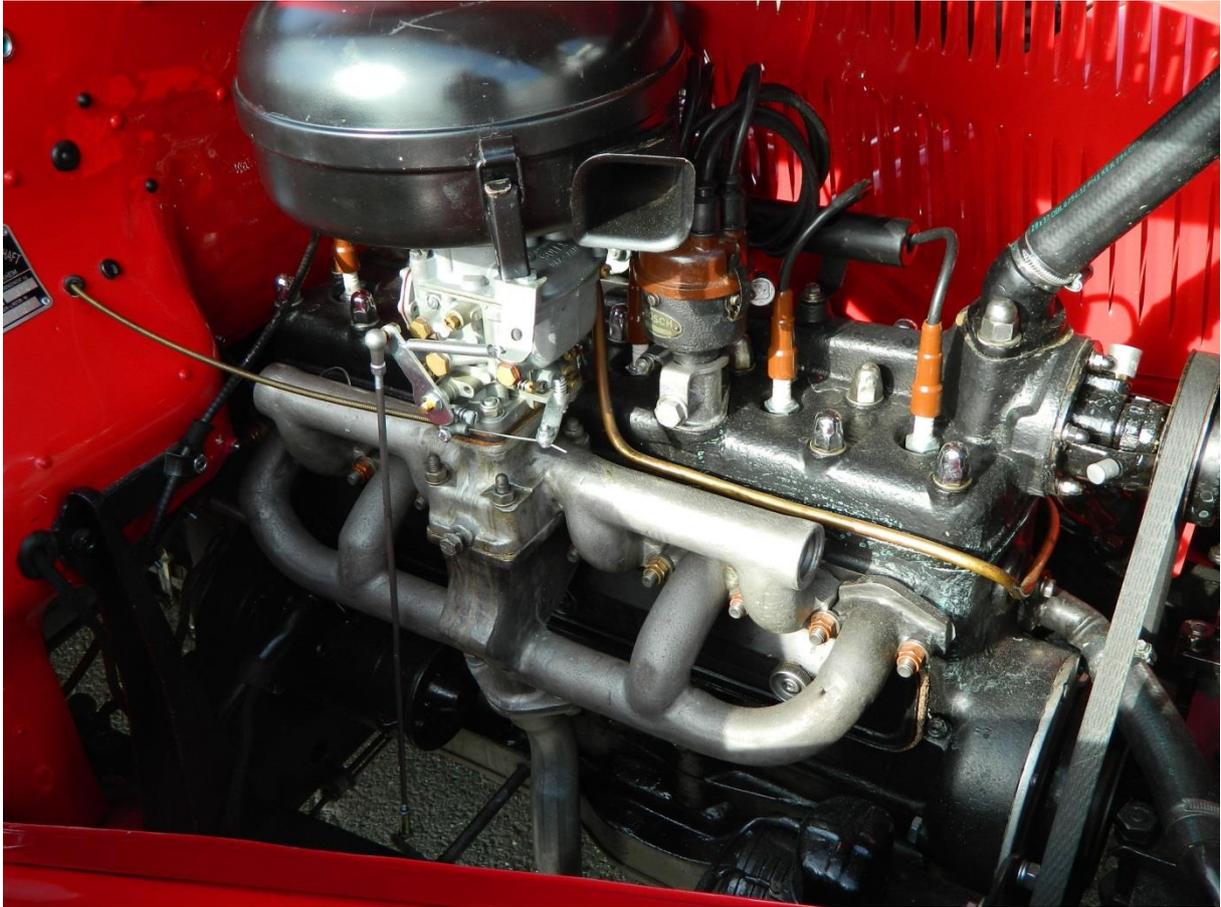
Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Die Baureihe W143; Typ 230

Der W 143 begann seine Karriere als Sonderausführung des Typ 200 mit langem Radstand. Ab Mai 1936 war gegen einen Aufpreis von RM 175,- ein 55-PS-Motor lieferbar. Die Typenbezeichnung dieser Version mit 2,3 l Hubraum blieb zunächst unverändert, nicht aber die interne Konstruktionsnummer, die für das hubraum- und leistungsstärkere Modell auf W 143 geändert wurde.

Die Produktion der 2-l-Variante mit langem Radstand ging bereits im Mai 1936 stark zurück und lief im Juli 1936 endgültig aus. Obwohl das 2,3-l-Modell dementsprechend als echter Nachfolger fungierte, wurde die Typenbezeichnung erst Ende September 1936 angepasst und in Typ 230 geändert. Im Oktober erhielt der Motor einen Solex Doppel-Fallstromvergaser, der ihm bei nominell gleichbleibender Leistung zu größerer Spritzigkeit verhalf. Aufgrund der damals stark schwankenden Benzinqualitäten waren Zylinderköpfe mit unterschiedlicher Verdichtung lieferbar.

Auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung im Februar 1937 präsentierte sich der Typ 230 in modellgepflegter Form. Auf den ersten Blick erkennbar war dies am geänderten Kühlergesicht. Die Scheinwerfer hatten einen etwas kleineren Durchmesser und stärker gewölbte Gehäuse, die nun an gegossenen Füßen direkt im Kotflügel befestigt waren.

Damit entfiel die bei vielen Kunden recht beliebte verchromte Querstange vor dem Kühler. Die 6/7-sitzigen Modellvarianten hatten außerdem neu gestaltete Karosserien erhalten, die geräumiger waren und repräsentativer wirkten. Es gab auch eine Reihe von technischen Änderungen. Bei allen Modellen war die Spurweite an Vorder- und Hinterachse erhöht worden. Der Kraftstofftank hatte ein Volumen von 50 statt 45 l und befand sich nicht mehr im Motorraum, sondern im Fahrzeugheck.

Auf der IAMA in Berlin wurde das 2,3-l-Modell auch in der Ausführung mit normalem Radstand vorgestellt. Die Produktion der entsprechenden 2-l-Version war bereits im Dezember 1936 ausgelaufen. Diesmal war man konsequenter und nahm die Umbenennung zeitgleich vor.

Aus dem Typ 200 (W 21) wurde der 230 N (W 143). Das "N" für "normaler Radstand" war zur Unterscheidung erforderlich, da man beim Typ 230, den es ja zunächst nur mit langem Radstand gab, auf den Zusatz "auf langem Fahrgestell" verzichtet hatte. Diese Tatsache spiegelt eine seinerzeit festzustellende Verschiebung des Kundeninteresses wider, das die Langversion zunehmend favorisierte. Diese entwickelte sich damit allmählich zur Normalversion. Mit der Präsentation der neuen 6/7-sitzigen Aufbauten wurde diese Tendenz noch verstärkt.

Die Karosserieauswahl beim 230 N orientierte sich am direkten Vorgänger. Außer dem Fahrgestell gab es 2-türige und 4-türige Limousinen, auf Wunsch mit Schiebedach, Cabriolet C und Cabriolet A sowie den 2-sitzigen Roadster.

Lediglich die beiden Tourenwagen und die alte Ausführung des Cabriolet C mit hinten montiertem Reserverad waren nicht mehr lieferbar. Die technisch und stilistisch relevanten Änderungen für das Modelljahr 1937 kamen dem 230 N genauso zugute wie der Version mit längerem Radstand.



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Im September 1937 wurde das bisherige Schnellganggetriebe bei allen Varianten des W 143 durch ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit direkt übersetztem, vierten Gang ersetzt. Durch die günstigeren Übersetzungsverhältnisse und die geringeren Reibungsverluste der direkten Übersetzung im Getriebe verbesserte sich die Beschleunigung.

Nachdem sich die Marktakzeptanz des kurzen W 143 nicht wie erhofft entwickelte, wurde die Produktion nach nur 12 Monaten bereits im Dezember 1937 wieder eingestellt. In der Preisliste von Februar 1938 war der 230 N allerdings noch enthalten. Von Dezember 1936 bis Dezember 1937 hatte das Werk Untertürkheim 963 Exemplare gefertigt.

Zusammen mit 3 Vorserienwagen vom Mai 1936 ergibt sich für den 230 N eine Gesamtstückzahl von 966 Einheiten. Der Zusatz "N" findet sich in offiziellen Publikationen meist als Großbuchstabe, zum Teil aber auch in Kleinschreibung, oder er fehlt ganz.

Anfang 1938 erhielt der Typ 230 aus Gründen der Standardisierung breitere Felgen und Reifen des Formats 6,00-16, bei den 6/7-sitzigen Wagen 6,50-16. An der Hinterachse wurden doppelwirkende hydraulische Stoßdämpfer eingebaut. Außerdem kamen für das Modelljahr 1938 neue robust wirkende Stoßstangen zum Einsatz, die die zierliche Ausführung der Jahre 1936/37 ersetzten. Ein Jahr später, im Februar 1939, debütierte auf der IAMA in Berlin ein neuer Typ 230 mit der werksinternen Bezeichnung W 153. Er hatte den gleichen Motor wie der W 143, Fahrgestell und Karosserien waren jedoch völlige Neuentwicklungen.

Der W 153 löste die 2-sitzigen und 4/5-sitzigen Varianten des W 143 ab, während die 6/7-sitzigen Ausführungen als Pullman-Limousine, Pullman-Landaulet und offener Tourenwagen noch bis März 1941 in Produktion blieben. Als Nachfolger dieser Varianten war der Typ 260 (W 159) vorgesehen, der sich im Endstadium der Entwicklung befand. Diesen Generationswechsel verhinderte der Zweite Weltkrieg.

Mit 20.290 Fahrzeugen erreichte der Typ 230 (W 143) nach dem 170 V die zweithöchste Produktionsstückzahl aller bis 1945 bei Daimler-Benz gebauten Personenwagen. 17.374 Einheiten entstanden zwischen Februar 1936 und März 1941 im Werk Untertürkheim, 1.950 Fahrzeuge produzierte das Werk Mannheim im Zeitraum Mai 1936 bis Juni 1937. Die Karosserien wurden überwiegend in Sindelfingen, zum Teil jedoch auch in Mannheim gefertigt.

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Weitere Modellvarianten Typ 230



Pullmann Limousine



Cabriolet D

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937



Mercedes-Benz Typ 230 4-türiger Innenlenker mit Schiebedach, 4–5 Sitze.
Mercedes-Benz Type 230 Conduite intérieure avec toit ouvrable, 4–5 places.
Mercedes-Benz Type 230 Saloon with sliding roof, 4–5 seater.
Mercedes-Benz Werkphoto (1.38)

Bestellnummer:
© Daimler AG

4-türige Limousine mit Rolldach



© Daimler AG

Cabriolet A

Quelle Fotos und Text:
Daimler AG, Stuttgart

 Ostendorf Classic

Xxxxxx Str. 84-90
D-XXXX XXXX

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Der 230n "Sport Roadster"

Ursprünglich hatte die Daimler Benz AG den 230n Roadster primär für den US-amerikanischen Markt auf Basis des W143 mit kurzem Fahrgestell entwickelt. Damals sah man in der Konzernzentrale der Daimler Benz AG gute Absatzchancen für einen Sport Roadster insbesondere im sonnigen Kalifornien, wo die Marke Mercedes-Benz bereits respektable Erfolge wie auch in anderen Exportmärkten außerhalb Deutschlands verzeichnete.

Die politische Entwicklung in Deutschland vereitelte jedoch den Absatz von deutschen Produkten, in den USA, da man im demokratischen Amerika das Unrechtsregime der Nazis nicht unterstützen wollte. Davon blieb natürlich auch der 230n Roadster trotz seiner Qualität und seines damals hochmodernen Designs nicht unberührt.

Bemerkenswert ist, dass das Konzept des 230n Roadsters seiner Zeit gut 20 Jahre voraus war: Das erste vergleichbare Fahrzeug, das in den USA mit großem Erfolg verkauft wurde, war der 190 SL dank der Bemühungen des Generalimporteurs Max Hoffmann.

Der 230n kann also aufgrund seiner Konstruktion und seines Roadster-Aufbaus als Ur-Ahn der SL Baureihe betrachtet werden.

Leider ist im Daimler Konzernarchiv nur Weniges über den Sport Roadster dokumentiert, da er nie in nennenswerter Stückzahl in Serie gefertigt wurde. Einige technische Zeichnungen, Fotos und aus anderen Quellen zusammengetragene Daten reichten aber aus, um hier angebotenen Fahrzeug den Auslieferungszustand wiederherzustellen bzw. zu rekonstruieren.

Während der Entwicklung des 230n trat eine gesetzliche Änderung in Deutschland in Kraft, die u.a. die Montage von Rückleuchten an den äußeren Fahrzeugecken vorsah. Ursprünglich sollten lediglich die Nummernschildleuchten als rückwärtige Beleuchtung ausreichen. Die verwendeten Rückleuchten nach der Gesetzesänderung sind allerdings nicht dokumentiert, weshalb davon auszugehen ist, dass das Projekt „230n Sport Roadster“ fertig entwickelt – aber vor der endgültigen Serienreife – eingestellt wurde.

Werksfotos zeigen das Fahrzeug u.a. ohne besagte Rückleuchten und mit teilweise untereinander abweichenden Ausstattungsmerkmalen. Möglich ist auch, dass die damals komplett von Hand gefertigten Fahrzeuge je nach Entwicklungsstand innerhalb der Vorserie unterschiedliche, alternative Versionen repräsentierten.

Des Weiteren nicht vollständig zu klären ist die Frage, wie die Trittbretter des fertig entwickelten Fahrzeugs aussahen. Der Originalprospekt von 1937 enthält Abbildungen des 230n Roadsters mit lackierten Trittbrettern; auf einigen historischen Fotos waren diese jedoch gummiert und hatten eine Zierleiste mit Aussparung für den Wagenheber an der unteren Kante.

Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

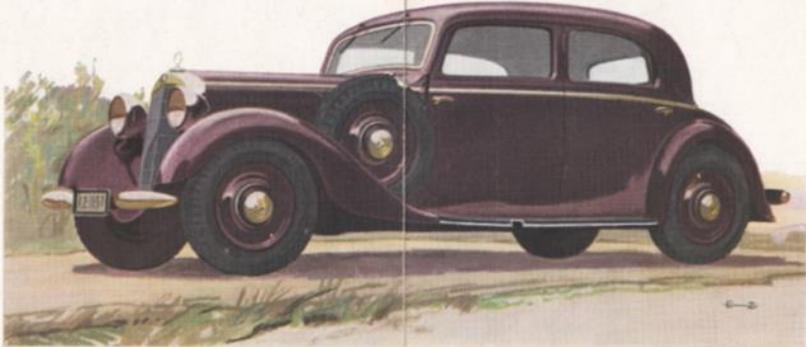
Historische Werksfotos 230n „Sport Roadster“



Fahrzeugexposé Mercedes-Benz 230n Roadster 1937

Verkaufsbroschüre „Der vollendete Wagen der Mittelklasse“, Typ 230

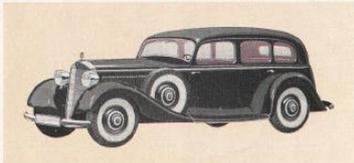
Der vollendete Wagen der Mittelklasse



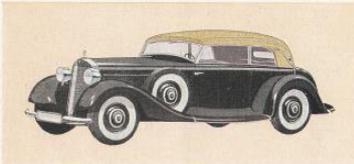
Ein 6 Zylinder-Motor von 2,3 Liter Inhalt und einer Leistung von 55 PS verleiht dem Mercedes-Benz Typ 230 ein erstaunliches Anzugsvermögen und eine Spitzengeschwindigkeit von 116 km/std (nach der Stoppuhr). Doppelschwingachsen tragen ihn sicher durch jede Kurve und lassen Landwege und Kleinstadtpflaster zur gepflegten Strasse werden. Eine Auswahl zweckmäßiger und formschöner Modelle mit normalem oder kurzem Fahrgestell tragen jedem Wunsch Rechnung. Die geräumigen und geschmackvoll ausgestatteten Karosserien bieten für Fahrgäste und reichlich Gepäck bequemen Platz. Infolge seines geringen Verbrauchs — 14 bis 16 Liter Kraftstoff und 0,15 Liter Öl — eignet sich der Mercedes-Benz Typ 230 in gleicher Weise für die Reise wie für die Stadt. Der Mercedes-Benz Typ 230 mit seinen vielen formschönen Modellen ist eine Spitzenleistung, die im Mercedes-Benz-Bauprogramm 1937 einen besonderen Platz einnimmt.

MERCEDES - BENZ TYP 230

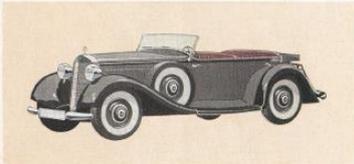
Einige der vielen formschönen und zweckmäßigen Modelle des Mercedes-Benz Typ 230



Pullman-Limousine. Radstand 3050 mm. 4-türig (7-sitzig). Ein besonders wertvoller Wagen durch seine gediegene Ausführung, Geräumigkeit, Ausstattung und Preiswürdigkeit. Die schlichte Eleganz der Karosserie befriedigt selbst die verwöhntensten Ansprüche.

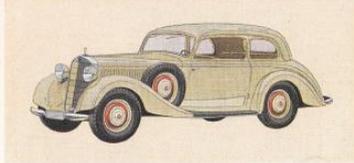


Cabriolet B. Radstand 3050 mm. 2-türig (5-sitzig). Das lange Fahrgestell gibt diesem Wagen eine besonders schöne Form in Linie und Aufbau. Höchsten Ansprüchen in geschmacklicher und technischer Hinsicht wird dieser Wagen durchaus gerecht.



Offener Tourenwagen. Radstand 3050 mm. 4-türig (7-sitzig). Ein praktischer, geräumiger und sportlicher Wagen. Das Verdeck, mit wenigen Handgriffen mühelos aufzuklappen, bietet auch im Winter den Insassen hinreichend Schutz.

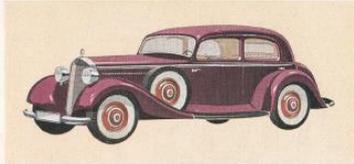
Einige der vielen formschönen und zweckmäßigen Modelle des Mercedes-Benz Typ 230



Innenlenker. Radstand 2700 mm. 2-türig (5-sitzig). Vorderritze, auch während der Fahrt, leicht verstellbar. Innenausstattung geschmackvoll, reichhaltig und aus bestem Material. Großer Gepäckraum im Heck des Wagens.



Sport-Roadster. Radstand 2700 mm (1-sitzig, mit zwei Notsitzen). Die schräge Form und vornehme Farbzusammenstellung geben diesem Wagen mit zwei bequemen Notsitzen seine Vollkommenheit.



Innenlenker. Radstand 3050 mm (5-sitzig). Durch das besonders lange Fahrgestell dieses Modells konnten die Abmessungen noch weiträumiger und bequemer gehalten werden. Erstklassige Innenausstattung aus bestem Material.



Ostendorf Classic

Xxxxxx Str. 84-90

D-XXXX XXXX