

DER NACHLASS- VERWALTER

MITTE DER 50ER JAHRE.
DEUTSCHLAND HAT SICH VON DEN
WIRREN DES ZWEITEN WELTKRIEGES
NOCH NICHT ERHOLT, DOCH
AUFBRUCHSTIMMUNG WÄCHST
WIE EIN KLEINES ZARTES
PFLÄNZCHEN UND GIBT DEN
MENSCHEN HOFFNUNG AUF EIN
GEREGELTES UND NORMALES
LEBEN IN RUHE UND VOR ALLEM
IN FRIEDEN.





MAXIMILIAN „MAXIE“ HOFFMANN.
UM DIE JAHRHUNDERTWENDE IN
WIEN GEBOREN, GRÜNDET 1947
IN NEW YORK DIE „HOFFMAN
MOTOR COMPANY“ UND
IMPORTIERT EUROPÄISCHE
NOBEL-AUTOMOBILE IN DIE
USA. HOFFMAN – DER NAME IST
MITTLERWEILE AMERIKANISIERT
WORDEN UND VERZICHTET AUF
DAS ZWEITE „N“ AM ENDE – DEALT
MIT JAGUAR, BENTLEY, AUSTIN,
COOPER, ROVER, HEALY UND
MORGAN. 1952 STEIGT ER ALS
MERCEDES-IMPORTEUR EIN UND
ÜBERREDET DIE FÜHRUNG IN
STUTTGART, EINEN SCHNELLEN
LUXUS-SPORTWAGEN FÜR DEN
US-MARKT ZU BAUEN. DOCH
AB HIER BEGINNT EINE ANDERE
GESCHICHTE...

Regensburg in Niederbayern. Nahezu zeitgleich mit dem von Hoffman eingeforderten Sportwagen für den aufstrebenden amerikanischen Markt erblickt ein kleiner Junge das Licht der Welt zwischen Walhalla, Steinerne Brücke und Regensburger Dom. Bereits im zarten Knabenalter interessiert sich der Bub für Historisches, alte Gebäude, Schlösser, Burgen und Antiquitäten – Kunst im weitesten Sinne des Wortes. Der Vater ist Richter, ein aufrichtiger Mann mit einem ehrbaren Beruf und so war der zukünftige Lebensweg des kleinen Bengels fast in Stein gemeißelt: Abitur, Studium, Richter. Doch Fehlanzeige! Der junge Mann hört damals wie heute auf den Namen Hans – Hans Kleissl.

Vorerst geht Kleissl tatsächlich den für ihn geplanten Weg. Nach der Matura studiert er Jura in München und kommt hier zum ersten Mal mit einer Droge in Verbindung, die ihn sein ganzes Leben nicht mehr loslassen sollte. „Du konntest damals alte Autos für ein Butterbrot kaufen. Einen Käfer für 100 Mark, eine Isetta für einen Fuffziger und mein erster 190er SL wechselte für 400 Mark den Besitzer.“ Hans ist infiziert vom Charme des Alten, von der Technik und dem handwerklichen Know-how. „Dies war zu einer Zeit, in der alte Autos noch alte Autos waren und kein Mensch von Oldtimern redete“. Trotz aller Faszination für antikes Blech, beendet Kleissl das Handwerk der Juristerei mit dem zweiten Staatsexamen: „Mein Vater wäre verzweifelt, wenn er gewusst hatte, für was mein Herz in Wirklichkeit schlägt.“ Verschmitzt fügt er hinzu, dass Jura zu dieser Zeit das



einziges Studium gewesen sei, in dem man mit ausgiebiger Abwesenheit glänzen konnte. „So hatte ich Zeit für meine Fahrzeuge.“ Dies ist heutzutage jedoch ein schlechter Tipp für alle jungen Menschen, die sich mit dem Thema Oldtimer-Sammeln in Verbindung mit der Herausforderung eines Jurastudiums befassen. Es beweist viel mehr, dass der sehr zurückhaltend wirkende Protagonist dieser Geschichte ein extrem heller Kopf sein muss.

Doch nochmals einen Schwenk zurück in die Vergangenheit. US-Daimler-Importeur Hoffman er-

hält 1954 die ersten 300er SL in die USA geliefert. Nicht jedoch, ohne zuvor die Mercedes-Verantwortlichen mit dem fast unverfrorenen Angebot, er nehme gleich 1.000 Einheiten ab, zum Bau dieser Ikone zu bewegen. Hans Kleissl sollte erst zwei Jahre später das Licht der Welt erblicken.

Doch was verbindet diese Männer? Was haben der 1981 verstorbene Maxie Hoffman und Hans Kleissl gemein? Beide Namen sind ganz eng mit dem wohl legendärsten Modell des Stuttgarter Autobauers verbun-



DES KAISERS
NEUE KLEIDER:
IN HANDARBEIT,
TEILWEISE ÜBER
WOCHEN, WERDEN
DIE KOSTBAREN
MERCEDES-KAROSSEN
INSTANDGESETZT.





den. Der eine als Ideengeber und Geburtshelfer, der gelernte Jurist gewissermaßen als Nachlassverwalter. Seit den 80ern kümmert sich Hans um den Erhalt dieses schwäbischen Kleinodes, dass der damaligen Zeit meilenweit voraus war. Man könnte sogar meinen, dass der Ausdruck „form follows function“ eine Erfindung der Stuttgarter Ingenieure sein müsse. Zwar wird der SL 300 noch heute als DIE Stil- und Designikone verehrt, doch die Entwicklung des

für damalige Zeiten hypermodernen Automobils folgte tatsächlich mehr den technischen, denn den design-technischen Vorgaben. Zielsetzung des Projektes: Man wollte ein extrem schnelles und leichtes Serien-Rennauto bauen. Bereits 1952 ergatterten die ersten Wettbewerbs-SL so viele Pokale wie eine durchschnittliche Schulklasse Siegerurkunden bei den Bundesjugendspielen. Während die letzten Soldaten aus Russland zurückkehren, sich die Knef skandalös



SPEZIALISTEN AUS ÜBER 10 LÄNDERN
ARBEITEN AN KLEISSLS FLÜGELTÜRER-
PROJEKTEN – NUR DIE BESTEN HANDWERKER
SIND GUT GENUG, UM DER SCHWÄBISCHEN
DESIGN-IKONE IN JEDER RESTAURATIONSPHASE
ZU LEIBE ZU RÜCKEN.



P1





und nackt auf den Kinoleinwänden der noch jungen Republik räkelt, kreierte Mercedes einen der schönsten und legendärsten Sportwagen, die die Welt je zu Gesicht bekommen hat.

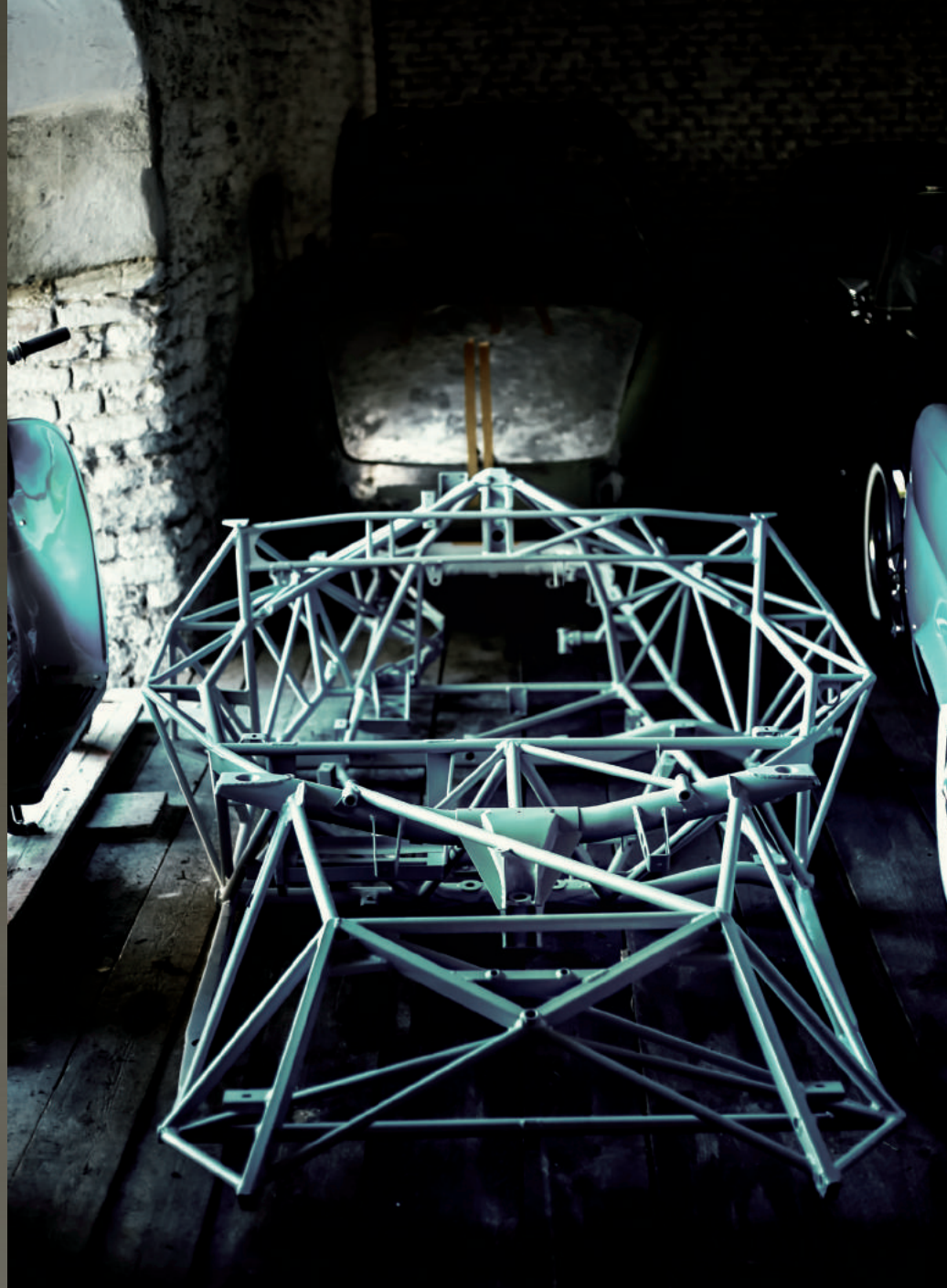
Während heute davon ausgegangen wird, dass die charakteristischen Flügeltüren ein neuartiges Designelement dieser Zeit waren, wird uns von berufener Stelle verraten, dass es sich um eine Notwendigkeit handelte, um den knapp 100 Kilogramm schweren Gitterrohrrahmen mit den extrem hochgezogenen Seitenflanken zu verstecken – „form follows function“!

Doch woher kommt der technische Vorsprung der Stuttgarter? Man bedient sich im Flugzeugbau und adaptiert die dort bereits fortschrittliche Einspritztechnik in den aus dem Adenauer-Mercedes bekannten 300er Motor. Auch die Fertigungstechnik des Gitterrohrverbundes, der im SL erstmals einen Leiterraahmen ersetzen wird, stammt aus der Luftfahrt. Bereits das Stahlstrebenkonstrukt ist 50 Prozent leichter und deutlich sicherer als ein herkömmliches Rückrat der gängigen Automobile dieser Zeit! Die ersten Rennfahrzeuge – die bei Daimler ab 1952 unter Rennsportschef Rudolf Uhlenhaut für den Einsatz auf der Mille Miglia gebaut wurden – werden zudem mit einer kompletten Aluminiumkarosserie gefertigt, sodass das Gewicht des nachfolgenden SL (1350 Kilogramm) nochmals deutlich unterboten werden kann. Mit der modernen Bosch-Technologie zur perfekten Zerstäubung des Kraftstoff-Luft-Gemisches werden dem

DAS GEHEIME RÜCKRAT DER SL-BAUREIHE IST EIN GITTERROHRRAHMEN, DER – WIE DIE DAMALS HOCHMODERNE EINSSPRITZANLAGE – AUS DER LUFTFAHRT ENTLIEHEN WURDE. RUND 50 PROZENT GEWICHTSREDUKTION GEGENÜBER EINEM SERIENMÄSSIGEN LEITERRAHMEN UND DEUTLICH MEHR STABILITÄT VERSPRICHT DIE GERADE MAL KNAPP 100 KILOGRAMM SCHWERE KONSTRUKTION! DER FLÜGELTÜRER IST GESTERN WIE HEUTE EIN HIGHLIGHT DEUTSCHER INGENIEURSKUNST.

aus dem Adenauer Mercedes (Typ W 186) entliehenen 300er-Triebwerk satte 215 Pferdestärken eingehaucht – rund 100 mehr, als der mit zwei Vergasern befeuerte W 186 zu leisten vermochte. Somit konnte der SL 300 (W 198) mit einem Topspeed von 250 km/h aufwarten und sich den Titel „schnellstes Fahrzeug aus deutscher Serienproduktion“ ans makellose Revers heften.

Doch zurück zu den Menschen hinter dieser grandiosen, bis heute anhaltenden Erfolgsgeschichte. Hoffman hält sein Versprechen und



sorgt für regen Absatz des Flügeltüres in den Staaten – zumindest so lange – bis Mercedes den US-Vetrieb neu strukturiert und sich, mit Ende der Flügeltürer-Produktion 1957, von Hoffman trennt.

Rund 25 Jahre später erwirbt der junge Autonarr Kleissl (mittlerweile nennt er rund 100 Fahrzeuge sein Eigen) den ersten 300er SL in mehr oder weniger desolatem Zustand. Kleissls Plan nach bestandem Staatsexamen führt weder Richtung Sitzungssaal, noch in eine Kanzlei. Der Jurist sucht zunächst händeringend nach einer zentralen Unterstellmöglichkeit für seinen ausufernden Spleen. „Meine Autos waren bei Freunden, Bekannten und meinem Großvater untergestellt – kein tragbarer Zustand“, grinst Hans fast verlegen. Anfang der 80er Jahre kann er die bereits seit über 20 Jahren aufgelassene Klosteranlage im oberbayrischen Polling erwerben. „Hier war es wie bei meinen alten Autos: Zumeist trägt der Schein und bei genauerer Betrachtung fallen deutlich mehr Mängel ins Auge als erwartet.“ Während Hans' KFZ-Sammlung endlich ein gemeinsames Zuhause gefunden hat, tauscht der mittlerweile zum SL-Experten avancierte Jurist bereits zum zweiten Mal das Gewerk. Er tauscht die Rahmenlehre mit der Maurerkelle und verwandelt das im Dörrröschenschlaf gelegene Kloster in ein wundervolles Kleinod. Zu oft wird Kleissls Traum auf wenige Worte reduziert: Fast alle Geschichten über ihn handeln von Millionen, von Stars & Sternchen, Scheichs, Playboys und Königen. Doch der eher introvertiert und sehr zurückhaltend wirkende Wahl-Pollinger hat deutlich mehr zu bieten als





WER IST HANS KLEISSL? EIN VISIONÄR DER ERSTEN STUNDE, EIN GETRIEBENER, EIN ECHTER FAN ALTER UND FUNKTIONIERENDER MECHANIK UND DES HANDWERKLICHEN GESCHICKS VERGANGENER TAGE – HEUTE WÜRDTE MAN IHN FREAK NENNEN. DOCH HANS KLEISSLS HORIZONT BESCHRÄNKTSICH NICHT NUR AUF DIE RESTAURATION SELTENER AUTOMOBILE – HANS IST EIN TYP, DER DEUTLICH MEHR ZU BIETEN HAT: KUNST, HERZ, MENSCHLICHKEIT UND EINEN SEHR SCHARFEN VERSTAND!

ALTES HANDWERK UND MODERNE
MESSMETHODEN – SO RÜCKT DIE
HK-ENGINEERING-TRUPPE DEN
BETAGTEN BOLIDEN ZU LEIBE.



seine Expertise als bedeutendster Flügeltürer-Fachmann. Kleissl liebt das Handwerk, die Kunst, den Erhalt und die Kultur.

Aus der anfänglichen Idee, seine Sammlung an Film und Fernsehen zu vermieten, entstand ein einzigartiger Betrieb, ein unglaublicher Pool an Fachleuten und Meistern längst vergessener Gewerke – Hans fügt zusammen, was zusammengehört. „Bis Mitte der 80er konntest Du mit dem Verleih an Produktionsfirmen noch gutes Geld verdienen, dann war Schluss. Mein rosa Cadillac war zum Beispiel Hauptdarsteller in der bayrischen Kult-Serie „Irgendwie

und Sowieso“ mit Otti Fischer, Olivia Pascal, Elmar Wepper und der Musik von Haindling.“

Hans erkennt, dass es für die diffizile Restauration des Flügeltürers in Europa kaum Fachleute gibt und fasst den folgenschweren Entschluss, dieses Problem selbst in die Hand zu nehmen. Im Laufe der Jahre stellt er den Pollinger Betrieb auf nahezu hundertprozentige Autonomie um. „Je mehr Aufgaben Du nach außen vergibst, desto größer sind die Fehlerquellen.“ So entstehen im Klosterhof im Laufe der Zeit eine Motoreninstandsetzung, eine Sattlerei,



ein Prüfstand für Einspritzanlagen, eine große Karosserieabteilung ... – zu viel, um hier alles niederzuschreiben. Hans sucht weltweit nach talentierten Meistern der jeweiligen Gewerke – nur die Besten der Besten sind gut genug! Rund 50 Experten aus mehreren Nationen arbeiten am Gesamtkunstwerk SL – teilweise 4000 Stunden bis zur Perfektion! Szenekenner behaupten, dass ein SL aus den Hallen von HK-Engineering besser sei, als er Anfang der 50er in Stuttgart vom Band lief.

Das Telefon klingelt unablässig: Scheunenfund in Portugal, ein zersägter 300er irgendwo auf einem Schrottplatz in Nevada, ein Motor in Italien, eine Karosserie in Schweden. 1400 Flügeltürer wurden gebaut, anschließend – ab 1957 – verließen nochmals rund 1800 Roadster die Produktionshallen. Laut Kleissls Aussage existieren noch rund 90 Prozent der Fahrzeuge – die meisten kennt er, weil sie entweder bereits eine Verjüngungskur in Polling durchlaufen haben, oder „weil man sich in der überschaubaren Szene einfach kennt.“

Nur um einige Fakten geradezuziehen: Neupreis des 300er SL 1954 waren 29.000 Mark, Hans erstein seinen ersten Gebrauchten Mitte der 80er für rund 40.000 Mark; der heutige Durchschnittspreis liegt im hohen sechsstelligen Bereich, gute Exemplare reichen auch gerne an intergalaktische siebenstellige Summen heran.

Was der geneigte Betrachter bei der alleinigen Gestaltung des Preisniveaus völlig außer Acht lässt ist die Tatsache, dass die Restaurati-on eines solchen Flügeltüren-Ren-





ners ausschließlich in Handarbeit vonstatten geht. In Polling werden alle fehlenden oder zerstörten Teile händisch gefertigt – dabei ist es egal, ob es sich um einen Kotflügel oder eine komplette Karosserie handelt, Rahmenlehren und Karosserieformen für den Nachbau des edlen Blechs sind vorhanden.

Immer wieder schweifen wir ab, der Chef des Hauses kann mit mehr Geschichten um den schwäbischen Renner aufwarten als die Gebrüder Grimm Sagen und Märchen in petto

haben. So erzählt uns Hans mit Funkeln in den Augen, dass im Atlantik noch zwei SL auf dem Meeresgrund liegen sollen. Diese wurden anscheinend auf Geheiß eines um Leib und Leben besorgten Kapitäns bei einer stürmischen Überfahrt in ihren Containern von Deck gelöst, um ein Kentern des Frachters zu verhindern. Seemannsgarn oder ein Schatzdepot auf dem tiefen, kalten Grund des Atlantik? Ich möchte wissen, wie hoch die Chancen stehen, einen SL-Scheunenfund auszumachen. „Geht gegen



KOMMUNIKATION UND PRÄZISION:
KLEISSL IST IN ALLE PROZESSE
EINGEBUNDEN – QUALITÄTS-
MANAGEMENT PAR EXCELLENCE!



Null!“, lautet die lapidare Antwort: „Du findest keinen!“ Anscheinend ist es leichter ein Kilo Kokain im Supermarkt zu erstehen, als über einen SL zu stolpern. Kleissl gibt an, dass die Szene und die Fachleute extrem vernetzt sind, Zufallsfunde sind aufgrund der Popularität und des Wertes nahezu ausgeschlossen. Experten wissen demnach, wo Fahrzeuge stehen und wem sie gehören. Dennoch kann es auch für Profis wie Hans Jahre dauern, bis man den Zuschlag für einen Deal bekommt.

Doch Kleissl ist nicht nur Restaurator und Händler, er ist vor allem fasziniert von den Fahreigenschaften des Flügeltürrers. „In diesem Auto musst Du arbeiten, das ist die Herausforderung.“ So wundert es kaum, dass der Chef höchstpersönlich bereits die Neuauflage der legendären Carrera Panamericana im SL gewonnen hat. Kleissl und der Flügeltürer gehören zusammen wie eineiige Zwillinge.

*Text: Jörg Kübler
Fotos: Darren Jacklin*

