

Die südafrikanische Verbindung

Die unbekannte oder vergessene Geschichte einiger 450 SL- und SLC-Modelle

Alle R 107- und C 107-Modelle wurden in Deutschland produziert. Natürlich! ... Oder vielleicht doch nicht? ... Laut dem offiziellen Mercedes-Benz-Unternehmensarchiv wurden zwischen März 1977 und 1980 1.878 der 450 SL-/SLC-Modelle ... von Hand ... in ... East London, ... Südafrika, hergestellt. Eine weitere Überraschung für mich war die Erkenntnis, dass Südafrika sowohl für den 450 SL als auch für den SLC in den Jahren 1977 bis 1979 gemessen am Absatzvolumen der drittgrößte Markt nach den USA und Deutschland war.

Hintergrund

Begeben wir uns zurück in die 1970er Jahre nach Südafrika, wo für Fahrzeuge wie den 450 SL/SLC hohe Einfuhrzölle (100–110 %) auf Fertigfahrzeuge als Luxusgüter galten, was den Import des 450 SL/SLC wirtschaftlich unrentabel machte. Um diese Fahrzeuge in Südafrika verkaufen zu können, erwarb Mercedes-Benz von den lokalen Behörden eine Genehmigung für die lokale Fahrzeugmontage. Um jedoch die Vorschriften des „Local Content Programme – Phase III“ zu erfüllen, mussten die vor Ort montierten Fahrzeuge zu mindestens 66 % ihres Gesamtgewichts aus in Südafrika hergestellten Teilen bestehen. Um denselben Standard und dieselbe Spitzenqualität wie bei den in Deutschland produzierten Fahrzeugen zu gewährleisten, entschied sich Mercedes-Benz daher für die Nutzung des CKD-Konzepts (Completely Knocked Down).

450 SL/SLC Südafrika CKD erklärt

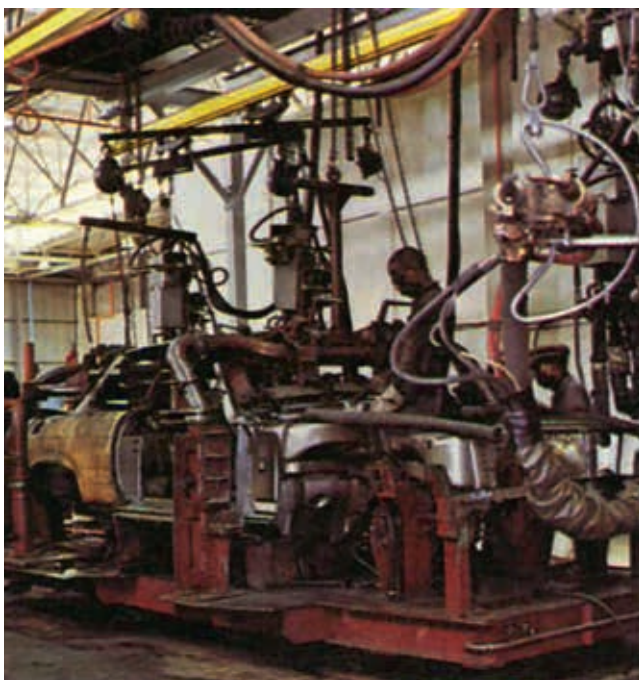
Deutschland

- Die Hauptkarosseriestruktur (einschließlich Bodenbleche, Strukturholme, Feuerwand, Seitenwände und Dach) wurde in Sindelfingen robotergesteuert zu einer einheitlichen „Body-in-White“-Karosseriehülle punktgeschweißt (ohne Türen, Motorhaube, Kofferraumdeckel, Mechanik oder Innenausstattung). Die Karosseriehülle wurde anschließend vom Fließband genommen, mit Schutzwachs beschichtet und in eine große Holzkiste verpackt, wo sie auf einem Holzpalettenboden festgeschraubt wurde.
- Weitere zugehörige Teile wie der Kabelbaum, das Armaturenbrett mit Instrumenten, die Klimaanlage und das Radio wurden in mit Codes gekennzeichneten Kartons verpackt und zusammen mit der Karosseriehülle versandt.

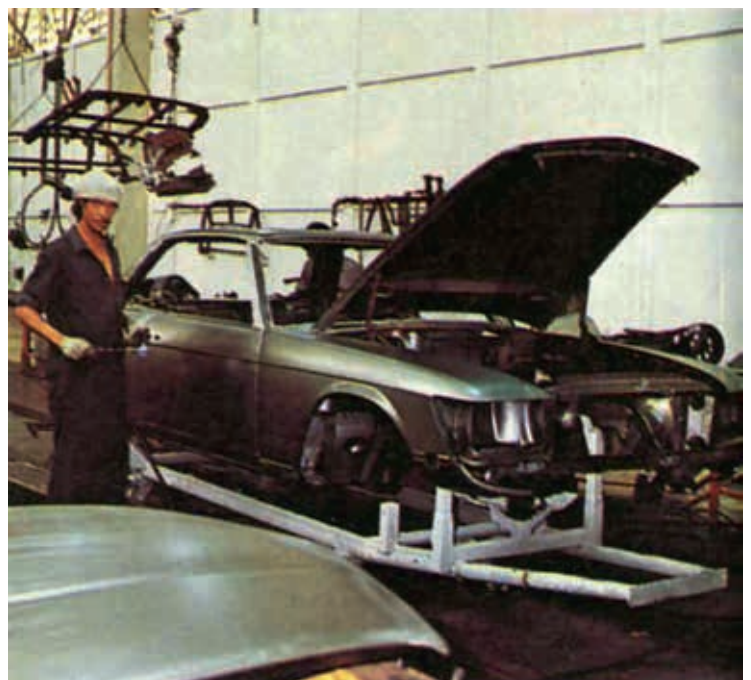
zeichnenden Kartons verpackt und zusammen mit der Karosseriehülle versandt.

- Die 4,5-M117-V8-Motoren und die 3-Gang-Automatikgetriebe wurden im Motorenwerk Untertürkheim vollständig montiert, kalibriert und auf dem Prüfstand getestet. Anschließend wurden sie für den Transport von Flüssigkeiten entleert und mit Korrosionsschutzwachs besprüht. Diese Einheiten wurden zu je 6 Stück pro Kiste verpackt.
- Für jedes Fahrzeug wurde eine deutsche „Geburtsurkunde“ (Datenkarte) erstellt, die die Übereinstimmung von Fahrgestellnummer (VIN) und Motornummer garantierte. Die 7. Stelle (nach 107.044 für den 450 SL und 107.024 für den 450 SLC) war eine „6“, die für „RHD (Right Hand Drive), CKD (Completely Knocked Down), außerhalb Deutschlands montiert“ stand.

1. Ausrichten und Schweißen der 450 SLC Karosserie



2. Weitere Schweißarbeiten an der 450 SLC Karosserie vor der Übergabe an die Lackiererei für den mehrstufigen Lackierprozess





3. Ein 450 SL zurück aus der Lackiererei – Einbau des Armaturenbretts



4. Armaturenbrett bereits eingebaut, Lenkrad wird gerade montiert

- Der Transport erfolgte per Schiff von den Häfen in Bremen oder Hamburg direkt zum Hafen von East London in Südafrika und dauerte etwa 14 bis 18 Tage.

Südafrika

- Die Fahrzeuge wurden von UCDD (United Car and Diesel Distributors Pty Ltd) in ihrem CDA-Werk (Car Distributors and Assemblers) in East London aus den importierten CKD-Bausätzen von Hand montiert.
- Die erste Montage erfolgte auf einer der Etagen des zweistöckigen Komplexes; anschließend wurden die Karosserien zur mehrstufigen Lackierung in die Hauptlackierhalle gebracht und kehrten für die vollständige Innenausstattungs montage sowie den Einbau der Fahrwerksbaugruppen in die Haupthalle zurück

5. Einbau der Sitze in einem 450SL. Für Fotos 3-5 wurden die schützenden Abdeckungen entfernt



- Nach der Probefahrt wurde eine Hochdruck-Softtop-Wasserdichtheitsprüfung mittels einer 7-stündigen simulierten Wasserflut durchgeführt
 - Die Endkontrolle wurde von zwei Mitarbeitern unabhängig voneinander durchgeführt und dauerte jeweils 40 Minuten in einem eigens dafür vorgesehenen Nachbesserungsgebäude
- Die handwerkliche Fertigung des Fahrzeugs dauerte

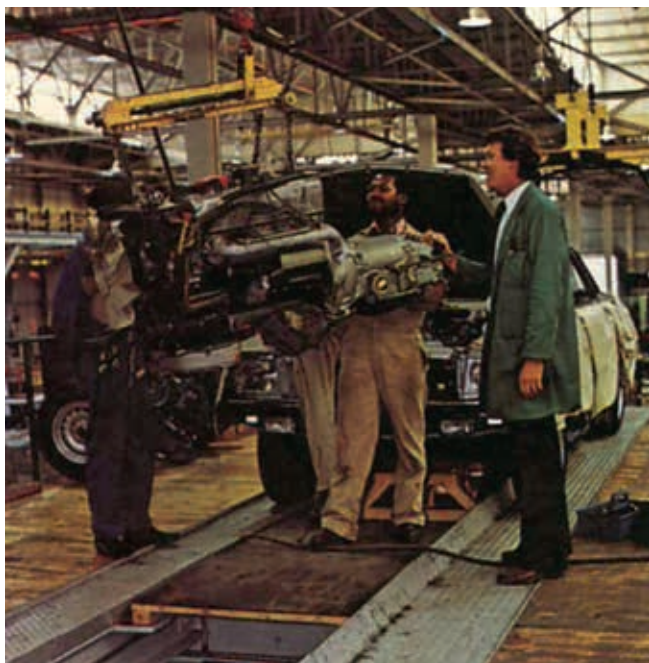
18 Tage – von der ersten Schweißnaht bis zur Endkontrolle; 60 Arbeiter, darunter 9 für die Qualitätskontrolle, arbeiteten am 450 SL/SLC-Fließband; 3 Schlüsselkräfte absolvierten vor Beginn der Montage intensive Schulungen in Deutschland, wobei 2 von ihnen 7 Monate später zu Auffrischkursen geschickt wurden und 2 deutsche Spezialisten nach Südafrika flogen, um den Montageanlauf zu unterstützen.

6. Eine 450 SLC Karosserie an einer Hängevorrichtung





7. Vereinigung der ausgestatteten 450SLC Karosserie mit dem Fahrgestell



8. 450SLC Motor und Getriebe bereit zum Einbau

9. Der Kühlergrill wird als eines der letzten Teile montiert



Alle Fahrzeuge waren mit Automatikgetriebe, Radio, elektrischen Fensterhebern, Klimaanlage, elektrischer Türverriegelung, Lederpolsterung und – beim SLC – einem elektrischen Schiebedach ausgestattet. Offenbar waren 80 % der Fahrzeuge mit Metallic-Lackierung versehen. Und gemäß den südafrikanischen Verkehrsregeln hatten sie alle das Lenkrad auf der „falschen Seite“ und die Handbremse in der Mittelkonsole.

Je nach Quelle verließen durchschnittlich drei Fahrzeuge pro Tag das Werk (im Verhältnis von einem SL und zwei SLC) oder 40 pro Monat. Ausgehend von den vom Mercedes-Benz Unternehmensarchiv bestätigten 1.878 CKD-Bausätzen, die im Zeitraum 1977–1980 nach East London geliefert wurden, und einer Produktionsdauer von mindestens 34 Monaten sind beide Zahlen plausible Schätzungen.

Um alle Zweifel von vornherein auszuräumen und unnötige Streitigkeiten zu vermeiden: Die 1.878 von Hand montierten Fahrzeuge wurden offiziell als in Südafrika hergestellt eingestuft, da sie die Vorschriften des „Local Content Programme – Phase III“ vollständig erfüllten. Um dies zu bestätigen, brachte UCDD zusätzliche C.D.A.-Nummernschilder (neben den deutschen) an – siehe die Fotos sowohl eines SL als auch eines SLC. Bei Nichteinhaltung der lokalen Produktionsanforderungen hätte Mercedes-Benz Zollsätze in Höhe von 100 bis 110 % zahlen müssen.

Vielleicht interessiert es euch, ob sich diese Fahrzeuge von den in Deutschland produzierten unterscheiden und wie man die Unterschiede erkennen kann. Wie auf den Fotos zu sehen ist, lässt sich der Unterschied von außen nicht erkennen, es sei denn, man geht ganz nah heran und liest die Markierungen auf den Fensterscheiben. Oder man schaut unter die vordere Stoßstange, um die kleinen, zusätzlich angebrachten weißen Reflektoren zu sehen. Nach dem Öffnen der Motorhaube sieht man deutlich das zusätzliche C.D.A.-Typenschild mit der Werksnummer. Interessanterweise wird „UCDD“ dort allerdings nirgendwo erwähnt.

Ebenfalls schwer zu erkennen sind die weiteren Änderungen, die Mercedes-Benz für die südafrikanische Montage des 450 SL/SLC vorgenommen hat:

- Spezielle Staubschutzbehandlung zur Vorbereitung der Fahrzeuge auf unbefestigte Straßen – einschließlich des Einspritzens von PVC-Dichtungsmittel in beide Seiten der geschweißten Karosserienähte
- Im Gegensatz zur deutschen Karosseriebehandlung mit Wachs: eine Kombination aus zinkreichen Grundierungen, die während des Karosseriebaus aufgetragen wurden, und Tectyl, das nach dem Lackieren verwendet wurde

Insidern zufolge fallen einem geschulten Auge beim Zerlegen des Fahrzeugs Unterschiede bei den Dämmstoffen und deren Zuschnitte sowie das unterschiedliche Erscheinungsbild von manuell und robotergeschweißten Nähten (bei den vor Ort geschweißten Teilen) auf.

Einhaltung der Vorschriften des

„Local Content Programme – Phase III“

Versuchen wir, die Berechnungen hinter dem gemeinsamen deutschen und südafrikanischen CKD-Prozess nachzuvollziehen. Am Beispiel des 450 SL mit einem Nettogewicht von 1.580 kg inklusive Standardflüssigkeiten und vollem Tank würde dies bedeuten, dass maximal 537,2 kg des Fahrzeuggewichts aus Deutschland importiert worden sein könnten, um die in den Vorschriften festgelegte Obergrenze von 34 % einzuhalten. Bei runden Zahlen für die Hauptkomponenten:

- M117 4,5-Liter-V8-Motor 210 kg
- 3-Gang-Automatikgetriebe 50 kg
- Rohkarosserie („Body-in-White“) 230 kg

blieben nur noch 47,2 kg für die übrigen in Deutschland hergestellten Teile übrig, wie Armaturenbrett, Klimaanlage, Radio, Tempomat, elektrische Fensterheber, Servolenkung und Zentralverriegelung.

Das Ziel eines lokalen Anteils von mindestens 66 % – was für den 450 SL mindestens 1042,8 kg bedeutete – wurde in Südafrika durch verschiedene Maßnahmen erreicht, darunter:



10. 450 SLC Endkontrolle in der Fehlerbehebungshalle

- Die Lederpolsterung wurde vor Ort von CDA aus ausgewählten südafrikanischen Häuten hergestellt
- Die Fensterscheiben stammten aus lokaler Produktion
- Schwere Eisengussteile wurden vor Ort hergestellt, ebenso wie die Aufhängung, Achsen, Räder, Auspuffanlagen, Kühler und Sitzrahmen
- Die lokale Beschaffung weiterer Teile wie Reifen, Sicherheitsgurte, Batterien, Dämmmaterial, Lack und Flüssigkeiten trug zusätzlich zur Einhaltung der Vorschriften bei

Was ich nicht herausfinden konnte, ist, woher die Türen, die Motorhaube und der Kofferraumdeckel stammten. Eine Hypothese lautet, dass sie möglicherweise ebenfalls vor Ort hergestellt wurden; in diesem Fall wäre es jedoch ziemlich schwierig gewesen, eine perfekte Passform mit der „Body-in-White“-Karosserie zu erreichen.

Die Situation auf dem südafrikanischen Automobilmarkt Ende der 1970er Jahre

Der 450 SL/SLC (obwohl die lokale Montage keine Einfuhrzölle erforderte) spielte ohnehin in der obersten Preisklasse des südafrikanischen Automobilmarktes eine Rolle und wurde sofort zu einem Statussymbol ausschließlich für die ultrareichen Eliten. Mit Preisen von 27.297 Rand für den 450 SL und 29.834 Rand für den 450 SLC im Jahr 1977 lagen sie in der Preisklasse von Lotus- und Lamborghini-Sportwagen, wobei beispielsweise der Lotus Elite 25.750 Rand, der Esprit 23.855 Rand und der Lamborghini Uraco 32.946 Rand

kosteten, während das teuerste Auto auf dem offiziellen Markt – der Espada – für 39.170 Rand angeboten wurde. Zum Vergleich: Ein Mercedes-Benz 350 SE kostete „nur“ 19.343 Rand.

Um diese Preispositionierung anschaulicher zu machen: Der teuerste Alfa Romeo Alfetta Spyder war für 12.500 Rand erhältlich, der teuerste BMW 530 für 12.450 Rand und der Fiat X1/9 für 7.480 Rand. Betrachtet man den Markt für Massenaautos genauer, so war ein VW Käfer 1300 für 3.295 Rand und ein Toyota Corolla für 3.985 Rand erhältlich. Für einen 450 SL/SLC hätte man drei Geländewagen wie den Toyota Landcruiser 4x4 Diesel (7.535 Rand) und einen Land Rover Diesel (6.855 Rand) kaufen können und hätte immer noch Geld für zahlreiche Offroad-Touren übrig gehabt.

Für den Preis eines 450 SL/SLC konnte man damals ein brandneues Einfamilienhaus in Vororten der Mittel- bis Oberschicht kaufen oder sich zwei schöne Wohnungen in Johannesburg oder Kapstadt leisten. Da dies noch Zeiten der Apartheid waren, variierten die Gehälter erheblich – ein wohlhabender weißer Manager würde noch das Äquivalent von 3 bis 4 Jahresbruttogehältern benötigen, während ein durchschnittlicher schwarzer Arbeiter das Äquivalent von etwa 20 Jahresbruttogehältern benötigen würde.

Der südafrikanische Anteil am Gesamtabsatz des 450 SL

Überraschenderweise liegt Südafrika trotz dieses relativ geringen Absatzvolumens (Tabelle 1.) über einen Zeitraum von vier Jahren vor Märkten wie Japan, Frankreich und Italien, die auf einen Absatzzeitraum von zehn Jahren zurückblicken konnten. Betrachtet

man ausschließlich die Verkäufe zwischen 1977 und 1979, so steigt der Anteil Südafrikas am weltweiten Jahresabsatz des 450 SL auf fast 2 % und macht das Land damit zum drittgrößten Markt hinter den USA und Deutschland.

Tabelle 1.

Weltweiter Absatz des 450 SL von 1971–1980

Markt	Stückzahl	Anteil
USA	58.563	88 %
Deutschland	2.288	4 %
Großbritannien	966	1,4 %
Südafrika min.	387*	0,6 %
Japan	331	0,5 %
Frankreich	126	0,2 %
Italien	108	0,2 %
Sonstige Märkte max.	3.529	5 %
Gesamt	66.298	

* Nur die Jahre 1977 bis 1979

– Erläuterung siehe Tabelle 3

Der südafrikanische Anteil am Gesamtabsatz des 450 SLC

Diese Zahlen (Tabelle 2) zeigen, dass die Verkaufszahlen des 450 SLC in Südafrika über einen Zeitraum von vier Jahren doppelt so hoch waren wie die kombinierten Verkaufszahlen in Italien und Frankreich über einen Zeitraum von neun Jahren. Betrachtet man den Zeitraum 1977–79, so machte der in Südafrika hand-

Tabelle 2.

Weltweiter Absatz des 450 SLC von 1972–1980

Markt	Stückzahl	Anteil
USA	15.416	88 %
Deutschland	5.441	4 %
Japan	2.290	1,4 %
Großbritannien	2.186	0,6 %
Südafrika min.	1.300*	0,5 %
Frankreich	395	0,2 %
Italien	240	0,2 %
Sonstige Märkte	4.471	5 %
Gesamt	31.739	

* Nur die Jahre 1977 bis 1979

– Erläuterung siehe Tabelle 4





Das zusätzliche südafrikanische Nummernschild des 450 SL in Weiß und 450 SLC in Rot - unten rechts

gefertigte 450 SLC beachtliche 10 % des weltweiten 450 SLC-Absatzes aus, was ihn (wie auch beim 450 SL) zum drittgrößten Markt nach den USA und Deutschland machte.

Abschließende Anmerkungen

Das Verfassen dieses Artikels wäre ohne meinen Internetfreund Jaco Kahelhof-fer aus der Zentralregion des Mercedes-Benz Clubs of South Africa nicht möglich gewesen, der als Fotograf dieser beiden wunderschön erhaltenen 450 SL/SLC-Exemplare fungierte und den Artikel aus dem „Car“-Magazin von 1978 zur Verfügung stellte, aus dem die meisten Informationen und die Fotos vom Fließband stammen. Mein Dank gilt auch Hans-Georg Bosch für die Überprüfung der Fakten in diesem Artikel. Hans-Georg ist ebenfalls Mitglied des MBCSA und eines der Gründungsmitglieder des Mercedes-Benz Veteranenclubs Schweiz. Übrigens feierten beide Clubs im Juni dieses Jahres ihre runden Jubiläen – der MBCSA sein 40. und der MBVC Schweiz sein 50. Jubiläum. Herzlichen Glückwunsch an beide Clubs zu ihren Jubiläen.

Andrzej Robert Mrozek



Wunderschöner Innenraum des südafrikanischen 450 SLC im schwarzen, vor Ort beschafften Leder.

Ein wunderschöner SLC aus südafrikanischer Produktion, begleitet von zwei "Deutschen" - einem SL und einem SE.



Tabelle 3.

Absatz- und Preisentwicklung des 450 SL in Südafrika

Jahr	Verkaufte Einheiten	Listenpreis in Südafrika in Rand	Listenpreis in Südafrika in DM	Listenpreis in Deutschland in DM Fahrzeuge ohne Sonderausstattung
1977	100	26.070	69.085	43.856
1978	144	27.297	61.418	45.842
1979	143	32.330	69.510	48.093
1980	59*	41.767	93.975	-

Gesamt: 387 für den Zeitraum 1977 bis 1979 – bestätigte Daten; die Zahl 59* für 1980 ist eine eigene Schätzung auf der Grundlage von insgesamt 1.878 gelieferten CKD Bausätzen und einem Verhältnis von 1:2 zwischen SL und SLC. Damit würde sich die Gesamtzahl für 1977 bis 1980 auf **446 SL** belaufen.

Vertriebs- und Montageorganisation von Mercedes-Benz in Südafrika. Im Jahr 1984 erwarb Daimler-Benz einen Anteil von 50,1 % an UCDD und benannte das Unternehmen in „Mercedes-Benz of South Africa“ um. Der erste Geschäftsführer des neuen Unternehmens war Jürgen



Vor Ort beschaffte Fensterscheibe für den südafrikanischen 450 SLC.



Ein vollständiger Satz an Unterlagen für den 450 SL. Hauptsächlich in Afrikaans

Tabelle 4.

Absatz- und Preisentwicklung des 450 SLC in Südafrika

Jahr	Verkaufte Einheiten	Listenpreis in Südafrika in Rand	Listenpreis in Südafrika in DM	Listenpreis in Deutschland in DM Fahrzeuge ohne Sonderausstattung
1977	338	28.475	75.459	49.406
1978	373	30.016	67.536	53.312
1979	589	34.444	74.055	55.031
1980	132*	44.490	100.102	-

Gesamt: 1.300 für den Zeitraum 1977 bis 1979 – bestätigte Daten; die Zahl 132* für 1980 ist eine eigene Schätzung auf der Grundlage von insgesamt 1.878 gelieferten CKD Bausätzen und einem Verhältnis von 1:2 zwischen SL und SLC. Damit würde sich die Gesamtzahl für 1977 bis 1980 auf **1432 SLC** belaufen.

Schrempf, der seit 1974 mit Unterbrechungen in Südafrika tätig war.

- Derzeit ist das Mercedes-Benz-Werk in East London Teil des globalen Produktionsnetzwerks für

die C-Klasse. Seit der Markteinführung im Jahr 2021 werden dort Limousinen der sechsten Generation der C-Klasse für den Rechts- und Linkslenker-Markt hergestellt. Im Jahr 2024 beschäftigte das Werk in East London 2.400 Mitarbeiter.

Quellen:

- CAR-Magazin, Februar 1978, Sonderbericht – Mercedes 450-Montagelinie
- Mercedes-Benz Konzernarchiv, 2026
- Wikipedia & Mercedes-Benz.com, 2026
- Mercedes-Benz SL/SLC Typ 107 – Le Guide Detaille 1971–1989, Laurent Pennequin
- Mercedes-Benz 280 SL – 500 SLC, Der Schritt zur Modellvielfalt, Gunter Engelen

Das Mercedes-Benz-Werk**in East London**

Um Euch weitere Hintergrundinformationen zu geben, hier einige grundlegende Fakten zum Werk.

- Die erste Daimler-Benz-Niederlassung in Südafrika wurde 1954 eröffnet und unterzeichnete 1958 einen Vertrag mit Car Distributors and Assemblers (CDA) in East London über die Montage der Bauweisen W 120, W 121 und W 180. CDA hatte zuvor Fahrzeuge der Marken Nash, Fiat, Renault, Land Rover, DKW/Auto Union, Alfa Romeo und andere montiert.
- United Car and Diesel Distributors (UCDD) übernahm 1966 den Betrieb von CDA und wurde zur

Ein in Südafrika hergestellter, sorgfältig gepflegter 450 SL in ausgezeichnetem Zustand

