

## SLR – Das Comeback einer Sportwagen-Legende

---

Inhalt	Seite
<u>Im Überblick:</u>	
Mythos SLR – Mercedes-Benz setzt die Sportwagen-Legende fort	2
<u>Im Detail:</u>	
SLR – Eine Legende mit drei Buchstaben	6
Porträts – Der legendäre SLR und einige seiner Fahrer	18
➤ Sir Stirling Moss	18
➤ Denis Jenkinson	20
➤ John Cooper Fitch	22
➤ Hans Herrmann	24
<u>Technische Daten:</u>	
• Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen (1955)	26
• Mercedes-Benz 300 SLR Rennsport-Prototyp (1955)	27
<u>Agenda:</u>	
• Mercedes-Benz SLR: Öffentliche Auftritte des legendären Silberpfeils mit der Startnummer 722 im Jahre 2003	28

---

Kontakt

Stefan Diehl    Telefon    +49 711 17-75851  
                  Telefax    +49 711 17-98138

**Mythos SLR:****Mercedes-Benz setzt die Sportwagen-Legende fort**

- **Der neue Mercedes-Benz SLR McLaren feiert im Herbst Weltpremiere**
- **Beispielhafte Erfolgsserie der SLR-Rennsportwagen im Jahre 1955**
- **Doppelsiege bei Mille Miglia, Eifelrennen, Targa Florio und Tourist Trophy**
- **Rudolf Uhlenhaut entwickelte straßentaugliches SLR-Coupé**

Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Karl Kling – Männer, die Rennsport-Geschichte schrieben. Mitte der Fünfzigerjahre saßen sie am Steuer eines der erfolgreichsten Rennsportwagen aller Zeiten: dem Mercedes-Benz 300 SLR.

Acht Zylinder, 2982 Kubikzentimeter Hubraum, bis zu 310 PS und über 300 km/h Höchstgeschwindigkeit, so lauten einige der Kennzahlen dieses Silberpfeils, der 1955 bei allen Straßenrennen mit Rang und Namen als Erster durchs Ziel fuhr: Mille Miglia, Targa Florio, Tourist Trophy, Eifelrennen sowie beim Grand Prix von Schweden.

Auf Basis dieses Siegerwagens konstruierte Rudolf Uhlenhaut (1906-1989), der damalige Pkw-Versuchschef und Leiter der Rennwagen-Entwicklung von Mercedes-Benz, eine straßentaugliche Coupé-Version, die Design und Technik des seit 1954 produzierten Flügeltürers 300 SL mit dem erfolgreichen Rennsportwagen verband: das 300 SLR-Coupé – unter Automobilkennern besser

als „Uhlenhaut-Coupé“ bekannt. Es sorgte Ende 1955 erstmals für Aufsehen auf den Straßen.

Schwungvoll die Karosserie mit ihrer lang gestreckten Kühlerhaube; markant die voluminösen seitlichen Auspuffrohre, die Entlüftungsschlitze und die Drahtspeichenräder; elegant die Fahrerkabine mit der gerundeten Panoramasscheibe: Der „schnelle Reisewagen“, wie Rudolf Uhlenhaut seine automobilen Kreation nannte, machte diesem Namen alle Ehre: 1117 Kilogramm leicht und 310 PS stark beschleunigte das „Uhlenhaut-Coupé“ bei Testfahrten auf eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 290 km/h (Werksangabe: 284 km/h). Damit war der Zweisitzer das schnellste Automobil, das seinerzeit für öffentliche Straßen zugelassen war – und „eines der aufregendsten Autos, die jemals von Mercedes-Benz gebaut wurden“, wie Motorsport-Experte Karl Ludvigsen später kommentierte.

Das schnelle SLR-Coupé ging jedoch nie in Serie. Die Zeit für einen solchen kernigen Gran Turismo war nach Ansicht der Stuttgarter Autobauer Mitte der Fünfzigerjahre noch nicht reif, sodass er bald in Vergessenheit geriet, zumal sich die Automobilmarke mit dem Stern 1955 gleichzeitig vom Motorsport verabschiedete. Das Wunderwerk aus Kraft und Eleganz, als Prototyp lediglich in zwei Exemplaren hergestellt, wurde dennoch zur Legende.

### **Mercedes-Benz SLR McLaren: Modernste Rennsporttechnik für die Straße**

Der neue Mercedes-Benz SLR McLaren, der im Herbst 2003 Weltpremiere feiern wird, setzt den Mythos SLR fort und weckt die Leidenschaft für Supersportwagen von Mercedes-Benz, die in ihren Ursprüngen weit zurückreicht und sich in ganz besonderer Intensität an jenem „Uhlenhaut-Coupé“ manifestiert.

Mit SLR-typischen Stilelementen in moderner Interpretation und Design-Details der aktuellen Formel-1-Silberpfeile schlägt der Gran Turismo für das 21. Jahrhundert die Brücke zwischen Tradition und Zukunft und überträgt ebenso wie seinerzeit das faszinierende SLR-Coupé aus dem Jahre 1955 modernste Rennsporttechnik auf die Straße.

Damit dokumentieren Mercedes-Benz und Formel-1-Partner McLaren ihre Kompetenz und ihre Erfahrung bei der Entwicklung, Konstruktion und Produktion von Hochleistungs-Sportwagen. Hier sind Know-how und Wissen vereint, das sich nicht nur durch wegweisende Neuentwicklungen, eindrucksvolle Kraftentfaltung und überlegene Fahrleistungen bemerkbar macht, sondern auch ein höchstes Maß an Sicherheit und Alltagstauglichkeit gewährleistet. Auf dieser Grundlage entsteht ein Automobil mit besonderem Charisma – eine in jeder Beziehung eindrucksvolle Mercedes-Synthese aus Legende und Innovation.

### **Kohlefaser und Keramik: Hightech-Werkstoffe für Karosserie und Bremse**

Ein Beispiel für den Know-how-Transfer von der Formel 1 in die Sportwagen-Entwicklung ist der Serieneinsatz hochwertiger Kohlefaserverbund-Werkstoffe (Carbonfiber) für die Herstellung von Chassis und Karosserie. Dadurch erreicht der neue Mercedes-Benz SLR McLaren ein bisher bei Straßenfahrzeugen nicht erreichtes Niveau in puncto Steifigkeit und Festigkeit. Ebenso vorbildlich ist die Insassensicherheit, denn bei der Energieabsorption erzielt der Gran Turismo dank speziell entwickelter, hochwirksamer Crashstrukturen aus Carbon Spitzenwerte in seiner Fahrzeugklasse.

Auch die Bremsen des Hochleistungs-Sportwagens bestehen aus einem neuartigen, innovativen Verbundwerkstoff: Faserverstärkte Keramik zeichnet sich

durch sehr hohe Hitzbeständigkeit, herausragende Standfestigkeit und lange Lebensdauer aus.

Unter der Motorhaube arbeitet ein von Mercedes-AMG entwickeltes V8-Triebwerk mit modernster Kompressortechnologie, das souveräne Drehmoment- und Leistungsentfaltung garantiert. Jeder SLR-Motor wird in der Motorenmanufaktur in Handarbeit hergestellt.

**Internet-Adresse**

Weitere Informationen und Nachrichten von DaimlerChrysler finden Sie im Internet: [www.media.daimlerchrysler.com](http://www.media.daimlerchrysler.com)

## SLR – Eine Legende mit drei Buchstaben

- Einer der erfolgreichsten Rennsportwagen aller Zeiten
- Fünf Doppelsiege im Jahre 1955
- Spitzentechnik des 300 SL und der Formel-1-Rennwagen vereint
- 310 PS starkes Achtzylinder-Triebwerk mit Benzindirekteinspritzung
- Faszinierendes Rennsport-Coupé von Rudolf Uhlenhaut
- Fortsetzung der SLR-Legende im Herbst 2003

Brescia Anfang Mai 1955. Auf der Piazza della Vittoria im Herzen der norditalienischen Stadt donnern die Motoren. Noch wenige Minuten bis zum Start der

22. Mille Miglia, dem legendären Straßenrennen von Brescia nach Rom und zurück. Rund 1600 Kilometer Dauerstrapaze für Mensch und Technik. 533 Wagen stehen am Start. Und weil jeder einzeln und nacheinander auf die Strecke geht, dauert die Startprozedur entsprechend lange: zehneinhalb Stunden.

Am frühen Morgen des 1. Mai sind endlich die neuen Silberpfeile aus Stuttgart-Untertürkheim an der Reihe. Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Karl Kling und Hans Herrmann pilotieren die vier Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen, die in Italien ihre Premiere feiern. „Es wird ein Rennen der Rekorde“, verspricht Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer, und der 25-jährige Stirling Moss, der in dieser Saison zum ersten Mal für die Marke mit dem Stern fährt, ruft entschlossen „I’ll win“.

Beide behalten Recht. Bereits auf dem ersten Teilstück zwischen Brescia und

Verona kommt Hans Herrmann auf ein Durchschnittstempo von 192,23 km/h und beim Zwischenstopp in Rom liegt Stirling Moss in Führung. Dann muss Kling wegen eines Unfalls aufgeben und Herrmann bleibt hinter Florenz mit einem defekten Benzintank liegen. Doch „Moss ist einfach nicht zu fassen“, wie Alfred Neubauer kommentiert: „Er riskiert Kopf und Kragen ... besitzt ein Löwenherz.“

So spult der Brite am Steuer des 300 SLR mit der Startnummer 722 die letzten Kilometer bis zum Ziel ab und gewinnt das 1000-Meilen-Rennen in der Rekordzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden. Mit 157,65 km/h Durchschnittstempo fahren Stirling Moss und Beifahrer Denis Jenkinson die schnellste Mille Miglia aller Zeiten. Zweiter wird Juan Manuel Fangio.

Ein grandioser Doppelsieg für Mercedes-Benz und den neuen 300 SLR, der damit seine Bewährungsprobe besteht. Knapp vier Wochen später wiederholt sich der SLR-Triumph: Beim Eifelrennen auf dem Nürburgring Ende Mai fährt Fangio als Erster durchs Ziel, Moss erringt den zweiten Platz. Der 300 SLR wird zum erfolgreichsten Rennsportwagen der Saison. Die Bilanz der Siege im Jahre 1955:

Rennen	Land	Sieger
<b>Mille Miglia</b>	Italien	1) Stirling Moss/Denis Jenkinson 2) Juan Manuel Fangio
<b>Eifelrennen</b>	Deutschland	1) Juan Manuel Fangio 2) Stirling Moss
<b>GP Schweden</b>	Schweden	1) Juan Manuel Fangio 2) Stirling Moss
<b>Tourist Trophy</b>	Nordirland	1) Stirling Moss/John Cooper Fitch 2) Juan Manuel Fangio/Karl Kling 3) Graf Wolfgang Berghe von Trips/André Simon

<b>Targa Florio</b>	Italien	1) Stirling Moss/Peter Collins 2) Juan Manuel Fangio/Karl Kling 3) Desmond Titterington/John Cooper Fitch
---------------------	---------	---

**Achtzylinder aus der Formel 1**

Bei der Entwicklung des Rennsportwagens stand ein Mercedes-Modell Pate, das 1952 erstmals bei der Mille Miglia an den Start gegangen war und dessen Straßenversion im Februar 1954 Premiere feierte: der 300 SL mit den markanten Flügeltüren. Von ihm stammte im Wesentlichen das Basiskonzept mit dem leichten aber hochstabilen Stahlrohrrahmen unter der Aluminiumkarosserie, doch darüber hinaus unterschied sich der 300 SLR in vielen Einzelheiten: Er ging beispielsweise mit Fünfganggetriebe, 16-Zoll-Rädern und größer dimensionierten Bremsen an den Start.

Vor allem aber bot der Rennsportwagen wesentlich mehr Leistung als sein „kleiner Bruder“ SL. Dafür sorgte ein Achtzylindermotor mit Benzindirekteinspritzung und Doppelzündung, der im Wesentlichen aus dem Formel-1-Rennwagen des Jahres 1954 stammte. Dieser intern „W 196 R“ genannte Silberpfeil hatte in zwei offenen Karosserieversionen, dem „Monoposto“ und der „Stromlinie“, bei internationalen Läufen zahlreiche Siege eingefahren: so beim Großen Preis von Frankreich, auf dem Nürburgring, beim Großen Preis von Italien, auf der Avus in Berlin sowie beim Großen Preis von Argentinien.

Für den 300 SLR Rennsportwagen wurde der Hubraum des Formel-1-Achtzylinders von 2,5 Liter auf 3,0 Liter vergrößert. Dadurch stieg die Leistung je nach Saugrohr auf bis zu 310 PS bei 7400/min. 317 Newtonmeter maximales Drehmoment bei 5950/min garantierten souveräne Durchzugskraft. Der mächtige Motor wurde im Winkel von 33 Grad in Längsrichtung liegend in den Vorderwagen eingebaut und mit einem hochoktanigen Kraftstoffgemisch aus bleiarmem Benzin

(65 Prozent) und Benzol (35 Prozent) versorgt – bei manchen Rennen sorgte zusätzlich Alkohol für eine noch höhere Leistungsausbeute. In der Regel gingen die Rennsportwagen mit 167 Litern Kraftstoff und einem Ölvorrat von 35 Litern an den Start. Bei der Mille Miglia des Jahres 1955 hatten Moss/Jenkinson sogar 265 Liter Kraftstoff an Bord.

	<b>Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen (W 196 S)</b>
<b>Baujahr</b>	1955
<b>Zylinderzahl/-anordnung</b>	8/Reihe
<b>Bohrung x Hub</b>	78 x 78 mm
<b>Hubraum</b>	2982 cm <sup>3</sup>
<b>Höchstleistung</b>	310 PS bei 7400/min
<b>Maximales Drehmoment</b>	317 Nm bei 5950/min
<b>Gewicht in fahrfertigem Zustand</b>	901 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	über 300 km/h

In erbarmungslosen Probeläufen erforschten die Stuttgarter Techniker die Grenzen der Belastbarkeit des Achtzylinders. Er wurde auf einer Strecke von über 10 000 Kilometern im Renntempo getestet, hinzu kam eine 32-stündige Nonstop-Erprobung auf dem Prüfstand – schonungslose Härtetests, die das Triebwerk bestand.

**„Eine fabelhafte Leistung auf dem Gebiet der Automobilkonstruktion“**

Die Erfahrungswerte, die solche Strapazen und solchen Aufwand begründeten: Bei Langstrecken-Straßenrennen wie Mille Miglia, Tourist Trophy oder Targa Florio entschied nicht allein der schnelle Vortrieb über Sieg oder Niederlage, sondern auch und vor allem die Zuverlässigkeit des Materials – Überlegungen, die sich für das Mercedes-Team auszahlten und dem 300 SLR zu einem sagenhaften Ruf verhalfen: Motor, Fahrwerk und Karosserie des Silberpfeils galten praktisch als unverwüstlich. „Die Ausdauer des Wagens ist schier unglaublich“, gab Peter Collins im Oktober 1955 nach dem Sieg der Targa Florio zu Protokoll. „Dieses hoch entwickelte Sportgerät ist wie ein Panzer gebaut, dabei reaktionsschnell wie eine Dschungelkatze. Eine fabelhafte Leistung auf dem Gebiet der Automobilkonstruktion.“

### **Ein Ingenieur mit Benzin im Blut**

Sowohl bei der Entwicklung des 300 SL in den Jahren 1951 bis 1954 als auch bei der Konstruktion des erfolgreichen Rennsportwagens 300 SLR führte ein Mann Regie, der als technischer Vater der Silberpfeile gilt: Rudolf Uhlenhaut.

Der Sohn eines deutschen Bankiers, am 15. Juli 1906 in London geboren und vielsprachig aufgewachsen, hatte seine Karriere 1931 in der Versuchsabteilung von Daimler-Benz begonnen. 1936 wurde er technischer Leiter der Rennabteilung, 1949 Oberingenieur und Chef des Pkw-Versuchs.

Uhlenhaut war ein Ingenieur mit Benzin im Blut, der überdies auch perfekt Autofahren konnte. 1954 beispielsweise unterbot er auf dem Hockenheimring bei Testfahrten zur Fahrwerkserprobung mit dem Formel-Rennwagen die Bestzeit Fangios um 3,5 Sekunden. Eine Teilnahme bei Rennen kam für ihn jedoch nicht in Frage; er war ein Mann, der das Geschehen neben der Strecke beherrschte und

hier nicht selten neben fachlichem Können ebenso perfektes Improvisationstalent bewies: Bei der Carrera Panamericana im Jahre 1952 beklagte sich Mercedes-Fahrer John Cooper Fitch bei Rudolf Uhlenhaut, dass er beim Abbremsen des 300 SL zu viel Kraft aufwenden müsse. Uhlenhaut kroch unter einen Service-Lkw, baute dessen Bremskraftverstärker aus und anschließend in den SL wieder ein. Fitch war zufrieden.

### **Filigrane aber hochstabile Konstruktion unter der Karosserie**

Als Mitte 1951 die Entscheidung für einen neuen Mercedes-Straßensportwagen getroffen wurde, gab Rudolf Uhlenhaut entscheidende Impulse, um das mit dem Kürzel SL – „sportlich“ und „leicht“ – verbundene Ziel zu erreichen: Er konstruierte den aus filigranen Stahlprofilen zusammengesweißten Gitterrohrrahmen, der Motor, Getriebe und Achsen trug. Dabei griff er auf eine eigene bewährte Erfindung zurück, die sich buchstäblich wie ein tragendes Gerüst durch die Rennsportgeschichte zieht: Uhlenhaut, an den Erfolgen der Silberpfeile in den Jahren 1937 bis 1939 wesentlich beteiligt, hatte bereits unmittelbar nach dem Krieg kleinere Rennwagen mit Heckmotor entworfen, wobei er einen breiten Rohrrahmen verwendete, dessen Zentrum in einer stabilen Dreieckskonstruktion vor dem Cockpit zusammenlief.

Dabei machten die Ingenieure um Uhlenhaut aus anfänglicher Not schnell eine Tugend: Da der „dreidimensionale Stahlrohrrahmen“ an den Unterseiten der Türen mehr Platz benötigte als frühere Konstruktionen, war es notwendig, den Einstieg weiter nach oben zu verlegen. Herkömmliche Türen kamen dafür nicht in Frage. Stattdessen befestigte man die Scharniere am Dach und ließ die Türen nach oben aufschwingen – die legendären „Flügeltüren“ waren erfunden.

Auf seine probate Rahmentechnik griff Rudolf Uhlenhaut auch beim 300 SLR zurück, denn sie erwies sich nicht nur als stabil und sicher, sondern war zudem auch extrem leicht. Das Stahlrohrgerüst war nur 50 Kilogramm schwer – der komplette zweisitzige Rennsportwagen brachte in der Mille-Miglia-Version von 1955 rund 900 Kilogramm auf die Waage, wobei allein der Motor 234 Kilogramm wog.

Um die Motorhaube möglichst flach und damit die Aerodynamik günstig zu halten, wurde der Achtzylindermotor um seine Längsachse gedreht. Die technisch clevere Lösung brachte allerdings gewisse Unbequemlichkeiten für die Fahrer mit sich: Die Kardanwelle verlief von der Kupplung schräg unter dem Fahrersitz hindurch zum Getriebe, das sich hinter der Hinterachse befand. Mit der Folge, dass der Fahrer mit gespreizten Beinen die Pedale bediente, rechts Gas und Bremse, links das Kupplungspedal. Die Piloten gewöhnten sich bald daran – schnelle Rundenzeiten waren wichtiger als Komfort.

### **Luftbremse im SLR-Heck**

Im Umkehrschluss wurden spezielle Bremshilfen entwickelt. Neben einer für den Notfall bestimmten Antiblockier-Hilfe mittels Öleinspritzung auf die Bremsflächen und dem hydraulischen Bremskraftverstärker trat Mercedes-Benz beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Juni 1955 mit einer pfiffigen Detaillösung ins Renngeschehen ein: einer mittels Hydraulikpumpe aufstellbaren Luftbremse im Heck des 300 SLR. Der Leichtmetallflügel sorgte mit einer Fläche von 0,7 Quadratmetern für beachtliche Bremsverzögerungen und wirkte sich zudem positiv auf die Fahrstabilität in Kurven aus.

Die Idee für diese „Windbremse“ stammte ursprünglich vom Rennleiter Alfred Neubauer, der auf Langstreckeneinsätzen wie Le Mans oder Reims nach einem Hilfsmittel zur Schonung der Radbremsen und der Reifen suchte. Besonders in Le Mans wollte er die hemmenden Vorteile der Aerodynamik bewusst nutzen, denn dort traten die Fahrer Runde für Runde hart in die Bremsen, um das Tempo von der Maximalgeschwindigkeit auf bis zu 40 km/h zu verringern.

Die für Mercedes-Benz so erfolgreiche Saison 1955 wurde Mitte des Jahres von dem tragischen Unglück beim 24-Stunden-Rennen überschattet. Neben der Boxengasse wurde ein 300 SLR von der Strecke abgedrängt und raste in eine der Zuschauertribünen. 81 Menschen starben – eine schreckliche Katastrophe. Mercedes-Benz beorderte daraufhin alle Wagen an die Boxen und schied aus dem Rennen aus.

### **„Uhlenhaut-Coupé“ als schnellster Straßensportwagen seiner Zeit**

Beim letzten großen Rennen der Saison 1955, dem Grand Prix von Schweden, waren die SLR-Rennsportwagen wieder am Start und die Aufsehen erregende Luftbremse bewährte sich ein zweites Mal. Juan Manuel Fangio gewann das Rennen mit einem Durchschnittstempo von 161 km/h.

Für eine weitere Attraktion am Rande der schwedischen Formel-1-Strecke sorgte Rudolf Uhlenhaut – besser gesagt: sein neuer „Dienstwagen“, den er hier erstmals vorfuhr. Angespornt von den Erfolgen des Jahres 1955 hatte sich der Stuttgarter Ingenieur zwischen den Rennen Gedanken gemacht, den offenen 300 SLR Rennsportwagen für künftige Langstreckenwettbewerbe mit einer geschlossenen Fahrerkabine auszustatten.

Das Ergebnis stand jetzt auf den Rädern – ein faszinierendes Coupé mit der Technik des Rennsportwagens, den Flügeltüren des 300 SL und Fahrleistungen, die bis dato kein anderer Straßensportwagen erreichte: 290 km/h schnell war der Zweisitzer um vier Uhr morgens auf der abgesperrten Autobahn nahe München bei einer Testfahrt der „Automobil Revue“ gestoppt.

„Wir fahren in einem Wagen, der die Fahrzeuge des übrigen Verkehrs in gut einer Sekunde überholt, in dem 200 km/h auf verkehrsarmer Autobahn ein Bummeltempo sind – ein Wagen, dessen Kurvensicherheit den Gesetzen der Fliehkraft zu spotten scheint“, notierten die Tester nach insgesamt 3500 Testkilometern und bedauerten lediglich, dass dies ein Sportwagen war, „den man nie kaufen kann, und den kein Durchschnittsfahrer auch je kaufen würde“. Nur zwei Exemplare des SLR-Coupés wurden hergestellt.

Für die Außenhaut der Coupés verwendeten die Stuttgarter Ingenieure Elektron, ein leicht zu verarbeitendes Magnesiumblech, das noch leichter als Aluminium ist. Die Fahrerkabine glich einem Flugzeugcockpit, die halbrunde Scheibe leistete wenig Luftwiderstand. Wie beim 300 SLR Rennsportwagen wurde der Motor des Uhlenshaut-Coupés um seine Längsachse gedreht. Wieder saß der Fahrer mit gespreizten Beinen hinter dem Lenkrad. Die wuchtigen Bremstrommeln auf den Antriebsachsen rückten weiter nach innen, um die Einwirkungen der Straße auf diese ungefederten Massen gering zu halten. Uneingeweihte kapitulierten, wenn sie die Heckklappe öffnen wollten, denn als Hebel diente das unscheinbare D-Schild.

Unter der langen Motorhaube arbeitete das Achtzylinder-Triebwerk des Rennsportwagens. Bei 5950/min stellte es sein maximales Drehmoment von 317 Newtonmetern zur Verfügung, bei 7400/min wurde die Spitzenleistung von

310 PS erreicht.

15

	<b>Rennsport-Prototyp Mercedes-Benz 300 SLR „Uhlenhaut-Coupé“</b>
<b>Baujahr</b>	1955
<b>Zylinderzahl/-anordnung</b>	8/Reihe
<b>Bohrung x Hub</b>	78 x 78 mm
<b>Hubraum</b>	2982 cm <sup>3</sup>
<b>Höchstleistung</b>	310 PS bei 7400/min
<b>Maximales Drehmoment</b>	317 Nm bei 5950/min
<b>Gewicht in fahrfertigem Zustand</b>	1117 kg
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	284 km/h (Werksangabe)

Rudolf Uhlenhaut, der eines der Coupés ständig fuhr, nannte es später „den schnellsten Dienstwagen, den das Unternehmen jemals gebaut hat“. Was zwar korrekt, aber dennoch untertrieben war. Wo immer das Coupé erschien, war ihm Aufmerksamkeit gewiss, denn es war seinerzeit nicht nur das schnellste für den Straßenverkehr zugelassene Auto, sondern vermutlich auch das lauteste.

So wurde die polizeiliche Genehmigung für den Fahrbetrieb im Straßenalltag erst erteilt, nachdem sich Uhlenhaut verpflichtet hatte, für alle Ausfahrten in der Öffentlichkeit einen zusätzlichen Schalldämpfer über die beiden Endrohre zu stülpen, die aus der rechten Seite des Wagens herausragten. Das Aggregat, so groß wie ein Koffer, hatte zwar die erwünschte schalldämmende Wirkung, sah jedoch recht klobig aus. Dies mag ein Grund dafür sein, dass historische Fotos das

Uhlenhaut-Coupé vorzugsweise von seiner linken Seite zeigen. Doch das tat der Begeisterung keinen Abbruch.

Der Konstrukteur selbst ließ keine Zweifel an der Leistungskraft seiner Schöpfung, ebenso wenig wie an seiner eigenen Straßentauglichkeit. So existierten damals durchaus ernst zu nehmende Gerüchte, wonach Uhlenhaut die Autobahnstrecke Stuttgart-München gelegentlich in weniger als einer Stunde zurücklegte.

### **Abschied vom Motorsport**

Seine Hoffnungen auf eine Fortsetzung der 300 SLR-Erfolge mit diesem Coupé im Jahre 1956 erlitten einen harten Dämpfer: Im Oktober 1955, nach dem erfolgreichen Saisonabschluss bei der Targa Florio mit den Teams Stirling Moss/Peter Collins und Juan Manuel Fangio/Karl Kling auf den ersten beiden Plätzen, beschloss der Daimler-Benz-Vorstand den Abschied vom Rennsport. Es war nicht geplant, auf dem Höhepunkt des Erfolges auszusteigen. Doch die Umstände, die zum Rückzug führten, ließen sich festmachen. Zum einen sagte die mexikanische Regierung aus Sicherheitsgründen die Carrera Panamericana für 1956 ab, zum anderen saß der Schock des tragischen Unglücks von Le Mans am 11. Juni 1955 noch tief. Eine Besinnungspause in Sachen Motorsport erschien deshalb angebracht. Dass sie Jahrzehnte andauern würde, konnte damals noch niemand ahnen.

Rudolf Uhlenhaut trug seine persönliche Betroffenheit über den Abschied seiner Firma vom internationalen Renngeschehen nicht nach außen und gab sich gewohnt entschlossen. Sein Coupé über die Zeiten zu retten, gelang ihm dennoch

nicht: Die Wartezeit auf ein Mercedes-Comeback im Motorsport war zu lang. 1959 wurde Uhlenhaut Direktor der Pkw-Entwicklung von Mercedes-Benz und prägte bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1972 Technik und Charakter der Personenwagen mit dem Stern. Am 8. Mai 1989 starb er im Alter von fast 83 Jahren.

Uhlenhauts Vermächtnis bleibt für alle Zeit lebendig. Als technischer Vater der Formel-1-Silberpfeile, der SLR-Rennsportwagen und als einer der Schöpfer des 300 SL-Flügeltürers hinterließ er einer globalen Fan-Gemeinde Autos der ganz besonderen Art. Das „Uhlenhaut-Coupé“ von 1955 war zweifellos einer der herausragenden Höhepunkte in der Geschichte der Supersportwagen von Mercedes-Benz. Mit seinem Namen verbinden Fachleute und Motorsportfreunde technische Spitzenleistungen in allen Disziplinen, Fahrspaß und Zuverlässigkeit.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2003 steht ein neues Hightech-Automobil mit der legendären Buchstabenkombination SLR an der Startlinie, um diese Tradition fortzusetzen: der Mercedes-Benz SLR McLaren.

## Porträts – Der legendäre SLR und einige seiner Fahrer

### Sir Stirling Moss: Ein Leben im Vorwärtsgang

Seine Rennfahrerkarriere währte 15 Jahre. Nach eigenen Angaben nahm er an 416 Rennen teil und lag bei 307 Wettbewerben unter den ersten vier. 194 Mal ging er dabei als Sieger durchs Ziel. Zwischen 1955 und 1961 gewann er auf Mercedes-Benz und anderen Marken bei insgesamt 66 Starts 16 Grand Prix-Rennen um die Fahrerweltmeisterschaft in der Formel 1. Doch Weltmeister wurde er nie: Sir Stirling Moss.

Der Sohn eines Zahnarztes aus dem Londoner Westend wuchs buchstäblich mit Pferdestärken auf; seine Familie war im Reitsport aktiv. Doch von dem Geld, das er bei Reitturnieren gewonnen hatte, kaufte sich der 16-jährige Stirling nicht etwa ein Pferd, sondern einen Rennwagen. Obwohl Vater Alfred Moss selbst Amateur-Rennfahrer gewesen war und 1924 bei den 500 Meilen von Indianapolis den 16. Rang belegt hatte, nahm er dem Sohn das Auto wieder ab und schenkte ihm stattdessen ein Fahrrad. Keine echte Alternative für den jungen Heißsporn.

Sein Ehrgeiz brachte Moss 1953 dazu, bei Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer anzuklopfen. Doch der riet ihm, erst einmal mehr Erfahrungen im Grand Prix-Sport zu sammeln. So kam Moss 1954 ins Maserati-Rennteam – und fuhr beim Grand Prix von Monza allen davon. Erst ein Bruch der Ölleitung stoppte ihn, sodass Juan Manuel Fangio für Mercedes-Benz siegte. Doch damit war für Moss der Weg nach Untertürkheim frei. Sein Vertrag als Mercedes-Werksfahrer galt vom 1. Januar bis 12. Dezember 1955. Neben dem Argentinier Fangio gehörte nun ein weiterer talentierter Ausländer zur Mercedes-Equipe.

Die Mille Miglia 1955 wurde als eines seiner größten Rennen in der Historie festgeschrieben. Mit der Startnummer 722, vergeben nach der Startzeit um 7 Uhr 22, gingen Stirling Moss und Beifahrer Denis Jenkinson am Sonntag, dem 1. Mai 1955 in einem Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen in Brescia an den Start. Um 17 Uhr 29, also nach exakt zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden, fuhren durchs Ziel. Die rund 1600 Kilometer lange Strecke legten sie in einem seither ungebrochenen Stundenmittel von 157,65 km/h zurück.

Zwar wurde Stirling Moss nie Weltmeister in der Formel 1, doch er stand mehrmals knapp davor: Zwischen 1955 und 1958 war er vier Mal Vizeweltmeister. Drei Mal hinter Fangio und ein Mal, 1958, hinter seinem Landsmann Mike Hawthorn, mit nur einem einzigen Punkt Rückstand.

### Die Mercedes-Rennchronik von Stirling Moss

<b>1954</b>	GP Argentinien	ausgefallen
<b>1955</b>	GP von Buenos Aires	2. Platz
	Mille Miglia	1. Platz
	GP Monaco	ausgefallen
	Eifelrennen	2. Platz
	GP Belgien	2. Platz
	GP Holland	2. Platz
	GP England	1. Platz
	GP Schweden	2. Platz
	GP Argentinien	4. Platz
	Tourist Trophy	1. Platz
	GP Italien Monza	ausgefallen
	Targa Florio	1. Platz

## Denis Jenkinson: Der schreibende Rennfahrer

Einmal, nur ein einziges Mal, sah man ihn ohne Bart. Das war 1970: Jochen Rindt wurde Formel-1-Weltmeister, und Denis Jenkinson hatte seine Wette verloren, wonach Rindt niemals Champion werden würde. Der Bart musste ab, aber sonst blieb er der Alte. Denis Jenkinson, den alle Welt nur „Jenks“ nannte, geboren im ländlichen England, war von Haus aus Ingenieur und schrieb seit 1946 für verschiedene britische Motorsportzeitschriften wie „Motor Sport“ und „Autosport“.

Seine ersten Einsätze als Reporter absolvierte er in einem alten Fiat 1500, seine komplette Rennbibliothek auf dem Rücksitz. Doch bald hielt es ihn nicht mehr an der Schreibmaschine. „Er fuhr alles, was Räder hatte, und zwar so schnell, wie er konnte“, berichtete ein Zeitzeuge. Zunächst Motorräder – mit Erfolg. So wurde Jenks 1949 als Beifahrer von Eric Oliver Seitenwagen-Weltmeister. Für den Journalisten Denis Jenkinson indes war es der große Wunsch, einmal die Mille Miglia mitzufahren, hautnah zu erleben und darüber zu schreiben. „Aber nur als Beifahrer von Stirling Moss. Nur neben ihm, neben keinem anderen“, betonte er.

1955 kam seine Stunde: Co-Pilot von Stirling Moss im Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen mit der Startnummer 722. Jenkinson hatte im Training zur Mille Miglia jedes Streckendetail, Kuppen, Kurven und Brücken, auf einer drehbaren Papierrolle notiert und diese in einem wetterfesten Kasten verstaut. Dieses Roadbook, die „Toilettenrolle“, wie er es nannte, umfasste eine Papierlänge von 4,72 Metern. Während der Fahrt verständigte sich Jenks mit Moss per Handzeichen. Beider Ehrgeiz war immens: So wollte Moss beispielsweise die

Etappe Florenz-Bologna in weniger als einer Stunde zurücklegen. Tatsächlich schafften es die beiden Briten in einer Stunde und einer Minute.

Der grandiose Sieg bei der Mille Miglia 1955 in der Rekordzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden ist auch dem kleinen Mann mit dem markanten Bart zuzurechnen. Jenks selbst blieb seinem Piloten Stirling Moss treu und absolvierte nach dem glorreichen Sieg noch zwei weitere Mille Miglias als Moss' Beifahrer. Nach dem Ausstieg von Daimler-Benz aus dem Rennsport 1955 fuhren die beiden bis zur Einstellung der italienischen „1000 Meilen“ im Jahre 1957 noch zwei Mal für Maserati.

Jenks lebte das Leben eines Einsiedlers in seinem spartanisch eingerichteten Haus, das eher einer Werkstatt glich und legte keinen Wert auf Äußerlichkeiten. 1995 äußerte er sich verwundert, als in Goodwood das 40-jährige Erfolgsjubiläum der Mille Miglia gefeiert wurde. „Weshalb vierzig?“, grantelte Jenks, „wenn wir schon nicht bis zum Hundertjährigen warten wollen, dann wenigstens bis zum Fünfzigsten“. Dieses Jubiläum durfte er leider nicht mehr erleben. Zu seinem Tod im November 1996 schrieb kein geringerer als Stirling Moss: „Die Welt des Motorsports hat einen ganz besonderen Menschen verloren.“

### **Die Mercedes-Rennchronik von Denis Jenkinson**

**1955** Mille Miglia 1. Platz (als Beifahrer von Stirling Moss)

## John Cooper Fitch: Tempo in den Genen

Bei dem amerikanischen Rennfahrer John Cooper Fitch zeigt sich ein spezieller Fall von Vererbungslehre: Ein direkter Vorfahr, ein Ingenieur desselben Namens (1743–1798), gilt als der Erfinder des Dampfschiffes. Mit dieser Innovation wurde im 18. Jahrhundert die wirtschaftliche Revolution auf den Weltmeeren in Gang gesetzt. Und auch der Nachfahr, aufgewachsen in unmittelbarer Nähe der amerikanischen Rennsportmetropole Indianapolis, machte früh mächtig Dampf.

1948 eröffnete John Cooper Fitch in White Plains im US-Staat New York eine Vertretung für MG-Sportwagen. 1950 konstruierte er aus dem Chassis eines Fiat 1100 und einem Ford-Motor einen Rennwagen, das so genannte Fitch-Modell B. Bei 13 Rennen des Jahres 1951 konnte Fitch zehn Klassen- sowie sechs Gesamtsiege verbuchen und gewann die amerikanische Sportwagenmeisterschaft des Sports Car Club of America. Danach nahm ihn der Millionär Briggs Cunningham in sein Rennteam auf. Nachdem Fitch 1952 beim 24 Stunden-Rennen von Le Mans die Aufmerksamkeit der Mercedes-Rennleitung weckte und anschließend überzeugende Proberunden mit einem 300 SL absolviert hatte, verpflichtete ihn Rennleiter Alfred Neubauer als Werksfahrer für die Carrera Panamericana im November 1952. Leider wurde der Amerikaner dort während des Rennens aufgrund eines unbeabsichtigten Regelverstoßes disqualifiziert.

1955 belegte Fitch bei der Mille Miglia in einem 300 SL den fünften Platz in der Gesamtwertung und den ersten Platz in der Wertung für Seriensportwagen. Als einer seiner größten Triumphe gilt indes der Sieg bei der Tourist Trophy desselben Jahres als Beifahrer von Stirling Moss im 300 SLR. Nach dem Ausstieg von

Daimler-Benz aus dem Rennsport im Oktober 1955 wechselte Fitch als Designer zum amerikanischen Autohersteller Chevrolet.

### **Die Mercedes-Rennchronik von John Cooper Fitch**

<b>1952</b>	Carrera Panamericana	disqualifiziert
<b>1955</b>	Mille Miglia	5. Platz
	Tourist Trophy	1. Platz (als Beifahrer von Stirling Moss)
	Targa Florio	4. Platz

## Hans Herrmann: Der Schwabenpfeil

Vor seiner offiziellen Rennfahrerkarriere bewies der gebürtige Stuttgarter Hans Herrmann zunächst abseits der Straße Ausdauer und Durchsetzungsvermögen: Nach seiner Konditorlehre eröffnete er 1952 in seiner Heimatstadt ein eigenes Café-Restaurant. Doch nachdem sich auf dem Schreibtisch seiner Backstube die Strafzettel wegen zu schnellen Fahrens stapelten, machte Hans Herrmann aus dem Hobby einen Beruf und wechselte ins professionelle Schnellfahrerlager.

Der erste Serieneinsatz auf der Hessischen Winterfahrt 1952, auf einem Porsche 356, endete in einem Fiasko, weil sich Herrmann ständig verfuhr. Doch bereits der nächste Start, bei der ADAC-Deutschlandfahrt im April 1952, trug ihm den Klassensieg ein. Auf die Erfolge des beharrlichen Schwaben aufmerksam geworden, lud ihn Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer im Herbst 1953 zu einem Fahrerlehrgang auf den Nürburgring ein. Bei diesem Nachwuchsfahrer-Wettbewerb auf einem Mercedes 300 SL qualifizierte sich Hans Herrmann für das Mercedes-Werksteam.

Herrmanns erstes Formel-1-Rennen war im Juli 1954 der GP von Frankreich in Reims, das er aufgrund eines Motorschadens jedoch nicht beenden konnte. Erneutes großes Pech hatte der Stuttgarter im Jahr darauf, als er beim Training zum Grand Prix von Monaco mit einem Formel-1-Wagen in die Leitplanke raste. Ebenfalls 1955, bei der legendären Mille Miglia, musste Herrmann wegen eines defekten Tanks aufgeben. Seine rennsportliche Laufbahn schloss Hans Herrmann erst im reifen Alter von 42 Jahren ab. Und zwar mit einem Triumph: Am 14. Juni 1970 gewann er, auf Porsche, die 24 Stunden von Le Mans.

## Die Mercedes-Rennchronik von Hans Herrmann

26

<b>1954</b>	GP Deutschland	ausgefallen
	GP Schweiz	3. Platz
	GP Italien	4. Platz
	GP Berlin	3. Platz
	GP Spanien	ausgefallen
<b>1955</b>	GP Argentinien	4. Platz
	GP Buenos Aires	ausgefallen
	Mille Miglia	ausgefallen

## Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen (W 196 S, 1955)

### Motor

Zylinderzahl/-anordnung		8/Reihe
Hubraum	cm <sup>3</sup>	2982
Bohrung x Hub	Mm	78 x 78
Höchstleistung	kW/PS	228/310 bei 7400/min
Dauerleistung	kW/PS	203/276
Maximales Drehmoment	Nm	317 bei 5950/min
Höchstdrehzahl	1/min	7800
Verdichtungsverhältnis		9,0 : 1
Gemischaufbereitung		mechanisch geregelte Benzindirekteinspritzung

### Kraftübertragung

Getriebe		5-Gang-Schaltgetriebe
Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung
Übersetzungen	Achsantrieb	2,22
	1. Gang	2,67
	2. Gang	1,75
	3. Gang	1,43
	4. Gang	1,07
	5. Gang	0,83

### Fahrwerk

Vorderachse	Doppelquerlenker, Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer
Hinterachse	Eingelenk-Pendelachse, längs liegende Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer
Bremsanlage	Hydraulisch betätigte Zweikreis-Bremsanlage, Duplex-Trommelbremsen vorn (350 mm Durchmesser) und hinten (275 mm Durchmesser), jeweils mit turbogekühlten Alfintrummeln
Lenkung	Schneckenlenkung
Reifen	vorn: 6,0 x 16; hinten 7,0 x 16

### Maße und Gewichte

Radstand	Mm	2370
Spurweite vorn/hinten	Mm	1330/1380
Gesamt - Länge	Mm	4300
- Breite	Mm	1740
- Höhe	Mm	1100
Gewicht fahrfertig	Kg	901
Tankinhalt	L	bis zu 265

### Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch

Höchstgeschwindigkeit	km/h	über 300
Kraftstoffverbrauch	l/100 km	30-40

**Mercedes-Benz 300 SLR Rennsport-Prototyp  
(„Uhlenhaut-Coupé“, 1955)**

**Motor**

Zylinderzahl/-anordnung		8/Reihe
Hubraum	cm <sup>3</sup>	2982
Bohrung x Hub	Mm	78 x 78
Höchstleistung	kW/PS	228/310 bei 7400/min
Dauerleistung	kW/PS	203/276
Maximales Drehmoment	Nm	317 bei 5950/min
Höchstdrehzahl	1/min	7800
Verdichtungsverhältnis		9,0 : 1
Gemischaubereitung		mechanisch geregelte Benzindirekteinspritzung

**Kraftübertragung**

Getriebe		5-Gang-Schaltgetriebe
Kupplung		Einscheiben-Trockenkupplung
Übersetzungen	Achsantrieb	2,41 oder 2,62 oder 2,31
	1. Gang	2,67
	2. Gang	1,75
	3. Gang	1,43
	4. Gang	1,07
	5. Gang	0,83

**Fahrwerk**

Vorderachse	Doppelquerlenker, Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer
Hinterachse	Eingelenk-Pendelachse, längs liegende Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer
Bremsanlage	Hydraulisch betätigte Zweikreis-Bremsanlage, Duplex-Trommelbremsen vorn (350 mm Durchmesser) und hinten (275 mm Durchmesser), jeweils mit turbogekühlten Alfintrummeln
Lenkung	Schneckenlenkung
Reifen	vorn: 6,0 x 16; hinten 7,0 x 16

**Maße und Gewichte**

Radstand	Mm	2370
Spurweite vorn/hinten	Mm	1330/1380
Gesamt - Länge	Mm	4350
- Breite	Mm	1750
- Höhe	Mm	1210
Gewicht fahrfertig	Kg	1117
Tankinhalt	L	155

**Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch**

Höchstgeschwindigkeit	km/h	284
Kraftstoffverbrauch	l/100 km	Ca. 30

## **Der Mercedes-Benz SLR von 1955: Öffentliche Auftritte des legendären Silberpfeils mit der Startnummer 722 im Jahre 2003**

Auch im Jahre 2003 ist der Mille Miglia-Siegerwagen von 1955 bei rennsportlichen und historischen Veranstaltungen\* zu bewundern:

- 23.5. - 25.5. Brescia (Italien): Mille Miglia Storico
  
- 11.7. - 13.7. Goodwood (Großbritannien): „Festival of Speed“
  
- 3. 8. Hockenheim (Deutschland): Formel-1-Rennen

\*Stand: Ende April 2003