



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Classic

Mercedes-Benz Classic beim Großglockner Grand Prix 2012

- **Bergrennen der 1930er-Jahre erlebt seine Neuauflage**
- **Mercedes-Benz SSK und W 125 am Start**
- **92 Kurven, 14 Kehren, 15 Kilometer und 1300 Höhenmeter**

Stuttgart – Das Großglockner-Bergrennen gehört zu den ruhmreichsten Motorsport-Veranstaltungen der 1930er-Jahre. Der Großglockner Grand Prix 2012 belebt es in diesem Jahr vom 20. bis 22. September 2012 neu – und Mercedes-Benz ist mit berühmten Fahrzeugen dabei. 1938 war die Marke dort das erste Mal am Start.

Der Großglockner Grand Prix 2012 über die einzigartige Hochalpenstraße erinnert als Klassik-Veranstaltung an die legendären dort ausgetragenen „Großen Bergpreise“ der 1930er-Jahre. 92 Kurven, 14 Kehren, fast 15 Kilometer und ein Höhenunterschied von nahezu 1.300 Metern charakterisieren damals wie heute die Herausforderung für Mensch und Maschine. Die Strecke verläuft wie im Originalabschnitt von Ferleiten bis zum Fuscher Törl.

Mercedes-Benz stellt sich der Neuauflage des Rennens mit einem Mercedes-Benz SSK, der von 1928 bis 1935 auch im Bergrennsport äußerst erfolgreich war, sowie mit einem W125-„Silberpfeil“ aus den 1930er-Jahren. Schon bei der Originalveranstaltung in den Jahren 1938 und 1939 waren W 125 am Start, und Hermann Lang wurde 1939 damit Bergmeister.

Beim Großglockner Grand Prix 2012 wird das Fahrerlager nach historischem Vorbild an der Mautstation Ferleiten eingerichtet. Maximal 75 Fahrzeuge

Presse-Information

Datum:

27. August 2012

Ansprechpartner:

Mag. Gregor Waidacher

Telefon:

0043-662-4478-216

gehen auf die Strecke. Das Starterfeld ist auf 50 Vorkriegswagen, fünf Veritas-Fahrzeuge und 20 Rennfahrzeuge der 1950er-Jahre begrenzt. Die Nachkriegs-Baujahre starten als Reminiszenz an andere großen Bergrennen.

Nach einem Trainingslauf legen sich die Fahrer die eigene Zeit im „Setzlauf“ vor, die sie dann noch zweimal bestätigen müssen. Somit fahren sie die Strecke viermal. Die Straße ist während der Veranstaltung für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Für Fans und Zuschauer gibt es ausgewiesene Bereiche in unmittelbarer Nähe zur Rennstrecke.

Nach dem Bergpreis, der am Donnerstag und Freitag (20. und 21. September 2012) gefahren wird, kann für Samstag, 22. September 2012 ein Rallye-Verlängerungstag optional gebucht werden. Die Rallye führt als „Alpen Challenge“ über 160 Kilometer durch Täler und Berge am Nationalpark Hohe Tauern und auch über die Großglockner-Hochalpenstraße. Hier steht nicht Renntempo im Vordergrund, sondern der Landschafts- und Streckengenuss.

Die früheren Großglockner-Rennen

Das erste Bergrennen am Großglockner findet im Jahr 1935 statt. Damals wird die Strecke einmal und gleich in Wertung befahren, Bergmeister wird Mario Tadini auf Alfa Romeo. In den Jahren 1938 und 1939 finden die nächsten beiden Veranstaltungen dort statt, die Sportler absolvieren beim „Großen Bergpreis“ die Passstraße zweimal. Die Veranstaltung gilt als längstes und schwierigstes Bergrennen in Europa. Geplant ist es zunächst über fast 38 Kilometer über die komplette Hochalpenstraße von Fusch bis zur Franz-Josefs-Höhe inklusive zweier Tunneldurchfahrten. Doch die Strecke wird dann auf rund 15 Kilometer begrenzt.

Mercedes-Benz nimmt im Jahr 1938 erstmals teil. Für die Marke an den Start gehen Hermann Lang und Manfred von Brauchitsch auf W 125. Bei widrigen Wetterbedingungen mit Nebel und Regen belegen sie die Plätze zwei und drei – hinter Hans Stuck auf Auto Union. Im Folgejahr siegt Hermann Lang am Großglockner vor Hans Stuck und Hermann Paul Müller auf Auto Union. Damit erringt er den „Bergmeister“-Titel, nachdem er sechs Wochen zuvor bereits das

Wiener Höhenstraßenrennen gewonnen hat. Manfred von Brauchitsch hat aufgrund des wechselhaften Wetters Pech: Schon im ersten Lauf gerät er mit seinem Silberpfeil in eine Nebelschwade und wird Vierter. Der W 125 des Mercedes-Benz Rennteams kommt am Großglockner zum ersten Mal in der Ausführung als Bergrennwagen zum Einsatz: mit modifiziertem Kühlsystem und kürzerer Übersetzung.

Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Classic beim Großglockner Grand Prix 2012

Mercedes-Benz SSK 27/170/225 PS (Baureihe W 06), 1928

Von den Sechszylinder-Kompressor-Sportwagen der Mercedes-Benz S-Reihe ist der Typ SSK (Baureihe W 06) die exklusivste und faszinierendste Ausführung. Die Modellbezeichnung steht für Super-Sport-Kurz und bringt neben der besonderen Sportlichkeit auch den verkürzten Radstand zum Ausdruck. Im Sommer 1928 gewinnt Werksrennfahrer Rudolf Caracciola mit dem brandneuen SSK auf Anhieb das Gabelbachrennen und die Rennen auf den Schauinsland und den Mont Ventoux. 1930 und 1931 verhilft ihm der SSK zum Gewinn der Europa-Bergmeisterschaft. Die gewichtsreduzierte und nochmals leistungsgesteigerte Version von 1931, auch als SSKL (Super-Sport-Kurz-Leicht) bekannt, erzielt ebenfalls spektakuläre Erfolge. Zu den bedeutendsten zählt der Sieg beim legendären 1000-Meilen-Rennen „Mille Miglia“: Das strapaziöse Straßenrennen von Brescia nach Rom und zurück gewinnt Rudolf Caracciola auf SSKL im April 1931 als erster Nichtitaliener.

Technische Daten Mercedes-Benz Typ SSK 27/170/225 PS Straßenversion

Produktionszeitraum: 1928-1930

Zylinder: R6

Hubraum: 7.065 Kubikzentimeter

Leistung: 170 PS (125 kW), mit Kompressor 225 PS (165 kW) bei 3.300/min

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Mercedes-Benz W 125, 1937

Seite 4

Im Jahr 1937 geht Daimler-Benz mit einem völlig neuen Rennwagen an den Start. Der W 125 basiert auf den Erkenntnissen des Konstrukteurs Rudolf Uhlenhaut, seit Mitte des Jahres 1936 technischer Leiter der neu gebildeten Rennabteilung. Das Rückgrat des Wagens gestaltet ein stabiler Rahmen aus Nickel-Chrom-Molybdän-Stahl mit vier Querträgern. Die Torsionssteifigkeit des Fahrzeugs ohne Motor steigt auf den dreifachen Wert des Vorgängers W 25.

Je nach Rennstrecke wird der „Silberpfeil“ unterschiedlich ausgerüstet: Getriebe, Tankkapazität, Vergaser, Lader, Reifen- und Radgröße, Reifenprofil und die äußeren Abmessungen variieren von Rennen zu Rennen.

Der gegenüber dem Vorgänger W 25 deutlich leistungsgesteigerte Achtzylinder-Reihenmotor leistet bei Saisonbeginn bereits 550 PS (404 kW). Bis zum Ende der Rennsaison kann dieser Wert auf 592 PS (435 kW) gesteigert werden. Dazu trägt auch die Umstellung auf Saugvergaser und „nasse Aufladung“ bei – ein Verfahren, bei dem der Kompressor das bereits fertige Kraftstoff-Luft-Gemisch verdichtet.

Seine Premiere beendet der neue Bolide am 9. Mai 1937 beim Grand Prix von Tripolis mit einem Sieg von Hermann Lang. Die gesamte Saison verläuft äußerst erfolgreich: Rudolf Caracciola, Hermann Lang und Manfred von Brauchitsch fahren prestigeträchtige Siege ein.

Technische Daten Mercedes-Benz W 125, 1937

Baujahr:	1937
Zylinder:	R8
Hubraum:	5663 cm ³
Leistung:	592 PS (435 kW)
Höchstgeschwindigkeit:	über 320 km/h

Jochen Mass

Geboren am 30. September 1946 in Dorfen bei Wolfratshausen (Bay.).

Jochen Mass, seines Zeichens ursprünglich Seemann, beginnt seine abwechslungsreiche Karriere im Motorsport 1968 mit Tourenwagen-Rennen für Alfa-Romeo und als Werksfahrer bei Ford in den Jahren 1970 bis 1975. In dieser Zeit (1972) gewinnt er die 24 Stunden von Spa-Francorchamps. Parallel dazu engagiert er sich in der Formel 2 (1973) und in 105 Grands Prix der Formel 1 (1973/74 mit Surtees; 1975-1977 mit McLaren; 1978 mit ATS; 1979/80 mit Arrows; 1982 mit March).

Mit dem Titel des Deutschen Sportwagen-Meisters 1985 und seiner Tätigkeit als Werksfahrer bei Porsche bis 1987 im Gepäck wird er Werksfahrer im Team Sauber-Mercedes. Bis 1991 fährt er für dieses Team in der Gruppe C. Im neuen Silberpfeil, dem Sauber-Mercedes C 9, siegt Jochen Mass mit Manuel Reuter und Stanley Dickens beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans und schafft die Vizeweltmeisterschaft 1989. Drei Jahre später wechselt Mass in das Team-Management der DTM.

Sir Stirling Moss beschreibt ihn als „einen Fahrer mit einem enormen Gefühl für Rennwagen und mit hohem Sachverstand, der mit der Renngeschichte aller Epochen vertraut ist“. Und so kommt es nicht von ungefähr, dass Jochen Mass bis auf den heutigen Tag für Mercedes-Benz bei historischen Veranstaltungen am Start ist, so wie beim ADAC-Eifelrennen auf dem Nürburgring. Ob im Silberpfeil W 125 oder im Mercedes-Benz Typ SSK - Jochen Mass kennt und fährt sie alle.

Weitere Informationen von Mercedes-Benz Österreich im Internet:

<http://presse.mercedes-benz.at>