

In Goodwood zeigt Mercedes 120 Jahre Motorsport

Die Siege der Mercedes-Benz-Silberpfeile sind seit 120 Jahren glänzende Höhepunkte der Motorsportgeschichte der Stuttgarter Marke. Diese Kontinuität im Motorsport passt genau zum Motto des Goodwood Festivals of Speed 2014: „Addicted to Winning - The Unbeatable Champions of Motor Sport“ („Siegessüchtig - Die unschlagbaren Meister des Motorsports“). Unter diesem Motto zelebriert Charles Gordon-Lennox, der Earl of March and Kinrara, vom Donnerstag, 26. bis Sonnabend, 29. Juni 2014 in Goodwood (Sussex, England) die Faszination von Wettkampf und Sieg auf der Rennstrecke.

Mercedes-Benz Classic ist mit einem besonders starken Engagement beim Festival of Speed präsent. Über ein Dutzend legendärer Siegerfahrzeuge aus der eigenen Fahrzeugsammlung sowie zahlreiche Markenbotschafter lassen die Motorsportgeschichte der Marke lebendig werden. Zu den Höhepunkten zählt auch die in jedem Jahr aufs Neue geschaffene Skulptur „Central Feature“, die Bildhauer Gerry Judah diesmal zum Thema Mercedes-Benz-Motorsportgeschichte gestaltet. Die Skulptur ist auch in einem Update des Rennspiels „Gran Turismo 6“ enthalten, das beim Goodwood Festival of Speed Premiere hat.

Ein prominenter Gast in Goodwood wird deswegen Kazunori Yamauchi sein, der Erfinder und Produzent der Gran Turismo-Reihe. Als passionierter Rennfahrer wird Kazunori Yamauchi in einem Mercedes-Benz 300 SLS am Festival teilnehmen. Diese Sportwagen-Ikone aus den 1950er-Jahren ist eine Sonderausführung des 300 SL Roadster, eines von weltweit zwei Exemplaren, die speziell für die Teilnahme an der amerikanischen Sportwagenmeisterschaft entwickelt wurden. Um seinerzeit bei diesen Rennen siegreich zu sein, wurde der serienmäßige Roadster zum SLS modifiziert.

Die Präsenz von Mercedes-Benz Classic in Goodwood wird von zahlreichen Sammlern ergänzt, die mit ihren Klassikern nach Goodwood kommen. So werden beim Festival of Speed unter anderem alle drei erhaltenen Mercedes Grand-Prix-Rennwagen aus dem Jahr 1914 zusammenkommen.

Die Strecke durch die Gartenanlage von Goodwood House geht auf die Mitte des 20. Jahrhunderts zurück, heute ist sie Bühne einer einzigartigen Schau der Motorsport-Kultur. „Für mich ist es immer wieder ein magischer Moment, so viele der weltgrößten Rennfahrer und Fahrzeuge in Aktion auf meiner 1,16-Meilen-Strecke zu sehen“, sagt Lord March über die historische Bergrennstrecke von Goodwood.

In diesem Jahr beginnt das Festival of Speed am Donnerstag mit der „Moving Motor Show“ aktueller Serienfahrzeuge. Von Freitag, 27. Juni bis Sonntag, 30. Juni findet das eigentliche Festivalprogramm statt. In seinem Mittelpunkt stehen Wettbewerbsfahrzeuge und Sportwagen aus allen Epochen, die drei Tage lang eine Sinfonie des Motorsports und der Geschwindigkeit aufführen.

Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Classic beim Goodwood Festival of Speed 2014:

Am 4. Juli 1914 feiert Mercedes beim französischen Grand Prix einen triumphalen Dreifachsieg von Christian Lautenschlager, Louis Wagner und Otto Salzer. Zu dem Rennen auf dem 37,6 Kilometer langen Rundkurs südlich von Lyon tritt die Daimler-Motoren-Gesellschaft mit ihrem neu entwickelten Grand-Prix-Rennwagen an. 20 Runden über gut 750 Kilometer sind auf dem schwierigen Kurs zurückzulegen, dabei sieht sich Mercedes einer vermeintlich übermächtigen Konkurrenz gegenüber, vor allem von Peugeot und Delage aus Frankreich, Sunbeam aus England und Fiat aus Italien. Theodor Pilette und Max Sailer müssen nach technischen Problemen aufgeben, doch Christian Lautenschlager, Louis Wagner und Otto Salzer fahren nach mehr als sieben Stunden mit den verbleibenden Wagen ganz nach vorn: Der erste Dreifachsieg der Motorsportgeschichte ist perfekt.

Weil das Reglement erstmals eine Hubraumbegrenzung auf 4,5 Liter vorschreibt, entwickelt Mercedes einen völlig neuen Vierzylindermotor mit oben liegender Nockenwelle sowie zwei Einlass- und zwei Auslassventilen pro Zylinder. Erstmals wird damit die Vierventiltechnik in einem Mercedes-Motor verwirklicht. Der Rennmotor erreicht eine Höchstleistung von 78 kW / 106 PS bei der revolutionär hohen Drehzahl von 3100 Umdrehungen pro Minute (U//min)

Technische Daten Mercedes Grand-Prix-Rennwagen

Einsatz: 1914-1922

Zylinder: 4/Reihe

Hubraum: 4483 Kubikzentimeter

Leistung: 78 kW / 106 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

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

Von den Sechszylinder-Kompressor-Sportwagen der Mercedes-Benz S-Reihe ist der Typ SSK (W 06) die exklusivste und faszinierendste Ausführung. Die Modellbezeichnung steht für Super-Sport-Kurz und steht neben der besonderen Sportlichkeit auch für den verkürzten Radstand. 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 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 nicht aus Italien stammender Fahrer.

Technische Daten Mercedes-Benz SSK (W 06, Straßenversion)

Produktionszeitraum: 1928-1930

Zylinder: 6/Reihe

Hubraum: 7065 Kubikzentimeter

Leistung: 125 kW / 170 PS, mit Kompressor 165 kW / 225 PS

Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h

Mercedes-Benz 750-kg-Rennwagen W 125 (1937)

Als sich abzeichnet, dass der W 25 in der Saison 1936 trotz zweier Grand-Prix-Siege nicht mehr konkurrenzfähig sein wird, erhält die Rennabteilung mit Rudolf Uhlenhaut einen eigenen Technischen Leiter, der mit seinem Team unverzüglich die Entwicklung eines grundlegend neuen Rennwagens beginnt. Das ist ein ungewöhnlicher Schritt, da die Tage der 750-Kilogramm-Formel gezählt sind und bereits ab 1938 ein vollkommen neues, hubraumbasiertes Reglement in Kraft treten soll.

Nachdem er den W 25 unter Rennbedingungen eingehend erprobt hat, wählt Uhlenhaut für den Nachfolger W 125 eine revolutionäre Fahrwerksauslegung mit weicher Federung und kräftiger Dämpfung. Auch der Motor wird gründlich weiterentwickelt. Der Reihenachtzylinder mit Kompressoraufladung leistet nach einer Hubraumerhöhung auf 5,7 Liter bis zu 435 kW / 592 PS, rund 73 kW / 99 PS mehr als das Vorjahresmodell. Diese

Motorleistung werden Grand-Prix-Rennwagen erst wieder in den späten 1980er-Jahren erreichen. Die Höchstgeschwindigkeit des W 125 beträgt rund 320 km/h.

Unverwechselbar ist der W 125 durch die drei Kühllöffnungen in der Frontpartie. Der neue Silberpfeil gewinnt gleich sein erstes Rennen, den Großen Preis von Tripolis (Libyen), mit Hermann Lang am Steuer. Mit insgesamt sieben Siegen, neun 2. und sechs 3. Plätzen dominiert er die Rennsaison 1937, und Rudolf Caracciola gewinnt zum zweiten Mal die Grand-Prix-Europameisterschaft.

Technische Daten Mercedes-Benz 750-kg-Rennwagen W 125

Einsatz: 1937

Zylinder: 8/Reihe

Hubraum: 5663 Kubikzentimeter

Leistung: 435 kW / 592 PS

Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h

Mercedes-Benz 1,5-Liter-Rennwagen W 165 (1939)

Den Rennwagen W 165 mit 1,5-Liter-V8-Motor entwickelt Mercedes-Benz für ein einziges Rennen, den Großen Preis von Tripolis in Mellaha (Libyen), im Jahr 1939. Grund dafür ist die Entscheidung der Veranstalter, das Rennen in der italienischen Kolonie nur für Fahrzeuge der sogenannten Voiturette-Formel mit 1,5-Liter-Motor auszuschreiben. Damit soll die deutsche Konkurrenz ausgebootet werden, denn weder Mercedes-Benz (Tripolis-Sieger in den Jahren 1935, 1937 und 1938) noch die Auto Union (Sieger 1936) kann einen Rennwagen für diese Klasse bieten.

Doch die Stuttgarter Rennabteilung nimmt die Herausforderung an und baut in weniger als acht Monaten einen völlig neuen Monoposto für die 1,5-Liter-Formel. Dieser W 165 orientiert sich in vielen Konstruktionsdetails am aktuellen 3-Liter-Grand-Prix-Wagen W 154. Der mechanisch aufgeladene V8-Motor mit 1493 Kubikzentimeter Hubraum leistet 187 kW / 254 PS bei 8000 U/min, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 272 km/h. Die Rechnung der Entwickler um Rudolf Uhlenhaut geht auf: Die beiden Wagen, die am 7. Mai 1939 in Tripolis gegen die zahlenmäßig übermächtige Konkurrenz von 28 rot lackierten Voiturette-Rennwagen der Hersteller Alfa Romeo und Maserati an den Start gehen, erzielen einen triumphalen Doppelsieg. Hermann Lang gewinnt das spektakuläre Wüstenrennen zum dritten Mal, der amtierende Europameister Rudolf Caracciola wird Zweiter, und der schnellste italienische Wagen Alfa Romeo mit Emilio Villorosi am Steuer geht mit gut vier Minuten Rückstand als Dritter durchs Ziel.

Technische Daten Mercedes-Benz 1,5-Liter-Rennwagen W 165

Einsatz: 1939

Zylinder: V8

Hubraum: 1493 Kubikzentimeter

Leistung: 187 kW / 254 PS

Höchstgeschwindigkeit: 272 km/h

Mercedes-Benz 2,5-Liter-Rennwagen W 196 R mit frei stehenden Rädern (1955)

Bei den meisten Formel-1-Rennen der Jahre 1954 und 1955 kommt nicht der Stromlinienwagen, sondern der klassische Monoposto mit frei stehenden Rädern zum Einsatz. Dieser ist für kurvenreiche Rennstrecken deutlich besser geeignet, weil er dem Fahrer ein viel besseres Maßnehmen in den Kurven ermöglicht. Wie die Stromlinienausführung, so gewinnt auch die klassische Version gleich ihren ersten Renneinsatz den Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring. Sieger ist Juan Manuel Fangio, der bereits das Auftaktrennen in Reims gewonnen hat und mit einem 4. Platz beim Großen Preis von England erfahren muss, dass der Stromlinienwagen für kurvenreiche Strecken nur bedingt geeignet ist.

Für seine zweite Saison wird der W 196 R überarbeitet: Das gerade Saugrohr ermöglicht eine auf 213 kW / 290 PS gesteigerte Motorleistung und ist durch die zusätzliche Wölbung auf der linken Seite der Motorhaube das äußere Erkennungsmerkmal der Version von 1955. Darüber hinaus setzt Mercedes-Benz den W 196 R mit unterschiedlichen Radständen ein, und auch die Anordnung der Trommelbremsen wird variiert. Das Ergebnis ist ein überlegener Rennwagen, der auch die Saison 1955 dominiert und Juan Manuel Fangio zu seinem zweiten Weltmeistertitel auf Mercedes-Benz verhilft.

Technische Daten Mercedes-Benz 2,5-Liter-Rennwagen W 196 R mit frei stehenden Rädern

Einsatz: 1954-1955

Zylinder: 8/Reihe

Hubraum: 2497 Kubikzentimeter

Leistung: 188 kW / 256 PS) bis 213 kW / 290 PS

Höchstgeschwindigkeit: bis zu 300 km/h

Mercedes-Benz 2,5-Liter-Stromlinienrennwagen W 196 R (1955)

1954 kehrt Mercedes-Benz mit einem völlig neu entwickelten Rennwagen in den Grand-

Prix-Sport zurück. Der W 196 R erfüllt alle Bedingungen der neuen Grand-Prix-Formel der CSI (Commission Sportive Internationale): 750 Kubikzentimeter Hubraum mit oder 2.500 Kubikzentimeter ohne Kompressor, beliebige Zusammensetzung des Treibstoffs. Aus 2496 Kubikzentimeter Hubraum leistet der W 196 R zunächst 188 kW / 256 PS bei 8260 U/min im Jahr 1954 und 213 kW / 290 PS bei 8500 U/min im Jahr 1955.

Für 1954 wird zuerst die Stromlinienversion gebaut, weil das Auftaktrennen in Reims (Frankreich) sehr hohe Geschwindigkeiten zulässt. Danach folgt eine zweite Variante mit frei stehenden Rädern. Der Gitterrohrrahmen des W 196 R ist leicht und stabil, das Fahrwerk hat eine Drehstab-Aufhängung und eine neue Eingelenk-Pendelachse hinten sowie riesige turbogekühlte Duplex-Trommelbremsen. Als Antrieb wählen die Ingenieure einen Reihen-Achtzylindermotor mit direkter Einspritzung und desmodromischer (zwangsweiser) Ventilsteuerung, die hohe Drehzahlen jenseits der 8000 U/min ermöglicht. Beim Auftaktrennen, dem Großen Preis von Frankreich am 4. Juli 1954, fahren Juan Manuel Fangio und Karl Kling mit dem W 196 R Stromlinienrennwagen einen Doppelsieg ins Ziel. Fangio beendet die Saison als Weltmeister. Mit der verbesserten Version des Stromlinienwagens gewinnt er 1955 den Großen Preis von Italien und ist am Ende der Saison erneut Weltmeister.

Technische Daten Mercedes-Benz 2,5-Liter-Stromlinienrennwagen W 196 R

Einsatz: 1954-1955

Zylinder: 8/Reihe

Hubraum: 2497 Kubikzentimeter

Leistung: 188 kW / 256 PS bis 213 kW / 290 PS

Höchstgeschwindigkeit: mehr als 300 km/h

Mercedes-Benz 300 SLS (W 198, 1957)

Der Mercedes-Benz 300 SLS, eine Sonderausführung des 300 SL Roadster, entsteht 1957 in zwei Exemplaren für die amerikanische Sportwagenmeisterschaft, nachdem die Serienversion des brandneuen Modells in der Saison 1957 noch nicht in der „Standard Production“-Kategorie starten darf. Um in der einzigen alternativ möglichen Rennsport-Kategorie D nicht chancenlos zu sein, wird ein serienmäßiger Roadster nach allen Regeln der Kunst zum nur noch 970 Kilogramm wiegenden SLS abgespeckt. Die Motorleistung ist zudem auf 173 kW / 235 PS gesteigert. Mit dem SLS gewinnt Paul O'Shea die amerikanische Sportwagenmeisterschaft in der Kategorie D mit deutlichem Vorsprung vor der Konkurrenz – nachdem er den Titel bereits 1955 und 1956 auf dem 300 SL „Gullwing“ geholt hatte.

Technische Daten Mercedes-Benz 300 SLS (W 198)

Einsatz: 1957

Zylinder: 6/Reihe

Hubraum: 2996 Kubikzentimeter

Leistung: 173 kW / 235 PS

Höchstgeschwindigkeit: 260 km/h

Mercedes-Benz 500 SLC Rallye-Fahrzeug (C 107, 1980)

Das 1980 eingesetzte 500 SLC Rallye-Fahrzeug der Baureihe C 107 ist das letzte Rallye-Fahrzeug von Mercedes-Benz, bevor die Marke ihr Engagement im Rallye-Sport beendet. Für den Wettbewerbseinsatz werden die seriennahen Fahrzeuge unter anderem durch neue Zylinderköpfe, modifizierte Getriebe und Veränderungen am Fahrwerk optimiert. Erstmals kommt im 500 SLC Rallye-Fahrzeug die Funkübertragung von Fahrzeugdaten zum Einsatz. Der größte Erfolg der Saison 1980 ist der Sieg von Björn Waldegaard bei der Bandama-Rallye. Das bis zu 250 kW / 340 PS starke Fahrzeug steht in der Tradition der seit 1978 im Rallye-Sport erfolgreichen SLC-Typen der Baureihe C 107 mit V8-Motoren.

Technische Daten Mercedes-Benz 500 SLC Rallye-Fahrzeug (C 107)

Einsatz: 1980

Zylinder: V8

Hubraum: 4973 Kubikzentimeter

Leistung: 250 kW / 340 PS

Sauber-Mercedes Gruppe-C-Rennsportwagen C 9 (1989)

Die späten 1980er- und 1990er-Jahre sind geprägt durch die Rückkehr von Mercedes-Benz auf die Rennstrecken: Den Stern tragen zunächst die Rennsportwagen der Gruppe C. Der seit 1987 eingesetzte, 530 kW / 720 PS starke Sauber-Mercedes C 9 erfährt für die Saison 1989 auch optisch eine Veränderung: Die bisher überwiegend in Schwarz angetretenen Boliden erhalten nun eine silberne Lackierung, die sie klar als Mercedes-Benz Silberpfeile identifizieren. Die neuen Rennwagen fahren 1989 und 1990 zusammen 16 Siege bei insgesamt 18 Rennen nach Hause. Dazu zählt das am 10. und 11. Juni 1989 stattfindende 24-Stunden-Rennen von Le Mans: Mit Silberpfeilen vom Typ C 9 erzielen die Mercedes-Benz Piloten Jochen Mass, Manuel Reuter und Stanley Dickens sowie Mauro Baldi, Kenny Acheson und Gianfranco Brancatelli einen Doppelsieg – 37 Jahre nach dem herausragenden Erfolg mit dem ersten Silberpfeil der Nachkriegszeit, dem Mercedes-

Benz 300 SL Rennsportwagen (W 194).

Bis zum Jahr 1988 wird im C 9 der aus dem Vorgängermodell C 8 stammende Motor M 117 verwendet, ab der Saison 1989 arbeitet dann der neue Vierventiler M 119 in dem Rennwagen. Beide Motoren sind hochgezüchtete Weiterentwicklungen von Pkw-Serienmotoren, wie sie in der S-Klasse und im SL zum Einsatz kommen.

Technische Daten Sauber-Mercedes Gruppe-C-Rennsportwagen C 9

Einsatz: 1989-1990

Zylinder: V8

Hubraum: 4973 Kubikzentimeter

Leistung: 530 kW / 720 PS

Höchstgeschwindigkeit: 400 km/h

Penske-Mercedes PC 23 IndyCar (1994)

1994 gewinnt der Penske-Mercedes PC 23 die legendären 500 Meilen von Indianapolis im Ovalkurs (Indy 500). Zuletzt hat ein Mercedes-Rennwagen diesen prestigeträchtigen Titel erzielt, als Ralph de Palma im Jahr 1915 mit einem Mercedes 4,5-Liter-Grand-Prix-Rennwagen aus dem Jahr 1914 das Rennen gewinnt. Das Siegerfahrzeug von 1994 ist mit dem 754 kW / 1026 PS starken V8-Motor Mercedes-Benz 500l ausgestattet, entwickelt von der britischen Motorenschmiede Ilmor, einem Ursprungsunternehmen des heutigen Rennmotorenherstellers Mercedes AMG High Performance Powertrains. Der völlig neu konstruierte Achtzylinder-Turbomotor, dessen Ventile von einer im Motorblock liegenden Nockenwelle über Stößelstangen gesteuert werden, nutzt eine Lücke im Reglement: Motoren, die diesem antiquierten Konstruktionsprinzip folgen, dürfen mit höherem Ladedruck betrieben werden. Dies bringt dem Penske-Mercedes Team ein Leistungsplus von rund 147 kW / 200 PS gegenüber der Konkurrenz. Al Unser jr. gewinnt 1994 auf dem 703 Kilogramm leichten PC 23 das 500-Meilen-Rennen von Indianapolis mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 258,9 km/h. Nach diesem spektakulären Sieg wird das Reglement umgehend geändert und die Indy 500 von 1994 bleiben der einzige Renneinsatz des V8-Motors.

Technische Daten Penske-Mercedes PC 23 IndyCar

Einsatz: 1994

Zylinder: V8

Hubraum: 3429 Kubikzentimeter

Leistung: 754 kW / 1026 PS)

Höchstgeschwindigkeit: 412 km/h

Mercedes-Benz CLK-LM Rennsport-Tourenwagen (C 298, 1998)

Zur Saison 1997 steigt Mercedes-Benz in Kooperation mit AMG in den GT-Rennsport ein und startet in der FIA-GT-Meisterschaft. Der dafür entwickelte CLK-GTR ist der erste Produktionsrennwagen von Mercedes-Benz mit einem Mittelmotor. Äußerlich lehnt sich das Fahrzeug an die CLK Coupés der Baureihe C 208 an. Es weist jedoch modernste Renntechnik auf, und sein V12-Motor leistet aus sechs Liter Hubraum rund 441 kW / 600 PS. Bernd Schneider gewinnt mit dem CLK-GTR den Fahrertitel der FIA-GT-Meisterschaft 1997, die Markenmeisterschaft geht an AMG-Mercedes. Im Folgejahr geht ab Juni der weiterentwickelte CLK-LM an den Start, der mit einem V8-Motor ausgerüstet ist. Der CLK-LM gewinnt jedes Meisterschaftsrennen, bei dem er an den Start geht, und am Ende der Saison holen Klaus Ludwig und Ricardo Zonta den Fahrertitel, während AMG-Mercedes erneut die Markenwertung gewinnt.

Technische Daten Mercedes-Benz CLK-LM Rennsport-Tourenwagen (C 298)

Einsatz: 1998

Zylinder: V8 Hubraum: 4986 Kubikzentimeter

Leistung: rund 441 kW / 600 PS

Höchstgeschwindigkeit: 360 km/h

AMG Mercedes C-Klasse DTM 2006

Nachdem in der Saison 2000 die neue DTM unter dem Titel „Deutsche Tourenwagen-Masters“ ins Leben gerufen wird, starten die Teams zunächst mit Silhouette-Fahrzeugen auf Basis zweitüriger Coupés. Ab 2004 kommen wieder viertürige Limousinen zum Einsatz, und der AMG Mercedes C-Klasse Rennsport-Tourenwagen auf Basis der Baureihe W 203 geht an den Start. Das Wettbewerbsfahrzeug hat einen tragenden Gitterrohrrahmen mit Dach und Seitenwänden aus Stahl, in den die Sicherheitszelle für den Fahrer eingebaut ist. Äußere Verkleidungs- und Anbauteile sind aus leichtem Carbon-Kunststoff gefertigt. Angetrieben wird der Rennsport-Tourenwagen von einem modifizierten 4-Liter-V8-Motor, der sich in seiner Grundform bereits seit 2000 im DTM-Fahrzeug auf Basis des CLK bewährt hat.

In der Saison 2005 gewinnt Mercedes-Benz acht der elf Rennen und Gary Paffett den Fahrertitel. Für die Saison 2006 gewährt das DTM-Reglement nur eine sehr limitierte Weiterentwicklung. Der neue Rennwagen unterscheidet sich daher kaum vom Meisterfahrzeug des Vorjahres. Bernd Schneider fährt bei allen zehn Rennen in die Top

Fünf und kann sich am Ende erfolgreich gegen seinen Markenkollegen Bruno Spengler durchsetzen. Mit einem 4. Platz beim Abschlussrennen in Hockenheim wird er schließlich zum 5. Mal Deutscher Tourenwagen-Meister und ist damit der unangefochtene „Mister DTM“.

Technische Daten AMG Mercedes C-Klasse DTM (W 203)

Einsatz: 2004-2007

Zylinder: V8

Hubraum: 4000 Kubikzentimeter

Leistung: 350 kW / 476 PS

Höchstgeschwindigkeit: ca. 280 km/h

Mercedes-Benz SLS AMG GT3 (C 197, seit 2010)

Der Mercedes-Benz SLS AMG GT3 wird im Herbst 2010 als exklusives Kundensport-Fahrzeug für Sprint- und Langstreckenrennen vorgestellt. Der Rennwagen entsteht nach dem GT3-Reglement der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), das unter anderem einen seriennahen Motor vorschreibt. So entspricht der 6,2-Liter-V8-Motor des GT3 nahezu jenem des Serienfahrzeugs, allerdings unterbietet der Rennwagen wegen seines geringeren Gewichts die bereits hervorragenden Beschleunigungswerte des Serienfahrzeugs (3,8 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h). Der V8-Motor hat auch im Rennfahrzeug eine Trockensumpfschmierung, um eine zuverlässige Schmierung bei hohen Querbeschleunigungen zu gewährleisten, wie sie auf der Rennstrecke auftreten. Der SLS AMG GT3 besitzt ein Sechs-Gang-Renngetriebe mit sequenzieller Schaltung, die vom Fahrer über zwei Schaltpaddles am Lenkrad bedient wird.

Von der Saison 2010 an wird der Mercedes-Benz SLS AMG GT3 erfolgreich bei verschiedenen Rennen eingesetzt. Allein in der Saison 2013 erzielt der SLS AMG GT3 insgesamt 38 Siege und gewinnt vier Meisterschaften: Die Blancpain Endurance Series, die FIA-GT Series, die Super Taikyu Series und die Race Trophy Austria.

Technische Daten Mercedes-Benz SLS AMG GT3 (C 197)

Einsatz: seit 2010

Zylinder: V8

Hubraum: 6208 Kubikzentimeter

Leistung: 420 kW / 571 PS

Höchstgeschwindigkeit: über 300 km/h (je nach Achsübersetzung)

Mercedes AMG Petronas F1 W04 Formel-1-Rennwagen (2013)

Der Mercedes AMG Petronas F1 W04 ist der vierte Grand-Prix-Rennwagen des 2010 gegründeten Mercedes-Benz Formel-1-Werksteams. Nico Rosberg und der neue Werksfahrer Lewis Hamilton – Weltmeister auf McLaren-Mercedes im Jahr 2008 – erzielen drei Rennsiege und insgesamt neun Podiumsplätze. Der W04 stellt eine Weiterentwicklung des Grundkonzepts von Mercedes-AMG aus der Saison 2012 dar. Am neuen Rennwagen fallen äußerlich besonders der fünfteilige Frontflügel und die Abkehr von der stark gestuften Frontnase des W03 auf. Letztmals kommt in diesem Rennwagen ein V8-Motor des Typs FO 108 zum Einsatz. Ab der Saison 2014 ist in der Formel 1 eine Power-Unit mit Hybridtechnik vorgeschrieben, zu der neben der elektrischen Antriebskomponente ein V6-Motor mit 1,6 Liter Hubraum gehört. (ampnet/Sm)

Technische Daten Mercedes AMG Petronas F1 W04 Formel-1-Rennwagen

Einsatz: 2013

Zylinder: V8

Hubraum: 2400 Kubikzentimeter

Bilder zum Artikel



Christian Lautenschlager auf Mercedes Grand Prix Rennwagen beim Großen Preis von Frankreich bei Lyon am 4. Juli 1914.



Der spätere Sieger Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz SSK beim Start zur Mille Miglia 1931.

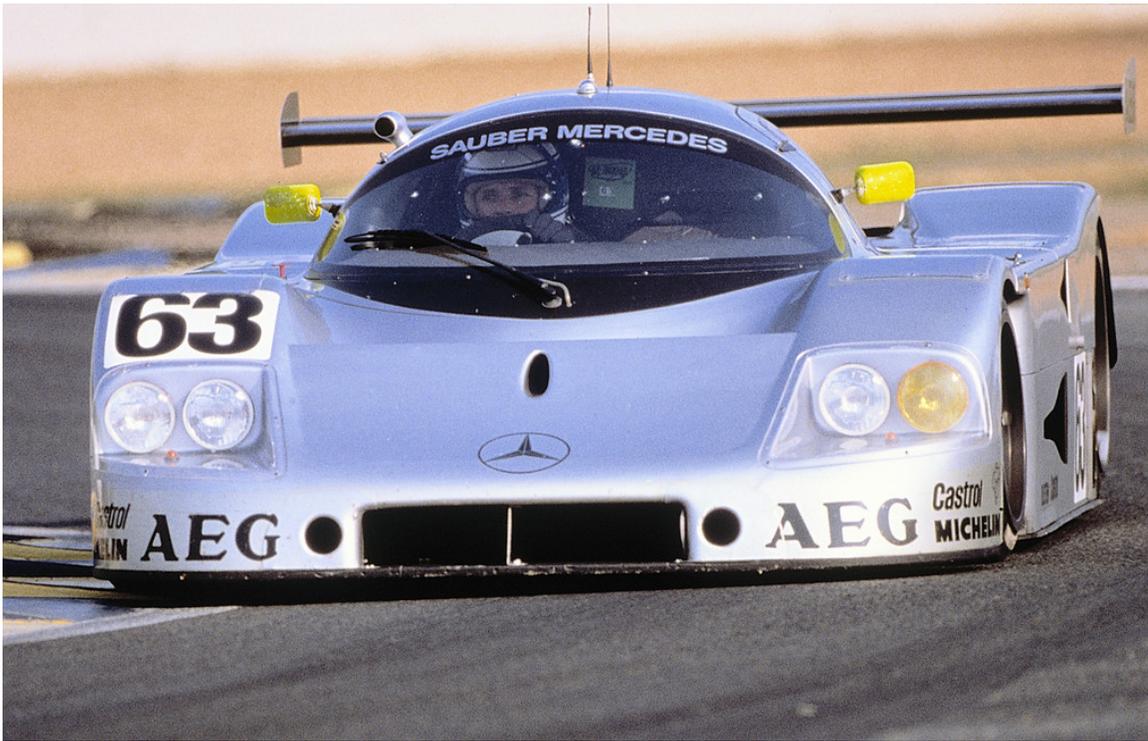


Mercedes-Benz Classic beim Goodwood Revival 2012. Paul Stewart im Mercedes-Benz W

165 (1939).



Mercedes-Benz Formel-1-Rennwagen W 196 R mit Stromlinienkarosserie (1955).



24 Stunden von Le Mans, 10./11. Juni 1989. Sauber-Mercedes Gruppe-C-Rennsportwagen C 9. Startnummer 63 - Sieger: Jochen Mass / Manuel Reuter / Stanley Dickens.



12. Bandama Rallye, Côte d'Ivoire, (Elfenbeinküste), 9. - 14. Dezember 1980. Das Team Jorge Recalde / Nestor Straimel erringt mit einem Mercedes-Benz Typ 500 SLC Rallyefahrzeug den 2. Platz.



500 Meilen von Indianapolis, 29. Mai 1994. 79 Jahre nach Ralph de Palmas Sieg auf Mercedes gewinnt Al Unser jr. (Startnummer 31) auf Penske-Mercedes PC 23 das bedeutendste Motorsport-Ereignis der USA.



SLS AMG GT3 Kundenmotorsport; 24-Stunden-Rennen von Dubai 2014.
