



Mercedes-Benz

Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition

Presse-Information

Inhalt

Seite 29. August 2006

Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition

Aus dem Rennsport geboren

2

Mercedes-Benz und McLaren

Das Beste aus zwei Welten: Die SLR Produktion in Woking

7

Historie

Die Geburtsstunde des Mythos 300 SLR 722: Rekordsieg bei der Mille Miglia 1995

12

Technische Daten

15

Aus dem Rennsport geboren

Stuttgart/Woking – Reinrassige Rennsport-Attribute kennzeichnen den neuen Mercedes-Benz SLR McLaren 722 Edition, der in engem Kontakt zum Motorsport am Stammsitz der englischen Formel 1-Schmiede McLaren entwickelt wurde. Der in mehr als 300 Teilen geänderte Supersportwagen kann mit höherer Leistung, dynamischerer Fahrwerksabstimmung, verbesserter Aerodynamik und betont sportlicher Innenausstattung auch anspruchsvollste Automobil-Enthusiasten begeistern.

Der Name ist Verpflichtung: Mit der neuen Modellvariante SLR 722 Edition erinnert Mercedes-Benz an den unvergessenen Sieg bei dem italienischen Langstreckenklassiker Mille Miglia, den 1955 die britische Rennfahrer-Legende Stirling Moss und sein Beifahrer Dennis Jenkinson auf dem Mercedes-Benz 300 SLR mit der Startnummer 722 (für die Startzeit um 7.22 Uhr) errangen. Der neue Supersportwagen SLR McLaren 722 Edition übertrifft mit 478 kW/ 650 PS Leistung nicht nur den historischen Urvater, sondern auch die bereits herausragenden Spitzen-Fahrleistungen des SLR. Damit erfüllt der SLR 722 Edition den Wunsch anspruchsvollster Kunden nach noch mehr Sportlichkeit bei gleichzeitig unverändert hoher Alltagstauglichkeit. Die auf 150 Exemplare streng limitierte Kleinserie wird bei McLaren in Woking weitgehend in Handarbeit hergestellt.

Das Herzstück des SLR 722 Edition ist der 5,5-Liter-V8-Kompressormotor, der nach dem Prinzip „One man, one engine“ in der Mercedes-AMG Motorenmanufaktur in Affalterbach von Hand montiert wird. Besondere Stärken des Hochleistungstriebwerks sind äußerst spontanes Ansprechverhalten auf Gaspedalbewegungen, druckvoller Drehmomentaufbau über die gesamte Drehzahlkurve sowie der unverwechselbare V8-Sound.

Neu angepasst wurde auch das Zusammenspiel des Motors mit der Schaltung: Für die individuell vorwählbaren Getriebeprogramme M („Manuell“) und S („Sport“) auf der einen sowie C („Comfort“) auf der anderen Seite steht jetzt jeweils eine unterschiedliche Fahrpedalkennlinie zur Verfügung, die optimal auf die verschiedenen Betriebsbedingungen abgestimmt ist. Seite 3

Damit erreichen die Fahrleistungen selbst im Bereich der Highend-Sportwagen herausragende Werte: Den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h absolviert der SLR 722 Edition in atemberaubenden 3,6 Sekunden (SLR 3,8); Tempo 200 km/h ist in lediglich 10,2 Sekunden (SLR 10,6) und Tempo 300 km/h in nur 28,0 Sekunden (SLR 28,8) erreicht. Auch die Höchst-geschwindigkeit liegt mit 337 km/h über dem bisherigen SLR (334 km/h).

Neues Chassis-Setup für noch höhere Fahrdynamik

Entscheidend für die weiter verbesserte Performance des SLR 722 Edition ist die neue Fahrwerksabstimmung. Ausgangspunkt für die Entwicklungsaktivitäten am Formel 1-Standort von McLaren war das bestehende Setup des bewährten SLR-Aluminiumfahrwerks. In einem ersten Schritt durchliefen verschiedene Chassis-Parameter, wie zum Beispiel Federung und Dämpfung, Testprogramme auf dem Formel-1-Prüfstand in Woking. Die weitere Verfeinerung und endgültige Festlegung der neuen Abstimmung erfolgte danach auf der Straße sowie vor allem auf der Rennstrecke. Dazu spulten die Techniker und Ingenieure von Mercedes-Benz und McLaren ein umfangreiches Testprogramm ab.

Die straffer abgestimmten Federraten und Stoßdämpferkennungen des Fahrwerks, (Karosserie vorne und hinten um jeweils 10 mm abgesenkt) sorgen für die erhöhte Fahrstabilität des SLR 722 Edition und verbessern gleichzeitig die Fahrdynamik noch einmal spürbar. In Kurven verringern sich die Wankbewegungen um mehr als 20 Prozent und ermöglichen so die höheren Kurvengeschwindigkeiten des neuen SLR 722 Edition.

Auch die neuen 19-Zoll-Räder in Aluminium-Schmiede-Ausführung verbessern die Fahrdynamik des neuen Modells – und verstärken durch ihr einzigartiges Design sowie die Palladiumgraue Farbgebung den Bezug zum Rennsport. Ihr geringeres Gewicht gegenüber herkömmlichen Rädern reduziert die ungefederten Massen, was das Ansprechverhalten des SLR 722 Edition noch direkter gestaltet. Außerdem erlauben die 19-Zoll-Räder den Einbau größerer Bremscheiben mit einem Durchmesser von 390 mm an der Vorderachse. Die neue Bremsanlage des italienischen Herstellers „Brembo“ erzielt zusammen mit den carbonfaserverstärkten Keramikscheiben imposante Verzögerungswerte, die perfekt im Einklang mit dem besonders hohen Leistungsvmögen des SLR 722 Edition stehen. Für diese neue Bremskonfiguration ist mit Hilfe aufwändiger Testzyklen eine neue ESP®-Regelung entwickelt worden.

Aerodynamik-Kunststück: noch mehr Downforce bei verbessertem c_w -Wert

Rund 100 Stunden Detailarbeit im Windkanal lieferten weitere Impulse für die gesteigerte Performance des SLR 722 Editionen. Dabei ist den Entwicklern das Kunststück gelungen, den Abtrieb (Downforce) zu erhöhen und gleichzeitig den c_w -Wert zu senken. Ein niedriger Luftwiderstand führt automatisch zu weniger Abtrieb bei höheren Geschwindigkeiten. Nicht so beim SLR 722 Edition: Er verfügt am Bug über einen so genannten Airsplitter. Die markant geformte Spoilerkante, die in klar lackiertem Carbon ausgeführt ist, verbessert nicht nur die Aerodynamik, sondern verstärkt auch die Abtriebskraft auf der Vorderachse um 128 Prozent. Kleine, ebenfalls in Carbon ausgeführte Radspoiler reduzieren die Luftverwirbelungen an der Hinterachse. Auch diese Maßnahme glättet nicht nur den Luftstrom, sondern optimiert auch den Fahrbahnkontakt: Zusammen mit der um 13 Prozent gesteigerten Abtriebskraft an der Hinterachse verbessert sich die Downforce des neuen SLR 722 Edition auf 122 kg. In High Downforce Stellung der Airbrake bei 35 Grad erhöht sich der Gesamtabtrieb nochmals um 50 kg. Das Ergebnis: ein noch präziseres Fahrverhalten und Einlenken bei hohen Geschwindigkeiten.

Die Airbrake fährt ab 120 km/h automatisch am Heck aus und optimiert Fahrstabilität und Bremsleistung. Ihr Stellwinkel wurde an die besonders dynamischen Fahrleistungen des neuen Modells angepasst. Tritt der Fahrer bei einer Vollbremsung hart auf das Bremspedal, stellt sich die Airbrake automatisch in den Luftstrom. Diese dynamische Modifikation erhöht in Sekundenbruchteilen den Abtrieb auf der Hinterachse und kompensiert dadurch teilweise die dynamische Achslastverteilung beim Bremsen, die in Richtung Vorderachse drängt.

Einen weiteren Beitrag zur sportlich-orientierten Auslegung leistet das Gewicht: Den Ingenieuren und Technikern ist es gelungen, den SLR 722 Edition um rund 44 kg leichter zu machen. Ein leichterer Öltank und Dämpfergehäuse aus Aluminium, die zusätzlich das Schwingungsverhalten der ungefederten Massen positiv beeinflussen, tragen zu dieser Gewichtsreduzierung bei. Ferner wurden verschiedene Bauteile und Komponenten durch Carbon ersetzt, unter anderem im Fußraum sowie an den hinteren Radkästen. Nicht zuletzt wirkten sich Optimierungen im Bereich der Verkleidungs- und Dämmmaterialien positiv auf das Fahrzeuggewicht aus. Bei allen Maßnahmen bleiben jedoch die Funktionalität sowie das Mercedes-typisch hohe Niveau bei Sicherheit und Komfort unangetastet.

Das gesamte Performance-Paket des SLR 722 Edition bewährt sich in der Praxis vor allem bei sportlicher Fahrweise: Die verbesserte Kurvenlage, die höhere Querschleunigung und das noch agilere Fahrverhalten kommen dann optimal zur Geltung.

Ein durch und durch sportlicher Auftritt

Außen bleiben die sportlichen Akzente des SLR 722 Edition dezent und entsprechen damit exakt den Wünschen der engagierten Gentlemen Driver und finanzkräftigen Sportwagen-Sammler, die als Kernzielgruppe in Frage kommen. Das neue Design der 19-Zoll-Leichtmetallräder ermöglicht den ungehinderten Blick auf die rot lackierten Bremssättel sowie die großen Bremsscheiben und betont dadurch das enorme Leistungsvermögen des neuen SLR. Einzelne Komponenten aus klar lackiertem Carbon signalisieren außerdem die enge Verwandtschaft zur Formel 1. Zur Kohlefaser-Optik passen die als Gitter

ausgeführten, schwarz lackierten Luftauslässe auf der Motorhaube sowie die palladiumgrau eingefassten Front- und Heckleuchtmodule. Als Lackierung ist für den SLR 722 Edition die Farb-Variante Crystal-Antimon-Grau erhältlich, die einen tiefen plastischen Eindruck und eine besonders intensiv wirkende Oberflächenstruktur vermittelt.

Im Innenraum garantieren Sportschalensitze mit einem kombinierten Semi-Anilin-Leder-/Alcantara-Bezug besten Seitenhalt. Reizvolle optische Akzente bilden die auffälligen Kontrastnähte im Innenraum in 300-SL-Rot, die 722-Prägung auf den Kopfstützen und die ebenfalls roten Sicherheitsgurte. Der attraktive Material-Mix aus Semi-Anilin-Leder und Alcantara, der Look und Haptik des Innenraums seine charakteristische Note verleiht, findet sich darüber hinaus auch am Fahrzeughimmel sowie an den Türverkleidungen. Häufig benutzte Bedienelemente, wie zum Beispiel der Schalt- oder der Handbremshebel, sind mit griffigem, Feuchtigkeit absorbierenden Wildleder bezogen. Die sportliche Ausstattungsphilosophie des SLR 722 Edition findet auch im Innenraum mit der konsequenten Verwendung von Carbon ihren Ausdruck: Die Mittelkonsole erhält durch den Formel 1-Werkstoff eine besonders puristische Note.

Der neu gestaltete Instrumentenblock fokussiert den Fahrer auf die wesentlichen Informationen. Die Zifferblätter der klassischen Rundinstrumente sind signalrot hinterlegt. Der AMG Racetimer ergänzt die Funktion des Multifunktionsdisplays um eine besonders sportliche Option. Als Schnittstelle zwischen Fahrer und Fahrzeug haben die Designer außerdem dem Lenkrad besondere Aufmerksamkeit gewidmet: Die Leder-Wildleder-Kombination am Lenkradkranz ist ausgesprochen griffig und verbessert ebenso wie die neuen Schaltpaddels aus Aluminium die Kontrolle bei schnellen Fahrmanövern.

Ansprechpartner:

Stefan Diehl, Telefon: +49 711 17-75851; stefan.diehl@daimlerchrysler.com

Internet-Adresse:

Weitere Nachrichten von DaimlerChrysler unter: www.media.daimlerchrysler.com

Das Beste aus zwei Welten: Die SLR Produktion in Woking

Stuttgart/Woking – Die Produktion des Mercedes-Benz SLR McLaren sowie des limitierten SLR 722 Edition im McLaren Technology Centre in Woking kombiniert das Beste aus zwei Welten: Sie vereinigt die Vorteile des Mercedes-Benz Produktionssystems mit der Erfahrung von McLaren im Bau von Supersportwagen. Mit dem SLR Experience Center sind dort außerdem die Vertriebsaktivitäten gebündelt: Auf Wunsch können Kunden hier Top-Beratung in exklusivem Umfeld erhalten und später ihren SLR im Rahmen einer spektakulären Fahrzeugübergabe in Empfang nehmen.

Beide Varianten - der Mercedes-Benz SLR McLaren sowie der SLR 722 Edition - verkörpern die Tradition und Faszination der Marke Mercedes-Benz. Einen weiteren Aspekt, die Nähe des Hochleistungs-Sportwagens zum Formel 1-Rennsport, betont der Produktionsstandort Woking. Denn im McLaren Technology Centre sind neben der Produktion des SLR wesentliche Bereiche der Formel 1-Aktivitäten von McLaren Mercedes konzentriert. Zwei der insgesamt sechs Produktionsfinger des Gebäudekomplexes gehören Lackierung und Endmontage des SLR. In den vier weiteren Produktionsfingern sind unter anderem Entwicklung, Test und Produktion der Formel 1-Boliden von McLaren Mercedes angesiedelt.

Highend-Komponenten für einzigartige Hochleistungs-Sportwagen

Der SLR entsteht in Woking unter Verwendung von Highend-Komponenten, die von den Spezialisten aus den Reihen der Partnerunternehmen DaimlerChrysler und McLaren hergestellt werden. Das 5,5-Liter-V8-Triebwerk stammt von der Mercedes-AMG GmbH in Affalterbach, während die britischen Spezialisten von McLaren Composites im südenglischen Portsmouth die Rohkarosserie aus Carbon- und Glasfaserkunststoffen liefern. Im „Zentrum“ dieses Fertigungsverbundes, dem McLaren Technology Centre, entsteht der Mercedes-Benz SLR McLaren.

Die Rohkarossen werden aus Portsmouth nach Woking gebracht. In der Lackiererei, die gegenüber der Endmontage angesiedelt ist, wird die Kohlefaser-oberfläche nach einem speziellen Verfahren in Handarbeit lackiert. Die manufakturähnliche Endmontage des supersportlichen Gran Turismo erfolgt an neun Stationen in einer rund 80 Meter langen Fließfertigung. Alle Arbeitsschritte folgen den Standards und Prozessen des Mercedes-Benz Produktionssystems, das für die speziellen Anforderungen der Fertigung des SLR angepasst wurde. Vor jedem Produktionsschritt steht ein so genanntes Quality-Gate, das einen durchgängigen und gleich bleibend hohen Standard garantiert. Am Ende der Montage absolviert jedes Fahrzeug eine Abschlussprüfung auf dem Rollenprüfstand sowie Fahrtests zur Feinabstimmung des Fahrwerks. Erst wenn der Qualitätsingenieur und der Testfahrer „grünes Licht“ geben, darf das Fahrzeug an den Kunden ausgeliefert werden.

CFK-Bauteile aus automatisierter Produktion

Für Karosserie und Chassis halten im McLaren Technology Centre Hightech-Materialien aus der Luftfahrttechnologie und der Formel 1 Einzug in die automobile Serienproduktion. Die komplette Rohkarosserie sowie Türen und Motorhauben des SLR bestehen aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff mit dem Kürzel CFK. Der Bau von CFK-Komponenten erfolgte bisher in zeitintensiver Handarbeit. Um einen hohen Automatisierungsgrad zu realisieren, gliederten die Experten des Mercedes-Benz Technology Centre in Sindelfingen gemeinsam mit der DaimlerChrysler-Forschung und McLaren den Fertigungsprozess in die so genannte „Preform“-Herstellung und in die Harztränkung mit anschließender Aushärtung. Um die „Preform“, die ebenfalls aus Kohlefasern besteht, weit gehend automatisch herstellen zu können, nutzten die Werkstoffexperten von DaimlerChrysler Know-how aus der Textilindustrie. Traditionelle Herstellungsverfahren aus dieser Branche wie Nähen, Stricken, Weben und Flechten wurden für die Herstellung von CFK-Hochleistungsfasern gezielt weiter entwickelt.

Beispielsweise bestehen die Längsträger der vorderen Karosseriestruktur aus einem zentralen Steg und dem um dieses Rückgrat herum gruppierten

eigentlichen Formkörper. Den Steg bilden mehrere übereinander angeordnete Schichten aus Kohlefasern, die maschinell vernäht werden. Nachdem die korrekte Form ausgeschnitten ist, kommt der Steg-Rohling in einen Flechkern aus Styropor. Dieses Kernelement wird in eine eigens hierfür entwickelte Flechtmaschine eingespannt, die schließlich den Längsträgerkörper aus 25.000 einzelnen, extrem feinen Carbon-Filamenten zusammenfügt, die gleichzeitig von 48 Rollen abspulen. Auf diese Weise lässt sich das Fasermaterial in der gewünschten Kontur und in einem genau berechneten Winkel um den Kern flechten. Je nach erforderlicher Dicke werden in bestimmten Bereichen sogar mehrere Schichten übereinander gelegt.

Im weiteren Herstellungsprozess verbindet eine so genannte Tufting-Maschine, wie sie ebenfalls in der Textilindustrie zum Einsatz kommt, computergesteuert den innen liegenden Steg mit dem Geflecht des Längsträgerkörpers. Sobald der Flechkern entfernt und die Längsträger-„Preform“ auf die korrekten Maße zugeschnitten ist, erfolgt die Injektions-Imprägnierung mit Harz. Insgesamt benötigt Mercedes-Benz Taktzeiten von nur rund zwölf Minuten, um die komplizierte Faserstruktur der Längsträger mit einer Flechtmaschine herzustellen. Das zeigt, welche Potenziale diese innovative Fertigungstechnologie für die Zukunft bietet.

Neuartiges Verfahren zur Herstellung der Heckablage

Ein weiteres Beispiel für neue Produktionstechniken in der Carbonfasertechnik ist die Heckablage des Mercedes-Benz SLR McLaren. Sie ist kompliziert geformt, mit einigen Durchbrüchen ausgestattet und wird dennoch als komplettes Teil automatisch hergestellt. DaimlerChrysler und McLaren entwickelten hierfür mit Kooperationspartnern das SMC-Verfahren (SMC = Sheet Moulding Compound) zum „Advanced-SMC“ weiter. Der Vorteil: Matten aus Carbonfasern werden nicht mehr von Hand, sondern maschinell verarbeitet. Dazu ordnet ein Handlingsystem einzelne Gelegesichten aus CFK in vorberechneten Winkeln und Lagen an, die der prinzipiellen Form des Bauteils entsprechen, und stellt auf diese Weise einen Rohling her. Unter Hitze wird dieser Rohling anschließend gepresst und nimmt dabei die genau berechnete Form der Heckablage an. Eine spätere Nacharbeit ist

nicht erforderlich. Als weltweit erste Automobilmarke hat Mercedes-Benz im SLR Bauteile zum Einsatz gebracht, die im „Advanced-SMC“-Verfahren hergestellt werden.

Seite 10

Zusätzlich stellt die britische Firma McLaren Composites über 50 Bauteile des Hochleistungs-Sportwagens her, die aus Carbon- und Glasfaserkunststoffen bestehen. Bemerkenswert ist der bei der Rohbaufertigung erzielte hohe Integrationsgrad. So besteht zum Beispiel die gesamte Bodengruppe einschließlich aller Träger- und Befestigungselemente aus einem Stück. Die Hohlräume der ebenfalls einteiligen CFK-Dachrahmenstruktur werden vor der Harzinjektion automatisch ausgeschäumt, sodass eine besonders crashsichere Sandwich-Struktur entsteht. Für die zuverlässige Verbindung der einzelnen Carbon-Bauteile von Chassis und Karosserie sorgen hochfeste Klebverfahren und Niettechniken. Der Aluminium-Motorträger ist mit der CFK-Stirnwand verschraubt und zusätzlich verklebt. Für die Hinterachse aus Aluminium und Stahl sind Anlenkpunkte aus Metall in die Carbon-Struktur integriert.

Die SLR-Motorenfertigung: „One Man, One Engine“

Die 5,5-Liter-Hochleistungsaggregate entstehen nach dem Prinzip „One Man, One Engine“ in einer eigens dafür eingerichteten Fertigung innerhalb der Motorenmanufaktur der Mercedes-AMG GmbH in Affalterbach. Mit der Entscheidung für AMG als Motorenlieferant für den SLR kommt die bewährte Technologie und das langjährige Know-how im Bau von Hochleistungsaggregaten aus Affalterbach den Kunden des Mercedes-Benz SLR McLaren zu Gute. Die Unterschrift des verantwortlichen Technikers auf der Motorplakette des AMG V8 dokumentiert die exklusive Philosophie sichtbar für den Kunden. Die Signatur bürgt für höchste Qualität und Sorgfalt.

SLR Experience Center: Exklusives Umfeld für Top-Beratung

Vor dem Hintergrund der architektonischen Gestaltung des berühmten Architekten Sir Norman Foster bietet das McLaren Technology Centre aber nicht

nur optimale Bedingungen für die Produktion des Supersportwagens. Auch den hohen Erwartungen der exklusiven Kunden des SLR trägt das Ambiente in Woking Rechnung. Folgerichtig liegt hier auch der Mittelpunkt der Vertriebsaktivitäten. Als ein zentraler Teil eines kompletten Erlebnis- und Beratungspakets ist das SLR Experience Centre in Woking speziell auf diese Beratungsaufgaben hin zugeschnitten. Außerdem können hier Kunden auf Wunsch ihren SLR übernehmen, der im Rahmen einer spektakulären Zeremonie mit Show-Charakter an seinen neuen Eigentümer übergeben wird.

Seite 11

Nach der Ankunft im McLaren Technology Center erwartet die Gäste ein abwechslungsreiches Programm, das mit einer Besichtigung der SLR Produktion beginnt. Dabei erhalten Sie außerdem einen exklusiven Blick hinter die ansonsten verschlossenen Türen der Formel 1 Entwicklung. Für eine ausführliche und besonders ansprechende Produktinformation stehen im Showroom des SLR Experience Center umfassende Beratungs- und Informationsmaterialien zur Verfügung. Darüber hinaus erhalten die Gäste auch die Gelegenheit, das Auto in der Praxis zu erleben: Das nahe gelegene Testgelände in Dunsfold bietet beste Voraussetzungen, das Highperformance-Automobil abseits des öffentlichen Straßenverkehrs auf Herz und Nieren zu testen. Diesen besonders dynamischen Beratungsteil unterstützen Rennfahrer, die - auf Wunsch vom Fahrer- oder Beifahrerplatz aus - den SLR im Detail vorstellen und erklären. Abgerundet wird das exklusive SLR Beratungsprogramm durch Rahmenaktivitäten in London.

Die Geburtsstunde des Mythos 300 SLR 722: Rekordsieg bei der Mille Miglia 1955

Er kam, sah und siegte: Schon bei seinem ersten Einsatz im Jahr 1955 geht der Mercedes-Benz 300 SLR als Erster durchs Ziel. Der leistungsstarke Rennsportwagen gewinnt die legendären 1000 Meilen in der Rekordzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden. Mit 157,65 km/h Durchschnittstempo fahren Stirling Moss und sein Beifahrer Denis Jenkinson die schnellste Mille Miglia aller Zeiten. Der Rekord ist bis heute ungebrochen. Zweiter wird Juan Manuel Fangio. Ein grandioser Doppelsieg für Mercedes-Benz und den neuen 300 SLR. Weitere Erfolge werden folgen.

Brescia, 1. Mai 1955. Auf der Piazza della Vittoria im Herzen der norditalienischen Stadt donnern am frühen Morgen die Motoren. Noch wenige Minuten bis zum Start der 22. Mille Miglia, dem populärsten Straßenrennen der Welt. Aus heutiger Sicht der Wahnsinn: Die Teilnehmer rasen mit Höchsttempo über öffentliche Straßen rund 1600 Kilometer von Brescia nach Rom und wieder zurück. In jeder Hinsicht eine Dauerstrapaze für Mensch und Technik.

Pünktlich stehen die neuen Silberpfeile aus Stuttgart-Untertürkheim an der Startrampe. Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Karl Kling und Hans Herrmann pilotieren die vier Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen, die in Italien ihre Weltpremiere feiern. „Es wird ein Rennen der Rekorde“, verspricht Mercedes-Benz Rennleiter Alfred Neubauer. Und der 25-jährige Stirling Moss, der in dieser Saison zum ersten Mal für die Marke mit dem Stern fährt, ruft mit jugendlicher Unbekümmertheit „I’ll win“.

Beide sollen Recht behalten. Bereits auf dem ersten Teilstück zwischen Brescia und Verona kommt Hans Herrmann auf das atemberaubende Durchschnittstempo von 192,23 km/h. Beim Zwischenstopp in Rom liegt Stirling Moss mit seinem Beifahrer Dennis Jenkinson in Führung. Sie sind exakt um 7.22 Uhr gestartet -

daher die Startnummer. 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 und besitzt ein Löwenherz.“ Hochkonzentriert spult der Brite am Steuer des 300 SLR mit der Startnummer 722 die letzten Kilometer bis zum Ziel ab. Moss/Jenkinson gewinnen das 1000-Meilen-Rennen in der Rekordzeit von zehn Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden. Das bedeutet ein sagenhaftes Durchschnittstempo von 157,65 km/h. Ebenfalls ein Rekord, der bis heute besteht. Zweiter wird Juan Manuel Fangio.

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. Mit insgesamt fünf Siegen ist der 300 SLR der erfolgreichste Rennsportwagen der Saison 1955.

Achtzylinder aus der Formel 1

Bei der Entwicklung des Rennsportwagens stand ein Mercedes-Benz Modell Pate, das 1952 ebenfalls bei der Mille Miglia erstmals an den Start gegangen war: der 300 SL mit den markanten Flügeltüren. Die Straßenversion feierte im Februar 1954 ihre Premiere. Vom 300 SL stammte das Konzept mit dem leichten, aber hochfesten Stahlrohrrahmen. Doch darüber hinaus unterschied sich der 300 SLR in vielen Einzelheiten: Er verfügte beispielsweise über eine Aluminium-Karosserie, ein Fünfganggetriebe, 16-Zoll-Räder und größer dimensionierte Bremsen.

Vor allem aber bot der Rennsportwagen wesentlich mehr Leistung als sein „kleiner Bruder“ 300 SL. Dafür sorgte der Achtzylinder-Reihenmotor mit Benzindirekteinspritzung und Doppelzündung, der aus dem Formel-1-Rennwagen des Jahres 1954 stammte. Für den 300 SLR wurde der Hubraum von 2,5 Liter auf 3,0 Liter vergrößert. Dadurch stieg die Leistung je nach Saugrohranlage 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 eingebaut. 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.

Seite 14

Sir Stirling Moss signiert den Mercedes-Benz 300 SLR 722

50 Jahre nach seinem legendären Mille Miglia Sieg auf dem Mercedes-Benz 300 SLR mit der Starnummer 722 trafen Sir Stirling Moss und sein Fahrzeug am Ort des Geschehens noch einmal zusammen. Bei der Fahrzeugabnahme der 23. Mille Miglia Storica am 19. Mai 2005 um 14.00 Uhr signierte er den Wagen oben links auf der Motorhaube:

„We did it together, many thanks and affection. Ciao, Stirling Moss“ (Wir haben es zusammen geschafft, mit großem Dank und Zuneigung, Ciao, Stirling Moss).

Unter großem Beifall fuhr Sir Stirling den Wagen um 21.40 Uhr desselben Tages von der Startrampe und übergab nach einer Ehrenrunde durch Brescia den Platz auf dem Fahrersitz an Jochen Mass. Der 300 SLR 722 war 2005 vorläufig zum letzten Mal bei der Mille Miglia dabei, denn seit Mai 2006 hat er seinen Platz im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart-Untertürkheim gefunden.

Mercedes-Benz 300 SLR Rennsportwagen (W 196 S)

Baujahr	1955
Zylinderzahl/-anordnung	8/Reihe
Bohrung x Hub	78 x 78 mm
Hubraum	2982 cm ³
Höchstleistung	310 PS bei 7400/min
Maximales Drehmoment	317 Nm bei 5950/min
Gewicht in fahrfertigem Zustand	901 kg
Höchstgeschwindigkeit	über 300 km/h

Mercedes-Benz SLR McLaren 722 EDITION

Motor

Zylinderzahl/-anordnung		8/V, 3 Ventile pro Zylinder
Hubraum	cm ³	5439
Bohrung x Hub	mm	97,0 x 92,0
Nennleistung	kW/PS	478/650 bei 6500/min
Nenndrehmoment	Nm	820 bei 4000/min
Verdichtungsverhältnis		8,8 : 1
Gemischaufbereitung		Mikroprozessorgesteuerte Benzineinspritzung mit Heißfilm-Luftmassenmessung; Kompressoraufladung

Kraftübertragung

Getriebe		AMG SPEEDSHIFT 5-Gang-Automatik
Übersetzungen	Achsantrieb	3,06
	1. Gang	3,56
	2. Gang	2,19
	3. Gang	1,41
	4. Gang	1,0
	5. Gang	0,831
	Rückwärtsg.	3,17/1,93

Fahrwerk

Felgen	vorne: 9,0 J x 19 ET 45, hinten: 11,5 J x 19 ET 44
Reifen	vorne: 255/35 19; hinten: 295/30 ZR 19

Maße und Gewichte

Radstand	mm	2700
Spurweite vorn/hinten	mm	1638/1569
Gesamt - Länge	mm	4656
- Breite	mm	1908
- Höhe	mm	1251
Wendekreis	m	12,2
Kofferraumvolumen max.*	l	272
Gewicht fahrfertig nach EG	kg	1724
Zuladung	kg	284
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1940
Tankinhalt/davon Reserve	l	97,6/12

Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch

Beschleunigung 0-100 km/h	s	3,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	337

*nach VDA-Messmethode