

Motor

MIT
AUTOMOBIL
und Motorrad
CHRONIK
+ PRAXIS

E 6525 E DM 5,-
Dezember 1986

12

Klassik

Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile



Dreikampf des Jahres: Le Mans-Gegner der 50er Jahre

- Maserati 300 S • Jaguar D-Type
- Mercedes 300 SLR



Zweikampf des Jahres:
US-S superbikes der 40er Jahre

- Indian Chief
- Harley Knucklehead

• **Klassiker-Kauf in USA: Lohnt das heute?** •
Klassik-Spezial
 Händler-Preisspiegel
 Was Klassiker im
 Dezember kosten

Einsteigen & Losfahren

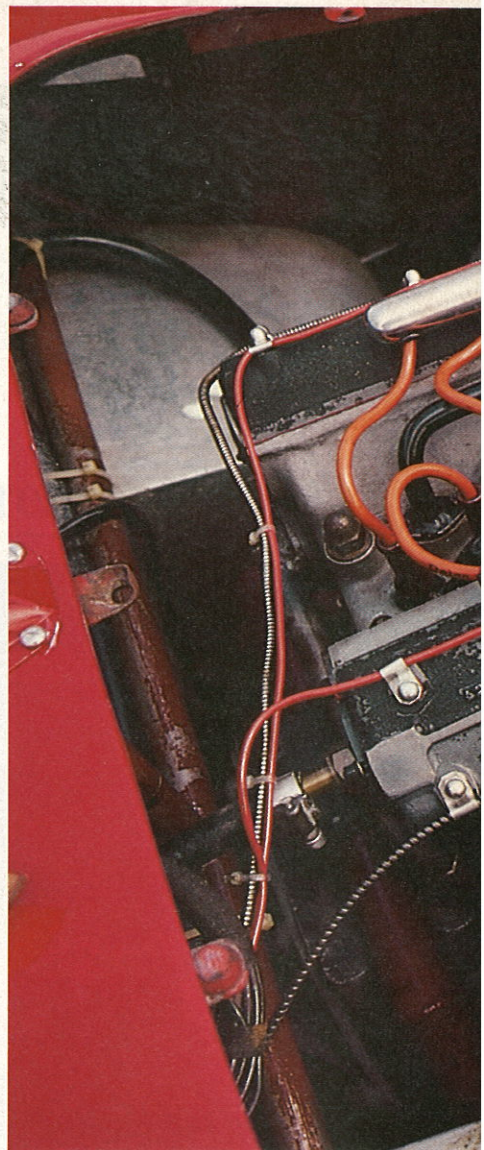
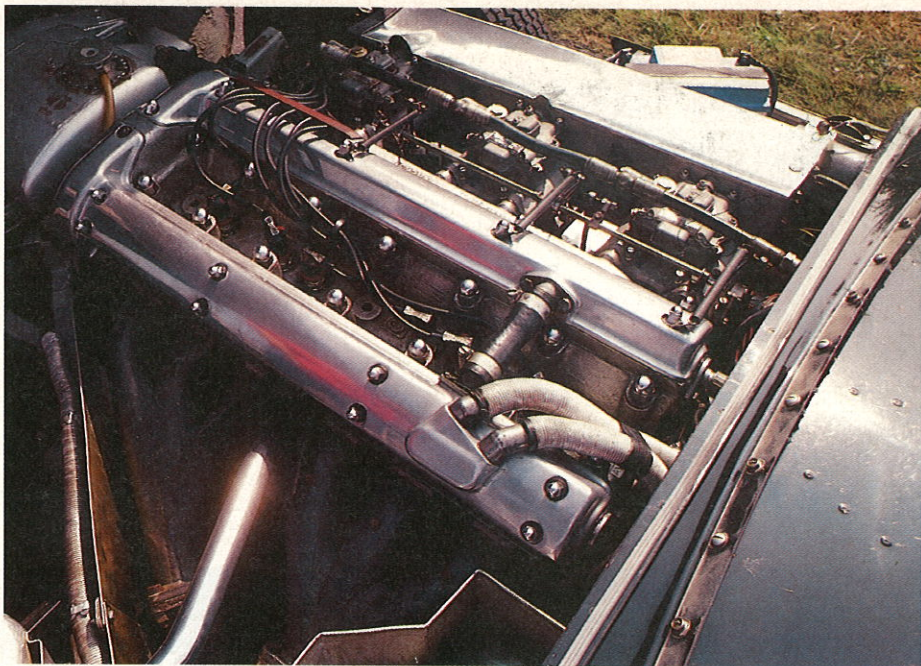


Präsentation: Jaguar D-Type, Maserati 300 S und Mercedes-Benz 300 SLR.

Von Michael Riedner (Text) und Hans-Dieter Seufert (Fotos).

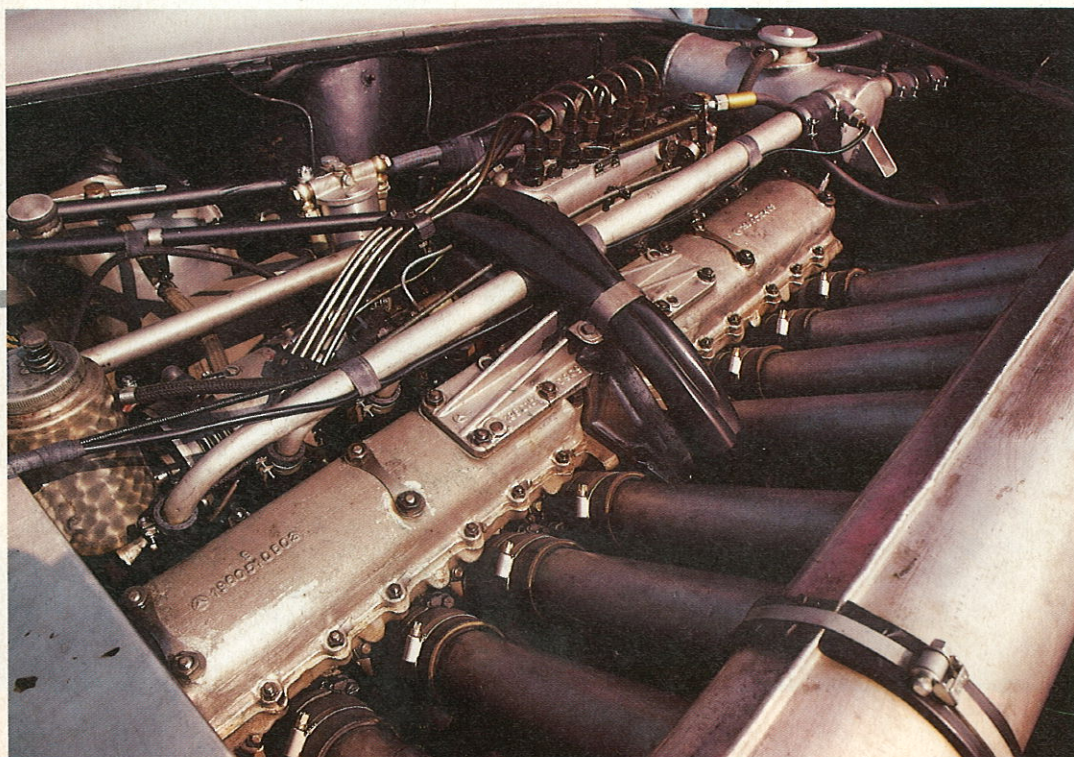
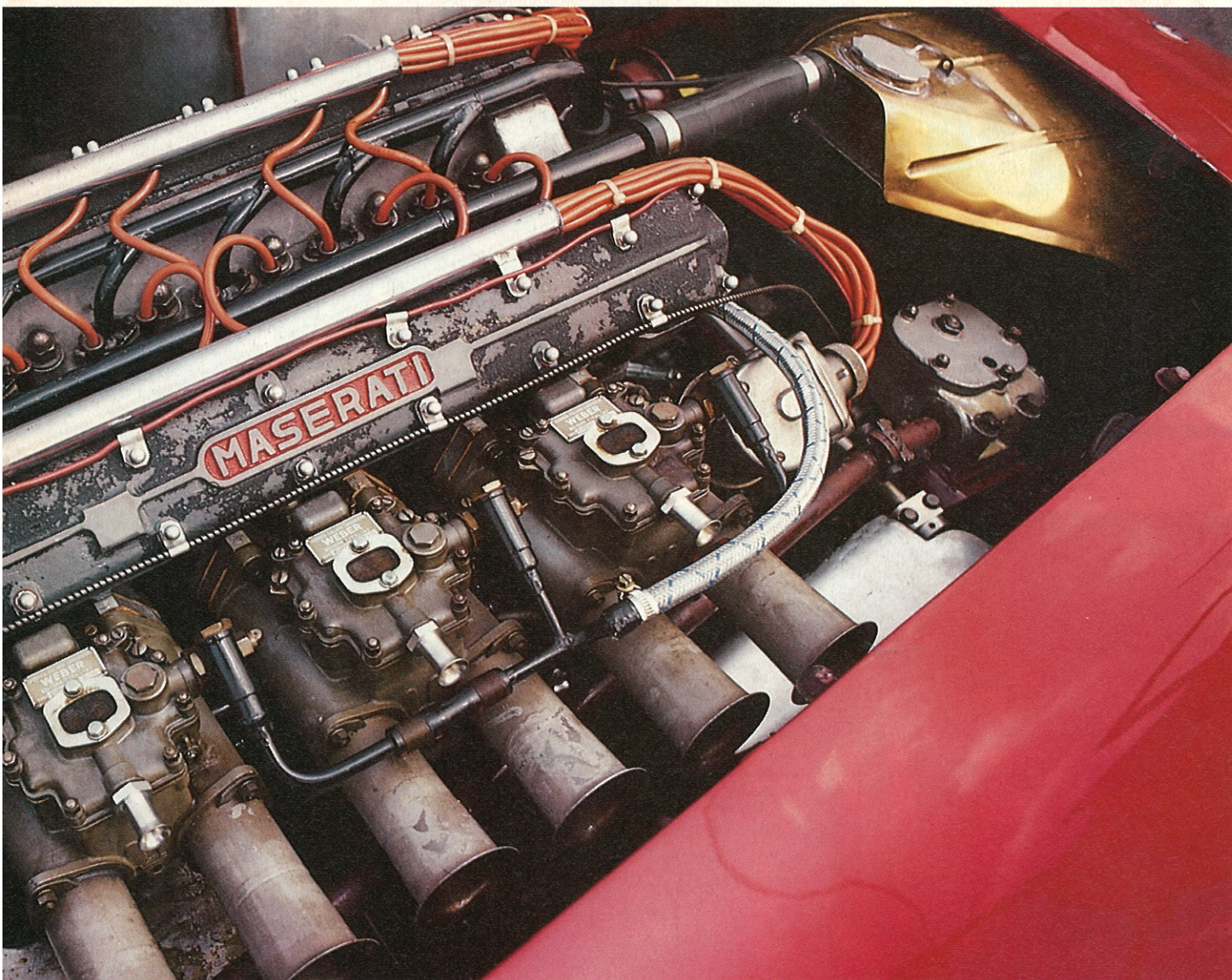
Jeder für sich war ein Siegertyp – durch und durch. Der D-Type von Jaguar siegte dreimal hintereinander beim 24-Stunden-Klassiker in Le Mans, der 300 SLR von Mercedes-Benz gewann 1955 die Markenweltmeisterschaft, und der Maserati 300 S konnte beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring 1956 die versammelte Konkurrenz von Ferrari, Jaguar und Aston Martin schlagen. Für *Motor Klassik* feierten sie im Sommer 1986 ein faszinierendes Wiedersehen auf dem Nürburgring. ▷

Sieger- Ehrung



Kraft zum Vorsprung

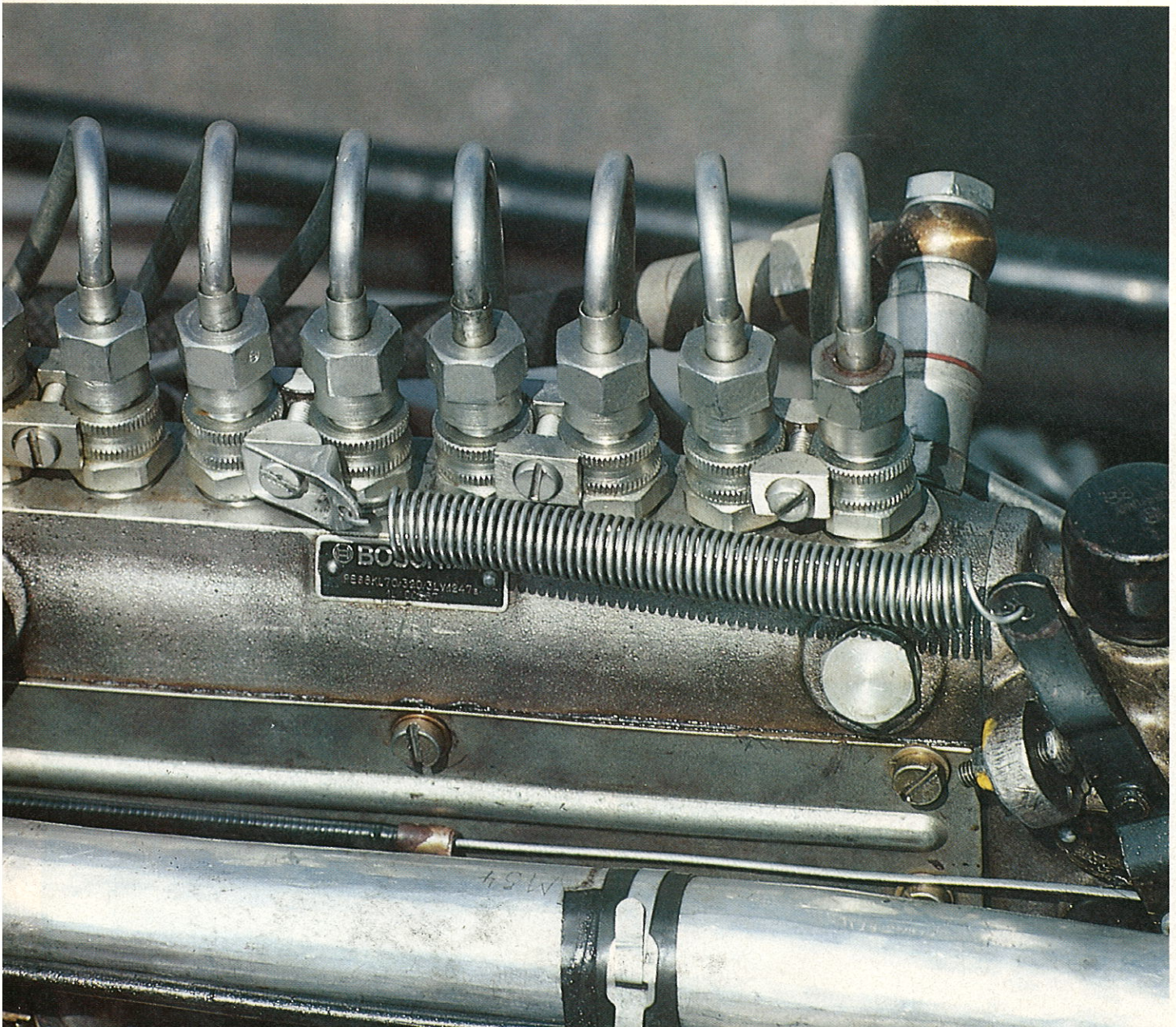
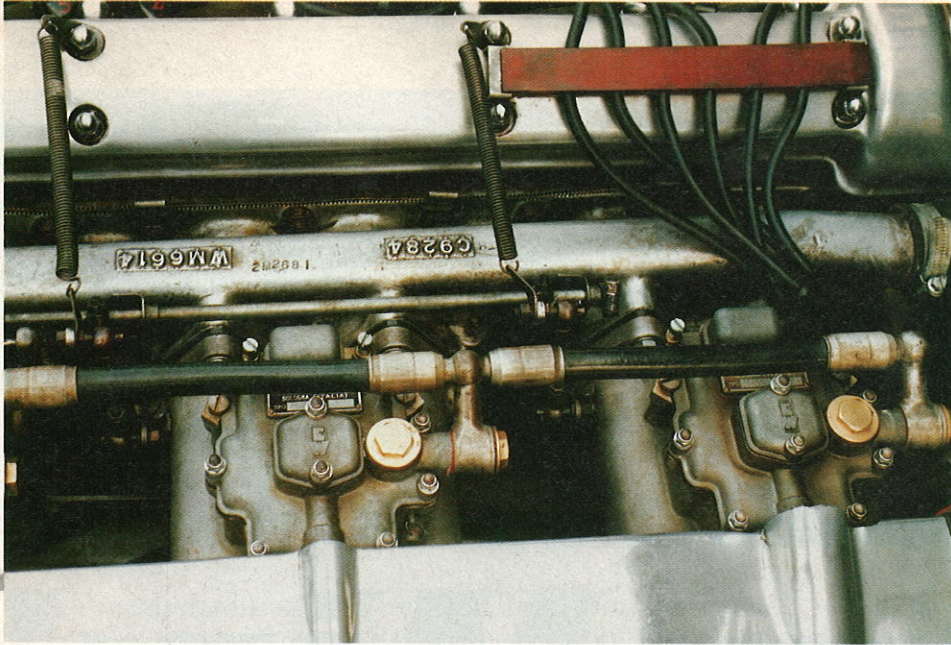
Zweimal sechs Zylinder und einmal deren acht – Gemeinsamkeit: ihre Anordnung in Reihe. Der Jaguar-Motor ist der gute, alte Bekannte aus den XK-Typen, der Maserati 300 S-Motor dem Formel 1-Antrieb des 250 F verwandt. Nur das Kraftwerk aus Stuttgart (rechts) war eine reine Neuentwicklung für den Rennsport – mit seinen 300 PS hat es schließlich eindeutig auch die meiste Kraft. ▷

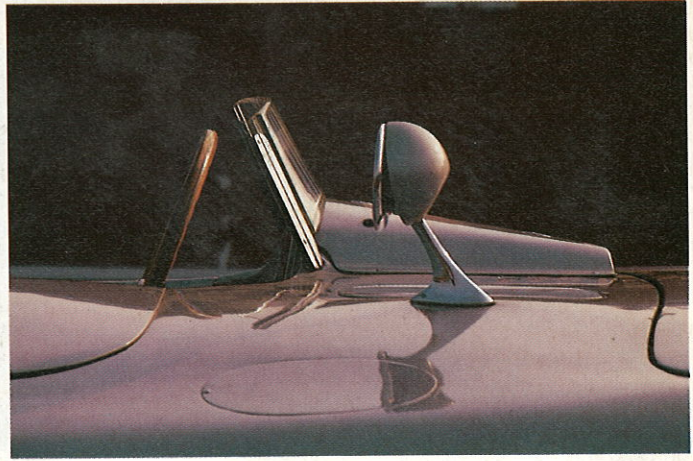
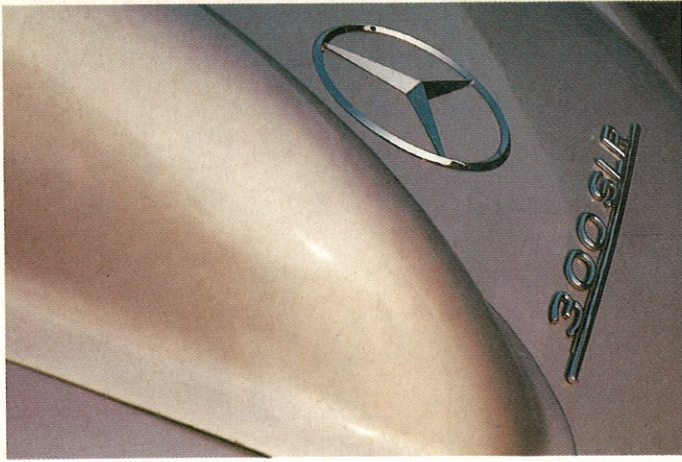


Geheimnis des Erfolgs

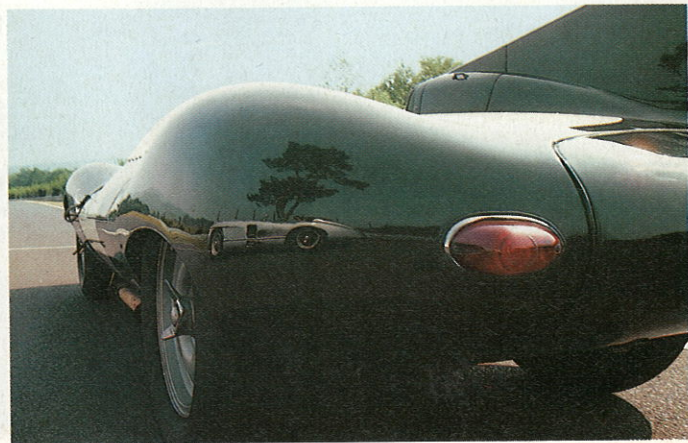
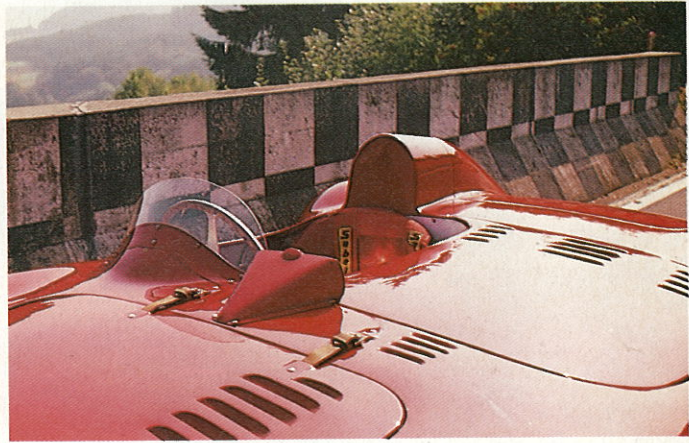
Der Jaguar verfügte ab 1955 über den berühmt gewordenen „wide angle“-Zylinderkopf, der die Leistung um 30 PS nach oben brachte und damit den Vorsprung der Konkurrenztechnik aus Stuttgart fast aufholte. Auf bewährte Formel 1-Technik griffen die Ingenieure in Modena und Untertürkheim zurück. Beide setzten auf Doppelzündung, doch damit war beim 300 SLR-Motor noch nicht genug: Er erhielt den handelsüblichen Treibstoff über eine Einspritzung zugeteilt, und auch die Zwangsventilsteuerung (Desmodromik) sorgte für überlegene Leistungsausbeute und Standfestigkeit bei hohen und höchsten (7500/min) Drehzahlen. ▷

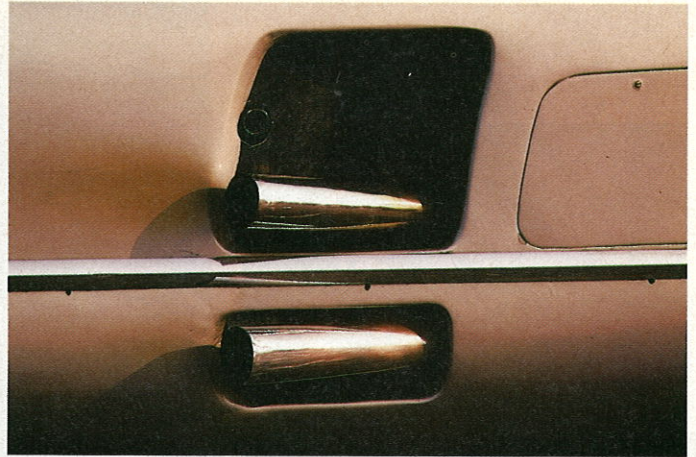
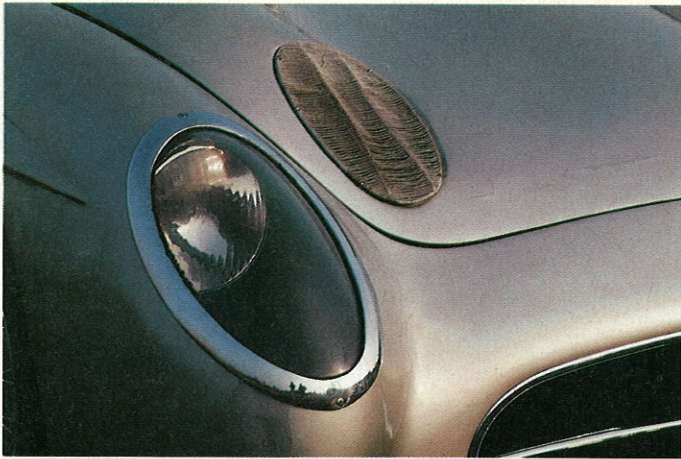




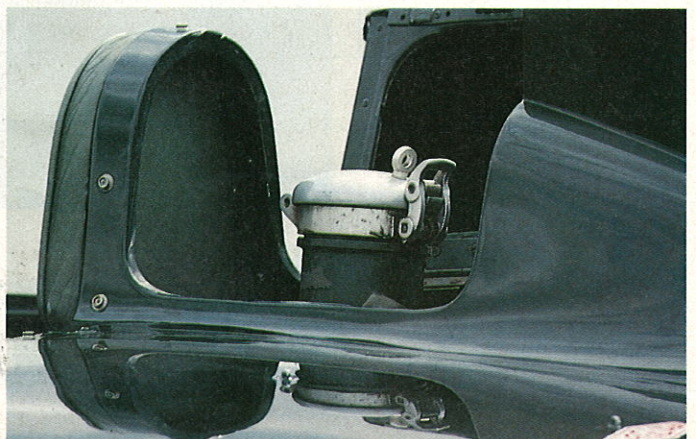
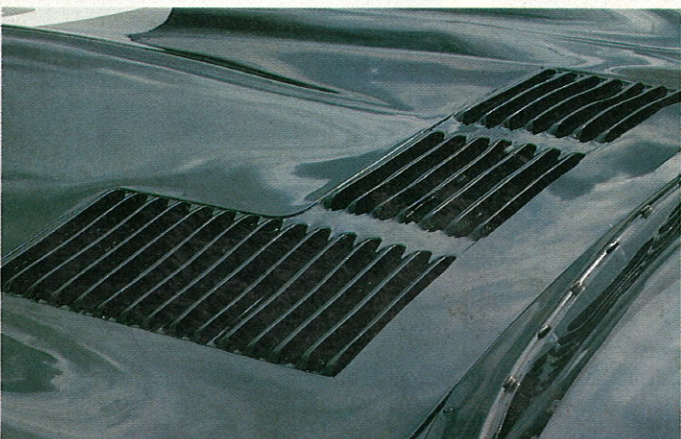
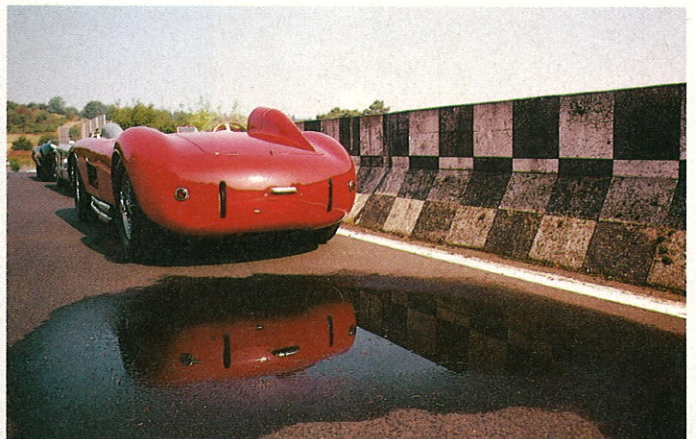
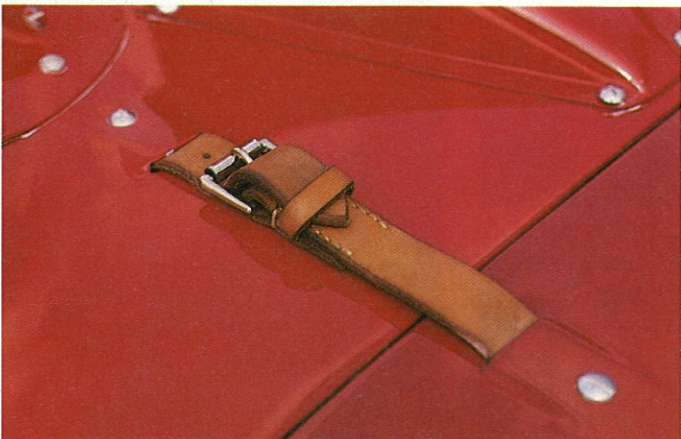


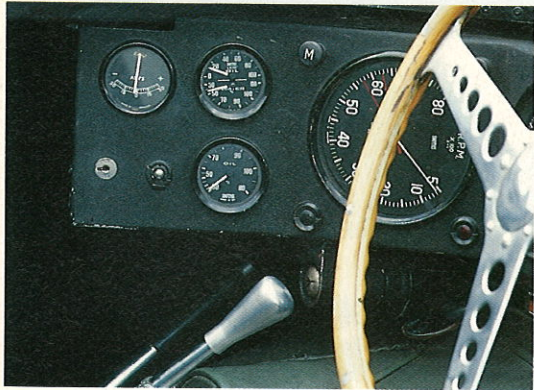
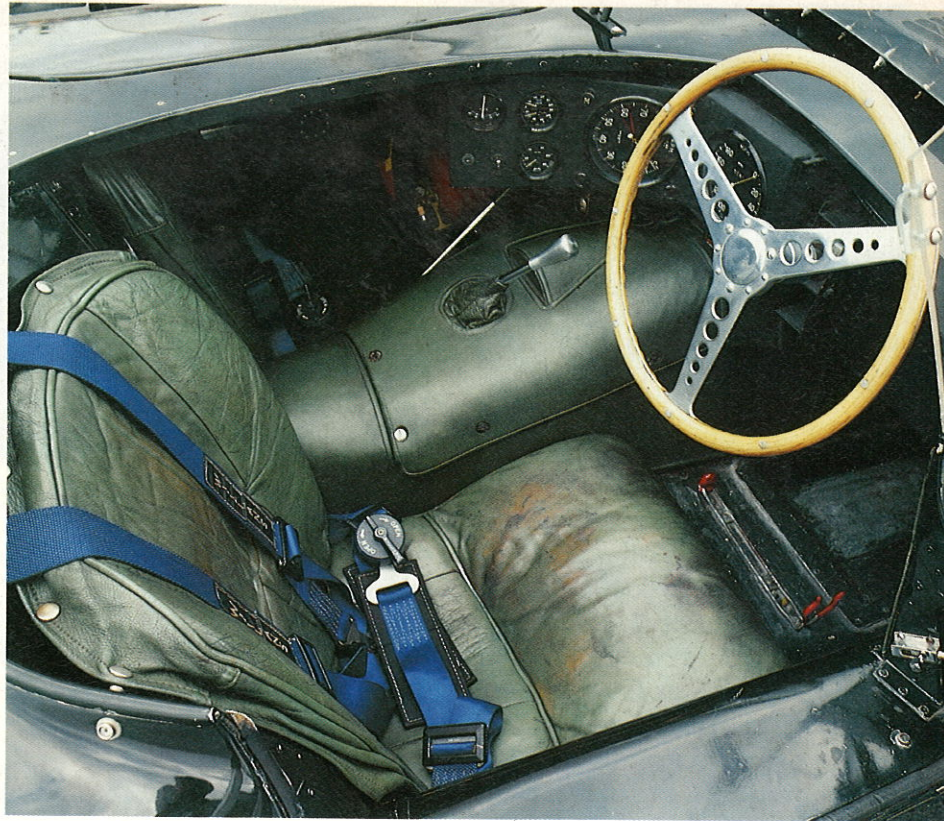
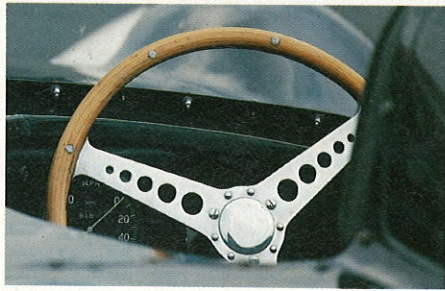
Dem Wind keine Chance





Die Aerodynamik spielte bei den Rennsportwagen eine große Rolle. Während der 300 SLR durch schlichte Funktionalität auffällt (und in Le Mans 1955 durch die Luftbremse), präsentiert der Maserati gediegene, italienische Blechschneidekunst – er ist von den drei Autos wohl das schönste. Außergewöhnlich der D-Type: Geformt von den kundigen Händen eines Luftfahrt-Ingenieurs, bestimmt er in der Folge die Linienföhrung ganzer Sportwagen-Generationen – durch Form mit weniger Leistung schneller. ▷

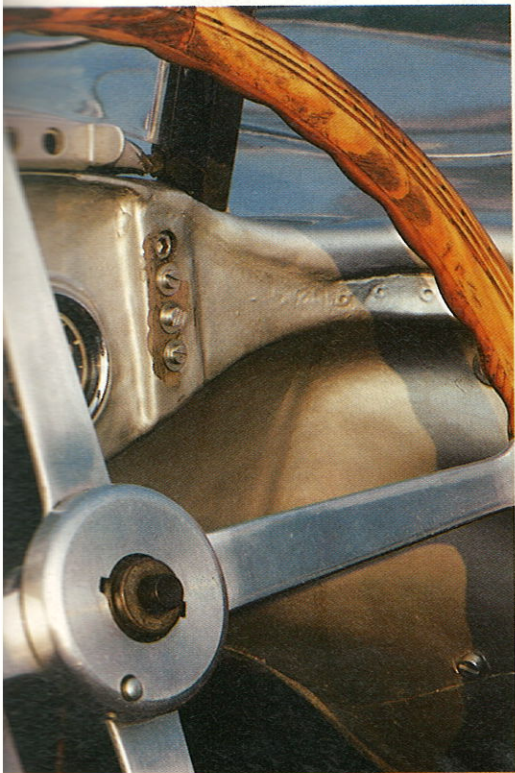
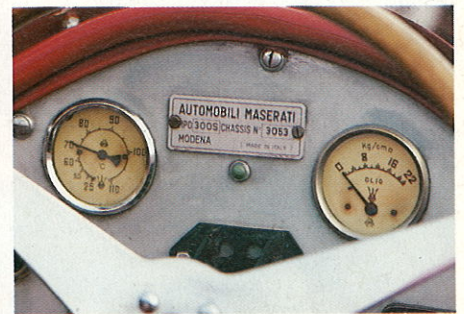
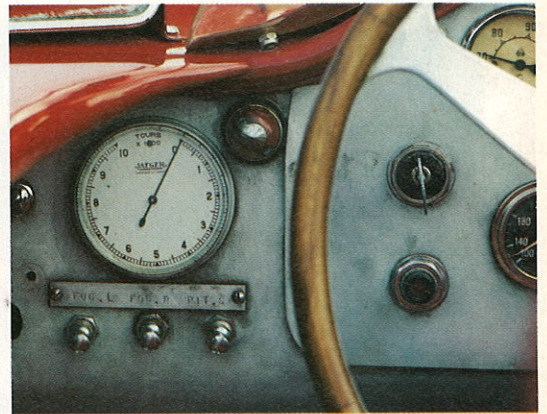
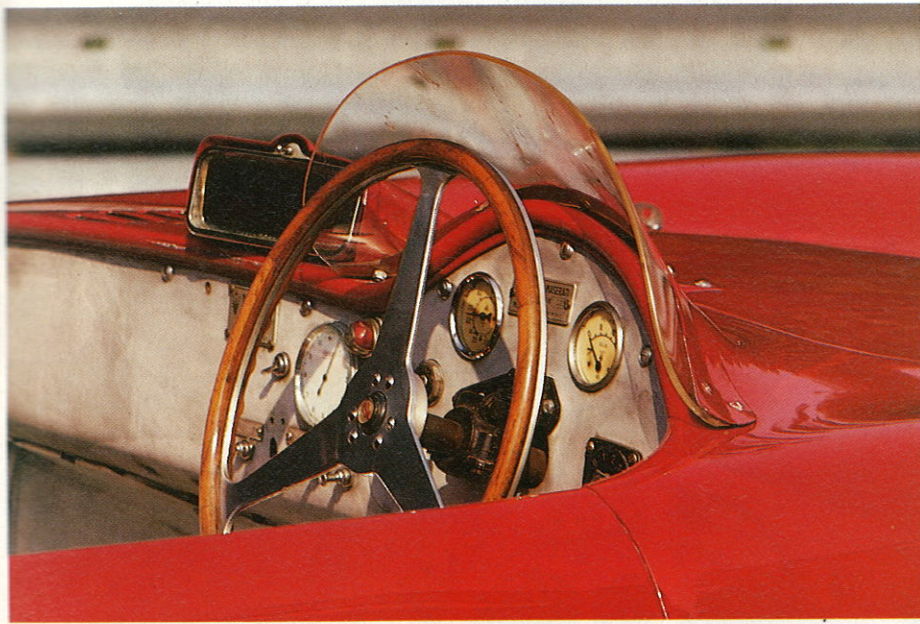


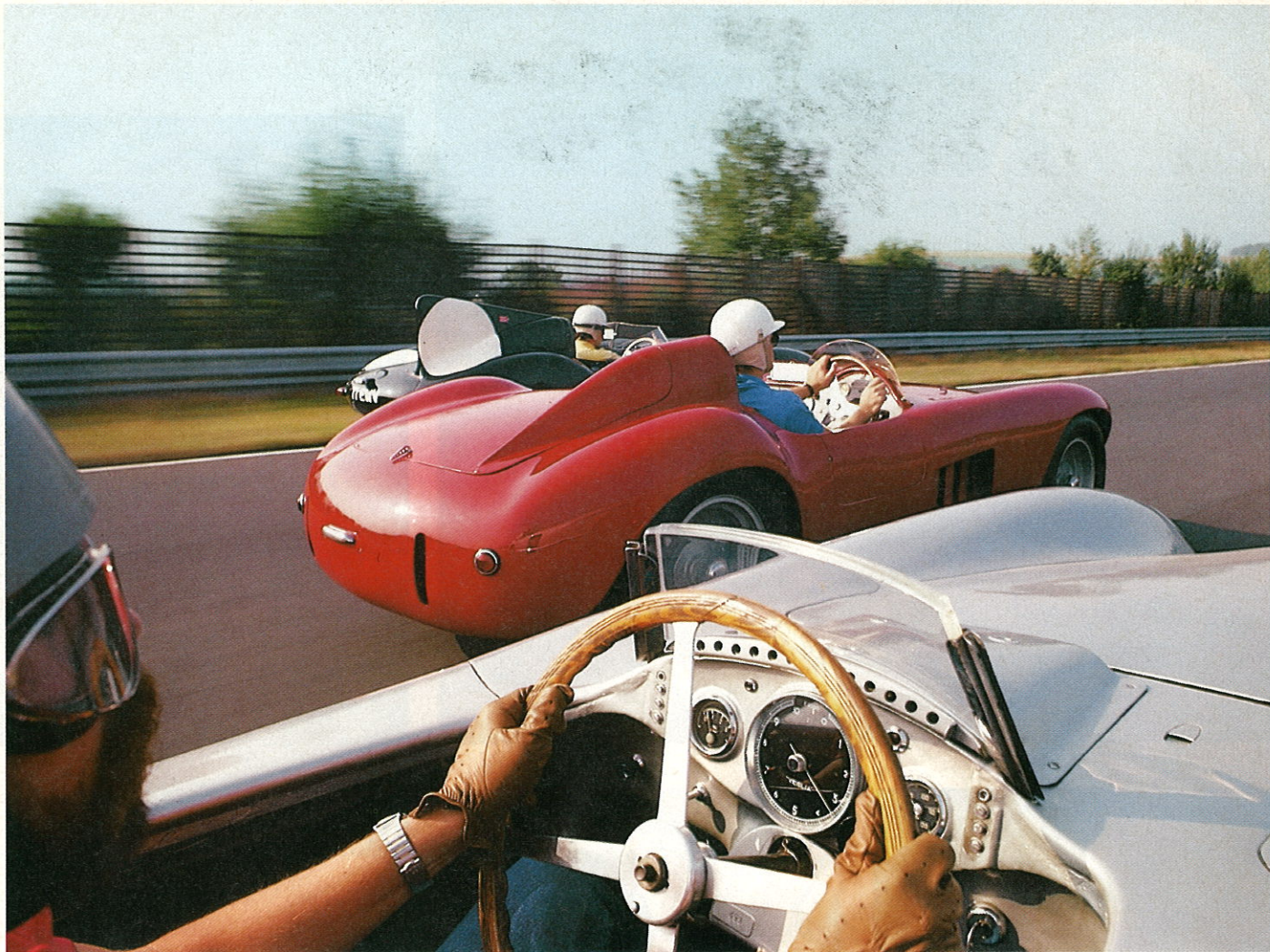


Die Kommandozentralen großer Fahrer: Stirling Moss war der einzige, der alle drei Fahrzeuge fuhr, erst den Jaguar (oben), dann den Mercedes (rechts) und auch den Maserati. Bestimmendes Instrument bei allen drei Siegertypen: der Drehzahlmesser, der beim D-Type sogar bis 8000 Touren reicht – erlaubt waren maximal 5800. Am höchsten drehte der 300 SLR: bis 7500/min. ▷



Stellwerk zum Triumph



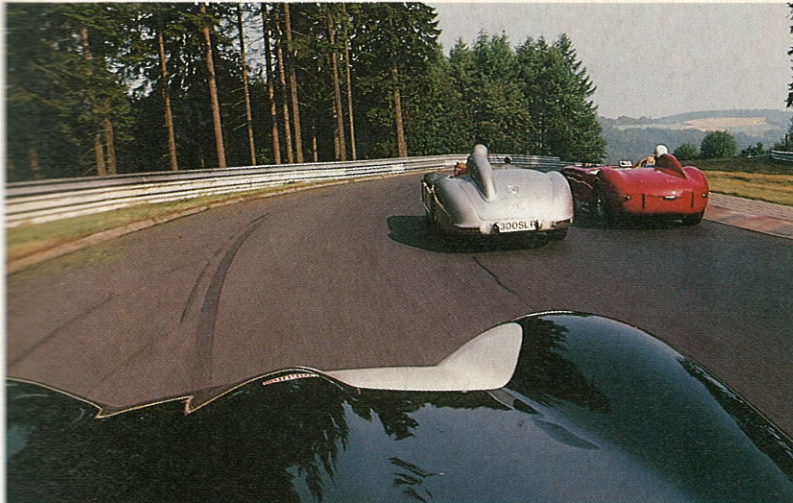


Wege ins

Regeln gab es so gut wie keine – die Konstrukteure hatten freie Hand. Mitte der 50er Jahre gaben Sportwagen-Rennen emsigen Ingenieuren weit mehr Gelegenheit, ihre Vielseitigkeit zu beweisen, als die Formel 1 mit ihrem doch recht eng gefaßten Reglement.

Der Hubraum der Motoren beispielsweise war freigestellt – Ferrari baute bald Aggregate in seine Rennsportwagen ein, die weit mehr Leistung hatten, als die Triebwerke der Modeneser für die Formel 1. Sportwagen zogen damals Hersteller wie Zuschauer gleichermaßen in ihren Bann – ab 1953 gab es für sie eine Weltmeisterschaft der Marken.

Auf dem Nürburgring fuhren sie nie gegeneinander – das machte erst *Motor Klassik* möglich. Das Eifelrennen 1955 gewann zwar der 300 SLR – doch Jaguar oder Maserati war nicht am Start. Und als ein Jahr später der 300 S den D-Type schlagen konnte, hatte sich Mercedes schon zurückgezogen. Trotzdem war es wohl der größte Sieg in der Karriere des Renners aus Modena. Der D-Type war für eine andere Bühne gebaut: Er sollte in Le Mans siegen – was er auch schaffte: dreimal hintereinander in den Jahren 1955 bis 1957 in Folge.



Ziel



Besonders Italien, Austragungsland der berühmten Mille Miglia und der Targa Florio sowie Ursprung der großen Sportwagenhersteller Ferrari und Maserati in Modena und Lancia in Turin, gab den Sportwagen-Rennen immer wieder neue Impulse.

Drei Vertreter jener großen Zeit der Rennsportwagen trafen sich 1986 für einen *Motor Klassik*-Termin auf der Nordschleife des Nürburgrings: Jaguar D-Type in standesgemäßem British racing green, Maserati 300 S im italienischen Rennrot

und Mercedes 300 SLR, natürlich silbern lackiert – drei Rennwagen, die, jeder für sich und gegeneinander, eine Epoche mitprägten, große Siege einfuhren und (zumindest für zwei von ihnen trifft dies zu) auch in Tragödien verwickelt waren.

Der Fototermin begann morgens, acht Uhr. Die Eifel erwachte zu einem wunderbaren Sommertag. In den Tälern waberten noch die Frühnebel, doch die Sonne schien bald kräftig genug, die Schleier wegzusaugen. Und die drei Renner aus den großen 50er Jahren nahmen ihre erste Nordschleifen-Runde des Tages unter die Räder.

Zuvor waren insgesamt 75 Liter Rennöl der feinsten Sorte auf Betriebstemperatur gebracht worden – 15 beim Maserati, 25

beim Jaguar und 35 beim Mercedes. Nun zeigten die Kontrollinstrumente in allen drei Cockpits beruhigende 80 Grad Celsius für das Öl an, und auch die Wasserkühler hatten sich warmgemacht. Unter den flachen Motorhauben regte sich fast lustern Leben, die Auspuffe röhren gemeinsam zum Angriff.

Durch die Hatzenbach ging es noch fast gemächlich, schneller dann schon über die Brücke und hinauf zum Flugplatz; auf der Quiddelbacher Höhe dann gemeinsames Singen im Vierten, schnell durch die Rechtskurve beim Schwedenkreuz und

dann hinunter in den Schlund der Fuchsröhre, wo Herz und Magen stets im Wettkampf liegen. Kurz hinter dem Adenauer Forst begann der Nebel, hier unten, vorbei an Breidscheid bis hoch zum Kesselchen, wollten die Wolken noch nicht Platz machen für uns. Die Nebel schluckten die Geräusche wie Watte, langsam tasteten wir uns vorwärts. Und während die Augen stierten, machten sich die Gedanken auf Entdeckungsreise, drehten wie eine Zeitmaschine das Datum gute 30 Jahre zurück und versuchten, die Nebel zwischen dem Heute und der Vergangenheit zu lichten.

1954. In Coventry, jener Stadt, die durch die deutschen Bombenangriffe ein Jahrzehnt zuvor fast völlig zerstört worden war, regt sich wieder der technische Fortschrittsgeist. Symbol für den automobilistischen Erfolg und für den Tatendurst ist die springende Katze, das Firmenzeichen des Unternehmens William Lyons'. 1950 ist Jaguar zum ersten Mal in Le Mans angetreten, ein Jahr später wird ein XK 120 C (der bekannte C-Type) als Sieger abgewunken – Beginn einer langen Reihe großartiger Jaguar-Erfolge in Frankreich.

Als 1953 ein Doppelsieg in Le Mans gelingt, läuft in der Rennabteilung unter Lofly England bereits die Planung für den C-Nachfolger. Schon früh erhält das neue Jaguar-Modell die Bezeichnung D-Type, und dennoch handelt es sich keinesfalls um eine direkte Weiterentwicklung des zweimaligen Le Mans-Siegers: Der D-Type bricht mit zahlreichen Konstruktionsmerkmalen, die seinen Vorläufer noch auszeichneten.

Der wichtigste Unterschied liegt darin, daß der neue Wettbewerbswagen von Jaguar nicht mehr über ein separates Chassis und eine daraufgesetzte Karosserie verfügt. Vielmehr weist er eine selbsttragende Karosserie auf. Längs durch die Mitte des D-Type verläuft ein ovaler Träger, an den die Aluminiumbleche der Karosserie genietet sind. Zur Versteifung des ganzen sind profilierte Stahlbleche eingesetzt. Dieses Bauteil bildet die Zentralstruktur, den Mittelteil des D-Type.

An den Monocoque-artigen Mittelteil wurde nun vorne ein Rohrrahmen angeschweißt, der den Motor und die Radaufhängungen aufnahm. Später wurde dieser Rohrrahmen dann nicht mehr verschweißt, sondern angeschraubt, weil sich Montagearbeiten schon nach einer nur leichten Beschädigung der Frontpartie als zu zeitraubend und umständlich erwiesen hatten.

Das Heck mit Hinterachse, Benzintank und Reserverad ist an das Mittelteil gleichfalls angeschraubt. Der D-Type kann also binnen kurzem in drei Hauptteile zerlegt werden, was eine sehr gute Zugänglichkeit der einzelnen Aggregate sichert.

Die vorderen Radaufhängungen entsprechen dem C-Type: Dreiecks-Querlenker oben und unten, Drehstabfedern. Auch die Zahnstangenlenkung von Alford ist aus dem Vorgängermodell und dem XK 140 bekannt.

Hinten kommt eine starre Salisbury-Achse zum Einsatz, die durch eine kräftige Schwinge mit den quer unter dem Fahrzeug angebrachten Drehstabfedern verbunden ist. Ein zusätzlicher Längsträger bildet mit der Schwinge ein Parallelogramm, die Hinterachse wird durch geneigt eingebaute Newton-Teleskopstoßdämpfer gedämpft.

Der D-Type verfügt über Dunlop-Scheibenbremsen. Vorne sind pro Rad drei Bremssättel mit den dazu notwendigen sechs Radbremszylindern und Belägen montiert. Er rollt auf Scheibenrädern von Dunlop mit je 15 großen und kleineren Löchern zur Verbesserung der Bremsenkühlung.

Und das Kernstück eines Rennwagens, der Motor? Der barg zunächst nichts sensationell Neues: Es war zunächst wieder der frisierte, langhubige Serienmotor der XK-Baureihe mit 83 mm Bohrung und 106 mm Hub (Gesamthubraum 3442 cm³). Allerdings verfügte er über einen speziell bearbeiteten Zylinderkopf, große Einlaßventile (Ø 47,6 mm), optimierte Nocken-

profile – eher bescheidene 250 PS ließen sich so erzielen. Kurzzeitig wären sicher mehr PS möglich gewesen, dann aber nur auf Kosten der Standfestigkeit – und schließlich wollte Jaguar in Le Mans gewinnen. Neu war für die 54er-Version der D-Type nur die Trockensumpfschmierung, die es ermöglichte, auf die Ölwanne unter dem Motor zu verzichten und die sen einige Zentimeter tiefer einzubauen.

Für 1955 machten sich Harry Weslake und Bill Heynes aber an eine radikale Behandlung des Zylinderkopfes: Der sogenannte „wide angle“ entstand. Sowohl Einlaß- als auch Auslaßventile wurden vergrößert, das erstere von 1 7/8 Zoll auf zwei Zoll, die anderen von 1 5/8 auf 1 11/16 Zoll Durchmesser. Um aber zu verhindern, daß die Ventile sich nun bei hohen Drehzahlen berührten, mußte der von der Ventilschäften gebildete Winkel ebenfalls vergrößert werden. Der Auslaßventil-Winkel stieg von 35 auf 40 Grad, derjenige der Einlaßventile blieb unverändert bei 35 Grad. So erhielt der „Weitwinkel-Zylinderkopf“ auch die etwas offiziellere Bezeichnung „35-40“.

Zusätzlich zu diesen Änderungen wurden die Nocken neu profiliert, alle Teile wie Pleuel und Kolben auf ein Zehntel Gramm genau ausgewogen, sowie das Ventilspiel „auf ein hundertstel Millimeter genau eingestellt“. Am Ende resultierten 30 Mehr-PS aus diesem stattlichen Aufwand. Die Leistung des D-Type betrug nun 280 PS, die schon bei 5700/min anstanden.

Das eigentlich Sensationelle am D-Type aber war seine Karosserie. Malcolm Sayers, ein Mitarbeiter bei der Flugzeugfirma Bristol und mit einer besonderen Neigung für den Wettbewerbs-Fahrzeugbau, zeichnete für die Formgebung verantwortlich.

Mit Begriffen wie Stirnfläche, Luftwiderstandsbeiwert, Luftströmung oder Windkanal vertraut, entwickelte Sayers für den D-Type eine Aluminiumhaut, die der Luft nur geringe Chancen ließ, den Vortrieb des Fahrzeuges entscheidend zu mindern. Mit sanften Rundungen über den vier Rädern, der flachen Schnauze, die durch den um acht Grad geneigten Einbau des Sechszylinders möglich gewesen war, und dem kurzen Heck beeinflusste der D-Type in der Folge die Form nahezu jedes Sportwagens, der nach ihm gebaut wurde.

Die typische Heckflosse des D-Type kam allerdings erst 1955 zum Einsatz. Sie sollte dem Fahrzeug bei Geschwindigkeiten von über 250 km/h eine größere Längsstabilität geben. In jenem Jahr traf der D-Type auf Gegner von Mercedes und Maserati, deren Typenbezeichnungen sich zum Verwechseln ähnelten, den 300 SLR und den 300 S.

Bei Maserati war man auf die Marken-Weltmeisterschaft nicht gut vorbereitet. Zwar hatte der A6 GCS eindrucksvolle Er-

Quellen & Informanten

Die Clubs:

- Jaguar Association Germany e.V., Beethovenstraße 18, 8011 Vaterstetten;
- Deutscher Maserati Club e.V., Ulmenstraße 22, 6000 Frankfurt am Main;
- Mercedes Veteranen Club von Deutschland e.V., Rheingaustraße 21, 6802 Ladenburg.

Die Literatur:

- Jaguar, Geschichte – Technik – Sport, Bernard Viart und Michel Cognet, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1984;
- Jaguar Sports Cars, Paul Skilleter, Haynes Publishing Group, Sparkford, Yeovil, Somerset, England, 1975;
- Maserati, A Complete history from 1926 to the present, Luigi Orsini und Franco Zagari, Libreria Dell'Automobile, Mailand, 1980;
- Maserati, Geschichte – Technik – Typen – Sport, Jürgen Lewandowski, Motorbuch Verlag Stuttgart, 1982;
- Mercedes-Benz, Renn- und Sportwagen, Karl Ludvigsen, Bleicher Verlag, Gerlingen, 1982.

Die Wagen:

- Jaguar D-Type, Baujahr 1956, Besitzer Klassische Automobile, Wuppertal;
- Maserati 300 S, Baujahr 1955, Besitzer möchte ungenannt bleiben;
- Mercedes-Benz 300 SLR, Baujahr 1955, Museum der Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim.

Die Spezialisten:

- Klaus Werner, Wuppertal (Jaguar);
- Peter Kaus, Frankfurt (Maserati);
- Max-Gerrit von Pein, Daimler Benz-Museum Stuttgart (Mercedes).

folge herausgefahren, doch mit seinem Zweilitermotor und den 170 PS war gegen die Konkurrenz, die nun auf dem Plan stand, nichts mehr auszurichten. Maserati entsann sich eines probaten Mittels: Schließlich war man in den Grands Prix mit dem Typ 250 F vertreten, der Fangio 1954 die beiden ersten Großen Preise nach der neuen 2,5-Liter-Formel in Argentinien und Belgien einbrachte. Warum also nicht den GP-Motor (der ja auch vom A6 GCS abstammte) in einen A6 GCS einbauen?

Gesagt, getan. In Modena entstand so der Typ 250 S, mit dem Sergio Mantovani bei der Mille Miglia und Fangio beim Super-cortemaggiore-Rennen erschienen. Doch bei beiden Rennen fiel der 250 S mit Motorschaden aus – und das, obwohl die Maschine ohnehin schon weniger Leistung abgab, als der Formel 1-Motor. Mit handelsüblichem Treibstoff leistete der Sportwagenmotor nämlich trotz dreier Weber-Doppelvergaser und einer erhöhten Kompression (9:1) nur ganze 230 PS bei 7000/min – zu wenig, um beim Kampf gegen die Ferrari und Lancia mehr als eine Statistenrolle abzugeben.

Nach einem kurzen, aber nicht zufriedenstellenden Experiment mit einem 2,8-Liter mit überquadratischem Bohrungs × Hub-Verhältnis von 92 × 72 mm, entschieden sich die Maserati-Ingenieure für den Bau eines Dreiliters. Bei der Vorstellung dieses Motors im Dezember 1954 war die Ähnlichkeit zwischen Grand Prix- und Sportwagen-Antrieb unverkennbar: Beide Motoren waren als Reihen-Sechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen konzipiert, und beide verfügten über eine Bohrung von 84 mm (der 250 F-Motor wies einen Hub von 75, der 300 S-Motor 90 mm auf). Sogar die drei Weber-Doppelvergaser vom Typ 42DC03 wurden bei beiden Motoren eingebaut, ebenso die Marelli-Doppelzündung. Die Leistung differierte zunächst um zehn PS zugunsten des 300 S (250 PS) – hier machten sich die zusätzlichen 489,7 cm³ bemerkbar.

Auch beim Vergleich der beiden Fahrwerke werden Ähnlichkeiten sichtbar. Der Rohrrahmen des 300 S lehnte sich stark an den des 250 F an, lediglich der Radstand war beim Sportwagen um 30 mm länger (2310 gegenüber 2280 mm). Die Vorderadaufhängung mit zwei Dreiecks-Querlenkern und Stabilisator, sowie die de Dion-Hinterachse sind ebenfalls identisch. Auch die vier großdimensionierten, hydraulisch betätigten Trommelbremsen bilden ein gemeinsames Konstruktionsmerkmal.

Die Karosserie des 300 S baute die Firma Fantuzzi (ebenfalls in Modena). An beiden Seiten des Wagens verhindern

Luftaustritte einen Stau im Motorraum, auf der linken Seite dient diese Öffnung zudem als Austritt für die beiden Auspuff-Endrohre. Die Fahrertür entsprach zwar dem Reglement, ist aber so klein, daß sie die technischen Vorschriften der Lächerlichkeit preisgab. Ähnlich wie beim D-Type von Jaguar erhielt auch die Frontpartie des 300 S im zweiten Jahr seiner Karriere eine verlängerte „long-nose“.

Der erste Renneinsatz des 300 S erfolgte im März 1955: In Dakar übernahm der neue Maserati-Werksfahrer Jean Behra die Führung, mußte dann aber mit Getriebeschaden aufgeben. Zur gleichen Zeit traten zwei weitere 300 S beim 12-Stunden-Rennen im amerikanischen Sebring an. Zwar siegte ein D-Type unter Hawthorn/Walters, aber der Maserati mit Spear/John-

Daten & Fakten

Jaguar D-Type

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung × Hub 83 × 106 mm, Hubraum 3442¹⁾ cm³, Verdichtung 9:1, Leistung 250 PS bei 5800/min (mit 35/40-wide angle-Zylinderkopf 280 PS bei 5700/min), zwei obenliegende Nockenwellen, Gemischaufbereitung durch drei Weber 45 DCOE-Doppelvergaser, Wasserkühlung, Trockensumpfschmierung (25 Liter Ölinhalt), Tankinhalt 168,2 Liter in zwei separaten Tanks; **Kraftübertragung:** Borg & Beck-Vierscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, Salisbury-Differential (ab Le Mans 1955 ZF-Achsgetriebe), verschiedene Übersetzungsmöglichkeiten je nach Streckenbeschaffenheit; **Fahrwerk:** selbsttragende Karosserie mit angeschweißtem (später angeschraubtem) vorderen Hilfsrahmen für die Aufnahme des Motors und angeschraubtes Heck mit Tank und Hinterachse, einzeln aufgehängte Vorderräder an zwei Dreiecks-Querlenkern und Drehstabfederung, Alford-Zahnstangenlenkung, hinten Salisbury-Starrachse mit Schwinge und Längsträgern, Teleskopstoßdämpfer schräg eingebaut, Scheibenbremsen (Girling) mit Bremskraftverstärker, vorne drei, hinten zwei Bremssättel pro Rad, Bereifung Dunlop 6.50 - 16 auf Dunlop-Leichtmetall-Scheibenrädern mit Zentralverschluß; **Maße & Gewichte:** Radstand 2290 mm, Spur vorne/hinten 1270/1220 mm, Länge/Breite/Höhe 3910/1650/893 mm (ohne Heckflosse), Leergewicht 839 kg; **Fahrleistungen** (je nach Übersetzung): Höchstgeschwindigkeit (auf der Mulanne-Geraden 1955) zwischen 290 und 300 km/h, Beschleunigung²⁾ 0-100 km/h in fünf Sekunden, 0-160 km/h in 12,1 sec.; **Bauzeit:** Juni 1954 bis August 1956; **Preis:** (Production-D-Type 1955) 3 878 Pfund Sterling, 9875 US-Dollar; **Stückzahl:** 53 (short nose) und sechs long nose-Exemplare.

Maserati 300 S

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, Bohrung × Hub 84 × 90 mm, Hubraum 2992,5 cm³, Verdichtung 9:1, Leistung 250 PS bei 6200/min, Werksangabe im Oktober 1954: 280 PS bei 7000/min, zwei obenliegende Nockenwellen, Gemischaufbereitung durch drei Weber 42DC03-Doppelvergaser (später auch 45DC03), Marelli-Doppelzündung mit zwei Magneten, Druckumlaufschmierung (15 Liter Ölinhalt), Tankinhalt 150 Liter in einem Tank; **Kraftübertragung:** Dreisheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Differential verblockt, verschiedene Übersetzungsmöglichkeiten je nach Streckenbeschaffenheit; **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen (ähnlich dem des Formel 1-Wagens vom Typ 250 F), vorne einzeln aufgehängte Räder an oberen und unteren Dreiecksquerlenkern und Stabilisator, hydraulische Stoßdämpfer, hinten de Dion-Achse mit querliegender Blattfeder und hydraulischen Stoßdämpfern, Trommelbremsen (hydraulisch) an allen vier Rädern, Bereifung vorne Pirelli 6.00 - 16, hinten 6.50 - 16, Speichenräder mit Zentralverschluß; **Maße & Gewichte:** Radstand 2310 mm, Spur vorne/hinten 1300/1250 mm, Länge/Breite/Höhe 4150/1450/980 mm, Leergewicht 780 kg (Werksprospekt 750 kg); **Fahrleistungen** (je nach Übersetzung): Höchstgeschwindigkeit 290 km/h (über Beschleunigung liegen keine Angaben vor); **Bauzeit:** 1955 (erste Auslieferung am 17. Februar 1955, Chassisnummern 3051, 3052 und 3053) bis 25. Juni 1958 (Chassisnummer 3080); **Preis:** keine Angabe; **Stückzahl:** 27 (Chassisnummern 3051 bis 3074, 3076, 3077 und 3080, 3075, 3078, 3079 und 3082 wurden nur als Motoren ausgeliefert, Chassisnummer 3056 wurde mit neuer Nummer 3077 neu aufgebaut, die Existenz von 3082 und 3083 ist nicht eindeutig gesichert).

Mercedes-Benz 300 SLR

Motor: Achtzylinder-Reihenmotor mit Mittelabtrieb, aus Silumin (Leichtmetall-Legierung mit hohem Magnesiumanteil) gegossen, Bohrung × Hub 78 × 78 mm, Hubraum 2982 cm³; Verdichtung zwischen 9:1 und 9,5:1, Leistung 300 PS bei 7500/min, Zwangsventilsteuerung (Desmodromik), Bosch-Doppelzündung; Bosch-Benzindirekteinspritzung, Druckumlaufschmierung aus zentralem Öltank (für Motor und Getriebe) mit 35 Liter Ölinhalt, Ölversorgung über Verteilerpumpe und zehn Hauptlager, Tankinhalt je nach Rennstrecke zwischen 167 Liter und 265 Liter (Mille Miglia); **Kraftübertragung:** Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe (zweiter bis fünfter Gang mit Porsche-Synchronringen), verschiedene Übersetzungsmöglichkeiten je nach Streckenbeschaffenheit; **Fahrwerk:** Gitterrohrrahmen, vorne einzeln aufgehängte Räder an zwei Dreiecks-Querlenkern, Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfer, hinten Schwingachse mit tiefgelegtem Drehpunkt, Radverbindung mittels angeschweißter Rohrstreben, vorne und hinten innenliegende Trommelbremsen mit Ate-Bremskraftverstärker, in Le Mans und Kristianstad 1955 Luftbremse (hydraulisch) über den Hinterrädern, Speichenräder mit Continental-Reifen vorne 6.00 - 16, hinten 7.00 - 16; **Maße & Gewichte:** Radstand 2370 mm, Spur vorne/hinten 1330/1380 mm, Länge/Breite/Höhe 4215/1632/1040 mm, Leergewicht 880 kg; **Fahrleistungen:** (Hunaudières-Gerade in Le Mans 1955, Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen) 99/122/166/221 und 286 km/h, keine Angaben über die Beschleunigung; **Bauzeit:** 1954 (Prototyp) bis 1955; **Preis:** unverkäuflich; **Stückzahl:** zehn, davon zwei Coupés und ein nicht fertiggestelltes Exemplar.

¹⁾ Die letzten D-Type erhielten einen 3,8-Liter-Motor;
²⁾ Angaben aus Road & Track, Mai 1956.

ston kam bei seinem ersten Rennen immerhin als Dritter ins Ziel, ein weiterer 300 S wurde Viertes. Jener drittplatzierte 300 S von Bill Spears, der inzwischen einem deutschen Sammler gehört, war beim *Motor Klassik*-Treffen dabei*.

In der Folge erwies sich der 300 S bei aller Formschönheit und perfekten Straßensituation gegenüber den Jaguar und Mercedes als untermotorisiert. Auch die Ferrari-Typen 412 und 410 mit ihren gewaltigen 4,1- und 4,9-Liter-Motoren waren für den 300 S bald eine ganze Nummer zu groß. Trotzdem konnte er im Laufe der Jahre einige schöne Erfolge herausfahren – doch die Marken-WM fiel 1956 an die Konkurrenz aus Modena: Ferrari trat mit einem winzigen Punkt Vorsprung die Mercedes-Nachfolge an.

Die Stuttgarter Autobauer waren 1955 wieder bei den Sportwagenrennen erschienen, nachdem sie die Szene schon drei Jahre zuvor mit dem 300 SL-Coupé belebt hatten. Auch dieses Mal war Mercedes-Benz nicht angetreten, um hinterherzufahren – so wie bei Jaguar zählten nur Siege.

Der für die neue, ab 1954 geltende Formel 1 gebaute W 196 erwies sich bald als nahezu unschlagbar, und schon bei seiner Konzeption hatten sich die Ingenieure Rudolf Uhlenhaut und Hans Scherenberg Gedanken über einen möglichen Rennsportwagen auf der technischen Basis des W 196 gemacht.

So entstand, zeitlich nur um sechs Monate versetzt, der Sportwagen-Bruder des W 196, der 300 SLR mit der internen Bezeichnung W 196 S, die die verwand-

schaftliche Nähe zum Grand Prix Rennwagen verdeutlichen hilft. Der Motor des 300 SLR präsentiert sich, wie der des W 196, als Reihenachtzylinder mit Mitteltrieb. Allerdings besteht er nicht mehr aus zusammengeschweißten Stahlzylindern, sondern ist aus einer Leichtmetall-Legierung mit hohem Magnesiumanteil gegossen.

Die Brennräume sind mit einer Bohrung und einem Hub von jeweils 78 mm quadratisch, der Gesamthubraum beträgt 2982 cm³ (Formel 1-Motor: 2496 cm³).

Die Leistung? Satte 300 PS bei 7500/min. Damit war der 300 SLR dem D-Type und dem 300 S deutlich überlegen, doch er muß andererseits auch gut 100 Kilogramm mehr beschleunigen als die beiden Konkurrenten.

Das Fahrwerk war bis auf geringfügige Unterschiede vom W 196 übernommen. Der etwa 60 Kilogramm schwere Rohrrahmen mußte lediglich in seinem Mittelteil, also dem Cockpit, breiter gestaltet werden, um den vorgeschriebenen zweiten Sitz aufnehmen zu können. Das Heck wurde ebenfalls großzügiger gestaltet, mußte es doch einen größer dimensionierten Tank und außerdem noch zwei Reserveräder aufnehmen.

Die Radaufhängungen entsprechen bei W 196 und 300 SLR einander. Doppelte Dreiecks-Querlenker für die einzeln aufgehängten Vorderräder, die hintere Schwingachse mit tiefegelegtem Drehpunkt und Teleskopstoßdämpfer an allen vier Speichenrädern hatten sich bereits bewährt und bedurften keiner Änderung.

Wegen der zu erwartenden teilweise recht schlechten Straßenverhältnisse (speziell bei der Mille Miglia und der Targa

Florio) war allerdings die Bodenfreiheit des 300 SLR um sechs Zentimeter auf 175 mm vergrößert worden.

Die Rennpremiere des 300 SLR bedeutete auch gleich seinen ersten Sieg: Bei der Mille Miglia, den 1000 schrecklichen Meilen zwischen Brescia und Rom, gewannen Moss/Jenkinson in neuer Rekordzeit. Das nächste Rennen fand in Le Mans statt, und für die 24 Stunden hatten die Mercedes-Techniker eine ganz besondere Überraschung für die Gegner bereit: die Luftbremse.

Sie bestand aus einer 0,7 m² großen Fläche über der Hinterachse, die, hydraulisch betätigt, dem Fahrtwind entgegengestellt werden konnte und so die Verzögerungswirkung der großen, innenliegenden Trommelbremsen wirkungsvoll unterstützte. Der Vorteil, den sich Jaguar durch die Verwendung der Scheibenbremsen erhoffte, war damit so gut wie neutralisiert.

Das Rennen selbst schrieb dann allerdings eine traurige Geschichte. Zweieinhalb Stunden nach dem Start flog Levéghs 300 SLR ohne eigenes Verschulden in die Zuschauermassen vor Start und Ziel. Über 80 Menschen fanden den Tod. Der Ausgang des Rennens interessierte dann wohl nur noch die Engländer – nach dem Rückzug der 300 SLR mitten in der Nacht gewann ein D-Type.

Nur am Rande sei deshalb auch erwähnt, daß nach sechs Stunden drei D-Type, zwei 300 SLR und ein 300 S die ersten sechs Ränge einnahmen.

Mercedes konnte sich aber trotzdem mit Siegen bei der irischen Tourist Trophy und bei der Targa Florio den Marken-WM-Titel knapp vor Ferrari sichern. Die Karriere des 300 SLR war damit aber ebenso wie die des W 196 beendet, denn Mercedes zog sich vom Rennsport zurück.

Die Gegner fuhren weiter: Jaguar gewann mit dem D-Type noch zweimal in Le Mans, und der 300 S von Maserati konnte gegen die versammelte Konkurrenz 1956 mit den Fahrern Moss/Behra das schwere 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring gewinnen. Noch 1958 siegte ein roter Werks-300 S mit der identischen Fahrerbesetzung bei einem Sportwagenrennen in Portugal, dann reduzierte Maserati aus Kostengründen die Rennabteilung auf ein Minimum. Der letzte D-Type tauchte 1960 in Le Mans auf, genannt von der Ecurie Ecosse und mehr aus nostalgischen, denn aus ernstzunehmenden sportlichen Gründen eingesetzt.

Für *Motor Klassik* kamen die drei großen Rennsportwagen der 50er noch einmal zusammen und vermittelten jene besondere Atmosphäre, die immer dann entsteht, wenn Siegertypen aufeinandertreffen: Siegerehrung 30 Jahre später – die Faszination ist geblieben. ○

Die Rennerfolge

Jaguar D-Type

- 1954: zweiter Platz 24-Stunden-Rennen in Le Mans (Rolt/Hamilton); Sieg beim 12-Stunden-Rennen in Reims.
- 1955: Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans (Bueb/Hawthorn); Sieg beim 12-Stunden-Rennen in Sebring (Hawthorn/Walters).
- 1956: Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans (Flockhart/Sanderson); Dreifach-sieg beim 12-Stunden-Rennen in Reims (Hamilton/Bueb), (Hawthorn/Frère), (Titterington/Fairman).
- 1957: Vierfachsieg beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans (Flockhart/Bueb), (Sanderson/Lawrence), (Lucas/Mary), (Frère/Rousselle); vierter Platz beim 1000-km-Rennen in Buenos Aires (Sanderson/Mières); dritter Platz beim 12-Stunden-Rennen in Sebring (Hawthorn/Bueb).

Maserati 300 S

- 1955: dritter und vierter Platz beim 12-Stunden-Rennen in Sebring (Spear/Johnston), (Valenzano/Perdisa); vierter Platz und Klassensieg bei der Mille Miglia (Giardini).

- 1956: Sieg beim 1000-km-Rennen in Buenos Aires (Moss/Menditeguy); Sieg beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring (Taruffi/Schell/Moss/Behra), zweiter Platz bei der Targa Florio (Taruffi); Sieg beim 1000-km-Rennen in Montlhéry (Behra/Rosier).
- 1957: zweiter Platz beim 12-Stunden-Rennen in Sebring (Moss/Schell); vierter Platz bei der Mille Miglia (Scarlati); dritter Platz beim Großen Preis von Schweden in Kristianstad (Scarlati/Bonnier/Schell/Moss); Sieg beim Großen Preis von Portugal in Monsanto (Fangio).

Mercedes 300 SLR

- 1955: Doppelsieg bei der Mille Miglia (Moss/Jenkinson), (Fangio); Doppelsieg beim Eifelrennen auf dem Nürburgring (Moss und Fangio); Doppelsieg beim Großen Preis von Schweden in Kristianstad (Fangio und Moss); Dreifachsieg bei der Tourist Trophy in Dundrod (Moss/Fitch), (Fangio/Kling), (von Trips/Simon); Doppelsieg bei der Targa Florio (Möss/Collins), (Fangio/Kling).

* In Deutschland befinden sich drei 300 S und zwei D-Type.