

Historic Trophy Nürburgring 2014: Magische Momente auf Nordschleife und Grand-Prix-Strecke

Historic Trophy Nürburgring 2014: Magische Momente auf Nordschleife und Grand-Prix-Strecke - "Renn-Heckflosse" und 190 E 2.5-16 Evolution II bereichern den historischen Motorsport - Revival "30 Jahre Eröffnungsrennen Nürburgring GP-Strecke" mit originalem Siegerfahrzeug Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 - Mercedes-Benz DTM-Legenden: Sieben ehemalige DTM-Rennfahrer mit drei klassischen DTM-Fahrzeugen - Mercedes-Benz SSK beim "Elefantenrennen" - Mercedes-Benz Classic setzt bei der Historic Trophy Nürburgring 2014 (30. Mai bis 1. Juni 2014) mit einem beeindruckenden Aufgebot aus 120 Jahren Motorsportgeschichte besondere Glanzlichter. Zahlreiche Fahrzeuge aus der Sammlung von Mercedes-Benz Classic gehen in der Eifel an den Start, und hinter den Lenkrädern legendärer Rennsport-Tourenwagen sitzen voraussichtlich sieben ehemalige Rennfahrer. Nach sechs Jahren "ADAC Eifelrennen" hat das bewährte Konzept einen neuen Namen: Die Klassiker-Veranstaltung trägt die Bezeichnung "Historic Trophy Nürburgring". Der Nürburgring, eine der populärsten Rennstrecken der Welt, ist eng mit der Motorsportgeschichte von Mercedes-Benz verbunden. Schon beim Eröffnungsrennen am 19. Juni 1927 siegt Rudolf Caracciola vor seinem Teamkollegen Adolf Rosenberger auf Mercedes-Benz Typ S. Auch die legendären Mercedes-Benz Silberpfeile werden in der Eifel geboren: Der W 25 geht Anfang Juni 1934 in silberner Livree an den Start, nachdem, so die Legende, die Rennboliden aus Gewichtsgründen zunächst ihrer weißen Farbe entledigt wurden. Manfred von Brauchitsch gewinnt auf Anhieb das prestigeträchtige Internationale Eifelrennen in neuer Rekordzeit. Als langjähriger Partner und Hauptsponsor der Veranstaltung blicken wir auf eine 120-jährige Motorsportgeschichte voller Erfolge zurück. Mit faszinierenden Originalfahrzeugen und ehemaligen Rennfahrern möchten wir den historischen Rennsport vergangener Epochen auf authentische Weise wiederaufleben lassen und damit für zahlreiche weitere magische Momente sorgen. Auf dem Nürburgring gelingt das besonders gut", sagt Michael Bock, Leiter von Mercedes-Benz Classic. Der Dunlop FHR Langstreckencup und Youngtimer Trophy - Das aktuelle Engagement von Mercedes-Benz Classic im historischen Motorsport beginnt im Jahr 2011, als die Traditionssparte der Stuttgarter Marke einen Mercedes-Benz 220 SE (W 111) für den Start im Dunlop FHR Langstreckencup aufbaut. Seit 2013 geht zusätzlich zu diesem von den Fans liebevoll "Renn-Heckflosse" genannten Fahrzeug zudem ein Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II (W 201) in der Youngtimer Trophy an den Start. Der Dunlop FHR Langstreckencup und die Youngtimer Trophy stehen für zwei unterschiedliche Epochen des Tourenwagensports - und doch ergänzen sie sich auf ideale Weise. Während im FHR-Langstreckencup der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport e. V. (FHR) GT-Fahrzeuge und Tourenwagen der Baujahre 1947 bis 1975 starten, nehmen an der Youngtimer Trophy Fahrzeuge der Jahre 1966 bis 1990 teil. Das Reglement beider Rennserien richtet sich maßgeblich nach den Vorgaben für die Homologation der historischen Vorbilder. Das sorgt für höchste Authentizität und Originalität der eingesetzten Rennwagen. Bei der "Historic Trophy Nürburgring" werden Läufe für beide Serien ausgetragen. Beim Drei-Stunden-Rennen im Rahmen der Youngtimer Trophy geht am Samstag, 31. Mai 2014, Markenbotschafter Bernd Schneider im Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II (kurz EVO II genannt) an den Start. Der EVO II würdigt das 120-jährige Motorsportjubiläum der Marke auf eine ganz besondere Weise. Für seine zweite Saison als Werksrennwagen in der Youngtimer Trophy hat der nach dem Reglement der Gruppe A aufgebaute Rennsport-Tourenwagen eine besondere Karosseriebekleidung erhalten: Historische Fotomotive erzählen die Motorsportgeschichte von den Ursprüngen vor 120 Jahren über die ersten Triumphe in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) bis zu den aktuellen Rennsport-Aktivitäten von Mercedes-Benz. Bereits ihre vierte Saison im Dunlop FHR Langstreckencup erlebt die "Heckflossen"-Limousine vom Typ 220 SE (W 111). Während des Drei-Stunden-Rennens ebenfalls am Samstag, 31. Mai 2014, wird die "Renn-Heckflosse" von Jörg van Ommen pilotiert. Der Wagen im authentischen grauen Lack entspricht den Regelungen von Anhang K des internationalen Sportgesetzes der FIA (Fédération Internationale de l'Automobile). Zu den großen Erfolgen des 220 SE in den 1960er-Jahren gehört der Gewinn der Rallye-Europameisterschaft der Jahre 1960 und 1962 sowie der Sieg von Ewy Rosqvist und Ursula Wirth beim VI. Großen Straßenpreis von Argentinien 1962. SSK startet beim "Elefantenrennen" - Der 166 kW (225 PS) starke Mercedes-Benz SSK (W 06) lädt am Sonntag, 1. Juni 2014, zur Reise in eine besonders glanzvolle Epoche der Motorsportgeschichte ein. Markenbotschafter Jochen Mass startet mit dem 1928 gebauten Kompressor-Sportwagen beim sogenannten "Elefantenrennen". Der Lauf für die großen Sportwagen der 1920er- und frühen 1930er-Jahre erinnert an jene Epoche, in die auch das Eröffnungsrennen des Nürburgrings im Jahr 1927 fällt. Der damals siegreiche Rudolf Caracciola, das spätere Idol der Mercedes-Benz Silberpfeil-Ära, legt an diesem Tag das Fundament für seinen damaligen Ehrentitel "Meister des Nürburgrings". DTM-Legenden: Originalfahrzeuge und ihre Fahrer - Ein besonders buntes und faszinierendes Kapitel der Motorsportgeschichte von Mercedes-Benz schlagen am Samstag und Sonntag (31. Mai/1. Juni 2014) die Markenbotschafter und ehemaligen DTM-Rennfahrer Roland Asch, Bernd Schneider, Ellen Lohr, Klaus Ludwig, Kurt Thiim und Jörg van Ommen auf: das DTM-Engagement der Marke mit dem Stern. Beim Revival "30 Jahre Eröffnungsrennen Nürburgring GP-Strecke" mit dem Mercedes-Benz 190 E 2.3-16, dem originalen Siegerfahrzeug aus dem Jahr 1984 des damals 24-jährigen Brasilianers Ayrton Senna, sowie bei Mitfahrten auf der Grand-Prix-Strecke exklusiv für Mitglieder der offiziellen Markenclubs stehen die Rennversionen des Mercedes-Benz Typ 190 (W 201) im Mittelpunkt. Mit dem Typ 190 E 2.3-16 (W 201) steigt Mercedes-Benz 1988 in die Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft ein. Seither ist die Marke kontinuierlich in dieser Serie aktiv, die bis 1996 in der ursprünglichen Form ausgetragen wird und im Jahr 2000 als heutige Deutsche Tourenwagen-Masters (DTM) neu aufgelegt wird. Seit 1994 startet Mercedes-Benz mit Rennsport-Tourenwagen in der DTM, die von Fahrzeugen der jeweils aktuellen C-Klasse abgeleitet sind. Das Wochenende der "Historic Trophy Nürburgring 2014" bietet den Liebhabern des historischen Rennsports eine Vielzahl von Trainings- und Rennläufen sowie ein buntes Rahmenprogramm. Dazu gehören auch 2014 wieder die Präsentation von zahlreichen Fahrzeugen der offiziell anerkannten Mercedes-Benz Markenclubs im Paddockbereich und das große Markenclubtreffen. Zum bunten Rahmenprogramm gehören insbesondere Angebote für die Clubmitglieder: exklusive Parkmöglichkeiten im Paddock, Taxifahrten mit ehemaligen DTM-Fahrzeugen auf dem Grand-Prix-Kurs des Nürburgrings, Autogrammstunden und Zusammentreffen mit den Markenbotschaftern und mehr. Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Classic bei der Historic Trophy Nürburgring 2014 - Mercedes-Benz SSK 27/170/225 PS (W 06), 1928 - Von den Sechszylinder-Kompressor-Sportwagen der Mercedes-Benz S-Reihe ist der Typ SSK die exklusivste und faszinierendste Ausführung. Die Modellbezeichnung steht für Super-Sport-Kurz und bringt neben der besonderen Sportlichkeit auch den verkürzten Radstand zum Ausdruck. Technische Daten - Produktionszeitraum: 1928-1930 - Zylinder: 6/Reihe - Hubraum: 7.065 Kubikzentimeter - Leistung: 123 kW (170 PS), mit Kompressor 166 kW (225 PS) bei 3.300/min - Höchstgeschwindigkeit: 192 km/h - Mercedes-Benz 220 SE (W 111), "FIA Anhang K" - Authentisch für die 1960er-Jahre ist die große technische Nähe dieses Wettbewerbsfahrzeugs zu dem Serienmodell. Zu den üblichen Modifikationen gehören die Versteifung von Fahrwerkelementen und Karosserieteilen, eine Vergrößerung des Treibstofftanks und die Optimierung der Motorcharakteristik. Technische Daten - Produktionszeitraum: 1959-1965 - Zylinder: 6/Reihe - Hubraum: 2.195 Kubikzentimeter - Leistung: 88 kW (120 PS) bei 4.800/min - Höchstgeschwindigkeit: rund 170 km/h - Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 (W 201), "Senna" - Für das offizielle Eröffnungsrennen des neuen Nürburgrings am 12. Mai 1984 stellt Mercedes-Benz 20 identische Fahrzeuge des Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 (W 201) bereit. Augenfälligster Unterschied zum Serienfahrzeug ist der eingebaute Überrollkäfig. Sieger des Eröffnungsrennens wird der damals 24-jährige Ayrton Senna, der sich bereits als größtes Nachwuchstalent der Formel 1 einen Namen gemacht hat. Technische Daten - Produktionszeitraum: 1984 - Zylinder: 4/Reihe - Hubraum: 2.299 Kubikzentimeter - Leistung: 163 kW (185 PS) bei 7.200/min - Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h - Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 (W 201), Gruppe A - Der Einsatz dieses Rennsport-Tourenwagens im Jahr 1988 markiert den Wiedereinstieg von Mercedes-Benz in den Rennsport, gleichzeitig mit dem Engagement in der Gruppe C. Technische Daten - Produktionszeitraum: 1988 - Zylinder: 4/Reihe - Hubraum: 2.299 Kubikzentimeter - Leistung: 220 kW (300 PS) bei 9.000/min - Höchstgeschwindigkeit: rund 260 km/h - Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution (W 201), Gruppe A - Aus dem Serienfahrzeug Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 entsteht 1989 als Evolutionsmodell eine neue Variante, die auf ihren Einsatz in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft ausgerichtet ist. Um auf das vom Reglement vorgeschriebene Gewicht von 1.040 Kilogramm zu kommen, wird nahezu die komplette Innenausstattung entfernt; dafür aber ein Überrollkäfig eingebaut. Bei zahlreichen Karosserieteilen, wie Motorhaube, Kofferraumdeckel und Spoiler, kommt der Kunststoff Kevlar zum Einsatz. Das neue Modell mit der sperrigen Typenbezeichnung wird kurz "EVO" und ab 1990 zur Unterscheidung von seinem Nachfolger auch "EVO I" genannt.

Technische Daten
Produktionszeitraum: 1989
Zylinder: 4/Reihe
Hubraum: 2.490 Kubikzentimeter
Leistung: 245 kW (333 PS) bei 8.500/min
Höchstgeschwindigkeit: rund 280 km/h
Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II (W 201), Gruppe A
Im August 1989 beginnen die Arbeiten an dieser zweiten Entwicklungsstufe eines DTM-Rennwagens auf Basis der Kompaktklasse W 201. Entwickelt werden die Fahrzeuge von der werkseigenen Abteilung Mercedes-Benz sport technik (st). Sein Renn-Debüt hat der Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 Evolution II am 16. Juni 1990 auf der Nordschleife des Nürburgrings. Während der Jahre 1990 bis 1992 erzielt Mercedes-Benz mit diesem Fahrzeug einen Dreifachsieg in der DTM-Gesamtwertung 1992 (Meisterschaft für Klaus Ludwig vor Kurt Thiim und Bernd Schneider) sowie den 2. Platz der Gesamtwertung 1993 (Vizemeisterschaft für Roland Asch auf 190 E AMG Klasse 1).

Technische Daten
Produktionszeitraum: 1990
Zylinder: 4/Reihe
Hubraum: 2.490 Kubikzentimeter
Leistung: 274 kW (373 PS) bei 9.500/min
Höchstgeschwindigkeit: rund 300 km/h
Mercedes-Benz C 55 AMG, DTM Safety Car (W 203), 2004
Der damals neue C 55 AMG fährt ab 2004 als offizielles Safety Car in der DTM. Die leistungsstarke C-Klasse sorgt für Sicherheit auf der Rennstrecke bei Zwischenfällen und unübersichtlichen Situationen. Für den Spezialeinsatz modifiziert sind unter anderem Fahrwerk, Bremsanlage und Motorkühlung.

Technische Daten (Serienversion)
Produktionszeitraum: 2004
Zylinder: 8/V
Hubraum: 5.439 Kubikzentimeter
Leistung: 270 kW (367 PS) bei 5.750/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Die Fahrerinnen und Fahrer von Mercedes-Benz Classic bei der Historic Trophy Nürburgring 2014
Roland Asch
Geboren am 12. Oktober 1950 in Altingen
Der gelernte Kraftfahrzeugmeister Roland Asch beginnt seine Rennsportkarriere zunächst als Hobby, feiert aber Erfolge wie ein Profi: Nach dem Titel des Deutschen Bergmeisters 1981 und der Deutschen Rennsport-Trophäe 1983 folgt 1985 sein Debüt in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM). Dort wird er mit dem Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 des BMK-Teams 1988 Vizemeister. Dreimal gewinnt er Ende der 1980er-Jahre die Gesamtwertung des Porsche 944 Turbo Cups und holt 1991 den Meistertitel des Porsche Carrera Cups. Für Mercedes-Benz fährt er Anfang der 1990er-Jahre insgesamt fünf Siege und diverse gute Platzierungen in der DTM ein. 1993 wird er zum zweiten Mal Vizemeister der DTM und wechselt 1995 zu Ford in den Super-Tourenwagen-Cup. Als Markenbotschafter ist Roland Asch der Marke Mercedes-Benz bis heute eng verbunden.

Ellen Lohr
Geboren am 12. April 1965 in Mönchengladbach
Zum Motorsport kommt Ellen Lohr über den Kartsport, den sie von 1979 bis 1983 betreibt. Ihre größten Erfolge sind die Teilnahme bei der Kart-Junioren-Weltmeisterschaft sowie ein 1. Platz in der Nordwestdeutschen Kart-Landesmeisterschaft. Nach Rennen in der Deutschen Formel Ford 1600 (Deutsche Meisterin 1987), ersten Renneinsätzen in der DTM (BMW) und der Deutschen Formel-3-Meisterschaft mit VW 1989/90, verpflichtet sie das AMG-Mercedes Team für die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft. Zur Saison 1995 wechselt sie zum Mercedes-Zakspeed Team und fährt 1996 im AMG-Mercedes Team Persson MS. Als erste und bisher einzige Frau konnte Lohr einen DTM-Sieg verbuchen, den sie im Mai 1992 beim Rennsportfestival in Hockenheim auf einem AMG-Mercedes 2.5-16 Evolution II erzielte. 1997 startet sie in der Truck-Racing-Europameisterschaft am Steuer eines Mercedes-Benz Renntrucks. Danach ist Lohr noch in zahlreichen anderen Rennerien aktiv, seit 2005 auch bei der Rallye Paris-Dakar und seit 2012 wieder im Truck Racing.

Klaus Ludwig
Geboren am 5. Oktober 1949 in Bonn
Der von seinen Fans mit dem Ehrennamen "König Ludwig" ausgezeichnete Rennfahrer und dreifache DTM-Meister Klaus Ludwig beginnt seine Karriere im Motorsport Anfang der 1970er-Jahre mit Slalomrennen, Orientierungsfahrten und Tourenwagenrennen. Zu seinen ersten großen Erfolgen zählen die Meistertitel der Deutschen Rennsport-Meisterschaften (DRM) der Jahre 1979 und 1981 sowie Siege beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans in den Jahren 1979, 1984 und 1985. Zur Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) kommt Ludwig 1985, wo er zunächst für Ford startet und 1988 seinen ersten Titel holt. 1989 wechselt er zum AMG-Mercedes Team, für das er in den folgenden Jahren bis 1994 zwei Meistertitel (1992 und 1994, Vizemeisterschaft 1991) mit insgesamt 19 Rennsiegen erzielt. 1995 und 1996 fährt er in der ITC (International Touringcar Championship) für das Opel-Team Rosberg. Danach kehrt er zu AMG-Mercedes zurück und gewinnt zusammen mit Ricardo Zonta 1998 die Fahrer- und Teamtrophäe der Internationalen FIA-GT-Meisterschaft. Danach beendet Ludwig offiziell seine Motorsportkarriere, doch im Jahr 2000 startet er wieder bei den neuen Deutschen Tourenwagen-Masters (DTM) und beendet die Saison und auch seine Rennfahrerkarriere mit Platz 3 der Gesamtwertung auf Mercedes-Benz CLK-DTM.

Jochen Mass
Geboren am 30. September 1946 in Dorfen bei Wolfratshausen
Jochen Mass 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, scheidet 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 165 oder im Mercedes-Benz Typ SSK - Jochen Mass kennt und fährt sie alle.

Kurt Thiim
Geboren am 3. August 1958 in Vejens, Luxemburg
Der Däne Kurt Thiim beginnt seine Karriere im Motorsport 1974 mit Kartrennen (dänischer Kartmeister 1985) und Einsätzen in der Formel Ford 1600. Die Erfolge bringen ihn bis in die Formel 3. Von dort wechselt Thiim in den Tourenwagen-Sport und gewinnt 1986 auf Rover Vitesse die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft. Danach wird er eine feste Größe auf Fahrzeugen von Mercedes-Benz: Ab Saisonmitte 1988 fährt er für AMG-Mercedes. Bis 1991 erzielt er gute Platzierungen und Einzelsiege zunächst für AMG-Mercedes, dann ab 1992 für Zakspeed-Mercedes (Vizemeisterschaft 1992). Später fährt er im UPS-Team auf AMG-Mercedes. 1991 nimmt Thiim auf Sauber-Mercedes C 11 auch bei den 24 Stunden von Le Mans teil, im Team mit Stanley Dickens und Jonathan Palmer, allerdings fällt das Fahrzeug im Verlauf des Rennens aus. Dem Mercedes-Benz Fahrerkader gehört er bis 1997 an und fährt danach für unterschiedliche Teams und bei diversen Meisterschaften.

Jörg van Ommen
Geboren am 27. September 1962 in Moers
Sein Vater ist in den 1960er-Jahren Tourenwagenpilot, seine Onkel Hubert und Armin Hahne bekannte Rennfahrer. Wie viele andere Rennfahrer beginnt Jörg von Ommen mit dem Kartrennen (1976-1980). Zu seinen frühen Erfolgen zählen die Deutsche Junioren-Meisterschaft, die Deutsche Meisterschaft und Vizemeisterschaft sowie vordere Plätze bei der Europa- und Weltmeisterschaft. Nach Tourenwagen-Renneinsätzen für Ford und Rover folgen erste Einsätze für das Mercedes-Marko-Team von 1987 bis 1989. Von 1990 bis 1992 ist er im Mass-Schons-Team in der DTM für Mercedes-Benz aktiv, mit einem Sieg 1992. 1993 und 1994 ist er im Zakspeed-Mercedes-Team in der DTM vertreten und beendet die DTM-Saison 1994 als Zweiter. Die Saison 1995 bestreitet er im UPS-Tabac Original-Sonax-Team auf AMG-Mercedes.

Bernd Schneider
Geboren am 20. Juli 1964 in St. Ingbert
Der fünffache DTM-Meister Bernd Schneider erzielt erste Erfolge im Rennsport bei Kartrennen und in der Formel 3, er startet auch in der Formel 1, bei den 24 Stunden von Le Mans und in der FIA-GT-Meisterschaft, die er im Jahr 1997 gewinnt. Die DTM wird zu jener Bühne, auf welcher der Rennfahrer seine glänzendsten Erfolge feiert: Schneider fährt seit 1992 für AMG-Mercedes und holt für das Team den Meistertitel der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft des Jahres 1995, nachdem er 1992 und 1993 jeweils Dritter der Gesamtwertung wird. Nach der Neuauflage der DTM als Deutsche Tourenwagen-Masters ab 2000 scheidet Schneider in den Jahren 2000, 2001, 2003 und 2006. Hinzu kommt die Vizemeisterschaft im Jahr 2002. Bis heute ist Bernd Schneider der Marke Mercedes-Benz eng verbunden und fungiert als Testpilot und Markenbotschafter für die Marke mit dem Stern.

Telefon: +49 (711) 17 0
Telefax: +49 711 17 22244
Mail: dialog@daimler.com
URL: <http://www.daimlerchrysler.de/>

Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

ehemals DaimlerChrysler AG DaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.