

Großer Auftritt von Silberpfeilen beim Goodwood Revival im September

Großer Auftritt von Silberpfeilen beim Goodwood Revival im September - 14. August 2012. Mercedes-Benz Classic bringt beim diesjährigen Goodwood Revival (14. bis 16. September 2012) vier originale Vorkriegs-Silberpfeile auf die Rennstrecke. Die Mercedes-Benz Grand-Prix-Wagen aus den 1930er-Jahren gehen unter anderem bei einem Demonstrationslauf an den Start, bei dem auch Auto Union Fahrzeuge aus der Sammlung von Audi Tradition teilnehmen. "Damit ist 75 Jahre nach ihrem Premierenauftritt auf der Insel zum ersten Mal wieder eine bedeutende Anzahl Silberpfeile von Mercedes-Benz und Auto Union gemeinsam unterwegs", sagt Michael Bock, Leiter von Mercedes-Benz Classic. "Auf Hundertstelsekunden kommt es bei dem Gastauftritt in Goodwood allerdings nicht an, vielmehr handelt es sich um einen einzigartigen Schaulauf unter simulierten Rennbedingungen." Die von den Mercedes-Benz Piloten Roland Asch, Jochen Mass, Bernd Schneider, Jackie und Paul Stewart gelenkten historischen Rennfahrzeuge entsprechen alle den hohen Maßstäben von Mercedes-Benz Classic: Es sind Originale. Bis heute sind sie ununterbrochen im Werksbesitz und in nahezu allen Details erhalten. In den Fällen, in denen aus Sicherheitsgründen Teile erneuert werden mussten, entsprechen diese exakt den einstigen Herstellervorgaben und -standards. Als ursprünglicher Hersteller verfügt die Daimler AG über das gesamte Kompetenzspektrum, die Originalität eines Fahrzeugs nachzuweisen und es in seinem originalen Zustand zu bewahren. Auf dem Goodwood Motor Circuit werden in diesem Jahr ein W 25 (1934), ein W 125 (1937), ein W 154 (1939) sowie ein W 165 (1939) ihre Acht- und Zwölfzylindermotoren erklingen lassen. Den vier fahrenden Silberpfeilen stellt Mercedes-Benz Classic einen Renntransporter vom Typ Lo 2750 (1936) zur Seite, wie er seinerzeit zum Transport der ersten Silberpfeile verwendet wurde. Das Goodwood Revival lässt jedes Jahr im Herbst den Rennsport vergangener Zeiten wiederauferstehen. Im Mittelpunkt des britischen Festivals stehen die spannenden Rennläufe: Dazu gehören die "Celebrity Races" mit weltberühmten Rennfahrern aus verschiedenen Sparten und Epochen des Motorsports auf vier und zwei Rädern. Bei den "Sports Car Races" treten vor allem Sportwagen an, die schon an den offiziellen Rennen auf dem Goodwood Motor Circuit zwischen 1948 und 1966 teilgenommen haben. Die "Single-seater Races" sind den Monoposti aller Größen vorbehalten. Auch abseits der Rennstrecke wird viel geboten: Oldtimer-Auktionen und Ausstellungen klassischer Automobile, eine Flugshow, ein Vintage-Supermarkt und ein historischer Jahrmarkt stehen auf dem Programm. Zudem kleiden sich die Teilnehmer und auch die meisten Besucher im Stil der Epoche und tragen so zum besonderen Flair des Rennsport-Wochenendes bei. Die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Classic beim Goodwood Revival 2012: Mercedes-Benz W 25, 1934 Die Motorsportbehörde AIACR (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) in Paris gibt im Herbst des Jahres 1932 eine neue Formel für den Grand-Prix-Rennsport bekannt, die 1934 in Kraft treten wird: Die Wagen dürfen ohne Kraftstoff, Öl, Kühlmittel und ohne Reifen maximal 750 Kilogramm schwer sein, ansonsten sind den Konstrukteuren keine Grenzen gesetzt. Bei Mercedes-Benz fällt 1933 der Entschluss zur Entwicklung eines eigenen Rennwagens, der die Konstruktionsbezeichnung W 25 tragen wird. Schon die ersten Versuchsfahrten zeigen rasch: Die Kombination aus schlanker Karosserie, mechanisch aufgeladenem 3,4-Liter-Reihenachtzylindermotor mit 260 kW / 354 PS, einzeln aufgehängten Rädern und Getriebe direkt auf der Hinterachse ergibt einen Siegerwagen. Mercedes-Benz entscheidet sich beim W 25 zugleich für eine neue Karosseriefarbe: Silber. Der erste Auftritt ist für das Avus-Rennen in Berlin im Mai 1934 geplant, doch wegen technischer Probleme sagt man im letzten Augenblick die Rennteilnahme ab. Somit kommt der neue Wagen erst eine Woche später beim Internationalen Eifelrennen am 3. Juni auf dem Nürburgring zum Einsatz. Der W 25 geht in silberner Livree an den Start, nachdem, so die Legende, die Rennboliden auf dem Nürburgring aus Gewichtsgründen ihrer weißen Farbe entledigt worden sind. Zwar wird dieses Rennen nicht nach der 750-kg-Formel durchgeführt, doch will man offenbar einen Wagen präsentieren, der dem neuen Reglement entspricht. Der Begriff "Silberpfeil" wird erst später geprägt werden und sich dann im Lauf der Jahre durchsetzen. Mercedes-Benz W 125, 1937 Heiß brüllt der 441 kW / 600 PS starke Kompressormotor des neuen Mercedes-Benz Silberpfeils, der am 9. Mai 1937 beim Grand Prix von Tripolis seine Premiere hat. Es ist der Ruf des ultimativen Rennwagens dieses Jahres. Denn das Fahrzeug vom Typ Mercedes-Benz W 125 gewinnt mit Hermann Lang am Steuer nicht nur sein Auftaktrennen, sondern ist auch in vielen anderen Wettbewerben des Jahres erfolgreich. So holt Rudolf Caracciola 1937 mit drei Siegen für Mercedes-Benz in fünf Wertungsrennen erneut den Europameistertitel. Große Leidenschaft und höchste technische Kompetenz stecken in diesem völlig neu entwickelten Grand-Prix-Boliden. Mit dem Aufwand einer kompletten Neukonstruktion demonstriert die Rennabteilung von Mercedes-Benz größtes Vertrauen in das neue Wettbewerbsfahrzeug. Denn der W 125 wird eigens für ein einziges Jahr entwickelt: 1937 ist die vierte und zugleich letzte Saison, in der die 750-Kilogramm-Formel gilt. Nach drei Jahren, in denen der Vorgänger W 25 bei Rennen eingesetzt worden ist, treten die Stuttgarter nun vor dem Ende dieser Ära noch einmal mit einem neuen Rennwagen an - erfolgreich. Mercedes-Benz W 154, 1939 Im September 1936 steckt die AIACR die von 1938 an geltende Grand-Prix-Formel ab. Die Kernpunkte: maximal drei Liter Hubraum mit Kompressor oder 4,5 Liter für Saugmotoren, mindestens 400 und höchstens 850 Kilogramm Gewicht, je nach Hubraum. Diese Vorgaben verlangen ein ganz neues Fahrzeug. Die Saison 1937 ist denn auch noch in vollem Gang, als bei Mercedes-Benz bereits der Wagen für das nächste Rennjahr erlassen wird. Von Januar 1938 an arbeitet der V12-Motor des neuen W 154 auf dem Prüfstand. Im Laufe seiner Renneinsätze stehen den Fahrern mehr als 344 kW / 468 PS zur Verfügung. Der Mercedes-Benz W 154 übertrumpft die exzellenten Vorgaben seiner Vorgänger: Dieser Silberpfeil bringt der Rennabteilung von Mercedes-Benz die meisten Siege der Epoche. Das erste Rennen der Saison 1938 endet noch mit einer Enttäuschung: Auf der kurvenreichen Strecke in Pau/Frankreich kann der Wagen sein Potenzial nicht aufzeigen und wird durch einen Tankstopp zurückgeworfen. Doch dann geht es Schlag auf Schlag: Die Marke mit dem Stern gewinnt nahezu alle wichtigen Wettbewerbe des Jahres und auch 1939, in der letzten Rennsaison vor dem Zweiten Weltkrieg, können von Brauchitsch, Caracciola und Lang im W 154 die Erfolge des Vorjahres wiederholen. Mercedes-Benz W 165, 1939 Der Formelrennwagen W 165 wird von Mercedes-Benz in weniger als acht Monaten entwickelt, um dem 1939 kurzfristig geänderten Reglement für die vom italienischen Motorsportverband veranstalteten Grand-Prix-Rennen Rechnung zu tragen, darunter der prestigeträchtige Grand Prix von Tripolis in Libyen, damals eine Kolonie Italiens. Diese Regeln sehen ein Hubraumlimit von nur 1,5 Litern (statt drei Liter) vor. Die Techniker um Max Sailer entscheiden sich bei dem neuen 1,5-Liter-Triebwerk M 165 für einen V8 mit 187 kW / 254 PS Leistung. Es handelt sich dabei um einen kurzhubigen 90-Grad-Motor, dessen rechte Zylinderreihe um 18 Millimeter nach vorn versetzt angeordnet ist. Die Rahmen- und Radaufhängungs-Konstruktion orientiert sich am Dreiliter-Rennwagen W 154: Ovalrohre mit Traversen aus Chrom-Nickel-Molybdän-Stahl, De-Dion-Hinterachse mit Torsionsstabfederung, Dreieckslenker mit Schraubenfedern vorn. Auch äußerlich ähnelt "der Kleine" seinem großen Bruder W 154. Allerdings sitzt der Fahrer im W 165 aus Platzgründen leicht nach rechts versetzt. In Tripolis werden zwei W 165 eingesetzt. Sie holen einen spektakulären Doppelsieg für die Marke: Hermann Lang siegt mit knapp 198 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit, Rudolf Caracciola kommt als Zweiter ins Ziel. Mercedes-Benz Renntransporter (Lo 2750), 1936 Nicht ganz so prominent wie die Silberpfeile, aber ebenfalls stark prägend für das Bild in der Öffentlichkeit sind die Renntransporter. Wo die blauen Lastwagen mit dem Schriftzug "Mercedes-Benz Rennabteilung" auftauchen, stehen sie schnell im Mittelpunkt des Publikumsinteresses. Die Mercedes-Benz Renntransporter tragen in den 1930er-Jahren ihren Teil zu den Rennerfolgen bei, indem sie die Silberpfeile pünktlich zu den Grand-Prix-Strecken bringen, die Versorgungskette aus dem Werk sicherstellen und als Werkstattwagen dienen. Mitunter werden sie auch zum Repräsentationsfahrzeug: Nach großen Erfolgen zeigen sie mit heruntergezogenen Planen die siegreichen Silberpfeile dem Publikum. Eine richtige Renntransporter-Flotte war im Einsatz - doch die Kriegsjahre hat keines der Fahrzeuge überlebt. Mercedes-Benz Classic hat deshalb einen Renntransporter nach altem Vorbild wieder auferstehen lassen. Basis ist ein Lastwagen vom Typ Lo 2750, Baujahr 1936, mit einem Benzinmotor, der aus knapp fünf Liter Hubraum 51 kW / 70 PS entwickelt. Dieser Fahrzeugtyp sowie die ebenfalls in den 1930er-Jahren eingesetzten Typen Lo 2000, Lo 2500 und Lo 3750 hatten sich aufgrund ihrer Niederflerbauweise als Renntransporter angeboten. Die Fahrer für Mercedes-Benz Classic beim Goodwood Revival 2012: Roland Asch Geboren am 12. Oktober 1950 in Ammerbuch-Altingen (Baden-Württemberg). Als gelernter Kfz-Meister und erfolgreicher Autohändler seines eigenen Autohauses in Ammerbuch bei Tübingen schlägt sein Herz nicht nur für den Motorsport, sondern auch für die Technik, die den Motorsport erst möglich macht. Asch ist kein reiner Profi im Cockpit. Der Motorsport bleibt für ihn immer ein zeitraubendes Hobby. Roland Asch beginnt mit Slalom und Bergrennen (1976 bis 1982), holt sich den Titel des Deutschen Bergmeisters 1981 und fährt zu weiteren Erfolgen: dreimal Gewinner der Gesamtwertung des Porsche 944 Turbo Cups (1987/88/89) und einmal des Carrera Cups (1989) sowie der Einstieg in die

Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft als Vizemeister. Nach Rennen in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft erfolgt sein Debüt in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft 1985. Es folgen Einsätze im MS-Mercedes-Team 1989, im Snobeck-Mercedes-Team 1990, bei Zakspeed-Mercedes 1991 und 1992, im AMG-Mercedes-Team 1993. In den Jahren 1992 (Eifelrennen, Hockenheim) und 1993 (Diepholz und zweimal Avus/Berlin) kann er insgesamt fünf Siege und diverse gute Platzierungen einfahren. 1988 (Mercedes 190 E 2.3-16 mit BMK Motorsportteam) und 1993 (Mercedes 190 E 2.5-16 Evo II Klasse 1) wird er Deutscher Tourenwagen-Vizemeister mit Mercedes-Benz. Ab 1995 - nach seinem Wechsel in den Super Tourenwagen Cup - fährt er für diverse andere Rennställe.
Jochen Mass
Geboren am 30. September 1946 in Dorfen bei Wolfratshausen (Bayern). Jochen Mass, ursprünglich Seemann, beginnt seine abwechslungsreiche Karriere im Motorsport 1968 mit Tourenwagen-Rennen für Alfa Romeo und als Werksfahrer bei Ford in den Jahren 1970 bis 1975. In dieser Zeit gewinnt er 1972 die 24 Stunden von Spa-Francorchamps. Parallel hierzu startet er in der Formel 2 (1973) und in 105 Grands Prix der Formel 1 (1973/74 mit Surtees; 1975 bis 1977 mit McLaren; 1978 mit ATS; 1979/80 mit Arrows; 1982 mit March).
Mit dem Titel des Deutschen Sportwagen-Meisters 1985 und nach seiner Tätigkeit als Werksfahrer bei Porsche bis 1987 wird er Werksfahrer im Team Sauber-Mercedes. Bis 1991 fährt er für dieses Team in der Gruppe C. Im neuen Silberpfeil, dem Sauber-Mercedes C 9, siegt Jochen Mass 1989 im Team mit Manuel Reuter und Stanley Dickens beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans und erringt im gleichen Jahr auch die Vizeweltmeisterschaft. Drei Jahre später, im Jahr 1992, wechselt Mass in das Team-Management der DTM. Bis auf den heutigen Tag geht Jochen Mass für Mercedes-Benz regelmäßig bei historischen Veranstaltungen an den Start.
Bernd Schneider
Geboren am 20. Juli 1964 in St. Ingbert (Saarland). 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 siegt 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.
Jackie Stewart
Geboren am 11. Juni 1939 in Dunbartonshire/Schottland. Die Rennkarriere des dreifachen Formel-1-Weltmeisters Sir John Young "Jackie" Stewart beginnt 1964 und ist vom Start weg überaus erfolgreich. Schon ein Jahr später fährt er in der Formel 1. Im Jahr 1969 folgt dann der erste ganz große Triumph: Für das Team Matra International gewinnt er die Formel-1-Weltmeisterschaft. 1971 erhält er den Pokal das zweite und 1973 das dritte Mal, in beiden Fällen für das Elf Team Tyrrell.
Über 14 Jahre hält er den Rekord für die meisten Formel-1-Siege mit 27 Stück, gebrochen erst im Jahr 1987 von Alain Prost. Immer wieder steigt er auch in anderen Rennserien erfolgreich in die Cockpits. Er beendet seine aktive Laufbahn im Jahr 1973. Aufgrund der häufigen tödlichen Unfälle in der damaligen Zeit wundert es nicht, dass sich Jackie Stewart frühzeitig für mehr Sicherheit im Rennsport einsetzt. 1996 gründet er gemeinsam mit seinem Sohn Paul Stewart das Team Stewart Grand Prix, das von 1997 bis 1999 in der Formel 1 antritt. Ende 1999 übernimmt Ford das Team, das während der Saison 2000 unter dem Namen Jaguar Racing und schließlich ab 2005 unter dem Namen Red Bull Racing weitergeführt wird. Jackie Stewart erhält 1971 für seine Verdienste den Order of the British Empire (OBE).
Paul Stewart
Geboren am 29. Oktober 1965 in Dumbarton/Schottland. Der frühere Formel-Rennfahrer Paul Stewart und Sohn des dreifachen Formel-1-Weltmeisters Jackie Stewart erzielt seine ersten Motorsport-Erfolge in der Formel Ford 2000. 1988 gründet er das Team Paul Stewart Racing und knüpft in den britischen Formel-3-Meisterschaften der Jahre 1989 und 1990 und von 1991 bis 1993 in der Formel 3000 daran an. Während dieser Zeit ist er 1991 Teamgefährte von Marco Apicella, 1992 von David Coulthard und 1993 von Gil de Ferran. Danach verabschiedet sich Paul Stewart trotz großer Erfolge aus dem aktiven Motorsport, um sich ab 1994 als Manager seines Teams verschiedenen Aufgaben zu widmen.
In den Jahren 1992 bis 1994 sowie 1996 bis 2000 gewinnt das Team acht Formel-3-Meisterschaften. 1996 gründet Paul gemeinsam mit seinem Vater Jackie Stewart das Team Stewart Grand Prix, das von 1997 bis 1999 in der Formel 1 antritt. Ende 1999 übernimmt Ford das Team, das während der Saison 2000 unter dem Namen Jaguar Racing und schließlich ab 2005 unter dem Namen Red Bull Racing weitergeführt wird.
Auto-Medienportal.Net
Enzer Strasse 83
31655 Stadthagen
Telefon: +49(0)5721 9383988
Telefax: +49(0)5721 9383989
Mail: schwerdtmann@schwerdtmann.com
URL: Schwerdtmann.Com


Pressekontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

Schwerdtmann.Com
schwerdtmann@schwerdtmann.com

Firmenkontakt

Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

Schwerdtmann.Com
schwerdtmann@schwerdtmann.com

Weitere Informationen finden sich auf unserer Homepage