

## Die erfolgreichste Rennsaison der Marke: Das letzte Rennen als Herzschlag-Finale: Die Targa Florio 1955

Die erfolgreichste Rennsaison der Marke: Das letzte Rennen als Herzschlag-Finale: Die Targa Florio 1955  
Die Targa Florio ist der entscheidende Wettbewerb in der Rennsportwagen-Weltmeisterschaft des Jahres 1955. Mercedes-Benz belegt unter enormem Erfolgsdruck bei diesem letzten Rennen mit dem 300 SLR die ersten beiden Plätze, die für den Gewinn der Weltmeisterschaft unbedingt nötig sind. Dieser Triumph lässt den Mercedes-Stern heller strahlen als je zuvor.

Das Jahr 1955 bietet Motorsport vom Feinsten: Juan Manuel Fangio wird zum zweiten Mal in Folge Formel-1-Weltmeister auf Mercedes-Benz W 196 R. Auf dem Seriensportwagen 300 SL "Gullwing" (W 198) holt Werner Engel den Titel des Tourenwagen-Europameisters, und Paul O'Shea gewinnt die US-Sportwagen-meisterschaft der Klasse D. In der Rennsportwagen-Weltmeisterschaft ist der 300 SLR (W 196 S) der ganz große Star. Mit ihm, eng verwandt mit dem Formel-1-Rennwagen, tritt die Marke in der sechs Rennen umfassenden Serie an. Bei den ersten Wettbewerben, den 1.000 Kilometer von Buenos Aires am 22. Januar 1955 und den 12 Stunden von Sebring am 13. März 1955, entscheidet sich die Marke noch gegen eine Teilnahme und überlässt das Feld komplett der Konkurrenz, was der einen Punktevorsprung gibt. Den muss Mercedes-Benz in den verbleibenden vier Rennen aufholen.

Der Debüteintritt des 300 SLR bei der Mille Miglia in Italien am 1. Mai wird zum fulminanten Auftakt: Stirling Moss und Juan Manuel Fangio holen für die Marke den ersten Doppelsieg in der Wertung für die Rennsportwagen-Weltmeisterschaft.

Das nächste WM-Rennen sind die 24 Stunden von Le Mans am 11./12. Juni. Mercedes-Benz tritt mit drei 300 SLR an. Doch als das Fahrzeug von Mercedes-Benz Fahrer Pierre Levegh unverschuldet in den bis dahin schlimmsten Unfall der Motorsportgeschichte verwickelt wird, entscheidet Rennleiter Alfred Neubauer in Absprache mit der Unternehmensleitung, aus Respekt gegenüber den Opfern die in Führung liegenden 300 SLR aus dem Rennen zu nehmen - Le Mans zahlt somit nicht aufs Mercedes-Benz Punktekonto ein. Die Konkurrenz geht erneut in Vorsprung, und die Stuttgarter haben nur noch bei den letzten beiden Rennen der Rennsportwagen-Weltmeisterschaft die Möglichkeit, den Gesamtsieg zu sichern. Denn der ist eindeutig das Ziel - mit diesem klaren Anspruch ist Mercedes-Benz angetreten.

Bei der International Tourist Trophy in Dundrod, Nordirland, am 17. September 1955 erringen die 300 SLR tatsächlich die ersten drei Plätze und stocken das Punktekonto deutlich auf. Doch das genügt nicht: Ferrari liegt immer noch mit knappem Vorsprung in Führung. Der Verschärfung nicht genug: Da Ferrari aufgrund der Punktebilanz schon mit einem zweiten Platz beim letzten Rennen der Saison Weltmeister werden kann, benötigen die Stuttgarter für den Titelgewinn bei der Targa Florio nicht nur einen Sieg, sondern müssen zudem sicherstellen, dass die Wettbewerber Ferrari und Jaguar bestenfalls einen 3. Platz belegen.

Eine Nebenbemerkung: Zwei Rennen beschickt Mercedes-Benz im Jahr 1955 ebenfalls mit dem 300 SLR, doch diese sind nicht Teil der WM-Wertung. Sowohl beim Internationalen Eifelrennen auf dem Nürburgring am 29. Mai wie auch beim Großen Preis von Schweden in Kristianstad am 7. August fahren Fangio auf Platz 1 und Moss auf Platz 2 Doppelsiege ein.

Ein absolutes Herzschlagfinale  
Die Targa Florio 1955 wird zum allerentscheidenden Wettbewerb. Beim Start zur 39. Auflage des italienischen Klassikers am 16. Oktober um 7 Uhr ist die Spannung mit Händen zu greifen. Die Konkurrenz, allen voran Ferrari, aber auch Jaguar, wird sich nicht einfach geschlagen geben.

Die Mercedes-Benz Mannschaft ist bis zum letzten Mitarbeiter motiviert. Die Vorbereitungen für das "Alles-oder-nichts-Rennen" um den Sieg bei der Targa Florio versuchen alle Eventualitäten zu berücksichtigen. Am Rennen nehmen drei 300 SLR-Teams teil. Die Ausschreibung schreibt einen Fahrerwechsel vor, ein Fahrer darf nicht länger als fünf Runden fahren. Um zu vermeiden, dass zwei 300 SLR gleichzeitig an den Boxen stehen, sind die Wechselzyklen entsprechend abgestimmt. Die Teams bestehen aus den Paarungen Stirling Moss/Peter Collins, Juan Manuel Fangio/Karl Kling und Desmond Titterton/John Cooper Fitch. Von den Fahrern werden im Vorfeld insgesamt 16.695 Trainingskilometer zurückgelegt, um den aus 900 Kurven bestehenden und 72 Kilometer langen Rundkurs kennenzulernen. Aufgrund der Streckenlänge setzt Mercedes-Benz zum ersten Mal Sprechfunk ein, um von der Hauptbox aus dem Personal an der 29 Kilometer entfernten Zwischenstation den Rennverlauf zu melden. Die Fahrer werden dort in bewährter Weise mittels Hinweistafeln über ihre Platzierung im Rennen informiert.

Moss legt vom Start weg ein atemberaubendes Tempo vor, indem er dem zweitplatzierten Eugenio Castellotti auf Ferrari über 1 Minute abnimmt und die bis dahin bestehenden Bestzeiten marginalisiert - den Gesamtdurchschnitt des Vorjahressiegers Piero Taruffis von 89,929 km/h ebenso wie den von Castellotti 1954 auf Lancia erzielten Rundenrekord von 93,116 km/h. In der dritten Runde gerät Moss von der Straße ab, und das Team fällt auf die dritte Position zurück. Doch nach der neunten Runde fährt ihr Silberpfeil erneut an der Spitze, nicht zuletzt dank einer furiosen Aufholjagd von Collins. Das Team Kling/Fangio liegt auf Platz 2, und alles scheint nach Plan zu laufen. Doch beim Fahrerwechsel verzögert ein klemmender Tankverschluss ihres Fahrzeugs den Boxenstopp, und das Ferrari-Team von Eugenio Castellotti/Robert Manzon setzt sich vor Fangio auf den zweiten Platz. Es beginnt eine rasante Aufholjagd: In höchstem Tempo reduziert Fangio den Abstand auf Castellotti kontinuierlich. Als Manzon in der elften Runde einen Felsen streift und ein Rad wechseln muss, übernimmt der Argentinier wieder die zweite Position. Er gibt sie bis ins Ziel nicht mehr ab und sichert so zusammen mit den Erstplatzierten Moss/Collins die Sportwagen-Weltmeisterschaft für Mercedes-Benz - mit einem Punkt Vorsprung vor Ferrari. Gleich auf dem 4. Platz kommt auch der dritte 300 SLR von Titterton/Fitch ins Ziel.

Alle Anstrengung hat sich gelohnt. Die Saison 1955 ist überaus erfolgreich für Mercedes-Benz zuende gegangen. Jeder denkt, dass das Engagement im Folgejahr fortgesetzt wird - doch die Marke gibt den Entschluss bekannt, sich aus dem Motorsport zurückzuziehen. Immer wieder wird fälschlicherweise kolportiert, dass die Tragödie von Le Mans dafür der Grund gewesen sei. Das ist nicht so - die Serienfahrzeug-Entwicklung fordert die gesamte Kapazität der Ingenieure und Techniker.

Die firmeninterne Diskussion über eine weitere Rennteilnahme von Mercedes-Benz begleitet im Hintergrund das Jahr 1955 bereits von Beginn an - und damit schon Monate vor dem Sportwagenrennen in Le Mans. Überlegungen im April 1955, die damals auch in der Fachpresse aufgegriffen werden, sehen vor, dass die Marke in der Rennsaison 1956 weiterhin mit Rennsportwagen antritt, wenn auch nicht mehr in der Formel 1. Dann wäre auch die Coupé-Version des 300 SLR, das sogenannte "Uhlenhaut-Coupé", zum Einsatz gekommen, die 1955 an keinem Rennen teilnimmt.

Im Hintergrund der anhaltenden immer wieder aufflammenden Diskussionen im Vorstand sind die Kapazitätsengpässe im Entwicklungsbereich des Unternehmens, die die Entwicklung und Erprobung der geplanten neuen Serienfahrzeuge immer wieder beeinträchtigen, da der hohe Bedarf an Fachleuten nicht gedeckt werden kann. Und so fällt am 11. Oktober - nur fünf Tage vor der Targa Florio und damit dem letzten Mercedes-Benz Sieg des Jahres 1955 - die Vorstandsentscheidung, sich vollständig aus dem Rennsport zurückzuziehen und die in der Motorsportabteilung vorhandene erhebliche technische Kompetenz der Serienfahrzeugentwicklung zuzuordnen. Dieser Entschluss soll aber erst nach der Targa Florio der Öffentlichkeit mitgeteilt werden - und so passiert es.

Pressezeitung zur 39. Targa Florio, Italien, 16. Oktober 1955  
Gregor Grant, "Spotlight on Sicily", in "Autosport", Großbritannien, 28. Oktober 1955: "Man muss zugeben, dass der Auftritt von Stirling Moss und Peter Collins die Motorsportwelt wirklich hat erbeben lassen. Schneller die Runden einfahren als der Weltmeister Juan Manuel Fangio war schon fantastisch genug, aber nach zwei Stürzen zu gewinnen war unglaublich."

Bernard Cahier, "38th Targa Florio", in "Road & Track", USA, Januar 1956: "Nach einem harten Wettkampf hatte Mercedes erneut gewonnen, und mit einem Punkt Vorsprung vor Ferrari beendeten sie ihre Saison 1955 mit einem triumphalen Trompetenstoß: Sie griffen sich drei Weltmeistertitel - für Rennwagen, Rennsportwagen und Gran Turismo, ein Auftritt, der nie zuvor in der Automobilgeschichte gelungen war."

Bernard Cahier, "Moss-Collins gewinnen die Targa Florio", in "das Auto Motor und Sport", Deutschland, Heft 22/1955: "Es war eine Offenbarung, ihn [Collins] zu sehen, denn nachdem er den Wagen von Moss übernommen hatte, lag er mehr als 7 Minuten hinter Fangio und an 4. Stelle. Als er Moss den Wagen wieder übergab, nahm er mit einem Vorsprung von 1,04 Min. vor Fangio die Führungsposition ein. [...] Moss fuhr unterdessen auf Sicherheit, hielt seinen Vorsprung, und Fangio gelang es trotz seiner ungewöhnlichen Rennerfahrung und seines großartigen Fahrtalents nicht, sich mehr als bis auf 4,41 Minuten dem Sieger zu nähern. [...] Moss, das muss man unumwunden zugeben, hat zum dritten Mal in diesem Jahre bewiesen, dass er der verdiente Champion der Sportwagen ist."

W. F. Bradley, "Sicilian Adventure", in "Autocar", Großbritannien, 28. Oktober 1955: "Das Glück war Moss hold. Seine Scheinwerfer hatten sich verabschiedet, und er hätte nicht in der Dunkelheit fahren können, wenn das notwendig gewesen wäre; Fangio war an der Box zurückgehalten worden, und Castellotti war durch Manzons Unfall behindert worden. Dennoch fuhr der junge Brite das, was zweifellos das beste Rennen seiner Karriere war, tatsächlich seinen Teamgefährten Fangio schlagend, der mit der Überzeugung gestartet war, dass so ein Tempo unmöglich sei, letztendlich aber selbst schneller war als der italienische Champion Castellotti."

"Die Targa Florio endet mit einem Mercedes-Benz Doppelsieg, in "Automobil Revue", Schweiz, Nr. 45 vom 19. Oktober 1955: "Inzwischen hatte nach einer draufgängerischen Fahrt Collins seinen Mercedes in Front

gebracht, und als Moss das äußerlich etwas ramponierte Fahrzeug endgültig übernahm, fuhr er mit 20 Sekunden Vorsprung auf Castellotti wieder los. Dann aber zeigte Fangio wieder einmal sein Können. Drei Runden lang jagte er dem sich tapfer wehrenden Italiener nach und ging in der elften Runde an ihm vorbei, Mercedes damit den zweiten Platz erkämpfend, den es für die Weltmeisterschaft haben musste. An dieser Situation änderte sich nichts mehr, und wenn auch Castellotti schließlich durch einen Reifenwechsel noch mehr Zeit verlor."<br />Mario Ciriachi, "Vittoria di Moss-Collins (Mercedes) nella tormentata? Targa Florio", in "Corriere dello Sport", Italien, 17. Oktober 1955:"Die deutschen 3000-Kubikzentimeter-Wagen mit ihren Direkteinspritzungsmotoren haben in der Tat drei außergewöhnliche Siege bei der ?Mille Miglia (1. und 2. Platz), bei der ?Tourist Trophy (1., 2. und 3. Platz), und schließlich in dieser Targa Florio errungen, wo ihre Fahrer auf den 1., 2. und 4. Platz der Gesamtwertung kamen."<br /><br />Pressekontakt<br />René Olma<br />Kommunikation Mercedes-Benz Classic<br />rene.olma@daimler.com<br />Fax: +49 711 3052152844<br />Mobil:+49 176 30921288<br />Ralf Glaser<br />Leiter Mercedes-Benz Classic Marketing <br> Presse-Kommunikation<br /> ralf.glaser@daimler.com<br />Tel.: +49 711 17-49724<br />Fax: +49 711 3052149048<br />Mobil:+49 151 58612388<br />

## Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

## Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

Über DaimlerDie Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services gehört der Fahrzeughersteller zu den größten Anbietern von Premium-Pkw und ist der größte weltweit aufgestellte Nutzfahrzeug-Hersteller. Daimler Financial Services bietet Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Versicherungen, Geldanlagen und Kreditkarten sowie innovative Mobilitätsdienstleistungen an. Die Firmengründer Gottlieb Daimler und Carl Benz haben mit der Erfindung des Automobils im Jahr 1886 Geschichte geschrieben. Als Pionier des Automobilbaus gestaltet Daimler auch heute die Zukunft der Mobilität: Das Unternehmen setzt dabei auf innovative und grüne Technologien sowie auf sichere und hochwertige Fahrzeuge, die faszinieren und begeistern. Daimler investiert seit Jahren konsequent in die Entwicklung alternativer Antriebe mit dem Ziel, langfristig das emissionsfreie Fahren zu ermöglichen. Neben Hybridfahrzeugen bietet Daimler dadurch die breiteste Palette an lokal emissionsfreien Elektrofahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle. Denn Daimler betrachtet es als Anspruch und Verpflichtung, seiner Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt gerecht zu werden. Daimler vertreibt seine Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat Produktionsstätten auf fünf Kontinenten. Zum heutigen Markenportfolio zählen neben Mercedes-Benz, der wertvollsten Premium Automobilmarke der Welt, die Marken smart, Freightliner, Western Star, BharatBenz, Fuso, Setra und Thomas Built Buses. Das Unternehmen ist an den Börsen Frankfurt und Stuttgart notiert (Börsenkürzel DAL). Im Jahr 2013 setzte der Konzern mit 274.616 Mitarbeitern 2,35 Mio. Fahrzeuge ab. Der Umsatz lag bei 118,0 Mrd. €, das EBIT betrug 10,8 Mrd. €.