

CLASSIC DRIVER

Carrera Panamericana

Im November 2002 jährt sich ein historischer Motorsportserfolg von Mercedes-Benz zum 50. Mal: der Doppelsieg von zwei 300 SL-Sportwagen beim legendären Straßenrennen Carrera Panamericana. Die turbulenten Ereignisse während des Rennens 1952, wie etwa die Kollision des Siegerwagens mit einem Geier, sowie ungezählte Reifenpannen machten die damalige „Carrera“ zum unvergesslichen Motorsportereignis.



Die 3113 Kilometer lange, materialzehrende Strecke forderte einen logistischen Marathon von Service- und Reifenwechsellpunkten. In nur vier Tagen führten die acht Etappen der Panamericana von Tuxtla Gutiérrez im tropischen Süden entlang den Oberkanten tiefer Schluchten über hohe Pässe nach Ciudad Juárez im Norden Mexicos. Dabei gelang dem Gewinner-Team von Hans Kling und seinem Beifahrer Hans Klenk ein sensationeller Streckenrekord. Angesichts von Temperatur-schwankungen von 5° - 40° Celsius im Schatten, Höhenunterschieden von bis zu 3300 Metern über dem Meeresspiegel und des extrem „lebensfeindlichen“ Streckenprofils erscheint die Durchschnittsgeschwindigkeit von 165 km/h noch fünfzig Jahre später als „Fabelwert“. Karl Kling und sein Co-Pilot Hans Klenk kamen nach 18 Stunden, 51 Minuten und 19 Sekunden Fahrzeit ins Ziel. Die Zweitplatzierten, das SL-Team mit Hermann Lang und Erwin Grupp, erreichten das Ziel 35 Minuten nach den Siegern.



Die Grundvoraussetzung des grandiosen Mercedes-Erfolges bei diesem Straßenrennen war die Entscheidung des Daimler-Benz Vorstands vom Sommer 1951, grünes Licht für den Bau eines neuen Rennsportwagens zu geben. Am 13. März 1952, nur neun Monate nach dem wegweisenden Vorstandsbeschluss, stand das erste Exemplar auf den Rädern. Selten hat seitdem eine Buchstabenfolge wie die Modellbezeichnung SL – eigentlich nur als Kürzel für „sportlich“ und „leicht“ gedacht – einen ähnlich charismatischen Glanz erreicht. Die beiden Buchstaben sind noch heute eine lebende Legende. Sein sportliches Ziel erreichte der 300SL mit Bravour. Versuchschef Rudolf Uhlenhaut, der die entscheidenden Impulse für den 300SL gegeben hatte, erinnerte sich später: „Wir nahmen den Serienmotor des 300 und bauten um ihn herum einen Rohrrahmen mit einer Aluminium-Karosserie“. Das Konzept stimmte.



Am Mittwoch, den 19. November 1952, fiel endlich der Startschuss: Ab 6.30 Uhr morgens gingen in Tuxtla Gutierrez 90 Wagen (29 Sport- und 61 Tourenwagen) in Minutenabständen auf die Strecke. Zu den ebenso monumentalen wie optimalen Randbedingungen der Straßenrennen zählten rund 40.000 Soldaten, 3000 Sanitäter sowie 600 Funktionäre. 65 Flugzeuge transportierten Menschen und Material von Etappe zu Etappe .

Für Kling und Klenk erwies sich bereits die erste Etappe als schicksalhaft. Kling, der mit 200 Kilometer pro Stunde auf eine lang gezogene Rechtskurve zuraste, erkannte die Geier zu spät, die neben der Straße hockten. Einer von ihnen flog auf und schlug durch die Frontscheibe des 300SL. Beifahrer Hans Klenk wurde im Gesicht getroffen und war für kurze Zeit bewusstlos. Als Klenk aus seiner kurzen Ohnmacht erwachte, rief er: „Karle, fahr weiter!“. Und Karl Kling ab weiter Vollgas. Beim nächsten Reifenwechsel wurde Hans Klenk kurz untersucht und mit einem „vaya con Dios“ als geheilt entlassen. Rückblickend schufen Zwischenfälle wie dieser, der die Piloten eher anspornte, die Legende der „Carrera Panamericana“.



Rennleiter Alfred Neubauer kommentierte den Erfolg der Stuttgarter Automarke als „das Ergebnis einer Kombination aus fahrerischem Können, präziser Vorbereitung und technischer Spitzenleistung“.

Zum Andenken an jene spektakuläre Wettfahrt findet in Mexiko seit 1988 „La Carrera Panamericana“ als Straßenwettbewerb in historischen Fahrzeugen statt. Das Revival unter internationaler Beteiligung führte 2002 in sieben (1952 waren es noch acht) Etappen vom 25. bis 31. Oktober vom Süden Mexicos an die Grenze der USA.

Die Sportwagen-Legende lebt

Mit einem stilistisch faszinierenden und technisch anspruchsvollen Sportwagen SL 500 setzt Mercedes-Benz die lange Tradition seiner SL-Roadster fort. Der offene Zweisitzer, der im Herbst 2001 an den Start ging, repräsentiert die fünfte Generation dieser erfolgreichen Mercedes-Baureihe.

Dank einer weltweit einzigartigen Kombination modernster elektronischer Systeme bietet der SL 500 ein beispielloses dynamisches Fahr-Erlebnis und zugleich ein Höchstmaß an Fahrsicherheit. Er setzt damit neue Akzente unter den Sportwagen. An der Spitze der technischen Meilensteine steht das elektrohydraulische Bremssystem Sensotronic Brake Control (SBC). Mercedes-Benz bietet es als weltweit erste Automobilmarke an.

Das Variodach macht den Sportwagen zu einem kompromisslosen Erlebnisauto, das das Fahrvergnügen eines offenen Roadsters mit dem hohen Komfort eines Mercedes-Coupé verbindet. Auf Knopfdruck lässt es sich in nur 16 Sekunden öffnen oder schließen, wobei eine neue intelligente Schwenkmechanik dafür sorgt, dass die Dachkomponenten noch raumsparender im oberen Bereich des Kofferraums verschwinden.

Als weiterer Garant für ein dynamisches Sportwagen-Erlebnis gilt der kraftvolle V8-Motor, der aus fünf Liter Hubraum 225 kW/306 PS Leistung und 460 Newtonmeter Drehmoment entwickelt. Der Wagen beschleunigt in nur 6,3 Sekunden von null auf 100 km/h. Der Kraftstoffverbrauch beträgt 12,7 Liter je 100 Kilometer. Auch die Aerodynamik der SL-Karosserie trägt zur Kraftstoffeinsparung bei. Der Cw-Wert beträgt 0,29 und

markiert damit einen Spitzenwert unter den Sportwagen.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/carrera-panamericana>
© Classic Driver. All rights reserved.