



Mercedes-Benz

Ansprechpartner:
Birgit Pillkan

Telefon:
+49 711 17-49049

Presse-Information

Datum:
28. August 2011

Mercedes-Benz Classic

Interview mit Hans Herrmann, Mercedes-Benz Rennfahrer Legende 1954 – 1955 Mitglied im Mercedes-Werksteam der Daimler-Benz AG.

Seit Sie 1954 und 1955 für Mercedes Rennen gefahren sind, sind Sie der Marke mit dem Stern immer eng verbunden geblieben. Wie hat Ihnen die Mercedes-Benz & Friends Sommergala in Berlin-Tempelhof gefallen und was war für Sie der Höhepunkt der Veranstaltung?

Mich freut die enorme Resonanz der Besucher und ihr Interesse die ganze Mercedes-Benz Palette an Fahrzeugen, vom ersten Benz-Motorwagen bis zu den neuesten Fahrzeugen sehen zu wollen. Also Technik von alt bis neu. Auch wie alle Clubs hier vertreten sind, wie eine riesengroße Familie, das ist schon beeindruckend.

Einer der Themenschwerpunkte des Wochenendes waren die „Racing Legends“ und ihre Silberpfeile. Was empfinden Sie als einer der Racing Legends?

Für mich sind die Silberpfeile immer etwas ganz besonderes, da ich sie ja früher selbst gefahren bin. Auch freut mich, wie die Leute auf mich zukommen und mit mir sprechen wollen. So wie neulich, als ein Mann, der vielleicht fünfzehn Jahre jünger war als ich auf mich zukam und mir sagte, wie erfreut er sei, mich persönlich kennenzulernen, da er mich schon als

125! Jahre Innovation

Daimler Communications, 70546 Stuttgart/Germany
Mercedes-Benz – Eine Marke der Daimler AG

kleiner Bub als Rennfahrer bewundert hätte. Diese Verbindung aus früher und heute, aus alt und jung. Das bekommt man nur hier. Es ist schön, dass ich noch immer daran teilhaben und dabei sein kann.

Was geht in Ihnen vor, wenn Sie heute mit einem Silberpfeil aus dem Jahre 1954 oder 1955 oder in einem 300 SLR fahren? Gibt es alte Erinnerungen und wenn ja welche?

Da gibt es wunderbare Erinnerungen für mich, wie zum Beispiel die an die Mille Miglia 1955 aber auch an andere Rennen. Ich freue mich immer wieder, wenn ich eines dieser Fahrzeuge fahren kann, wie vor einigen Wochen den SLR oder hier in Berlin-Tempelhof den Silberpfeil, den W 196 Stromlinie.

Wie war das für Sie, als Sie 1954 von Mercedes Rennleiter Alfred Neubauer als Rookie in das Werksteam mit so schillernden Persönlichkeiten, wie Fangio, Kling und Moss geholt wurden? Respekt, Ansporn, Stolz? Wie gingen Sie mit der Situation damals um?

Fangio war für mich der Meister, das Idol schlechthin. Und doch haben wir uns sofort verstanden. Ohne große Worte war da gleich eine große Sympathie vorhanden. Er hat mir auch kleine Tipps gegeben. Er war ein echter Teamkollege. Fangio war ein wirklicher Freund, von dem ich lernen konnte.

Am 04. Juli 1954 fuhren Sie Ihr erstes Formel 1 Rennen in Reims, beim Großen Preis von Frankreich, bei dem Sie einen neuen Rundenrekord aufstellten, aber mit Motorschaden ausfielen? Was sind heute noch Ihre Erinnerungen an diesen Tag?

Ich freue mich noch heute darüber, dass ich bei meinem ersten Einsatz gleich einen neuen Rundenrekord aufstellen konnte. Das hat mich diebisch gefreut und ist mir natürlich in guter Erinnerung geblieben.

Mit zwei dritten und einem vierten Platz beendeten Sie die Formel 1-Saison 1954 äußerst respektvoll. War es die

Übermacht der arrivierten Fahrer Fangio/Kling oder einfach nur eine erste Lernphase?

Es waren ja nicht nur die Platzierungen in den Rennen, sondern dass ich unter 26 Fahrern als Rookie den siebten Platz in der WM-Wertung belegen konnte. Das war schon eine Lernphase für mich. Ich kam von Porsche und war den Heckmotor gewöhnt. Jetzt war der Motor vorne, der Silberpfeil war viel größer. Also es war schon eine großen Umstellung. Unabhängig davon war Fangio die Nummer 1 bei uns. Stirling Moss, Karl Kling und ich waren gleich gestellt.

Im September 1954 in Monza starteten Sie mit einem Monoposto, während Ihre Rennkollegen in Stromlinienautos starteten. War das vergleichbar mit einem Vorjahreswagen in der heutigen DTM?

Das war klar, dass ich als der Jüngere den Monoposto zum Fahren bekam. Die Stromlinie war natürlich für die langen Geraden in Monza besser geeignet. Was dann am Nürburgring umgedreht wurde, als ich die Stromlinie bekam. Beim Monoposto sieht man die Räder, er ist leichter und agiler auf kurvenreichen Strecken wie den Nürburgring.

Das Avus Rennen 1954 hat das Mercedes-Werksteam mit P1-3 komplett dominiert und schon immer waren die Silberpfeile auf der Avus erfolgreich. War die Avus eine Art Lieblings-Rennstrecke für Mercedes?

Damals war klar, dass wir keine ernsthafte Konkurrenz hatten, da alle drei Fahrern eine Stromlinie zur Verfügung stand. Fangio, Kling und ich. Karl Kling unser Geburtstagskind hat gewonnen, vor Fangio und mir. Innerhalb von zwei Sekunden.

Welches ist aus heutiger Sicht Ihr Lieblingsrennen in der Formel 1 geblieben? Welches Ihr Rennen mit den schlechtesten Erinnerungen?

Nürburg ist die Herausforderung für mich. Für Technik und Mensch. Allerdings auch gefährlich, da bei 22 Kilometer Streckenlänge es schwer ist an ein verunglücktes Auto zu kommen. Monte Carlo liegt mir nicht so, sicher keine

Lieblingsstrecke für mich. Doch durch meinen Unfall ist mir diese Rennstrecke in keiner guten Erinnerung geblieben.

Seite 4

Bei Ihrem letzten Einsatz für Mercedes sind Sie beim Grand Prix von Monaco schwer verletzt worden, lagen mehrere Monate im Krankenhaus, während Daimler-Benz den Ausstieg aus dem Motorsport beschloss. Was überwog damals mehr, die Freunde wieder gesund zu sein oder die Enttäuschung nicht mehr für Mercedes fahren zu können?

Vorrangig für mich war, dass ich wieder gehen konnte und wieder gesund wurde. Zum Rennen der Targa Florio im Herbst konnte ich dann wieder fahren, war aber aufgrund meiner Hüftprobleme nicht einsatzfähig und zwei Tage vor Rennbeginn musste ich Herrn Neubauer sagen, dass es leider nicht geht.

Allein 1955 sind vier Formel 1 Fahrer, darunter Alberto Ascari und Pierre Levegh ums Leben gekommen. Hatten Sie damals keine Angst, Rennen zu fahren?

Sieht man sich die lange Liste der tödlich verunglückten Rennfahrer dieser Zeit an, muss ich sagen, dass ich Glück hatte. Alleine in den 50er Jahren waren es 16 Fahrer, in den 60er Jahren 25 Fahrer und in den 70er Jahren noch einmal 15 Fahrer - nur bei internationalen Rennen. Pierre Levegh starb übrigens 1955 in meinem Auto bei den 24 Stunden von Le Mans, da ich ja im Krankenhaus lag und nicht mitfahren konnte.

Der Silberpfeil W 196 R und der 300 SLR waren Ihre Rennwagen, in denen Sie für Mercedes starteten. Welches war Ihr Lieblingsfahrzeug?

Tatsache ist, dass der Silberpfeil leichter und handlicher war und sich somit besser fahren ließ. Der 300 SLR hatte die Vorteile auf seinem Gebiet, ist aber halt schwerer als der Silberpfeil. Doch letztendlich lassen sich diese Fahrzeuge auch nicht vergleichen.

Nach dem Mercedes-Ausstieg aus dem Rennsport fahren Sie noch 15 Jahre für Porsche Rennen. Ihr Firmenlogo zeigt aber einen stilisierten Silberpfeil. Zufall oder Bestimmung?

Seite 5

Das mit dem Firmenlogo stimmt, ist aber auf den Vorschlag eines Grafikers zurückzuführen. Er hatte diese Skizze gemacht, die mir gut gefallen hat. Und doch zeigt das Logo natürlich auch meine Verbundenheit mit der Marke Mercedes-Benz.

(1.094 Wörter – 6.884 Zeichen)

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

www.media.daimler.com und www.mercedes-benz.com
sowie www.mercedes-benz-classic.com