



Ansprechpartner:  
Uwe Fischer

Telefon:  
+49 711 17-49605

Seite 1

Mercedes-Benz Classic

**Mercedes-Benz Classic beim  
„Elefantenrennen“ auf dem Nürburgring**

**Presse-Information**

Datum:  
8. September 2011

- **Mercedes-Benz Classic startet mit einem Typ SSK beim „Elefantenrennen“ während des ADAC-Eifelrennens 2011**

Stuttgart – Immer wieder hat es in der Geschichte von Mercedes-Benz Fahrzeuge mit einer faszinierenden Strahlkraft bis in die heutige Zeit gegeben. Dies gilt in besonderem Maß für die legendären Kompressor-Sportwagen S, SS und SSK der späten 1920er- und frühen 1930er-Jahre. Sie gehören zu den wenigen Fahrzeugen, die zum Mythos in der Geschichte des Automobils geworden sind. Mit einem Mercedes-Benz SSK wird Roland Asch beim „Elefantenrennen“ des diesjährigen ADAC-Eifelrennens auf dem Nürburgring starten und erinnert damit an den ersten Sieg eines Mercedes-Benz Kompressor-Sportwagens am 19. Juni 1927 beim Eröffnungsrennen des Nürburgrings. Damals erzielten Rudolf Caracciola und Adolf Rosenberger einen überragenden Doppelsieg und legten den Grundstein für zahlreiche Rennerfolge in der Geschichte der Kompressor-Sportwagen.

Was 1927 mit dem Typ „S“ – „S“ stand für „Sport“ – und ein Jahr später mit dem leistungsgesteigerten „SS“ – für „Super Sport“ geschaffen und von denen insgesamt 257 Einheiten produziert wurden, ist Ende 1928 für Bergrennen noch einmal modifiziert worden. Die legendäre Modellbezeichnung „SSK“ – für „Super Sport Kurz“ war geboren. Diese Modifikation sah in

erster Linie eine Verkürzung des Fahrgestells eines Typs „S“ auf einen Radstand von 2.950 Millimetern vor. Darüber hinaus erhielt das kurze Chassis den neuen 7,1-Liter-Motor.

Seiner Herkunft nach hätte der „SSK“ also eigentlich „SK“ heißen müssen; andererseits unterstrich der hubraumstärkere Motor die Verwandtschaft zum „SS“ und legte die Bezeichnung „SSK“ nahe. Der „SSK“ war übrigens mit dem 42 Millimeter niedrigeren Kühler des „S“ ausgerüstet, trug allerdings, wie schon der „SS“, die neuere Version des Markenzeichens: einen einzelnen weiß emaillierten Stern innerhalb eines blau unterlegten Lorbeerkranzes.

Beide Modelle, vor allem aber der „SSK“, bestritten in der Folgezeit nicht nur einen Großteil des Rennsport-Engagements des Daimler-Benz Werksteams, sondern wurden auch von zahlreichen Privatfahrern mit großem Erfolg eingesetzt. Der sicherlich größte Erfolg war 1931 der von Rudolf Caracciola, als er zusammen mit Wilhelm Sebastian auf einem SSKL den Gesamtsieg der Mille Miglia errang.

Für die Rennsportwagen des Werksteams mobilisierte Motorenkonstrukteur Albert Heeß die letzten Reserven des Triebwerks. Mit dem größeren der beiden Wettbewerbskompressoren – hausintern „Elefant“ genannt – wurden auf dem Prüfstand 310 PS (**228 kW**) gemessen. Dieser Lader war für den Kurzstreckeneinsatz konzipiert, beispielsweise bei Bergrennen. Er konnte permanent mitlaufen, während der Kompressor sonst üblicherweise durch volles Durchtreten des Gaspedals über einen Druckpunkt hinaus zugeschaltet wurde. Über ein Gestänge, das mit einem arretierbaren Hebel unterhalb des Lenkrads zu betätigen war, konnte der Kompressor dieser Ausführung eingekuppelt und wieder abgeschaltet werden.

Beim ADAC-Eifelrennen 2010 feierte das „Elefanten-Rennen“ nach 80 Jahren ein grandioses Revival. Auch dieses Jahr soll mit dem legendären Mercedes-Benz Kompressor-Sportwagen SSK an das Eröffnungsrennen erinnert werden.

### **Technische Daten Mercedes-Benz Typ SSK 27/170/225 PS**

Produktionszeitraum: 1928-1930

Zylinder: 6/Reihe

Hubraum: 7.065 Kubikzentimeter

Leistung: 170 PS (**123 kW**), mit Kompressor 225 PS (**166 kW**)  
bei 3.300/min

### **Fahrer: Roland Asch**

geboren 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.

Roland Asch beginnt seine Motorsportaktivitäten mit Slalom und Bergrennen (1976-1982), 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).

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 für das AMG-Team) wird er Deutscher Tourenwagen-Vizemeister mit Mercedes-Benz.

Ab 1995 – nach seinem Wechsel in den Super Tourenwagen Cup – fährt er für diverse andere Rennställe.

Weitere Informationen von Mercedes-Benz sind im Internet verfügbar:

[www.media.daimler.com](http://www.media.daimler.com) und [www.mercedes-benz.com](http://www.mercedes-benz.com)

sowie

[www.mercedes-benz-classic.com](http://www.mercedes-benz-classic.com)