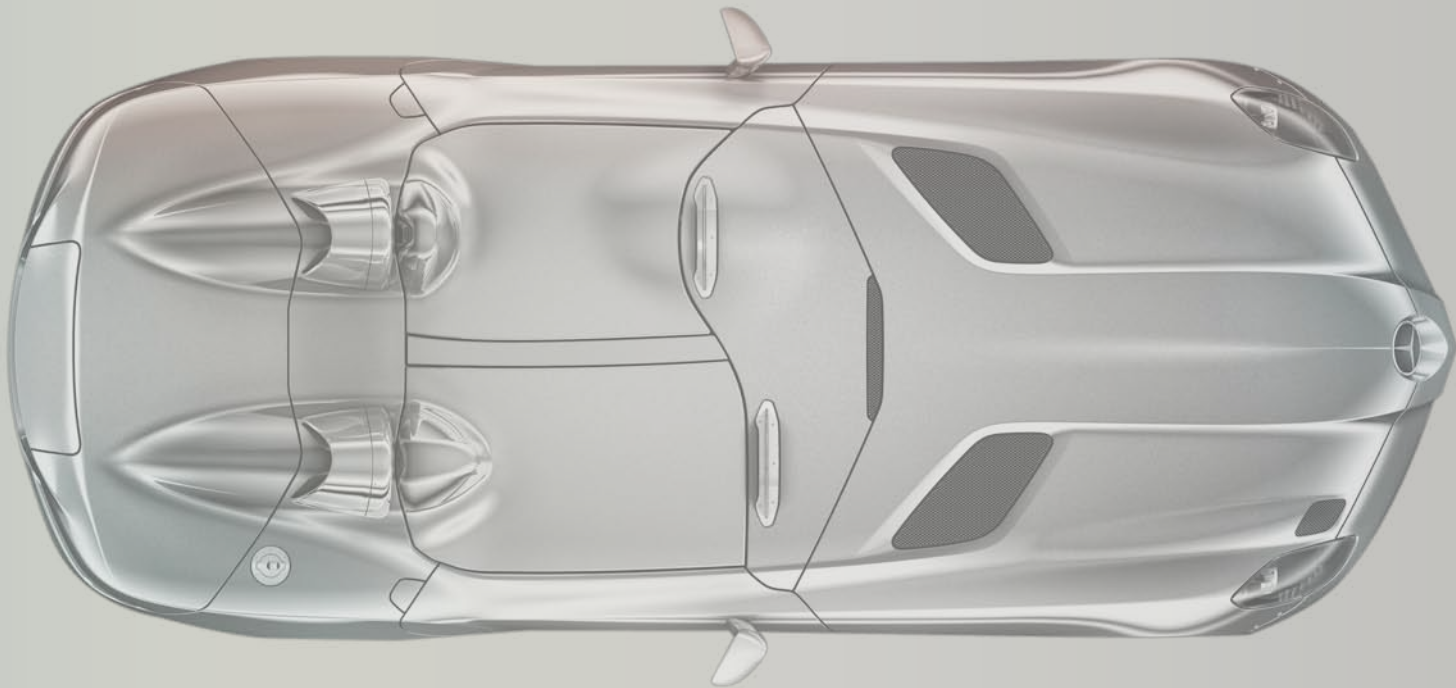
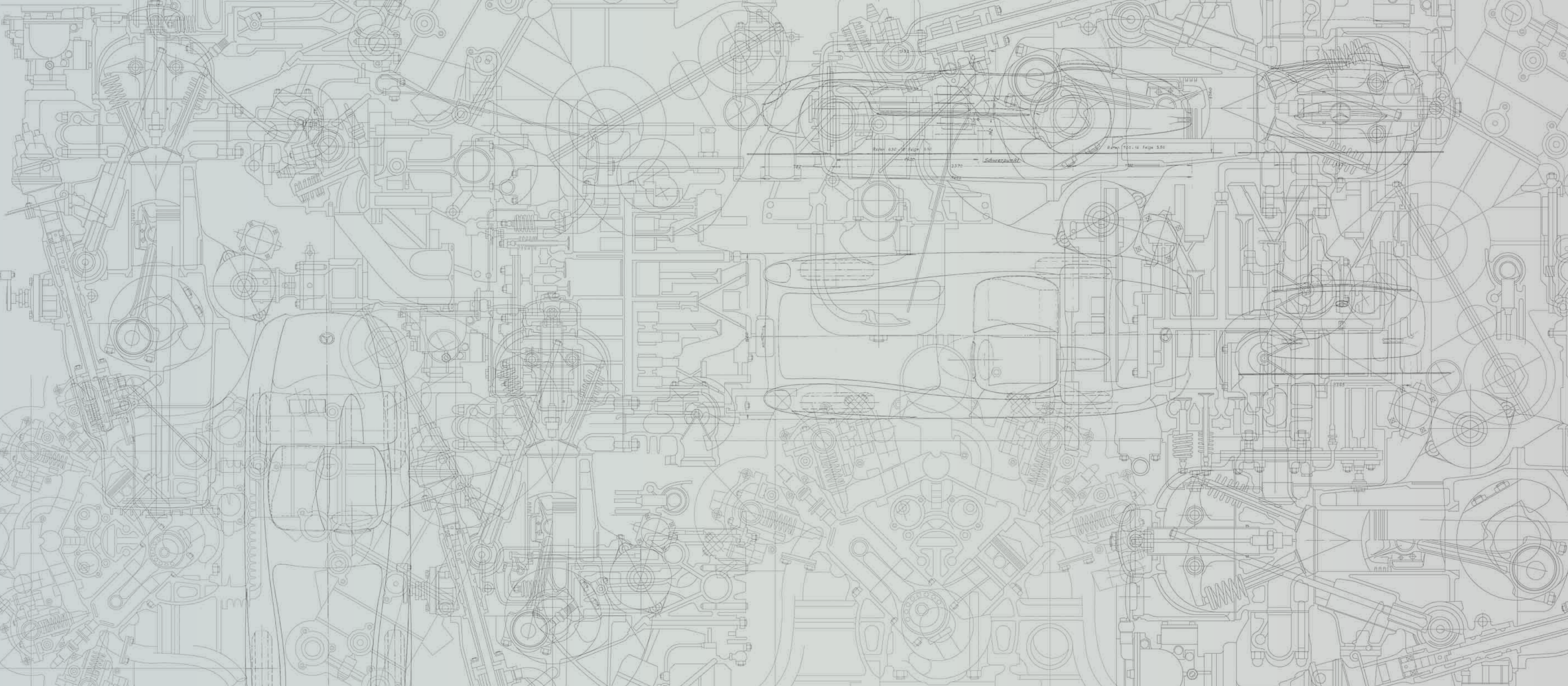


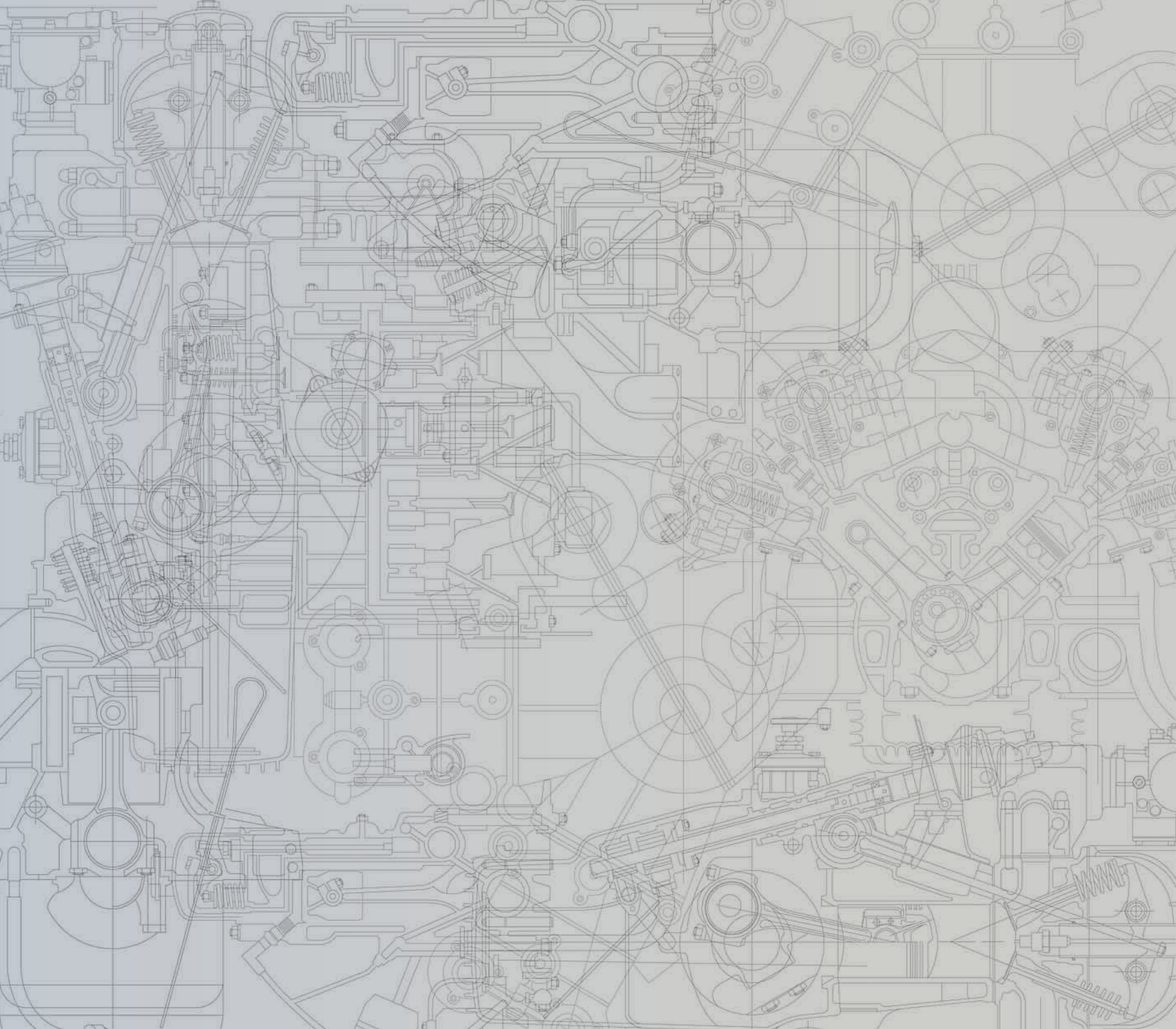


Mercedes-Benz SLR McLaren

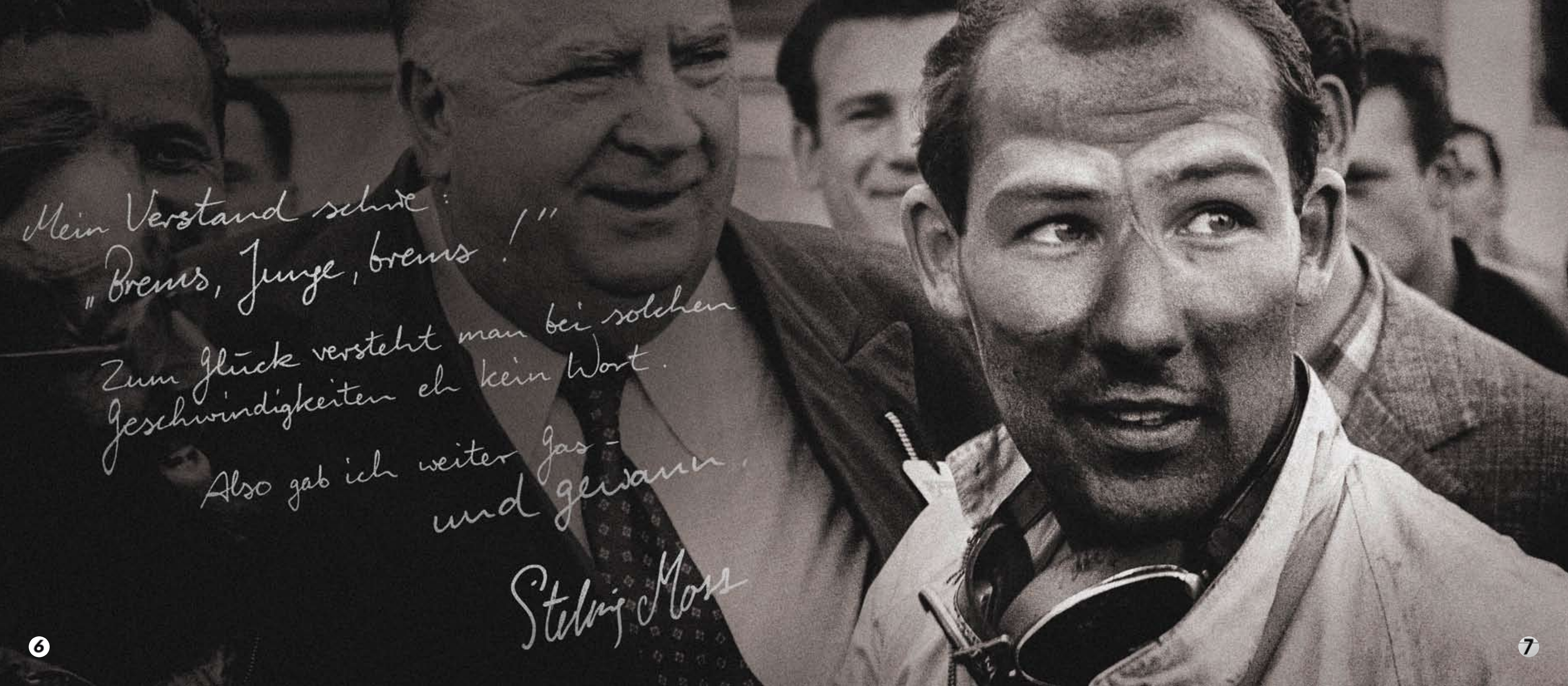


Stirling Men





Mercedes-Benz SLR McLaren
Stirling Moss



Mein Verstand schrie:
„Brems, Junge, brems!“
Zum Glück versteht man bei solchen
Geschwindigkeiten eh kein Wort.
Also gab ich weiter Gas -
und gewann.

Stirling Moss



Zu Beginn des Rennsports betrug der Vorsprung
von Mercedes nicht Sekunden, sondern Jahre.

Während viele andere Automobilhersteller noch Motoren in Pferdekutschen einbauten, revolutionierte der Mercedes-Simplex 1902 die Welt mit einem niedrig gebauten Karosserie- und Fahrwerkskonzept. Damit dominierte er jahrelang das Feld. In den 30er Jahren baute Mercedes-Benz die legendären Silberpfeile – und damit auch seinen Vorsprung weiter aus.

Als die Autos mit dem Stern nach dem Zweiten Weltkrieg in den Motorsport zurückkehrten, hatte die Konkurrenz aufgeholt.

Doch das spornte die Ingenieure nur noch mehr an. Sie wussten, dass sie etwas ganz Besonderes entwickeln mussten, um den Mythos der Unbesiegbarkeit verteidigen zu können.

Vor diesem Hintergrund entstand auf Basis des erfolgreichen W 196 ein Automobil, wie es die Welt noch nicht gesehen hatte: der 300 SLR. Ein offener Zweisitzer mit Leichtmetall-Karosserie, 3-Liter-Motor und spektakulärem Design.

Bei der Sportwagen-Weltmeisterschaft 1955 trat der 300 SLR gegen starke Konkurrenten an: die Rennmaschinen von Ferrari, Jaguar, Alfa Romeo, Aston Martin und Maserati. Doch die Piloten Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Karl Kling und Hans Herrmann hatten noch eine weitere Geheimwaffe: ihren absoluten Siegeswillen.



Mille Miglia

CLUB
1000 MIGLIA
FRANCO MAZZOTTI

II MILLE MIGLIA
FRANCO MAZZOTTI

100
75
50
25
Km. 0

Als Stirling Moss im entscheidenden Rennen von der Straße abkam, gab er nicht auf. Sondern Gas.

1955. Akribisch bereitet sich das Mercedes Team auf jedes einzelne Rennen vor. Mannschaftsleiter Alfred Neugebauer legt die Taktik fest und berechnet die Tankstopps im Voraus. Und tatsächlich: Schon die erste Bewährungsprobe des 300 SLR endet mit einem Triumph. Bei der Mille Miglia feiert Mercedes nicht nur die Rückkehr in den Langstreckensport, sondern auch einen Doppelsieg mit Moss auf Platz 1 und Fangio auf Platz 2.

Die Silberpfeile eilen von Sieg zu Sieg. Doch Ferrari hält dagegen. Es bleibt ein Kopf-an-Kopf-Rennen, das erst bei der Targa Florio entschieden wird. Stirling Moss greift vom Start weg an. Schon in den ersten Runden durchbricht seine Durchschnittsgeschwindigkeit die magische Grenze von 100 km/h. Aber dann geschieht es. In der vierten Runde gerät Moss' Silberpfeil auf einem Stück Erde auf der Fahrbahn ins Rutschen. Der 300 SLR streift eine Böschung, dreht sich um die eigene Achse und landet weit unten in einem Feld. War es das? Ist jetzt alles verloren? Nein! Moss gibt nicht auf, sondern Gas. Eine mitreißende Aufholjagd beginnt. Neun Runden später haben die Silberpfeile wieder die Nase vorn und holen sich den Weltmeisterpokal.

Es ist nicht nur das Talent der Piloten und das Können der Ingenieure, die den Titel sichern. Es ist vor allem der Enthusiasmus und der Siegeswille eines eingeschworenen Teams. Ein SLR Pilot darf vielleicht wertvolle Sekunden verlieren – aber niemals den Mut. Fünf Siege in sechs Rennen. Davon vier Doppelsiege und sogar ein Dreifachsieg. Die Überlegenheit des 300 SLR ist offensichtlich. Vielen Beobachtern ist damals schon klar: Dieser Wagen ist mehr als ein Rennwagen – er ist eine Legende.



Der 300 SLR wurde oft mit Rita Hayworth
verglichen. Wie schmeichelhaft für sie.



„The **body** may have changed,
but the **SOUL** remains the same.“ *Stirling Moss*

Mercedes-Benz und McLaren erwecken den Mythos des 300 SLR zu neuem Leben. Mit dem SLR Stirling

Moss bringen sie das Gefühl von damals zurück. Er ist das letzte, ultimative Kapitel der SLR-Saga.

Ein Sportwagen wie ein Donnerschlag. Gewaltig. Kraftvoll. Extrem. Der SLR Stirling Moss ist streng

limitiert auf 75 sorgfältig von Hand gefertigte Modelle. Ein Concept Car, das nicht in die Schublade

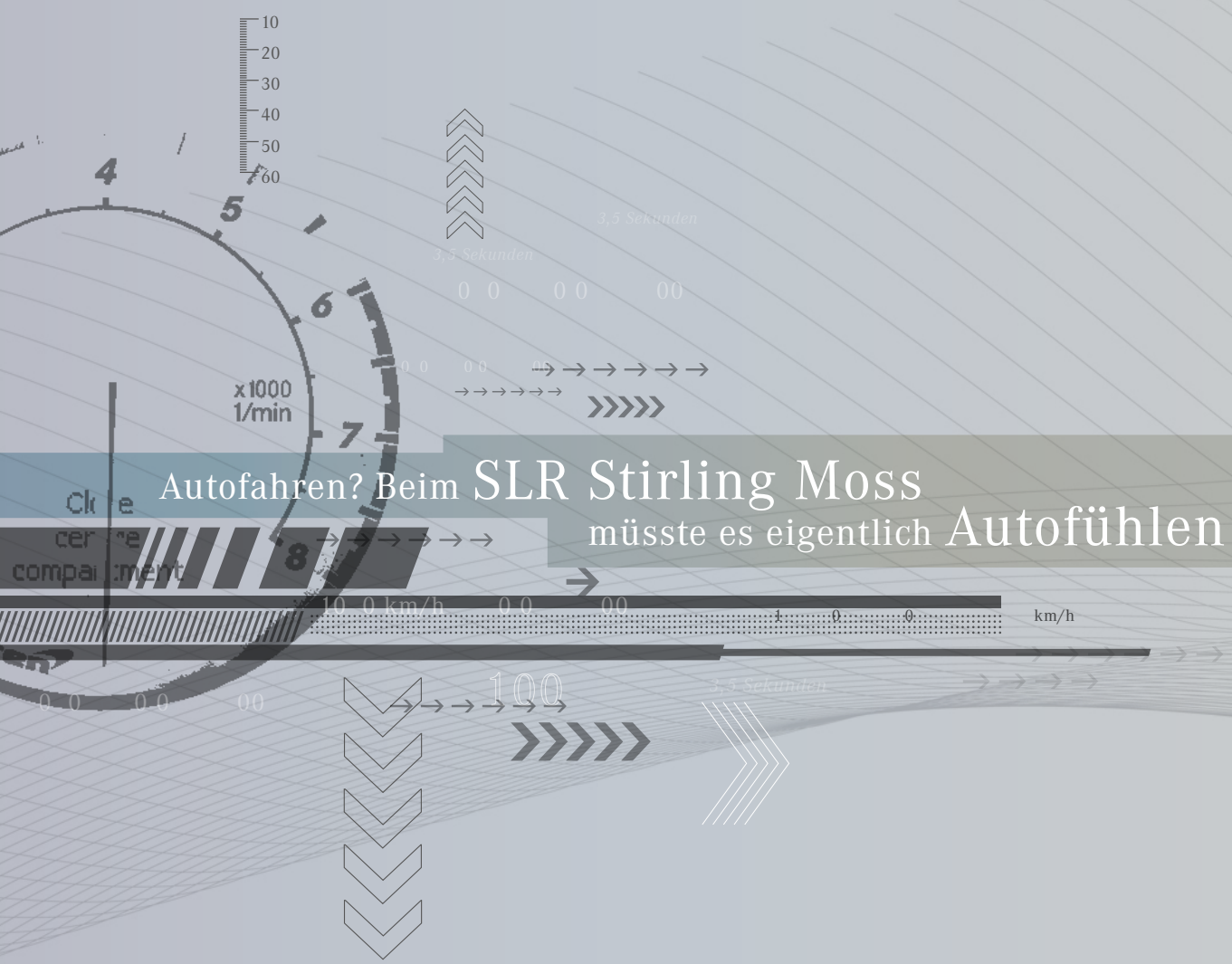
kommt, sondern auf die Straße.



Der Wind pfeift
meinem Wagen hinterher.
Die Sonne strahlt vor Glück.
Scharfe Rechtskurve. Staub wirbelt auf -
direkt in mein Gesicht.
Ich habe Straßenschmutz auf den Lippen.
Aber auch ein Lächeln.

Der einzige Pfeil, der das Herz trifft,
noch bevor er abgefeuert wurde.





Autofahren? Beim SLR Stirling Moss müsste es eigentlich Autofühlen heißen.

Dieser Mercedes-Benz beeindruckt nicht durch Überfluss. Sondern durch Reduktion. Keine Windschutzscheibe. Kein Dach.

Kein Radio. Kein Telefon. Kein Zweifel: Wie schon der legendäre 300 SLR ist auch der SLR Stirling Moss auf das Wesentliche reduziert. Intensives, pures Fahrgefühl. Behutsam tippt Ihr Fuß aufs Gaspedal. Es ist, als ob Sie den Hebel eines Katapults umgelegt hätten. Der SLR schießt davon. Die Beschleunigung drückt Sie in den Sitz. In weniger als 3,5 Sekunden haben Sie die 100 km/h-Grenze durchbrochen. Die Landschaft besteht nur noch aus bunten Strichen, die an Ihnen vorbeifliegen. Der Wind greift nach Ihnen – aber Sie sind schneller.

Die Tachonadel rast. Ihr Herz auch. Blätter wirbeln auf. Eine Sekunde lang wünschen Sie sich die schützende Frontscheibe zurück. Doch dann verstehen Sie plötzlich. Das Glas hält zwar Wind und Wetter ab. Aber auch die Freude, Kraft, Intensität und Begeisterung der Fahrt. Sie fühlen Wind, Sonne, Straße, SLR, Natur. Alles verschmilzt zu einem unbeschreiblichen Gefühl. Das ist Autofahren pur.

So packend und mitreißend, wie es früher nur die legendären Rennfahrer wie Stirling Moss erlebt haben. Ein Erlebnis für alle Sinne. Der Wagen lässt die 300 km/h-Marke hinter sich. Doch das war erst der Anfang. Ihre ersten 26 Sekunden SLR Stirling Moss.



Normale Fahrer haben **Adrenalin** im Blut.

SLR-Fahrer haben **Blut** im Adrenalin.

Meine Frau hat mich gefragt,
ob es nicht mein Herz
belasten würde, so einen Wagen zu fahren.

Ich musste lachen und meinte:
Aber nein!

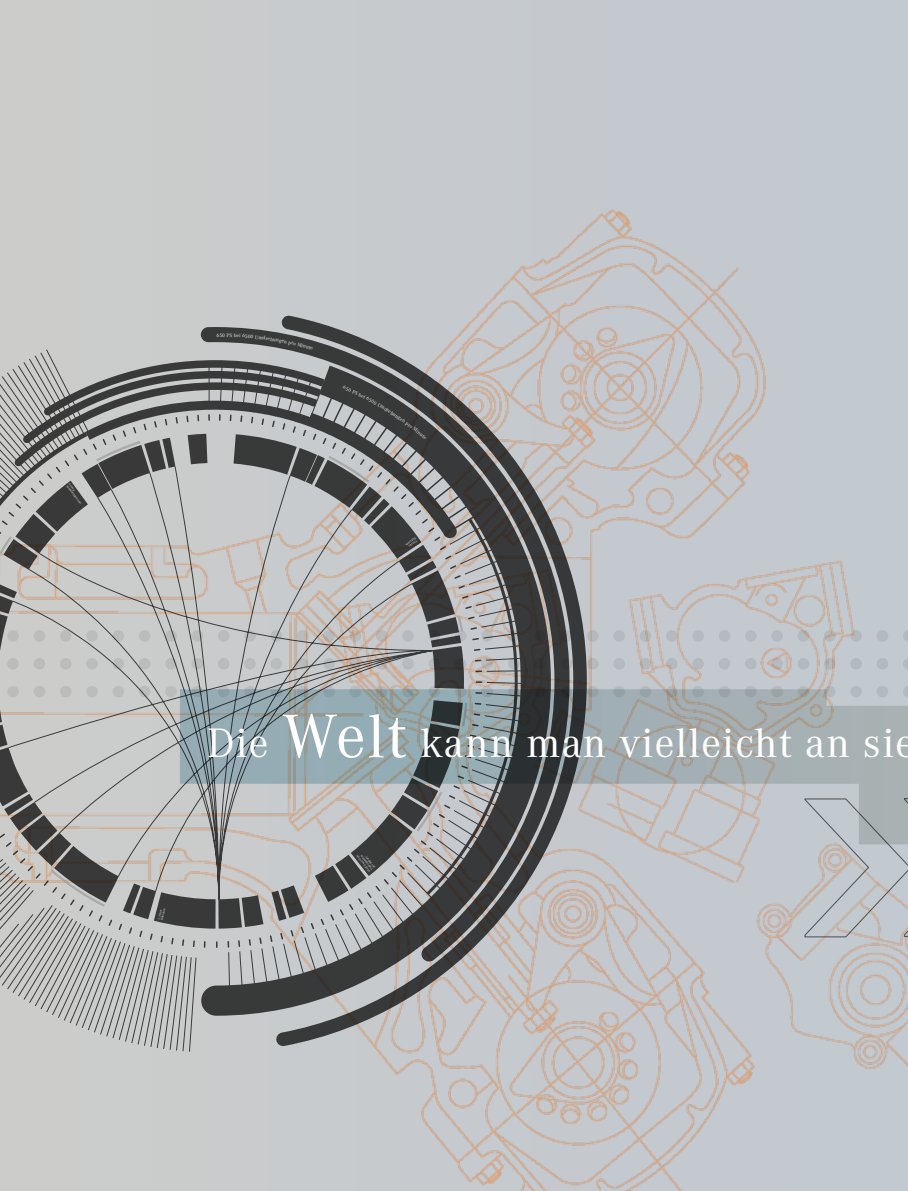
Ich nicht zu fahren,
das würde es belasten.





«««« Nicht von Ingenieuren gebaut.
Sondern von Enthusiasten mit Ingenieurdiplom.

Um so ein Automobil zu bauen, braucht man mehr als überlegene Technik und edelste Hightech-Materialien. Man braucht Ingenieure, die nicht einfach ihren Job machen, sondern sich mit ihrer Arbeit einen Traum erfüllen. Ingenieure, die so lange über das Unmögliche nachdenken, bis es möglich wird. Ingenieure, die Grenzen nicht akzeptieren, sondern immer wieder neu definieren. Erst dann gelingen Meisterwerke wie der SLR Stirling Moss.



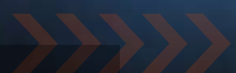
Die Welt kann man vielleicht an sieben Tagen erschaffen.
Aber nicht so ein Auto.

An der Technik des SLR Stirling Moss haben wir lange gefeilt. Schließlich hatten wir ein ganz besonderes Vorbild: den legendären 300 SLR.

Das spornte unsere Ingenieure zu Höchstleistungen an.

Diesem Anspruch wird auch das Triebwerk gerecht: ein AMG V8 Kompressormotor. Bei 5,5 Litern Hubraum entfaltet er eine Leistung von 650 PS bei 6500 Umdrehungen pro Minute. Das bedeutet eine Spitzengeschwindigkeit von 350 km/h. Bei solchen Geschwindigkeiten wird ein weiteres High-Tech-Bauteil interessant: die Karbonkeramikbremse. Sie hält Reibungstemperaturen von bis zu 1200 Grad Celsius aus.

Damit der Fahrer diese außerordentlichen Kräfte beherrschen lernt, haben wir den SLR. Club gegründet. Hier treffen sich Piloten aus der ganzen Welt, um unter der Schirmherrschaft von Stirling Moss gemeinsam Fahrtrainings zu absolvieren. Daneben veranstaltet der SLR. Club jedes Jahr exklusive Touren durch herrliche Landschaften zu den begehrtesten Reisezielen. Bei der Mille Miglia kann der Fahrer mit seinem SLR sogar exklusiv das Feld der „Classic Cars“ begleiten – als einziger aktueller Sportwagen.



Was **leuchtet** mehr?

Das **Fernlicht** oder Ihre **Augen**?



Eine Traktion, als ob die
Straße ihn umarmen würde.

Damit der Flügeltürer nicht abhebt, ist seine Aerodynamik bis ins kleinste Detail durchdacht. Ein komplett geschlossener Unterboden und ein großer Diffusor am Heck erhöhen den Anpressdruck auf die Straße. Für zusätzliche Stabilität sorgt die Airbrake, die sich bei Bremsmanövern über 120 km/h automatisch aufstellt. Sie ist ein weiteres Detail, das auf den 300 SLR zurückgeht. Damals wurde die bewegliche Klappe hinter dem Cockpit eigens für die 24 Stunden von Le Mans eingebaut.



Die Carbon-Karosserie ist um bis zu 30 Prozent leichter als die aus Aluminium. Doch das genügte uns nicht. Um den Wagen noch leichter zu machen, haben wir im Vergleich zum SLR Roadster 722 S fast 200 kg Gewicht reduziert. Der Effekt: weniger Masse und dadurch mehr Agilität.

Der Motor und das Getriebe bringen die 650 PS reibungslos auf die Straße und ungedämpft in Ihren Gehörgang. Damit Sie diese Dynamik bis in die Grenzbereiche sicher im Griff haben, arbeiten alle Bauteile perfekt zusammen.



Die Karosserie erzeugt Abtrieb für optimale Traktion der Räder. Und das straff abgestimmte Fahrwerk setzt jede Bewegung des Lenkrads präzise um. Eine weitere Voraussetzung für das perfekte Handling ist die gleichmäßige Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse. Für Sie bedeutet das: extreme Dynamik bei maximaler Sicherheit und Fahrstabilität.

Manchmal

stehe ich in der Garage
und sehe meinen SLR an.

Ich denke an die
letzte Fahrt
und stelle mir die nächste vor.

Schade eigentlich, dass man ihn
nicht gleichzeitig
betrachten und fahren kann.



Der **Verstand** muss sich neue Worte ausdenken.
Weil er für diesen **Anblick** keine findet.



Nicht alle Kunstwerke werden gemalt.
Manche werden lackiert.

Die 75 Exemplare des SLR Stirling Moss waren bereits vergeben, noch bevor sie fertig gebaut waren. Viele Enthusiasten wollten den Supersportwagen haben – aber nur wenige haben ihn bekommen. Allein die treuesten SLR Kunden erhielten diese ultimative Belohnung.

Durch die strenge Limitierung konnten Mercedes-Benz und McLaren etwas ermöglichen, was eigentlich ausgeschlossen ist: Die 75 Piloten wurden zu Workshops nach Stuttgart eingeladen und durften dort den neuen SLR exklusiv vor allen anderen bewundern. Da sich das Auto noch in der Entwicklung befand, wurde ihnen das Exterieur- und Interieur-Design anhand von Modellen im Maßstab 1:1 vorgestellt.

Doch damit nicht genug. Die stolzen Besitzer bekamen auch die Möglichkeit, ihr Automobil im Gespräch mit den Designern zu gestalten und individuelle Wünsche zu äußern. Bei Workshops im Windkanal und auf der Mercedes-Benz eigenen Teststrecke konnten unsere Designer und Ingenieure gemeinsam mit den Fahrern wertvolle Erkenntnisse sammeln, die in die weitere Entwicklung des Fahrzeugs eingeflossen sind. So entstanden 75 Unikate. Normalerweise ein Ding der Unmöglichkeit. Aber was ist bei so einem Projekt schon normal?



Er hat keinen **Innenspiegel**.
Aber der **Blick** nach hinten hätte sich gelohnt.



Auch wenn er parkt, **beschleunigt** er etwas:
den **Puls** des Betrachters.

Schon im Stand strahlt der SLR Stirling Moss eine extreme Sportlichkeit aus. Das liegt unter anderem daran, dass der Verzicht auf Dach und Windschutzscheibe seinen Körper dynamisch in die Länge streckt. Mit geschlossenem Tonneau-Cover erscheint der Sportwagen wie eine zeitlos schöne Skulptur.

Die puristische Form des SLR Stirling Moss erinnert auf den ersten Blick an seine große Herkunft: den 300 SLR. Das wird auch in vielen Details deutlich. Zum Beispiel bei den Hutzen, den Lüftungsgittern auf der Motorhaube und an der Seite oder den Flügeltüren. Und auch die Asymmetrie der Designelemente erinnert an die Legende aus den 50ern. Die Lüftungsschlitze auf nur einer Seite und die kleinen, versetzt angeordneten Frontscheiben betonen das packende Äußere.

Betrachtet man den Wagen von der Seite, fällt die besondere Spannung zwischen der langgestreckten, endlos erscheinenden Haube und dem kompakten, maskulinen Heck ins Auge. Die klare, kraftvolle Form der Kotflügel und die prägenden Überrollbügel vereinen Tradition und Moderne. Das Heck mit den flachen Leuchten und dem mächtigen Diffusor unterstreicht ebenso seine sportliche Präsenz wie die typische Silberpfeil-Front mit den reduziert gehaltenen Scheinwerfern.

Kurzum: Der SLR Stirling Moss ist pure Dynamik in ihrer aufregendsten Form.



Normalerweise werden Flügel vor dem Start
ausgebreitet. Bei ihm werden sie **angelegt**.



«««««
Mit ihm endet jede Fahrt am selben Ort:
im Langzeitgedächtnis.

Größer als der Wunsch, ihn zu bauen,
war nur der, ihn zu fahren.





»»»» Hat kein Navigationsgerät. Und findet trotzdem den Weg in Ihr Herz.

Das wichtigste Bauteil fehlt noch:
der Fahrer.

Wer im SLR Stirling Moss fährt, fühlt sich schnell eins mit dem Wagen. Das liegt nicht zuletzt an den Sitzen, die Fahrer und Beifahrer straff, aber komfortabel einspannen. Das Interieur ist radikal auf die wesentlichen Bedienelemente reduziert. Die einzige Soundanlage, die es hier gibt, ist der V8 Kompressormotor. Ein faszinierendes Detail im Inneren ist die Signatur von Stirling Moss, die direkt beim Schalthebel in das glänzende Aluminium eingraviert ist.

Der exklusive, kostbare Materialmix ist inspiriert aus dem Motorsport und umfasst im Wesentlichen reines Carbon, gebürstetes Aluminium und feinstes Leder. Hier gilt nur ein Anspruch: der höchste. Alles ist bestens verarbeitet und sorgsam von Hand montiert. Mercedes-Benz und McLaren haben alles dafür getan, den individuellen Wünschen der 75 Besitzer gerecht zu werden.



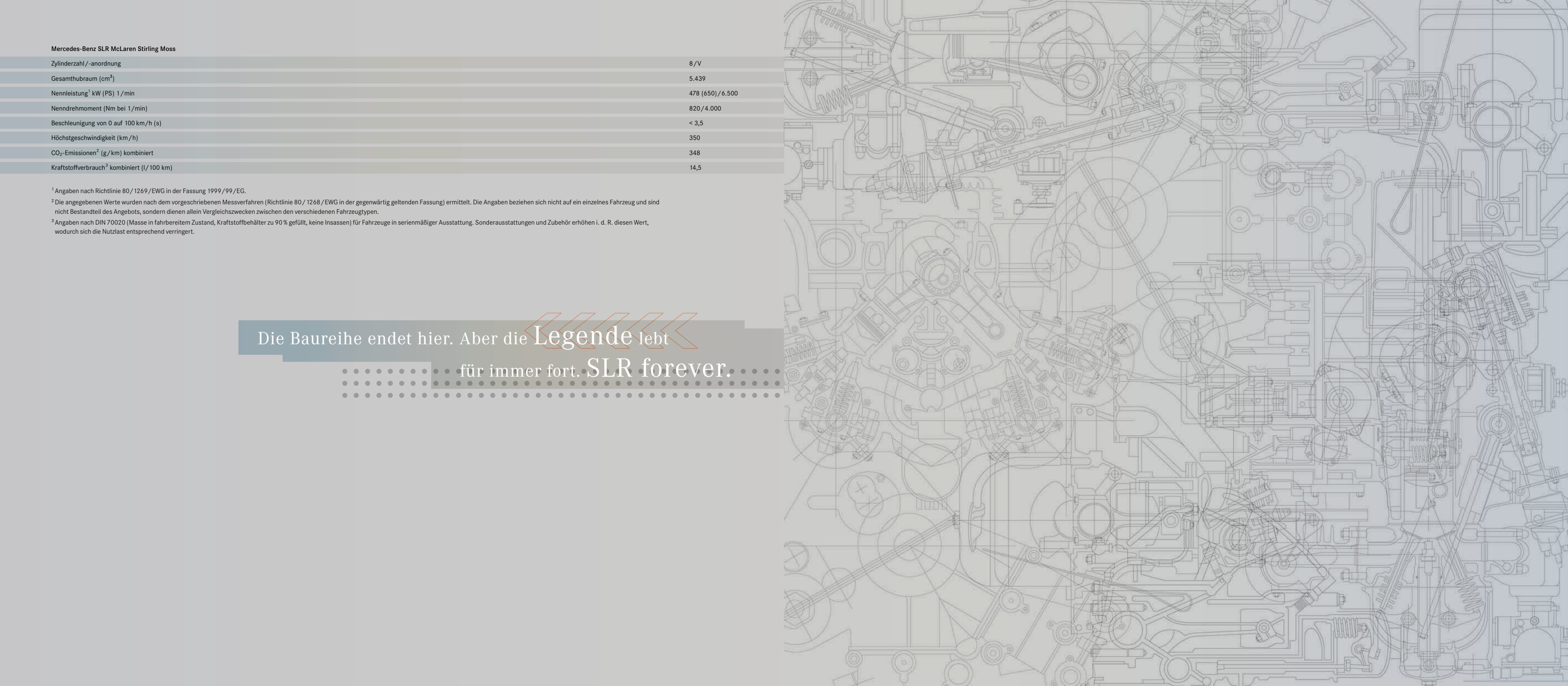
Was Stirling Moss begonnen hat,
führen 75 Piloten jetzt weiter.

Der 300 SLR war keine Idee für die 50er Jahre. Sondern eine Idee für die Ewigkeit. Sie ist zeitlos aufregend.

Mit dem SLR Stirling Moss haben die Designer und Ingenieure von Mercedes-Benz und McLaren diese Idee neu interpretiert. Sie haben sich dabei nicht nur gefragt, was war. Sondern auch, was sein kann. So entstand ein Hightech-Traum, der eine glorreiche Vergangenheit hat, aber auch eine große Zukunft. Piloten wie Stirling Moss haben die Legende begründet. Jetzt ist es an der Zeit, sie zu erneuern und fortzuführen.

75 Piloten gehen dafür mit ihrem SLR Stirling Moss an den Start. 75 Piloten aus den verschiedensten Ländern der Welt. 75 völlig verschiedene Persönlichkeiten. Aber eines ist allen gemeinsam: die Leidenschaft und Begeisterung für dieses einzigartige Automobil.

Gentlemen, start your engines!



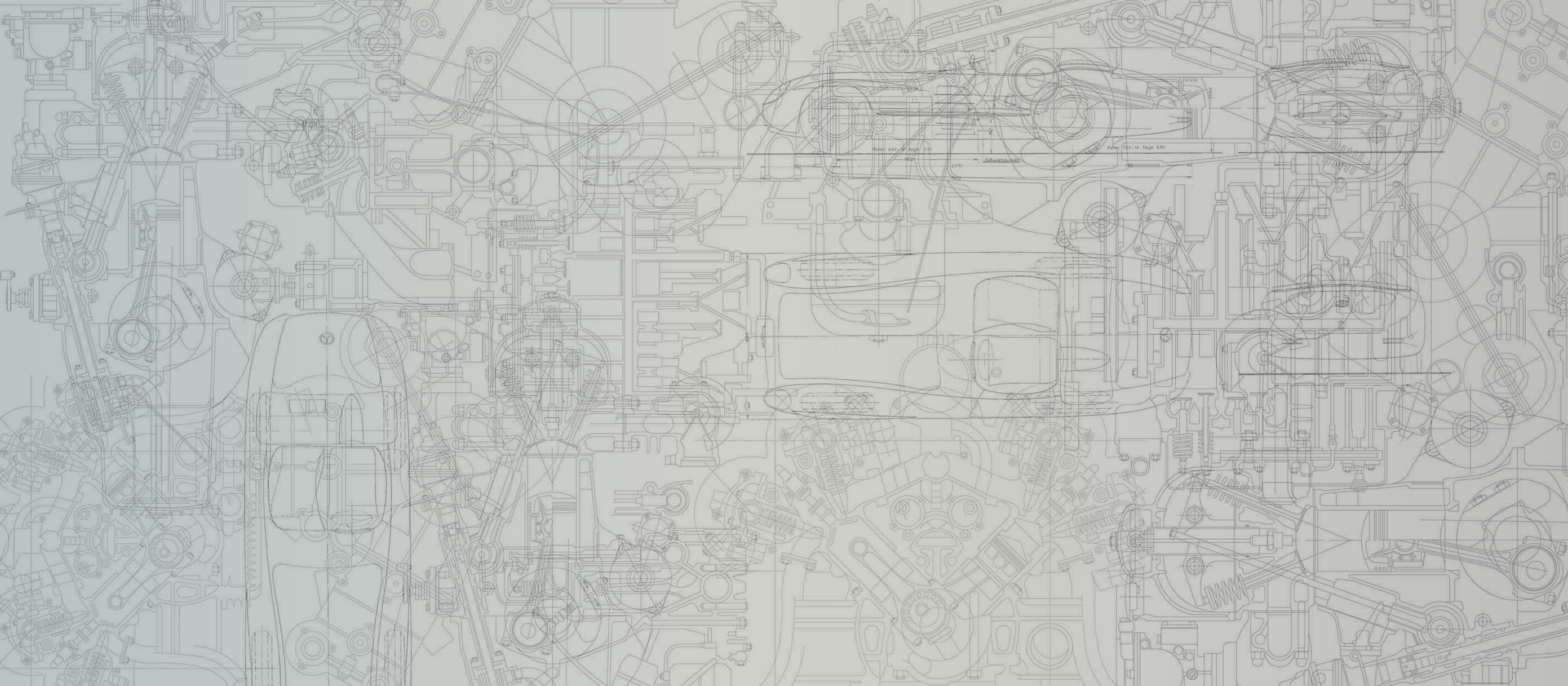
Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss		
Zylinderzahl/-anordnung	8/V	
Gesamthubraum (cm³)	5.439	
Nennleistung¹ kW (PS) 1/min	478 (650)/6.500	
Nenndrehmoment (Nm bei 1/min)	820/4.000	
Beschleunigung von 0 auf 100 km/h (s)	< 3,5	
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	350	
CO₂-Emissionen² (g/km) kombiniert	348	
Kraftstoffverbrauch³ kombiniert (l/100 km)	14,5	

¹ Angaben nach Richtlinie 80/1269/EWG in der Fassung 1999/99/EG.

² Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (Richtlinie 80/1268/EWG in der gegenwärtig geltenden Fassung) ermittelt. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

³ Angaben nach DIN 70020 (Masse in fahrbereitem Zustand, Kraftstoffbehälter zu 90 % gefüllt, keine Insassen) für Fahrzeuge in serienmäßiger Ausstattung. Sonderausstattungen und Zubehör erhöhen i. d. R. diesen Wert, wodurch sich die Nutzlast entsprechend verringert.

Die Baureihe endet hier. Aber die **Legende** lebt
..... für immer fort. **SLR forever.**



Zu den Angaben in diesem Katalog: Nach Redaktionsschluss dieser Druckschrift, 15.02.2009, können sich am Produkt Änderungen ergeben haben. Konstruktions- oder Formänderungen, Abweichungen im Farbton sowie Änderungen des Lieferumfangs seitens des Herstellers bleiben während der Lieferzeit vorbehalten, sofern die Änderungen oder Abweichungen unter Berücksichtigung der Interessen des Verkäufers für den Käufer zumutbar sind. Sofern der Verkäufer oder der Hersteller zur Bezeichnung der Bestellung oder des bestellten Kaufgegenstands Zeichen oder Nummern gebraucht, können allein hieraus keine Rechte abgeleitet werden. Die Abbildungen können auch Zubehör und Sonderausstattungen enthalten, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören. Farbabweichungen sind drucktechnisch bedingt. Diese Druckschrift kann ebenso Typen und Betreuungsleistungen enthalten, die in einzelnen Ländern nicht angeboten werden. Aussagen über gesetzliche, rechtliche und steuerliche Vorschriften und Auswirkungen haben nur für die Bundesrepublik Deutschland zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses Katalogs Gültigkeit. Fragen Sie daher zum verbindlichen letzten Stand bitte Ihren Mercedes-Benz Verkäufer.

www.mercedes-benz.com