

XXII MILLE MIGLIA

1955

N. 642

722

Modulo da spedire
all'Automobile Club
di
BRESCIA
Piazza Vittoria, 11
Telefono 1002

Data 1 aprile 1955

Spett.

AUTOMOBILE CLUB BRESCIA

BRESCIA

ISCRIZIONE REGISTRO

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data _____, la mia iscrizione alla XXII "MILLE MIGLIA,, - Coppa "Franco Mazzotti,,.

F. APOLLONIO & C.

	COGNOME E NOME	Numero Licenza Internazionale	Indirizzo	Città
Concorrente	Daimler-Benz A.G.	114 ONS	Stuttgart-Untertürkheim	Stuttgart
1) Conduttori	Stirling Moss	F.I.A. 5 : 7	Daimler-Benz AG Stuttgart-Untertürkheim	Stuttgart
	Denis Jenkinson	Moss	Daimler-Benz AG Stuttgart-Untertürkheim	Stuttgart

CATEGORIE e GRUPPI	Marca	Tipo	Cilindrata reale	Targa	Motore
VETTURE SPORT INTERNAZIONALE Cilindrata: 750 - 1100 - 1500 - 2000 3000 e oltre 3000 cmc.	Mercedes-Benz	300 SLR	2996 ccm	+	+
VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI Cilindrata: 750 - 1300 - oltre 1300 cmc.					
VETTURE GRAN TURISMO (e da turismo di serie normali) Cilindrata: fino a 1300 e oltre 1300 cmc.					
(Se si intende concorrere alle classifiche speciali) VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALI Fiat 1100/103 normale e Appia					
VETTURE "DIESEL,, Cilindrata fino a 2000 cmc.					
Vetture con carrozzeria aperta di serie a prezzo non superiore a L. 2.000.000					



FIRMA DEL CONCORRENTE
Daimler-Benz Aktiengesellschaft
[Signature]

Sehr geehrter Herr Kollege !

Als Vorausmaterial für Ihre Vorschau und die Berichterstattung über die am 1. Mai ausgetragene Mille Miglia, in der der neue Mercedes-Benz-Rennsportwagen "300 SLR" zum ersten Mal startet, übersende ich Ihnen die ersten Typenfotos des Wagens, seine technischen Daten, Trainingsbilder und eine Skizze der Streckenführung der Mille Miglia.

Ich hoffe, Ihnen mit dieser Sendung geeignete Arbeitsunterlagen übermittelt zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

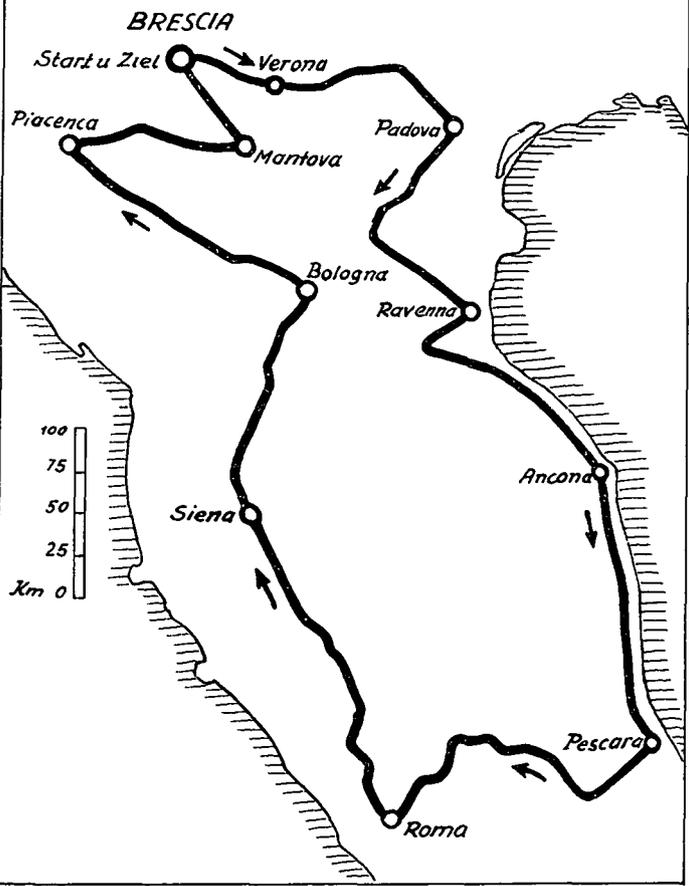
Keser

Anlagen

Technische Daten für den Mercedes-Benz-Rennsportwagen
Typ 300 SLR

Motor:	8 Zylinder Reihomotor Viertakt-Benzineinspritzung 78 mm Bohrung / 78 mm Hub 2982 cm ³ Gesamthubraum, Zwangssteuerung, Doppel-Magnetzündung, Trockensumpfschmierung
Fahrzeugrahmen:	Verwindungssteifer dreidimensionaler Stahlrohrrahmen
Kupplung:	Daimler-Benz Einscheiben-Trocken-Kupplung
Getriebe:	Daimler-Benz mechanisches 5 Gang-Getriebe 2. - 5. Gang zwangssynchronisiert.
Vorderachse:	Daimler-Benz Parallel-Querlenkerachse, Drehstabfederung und F. & S. Teleskop- stoßdämpfer
Hinterachse:	Daimler-Benz Pendelachse mit tiefgelegtem gemeinsamem Drehpunkt für beide Achsteile und Lenkerführung. Drehstabfederung und F. & S. Teleskop- Stoßdämpfer.
Bremsen:	Öldruck Vierradbremse mit pneumat. Teves- Kraftverstärker, Verbundbremstrommeln, parallel- geführte Bremsbacken.
Räder:	Leichtmetall-Räder mit Tiefbettfelge 5.50 F x 16.
Bereifung vorn:	6.00 - 16 Spezial-Rennreifen.
hinten:	7.00 - 16 Spezial-Rennreifen.
Karosserie:	Strömungsgünstiger offener Leichtmetall- aufbau, 2-sitzig.
Fahrzeug-Trocken- gewicht:	ca. 810 kg einschliesslich Reifen, ohne Brenn- stoff, Wasser und Öl.

Streckenführung der „Mille Miglia“





INFORMATIONEN-UNTERLAGEN



der Presse-Abteilung der Daimler-Benz Aktiengesellschaft

Sehr geehrte Schriftleitung !

Die ersten Originalaufnahmen unseres Bilderdienstes von der 22. Mille Miglia überreiche ich anliegend zur honorarfreien redaktionellen Verwertung. Der Sieger der Mille Miglia 1955, Stirling Moss, hat auf dem Wege nach London der Daimler-Benz-Zentrale Untertürkheim einen kurzen Besuch abgestattet. Hier wurden einige interessante Einzelheiten über Moss' Siegesfahrt bekannt, die Ihnen selbstverständlich ebenfalls zur Auswertung zur Verfügung stehen.

Moss und seinem Beifahrer, dem englischen Journalisten Jenkinson hatte die Idee vorgeschwebt, sich unterwegs mittels Kehlkopfmikrofon über die Streckenschwierigkeiten zu verständigen. Moss war auf dieses Hilfsmittel angewiesen, weil er die Strecke überhaupt nur fünf Mal vordem befahren hatte. Die Windgeräusche und die Erschütterungen machten diese Verständigungsart leider illusorisch. Sie zogen daher eine Verständigung durch Handsignale vor: z.B.: Hand nach links halten bedeutete Linkskurve, mehrmaliges Auf- und Niederdrücken der Hand bedeutete Gefahrenstufe, stark bremsen! So hatten sie sich 10 Varianten ausgedacht, die ausgezeichnet funktionierten. Stirling Moss erklärte, dass ihm der Beifahrer weit mehr genützt habe als das Gewichtshandicap desselben in der Spitzengeschwindigkeit vielleicht ausmachen würde.

Im Ganzen gab es für ihn sechs kitzliche Situationen, deren schlimmste bei einigen hintereinander folgenden Bodenwellen ein 15-Meter-Luftsprung seines Fahrzeuges war. Moss hat ca. 50 Konkurrenten überholt. Jedes derartige Manöver ist nicht ganz ungefährlich, denn mit vollem Dampf ist bei den "1000 Meilen" meist nur die Strassenmitte zu befahren. Links und rechts davon sind mehr oder weniger starke Splittanhäufungen. Es ist ihm nur 2 mal passiert, dass zwei hintereinanderliegende Konkurrenten ihn zu stärkerem Abbremsen zwangen. Die Disziplin der Fahrteilnehmer war ausserordentlich gut. Einmal kam er jedoch in Verlegenheit. Beim Training wurde der Weg in der Nähe von Pescara über die beschränkten Bahnschienen gewählt, im Rennen jedoch hatte der Veranstalter eine

geringe Kursänderung vorgenommen: es ging durch eine Unterführung unter der Eisenbahn durch. Über diese Vorsichtsmaßnahme war er in Unkenntnis und kam hier mit so hoher Geschwindigkeit an, dass er im 90°-Winkel nicht mehr einkurven konnte. So blieb ihm nichts übrig, als den alten Weg zu nehmen, der hinter der Eisenbahn jetzt durch Strohballen gesperrt war. Diese drückte er mühelos beiseite und rauschte im gleichen Augenblick an der auf dem Rennkurs fahrenden Belgierin Gilberte Thirion vorbei.

Am Ziel herrschte begreiflicherweise riesige Begeisterung, die bei seinen englischen Landsleuten geradezu in Enthusiasmus überging. Moss konnte sich vor Gratulanten einfach nicht mehr retten. Gleich hinter den Boxen führte eine kleine Strasse entlang, auf der gerade ein alter Fiat vorbeifahren wollte. Die Polizei forderte den Fiatbesitzer auf, Stirling Moss sofort in seinen Wagen zu nehmen, um ihn in sein Hotel, Albergo Brescia, zu fahren, damit er endlich Luft vor der Begeisterung bekam. Lobend äusserte sich Moss über die von Rennleiter Neubauer aufgezugene Organisation, wodurch ihm an jedem Kontrollpunkt sein Stand im Rennen, berechnet auf die vorletzte Etappe, stets genau angegeben werden konnte. Er war so stets gut orientiert.

Am Abend des 2. Mai fuhr Moss nach England weiter, um am Sonnabend, den 7.5. bei der "Daily Express-Trophy" in Silverstone auf seinem eigenen Maserati zu starten. Am 16.5. wird er zur Trainingsaufnahme in Monaco sein, diese Strecke kennt er schon von seinen Starts aus den Jahre 1951/52.

Interessant ist, übrigens auch die nunmehr vom Veranstalter der 22. Mille Miglia herausgegebenen Liste des Gesamtklassements. Hiernach befinden sich unter den zehn schnellsten Fahrzeugen allein fünf Mercedes-Benz. Nachstehend die Zeiten:

- | | |
|---------------------------------|---|
| 1. Moss, Mercedes 10:07:48 | 2. Fangio, Mercedes 10:39:33 |
| 3. Maglioli, Ferrari 10:52:57 | 4. Giardini, Maserati 11:15:32 |
| 5. Fitch, Mercedes 11:29:21 | 6. Sighinolfi, Ferrari 11:33:27 |
| 7. Gendebien, Mercedes 11:36:02 | 8. Seidel/Glöckner, Porsche-Spyder 12:08:17 |
| 9. Belucci, Maserati 12:09:10 | 10. Casella, Mercedes 12:11:15 |

Mit freundlichen Grüßen!

Daimler-Benz A.G.
Presseabteilung

i.V.:

Kühnert
(Kühnert)

Am Ziel in Brescia, als mit der Durchfahrt von Stirling Moss der Endsieg dieses jungen Engländers feststand, herrschte unter den Deutschen und Engländern gleichgrosse Freude über den Triumph von Wagen und Fahrer. Erstmals in der Geschichte der Mille Miglia gewann dieses Rennen ein Engländer, zum zweiten Male ein Mercedes-Benz. Rudolf Caracciola blieb 1931 in den "1000 Meilen" mit einem Durchschnitt von 101 km/std Sieger. Heute wurde dieses äusserst schwierige Rennen mit 157 km/std beendet. Der Zeitunterschied allein schon kennzeichnet den Fortschritt im Motoren- und Wagenbau in zwei Jahrzehnten mehr als ausreichend:

Die sportlich eingestellte Welt konzentriert zwar ihr Hauptinteresse auf die Sonderkonstruktionen der Rennsportwagen, deren Steuer in den Händen von Weltklassefahrern lag, aber die Riesenzahl der Automobilisten wird mit nicht geringerem Interesse die Auseinandersetzung der Serienfahrzeuge verfolgt haben. Der 1. Mai war auch hier ein guter Tag für die Untertürkheimer. Die mit Benzineinspritzung betriebenen 300 SL feierten einen Doppelsieg und den dieselbetriebenen 180 D war der gleiche Triumph beschieden.

Ergebnisse:

I) Rennsportwagen:

- 1) Moss/Jenkinson (Grossbritannien), Mercedes-Benz 300 SLR, 10:07:48, Durchschnitt 157,650 km/std.
- 2) Fangio (Argentinien) Mercedes-Benz 300 SLR, 10:39:33, Durchschnitt 149,824 km/std.
- 3) Maglioli/Monteferrario, Ferrari 3,7 Liter, 10:52:47, Durchschnitt 146,785 km/std.

II) Seriensportwagen über 1300 ccm:

- 1) Fitch (USA) / Gesell, Mercedes-Benz 300 SL, 11:29:21, Durchschnitt 139,00 km/std.
- 2) Gendebien / Bascher (Belgien) Mercedes-Benz 300 SL, 11:36:00 km/std.
- 3) Casella (Nordafrika), Mercedes-Benz 300 SL, 12:11:15

III) Dieselklasse:

- 1) Retter/Larrcher, Mercedes-Benz 180 D, 16:52:27, Durchschnitt 94,645
- 2) Reinhardt/Wiesnewski, Mercedes-Benz 180 D, 17:12:14
- 3) Masera/Cardinar, Mercedes-Benz 180 D, 17:23:30