

グランプリ規則 (概要: 著者翻訳)
〈1906年から1939年までのグランプリレースのレギュレーション〉

年	内 容
1906年	最低車重1000kg、それにマグネトー式点火装置の7kgを加える
1907年	燃料消費量を100km当たり最大で30ℓとする。つまり燃費が3.3km/ℓより悪くてはいけない
1908年	最低車重1100kg、ピストンの表面積は合計755cm ² 以下でなければならない。つまり4気筒エンジンの場合、最大のボアが155mm、6気筒エンジンの場合、最大のボアが127mm
(1909年から1911年までは、第一次世界大戦の為、グランプリレースは開かれなかった)	
1912年	最低の車幅175cm。車重は800kgから1100kgまで。燃料消費量は100km当たり最大20ℓ、つまり燃費が5.0km/ℓより悪くてはいけない
1913年	車重は800kgから1100kgまで。燃料消費は100km当たり最大20ℓ
1914年	最大車重1100kg。エンジンの排気量は最大4500cc
(1915年から1920年の間は、グランプリレースは開かれなかった)	
1921年	最低車重800kg。エンジンの排気量は最大3000cc
1922年 ～1925年	最低車重650kg。エンジンの最大排気量2000cc。1925年からメカニックの同乗は認められなくなった
1926年	最低車重600kg。エンジンの最大排気量1500cc
1927年	最低車重650kg。エンジンの最大排気量1500cc
1928年	車重は650kgから750kg
1929年	最低車重900kg。使用する燃料は契約で定められた物に決められた
1930年	最低車重900kg。最低排気量1100cc。燃料には最大30%のベンゾールの混入が認められる
1931年 ～1933年	車重や排気量に関してはフリーフォーミュラ。レース距離や時間に関しては、1931年は最低10時間、1932年は5時間から10時間、1933年は最低500km以上
1934年 ～1937年	オイルや冷却水、タイヤ等を含まない乾燥車重は最低750kg
1938年 ～1939年	スーパーチャージャー付きで最大3000cc。無しで4500cc。最低車重はエンジンの排気量に依じて400kgから850kgの間

■ 読者の皆様へ ■

本書に登場する車種名や、人物名、会社名、レースなどの名称は、原則的に各メーカーの日本人や、主要な参考文献、その他の資料の表記に従っていますが、参考文献の発行された年代などによって現代の表記と異なっている場合があります、著者の判断により統一させていただきましたのでご了承下さい。表記やスペック等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する史料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

第 1 章	ゴットリーブ・ダイムラーとカール・ベンツ	4
	そしてレースは始まった	
第 2 章	白の時代	14
	ホワイトエレファントとカラッチオラの登場	
第 3 章	シルバーの時代	18
	W25 ～ W125 の活躍	
コラム	ルドルフ・ウーレンハウト	28
第 4 章	3ℓの時代	30
	W154 の開発と改良による勝利	
第 5 章	1.5ℓ W165	36
	第二次世界大戦直前の活動	
第 6 章	速度記録への挑戦	38
	記録更新と戦争による中断	
	メルセデス・ベンツ・レーシングチーム監督	
コラム	アルフレート・ノイバウアとシルバーアロー時代のドライバー達	48
コラム	アウトウニオン P ワーゲンとローゼマイヤー	56
第 7 章	戦後のグランプリレース	60
	ダイムラー・ベンツ社復帰以前	
第 8 章	メルセデス 300SL プロトタイプ	61
	新モデルによるレース復帰	
第 9 章	メルセデス W196R	70
	ストリームライナーの活躍とオープンホイールベースの登場	
第10章	メルセデス 300SLR	82
	メイクスチャンピオンの獲得とル・マンでの大事故	
コラム	ウーレンハウト設計の 300SLR	94
第11章	栄光の後の長い眠り	95
	レース活動からの撤退とチームメンバーのその後	
第12章	シルバーアローの復活	98
	レース活動復帰後の精力的な展開	
	戦 績 (レース結果)	100

ゴットリーブ・ダイムラーとカール・ベンツ そしてレースは始まった

1926年ダイムラー社とベンツ社が合併して誕生したダイムラー・ベンツ社は、1998年にアメリカのクライスラー社と合併してダイムラー・クライスラー社が誕生し、「ベンツ」という名前が、社名から消えてしまった。2007年8月にはクライスラー部門を売却し、2007年10月にダイムラー社に社名を変更して現在に至っている。本書では、ダイムラー・ベンツ社としてのレースの歴史を取り上げる。



ゴットリーブ・ダイムラー

1834年3月17日南ドイツのヴェルテンブルグのパン屋の息子として生まれた。鍛冶屋の徒弟として働いた後、シュツットガルトで機械工学を学んだ後、蒸気機関の製造工場で働いた。蒸気機関の効率の悪さに気づいたダイムラーは、イギリス留学後、内燃機関の技術開発に携わり、乗り物に積む事が可能な小型ガソリンエンジンを実用化した。1890年にダイムラー社を設立したものの、1893年に会社を去り、1895年に復帰、そして1900年3月6日、翌年に生まれた35馬力型車メルセデスを見ることなく世を去った。



カール・ベンツ

1844年11月25日南ドイツのフランス国境近くの町カールスルーエ近郊で代々鍛冶屋を営む家系に生まれた。彼の父は、当時普及が始まったばかりの蒸気機関車の運転手だったが、彼が生まれる前に亡くなっている。母に育てられたベンツは、カールスルーエの工業大学を卒業し、2サイクルエンジンの研究を始めた。1878年に2サイクルエンジンを完成させ、さらにシリンダー内の混合気に電気で着火するマグネトー式を開発した。しかし、4ストロークエンジンの開発に切り替えて完成させたエンジンを積んだのが、1886年の3輪車だった。

この会社の事を語るには、創業者のゴットリーブ・ダイムラーとカール・ベンツが自動車発明の年と言われる1886年のほぼ同時期にガソリンを使った内燃機関を搭載した乗り物、すなわち自動車を作り出した事が原点であり、その後設立されたダイムラー社とベンツ社がお互いにライバル会社であったが、第一次世界大戦後のドイツ経済の混乱の中で1926年に合併してダイムラー・ベンツ社となるまでの事から始めなければならないだろう。

蒸気機関の発明で、産業革命が起き、市民階級に文明の恩恵が与えられた。次の段階として、科学の発展はより便利で効率が高く、小型化が可能な内燃機関の研究へと向かった。

プロイセン王国の元で統一された19世紀のドイツ。その中部地方のカンシュタットという町とマンハイムという町は、わずか100kmしか離れていなかったが、同時期に同じガソリンエンジンを研究していたゴットリーブ・ダイムラーとカール・ベンツは、お互いに同じ事を研究している技術者が他にいるとは知らなかった。共にガスを使った内燃機関からガソリンを気化させてその混合気を燃焼させるガソリンエンジンの開発へと研究を進めていった。

4ストローク・ガス定置エンジンを生産するドイツ・ガス・モトーレン社で働いていたダイムラーは、僚友のヴィルヘルム・マイバッハと一緒に退職し、より効率的なガソリンエンジンの研究をカンシュタットの町で始めた。

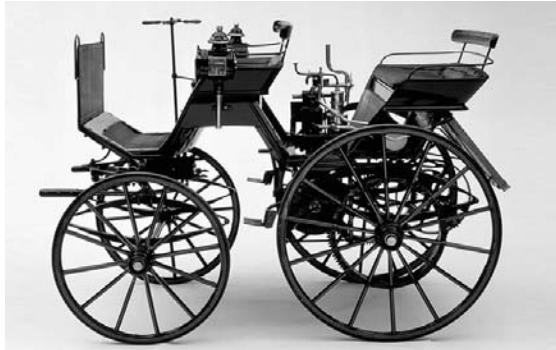
1883年には、点火熱管を持ったエンジンを作り出し、その特許を取った。2年後の1885年には、フロート式キャブレターを持つ264cc、0.5馬力/600rpm空冷直立単気筒エンジンを備えた2輪車即ちモーターサイクルを作り出した。モーターサイクルの生みの親はダイムラーだったのである。

1885年8月29日ドイツ帝国特許第36423号を取得した。11月10日、ダイムラーの長男パウルがこの原始的なモーターサイクルに乗り、カンシュタットから現在のダイムラー社の本社が在るウンターチュルクハイムまで試運転をしたと記録されている。

1886年には、4輪の馬車を改造して単気筒エンジンを積んだダイムラー・モートルワーゲンを生み出した。さらに同年には、ボートにガソリンエンジンを積んで走らせ、翌1887年には、気球に動力としてガソリンエンジンを積み飛行船を生み出した。



ダイムラー・ライトワーゲンと呼ばれた世界初のモーターサイクル。木製のフレームにホイールも木製。ゴムのタイヤも付いていない原始的な乗り物だった。1879年イギリスで作られた、後輪をチェーンで駆動する自転車の影響を受けていたかもしれない。ダイムラーが作ったモーターサイクルはこの1台だけで、モーターサイクルは、その後、発明したダイムラーの手を離れて色々なエンジニア達によって実用的な乗り物として発展していった。



ダイムラー・モートルワーゲン。馬車のフレームを改造した4輪車だったので、ステアリングは、前車軸の中央のピボットで、前車軸全体を動かす馬車のスタイルのままだった。エンジンは、縦置き単気筒 462cc、1.1馬力/600rpm。

1889年には、マイバッハが設計したシュートールラートワーゲンというV型2気筒エンジンを積み変速機を備えた本格的な自動車を製作した。1890年には、出資者を募ってダイムラー・モトーレンGmbH（以下ダイムラー社）を設立した。1894年にパリのル・プティ・ジュール紙の主催した世界初のモータースポーツイベントとなった「パリ〜ルーアン・トライアル」は、126kmを12時間半以内に走るレースだった。プジョーとパナール・エルヴァッソールが優勝を分かち合ったが、エンジンは共にダイムラーのライセンスによる物だった。

カール・ベンツも内燃機関の研究を始め、1883年に「ベンツ&C.、ライニッシュ・ガスモトーレンファブリーク・イン・マンハイム」(以下ベンツ社)を設立した。

ベンツは、スパークプラグによる点火方式を考案し、1886年1月29日ドイツ帝国特許第37435号の特許を取った最初の3輪自動車にもこの方式を採用している。4輪馬車を改造してエンジンを取り付けたダイムラーの



1894年7月22日、初めての自動車レース「パリ〜ルーアン・トライアル」に参加したパナール・エルヴァッソール車。ダイムラー・ライセンスの直列2気筒エンジンを積む。この24番の車は、優勝をプジョーと分け合ったパナール・エルヴァッソール車と同型の車だが、ドライバーのアルフレッド・ヴァシェロンは、初めて丸いハンドルを取り付ける改造を施してこのレースに参加した。このレースでは、まだ全車ソリッドゴムのタイヤを履いていた。1895年パリ〜ポルドー〜パリ 1200km レースで、初めて空気入りのタイヤを履いたミシュラン兄弟がプジョーで出場。22回のバンクでタイムオーバーの失格となったが、翌1896年のレースでは殆どの自動車が空気入りタイヤを履くほど急速に普及した。



ベンツ・モートルワーゲン。鋼管式のフレームを持ち、当時流行していた自転車の影響が見られるワイヤースポーク製のホイールには、ソリッドのゴムタイヤを履いてた。前輪を1輪として操舵方式は簡略化されている。単気筒エンジンは、水平に置かれ、984cc、0.89馬力/400rpm。

物に対して、ベンツの3輪車は、最初からエンジンを載せる事を計画して設計された物だった。前1輪、後2輪の3輪方式を採用したのは、アッカーマン方式のステアリングの原理が知られていなかったからであった。

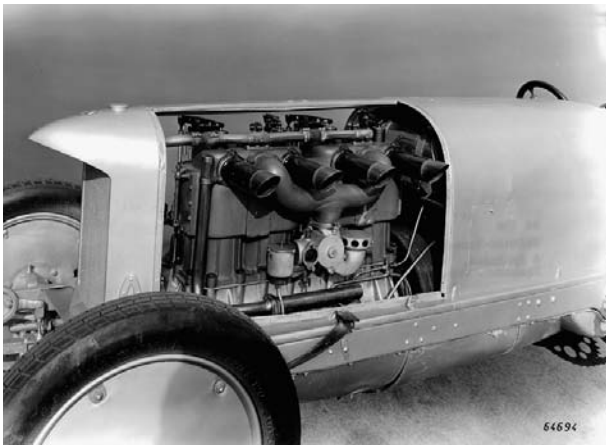
1886年7月3日この3輪車を初めて公開し、マンハイムの町中を走った。これを出発点として、4輪自動車を次々と開發生産し、市販していった。1900年には、水平対向4気筒エンジンを積んだレーシングカーを登場させ、フランクフルトで行われた国際レースに優勝している。レース場では、ダイムラー車とベンツ車はライバル同士であった。

オーストリア・ハンガリー帝国のニース駐在領事の肩書きを持った裕福な実業家エミール・イエリネックという人物が、1897年から南仏でダイムラー車の販売にあたり、一時、ダイムラー社の株主で、取締役会のメンバーともなった。1901年3月のニース・スピード・ウィークで、新型の5.9ℓエンジンを持つダイムラー 35馬力型が、全てのレースで圧勝し、速度記録も作った。

イエリネックは、このダイムラー 35馬力型車を36台も注文し、それを販売しようとした。しかし、フランスでは、パナール・エルヴァッソール社が、ダイムラーの商標を



フランスのリヨン銀行の重役やオーストリア・ハンガリー帝国ニース駐在領事の肩書きを持ったオーストリア人実業家エミール・イエリネックと彼の長女メルセデス。イエリネックは、パウル・ダイムラーやヴィルヘルム・マイバッハに、もっと速い車を作れと直談判して、ダイムラー 35馬力型車が生まれた。



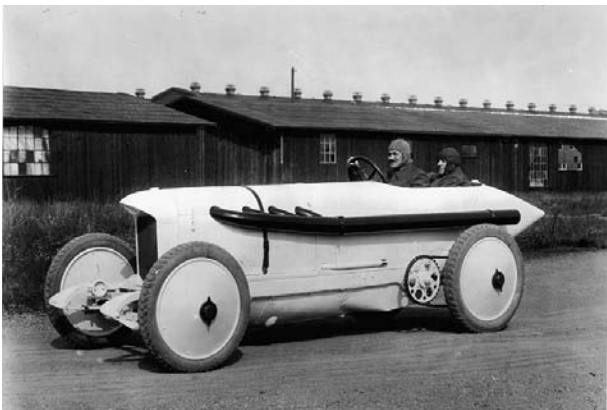
ブリッツェン・ベンツことタイプ RE、200 馬力型の巨大なエンジン。铸铁製のシリンダーブロックを持つ OHV エンジンは、185×200mm のボア × ストロークに拡大され、自動車用エンジンとしては、ダイムラー・ベンツ社の歴史で最も大きな 21.5ℓ の排気量を持っていた。
(同社は、航空機用エンジンでは、もっと大きな排気量を持つエンジンを生産した歴史を持つ)



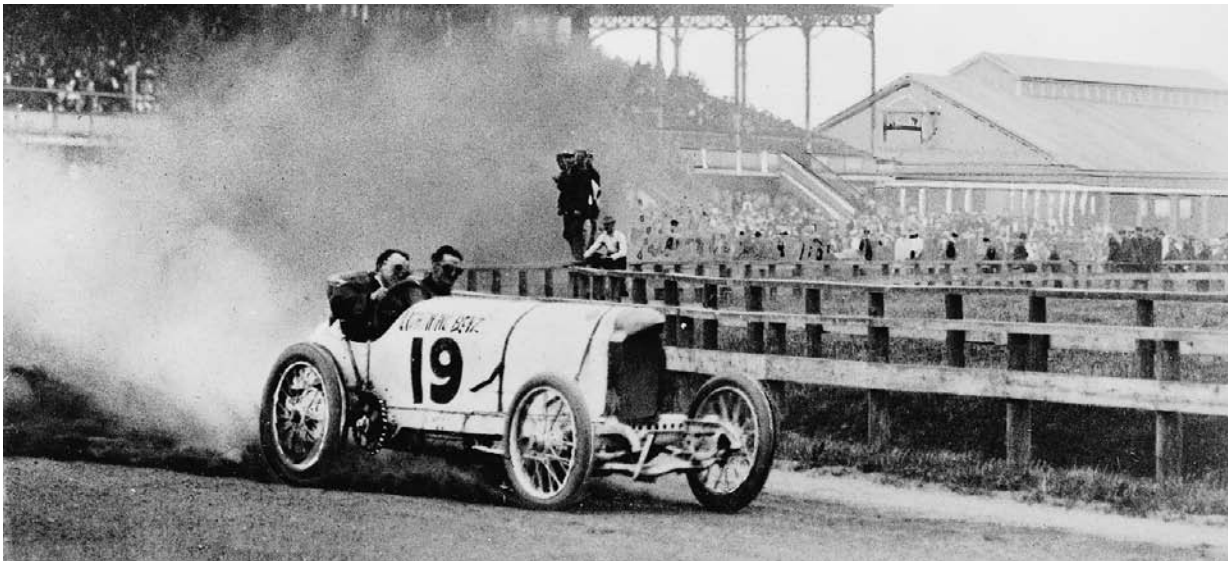
American Automobile Association (AAA) アメリカ自動車協会が発行した速度記録証明書。1911 年 4 月 23 日には、ボブ・バーマンがデイトナビーチでブリッツェン・ベンツに乗り、フライングマイル 226.69km/h、フライングキロメートルで 228.08 km/h の記録を出した。



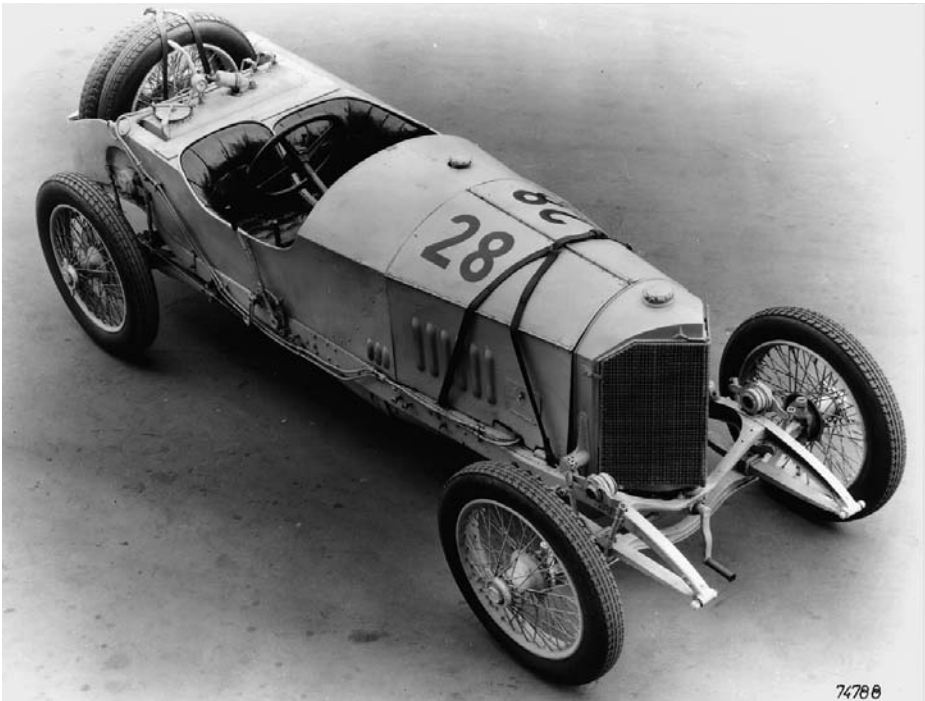
1910 年にアメリカに渡って間もない頃の 200 馬力型ベンツ。「ブリッツェン・ベンツ」を意味する英語 "LIGHTNING BENTZ" とボディに書かれていた。



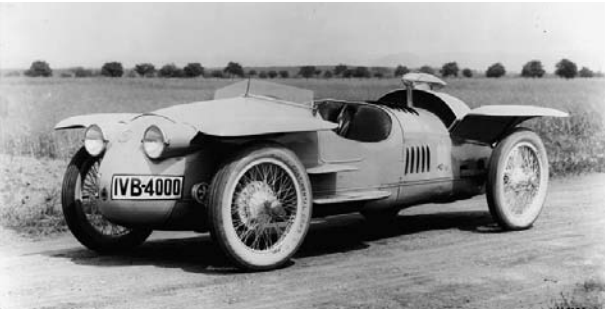
6 台作られた 200 馬力型ベンツの 1 台、ホイールにはカバーが付き、ハンドルを握っているのは、フランツ・ホーナーというドイツ人。彼のドライブでヨーロッパの幾つかのイベントで走った。ロシア革命前のサントペテルブルグで 202km/h を出したというが、確かな記録が残っていない。



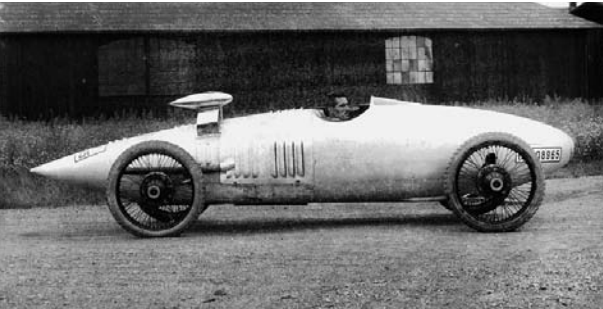
競馬場のトラックを走るブリッツェン・ベンツ。当時は、観衆を集め易い競馬場で、馬の代わりに自動車走らせて興行を行っていた。



1914 年メルセデス 4.5ℓ グランプリカー。SOHC4 気筒 4483cc (93×116mm) 115 馬力 / 2800rpm フロントブレーキはまだ備わっていない。1914 年 7 月 4 日リヨンで開催されたフランス GP で、クリスチアン・ラウテンシュラガーが平均速度 105.68km/h で優勝。2 位ルイ・ワグネル、3 位オットー・ザルツァーという完全優勝だった。5 周でリタイアしたマックス・ザイラーも 112.33km/h のファステストラップを出した。



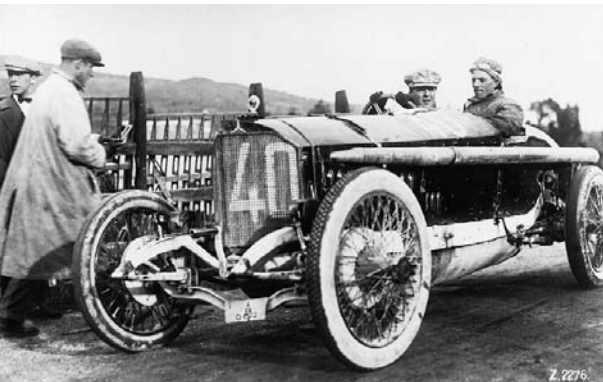
1922 年ベンツ・トロップフェン(水滴)ワーゲン。公道を走るスポーツカー仕様。2 人分の座席とヘッドライト、泥よけを装備している。ヒルクライムレースに出ている記録が残っているが、結果は不明。幅が広いボディで空気抵抗が大きく、最高速度は、一人乗りのグランプリカーより遅かった。



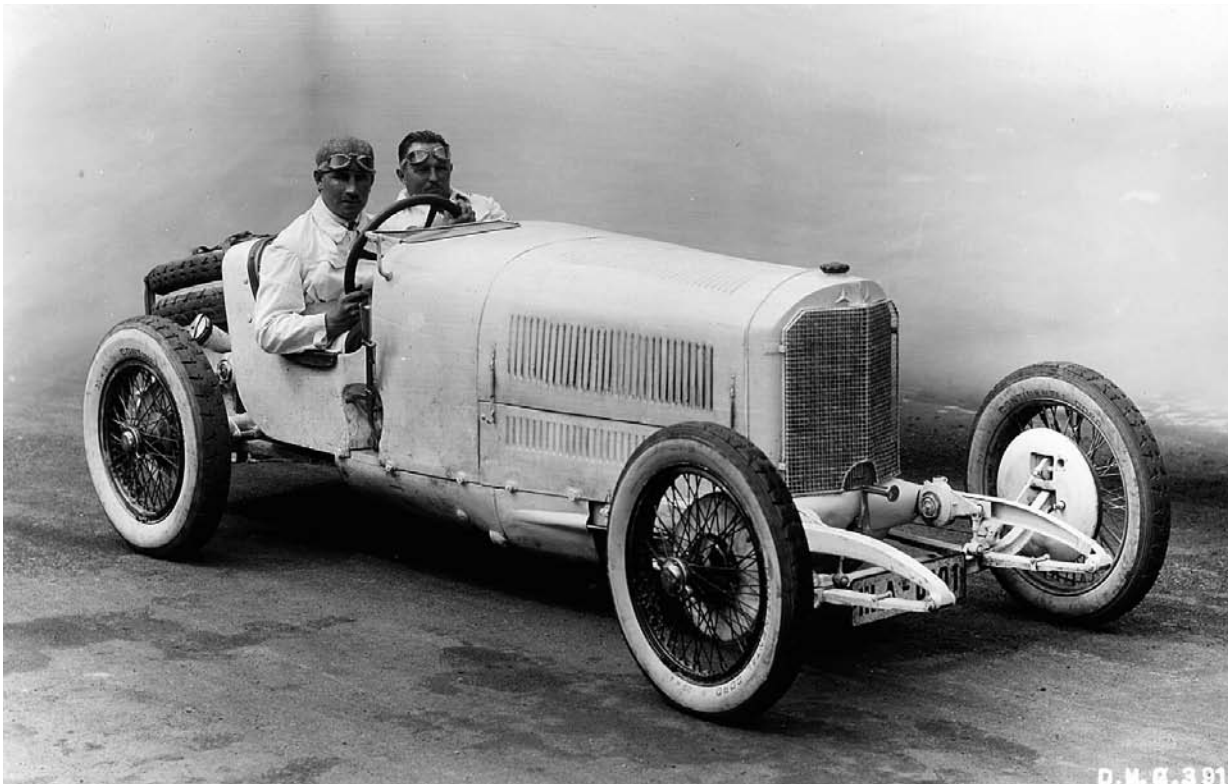
横から見ると、グランプリカーとして作られたトロップフェン(水滴)ワーゲンのプロポーションが良く分かる。直列 6 気筒の 2ℓ エンジンをミッドシップに積み、4 輪独立サスペンションを持った先進的なレーシングカーだった。フェルディナンド・ボルシェが、アウトウニオン P ワーゲンを設計する約 10 年も前に完成していた早過ぎたレーシングカー。



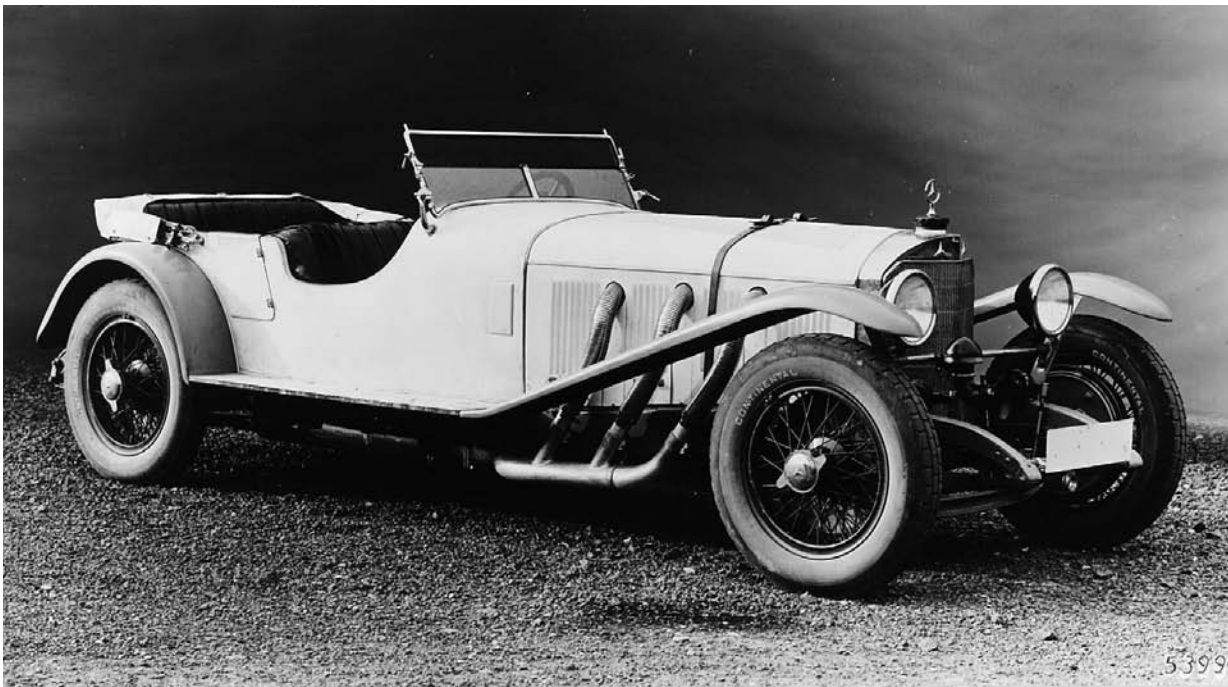
1921 年メルセデス 28 / 95 馬力型。SOHC6 気筒 7.27ℓ (105×140mm) 95 馬力 / 1800rpm フロントブレーキが装着されているのに注意。マックス・ザイラーが 1921 年のタルガ・フロリーオで総合 2 位を獲得した。



1922 年 4 月 2 日に行われたタルガ・フロリーオに、ジュリオ・マゼッティ伯爵のドライブで優勝した 1914 年メルセデス 4.5ℓ グランプリカー。フロントブレーキが装着されている。



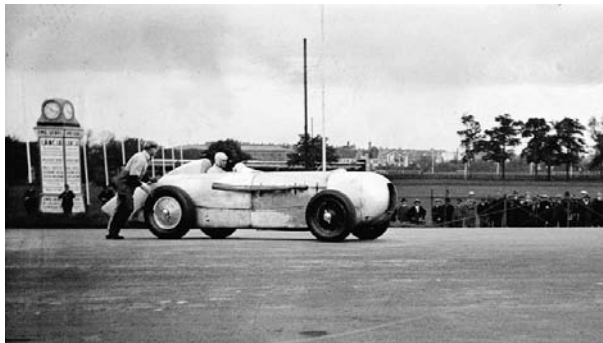
フェルディナンド・ボルシェが設計した 1924 年型メルセデス 160 馬力型車。1924 年シーズン最後となる 10 月 19 日ミラノ郊外のモンツァサーキットで開催されたイタリア GP でデビューした。このレースでドライバーのエリオット・ズボロウスキー伯爵が立木に激突して死亡している。スーパーチャージャーを付けた 2ℓDOHC 8気筒 4 バルブ 160 馬力／6000rpm の高回転型エンジン。



1927 年メルセデス・ベンツ S 26／120／180 馬力。26 は課税馬力。通常は 120 馬力／2800rpm アクセルペダルをさらに踏み込むと、ルーツ式スーパーチャージャーを動かすクラッチが繋がって、圧縮された空気がキャブレターに送り込まれて、180 馬力／3000rpm にパワーアップした。フェルディナンド・ボルシェが設計した SOHC 6気筒エンジンは、6789cc(98×150mm) の排気量を持つ。ホイールベースは 3.2m。写真の S には、4／5 座席のスタンダードツアラーと呼ばれるボディが載っている。S はスポーツの略。生産台数は 155 台。



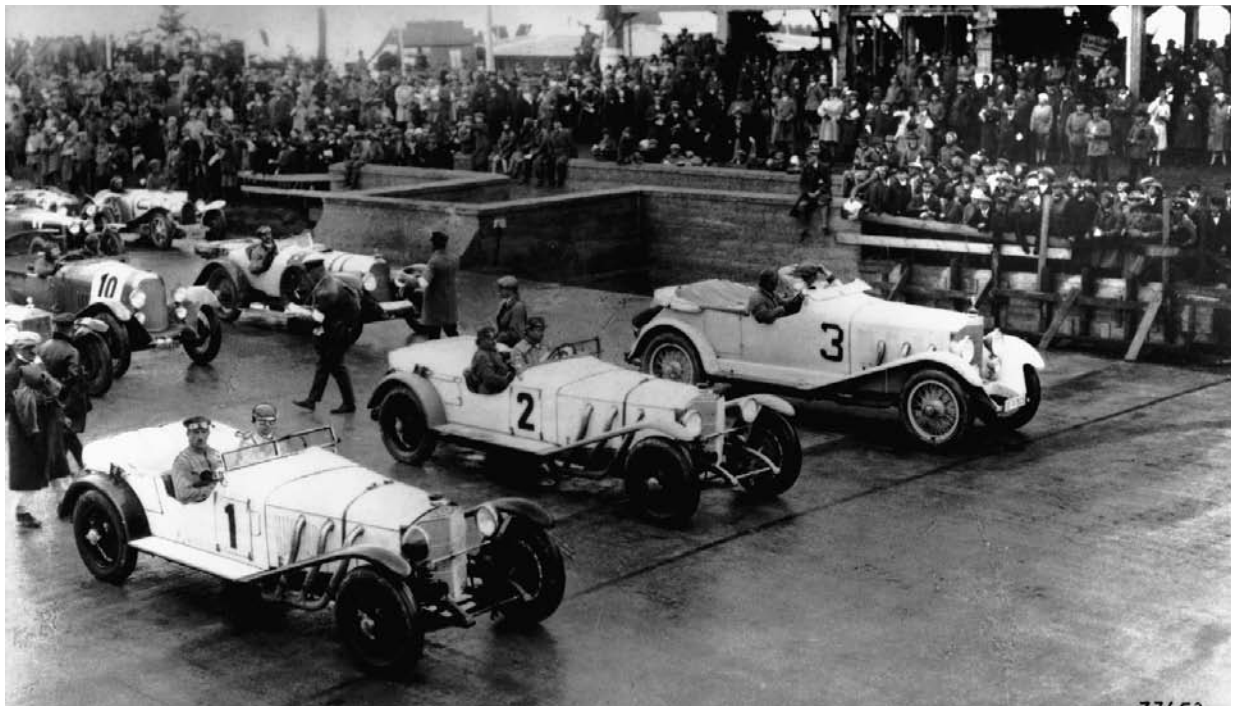
1931 年 7 月 19 日ニュルブルクリンクのドイツ GP でカラッチオラの SSKL が優勝のチェッカーフラッグを受ける瞬間。2 位にはルイ・シロンのブガッティ T51、3 位にアッキレ・ヴァルツィのブガッティ T51、4 位にタツィオ・ヌヴォーリのアルファロメオ 8C2300 とライバル達に追われたが、見事に白い巨象を勝たせた。5 位と 6 位にオットー・メルツとハンス・シュトゥックの SSK が入賞した。これが限界とも言えるレースだった。



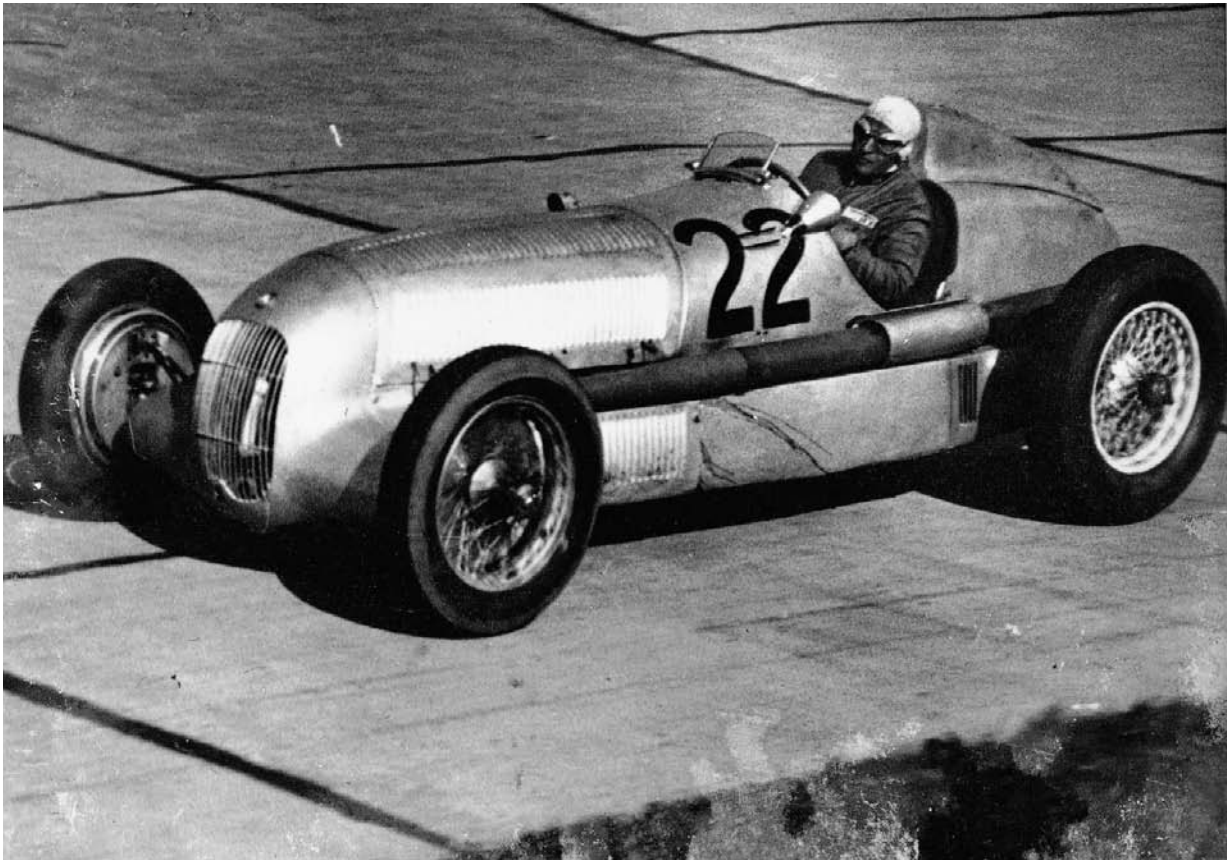
1932 年のアウス・レンネンを走る流線型ボディを持つ SSKL。ドライバーは、まだ無名だったマンフレート・フォン・ブラウヒッチュ。このボディは、流体力学の権威、フォン・ケーニヒ・ハフゼン男爵が設計したものだった。これで平均速度 194.4km/h を記録して優勝した。



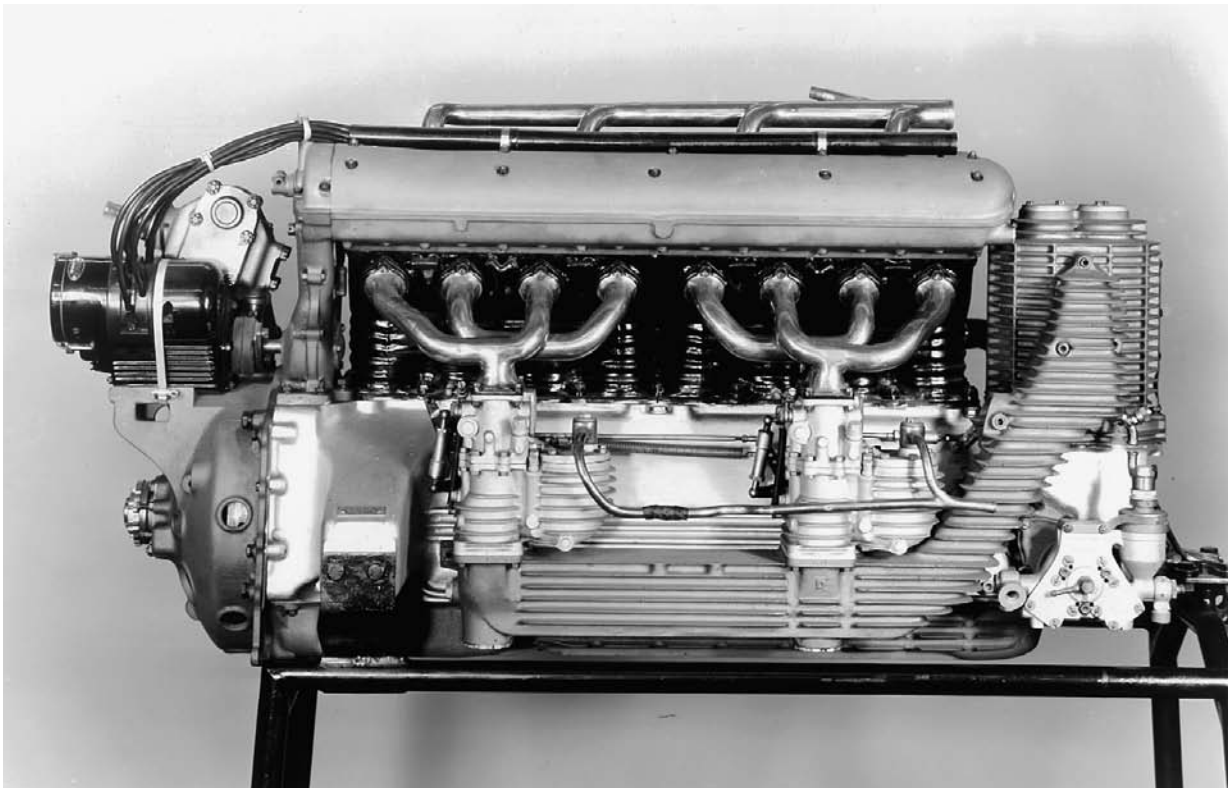
1928 年のレースで優勝したメルセデス SS。ドライバーは、ルドルフ・カラッチオラ。



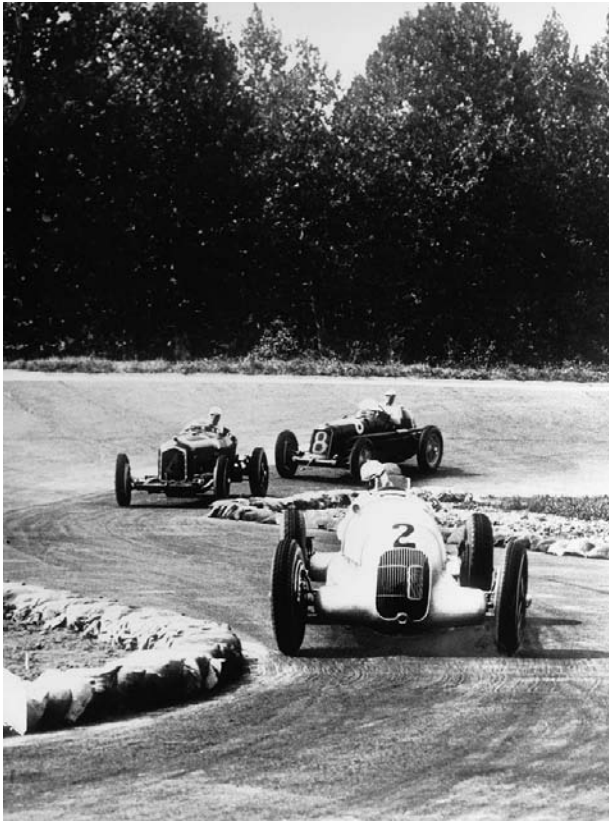
1927 年 6 月 18 日ニュルブルクリンクのオープニングレース、第 1 回アイフェル・レンネンのスタート光景。予選 1・2・3 位のメルセデス・ベンツチームの S が独占している。カラッチオラが優勝し、2 位もアドルフ・ローゼンベルガーの S だった。



W25 のデビューレースとなった 1934 年 6 月 3 日のアイフェル・レンネンを走るルイジ・ファジオリ。予選 20 番手からスタートしたが、リタイアに終わった。



1934 年シーズンの W25 用エンジン。M25A 型、3.36ℓ、354 馬力／5800rpm、1 気筒当たり 4 バルブの直列 8 気筒 DOHC。



1935 年 4 月 22 日モナコで優勝したルイジ・ファジオリの W25。予選 1 位のカラッチオラ、予選 2 位のフォン・ブラウヒッチュはリタイアしたので、予選 3 位だったファジオリが得た優勝はメルセデス・ベンツにとって貴重だった。堅実なドライバー、ファジオリを選んだノイバウアは、まさに名伯楽だった。

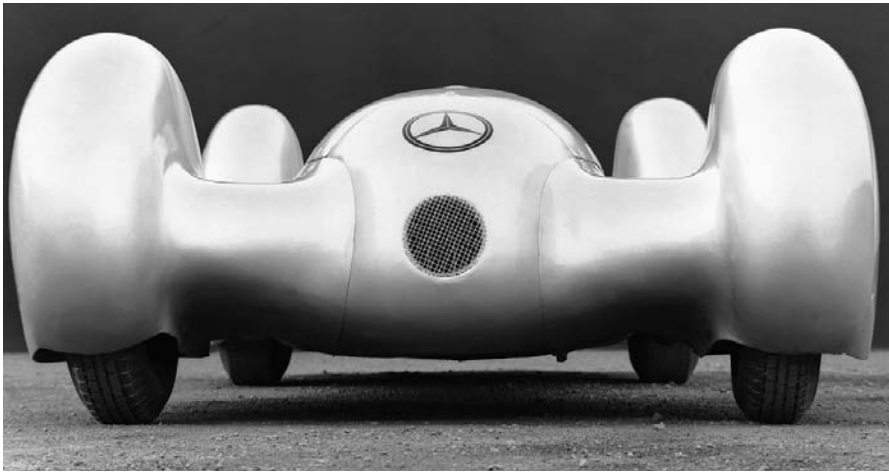
1934 年 9 月 9 日にミラノ郊外のモンツァサーキットで行われたイタリア GP を走る W25。No.2 は、予選 1 番手からスタートしたカラッチオラのマシン。予選 5 番手からスタートしたイタリア人のルイジ・ファジオリは 13 周でリタイアしたが、決勝レースの後半、カラッチオラからハンドルを引き継いでトップでゴールし、優勝を分け合った。イタリア人がイタリア GP で優勝するという事は、当時のドイツとイタリアの政治的関係から必要な政治的配慮だったのだろう。その後ろを走るのは、アルファロメオ TypoB/P3。



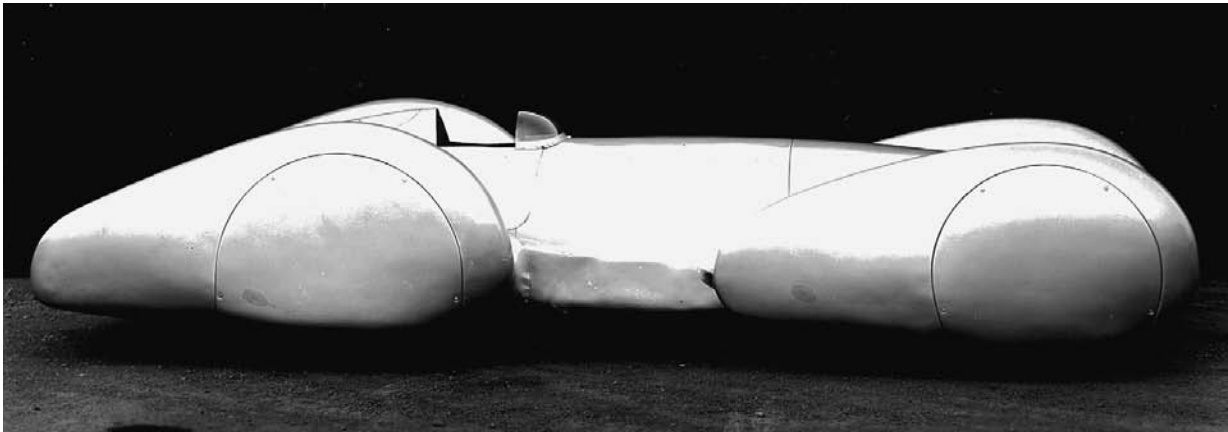
1934 年 9 月 23 日のスペイン GP で優勝のチェッカーフラッグを受けるルイジ・ファジオリの W25。スタート位置 9 番手からの勝利だった。スタート位置 1 番手のカラッチオラも 2 位に入賞。



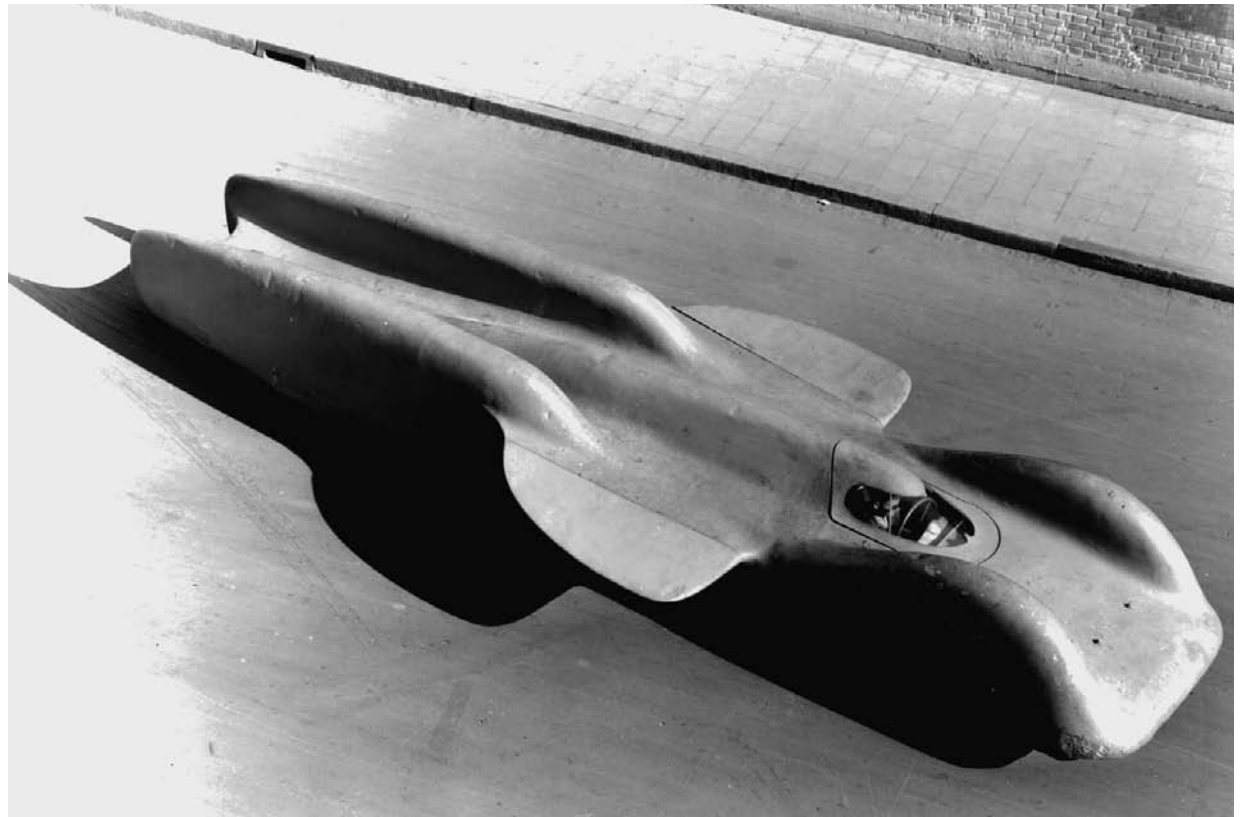
1939 年レコルトワーゲン。W154 グランプリカーに、Cd=0.184 まで空気抵抗が低減された特製の空力ボディを載せた速度記録車。M163 型 483 馬力 /7800rpm エンジンを積む。



1939 年レコルトワーゲンのフロントビュー。W154 の低められたシャシーを覆うボディは、前投影面積を最小にするようなデザインになっている。フロントに開いた穴から空気が取り込まれ、キャブレターへ送られる。



1939 年レコルトワーゲンのサイドビュー。ドライバーの頭部は、タイヤを覆うフェンダーよりも低い位置にくる。W125 のシャシーをベースにした 1938 年のレコルトワーゲンよりも前投影面積が小さな空力デザインが可能になる。



1939 年レコルトワーゲン T80。陸上絶対速度記録を作る為に設計製作された速度記録車。それまでの、グランプリカーのフロントエンジン・リアドライブのシャシーをベースにしてストリームラインのボディを載せた速度記録車と比べて、陸上絶対速度記録という目的の為にミッドシップエンジンと前 2 輪・後 4 輪という専用シャシーを開発した為に、理想的な空力ボディを設計する事ができた。



ボディの空力デザインを担当したのは、フォン・ハフゼンフェルト。超高速域で車体を地面に押さえつけて安定させる為のウィングが左右に張り出している。



1952年11月19～23日に行われた第3回カレラ・パナメリカーナ・メヒコに参加した3台の300SL。遠くからでも識別できるようにヘッドライト周りが彩色されている。左から2位となったヘルマン・ラング/エルヴィン・グループのクーペ（ヘッドライト周りはブルー）、優勝したカール・クリンク/ハンス・クレンクのクーペ（グリーン）。3位となったジョン・フィッチ/ユーゲン・ガイガーのロードスター（ホワイト）。



3位になった1台だけのロードスターボディの300SL、No.6(#0009/52) アメリカンドライバーのジョン・フィッチとドイツ人ドライバーのユーゲン・ガイガー組。彼らは、熱がこもるクーペよりも空気に曝されるロードスターボディを好んだ。ドライバーからの意見で1955年の300SLRは、原則ロードスターボディとなった。ヘッドライト周りの彩色はマットホワイト。

優勝したカール・クリンク/ハンス・クレンク組の300SLクーペのフロントガラスに大型の猛禽類バザードが突っ込んで修理中の写真。200km/hで走行中に翼を広げると1mを超す鳥が衝突して助手席側に大きな穴が開いている。助手席に居たクレンクは顔を直撃されて出血し、一時意識を失う程だったという。



優勝したカール・クリンクが300SLのサイドシルに腰掛けているシーン。割れたフロントガラスは交換されているが、その上に鳥の衝突防止用の金属バーが8本急速追加されている。彼は、1955年にメルセデス・ベンツチームがレースから撤退を決めた後も市販車を使ったアフリカ横断ラリーのような長距離イベントで度々優勝した。



1952年11月23日、3435kmを走りきって優勝したカール・クリンク/ハンス・クレンク組の300SLクーペのゴールシーン。2位にもヘルマン・ラング/エルヴィン・グループ組の300SLクーペが入った。ジョン・フィッチ/ユーゲン・ガイガー組の300SLロードスターは3位でゴールしたが、失格とされた。



優勝したハンス・クレンク(左)カール・クリンク(右)



開発記号 W196S が付けられた 300SLR は、300SL とは似て非なる車である。R が「Renn」ドイツ語でレースを意味したが、「S」はスポーツを意味する。300SLR は、F1 マシンの W196R と共通性が大きい。F1 のスペースフレームシャシーを変更して2座席として、エンジン排気量を F1 の 2.5ℓ からスポーツカーの 3ℓ に拡大したのが、300SLR であると考えてよい。エンジンは、300SL が SOHC 直列 6 気筒に対して、300SLR では、DOHC 直列 8 気筒の 2982cc で、1 気筒当たり 2 バルブだったが、バルブスプリングを使わないデスモロミック方式を採用し、レギュレーションによりガソリンのみを使用した直接燃料噴射により 310 馬力 / 7400rpm というパワーを出した。

W196R のエンジンは、鋼板を溶接したウォータージャケットでシリンダーライナーを包むというメルセデスレーシングエンジンの伝統的手法で製作されたが、300SLR ではアルミ合金製ブロックが採用された。しかも、アルミに鉄製のスリーブを挿入するのではなく、アルミ地肌にクロム・ポーラスメッキを施すという、当時の最新技術が取り入れられている。ボディには、アルミより軽いマグネシウム合金が使われ、車重は、899kg に収まった。1953 年のジャガー C タイプが 4 輪ディスクブレーキを採用していたのに対し、300SLR のブレーキはインボードタイプの 4 輪ドラムで、この点だけが、保守的だった。300SL では、エンジンの直後に付く 4 速ミッションだったが、300SLR では、搭載位置をリアのディファレンシャルギアと一体化させたトランスアクセル方式の ZF 製の 5 速ミッションを持ち、最高速は、290km/h に達した。

1954 年シーズンは、F1 の W196R の準備を優先させたので、300SLR の開発は遅れ、デビューレースは、1955 年 5 月 1 日のミッレ・ミリアになった。4 台の 300SLR がエントリーされた。前もって全コースを何度も試走が行われ、コースを習熟する事を目指した。モスと組んだイギリス人ジャーナリスト、デニス・ジェンキンソンは、全コースの道路状況を記録し、ペースノートを作り上げた。長いロールペーパーに書かれたペースノートを巻き上げながら読み、ドライバーのスターリング・モスに十五種類の手信号で内容を伝えて走るという作戦が成功して、モス / ジェンキンソン組が優勝。単独で走ったファンジオは 2 位という結果だった。大事故の為に 1957 年でミッレ・ミリアは中止されたが、1955 年のモスの偉業は、平均 157.7km/h というコースレコードとして残っている。ニュルブルクリンクで行われた国内格式のレースに当然圧勝した後、ル・マン 24 時間レースの為にボディの大改造が行われ、エア

ブレーキが装着された。レースでは、ファンジオ / モス組がトップを走っていたが、フランス人ドライバー、ピエール・ルヴェーが運転する 300SLR が観客席に飛び込んで多数の死者を出す大事故の責任を取ってレースから撤退した。続くスポーツカーで行われたスウェーデン GP と北アイルランドでのツーリスト・トロフィに連勝すると、1955 年のメイクスチャンピオンの懸かった緒戦のブエノスアイレス 1000km レースと、セブリング 12 時間レースを欠席したにもかかわらず、最終戦のタルガ・フローリオに 1・2 位を取ればダイムラー・ベンツ社にメイクスチャンピオンの栄光が手に入る事になった。

1 台が優勝するだけでも、1・3 位を取ってもフェラーリには及ばない。しかし、ノイバウアは、勝利を信じて重役陣を説得し、シチリア島にチームを送り込んだ。モスがレースをリードしたが、コースアウトして順位を落としてピットに辿り着いた。メカニック達の応急修理でレースに復帰したモスは、順位を上げ、ドライバーを引き継いだピーター・コリンズが、モスのペースを上回るラップ記録を樹立した。結果は、モス / コリンズ組が優勝、ファンジオ / クリンク組が 2 位となり、300SLR での最後のレースを飾り、フェラーリに 1 点の差を付けて、メイクスチャンピオンというタイトルを勝ち取った。

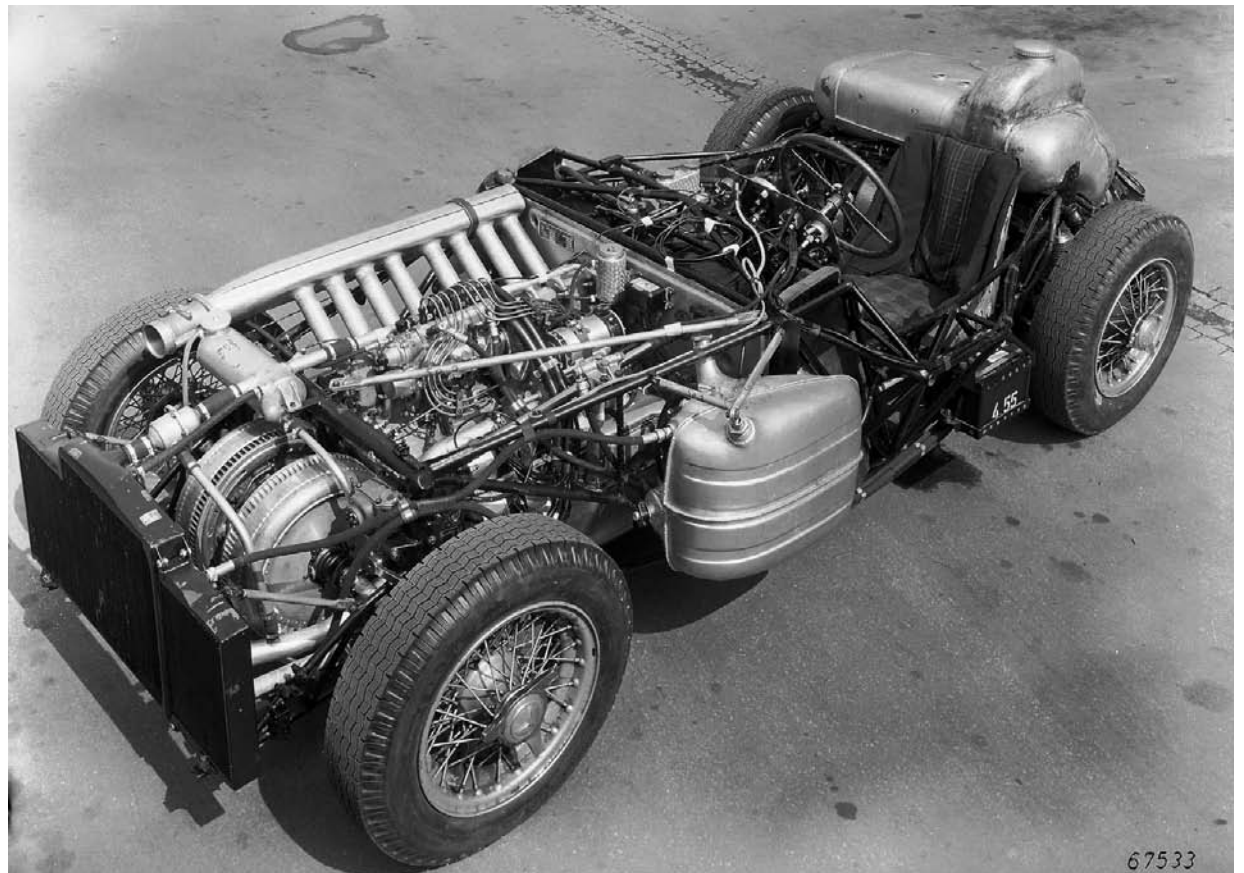
レース用の 300SLR は、全てオープンボディだったが、2 台のクーペボディの 300SLR が作られ、うち 1 台は、ボディ右側面に大きなサイレンサーを付け、設計者のルドルフ・ウーレンハウトのパーソナルカーとして使われた。グランプリドライバー並みの運転技術を持っていたウーレンハウトならではの逸話である。300SLR クーペは、ガルウィングドアを持つ事は 300SL クーペに似ているが、2 台を並べて観れば、リアクォーターウィンドウの有無もフロント周りのデザインも違う別物の車である事は直ぐに分かるだろう。



特製トランスポーターに載せられた 300SLR。エアブレーキを備えたル・マン仕様である。



1955 年メルセデス 300SLR にとって初めてのレースとなる、ミッレ・ミリアの為に準備されたシャシーナンバー (# 000 06/55) の 6 号車。2 つのヘッドフェアリングを装備して、ドイツ国旗が貼られているので、ハンス・ヘルマン / エガー組のマシンである事が分かる。レース本番では、No.704 のゼッケンを付け、1955 年 5 月 1 日午前 7 時 04 分にプレシアをスタートした。しかし残念ながらリアアという結果に終わった。



300SLR のシャシーは、F1 マシンの W196R がセンターシートの一人居りなのに対して、ボディの幅を広げて 2 座席のスペースを確保している。細い鋼管を溶接して組み上げたスペースフレームシャシーに直列 8 気筒エンジンを傾けてフロントに搭載し、インボードドラムブレーキを装備するという手法は W196R と共通している。