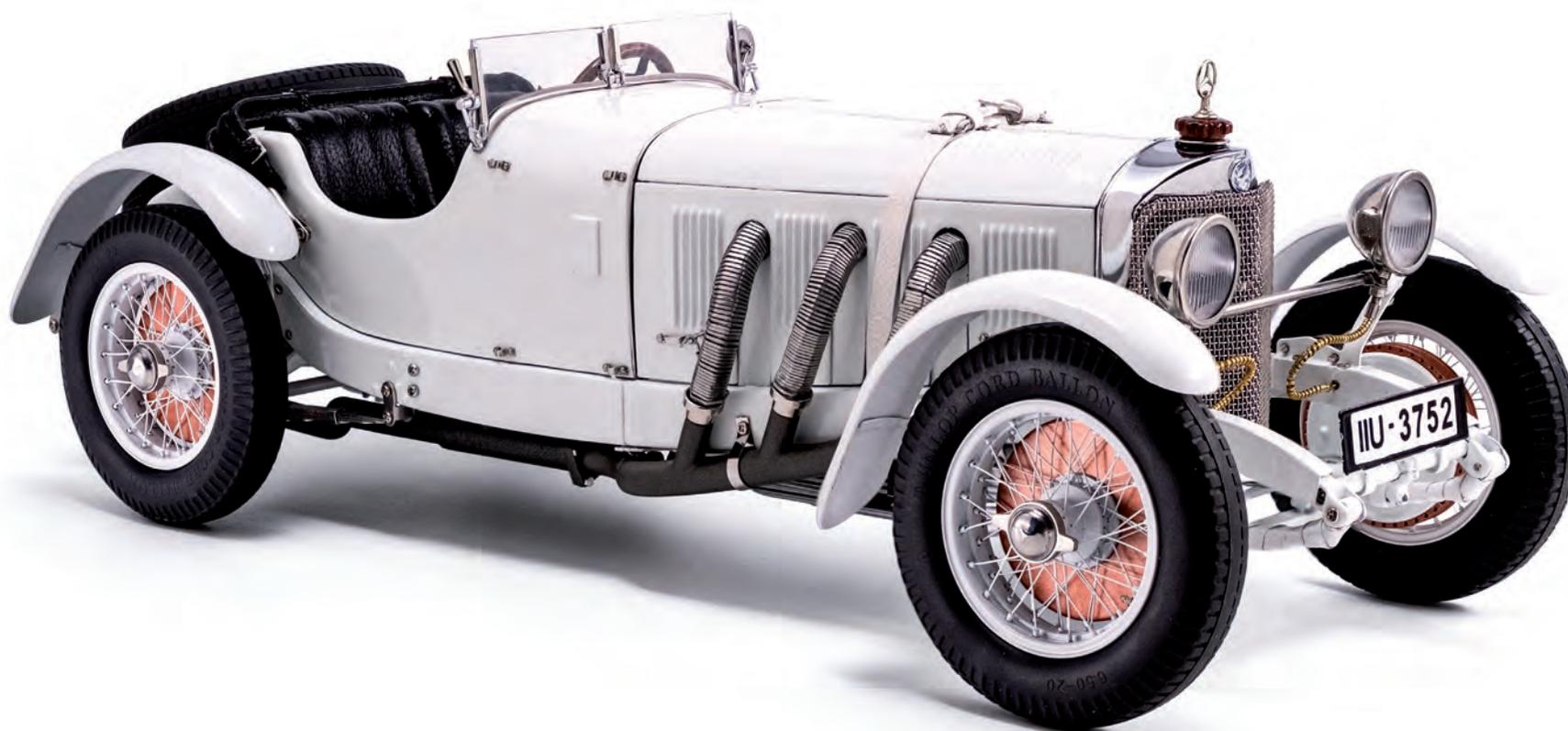


CMC Mercedes-Benz Typ SSK 1928 – 1932



EINZIGARTIG
UND EINE KLASSE FÜR SICH



Von den Sechszylinder-Kompressor-Sportwagen der Mercedes-Benz S-Reihe sind die Typen SSK und SSKL die sportlichsten, exklusivsten und faszinierendsten Ausführungen. Der nur vier Wochen nach dem Typ SS erstmals eingesetzte SSK, dessen Bezeichnung für „Super-Sport-Kurz“ steht, unterstreicht seine extreme Sportlichkeit unter anderem durch einen um 45 Zentimeter verkürzten Radstand. Damit ist der SSK prädestiniert für Bergrennen, eine zu dieser Zeit sehr populäre Rennsport-Disziplin.

ZUM NIMBUS DES SSK GEHÖRT, DASS ER WERKSRENNWAGEN UND KUNDENFAHRZEUG ZUGLEICH IST.

Werksrennfahrer Rudolf Caracciola gewinnt im Sommer 1928 mit dem brandneuen SSK auf Anhieb das bekannte Gabelbachrennen in Thüringen und erringt weitere wichtige Siege. Der Werksrennwagen trägt ihn zur Europa-Bergmeisterschaft der Jahre 1930 und 1931.

Zum Nimbus des SSK gehört, dass er Werksrennwagen und Kundenfahrzeug zugleich ist. Einige Rennspezifikationen wie ein leistungsstärkerer Kompressor oder eine Renn-Nockenwelle stehen auch Privatkunden zur Verfügung, andere bleiben den Werksrennwagen vorbehalten. Es ist zu dieser Zeit nicht unüblich, dass private Besitzer eines SSK an den Wochenenden an Rennen teilnehmen und ihren Zweisitzer wochentags als Fortbewegungsmittel im Alltag nutzen. Zweifellos ist der SSK der ultimative Supersportwagen seiner Zeit.

Den Anfang der zunächst unter der Federführung von Ferdinand Porsche entwickelten Mercedes-Benz Kompressor-Sportwagen macht 1926 ein Tourenwagen mit erhöhter Motorleistung und verkürztem Radstand, der als Modell K bezeichnet wird. Der Zusatzbuchstabe steht dabei nicht für den Kompressor, sondern für „Kurz“ wegen der für Renneinsätze verkürzten Bauform. Ihm folgt 1927 der Typ S (Sport) und 1928 der SS (Super-Sport). Mitte 1928 verkürzen die Ingenieure

von Mercedes-Benz das Fahrgestell des Typ S auf einen Radstand von 2950 Millimeter und stattdessen das Chassis mit dem neuen 7,1-Liter-Kompressormotor des Typs SS aus. So entsteht

der Typ SSK (Super-Sport-Kurz), dessen Aggregat mit zugeschaltetem Kompressor zunächst 200 PS mobilisiert. Nachdem Rudolf Caracciola mehrere wichtige Bergrennen der Saison 1928 gewinnt, beschließt das Werk, eine Kleinserie des zunächst nur als Werksrennwagen geplanten SSK herzustellen. Ab Oktober 1928 ist er im offiziellen Verkaufsprogramm enthalten. Bis 1929 wird die Leistung auf 250 PS gesteigert; die Rennsport-Tourenwagen des Werksteams leisten mit einem größeren Kompressor bis 300 PS. Insgesamt werden weniger als 30 Kunden-SSK produziert, er ist einer der exklusivsten Mercedes-Benz aller Zeiten. Diese Exklusivität teilt sich der SSK mit dem 1931 in Vorbereitung auf das Langstreckenrennen Mille Miglia entstandenen Typ SSKL (Super-Sport-Kurz-Leicht). Anders als der SSK gehört der SSKL nie zum Verkaufsprogramm; er steht ausschließlich dem Mercedes-Benz-Werksteam zur Verfügung.

M-207 CMC Mercedes-Benz SSK, rot #14, Carlos Zatuszek



M-190 CMC Mercedes-Benz SSK, weiß, Hermann zu Leiningen, limitierte Auflage 1.000 Stück



Das CMC-Modell bildet den Rennsportwagen eines typischen so genannten „Herrenfahrers“ authentisch nach. Neben den Werksfahrern von Mercedes-Benz gehen regelmäßig auch private SSK-Besitzer bei Berg- und Rundstreckenrennen dieser Ära an den Start. Hermann zu Leiningen war einer dieser wohlhabenden Amateure, die Motorsport aus Leidenschaft betrieben.

Der 1901 geborene Prinz aus einem süddeutschen Fürstenhaus fuhr 1927 mit einem Bugatti erste Rennen. 1928 und 1929 pilotierte er einen Mercedes-Benz Typ SSK, wie ihn CMC hier präsentiert. Ab 1930 startete er im Grand-Prix-Sport als Fahrer privater Teams. 1934 und 1935 gehörte er zu den Werkspiloten der Auto Union und bestritt einige Grand-Prix-Läufe mit einem zweiten Platz als bestes Resultat. Nach der Saison 1935 beendete Hermann zu Leiningen sein Engagement als Rennfahrer.

Mit diesem CMC-Modell verbindet sich eine besondere Geschichte. Das rot lackierte Vorbild, ein SSK Baujahr 1929, wurde vom Privatfahrer Carlos Zatuszek bei Langstreckenrennen in Argentinien siegreich eingesetzt. Geboren wurde der in Südamerika bis heute berühmte Rennfahrer 1897 als Karol Zatuszek in der heutigen Ukraine. 1921 wanderte der gelernte Mechaniker nach Argentinien aus und wurde 1931 argentinischer Staatsbürger. Erste Autorennen fuhr er 1927. Zwei Jahre später erwarb sein Schwager Julio Berndt den Mercedes-Benz SSK, mit dem Zatuszek in den folgenden Jahren von Sieg zu Sieg eilte. Mit der Startnummer 14 ging er beim Herbstpreis von Argentinien 1931 an den Start und gewann das 400-Kilometer-Rennen mit Streckenrekord.

Nachdem Berndt und Zatuszek den Wagen im Jahr 1935 verkauften, wurde er in Argentinien von weiteren Rennfahrern bis in die 1950er-Jahre eingesetzt. Unter Experten gilt dieser SSK deshalb als einer der historisch interessantesten Rennwagen der Marke Mercedes-Benz – Grund genug, diesem ungewöhnlichen Vorbild eine originalgetreue CMC-Miniatur zu widmen.

**M-208 CMC Mercedes-Benz SSK, schwarz,
limitierte Auflage 800 Stück**



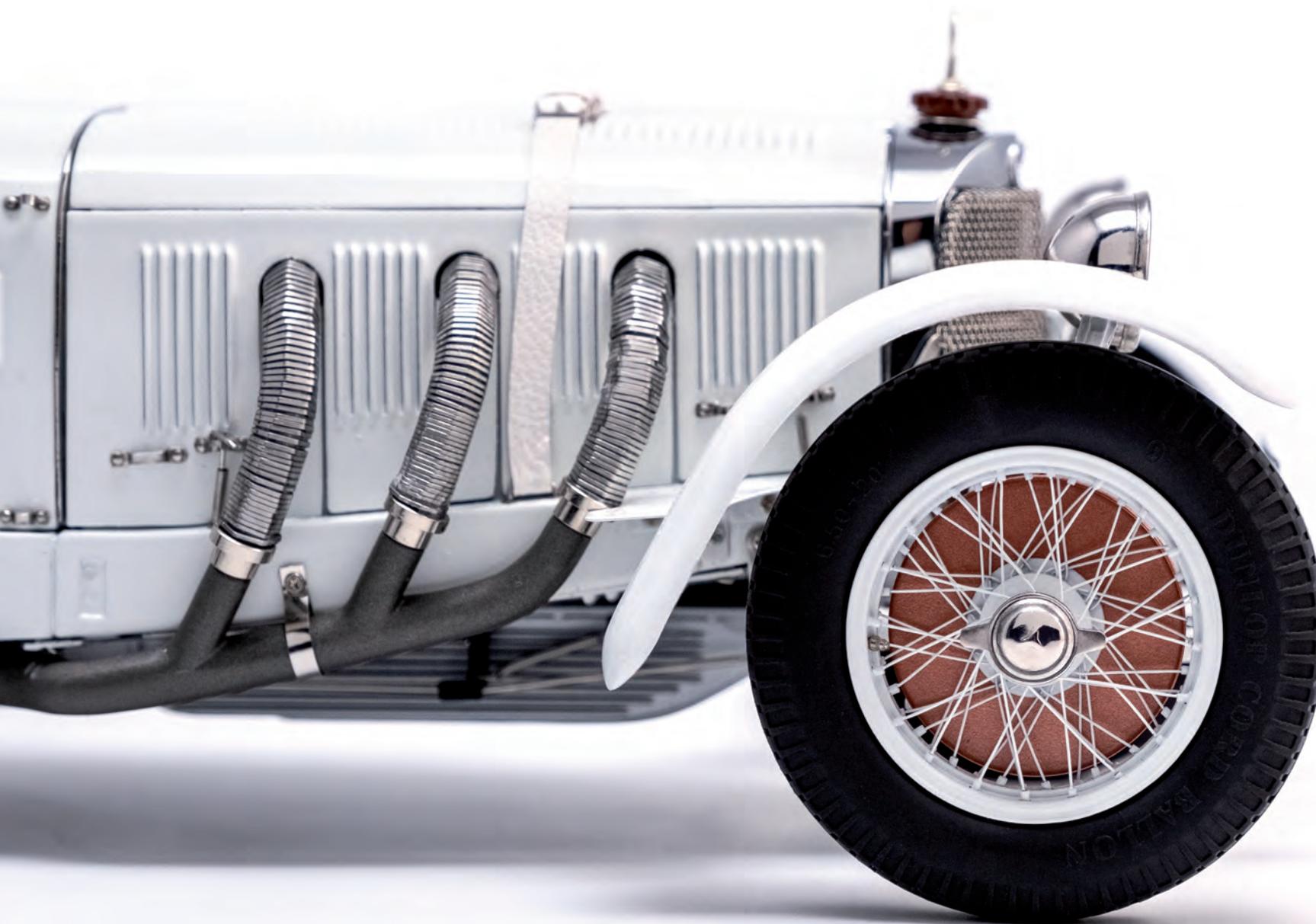
Dass ein SSK weiß zu sein hat, ist eine gelernte Sehgewohnheit. Schließlich verbindet man mit diesem Kompressor-Typ die Erinnerung an die Rennerfolge der so genannten „Weißen Elefanten“ des Werksteams von Mercedes-Benz. Diesen Namen hat ihnen die damalige Rennszene gegeben: Die Kompressor-Rennwagen waren von wuchtiger Gestalt, und das Heulen ihrer Kompressoren unter Volllast schlichtweg ohrenbetäubend. Doch es gab nicht nur diese Werksrennwagen. Der SSK wurde auch an private Kunden verkauft, die sich eine Farbe ihrer Wahl lackieren ließen. In Schwarz wirkt der Supersportwagen sehr elegant, wie die neue CMC-Miniatur unter Beweis stellt.



**M-209 CMC Mercedes-Benz SSK,
„Clear Finish“,
limitierte Auflage 600 Stück**



Es ist eine gute CMC-Tradition, besondere Vorbilder durch eine Clear-Finish-Version zu adeln. Der Verzicht auf eine Lackfarbe unterstreicht die technische Schönheit dieses hubraumstarken Sportwagens mit seiner markanten Motorhaube. Die Herstellung der Clear-Finish-Modelle erfordert nochmals mehr Handarbeit als bei farbig lackierten. Die Karosserieteile werden fein geschliffen, aufwendig gereingt und zum Schutz vor Alterung und Verschmutzung abschließend von Hand mit Klarlack konserviert.



CMC GmbH & Co. KG (Germany)
Classic Model Cars
Stuttgarter Str. 106 · D 70736 Fellbach
Tel.: +49 711 44 00 799-0
info@cmc-modelcars.de
www.cmc-modelcars.de

CMC Classic Model Cars (USA)
1225 Jefferson Road · Suite 15A
Rochester, New York 14623 · USA
Phone: +1-585-292-7280
usacmc@msn.com
www.cmcmodelcarsusa.com

CMC Classic Model Car (HK) Ltd.
Flat D, 8/F, Tower 5, Deerhill Bay,
4699 Tai Po Kau Road
Tai Po, N.T. Hong Kong.
kenny@cmc-modelcars.com
www.hk.cmc-modelcars.com

CMC Classic Model Cars (Shenzhen) Ltd.
1 Hongling Er Road, Pingdi Town
Longgang District, Shenzhen
China 518117
Phone +86-755-28694440
21@cmccom.cn
www.cmc-modelcars.cn

CMC Legal Disclaimer:
The use of manufacturers' names, symbols, type designations, and/or descriptions is solely for reference purposes. It does not imply that the CMC scale model is a product of any of these manufacturers. The use of racing team and/or driver names, symbols, starting numbers, and/or descriptions is solely for reference purposes. Unless otherwise stated, it does not imply that the CMC scale model is a product of any of these racing teams/drivers or endorsed by any of them.