

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



# 1928 – Mercedes Benz SSK Wiederaufbau

**Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG**

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

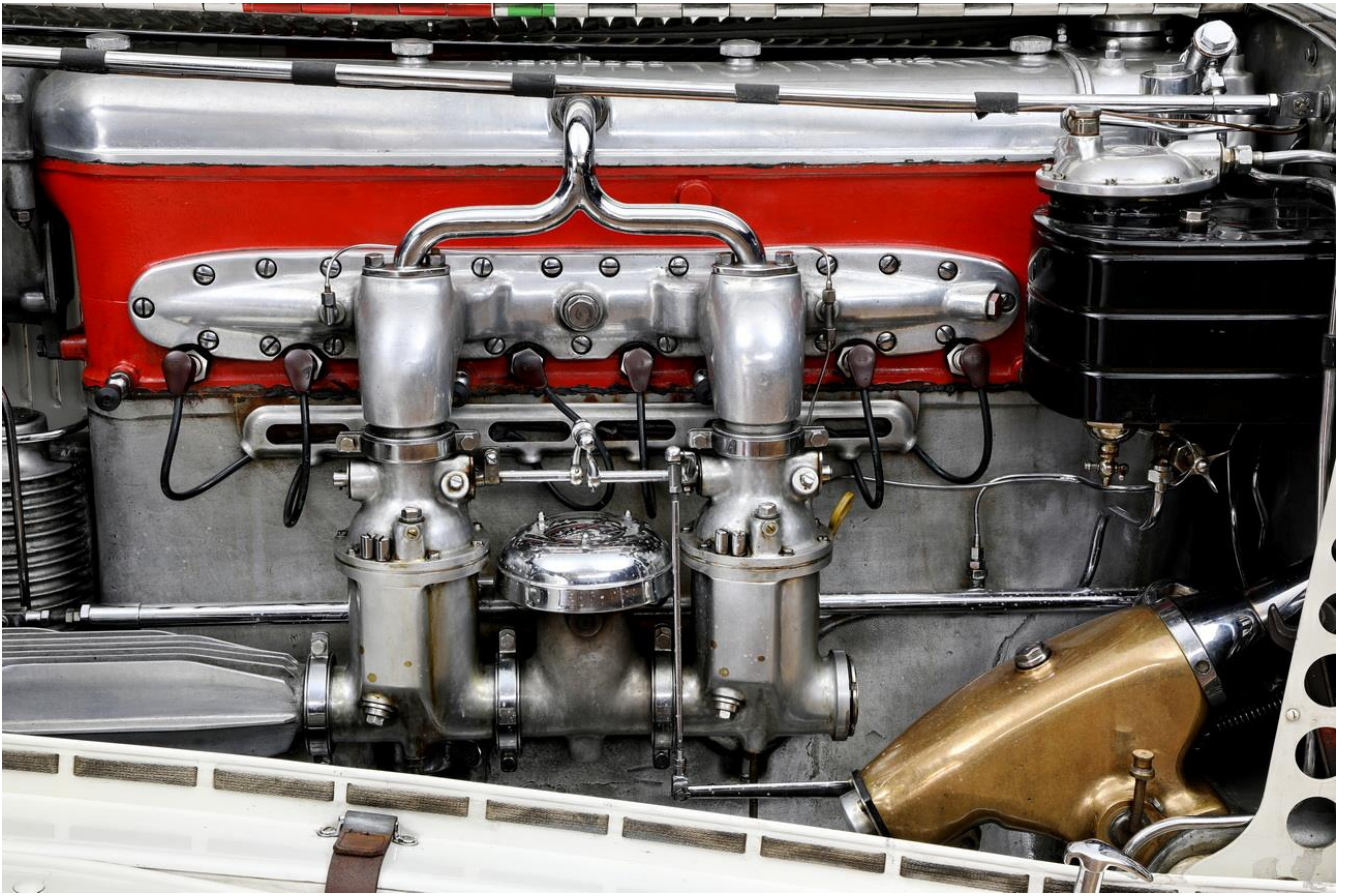
Web [www.eberhard-thiesen.de](http://www.eberhard-thiesen.de) E [info@eberhard-thiesen.de](mailto:info@eberhard-thiesen.de)



# 1928 – Mercedes Benz SSK Wiederaufbau



- Originalgetreuer, hochwertiger Wiederaufbau eines SSK, im Jahr 2003 von bekanntem Spezialisten in Deutschland ausgeführt
- Danach 20 Jahre bei einem Besitzer und von ihm aktiv genutzt
- Originaler Kompressor-Motor von 1929 mit eindrucksvoller Leistung
- Umfassende Dokumentation vorhanden
- Teilnahmeberechtigt für zahlreiche historische Motorsport-Events
- Nur 33 originale „SSK“ gefertigt, nur ganz wenige Wagen heute erhalten
- Eine seltene Gelegenheit für einen erstklassigen, einsatzbereiten SSK – sehr eindrucksvoll aber deutlich erschwinglicher als ein Original





## Dieses Automobil

Der Mercedes Benz des legendären Typ SSK (Super Sport Kurz) war und ist eines der prestigeträchtigsten Modelle, die von der Marke jemals gebaut wurden. Der Sechszylinder-Reihenmotor mit 7.065 cm<sup>3</sup> Hubraum – konstruiert von Ferdinand Porsche – leistete je nach Version zwischen 140 und 180 PS, mit Zuschaltung des Roots-Kompressors sogar satte 200 bis 250 PS. Geschwindigkeiten um 200 km/h war damals nur wenigen (Renn)Sportwagen vorbehalten. So errangen die SSK (und SSKL) mit Fahrern wie Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch internationale Siege wie bei der Mille Miglia 1931 und bei zahlreichen Bergrennen.

Dieses Exemplar ist ein hochwertiger, originalgetreuer „Wiederaufbau“ zu einem SSK, der im Jahr 2003 bei einem bekannten Spezialisten in Deutschland durch die Wiederverwendung von Originalteilen entstand. Bereits 1994 hatte der Restaurierungsspezialist das Exemplar als einen erheblichen Schadensfall in den USA erworben, wo es sich seit 1978 in einer Sammlung befand. Der vordere und mittlere Querträger des Fahrgestells sind original. Durch die eingeschlagene Chassis-Nummer auf dem mittleren Querträger hat dieser Wagen seine Identität erhalten bzw. behalten. Auch die frühe Geschichte zu dieser Chassis-Nummer ist detailliert dokumentiert.



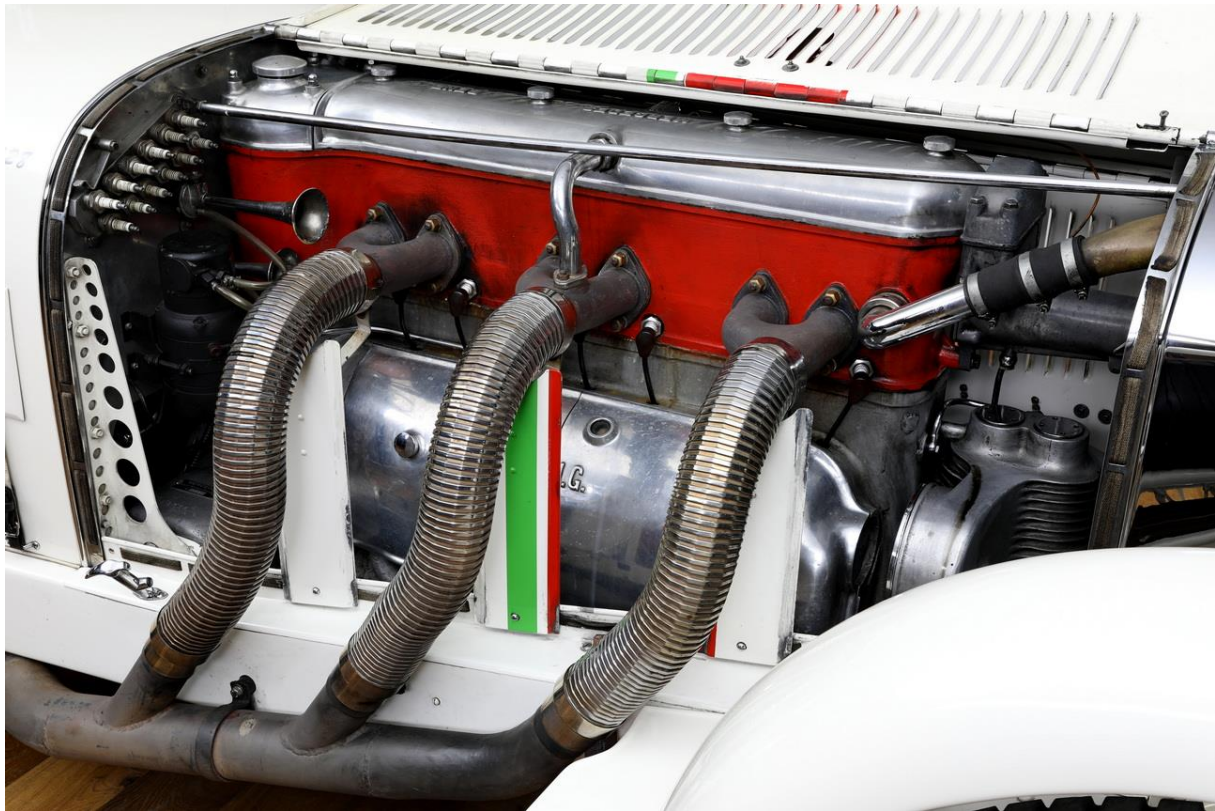
Im Zuge des Wiederaufbaus 2003 wurden zahlreiche Komponenten (u.a. Fahrgestelltraversen, Federfüuste, Motorlagerböcke, Kühlerträger, Kardanwelle, Spurstangen, Vorderachse) des vorhandenen Chassis aufwändig hergerichtet und eingesetzt, andere Teile wie zum Beispiel die Längsträger wurden neu angefertigt. Sämtliche Anbauteile des Fahrwerks wie Bremsen, Hinterachse, Räder und Lenkung wurden nach entsprechender Spezifikation neu angefertigt und verbaut. Die Karosserie sowie der vorhandene Motor waren nicht weiter verwendbar. Die Karosserie wurde als typische SSK-Spezifikation auf einem neuen Holzrahmen mit allen originalgetreuen Details angefertigt. Das gleiche gilt für den Innenraum und das Armaturenbrett.

Der Motorblock ist laut Mercedes Benz ein originales, spätes Aggregat eines Mercedes 630 K-Modells von 1929. Dieser Motorblock hatte bereits wie bei den späteren S/SS/SSK Modellen den Aufnahmeflansch für eine Zweivergaseranlage am Motor angegossen. Durch seine „nassen“



Zylinderlaufbüchsen war er prädestiniert, um von 6,3 Liter auf 7,1 Liter (wie beim SSK) aufgebohrt zu werden. Diese Maßnahme führt zu einer eindrucksvollen Leistung und Kraftentfaltung. Beim Zylinderkopf handelt es sich um eine originalgetreue Nachfertigung. Alle Arbeiten des Wiederaufbaus sind in einer Fotodokumentation festgehalten (siehe Fotoauswahl auf Seite 10).

Nach der Fertigstellung wurde der SSK von seinem Besitzer fast 20 Jahre intensiv genutzt und auf zahlreichen Fahr-Veranstaltungen eingesetzt sowie auf Concours Events präsentiert. Hierfür wurden ein FIVA-Pass sowie ein „Historical Technical Passport“ vom DMSB erstellt. Zu den Teilnahmen zählen unter anderem die Mercedes Benz Classic Days 2003 in Salzburg, die Eifel-Klassik (Oldtimer Grand-Prix Nürburgring) 2003, Mille Miglia 2004, Taubensuhrennen 2004, Heidelberg Historic 2004, Ländle Classic 2004, Mercedes Benz Classic Days in Brooklands 2008 sowie zahlreiche weitere Classic-Veranstaltungen. Diese Aktivitäten sind umfassend mit Fotos, Teilnehmerlisten und Artikeln dokumentiert (Siehe Fotoauswahl auf Seite 6).



Nach dem Tod des Besitzers wurde der SSK Anfang 2023 über EBERHARD THIESEN an einen Sammler und Mercedes Enthusiasten in Berlin verkauft, der mit diesem Rennsportfahrzeug ebenfalls an verschiedenen Veranstaltungen teilnahm.

Somit bietet sich die seltene Gelegenheit eine hochwertige und originalgetreue Recreation eines der seltensten und ikonischsten historischen Rennwagen der Automobilgeschichte zu erwerben. Der Wagen beeindruckt mit seiner extremen Leistung und Kraftentfaltung und ist trotz seiner schlanken Rennsportkarosserie eine imposante Erscheinung. Dieses Exemplar wurde seit seinem Neuaufbau immer aktiv gefahren und ist auch heute noch genau dafür geschaffen und einsatzbereit. Den kundigen Fahrer erwartet ein einmaliges Fahrerlebnis, das ihn in den großartigen und abenteuerlichen Rennsport der späten 1920er / frühen 1930er Jahre versetzt.

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



# EBERHARD THIESEN

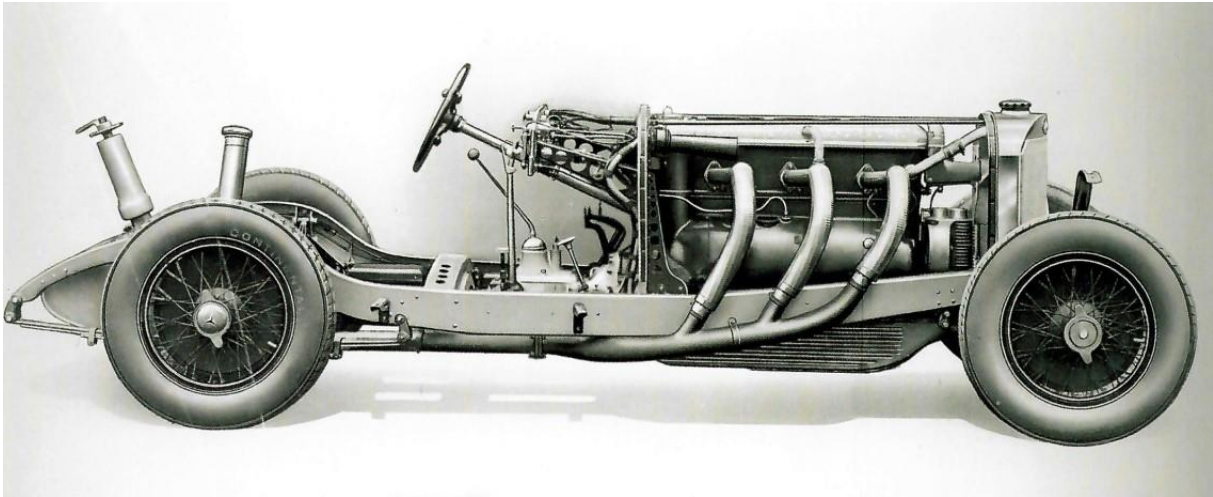


AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





## Modell- und Rennsportgeschichte

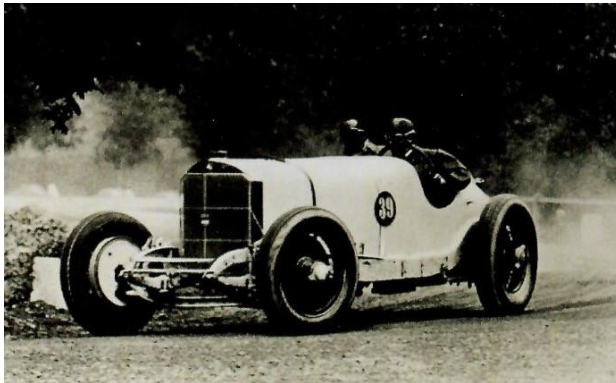


Der Mercedes „SSK“ (Super Sport Kurz) ist einer der legendärsten und erfolgreichsten Rennsportwagen der Vorkriegszeit. Er basierte auf den Modellen „S“ (Sport) und „SS“ (Super Sport) und bildet zusammen mit diesen die Baureihe W06 (1927-1933). Der SSK verfügte über einen verkürzten Radstand und erhielt so eine deutlich höhere Wendigkeit und Agilität.

Bereits vor dem SSK war das Modell S ab 1927 ein neuer leistungsfähiger Sportwagen mit Motorsportambitionen, der seiner Bestimmung von Beginn an gerecht wurde: Beim Eröffnungsrennen auf dem Nürburgring im Juni 1927 siegten Rudolf Caracciola und Adolf Rosenberger auf den Plätzen 1 und 2 mit einem S-Modell. Abgeleitet vom 1926 eingeführten Modell „K“ erhielt die S-Baureihe ein neues Chassis. Dank gewölbter Kröpfungen an Vorder- und Hinterachse saß der Rahmen deutlich tiefer. Der Motor war um 30 cm nach hinten versetzt und verbesserte so die Achslastverteilung. Zudem konnte er deutlich tiefer eingebaut werden, um das Fahrverhalten spürbar zu verbessern – ein wichtiger Aspekt im Renneinsatz. Der Motor war eine Neuentwicklung von Ferdinand Porsche als Konstrukteur. Als großvolumiger Sechszylinder mit 6,8 Liter Hubraum und einer Zwei-Vergaseranlage erzielte er mit zuschaltbarem Roots-Kompressor 180 PS. Der Hubraum führte zu der inoffiziellen Bezeichnung „680 S“.

Bereits im Jahr 1928 wurde der Hubraum auf 7,1 Liter vergrößert und das Modell erhielt die Bezeichnung „SS“ für „Super Sport“. Es wird hubraumbezogen auch „710 SS“ genannt. Dieser Motor hatte drei Leistungsstufen: zuerst mit 140/200 PS und ab 1930 mit einer höheren Verdichtung sogar 160/200 PS. Für den Motorsport wurde eine Renn-Nockenwelle entwickelt, die eine Leistung von 170/225 PS zur Verfügung stellte.

Die Entstehung des SSK ist auf den Einsatz bei Bergrennen zurückzuführen. Weil hierfür kurze, wendige Fahrzeuge im Vorteil sind, verkürzte man Mitte 1928 das Fahrgestell eines Typ S auf einen Radstand von 2.950 mm. Das kurze Chassis erhielt dann den neuen 7,1 Liter Motor des SS. Nachdem Rudolf Caracciola mit dem agilen Boliden im Juli 1928 zunächst das Gabelbachrennen (mit Streckenrekord) in Thüringen sowie im August am Schauinsland bei Freiburg, am Mont Ventoux in Südfrankreich und am Semmering bei Wien überlegen gewonnen hatte, bestätigte

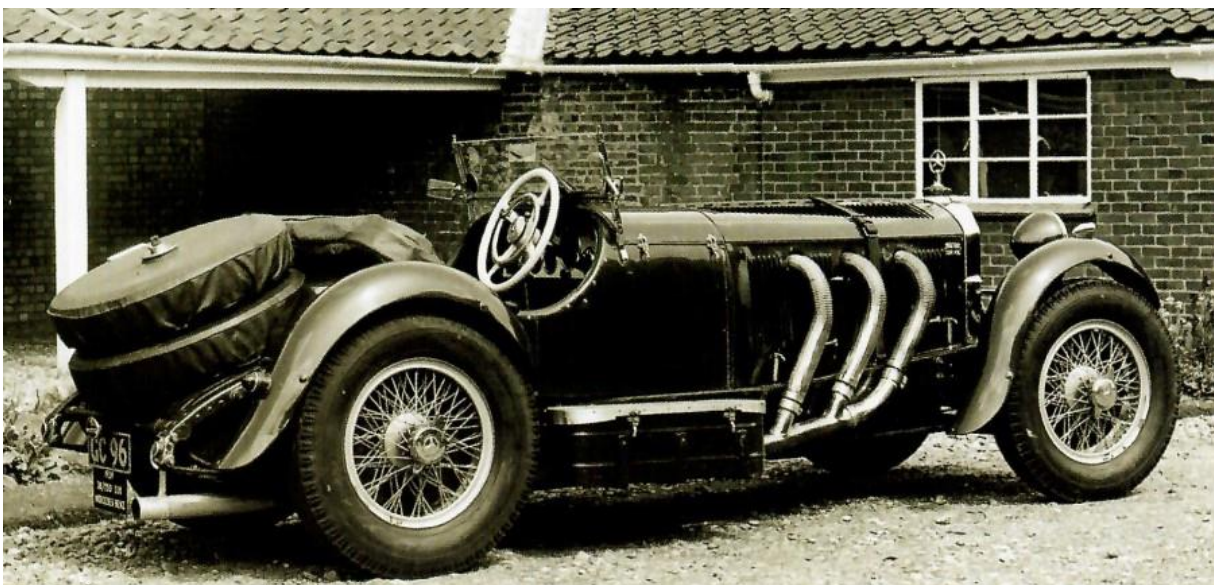


Rudolf Carraciola auf einem SSK beim Semmering Bergrennen 1928 und beim Grand Prix von Irland 1930

sich das Konzept das Chassis speziell für Bergrenneinsätze zu verkürzen. Danach wurde der als reiner Werksrennwagen vorgesehene SSK in Kleinserie gefertigt und so auch talentierten Privatfahrern zugänglich gemacht. Der SSK ergänzte ab Oktober 1928 das Verkaufsprogramm.

Der SSK bestritt fortan einen Großteil des Rennsportengagements des Mercedes-Werksteams und wurde auch von Privatfahrern in den Sport- und Rennwagenklassen bei verschiedensten Motorsportwettbewerben im In- und Ausland erfolgreich eingesetzt. Darunter waren Siege bei der Ulster Tourist Trophy (1929), Großer Preis von Irland (1930), Großer Preis von Deutschland (1931) und Großer Preis von Argentinien (1931). Legendär ist vor allem der Gesamtsieg von Rudolf Carraciola bei der Mille Miglia 1931, als er mit einem Mercedes SSKL erstmals als Nicht-Italiener die Siegesserie der heimischen Hersteller brechen konnte. Weitere bekannte Fahrer des SSK waren Manfred von Brauchitsch, Hans Stuck und Sir Henry Birkin (einer der sog. „Bentley Boys“). Hans Stuck wurde 1932 auf dem SSK Internationaler Alpenmeister und Bergmeister von Brasilien.

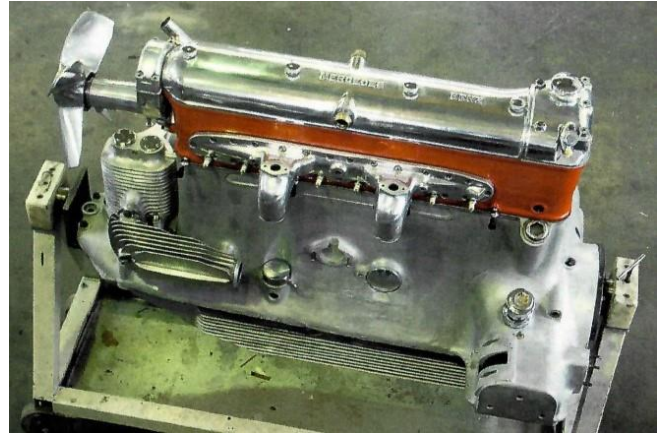
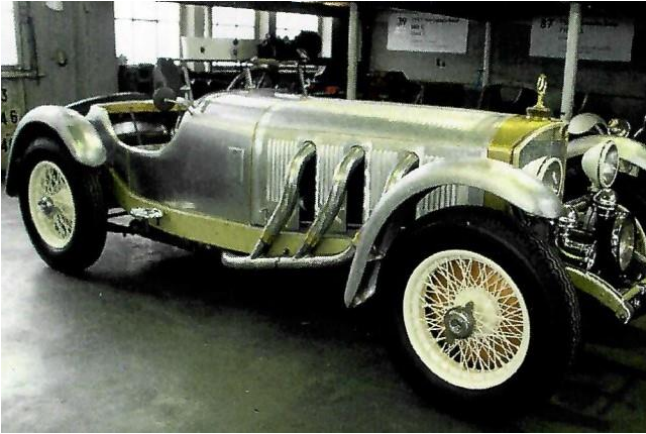
Von 1928 bis 1932 wurden laut offizieller Daten von Mercedes Benz nur etwa 33 Exemplare des legendären SSK-Zweisitzers gefertigt. Einige wohlhabende, sportlich orientierte Kunden ließen sich das ab Werk lieferbare SSK-Fahrgestell mit einem Cabriolet-Aufbau versehen, um den SSK als schnellen Sportwagen auch im Alltag zu fahren.



# EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





## Daten & Fakten

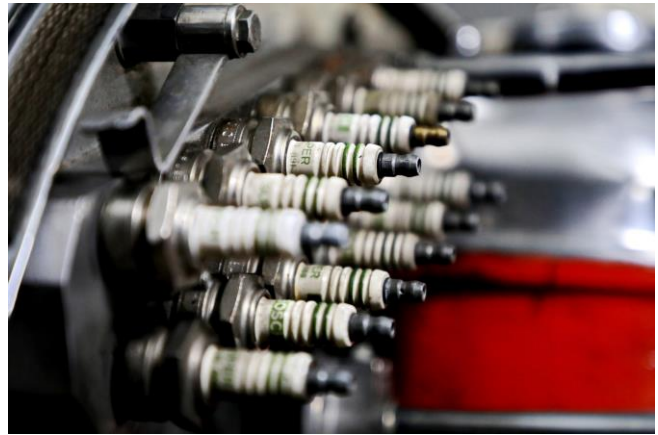
Baujahr	1928, Wiederaufbau 2003
Stückzahl	insgesamt 33 originale SSK-Exemplare laut Mercedes Benz
Karosserie	2-sitziger, offener Rennsportwagen
Farbkombination	weiß mit Leder-Interieur rot
Motor	Sechszylinder-Reihenmotor (letzte Version der K-Serie), wassergekühlt, Roots Kompressor zuschaltbar, 1 obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Königswelle und Schraubenräder, Doppelzündung, 2 Mercedes Benz Steigstrom-Ringschwimmer-Vergaser
Hubraum/Leistung	7.065 ccm, ca. 180/250 PS ohne/mit Kompressor
Getriebe	manuell, 4-Gang, Mittelschaltung
Bremsen	hydraulisch, Trommeln vorn und hinten
Leergewicht	ca. 1.800 kg
Höchstgeschwindigkeit	ca. 200 km/h
Dokumente	deutsche H-Zulassung, diverse Unterlagen zur Historie und zum Neuaufbau, die bei uns eingesehen werden können



EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





## Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland	
Preis	<b>Auf Anfrage</b> (MwSt. nicht ausweisbar)	
Kontakt	Eberhard Thiesen	+49 (0) 172 - 459 34 35
	André Buse	+49 (0) 40 9999 868 07
	Kevin Kupfernagel	+49 (0) 40 9999 868 03

---

**Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG**

Tarpen 40 - Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 - 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / [www.eberhard-thiesen.de](http://www.eberhard-thiesen.de)



*Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.*