

CLASSIC DRIVER

Wir zischten in einem 300 SL Gullwing durch Arosas 76 Kurven - mit Laura Kraihamer am Volant

Lead

Jedes Jahr Anfang September zieht es uns zu einem der epochalsten Bergrennen Europas: der Arosa ClassicCar im Schweizer Kanton Graubünden. In diesem Jahr durften wir dank IWC Schaffhausen die Action hautnah erleben – als Beifahrer neben IWC Markenbotschafterin Laura Kraihamer.



Laura, die schon seit ihrer Kindheit den Rennbazillus in sich spürte, ist seit Mitte 2021 Mitglied der IWC Racing-Familie und Markenbotschafterin. Die 32-jährige Österreicherin begann ihrer Motorsport Karriere im Kart, wechselte dann in anspruchsvollere Serien wie die ADAC GT4 Germany und die DTM Trophy. Als Werksfahrerin für KTM sieht man sie regelmäßig sowohl bei Sprint- wie auch Langstrecken-Rennen im verrückten X-Bow GTX. Da die Schaffhauser Uhrenmanufaktur auch sehr stark im Motorsport engagiert ist – sie sponsert zum Beispiel das Mercedes-AMG Petronas F1 Team und unterhält auch ein eigenes Werksrennenteam im historischen Motorsport – war es naheliegend, dass sich sowohl Frau Kraihamer als auch zwei fantastische Mercedes 300 SL an einem Donnerstagmorgen letzter Woche in Arosa einfanden.



Die Modelle in mattsilberner und schwarzer IWC-Racing-Lackierung wurden beide von den Experten von HK Engineering vorbereitet. Bei dem von Laura pilotierten Modell handelte es sich um einen für Rennsporteinsätze optimierten 300 SL „Flügeltüter“ Baujahr 1955; beim zweiten um einen dank Kompressor-Aufladung auf 317 PS gekitzelten 300 SLS Porter Special von 1956. Ein vom amerikanischen Rennfahrer Jack Porter entworfener Aluminium-Roadster, mit dem wir während des [ICE Concours 2022 in St. Moritz](#) schon einmal spektakuläre Drifts auf der Eisbahn vollführten.



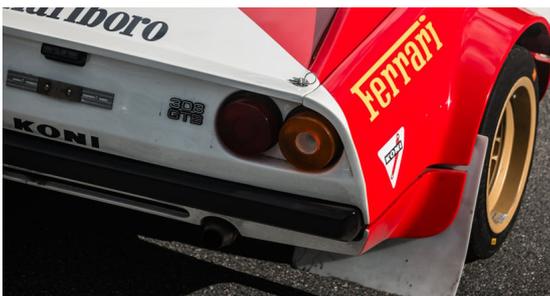
Doch schnell zurück in die Gegenwart. Wir fanden schnell heraus, dass beide SL nicht nur gut aussahen, sondern sich auch gut anhörten und den hohen Erwartungen entsprachen. Bei einigen Trainingsläufen war Laura, die zum ersten Mal in Arosa war und noch nie an einem Bergrennen teilgenommen hatte, nicht weit von den Zeiten der schnellsten Autos in ihrer Klasse entfernt. Dabei handelte es sich zumeist um Porsche, da Bergrennen Modelle, bei denen der Motor über den angetriebenen Rädern angeordnet ist, traditionell entgegenkommen. Trotzdem konnte Laura bei der Siegerehrung am Sonntag dank von Lauf zu Kauf immer schnelleren Zeiten den Pokal für Platz 2 in ihrer Klasse entgegennehmen.



Zwischen den Rennen gab es Zeit, sich mit ihr darüber zu unterhalten, wie sich das Auto verhält und wie schwer es ist, es zu fahren. Der Flügeltürer und seine berühmte hintere Pendelachse haben ja einen gewissen Ruf. Ist das ein Problem für jemanden, der sein ganzes Leben lang mit modernen Autos gefahren ist? Offenbar nicht, solange man nicht plötzlich mitten in der Kurve das Gaspedal lupft, was Laura tunlichst zu vermeiden versuchte. Die Bremsen des 1955er-Modells mussten dagegen Schwerstarbeit verrichten und waren nach jedem Lauf völlig überhitzt. Wie kann das sein bei einem Bergrennen? Ganz einfach, weil die Strecke zwischen Langwies und Arosa auch einen steil abfallenden Abschnitt aufweist. An einer Stelle endet er in einer scharfen Rechtskurve, welche die gesamte Bremskraft erfordert.



Wie gefährlich diese Kurve tatsächlich ist, zeigte sich am Samstag, als ein Unfall die letzte Gruppe des Tages daran hinderte, den Berg hinaufzufahren. Ein silberner Carrera RSR wurde beim Bremsen unruhig, drehte sich und prallte rückwärts in die Felswand. Der Fahrer blieb unverletzt, aber da sich der Motor beim Aufprall mehr oder weniger in seine Einzelteile zerlegt hatte, verlor das Auto etwa drei bis vier Liter an verschiedenen Flüssigkeiten, die dann gründlich auf der Strecke verteilt wurden. Die Beseitigung mit Bindemittel dauerte eine Ewigkeit. So lange, bis die Sonne begann unterzugehen und die Rennleitung mit der roten Flagge alle Teilnehmer zur Basis zurückbeorderte.



Bei einem der Trainingsläufe durften wir mit Laura am Steuer des Flügeltürers zur Startlinie fahren und verstanden sofort, warum dieses ikonische Auto zu seiner Zeit ein so beliebter GT- und Rennwagen war (und warum er heute astronomische Preise erzielt). Der Sound ist berausend, das Rohrrahmen-Chassis – insbesondere in Verbindung mit einem modernen Überrollkäfig – steif wie ein Brett. Die Bremsen wirkten ebenfalls solide, auch wenn wir nicht im Renntempo unterwegs waren. Aber das meiste beeindruckte uns, wie unmittelbar das Auto auf Lauras Lenkeingaben reagierte. Ungewöhnlich für ein Auto aus dem Jahr 1955 – es ist fast so auf den Punkt genau zu steuern wie ein moderner Hot Hatch.



In den Pausen zwischen den Läufen schauten wir uns ein wenig im Fahrerlager um. Wir trafen unseren Freund, den Fotografen Andrea Klainguti, der zusammen mit seinem Vater einen DeTomaso Pantera den Hügel hinaufschleuchte. Wir bewunderten die extrem vielfältige Startaufstellung von Arosa, die von einem Renault Clio Cup der ersten Generation bis hin zu einem Ferrari 512M, dem amerikanischen LaFrance Type 12 von 1917, einem Lancia Delta S3 und einem Aston Martin DB2/4 Bertone Competition Spider reichte. Wir freuten uns auch, den neuen Sportec SUB 1000 Restomod zu sehen und eine in Jägermeister Racing-Farben getauchte Kremer RSR Replica, die in der „Competition Class“ den 3. Platz belegte.



Wir unterhielten uns auch mit Lauras Mutter Christy Kraihamer, die ihre Tochter bei ihrem Debüt in Arosa unterstützte. Zu unserem Erstaunen erfuhren wir, dass die ehemalige Privatjet-Pilotin im Gegensatz zu einer typischen Mutter, die sich hauptsächlich um die Sicherheit ihrer Kinder kümmert, alle ihre Sprösslinge ermutigte, ihre Motorsportkarriere zu verfolgen. Tatsächlich ist Dominik Kraihamer (32), Lauras älterer Bruder, ein bekannter LMP1- und LMP2-Pilot, der bis 2018 in der FIA World Endurance Serie fuhr und im Zuge dessen auch achtmal in Le Mans antrat.



Da IWC war nicht nur Partner unserer Reise, sondern auch Sponsor des Rennens selbst war, ging je ein Pilot's Watch Chronograph 41 mit Racing Green-Zifferblatt an die Sieger der drei wichtigsten Rennkategorien: „Competition Formula“, „Competition Class“ und „IWC Chrono Trophy - Regularity“. So blieb auch noch genügend Zeit, um über Zeitmesser zu sprechen. Die Uhren, die am stärksten mit Motorsport in Verbindung gebracht werden, sind natürlich die bereits erwähnten Fliegerchronographen. Was vor allem einleuchtet, weil „pilote“ im Französischen ja auch „Fahrer“ bedeutet. Wir haben jedoch die von Gerald Genia entworfene „Ingenieur“ ins Visier genommen, die wir bereits im Februar dieses Jahres in St. Moritz testen konnten. Darüber hinaus die brandneue Pilot's Watch „Black Aces“, die als der coolste und am meisten unterschätzte Zeitmesser auf dem Markt gilt; ein super minimalistisches Design für Kenner.



Wir waren auch überrascht zu erfahren, dass sich Laura ursprünglich gar nicht für Uhren interessierte, jetzt aber nicht mehr ohne ihren eigenen Pilot's Chronographen (zufälligerweise das gleiche Modell, das an die Gewinner verteilt wurde) aus dem Haus geht. Vor allem, weil sich ihr Handgelenk ohne die Uhr „leer“ anfühlt. Wir haben sie gefragt, was ihr am besten gefällt. Das Design kam natürlich zur Sprache, aber für sie kommt es vor allem auf die Funktionalität an. Denn die Uhr ist auch während der Fahrt gut ablesbar, sie hat eine sehr praktische Tages- und Datumsanzeige und natürlich eine Stoppuhr.



Und da letztere „nicht lügt“, ist sie eine ständige Erinnerung daran, dass es im Rennsport und im Leben immer Raum für Verbesserungen gibt. Nach Lauras Tempo bei ihrem Debüt in Arosa zu urteilen, haben wir das Gefühl, dass diese Lebensphilosophie gut für sie funktioniert. Wir können es daher kaum erwarten, sie wieder mit dem mächtigen Flügeltürer fahren zu sehen. Sei es in Arosa oder irgendwo sonst auf der Welt!

Fotos: Filip Blank

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/wir-zischten-einem-300-sl-gullwing-durch-arosas-76-kurven-mit-laura>
© Classic Driver. All rights reserved.