

40 Jahre
**AUTOMOBIL-
RENNSPORT**



INTERNAT. AUTOMOBIL-U. MOTORRAD-AUSSTELLUNG BERLIN 1935

6014

40 JAHRE

AUTOMOBIL-
RENNSPORT

1 9 3 5



Eine Jubiläumsgabe der
DAIMLER-BENZ A.G.

Vorwort

50 Jahre sind verstrichen, seitdem Carl Benz das erste brauchbare Automobil der Welt, einen Benz-Dreiradwagen schuf, welcher jetzt in der Ehrenhalle der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1935 steht.

Etwa um dieselbe Zeit baute Gottlieb Daimler den ersten schnellaufenden Fahrzeugmotor, mit dem er das erste Motorrad und das erste vierrädrige Automobil der Welt ausrüstete. Ihnen folgten bald darauf das erste Motorboot, die erste Motorfeuerspritze, der erste Eisenbahn-Triebwagen und später auch der erste Luftschiffmotor.

Mit Stolz blicken wir auf diese großen deutschen Erfinder, die durch ihre Schöpfungen den Verkehr revolutionierten und in aller Herren Länder eine riesige Industrie ins Leben riefen.

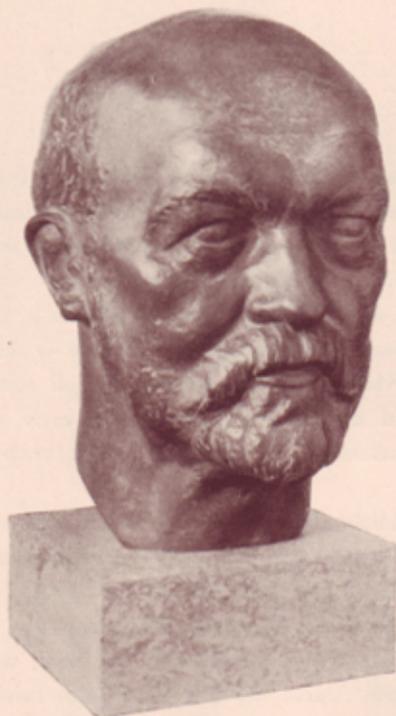
40 Jahre pflegt Mercedes-Benz jetzt den Automobil-Rennsport. Schon das erste Automobilrennen der Welt, welches von Paris nach Rouen führte, wurde ein großer Daimler-Erfolg. Von diesem Zeitpunkt ab sehen wir Daimler, Benz und späterhin Mercedes bis auf den heutigen Tag fast bei allen großen Rennen für Deutschland siegen. Immer wieder liegt die älteste Automobilfabrik der Welt auf Grund ihrer Rennerfahrungen und konstruktiven Fortschritte, aber auch dank der Hochwertigkeit des verwendeten Materials und ihrer hervorragenden Präzisionsarbeit in Führung.

Aus Anlaß dieser bedeutungsvollen Jubiläen veranstaltet die Daimler-Benz-Aktiengesellschaft, nachdem ihr neuer Grand-Prix-Rennwagen 1934 zahlreiche überwältigende Siege errang und mehrere internationale Rekorde sowie einen Weltrekord aufstellte, anläßlich der I. A. M. A. 1935 eine historische Schau im Mercedes-Benz-Pavillon. Diese Broschüre soll ein kurzer Führer durch diese interessante Ausstellung sein und ihren Besuchern in aller Kürze die glorreiche Vergangenheit von Mercedes-Benz vor Augen führen.

Zusammengestellt von Adolf Meurer



ndlich gelang zwei Deutschen, vollständig unabhängig voneinander und technisch auf verschiedenen Wegen der große Wurf: **Daimler und Benz schufen 1883—1886 das Automobil.**



Gottlieb Daimler

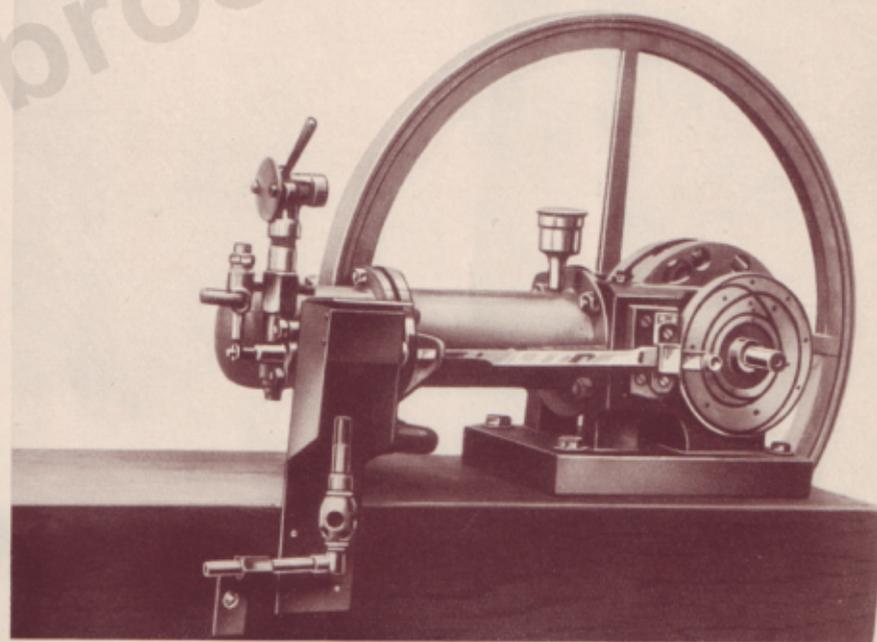
Am 16. August 1883 erfand Gottlieb Daimler unter Mitarbeit von Wilhelm Maybach den „ersten Schnelläufer der Welt“ — den Daimler-Motor. Er hatte einen liegenden Zylinder aus Bronze mit Luftkühlung, ein schmiedeeisernes Schwungrad und machte 900 Umdrehungen in der Minute. Das grundlegend Neue und Wesentliche des Daimler-Motors war, daß eine Glührohrzündung zur Anwendung kam, bei der die rechtzeitige Entzündung der Gasladung nach der Verdichtung durch einen von außen erhitzten Glühkörper im geeigneten Zeitpunkt erfolgte. Damit wurde zum ersten Male eine außerordentliche Sicherheit und Einfachheit der Zündung bei hoher Umdrehungszahl erreicht. Vor allem aber verband der neue Motor geringen Raumbedarf und niedriges Gewicht mit großer Leistung. Dem liegenden folgte ein stehender Motor, der sogar schon ein in sich geschlossenes Aggregat bildete.

Nun galt es, Fahrzeuge mit Motorantrieb zu schaffen. Gerade kam das Nieder-Fahrrad auf. Was lag näher, als die Beinarbeit des Radfahrers durch den Motor zu ersetzen?

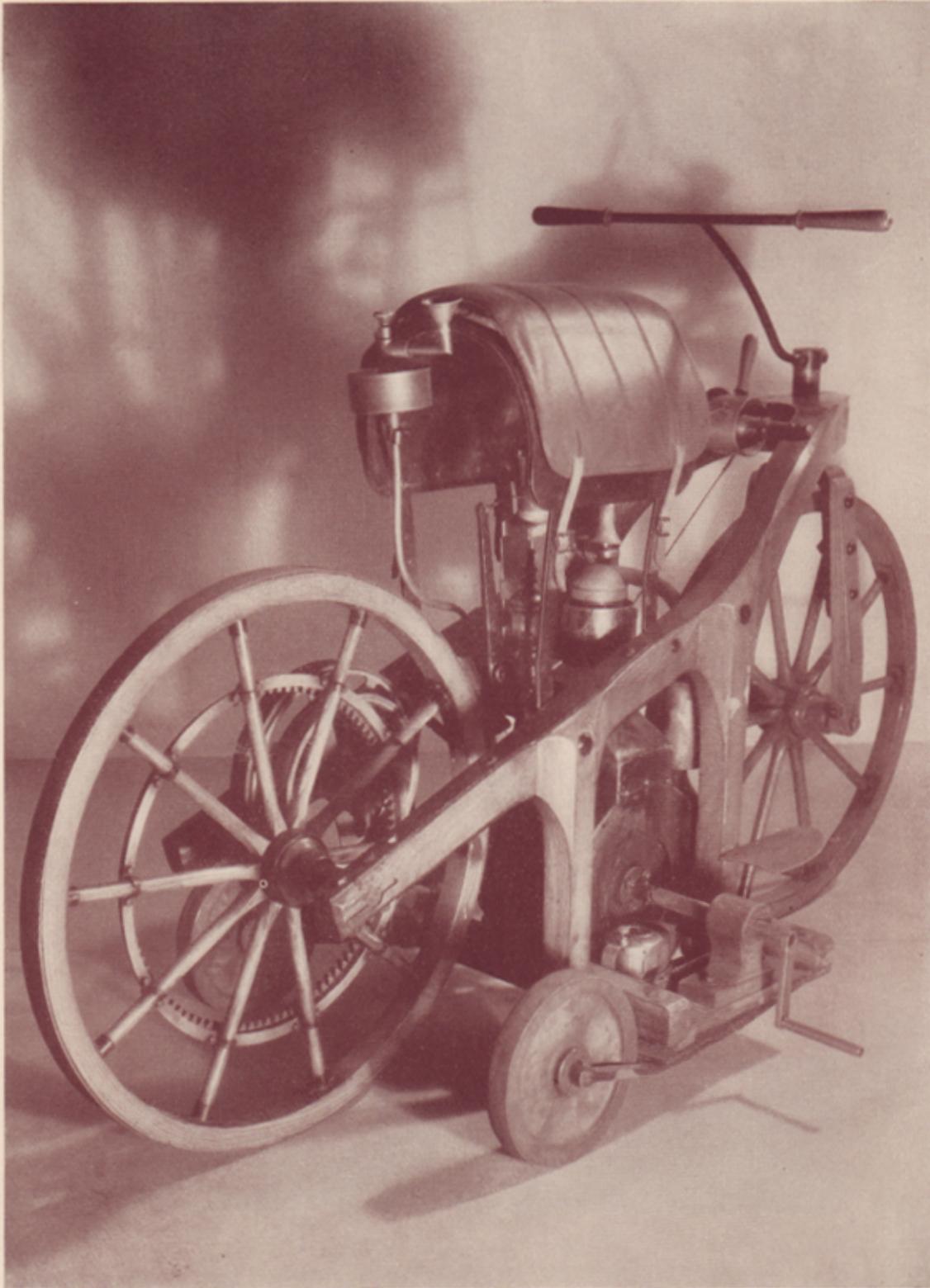
So entstand 1885 das erste Motorrad der Welt, das bereits ein Getriebe mit zwei Gängen, eine Kupplung und Startvorrichtung hatte. Die Kraftübertragung erfolgte durch zwei Riemen auf einen Innenzahnkranz am Hinterrad, ein Ventilator sorgte für die Kühlung, zwei seitliche Stützräder — ähnlich wie später beim Mauser-Einspurauto — erleichterten das Fahren.

Schon ein Jahr später — also 1886 — war

der erste vierrädrige Daimler-Motorwagen fertig. Wie sah dieses erste vierrädrige Automobil aus? Bei einem eisenbereiften Pferdefuhrwerk nahm man die Deichsel heraus und baute unter den Sitzen den einzylindrigen Motor von $1\frac{1}{2}$ Pferdestärken ein. Die angetriebenen und auf der Achse verschiebbaren Zahnräder des Zweiganggetriebes waren durch eine Reibungskupplung mit dem Motor verbunden. Als Differentialgetriebe dienten Leder-scheiben, die zwischen kleine Ritzel eingeklemmt waren. Der Zahn-



Der erste Daimler-Motor 1883



Das erste Daimler-Motorrad 1885

kranz selbst befand sich auf dem Hinterrad. Der erste luftgekühlte Motor wurde später durch einen solchen mit Wasserkühlung ersetzt, deren Lamellenkühler wir in seiner Weiterentwicklung auch heute noch verwenden. Dieses erste Automobil lief bereits 18 Kilometer in der Stunde! Die gesamte Weltpresse berichtete damals über diese umwälzende Erfindung. So schrieb z. B. „Die Gartenlaube“: „Welcher Vorteil für das Verkehrsleben erwachsen würde, wenn man Pferde durch brauchbare kleine Maschinen ersetzen könnte, liegt klar auf der Hand. Der Daimlersche Motor scheint berufen zu sein, die Lösung dieser Frage, die schon seit langen Jahren angestrebt wird, wirklich zum Austrag zu bringen.“

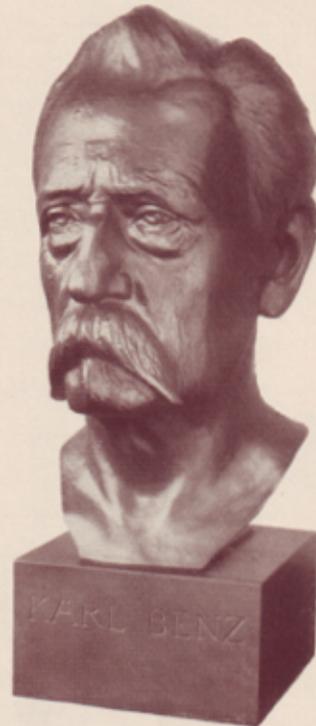
Wenn man bedenkt, daß in der ganzen Welt Ingenieure seit Jahrzehnten sich mit den Problemen des Automobils beschäftigten und nun hört, daß zur gleichen Zeit — keine 100 Kilometer voneinander entfernt — zwei Männer, beides Deutsche, jeder für sich das Gleiche auf technisch verschiedenem Wege erfinden, dann ist das sicher eines der großen Wunder in der „Duplizität der Ereignisse“.

Der erste Daimlerwagen 1886
auf dem Rücksitz Gottlieb Daimler

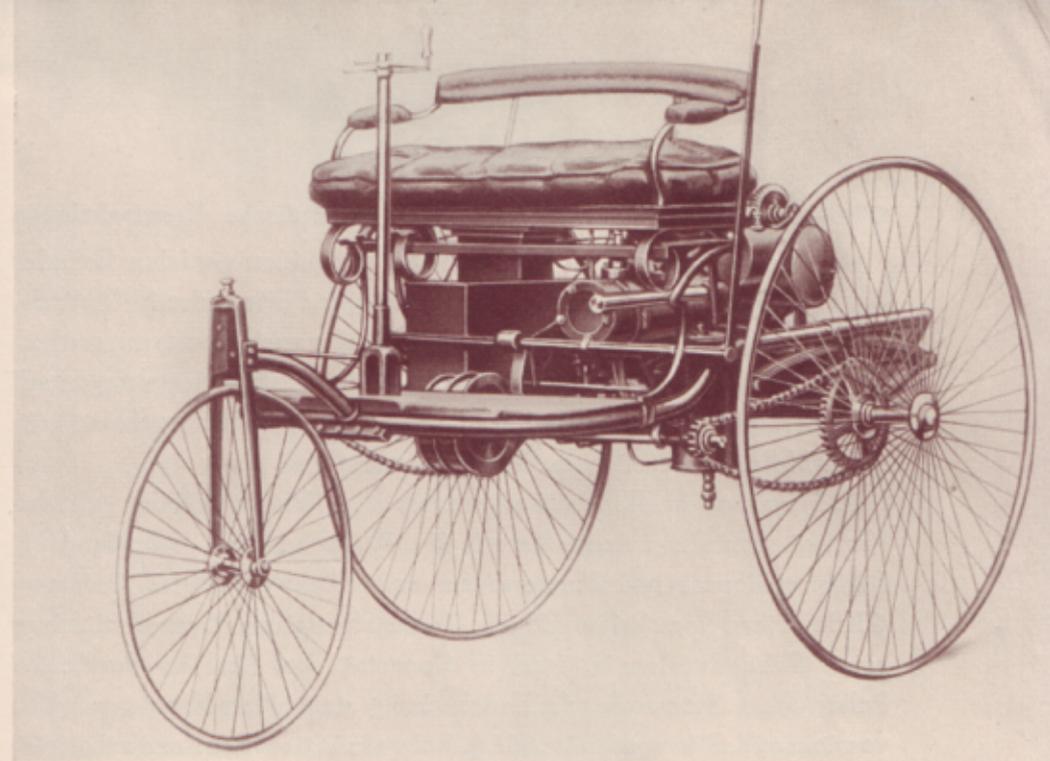




Carl Benz, der aus Karlsruhe in Baden stammt und zehn Jahre jünger ist als Daimler, beschäftigte sich schon seit 1867 mit dem Gedanken, das Fahrrad ohne Beinarbeit — also motorisch — fortzubewegen. Da ihm seine Eltern die Fortsetzung des Hochschulstudiums nicht ermöglichen konnten, blieb ihm nichts anderes übrig, als sich von der Pike auf mit eigener Kraft, Fleiß und



Begabung selbst durchzusetzen. Zufällig kam er auf seiner Wanderschaft als einfacher Arbeiter in den gleichen Betrieb, die Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft, in dem Daimler bis kurz zuvor als technischer Leiter tätig war. Allerdings wollte es das Schicksal, daß sie sich weder hier noch später persönlich kennenlernten. 1874 gründete er in Mannheim eine kleine Werkstätte, in der er selbstkonstruierte Zweitakt-Gasmotore baute. Zehn Jahre später entwickelte er hier einen Motorwagen, beschritt aber dabei ganz andere Wege als Daimler, da er vom Fahrradfahrgerüst und nicht vom Motor ausging. Deshalb war sein erstes Motorfahrzeug auch ein Dreirad-



Der erste Benz-
wagen 1885

wagen, der hinten zwei höhere Räder und vorn ein etwas niedrigeres Rad hatte. Im Frühjahr 1885 machte er hiermit seine ersten Fahrversuche. Als Kraftquelle benützte er einen sogenannten „schnelllaufenden“ Schiebermotor mit 250 Umdrehungen in der Minute und einer Leistung von nicht einmal ganz einer Pferdestärke. Das Fahrgerüst bestand aus Rohren, die Drahtspeichenräder waren bereits gummibereift, der Antrieb erfolgte durch zwei Ketten. Die erste Probefahrt, zu der Benz zahlreiche Freunde eingeladen hatte, verlief noch nicht ganz befriedigend. Der Motor wurde angeworfen und sprang bald an. Papa Benz schwang sich auf den Sitz; das erste „Benzauto“ lief! Freude und Stolz überwältigten seinen Schöpfer, er vergaß das Lenken und landete mit großem Krach an der Hofmauer. Bald war der Schaden ausgebessert und eine Lenkung geschaffen, die in ihren Grundzügen bis heute bei allen Kraftwagen angewendet wird. Dann ging es täglich auf Versuchsfahrten, abends in den Straßen von Mannheim, später aber auch in der näheren Umgebung, bis der Wagen ohne Unterbrechung eine Fahrt mit 12 Kilometer Geschwindigkeit zurückzulegen vermochte. So wurden vor nunmehr 50 Jahren die ersten brauchbaren Automobile der Welt unermüdlich und folgerichtig in ihren bis auf den heutigen Tag gültigen konstruktiven Grundzügen entwickelt.

1886—1900: Deutschlands Einfluß auf ausländische Konstruktionen



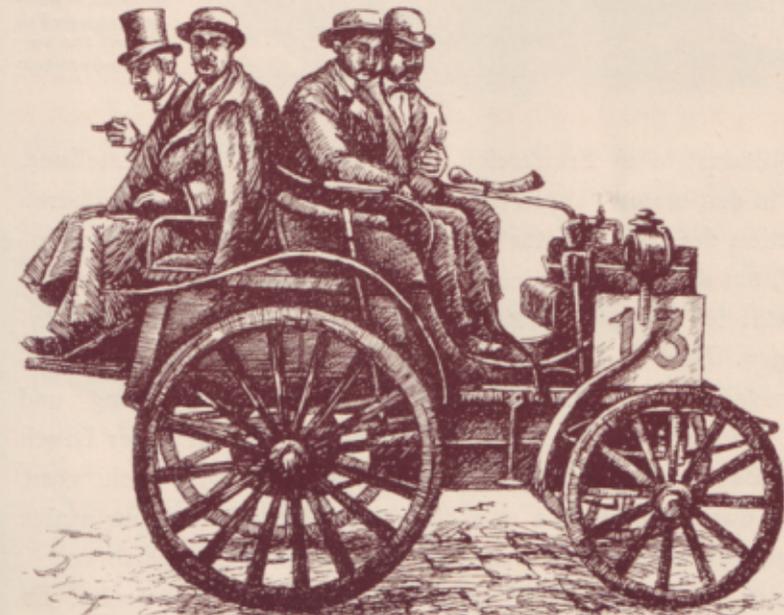
an müßte nun annehmen, daß die beiden genialen Erfinder Daimler und Benz im Mittelpunkt des Interesses in Deutschland gestanden hätten, zumal Daimler auch bereits mit großem Erfolg Bootsmotore baute, 1887 den ersten Motorwagen auf Schienen vorführte und 1888 auf dem „Deutschen Feuerwehrtag“ die erste Motorfeuerspritze in Hannover ausstellte.

Leider war es in Wirklichkeit anders . . . Wie so häufig, galt der Prophet nichts in seinem Vaterlande. Während man in England für Dampfomnibusse und Motorwagen eine Höchstgeschwindigkeit von 4 Kilometern vorschrieb und das Vorangehen eines Mannes mit einer roten Fahne verlangte, fand in Cannstatt bei Daimler durch die Polizei eine überraschende Haussuchung statt. Man konnte es nicht verstehen, daß jemand nächtelang bei verhängten Fenstern arbeitete. Aber die Gerüchte über eine „Falschmünzerei“ entpuppten sich als Hirngespinnste. Unverrichteter Dinge mußten die Hüter des Gesetzes abziehen. Gespenstische „Benzinangst“ grassierte damals, so daß Daimler bei seinen ersten Motorbootfahrten auf dem Neckar rings um das Boot Drähte an Isolatoren anbrachte, um einen elektrischen Antrieb an Stelle des verwendeten Benzinmotors vorzutauschen.

Überall berichteten die Zeitungen von Daimlers Erfindungen, lobten sie und sprachen von Umwälzungen des gesamten Verkehrs. Das war aber auch alles; Geld gab niemand, auch Aufträge liefen kaum ein. Ganz anders in Frankreich, das nicht nur reich war, sondern auch Sinn und Verständnis für diese Neuerungen zeigte. Dazu kam der rasche und bewegliche Geist des Franzosen, der, vor allem unterstützt durch die große Sportbegeisterung der oberen Zehntausend, die großen Entwicklungsmöglichkeiten des Motorwagens erkannte und förderte.

Kein Wunder also, daß der Franzose Roger, als er 1887 in Mannheim von einem sonderbaren Fahrzeug ohne Pferde hörte, dieses besichtigte und von der ersten Probefahrt so begeistert war, daß er es sofort kaufte. Ja, er fuhr sogar mit diesem 1½ PS Benzwagen von Mannheim nach Paris, wo er größtes Aufsehen erregte, obwohl damals schon in den Straßen von Frankreichs Haupt-

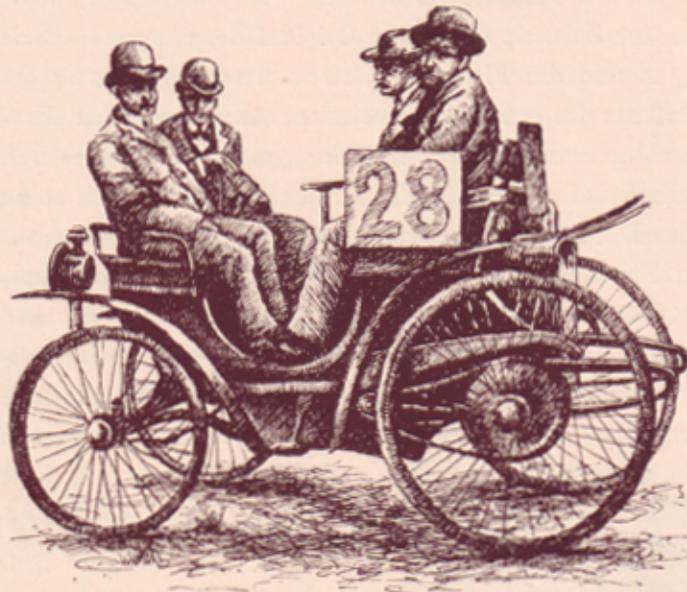
stadt lärmende und rußende Dampfautomobile von Serpollet und De Dion schnaubten. So kam plötzlich ein Auslandsauftrag nach dem anderen nach Mannheim. Benz beschäftigte bereits 40 Arbeiter. Kurz entschlossen fuhr nun Carl Benz im Jahre 1888 mit einem neuen Dreiradwagen selbst zur „Pariser Fuhrwerksausstellung“, wo er wochenlang durch seine Stadtfahrten das Tagesgespräch und die Sensation war. Das war der Auftakt der deutschen Automobilausfuhr. Beinahe zur gleichen Zeit, als die ersten Original-Benzwagen in Paris Aufsehen erregten und die Firma Panhard und Levassor die französischen Patente der ortsfesten Zweitaktmotoren von Benz übernommen hatte, nahm auch Daimler Beziehungen zu Frankreich auf. Sowohl durch die Studienreisen in Frankreich als auch durch seine Tätigkeit bei der Deutzer Gasmotorenfabrik war er über die französische Industrie vorzüglich unterrichtet. Nach kurzen Verhandlungen übergab er 1886 einem gewissen Sarazin die Generalvertretung der Daimler-Motore für Frankreich, der sich auch sofort die französischen Patente sicherte. Um die Lizenz nicht verfallen zu lassen, wandte sich Sarazin an seinen Freund Levassor, der dann die ersten



Panhard Levassor mit Daimler-Motor erster Preisträger beim Rennen Paris-Rouen 1894

Motore baute. Sarazin starb bereits im nächsten Jahre. Seine Frau erkannte die großen Entwicklungsmöglichkeiten und verkaufte die Daimler-Patente an Levassor, dessen Gattin sie 1890 wurde.

Von diesem Zeitpunkt an ist deutlich die Befruchtung der französischen Automobilkonstruktionen durch Daimler und Benz zu erkennen. Und damit begann auch ein überraschend schnelles Emporblühen der

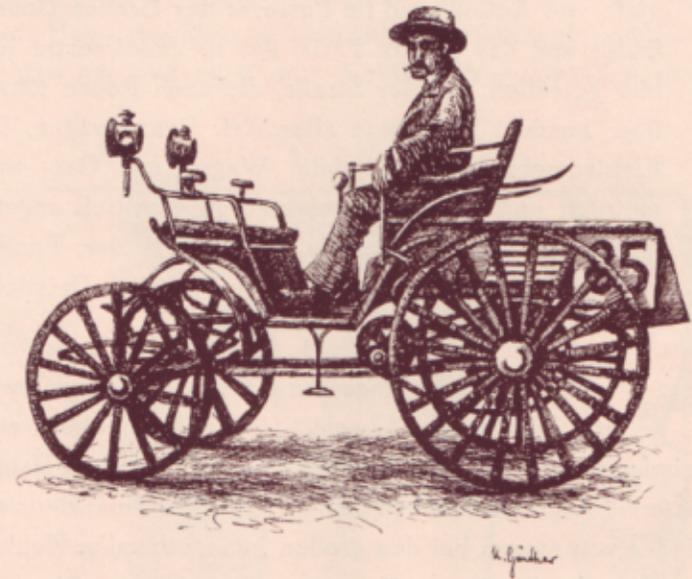


Peugeot mit Daimler-Motor, der Sieger im ersten Autorennen der Welt 1894 mit 20,5 km Stundendurchschnitt

Automobilindustrie in Frankreich. Interessant ist die Feststellung, daß man in den ersten Jahren nicht nur aus Gründen der einfacheren Konstruktion den „Heckmotor“ wählte, sondern auch aus „Geruchsgründen“, um die Insassen nicht zu belästigen. Jahr für Jahr, ja beinahe Monat für Monat überstürzten sich nun die technischen Verbesserungen. Der Zweizylindermotor, der Oberflächen- und Zerstäubervergaser, die Kulissenschaltung, Vollgummibereifung und Lenkrad, das erste geschlossene Auto (Taxameter), der unter Druck stehende Benzinbehälter, die Verlegung des Motors nach vorn, Steuerung der Einlaßventile und die Andrehkurbel sind nur einige der wichtigsten Neuerungen aus jenen ersten Entwicklungsjahren. Immer noch stand man in Deutschland uninteressiert beiseite. Da schrieb man in Frankreich

1894 das erste Automobilrennen der Welt

aus. Veranstalter war nicht ein Automobilklub; die gab es damals noch nicht. Das „Petit Journal“ veranstaltete „einen Wettbewerb für pferdelose Wagen“, und so entstand das Automobilrennen Paris—Rouen. Es ging über 126 Kilometer und hatte eine Beteiligung von 102 Fahrzeugen: 39 Dampfwagen — 38 Benzin-



Roger-Benz 1894 fuhr im Rennen Paris-Rouen mit

fahrzeuge — 5 elektrische Wagen — 5 mit komprimierter Luft und 25 andere der allerverschiedensten Systeme, welche „halb mit tierischer Kraft, andere sogar mittels eines Federwerkes“ angetrieben wurden. 15 kamen ans Ziel. Zwar war ein 20 PS De Dion-Bouton Dampfwagen Erster, konnte aber nicht gewertet werden, weil er den Wettbewerbsbestimmungen nicht entsprach. So wurde ein Peugeot mit 20,5 Kilometer Stundendurchschnittsgeschwindigkeit Sieger, Zweiter ebenfalls ein Peugeot, Dritter ein Panhard-Levassor — alle drei mit Daimler-Motoren.

Auch ein Benzwagen beendete das Rennen, allerdings erst 9 Minuten nach der Wertungszeit.

So wurde das erste Automobilrennen der Welt ein überwältigender Daimler-Sieg!



in Stimmungsbild:

— „Früher Morgen bei der Porte Maillot, nahe Paris. Die Straße wimmelt von Menschen. Man ruft und lacht; das „Petit Journal“ wird mit heiserem Gebrüll ausgeschrien. Wie Schwärme weißer Tauben flattern da und dort Taschentücher, von winkenden Händen lebhaft bewegt. Paris, wie es sich auf dem Rennplatz von Auteuil und im Parterre der Großen Oper zusammenfindet und das andere Paris, das im Montmartre lebt, hat sich hier getroffen, auf der Straße, die nach Rouen führt; außerdem über hundert Fahrzeuge aller Art: Benzinwagen, Dampfwagen, Elektromobile, Hydromobile, Wagen mit Gas- und Preßluftmotoren und solche, die elektro-pneumatisch angetrieben sind. Vorn bei den Fahrzeugen, im Trubel der Funktionäre, die typische Gestalt des fast 60jährigen Gottlieb Daimler.“ — —

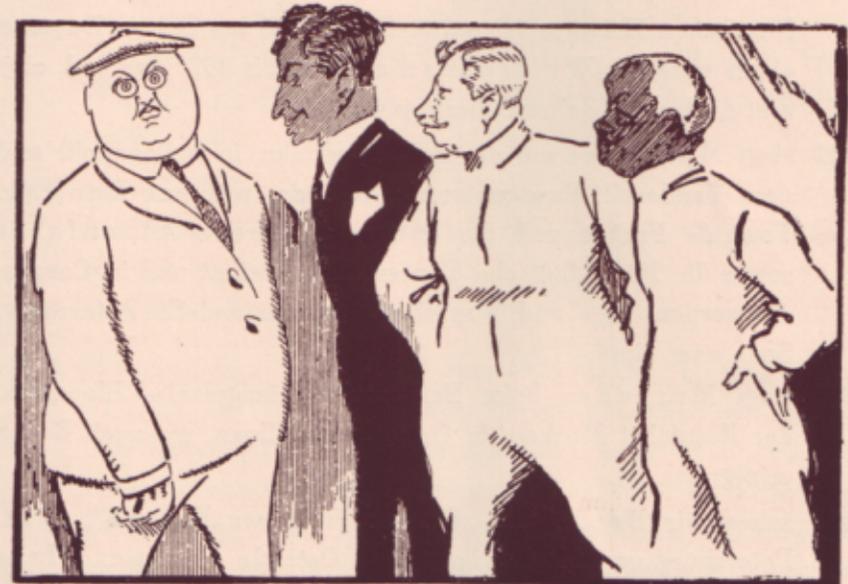


n dieser Stelle verdient mit Nachdruck hervorgehoben zu werden, welche ungeheure Bedeutung den Namen Daimler und Benz in der Geschichte des Automobils zukommt:

Daimler und Benz haben das Automobil erfunden. Daimler gewinnt das erste Automobilrennen der Welt. Daimler und Benz siegen immer wieder von neuem bei den großen internationalen Konkurrenzen:

- 1903 im Gordon-Benett-Rennen in Irland, beim Semmering-Rennen und Paris—Madrid.
- 1904 im Meilenrennen um den Kaiserpreis und im Semmering-Rennen. Schon damals stellte Vanderbilt in Florida auf 90 PS Mercedes einen Weltrekord mit 148,5 km/Std. auf. Benz gewinnt Paris—Madrid (550 km) und erringt einen neuen Semmering-Rekord.
- 1905 triumphiert Mercedes beim Bleichröder-Rennen, in der Herkomer-Fahrt an erster, zweiter und dritter Stelle, wo auch Benz zu den Siegern gehört, und gewinnt abermals das Semmering-Bergrennen.
- 1906 Neue Erfolge von Mercedes und Benz in zahlreichen Wettbewerben, darunter beim Semmering-Rennen, der Herkomer-Fahrt u. a. m.

- 1907 Fast alle großen Rennen werden von Mercedes und Benz gewonnen, abermals die Herkomer-Konkurrenz, das Semmering-Rennen, dann das erste Brookland-Rennen, das Ardennen-Rennen und viele weitere Konkurrenzen.
- 1908 reiht sich Sieg an Sieg. Den größten Erfolg hat Lautenschlager auf 120 PS Mercedes im „Grand Prix“ bei Dieppe, während Benz in Florida, Prag, bei Petersburg—Moskau, der Prinz-Heinrich-Fahrt, in Schottland, Frankreich, am Semmering gewinnt und auch den „Großen Preis von Amerika“ erhält.



Ing. Cav. Gross Herman Ferdinando Otto Lautenschlager
Condirettore della Mercedes- Minoia Salzer Cristian

- 1909 sehen wir Mercedes beim Kaiserpreis in Ostende und auf der Brooklandbahn, Benz in Florida, Jamaika, Moskau und Petersburg, Riga, San Sebastian, Brüssel und Atlanta (USA.) an der Spitze. Auf der Brooklandbahn stellt der 200 PS Benz-Rennwagen mit 205 km/Std. einen neuen Weltrekord auf.
- 1910 finden wir Mercedes an erster Stelle beim Rennen in Ostende, von Boulogne-sur-Mer, der Kaiser-Nikolaus-Tourenfahrt

und dem Rennen in St. Petersburg und Moskau usw. Auch Benz zählt in aller Herren Länder, besonders in Frankreich und Belgien zu den Siegern. Weiterhin gewinnt Benz den „Großen Preis von Amerika“ und stellt in Daytona mit seinem 200-PS-Rennwagen einen neuen Weltrekord mit 211 km/Std. auf.

- 1911** sehen wir Mercedes auf der Brooklandbahn zweimal als Sieger, ebenso auch in Oakland und Montreal, sowie in Triest, bei der Fernfahrt Moskau—Riga und als Hauptgewinner des Russischen Kaiserpreises. Benz startet und siegt in diesem Jahr auf der Brooklandbahn, in Antwerpen, beim Russischen Kaiserpreis und stellt mit 228 km/Std. in Daytona einen weiteren Weltrekord auf, der bis 1920 bestand, also erst nach neun Jahren überboten wurde.
- 1912** siegt Mercedes auf der Brooklandbahn, in Indianapolis und dem Vanderbilt-Rennen, sowie in Spaa, während Benz die Tour de France und die Internationale Alpenfahrt sowie die Mitteldeutsche Tourenfahrt gewinnt und in Cannes, Antwerpen, Riga und Warschau, Moskau und St. Petersburg, Spaa usw. siegt.
- 1913** siegt Mercedes beim Bergrennen Königssaal—Jilowitsch, der Fernfahrt Moskau, in Ostende und Spaa, wo auch Benz erfolgreich ist.
- 1914** sehen wir Benz beim „Großen Preis von Rußland“, in St. Petersburg und Moskau, sowie in Ostende als Ersten. Mercedes siegt ebenfalls in Ostende und feiert seinen größten Triumph in der Vorkriegszeit beim „Großen Preis von Frankreich“ durch den dreifachen Mercedes-Sieg von Lautenschlager, Wagner und Salzer.
- 1915** gewinnt Ralph de Palma auf Mercedes das Rennen von Indianapolis.
- 1921** Die ersten Nachkriegserfolge von Mercedes erringt Sailer 1921 bei der Coppa Florio und Salzer beim Prager Bergrennen sowie Benz im Schwabenbergrennen bei Budapest.



- 1922** siegt Mercedes bei der Targa Florio, Graf Masetti Erster, Lautenschlager Zweiter, Salzer Dritter. Salzer gewinnt auch das Prager Bergrennen und Graf Masetti das Bergrennen Pontasiece, während Benz mit Hörner den Semmering-Wanderpreis erringt, im Klausenpaß- und dem Feldbergrennen siegt.
- 1923** gewinnt Salzer das Solitude-Rennen auf Mercedes, Hörner das Rennen Scheveningen und Kappler das Herkules-Bergrennen, beide auf Benz.
Von da ab folgt Sieg auf Sieg:
- 1924** Mercedes gewinnt mit Werner 1924 die Targa und Coppa Florio, mit Salzer das Prager Bergrennen, mit Merz das Solitude-Rennen, mit Caracciola das Teutoburgerwald- und Eifelrennen, Merz siegt im Klausenrennen, Werner im Semmering-Bergrennen, Salzer im Ecce-Homo-Rennen und im Schwabenbergrennen und Nallinger gewinnt die Schweizer Alpenfahrt, während Caracciola Inhaber des Tourenrekordes beim ADAC.-Kilometer- und -Bergrekord wird.
So geht es nun immer weiter! Für Mercedes-Benz siegen: Caracciola, Merz, Werner, Walb, v. Wentzel-Mosau, Rosenstein und Spandel, Prinz zu Leiningen, Graf Arco-Zinneberg, Momberger, Hirte, Kimpel, v. Brauchitsch, Stuck und Bernet.
- 1926** Die wichtigsten Erfolge von 1926 sind:
Der „Große Preis von Deutschland“ für Sportwagen, ADAC.-Kilometer- und -Bergrekord-, Klausen-, Semmering-, Solitude- und Herkules-Rennen.

- 1927** bringt Mercedes-Benz 76 Siege und 16 Rekorde! Die bedeutendsten hiervon sind: Der „Große Preis von Deutschland“ mit Merz als Ersten, Werner als Zweiten und Walb als Dritten. Caracciola siegt beim Nürburgring-Eröffnungsrennen, Klausenrennen und im Teutoburgerwald-Rennen.
- 1928** gewinnt Mercedes-Benz den „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Nürburgring. Gesamtsieger werden: 1. Werner-Caracciola, 2. Merz, 3. Walb. Auch das Gabelbach-, das Ratisbona-, das Schweizer Bergrennen bei Chamonix und das Semmering-Rennen sowie der Rekord von Caracciola bei Antwerpen verdienen hier besondere Erwähnung.
- 1929** gewinnt Caracciola die englische Tourist-Trophy, von Brauchitsch das Kesselbergrennen, Graf Arco das Semmering-, Ecce-Homo-, Schwabenbergrennen sowie das Zirler-Bergrennen. Wichtig ist ferner der Sieg um den „Großen Preis von Cordoba“ (Argentinien), die Internationale Alpenfahrt, bei der drei Goldene Alpenbecher errungen wurden, und der Erfolg bei der ADAC.-Langstreckenprüfung.
- 1930** wird Caracciola Europa-Bergmeister mit sieben Siegen in sieben Ländern: Österreich, Tschechoslowakei, Italien, England, Schweiz, Deutschland und Ungarn. Seine größten Erfolge sind: Das Rennen Königssaal—Jilowitsch, Klausenrennen, Freiburger Bergrekord, Semmering- und Schwarzenbergrennen, das Tausend-Meilen-Rennen von Brescia und vor allem der „Große Preis von Irland“, bei welchem Earl Howe Dritter und Campbell Fünfter wurde. Weiterhin gewann Malcolm das Rennen von Buenos-Aires und Zatuscek den Großen Frühlingspreis von Buenos-Aires.
- 1931** siegt Mercedes-Benz zweimal in Argentinien, beim Tausend-Meilen-Rennen von Brescia, beim „Großen Preis von Deutschland“ und im Avusrennen, Königssaal—Jilowitsch-, Kesselbergrennen, Tatra- und Mont-Ventoux-Rennen. Caracciola wird wiederum Europameister durch seine sechs Siege in sechs Ländern.

- 1932** ist Caracciola in der Sportwagenklasse mit seinem Mercedes-Benz SSK abermals Europameister. Stuck gewinnt den „Großen Preis von Brasilien“ und das Kilometer-Rennen von Rio de Janeiro. von Brauchitsch siegt beim Avusrennen, Stuck erringt den Freiburger Bergrekord und gewinnt Kesselberg-, Klausenpaß-, Stilsfer-Joch-, Gaisberg- und Mont-Ventoux-Rennen. Er wird damit Europameister 1932 in der Sportwagenklasse.



Das Benz-Denkmal in Mannheim

- 1933** bringt Manfred von Brauchitsch auf Mercedes-Benz SSK Erfolg auf Erfolg. Die großen Siege von 1934, die am Ende der Broschüre zusammengestellt sind, ergänzen das Bild des ungeheuren Siegeszuges, den Daimler-Benz nunmehr 40 Jahre lang ununterbrochen als der erfolgreichste Repräsentant Deutschlands im internationalen Rennsport zu verzeichnen hat.



Aus dem Jahre 1900



unter dem Motto:

„Taten sind stärker als Worte“

sollen nun die letzten vier Jahrzehnte dieser grandiosen Entwicklung vor dem geistigen Auge des Lesers vorbeiziehen und ein Führer sein durch die historische Schau:

„40 Jahre Mercedes-Benz-Rennsport“.

In großen Zügen wollen wir hier kurz die Zusammenhänge aufzeigen, wie der Rennsport immer und immer wieder die Entwicklung des Automobils befruchtete und damit das Kraftfahrzeug von 1935 zum zuverlässigen, schnellen und preiswerten Verkehrsmittel Deutschlands machte.

Wohl kaum läßt sich diese Tatsache besser erhärten, als mit folgenden Zahlen:

1894 = 4 PS = 250 kg pro PS = 20,5 km/Std.

1934 = 300 PS = 2,5 kg pro PS = 320 km/Std.

Die Kilometerstundenleistung erhöhte sich 15fach, die PS-Zahl wuchs über das 70fache und das Gewicht je Pferdestärke sank auf den hundertsten Teil!

Welche Geistesarbeit der Ingenieure! Vorbildlich der Fleiß und die Gewissenhaftigkeit der Arbeiter, unbeschreiblich das Heldentum der Fahrer, die diese Zahlen Wirklichkeit werden ließen! Es war ein weiter Weg — voller Enttäuschungen und voller Kämpfe! Das Können und die Gründlichkeit deutscher Männer der Stirn und der Faust schufen mit unerhörter Zähigkeit die deutschen Kraftwagen von heute, unübertroffen an Leistung und Zuverlässigkeit — allen ein Vorbild!



Nach dem Erfolg des ersten Rennens Paris—Rouen horchte die Welt auf — eine neue Epoche begann, der Verbrennungsmotor trat seinen Siegeszug an.

1895: Wiederum schrieb das „Petit Journal“ einen Wettbewerb aus. Diesmal: Paris—Bordeaux—Paris = 1175 Kilometer, Tag- und Nachtfahrt, 100 Stunden Fahrzeit, also ein Stunden-durchschnitt von 12 Kilometer.

14 Benzin-Fahrzeuge — 6 Dampfwagen und 1 Elektromobil waren in Konkurrenz. 10 schieden bereits bis Bordeaux aus, 9 kamen in Paris an.

Sieger wurde wieder ein Daimler-Motor in einem Panhard-Levassor-Wagen, am Steuer Ingenieur Levassor selbst (etwa 24 km/Std.)

2. Ein Peugeot mit Daimler-Motor (6 Std. später = 21,5 km)
5. und 8. Platz je ein Benz.

1896: Paris—Marseille—Paris = 1711 km. 10 Tagesetappen, nachts wurden die Wagen geparkt, Reparaturen fielen in die Fahrzeit. Bereits scharfe Kontrolle und Plombierung einzelner Teile. Am Start 32 Fahrzeuge = 27 Wagen und 5 Motorräder.

1. Panhard Levassor
2. Panhard Levassor } alle drei mit Daimler-Motor.
3. Panhard Levassor }

1897: Marseille—Nizza = 236 km — 71 Meldungen — 55 gestartet.

1. Panhard Levassor
2. Panhard Levassor } alle drei mit Daimler-Motor.
3. Panhard Levassor }

1898: Erstes deutsches Automobil-Rennen:

Berlin—Potsdam—Berlin = 54 km Entfernung. 13 Teilnehmer.

2. Benz
3. Benz

Berlin—Leipzig—Berlin = 387 km — 3 Tagefahrt

Paris—Amsterdam = 1443 km — 7 Tagefahrt

Sieger: 1. Panhard Levassor mit Daimler-Motor = 44,7 km/Std.

1899: Bergrennen Nizza:

1. Daimler

Frankfurt—Köln: 8 Teilnehmer, sehr schwierige Fahrt, wegen Wolkenbruch und Überschwemmung.

1. Benz, Fahrer: Fritz Held
2. Benz, Fahrer: Katzenstein

Mainz—Bingen—Koblenz—Mainz:

1. Benz

Innsbruck—München:

1. Benz, Fahrer: Oertel (Tourenwagen)

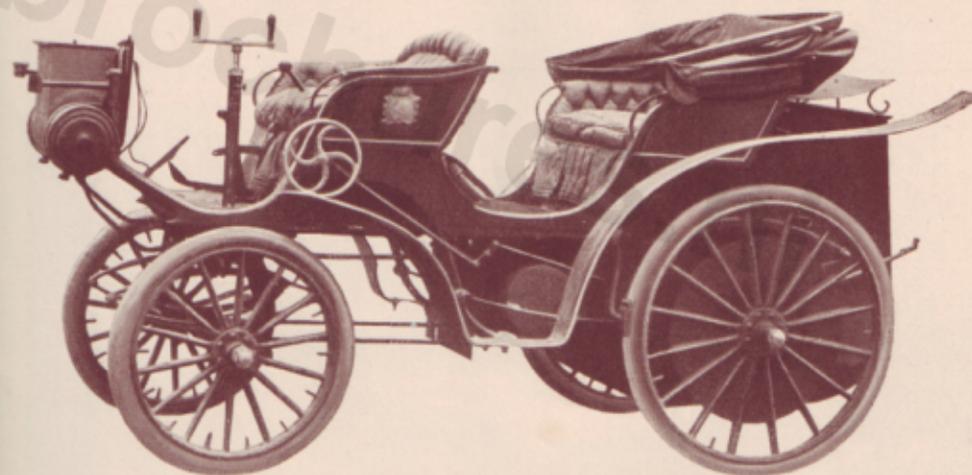
2. Benz, Fahrer: Held (Rennwagen)

Berlin—Leipzig:

16 Wagen am Start — Sturm und Regen während der ganzen Fahrt

1. Benz, Fahrer: Held. Zeit: 5 Stunden 36 Minuten.

Obwohl 1895 bereits der französische Automobilklub gegründet wurde — 1897 folgte der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein, 1898 der Österreichische Automobil-Club und 1899 der Bayerische Automobil-Club — und wenn auch diese Klubs mehr oder weniger alle sportlichen Veranstaltungen durchführten, nahmen sie in ihren Ausschreibungen doch keinen direkten Einfluß auf die konstruktive Weiterentwicklung.



Bei der ersten Alpenfahrt wurde dieser Daimler-Motorwagen Sieger



Da ergriff ein amerikanischer Privatmann, Gordon Benett, der Besitzer des „New York Herald“ — also schon wieder ein Zeitungsmann — die Initiative und schrieb die so berühmt gewordenen

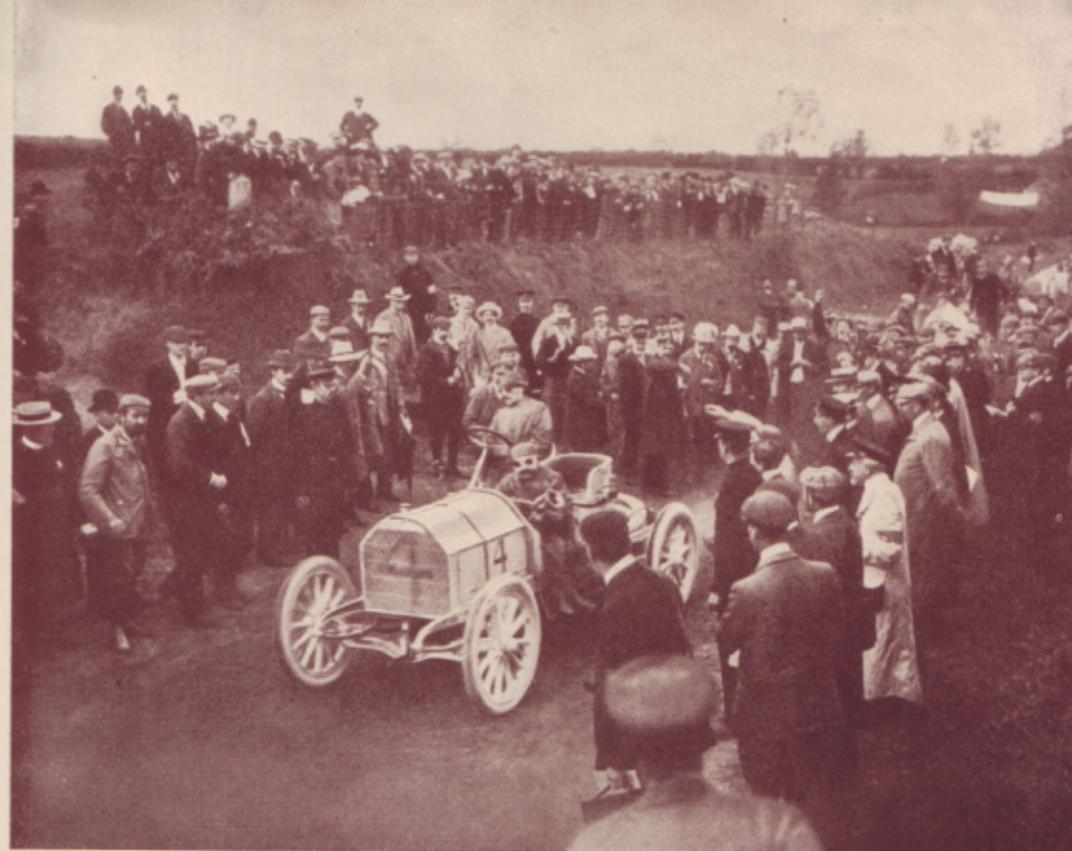
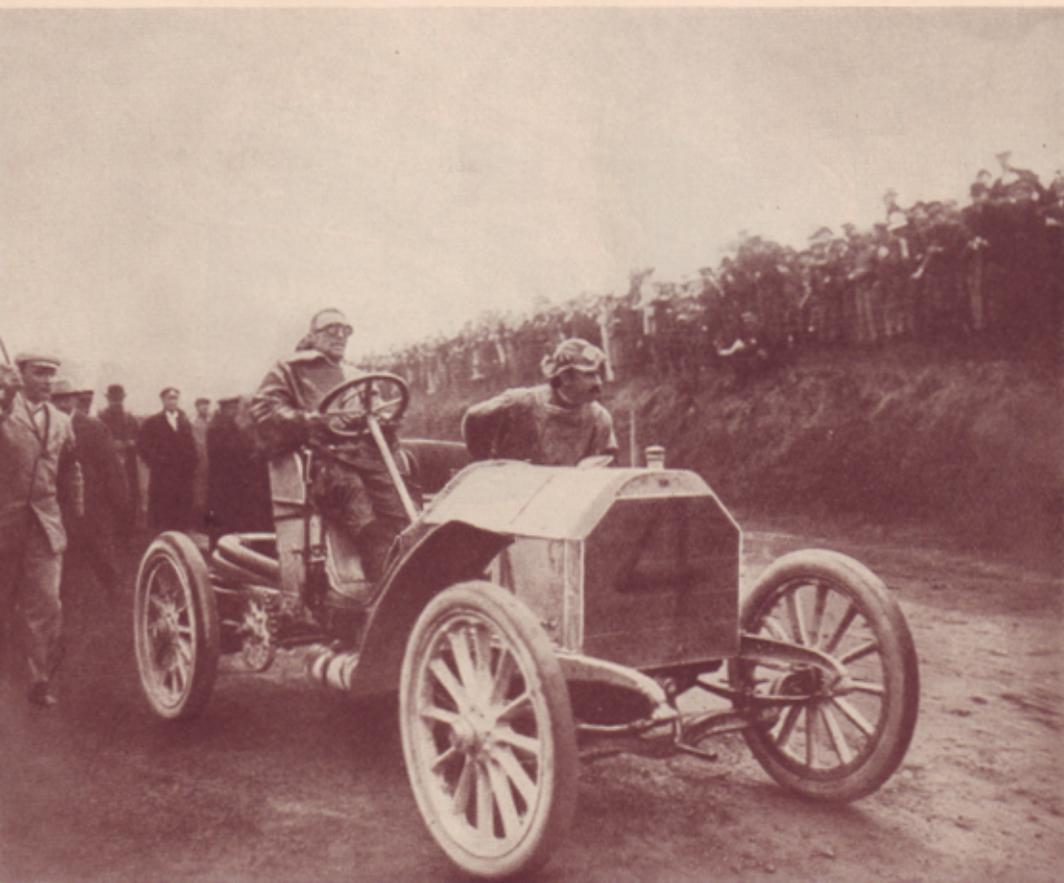
Gordon-Benett-Rennen (1900—1905)

aus, von denen insgesamt sechs ausgetragen wurden.

Nach dem damaligen „Reglement“ mußten die Wagen minimal ein Gewicht von 400 kg und ein solches von 1000 kg maximal haben und waren von mindestens zwei Personen zu besetzen. Diese Rennen waren auch die ersten, in welchen ein Konkurrenzkampf zwischen den einzelnen automobilerzeugenden Ländern stattfand. International ausgeschrieben, durfte nur der maßgebende Klub eines Landes bis zu drei Fahrzeugen melden. Es war also ein reiner Länderkampf mit je drei Wagen.

Eine Wendung trat im Jahre 1902 ein. Bis dahin wurden alle Rennen auf Strecken, die von Stadt zu Stadt führten, ausgetragen; eine Gefahr, da so lange Strecken nicht gesperrt werden konnten. Außerdem ließen sich solche Rennen vom Zuschauer nicht gut verfolgen.

*Jenatzy
startet 1903 zum
Gordon-Benett-
Rennen in Irland*



Jenatzy siegt auf 60 PS-Mercedes-Rennwagen in Irland

Man schuf daher sogenannte Rundstrecken-Rennen, die sich bis zum heutigen Tage erhalten haben. Von den sechs Gordon-Benett-Rennen ist besonders das in Irland im Jahre 1903 bekannt geworden, welches der berühmte belgische Rennfahrer Jenatzy auf Mercedes gewann. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft, damals noch in Cannstatt, hatte für dieses Rennen 90pferdige Rennwagen vorbereitet, die aber bei einem Brand des Werkes vernichtet wurden. Knapp vor dem Rennen war daher Mercedes ohne Wagen. Nur weil ein amerikanischer Privatmann seinen 60pferdigen Mercedes-Wagen leihweise zur Verfügung stellte, konnte sich die Daimler-Motoren-Gesellschaft beteiligen. Als Jenatzy auf diesem viel schwächeren Wagen siegte, war der errungene Erfolg ungeheuer.

Den Bestimmungen gemäß mußte der Klub des siegenden Landes das Rennen im darauffolgenden Jahre durchführen. So wurde 1904 das 5. Gordon-Benett-Rennen, als „Taunus-Rennen“ noch heute in guter Erinnerung, in Deutschland veranstaltet.

Die Bestimmungen für die Gordon-Benett-Rennen blieben sechs Jahre unverändert und boten den Konstrukteuren in jeder Hinsicht volle Freiheit. Durch die Beibehaltung eines Maximalgewichtes wurde die Automobiltechnik gezwungen, immer bessere Stahlsorten zu verwenden; dadurch gelang es binnen weniger Jahre, die Widerstandsfähigkeit mancher Materialien zu vervielfachen. Und das war der eigentliche Zweck der Gordon-Benett-Rennen, die als Vorläufer der berühmten „Großen Preise“ anzusprechen sind.

Wegen der Vorschrift, daß jedes Land nur durch drei Fahrzeuge vertreten sein durfte, fühlte sich die Automobilindustrie Frankreichs, die damals schon eine große Zahl bekannter Marken aufwies, benachteiligt. Als nun 1905 das letzte Gordon-Benett-Rennen zur Austragung gelangte, beschloß der Automobilclub von Frankreich, selbst als Veranstalter aufzutreten. Von 1906 bis 1914 galten daher die französischen „Grand Prix“ als die maßgeblichen Rennen für die Konstrukteure.

Obwohl die Franzosen in den ersten drei Gordon-Benett-Rennen Sieger waren, konnten sie die Niederlage durch Mercedes in Irland nicht vergessen; sie setzten alle Kräfte ein, um die erlittene Schlappe wieder gutzumachen.

Die technische Ausbeute der Gordon-Benett-Rennen war für die gesamte Automobilindustrie äußerst wertvoll:

Magnet- (elektrische) Zündung, Kardanantrieb, Motorleistungen bis 90 PS, Einführung der Kugellager, Verwendung von Spezialstählen und Leichtmetallen, mechanisch gesteuerte Ventile, Vergaserverbesserungen, vornliegender Motor, Mehrganggetriebe, Kettenantrieb, Erhöhung der Stundendurchschnitte.

Man kann also ohne weiteres behaupten, daß die Konstrukteure aller Länder durch diese Rennen zu Höchstleistungen angespornt wurden. Es wäre verfehlt, anzunehmen, daß die Automobilrennen allein die Entwicklung des Kraftfahrzeuges bedingten; unzweifelhaft wären sie aber ohne den Rennsport nicht in dem Tempo vorwärtsgetrieben worden.



Die Herkomer-Fahrten (1905—1907)

Während die „Grand Prix“ lediglich innerhalb festgelegter Grenzen Spitzenleistungen mit zweisitzigen Fahrzeugen erstrebten, beginnt man 1905 auch Tourenwagen sportlichen Prüfungen zu unterziehen. Es ist ein Verdienst des Bayerischen Automobil-Clubs und seines Mitglieds Professor von Herkomer, daß Fahrten ins Leben gerufen wurden, bei denen nur viersitzige Gebrauchswagen zugelassen waren. Die gesamte Ausstattung mußte den Bedürfnissen des Reisens entsprechen. Schnelligkeit und Zuverlässigkeit wurden jetzt geprüft, wobei zum ersten Male eine Unterteilung nach der Motorenstärke in Gruppen erfolgte. Bei der ersten Herkomer-Fahrt errang Mercedes einen dreifachen Sieg, auch Benz zählte hier zu den Siegern. Bei der zweiten Herkomer-Fahrt sehen wir ebenfalls Benz und Mercedes unter den Siegern. Die dritte und letzte Herkomer-Fahrt ist ein ganz großer Benz-Erfolg: Ladenburg gewinnt endgültig den Herkomer-Wanderpreis! Diesen Wettbewerben folgten die bekannten



Erle und Ladenburg - Sieger der Herkomerfahrt 1907



*Erle siegt 1910
auf Benz bei der
Prinz-Heinrich-
Fahrt*

Prinz-Heinrich-Fahrten (1908—1910)

Auch hier wurden die Motoren ebenfalls in Klassen eingeteilt und entsprechend dem Zylinderinhalt maximale Wagengewichte für die einzelnen Gruppen vorgeschrieben. Außer der Zuverlässigkeit wertete man nun noch die Geschwindigkeit in der Ebene und im Bergfahren. Die erste Prinz-Heinrich-Fahrt gewann Fritz Erle auf Benz, Zweiter wurde Willy Pöge auf Mercedes. Auch bei den zwei weiteren Prinz-Heinrich-Fahrten schnitten Mercedes und Benz hervorragend ab.

Die Österreichischen Alpenfahrten (1910—1914)

von denen die letzte kurz vor Kriegsausbruch stattfand, waren ihre Nachfolger.

Die Rennen und Wettbewerbe der Vorkriegszeit, vor allem aber die Tourenfahrten, haben sehr viel zur Popularität des Kraftfahrzeuges beigetragen. Abgesehen davon verhalten sie den erfolgreichen Firmen zu Weltruf. Auch hier zeigte sich, daß nur harte Prüfungen und ein ebenso unerschütterlicher Wille, seine Leistungen immer wieder vor aller Öffentlichkeit unter Beweis zu stellen, zu ihrer gerechten Würdigung und dauernder Anerkennung führt. Mercedes und Benz verdanken es zu einem Großteil ihrer Beteiligung an sportlichen Veranstaltungen und ihren vielen Siegen bei den internationalen Rennen, wenn ihr Name heute in allen Ländern der Erde mit Hochachtung und Bewunderung genannt wird.

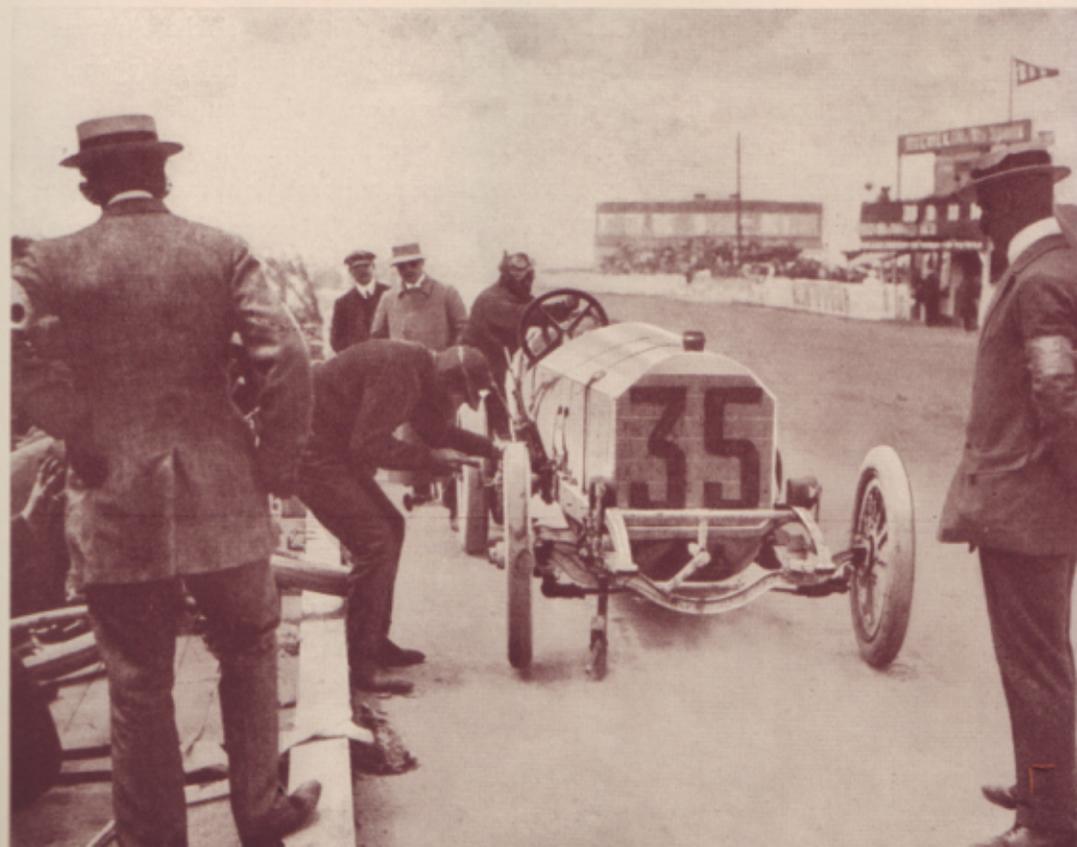


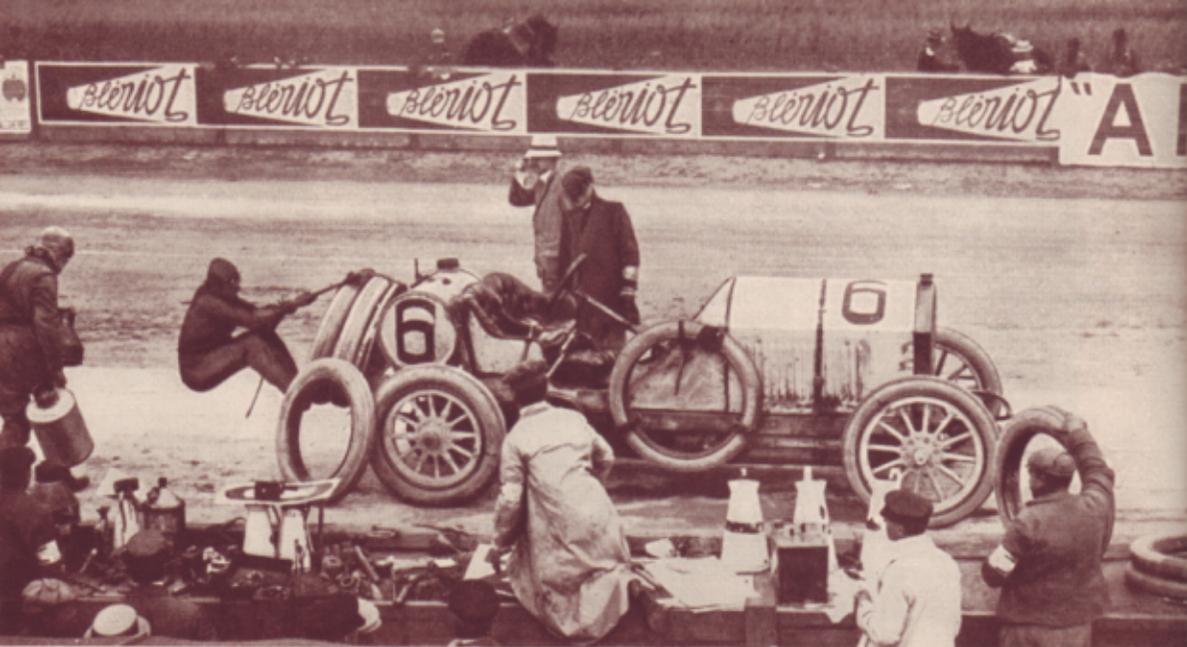
Die „Grand-Prix“-Rennen (1906—1914)

Jährlich traten nun die Veranstalter der einzelnen Länderklubs zu Konferenzen zusammen, in welchen durch Reglements — sogenannte Formeln — versucht wurde, Konstruktionsrichtungen festzulegen. Für das Jahr 1906 übernahm man von dem Gordon-Benett-Rennen die Bewertungsformel und setzte wiederum ein Maximalgewicht von 1000 kg fest.

Das Jahr 1907 bringt eine Umwälzung, indem keinerlei Gewicht, aber ein maximaler Benzinverbrauch von 30 Liter pro 100 km vorgeschrieben wird. Die weiteren Ausführungen werden zeigen, daß diese Verbrauchsformel schon im folgenden Jahre verlassen wurde, um im Jahre 1913 wiederum zur Anwendung zu gelangen. Das Reglement dieses Jahres (1913) schreibt einen Verbrauch von 20 Liter bei einem Mindestgewicht von 800 kg und einem Höchstgewicht von 1100 kg vor. In sechs Jahren gelang es somit, den Benzinverbrauch trotz größerer Durchschnittsgeschwindigkeit um ein Drittel herunterzudrücken. — Die Frage des Benzinverbrauchs in der Rennformel ist insofern von Bedeutung, als man sie vor wenigen Jahren wieder aufgegriffen hat. —

*Lautenschlager
wechselte beim
Grand Prix 1908
zehnmal Reifen*





Reifenwechsel
beim
Grand Prix 1908

1908 verlangte man ein Minimalgewicht von 1100 kg und eine Maximalbohrung von 155 mm für den Vierzylinder. Auf das Hubvolumen, welches jahrelang unserer Steuerbemessung zugrunde gelegt war, wurde damals aus bestimmten Gründen gar kein Wert gelegt. Man ließ den Konstrukteuren die Wahl des Hubs und damit des Zylinder-Volumens frei.

Der „Grand Prix“ von 1908 wurde durch Lautenschlagers Sieg ein überwältigender Erfolg für Mercedes. An zweiter und dritter Stelle folgte Benz. Nachdem die französische Automobilindustrie hierdurch eine große Niederlage erlitten hatte, begann man an der Formel zu nörgeln. Es kam daher bis zum Jahre 1912 zu keinem „Grand Prix“ mehr. Die deutschen Firmen, voran Mercedes und Benz, hatten ebenfalls beschlossen, vorerst nicht mehr zu rennen. Der „Grand Prix“ 1908 war übrigens das Rennen, in welchem die Motoren die Reifen besiegten. Der Sieger wechselte nicht weniger als zehnmal Reifen.

Im Jahre 1912 stellte man eine freie Formel auf, von der man sich sehr viel versprach. Trotzdem war die Beteiligung gering. So wurde schon 1913 wieder die Betriebstoffwertung eingeführt. Erst 1914 schuf man eine Hubvolumenformel mit einem Zylinderinhalt von 4,5 Liter. Als Maximalgewicht wurden 1100 kg festgesetzt. Dieser „Große Preis“ war das letzte und bedeutendste Rennen vor dem Kriege. Es wurde wenige Wochen vor Kriegsausbruch ausgefahren

und zwar schon nach der Ermordung des österreichischen Thronfolgers in Sarajewo. Mercedes beendete es mit einem triumphalen Sieg an erster, zweiter und dritter Stelle gegen schwerste französische und ausländische Konkurrenz.

Der „Grand Prix“ 1914



ein einziges Rennen der letzten 20 Jahre reicht an die Bedeutung dieses Vorkriegsrennens von 1914. 12 französische und 29 Konkurrenten der verschiedensten Nationen nahmen am „Großen Preis von Frankreich“ teil. Es war kein Rennen einzelner Fabrikate, kein Abwägen der Leistungen der verschiedenen Fahrer, es war ein Kampf der Nationen.

Lautenschlager
siegt 1908
auf Mercedes
beim Grand Prix
von Frankreich



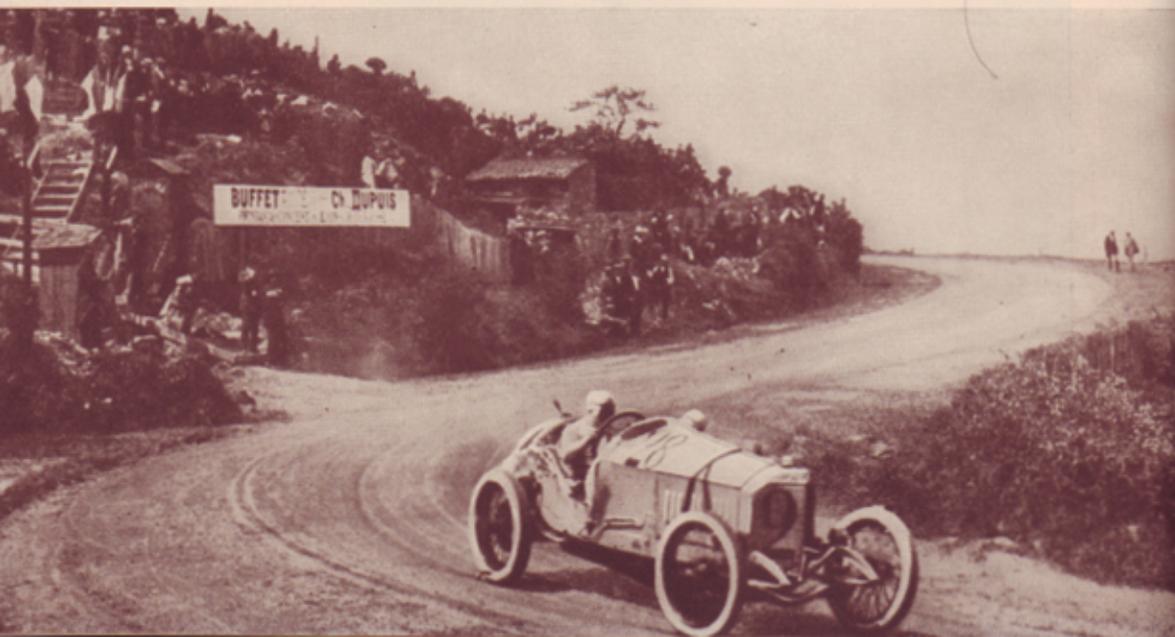
Lassen wir einen Chronisten von damals sprechen, der alles miterlebte. Noch unter dem Eindruck des phantastischen deutschen Sieges schrieb er:

„Der Grand Prix 1914! Ein heißer Tag voll erschöpfender Kämpfe, voll herrlicher Siege liegt hinter uns. Eine unübersehbare Menschenmenge war von Lyon gekommen, um Zeuge dieses beispiellosen Treffens zu sein. Die ganze Nacht über, die dem Rennen vorausging, trafen Extrazüge ein, die Tausende über Tausende ausspicien. Karawanen von Autos hasteten der Stadt zu. Die Gasthöfe waren bis in die letzte Mansarde vermietet. Viele Fremde, die keine Unterkunft gefunden hatten, erwarteten den Morgen in den Kafeehäusern. Den Gesprächsstoff bildete das Rennen und die Aussichten der einzelnen Bewerber. Dabei galten der Marke Mercedes nur wenige Stimmen. Die meisten hatten wohl Peugeot und Delage, oder wie es der Konstrukteur Delage ausdrückte: „Ich habe 48 Prozent Gewinnchancen, Peugeot auch 48, für Mercedes bleiben die restlichen 4.“

Am Morgen stellten sich dem Starter 41 Fahrer: Die Besten der Besten! Die Daimler-Motoren-Gesellschaft hatte ihre Wagen mit dem Grand-Prix-Sieger von 1908, Lautenschlager, dann mit Wagner, Salzer, Sailer und Pilette bemannt. Unter den übrigen fanden sich alle anderen Grand-Prix-Sieger und was die automobilistische Welt sonst an Helden des Lenkrades hatte. Der Sieg war in der Tat schwer gemacht. Ein Kampf der Titanen hob an . . .

Die Mercedes-Leute fuhren nach einem wohldurchdachten Plan. Ingenieur Sailer hatte die nicht sehr dankbare, aber um so wichtigere Rolle übernommen, die Konkurrenz zu Tode zu hetzen. Und so legte er gleich ein Tempo vor, dem das Feld kaum zu folgen vermochte. Er fuhr die schnellste aller Runden (20 Minuten 06 Sekunden). Die anderen mußten, ob sie wollten oder nicht, mittun, auch auf die Gefahr hin, ausgepumpt zu werden. Das augenblicklich einsetzende Prestissimo, das Sailer anschlug, kam wohl für Fahrer und Zuschauer überraschend, und es ist begreiflich, daß sich die Spannung von Runde zu Runde steigerte, als Sailer immer mehr Vorsprung gewann. Indessen befolgten Lautenschlager und die übrigen Mercedes-Fah-

Der Sieger
Lautenschlager
im
Grand Prix 1914

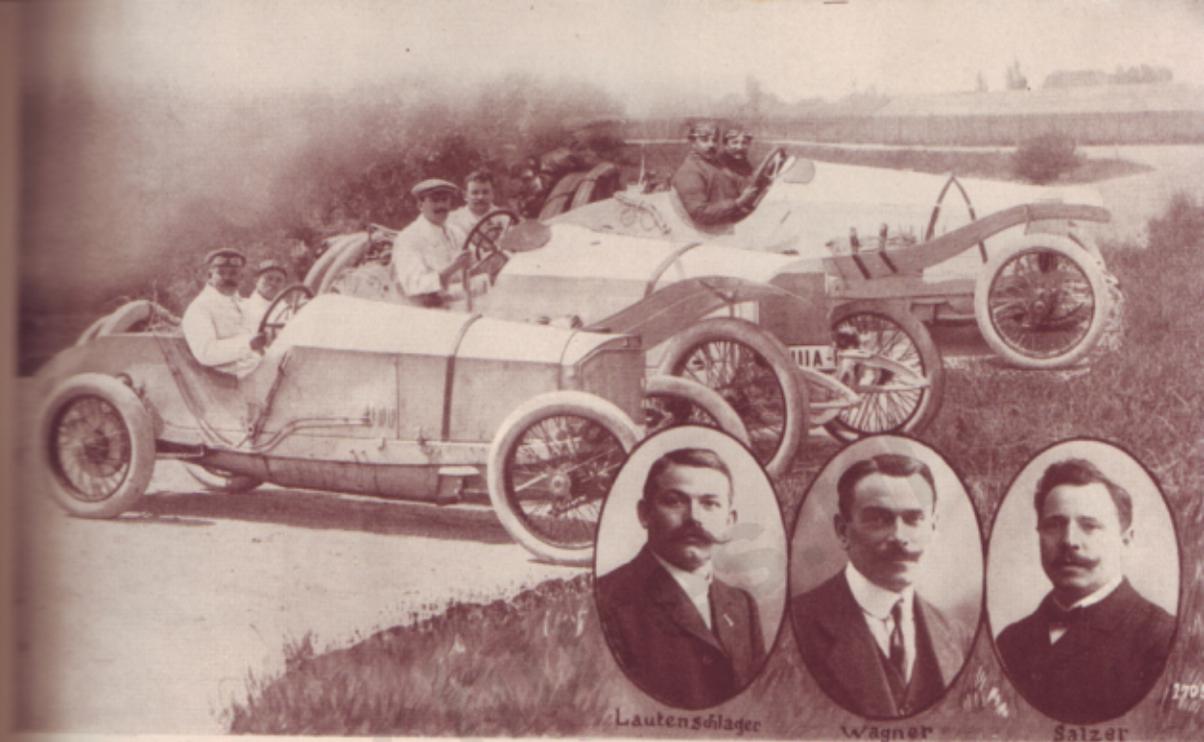


rer eine andere Taktik. Sie fuhren schnell, aber sie vermieden es, alles daranzusetzen. Dennoch sind nach der dritten Runde Mercedes-Fahrer unter den ersten sieben. Lautenschlager hat sich um zwei Plätze vorgeschoben, Sailer ist noch immer mit 1 Minute 12 Sekunden im Vorsprung. Am Ende der vierten Runde vergrößert er ihn auf 2 Minuten 28 Sekunden, Lautenschlager hat sich auf den vierten Platz hinaufgearbeitet.

Nach der fünften Runde geht ein Aufatmen durch die Menge, denn Sailer ist schachtmatt. Der Benzinbehälter ist gebrochen und damit scheidet der gefürchtete Scharfmacher aus. Aber das Tempo bleibt dasselbe, denn man hat erkannt, daß Mercedes mehr Gewinnchancen beansprucht als 4 Prozent. Man beginnt zu ahnen, wie gefährlich die deutsche Marke ist; Sailer hatte eine allzudeutliche Probe vorgelegt. Vorläufig aber hat Frankreich noch nicht verloren. Nach der zehnten Runde ist die Hälfte der Strecke, der 376. Kilometer, erledigt und — Boillot führt. Wie lange noch? In der dreizehnten Runde ist Boillot noch immer an der Spitze, aber mit atembeklemmender Eile ist ihm Lautenschlager näher gekommen und nun folgt er dicht hinter ihm — und hinter Lautenschlager Wagner . . .

Ein Fieber hat sich aller bemächtigt. Das Rennen tobte weiter. Mehr als die Hälfte aller Fahrer war schon ausgeschieden, teils infolge von Defekten, teils weil sie aussichtslos weit ins Hintertreffen geraten waren. Nach Beendigung der fünfzehnten Runde ist der Franzose immer noch Erster. Hinter ihm drein jagen Lautenschlager und Wagner, Goux und Salzer. Das Tempo scheint sich noch zu steigern. Die Erregung wirkt wie eine erdrosselnde Hand. Die Mercedes rücken immer bedrohlicher vor. In der achtzehnten Runde führt schon Lautenschlager und in der vorletzten Runde hat er seinen Abstand vor Boillot auf 1 Minute 07 Sekunden vergrößert. In der zwanzigsten und letzten Runde wird Boillot von seinem Schicksal erreicht: in der Nähe von Givors muß er aufgeben und das Feld den anderen überlassen, den Deutschen, den Feinden. Im Sturm jagen sie durchs Ziel, mit nervenmarternder Schnelligkeit — Lautenschlager, Wagner, Salzer, drei Deutsche, drei Mercedes, und tragen die Farben Deutschlands zum Siege.

Lautenschlager hatte das über 752 Kilometer führende Rennen in 7 Stunden 8 Minuten 18 Sekunden gefahren und damit eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 105,55 Kilometer erreicht. Der Erfolg dreier Wagen der Marke „Mercedes“ bewies aber auch, daß es sich dabei um keinen Zufallsieg, sondern um einen auf der Qualität der Wagen und Fahrer beruhenden Sieg handelte, der gleichzeitig Zeugnis ablegte von dem gewaltigen Fortschritt im Automobilbau. Die Beanspruchung der Mercedes-Motoren erhellt am besten aus der Tatsache, daß diese zeitweise mit nicht weniger als 3600 Umdrehungen der Kurbelwelle in der Minute, das heißt mit einer Kolbengeschwindigkeit von 19,68 Meter in der Sekunde liefen. In jeder Sekunde erfolgten demnach im Motor 30 Zündungen und 30 Mal in der Sekunde spielte sich der Viertaktkreislauf im Motor während mehr als sieben Stunden ab, das sind 770 880 Explosionen.“



Über 20 000 begeisterte Menschen erwarteten die Mercedes-Sieger in ihrer Heimat. So ehrte man 1914 die deutschen Helden des „Grand Prix“.

Die drei Sieger des Grand Prix 1914

Kriegsjahre und Niedergang des Automobilsports (1914—1923)

Der Krieg machte in der Folge den Rennen ein Ende. Erst 1921 wurde der Große Preis wieder zum Leben erweckt.

Wenn wir nun den Werdegang der Entwicklung an Hand der Ausschreibungen der Großen Preise verfolgen, so kristallisieren sich folgende Tendenzen heraus:

In der Anfangszeit des Sportes kam es lediglich darauf an, daß die Fahrzeuge vor allem das Ziel erreichten. Es war ein Kampf um Anerkennung und Gleichberechtigung mit anderen Verkehrsmitteln überhaupt. Die erste Forderung, die immer an das Kraftfahrzeug gestellt wurde, war die Schnelligkeit. In dieser ersten Entwicklungszeit wurde der Gesamtaufbau des Wagens festgelegt. Bekanntlich war bei den ersten Wagen der Motor über der Hinterachse eingebaut. Die Gewichte des Motors, des Antriebs und der Insassen brachten eine Überbelastung der Hinterachse. Die Notwendigkeit günstigerer Gewichtsverteilung wurde bald erkannt und man baute um 1900 herum den Motor über der Vorderachse des Wagens ein. Auf das Gesamtgewicht

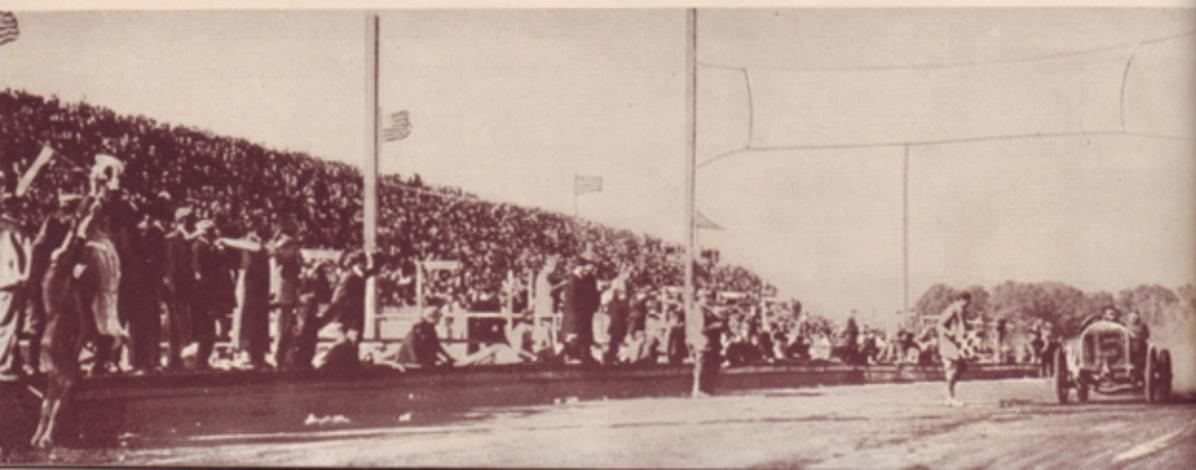


Benz siegt 1910
im Großen Preis
von Amerika

der Wagen legte man jedoch wenig Wert. Höhere Geschwindigkeiten wurden nur durch Vergrößerungen der Motoren erzielt, woraus natürlich noch schwerere Fahrzeuge resultierten. Um diesen Wagengewichten eine Grenze zu setzen, wurde daher in der Gordon-Benett-Formel das Wagenhöchstgewicht mit 1000 kg festgelegt. Wollte man jetzt stärkere Motoren einbauen, mußte man bessere und leichtere Materialien verwenden.

Die Leistung und Zugkraft eines Wagens hängt hauptsächlich von der Stärke des Motors und dem Gesamtgewicht des Wagens, natürlich auch von der Wahl der Übersetzung und des Raddurchmessers ab. Wir sehen nun in der Folge, wie in den Formeln diese Momente berücksichtigt wurden. Maximalgewichte sollten Verwendung und Schaffung hochwertiger Materialien bringen, Minimalgewichte sollten verhindern, den Konstrukteur zu unzuverlässigen Konstruktionen zu verleiten. Durch vorgeschriebene Maße des Motors — zum Beispiel Hub und später Hubvolumen — mußten sich die Konstrukteure mit der Frage der Auswertung des Gasgemisches befassen. Die anfänglich festgesetzten Bohrungen stellten den Fabriken die Aufgabe, den

Der Sieger
Bruce-Braun
geht durchs Ziel



Certificate No. 53

American Automobile Association
437 South Broadway New York

"Record" Certificate

This is to certify that
Robert Burman driving *200 H.P. Blitzen-Benz* car
 in *Speed Trials Against Time*
 at *the Daytona Beach, Florida* on *April 28*, 1911,
 made the following "record" which is accepted and allowed by the Contest Board, all the
 requirements of the rules having been complied with:
Spayteway, Free For all, Regardless of class,
One Mile 25 7/10 seconds
 Contest Board, American Automobile Association.

Date *May 27, 1911*

J.M. Butler
Chairman

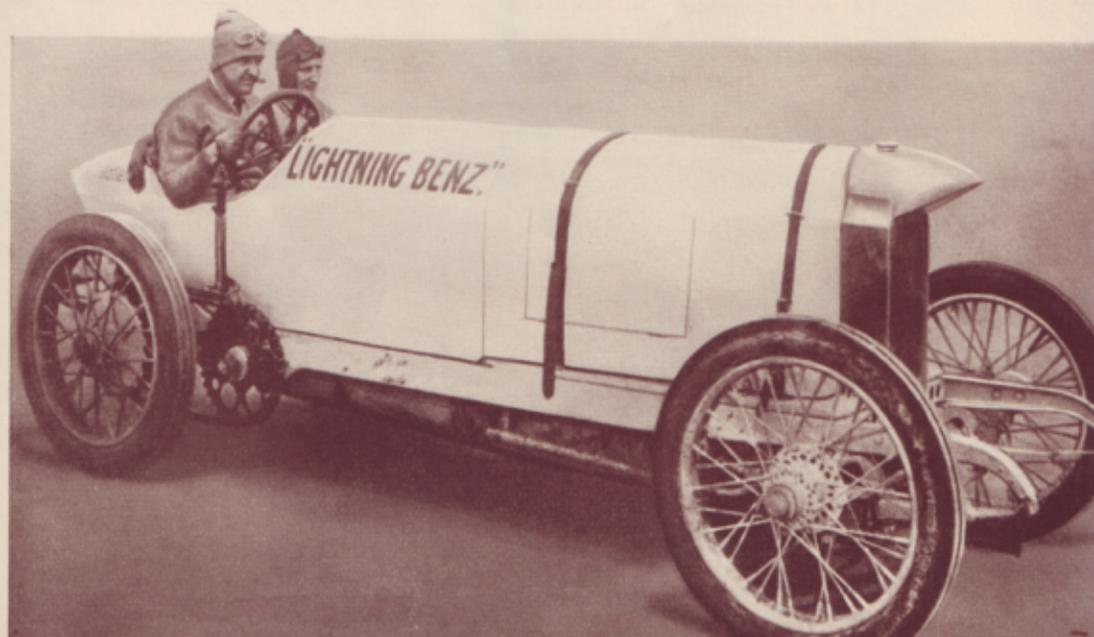
OFFICE OF THE CHAIRMAN
CONTEST BOARD

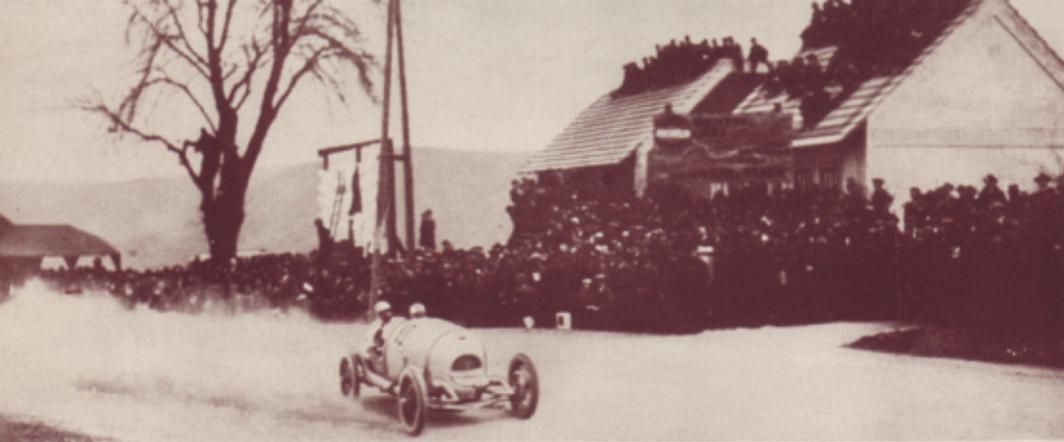
Die A. A. A.
bescheinigt den
Benz-
Weltrekord 1911
mit 228 km/Std.

Hub, die Kolbengeschwindigkeit und die Tourenzahl zu studieren und die günstigsten Verhältniszahlen zwischen Bohrung und Hub festzustellen. Der Streit um den kurz- und langhubigen Motor begann damals. Die Vergasung und Anordnung der Saugleitung, die Zylinderfüllung mußten erforscht werden. Die Form des Explosionsraumes, welche durch die von unten gesteuerten Ventile bedingt war, wurde bald als nicht vorteilhaft erkannt und der halbkugelförmige Explosionsraum als der günstigste befunden. So kamen die obengesteuerten Ventile auf.

Wir sahen, daß zeitweilig auch der Benzinverbrauch begrenzt wurde. Neben der Forderung nach Schnelligkeit eines Fahrzeuges ist noch heute die Verringerung des Verbrauches einer der wichtigsten Faktoren im Kraftfahrzeugbau.

Der
Blitzen-Benz 1911
Weltrekord
211 km/Std.

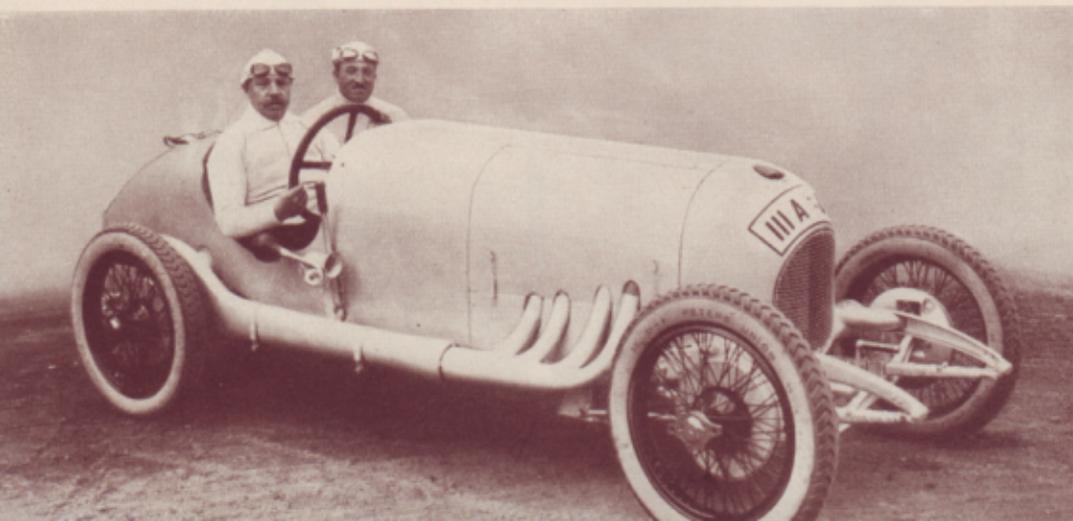




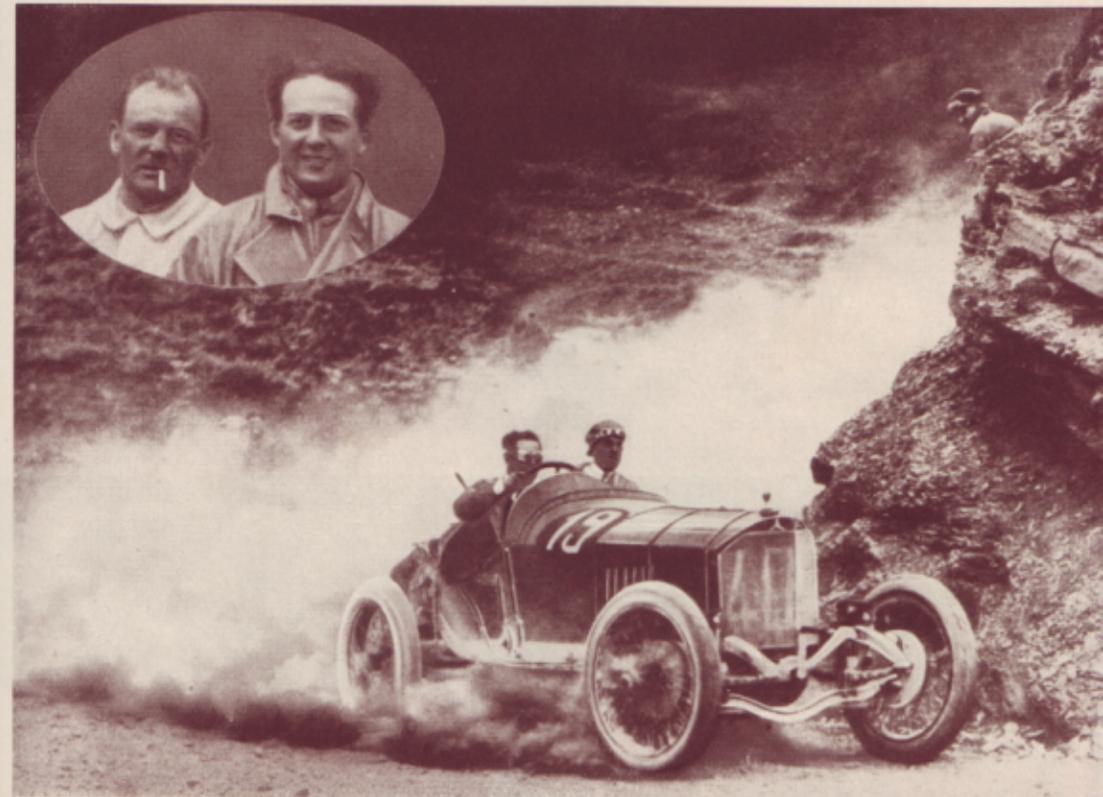
Salzer siegte 1924 auf Mercedes im Prager Bergrennen

Der während der Kriegszeit vergessene Automobilsport lebte 1921 wiederum auf. Obwohl seitens der Fabriken den Rennen ein heftiger Widerstand entgegengesetzt wurde, gelang es dem Automobilklub von Frankreich, in diesem Jahre einen „Grand Prix“ zu veranstalten. Man folgte in der Formelgebung der bereits im Jahre 1914 angewandten Bestimmung des Hubvolumens und des Minimalwagengewichtes. Für den „Grand Prix“ 1921 wurde das Hubvolumen mit 3 Liter festgelegt. Die Franzosen, die im letzten „Grand Prix“ vor Kriegsausbruch geschlagen wurden, erlitten auch in diesem Rennen eine Niederlage; der Amerikaner Murphy wurde mit einem amerikanischen Duesenberg-Wagen Sieger. Hatten mehrere Jahre die Vierradbremse Gelegenheit, sich zu bewähren, so erwies im Jahre 1921 die Servobremse ihre Sicherheit. Die Geschwindigkeiten im Jahre 1921 waren so groß, daß die Klubs jetzt den Weg der weiteren Reduzierung des Zylindervolumens beschritten. Es kam zur Ausschreibung des Zweiliter-Typs. Als Wagengewicht wurden 800 kg vorgeschrieben. Diese Formel hielt sich drei Jahre lang.

Salzer mit seinem siegreichen Mercedes 1924



ndessen hatten aber auch die anderen Klubs, vor allem der italienische und der englische, den Beschluß gefaßt, Große Preise zu veranstalten. Man wollte Frankreich nicht das Recht lassen, solche Rennen allein und noch dazu mit Mitteln fremder Länder durchzuführen. So wurde jedem dieser Länder die Veranstaltung eines Großen Preises zugebilligt, doch mußten diese nach der gleichen der-



Graf Masetti gewinnt 1922 auf Mercedes die Targa Florio

zeit gültigen Formel ausgefahren werden. Die Italiener drängten besonders auf die Veranstaltung eines Großen Preises, nachdem ihre Rennbahn in Monza fertiggestellt worden war. Leider führten die vielen Großen Preise zu einer starken Zersplitterung. Anfänglich gelang es der italienischen Marke Fiat, die meisten Siege zu erringen; später hatte die französische Marke Delage Erfolge, schließlich aber wurden alle diese Rennen von der elsässischen Marke Bugatti gewonnen, welche sich dem Studium des Zweiliter-Rennwagens ganz



*Werner
gewinnt auf
Mercedes-K
die Targa Florio
1924*

besonders gewidmet hatte. Der Zweiliter-Typ erwies sich ebenfalls als zu schnell. Hatte der erste Benzin-Motor bei 250 Touren eine Leistung von 1,5 PS, so wies der Mercedes „Grand-Prix-Motor“ von 1914 eine Leistung von 115 PS bei 4,5 Liter Zylinderinhalt und 3000 Touren auf. 1921 hatte der amerikanische Duesenberg-Wagen bei 3 Liter Zylinderinhalt und 4000 Umdrehungen die gleiche Leistung. 1923 wurde diese Leistung bereits vom Zweiliter-Motor bei 6000 Touren erreicht. Es zeigte sich das Bestreben, den reduzierten Zylinderinhalt durch eine Vermehrung der Zylinderfüllungen, das heißt also Erhöhung der Umdrehungen des Motors wettzumachen. In der weiteren Folge beschritten die Konstrukteure, allen voran Mercedes-Benz, das Prinzip der höheren Zylinderfüllung durch Überladung, das heißt, es wurde der Kompressor-Motor geschaffen. Das Wesen dieses Motors besteht darin, das Gasgemisch, welches beim normalen Motor in den Zylinder gesaugt werden muß, in diesen zu drücken, wodurch höhere Füllungen und größere Leistungen entstehen. Diese Mehrleistungen betragen bis zu 40 Prozent. Mercedes-Benz hatte anfänglich viele Gegner. Der Sieg in der Targa Florio 1924 war jedoch so überzeugend, daß sich für den Sport- und Rennwagen in den späteren Jahren die Anhänger des Kompressors



Werner nach seinem großen Sieg bei der Targa Florio 1924

fortwährend mehrten. Selbst Bugatti, ursprünglich einer der größten Gegner, stattete nun seine Renn- und Sportmaschinen mit Kompressor aus.

Durch den Kompressor wurde die Leistung des Zweiliter-Rennmotors von 115 auf ca. 160 PS bei 6000 Touren gesteigert. Während noch im Jahre 1914 aus 1 Liter Hubvolumen ca. 25,5 PS erzielt wurden und 1922 die Leistung je 1 Liter Hubvolumen auf 57,5 PS stieg, brachte 1924 die Anwendung des Kompressors eine Leistung von 80 PS pro Liter Hubvolumen.

Die kolossale PS-Zahl der Zweiliter-Motoren führte bei dem geringen Wagengewicht von 800 kg dazu, daß der Zweiliter-Typ bei den großen Geschwindigkeiten bis zu 220 km nicht mehr genügend fest auf der Straße lag und nur schwer zu meistern war. Infolgedessen wurden die Rennen immer gefährlicher. Mancher tapfere Sportsmann fiel ihnen zum Opfer, so die Matadoren der Rennbahn von Indianapolis in Nordamerika: Murphy, Boyer und Resta, die berühmten italienischen Fahrer: Graf Masetti, Bordino, Ascari und noch viele andere. Die internationale Vereinigung der Automobilklubs fühlte sich daher veranlaßt, das Hubvolumen abermals und zwar auf 1½ Liter zu verringern und das Gewicht mit 700 kg festzusetzen; aber die Wagen wurden trotzdem nicht langsamer. Die Leistung steigerte sich aber dennoch und da die Rennwagen auch einsitzig sein durften, brachten es die auf günstigen Luftwiderstand konstruierten Wagenformen mit sich, daß sogar die 1½-Liter-Wagen wiederum Geschwindigkeiten von 200 km erreichten.

1924 schien es, als ob die „Großen Preise“ wiederum aufleben sollten, jedoch war schon im Jahre darauf eine allgemeine Rennmüdigkeit festzustellen. Die Automobilfabriken vertraten den Standpunkt, daß die Kosten, welche die Vorbereitungen und die Durchführung der Rennen bedingen, in keinem Verhältnis zu der möglichen Auswertung des Erfolges stehen. Noch schlimmer gestaltete sich die Sache für die Firmen, die unterlagen. Berechtigt wurde auch eingewendet, daß man von einer Firma, die sich z. B. auf den Bau großer Wagen verlegt hat, das Studium eines kleinvolumigen Motors nicht verlangen kann.

Die Sportkommissionen versuchten daraufhin, den Konstrukteur wieder zu interessieren, indem sie für das Jahr 1928 eine freie Formel ausschrieben. Bei einem Minimalgewicht von 550 kg und einem Maximalgewicht von 750 kg war jeder Zylinderinhalt gestattet. Das Interesse blieb dennoch gering. 1929 wurde eine Formel ausgearbeitet, welche ein Minimalgewicht von 900 kg und einen Maximalbetriebsstoffverbrauch (Benzin und Oel) von 14 kg vorschreibt.

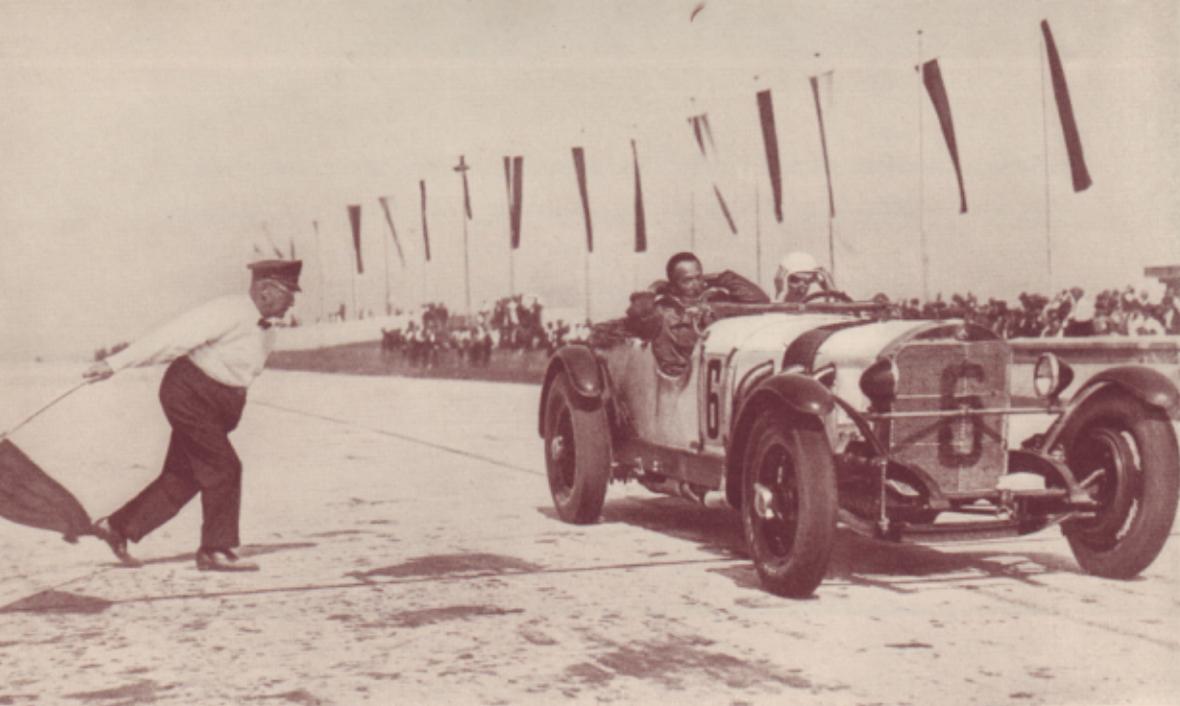
Während in diesem Jahr der Große Preis von Indianapolis, welcher das Zuchtrennen Amerikas war, noch nach der 1½-Liter-Formel ausgetragen wurde, plante man für das Jahr 1930, mit dieser Entwicklungsrichtung des Rennmotors Schluß zu machen. Es kamen wiederum zweisitzige Wagen in Vorschlag, der Zylinderinhalt ging bis zu 6 Liter.

Die vorstehenden Ausführungen zeigen, daß bis zum Jahre 1914 der Automobilsport, d. h. Rennen und Wettbewerbe, für die Automobilfabriken besonders bedeutungsvoll waren. Die Industrien der einzelnen Länder konnten sich messen. Dampfwagen und Elektromobile unterlagen in diesem Wettstreit. Die Rennen waren dem Studium des Explosionsraums, damit der Zahl, Formgebung und der Querschnitte der Ventile, der Kerzen, Saugwege, ferner der Schmierung der Lager, der Erprobung von Material, der Kupplung, des Getriebes und der Kraftübertragungsorgane förderlich.

Abnehmbare Felge, abnehmbares Rad, Vierradbremse, hydraulische Bremse wurden öffentlichen Erprobungen unterzogen. Auch die Reifenindustrie sammelte wertvolle Erfahrungen.

Walb,
u. Caracci
gewinnen 1926
auf Mercedes-
Benz den Großen
Preis von Spanien





Großer Preis von Deutschland 1928. Werner geht auf Mercedes-Benz SS als Sieger durchs Ziel



on ganz besonders günstigem Einfluß auf die konstruktive Entwicklung der Gebrauchswagen waren jedoch die angeführten Tourenveranstaltungen.

In der Nachkriegszeit kam der Tourensport nur nach und nach wieder in Gang. Im allgemeinen beschränkten sich die Veranstalter darauf, solche Konkurrenzen nur im eigenen Lande abzuhalten. Erst im Jahre 1928 ist es gelungen, wiederum eine internationale Alpenfahrt ins Leben zu rufen. Die Firmen, welche sich vom Rennsport abgewendet hatten, schenken diesen Fahrten nun besonderes Interesse.

Dies veranlaßte den Automobilklub von Deutschland, seine „Großen Preise“ von 1926 ab nur für Sportwagen auszuschreiben, da diese Fahrzeuge mehr dem täglichen Verkehr dienen. Bekanntlich hat Mercedes-Benz in den drei ersten „Großen Preisen von Deutschland“ gesiegt, und konnte sich sogar 1927 und 1928 trotz schärfster internationaler Konkurrenz an erster, zweiter und dritter Stelle placieren.

Unbedingt notwendig war es, den Tourenwagensport weiter zu pflegen, um dem Interessenten die Möglichkeit zu bieten, sich an Hand der Resultate über die Leistungsfähigkeit einer Type und ihre Betriebssicherheit zu informieren. Gleichzeitig wurden die Gebrauchsmodelle allen Notwendigkeiten besser angepaßt.

Wird nun zum Schluß die Frage gestellt, ob Rennen und Wettbewerbe für den Automobilismus fördernd sind, so muß sie bejaht werden. Der freie Wettbewerb zwingt den Konstrukteur, technische Vorteile zu erdenken und jedes ihm zu Gebote stehende Hilfsmittel anzuwenden. Der sportliche Wettbewerb dient dem technischen Fortschritt und zwingt zu immer größeren Leistungen, die gerade die deutsche Automobilindustrie — voran Daimler-Benz — zeigen muß, um die ausländische Massenerzeugung auch wirtschaftlich besiegen zu können. Ihr müssen in allererster Linie überragende Qualität und Sonderleistungen entgegengestellt werden.

Diejenigen Firmen, welche sich an so schweren und scharfen internationalen Wettbewerben beteiligen, leisten fortwährend Pionierarbeit. Daraus resultieren Erfahrungen, die auch heute noch das wichtigste Moment in der Entwicklung der Automobilkonstruktion bilden, denn jeder Erfolg in einem Wettbewerb ist ein öffentlich erbrachter Beweis dafür, daß die betreffende Marke das Gebiet des Automobilbaus beherrscht.

Es gab der deutschen Automobilindustrie einen ungeheuren Auftrieb, als im neuen Deutschland diese Erkenntnisse vom Führer und seiner Regierung tatkräftig gefördert wurden.

Empfang der Sieger beim Großen Preis von Deutschland in Untertürkheim



Manfred von
Brauchitsch
nach seinem
Avus-Sieg 1932



RENNSPORT IM DRITTEN REICH

1934 das Jahr der Siege

Adolf Hitler hat schon immer die Wichtigkeit und Notwendigkeit einer Motorisierung Deutschlands erkannt und diese Erkenntnis sofort nach der Machtübernahme in die Tat umgesetzt. Es ist das Verdienst unseres Führers, in knapp zwei Jahren durch planmäßige Förderung der Automobilindustrie, des Kraftverkehrs und des Motorsportes Deutschland wieder internationale Anerkennung auf diesem Gebiet verschafft zu haben.

v. Brauchitsch
erringt beim
Internat. Eifel-
rennen 1934
den ersten Sieg
mit dem neuen
Mercedes-Benz-
Rennwagen



Seine weitblickende Initiative ermöglichte es, daß im Jahr 1934 wieder deutsche Rennwagen gebaut und in den Kampf geschickt werden konnten. Ein vieljähriger Vorsprung vor allem der italienischen und französischen Firmen mußte eingeholt werden. Da auch eine neue Rennformel alle in früheren Jahren gesammelten Erfahrungen in ihrem Wert beschränkte, griffen die Mercedes-Benz-Konstrukteure auf die Erfahrungen mit ihren bahnbrechenden Gebrauchswagen zurück.

v. Brauchitsch am Start zum Internat. Eifelrennen 1934



So entstand der neue Mercedes-Benz-Rennwagen nach der internationalen Rennformel 1933/36 als Fahrzeug mit einem Gewicht von nur knapp 750 kg. Sein Motor ist eine Achtzylindermaschine in Reihe mit hängenden Ventilen und zwei obenliegenden Nockenwellen. Die Zylinder weisen eine Stahlkonstruktion auf, welche Daimler-Benz nach früheren jahrzehntelangen Erfahrungen im Flugmotorenbau entwickelte. Bei einem Zylinderinhalt von etwa 4 Litern leistet er über 300 PS. Sein Kompressor ist wie bei den großen Mercedes-Benz-Touren- und -Sportwagen vertikal vor dem Zylinderblock angeordnet. Die Zündung erfolgt durch Boschmagnet und Boschkerzen.

Das viergängige Getriebe ist zwecks bestmöglicher Gewichtsverteilung mit der Pendel hinterachse vereinigt. Zwischen ihm und dem Motor sitzt eine Einscheiben-Trockenkupplung. Das Vollschwingachs fahrgestell besitzt wie die Mercedes-Benz-Gebrauchswagen einen Kastentiefrahmen, Einzelradlenkung und hydraulische Bremsen, während die Drahtspeichenräder mit deutschen Rennreifen von Continental versehen sind. —

Mercedes-Benz
Rennvorbereitungen
1934



raftvoll und siegerhoffend im Kreise internationaler Renner, oft im Kampf erprobter und siegreicher Fahrzeuge, stand dieser neueste Träger des Mercedes-Benz-Dreizacksternes silberglänzend am 3. Juni 1934 auf dem Nürburgring, seine Feuerprobe abzulegen angesichts einer gespannten Zuschauermenge von nahezu einer Viertelmillion Menschen.

Unter maßloser Spannung begann dieser Kampf, das „Internationale Eifelrennen 1934“. Die weiße Startflagge senkte sich vor dem Bug der startbereiten Rennwagen, wild tobte die Schlacht, — und als nach Stunden der Sieger unter nie erlebtem Beifall das Ziel passierte, da hatte der wiedererstandene deutsche Automobil-Rennsport seinen ersten Sieg errungen. Manfred von Brauchitsch und sein Mercedes-Benz waren es, die dieses Rennen für Deutschland gewonnen hatten!

Korpsführer
Hähnlein
beglückwünscht
den Sieger





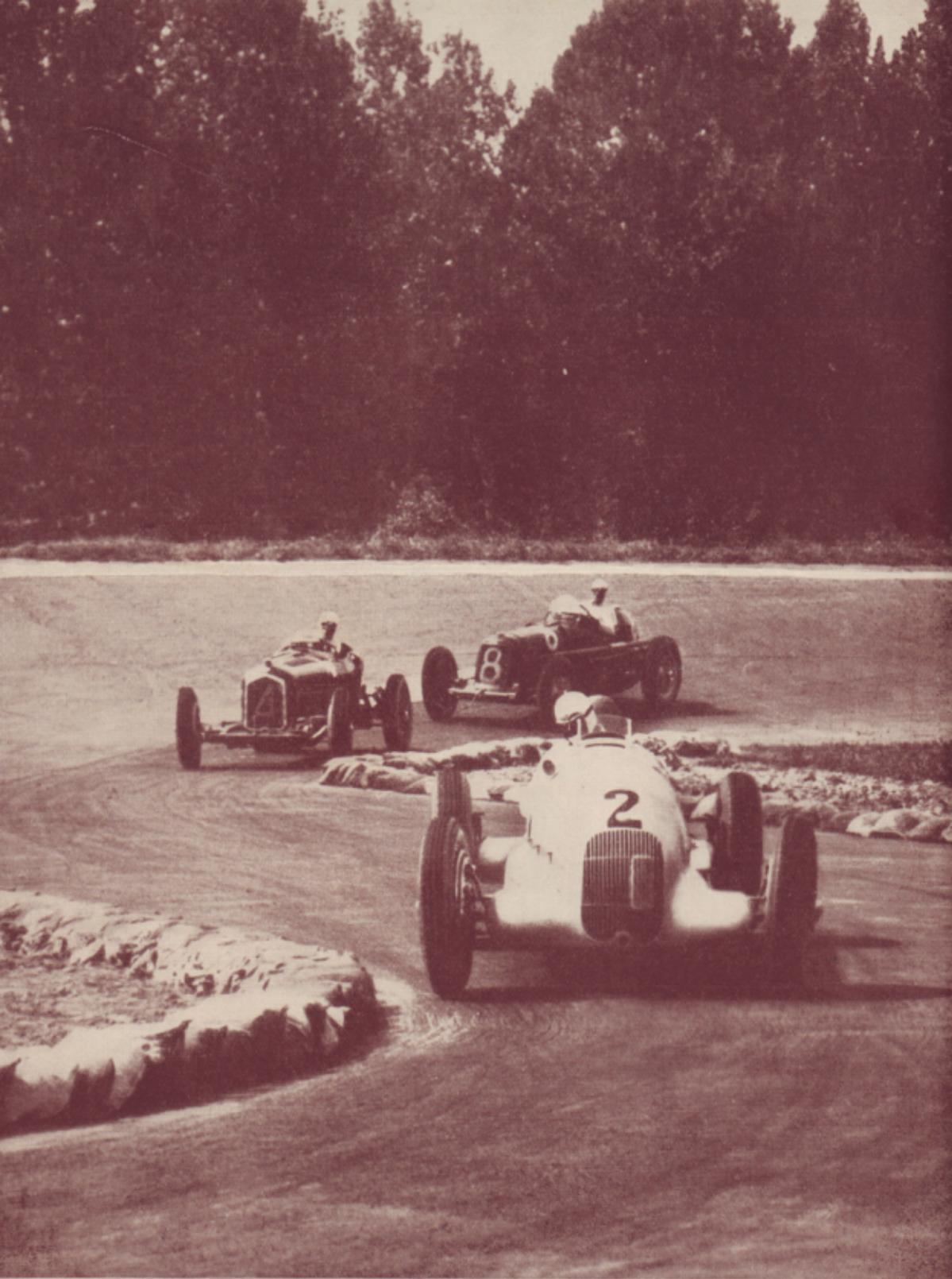
Rudolf Caracciola siegt beim Internat. Klausenrennen 1934 in Rekordzeit

Wir haben Rennwagenkonstruktionen erlebt, die weit mehr als ein Jahr brauchten, um ausgereift zu sein. Hier gelang der Sieg auf Anhieb: das erste Rennen wurde schon ein grandioser Erfolg!

Der Mercedes-Benz-Rennwagen gewann 1934 nicht weniger als fünf große internationale Rennen! Dem denkwürdigen Eifelsiege am 3. Juni folgte der Sieg Rudolf Caracciolas im Internationalen Klausenrennen am 5. August. Nur 10 Tage später konnte Luigi Fagioli im unerhört schweren „Coppa Acerbo“ bei Pescara in Italien den Sieg mit fünf Minuten Vorsprung vor Nuvolari und einem Stundenmittel von 129,5 km gewinnen. Am 9. September folgte das Rennen um den „Großen Preis von Italien“ auf der berühmten Monza-Bahn in der Nähe von Mailand. In Anbetracht der hohen Anforderungen, welche die Eigenart der Strecke und die tropische Sonnenglut an die Leistungsfähigkeit der Fahrer stellte, lösten sich Caracciola und Fagioli in der Lenkung des Fahrzeugs ab. Gemeinsam gelang es ihnen, den Sieg gegen die Elite aller Rennsport treibenden Länder zu erringen. Im „Großen Preis von Spanien“ am 23. September war es Mercedes-Benz sogar möglich, einen Doppelsieg zu erkämpfen, denn Fagioli siegte in diesem ungemein schnellen und erbitterten Rennen mit einem Durchschnitt von 156,3 km/std. — und kurz hinter ihm passierte Caracciola als Zweiter das Ziel!

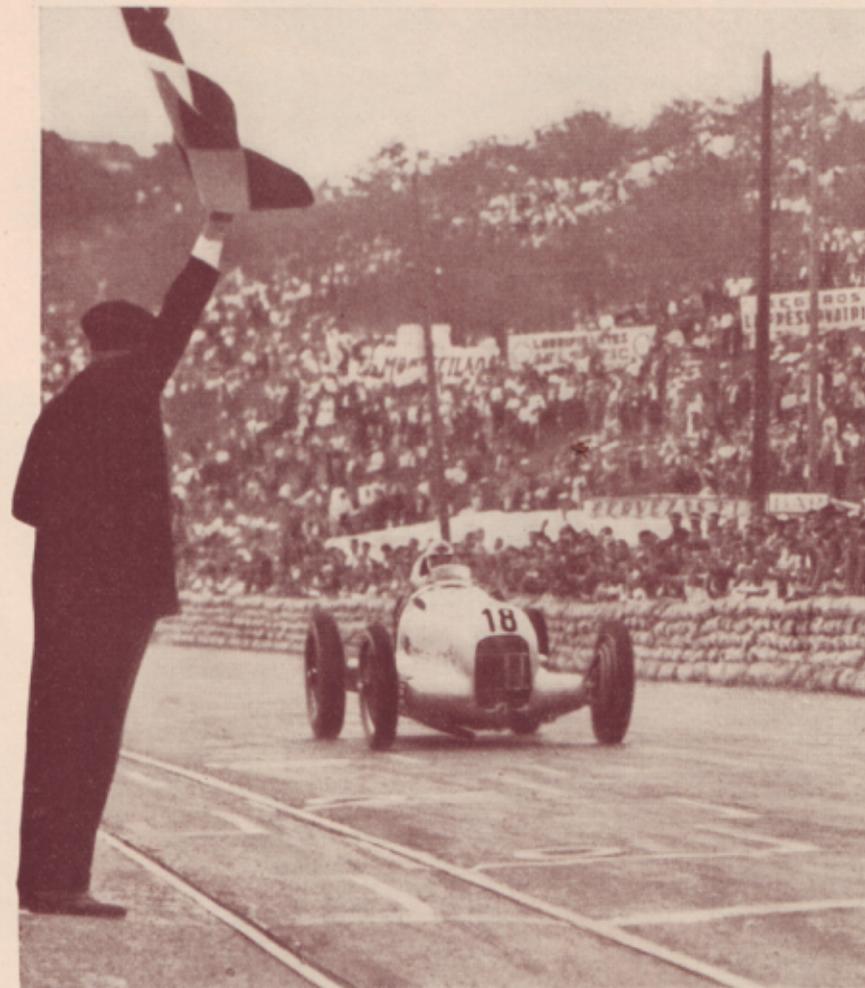


Luigi Fagioli gewinnt überlegen die Coppa-Acerbo 1934



Caracciola und Fagioli erringen gemeinsam den Großen Preis von Italien 1934 auf der Monza-Bahn

Neben diesen fünf weltbedeutenden Siegen und dem einen zweiten Platz in San Sebastian hat der neue Mercedes-Benz-Rennwagen noch vier weitere Rennen an zweiter Stelle erfolgreich beendet, und zwar durch Manfred von Brauchitsch das „Internationale Kesselbergrennen“ und durch Rudolf Caracciola den „Großen Bergpreis von Deutschland“. Fagioli belegte den zweiten Platz beim „Großen Preis von Deutschland“, sowie beim „Masaryk-Ring-Rennen“ in der Tschechoslowakei.



Fagioli nach seinem Sieg in San Sebastian 1934



*Fagioli
nach seinem Sieg
in San Sebastian
1934*

Auch dort, wo der neue Rennwagen noch nicht in Erscheinung treten konnte, kann Mercedes-Benz Rennerfolge verzeichnen. Bei dem brasilianischen Großen Nationalpreis errang Karstulovice (Buenos-Aires) mit einer Zeit von knapp 13 Stunden für die 1500 km lange Strecke auf „Mercedes-Benz“ den Sieg, beim Genfer Kilometer-Rekord setzte sich die Berliner Fahrerin Frau Dr. Gradenwitz auf „SSK“ in ihrer Klasse siegreich durch. Englands großer und in Deutschland bestbekanntester Rennfahrer Earl Howe siegte beim Shelsley-Walsh-Bergrennen mit Mercedes-Benz-SSK und beim Gabelbach-Rennen fuhr Günther Lehmann ein gleiches Fahrzeug mit der zweitbesten Zeit des Tages zum Gruppensieg aller Sportwagen über 1500 ccm.

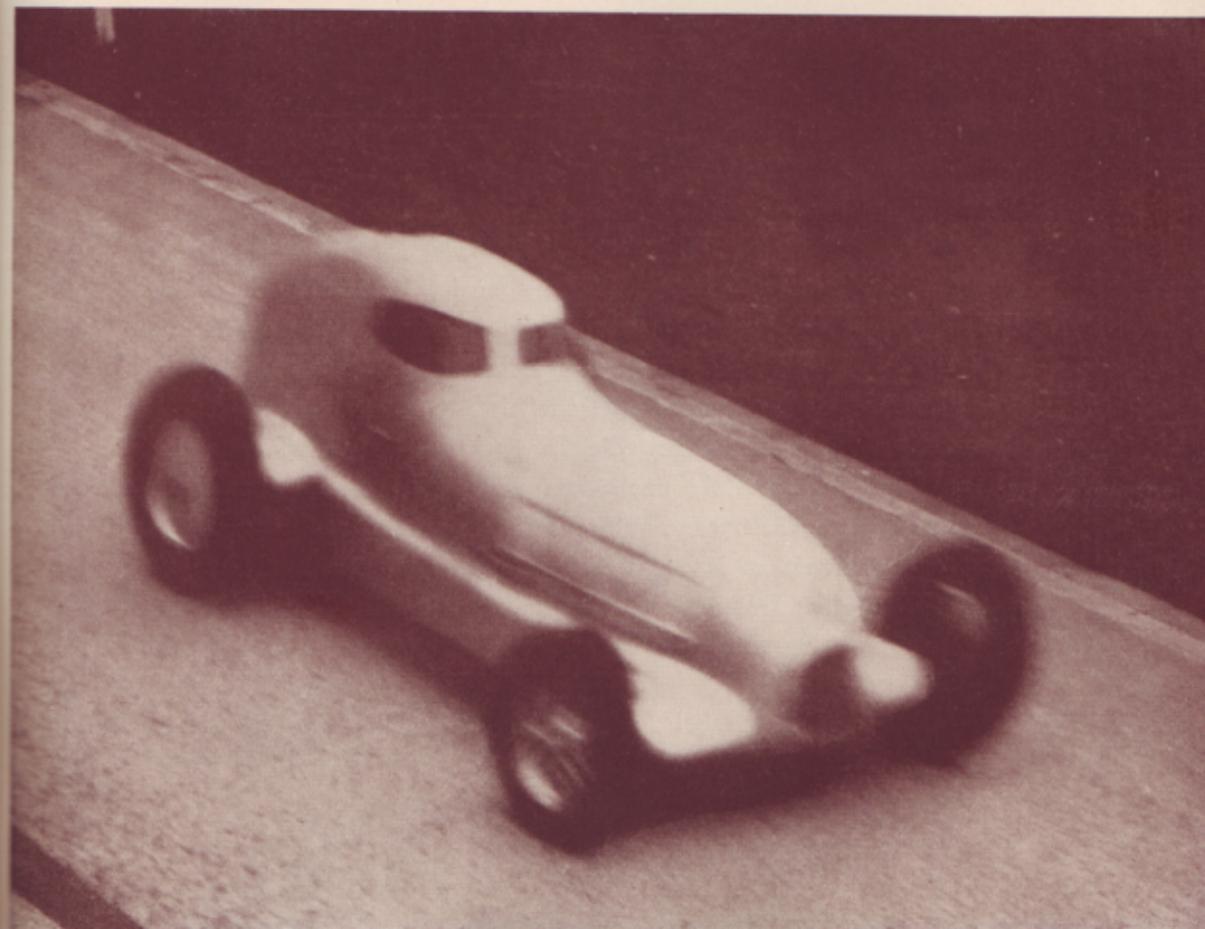
Die Krönung des Ganzen aber brachten die Geschwindigkeits-Rekordversuche Caracciolas am 28. und 30. Oktober auf der Rekordstrecke von Gyon bei Budapest und auf der Avus bei Berlin (10. Dezember 1934). Die Ausbeute waren ein Weltrekord und vier internationale Rekorde. Der äußerst schwierige Weltrekord mit stehendem Start über eine Meile wurde von ihm mit 188,655 km/std. errungen, mit einer Geschwindigkeit, die noch nie von einem Landfahrzeug auf so kurzer Fahrt erreicht worden ist. Bei

der Aufstellung der internationalen Rekorde gelang es ihm, mit fliegendem Start über einen Kilometer einen Durchschnitt von 317,460 km/std, über eine Meile 316,591 km/std Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen. Den Kilometer mit stehendem Start fuhr Caracciola mit 157,756 km/std, während bei 5 Kilometer mit fliegendem Start ein Durchschnitt von 311,96 km/std gestoppt wurde. Die Höchstgeschwindigkeit (in Gyon) betrug 320,855 km/std; damit ist der Mercedes-Benz der schnellste Rennwagen der ganzen Welt!

1934 war wie im Rennsport so auch in schwersten Gebrauchswagenprüfungen für Mercedes-Benz ein Jahr der Siege!

Echter, einsatzbereiter Sportgeist, hochstehende technische Wissenschaft und getreue, sorgsamste Werkmannsarbeit haben sich verbunden, um der Welt das einzigartige Schauspiel dieser motorsportlichen Siegeskette zu geben. Konstrukteuren, Werkleuten und Fahrern ist dieses Jahr der Erfolge zugleich ein Jahr des Ansporns, getreu der hohen Tradition weiter der Vervollkommnung des Automobils zu dienen. —

*Rudi Caracciola
auf dem Mercedes-
Benz-Weltrekord-
wagen — dem
schnellsten Renn-
wagen der Welt
im vollen Tempo
von 320 km std.*





*Caracciola
und Rennmanager
Obering. Neu-
bauer errechnen
zusammen
die erzielten
Rekordzeiten*

Was noch keinem Volke der Erde gelungen ist, innerhalb Jahresfrist von einem verlorenen Posten aus die internationale Spitzenführung im Automobil-Rennsport und der Kraftfahrzeugtechnik zu erobern, hat Deutschland jetzt abermals geschafft!

Wiederum marschiert dabei die Daimler-Benz AG. an der Spitze! Ein großer Erfolg nach dem andern krönt die Verdienste dieser deutschen Weltmarke während ihrer ununterbrochenen 40jährigen Pionierarbeit im internationalen Automobilsport. Auf ihre unzähligen Siege für Deutschland dürfen wir stolz sein, denn

Taten sind stärker als Worte!



v. Brauchitsch in der Kurve

DIE WICHTIGSTEN DAIMLER- UND BENZ-ERFOLGE VOR DEM JAHRE 1900

1894: Das erste internationale Automobilrennen der Welt: Paris—Rouen gewinnt ein 6-PS-Wagen mit Daimler-Motor

1895: gewinnt Daimler: Fernfahrt Turin—Asti—Turin Paris—Bordeaux—Paris (1175 km mit 24,5 km/std.)

1895: siegt Benz in den internationalen Wettfahrten: Paris—Marseille—Paris Marseille—Nizza

1898: Im I. österreichischen Automobilrennen siegt der erste 6-PS-Vierzylinder-Daimlerwagen Benz gewinnt die ersten deutschen Automobilrennen:
Berlin—Potsdam—Berlin
Berlin—Leipzig—Berlin

1899: siegt Benz bei folgenden Wettbewerben:
Innsbruck—München
Mainz—Bingen—Koblenz—Mainz
Frankfurt a. M.—Köln
Berlin—Baumgartenbrück—Berlin
Berlin—Leipzig

MERCEDES-ERFOLGE 1901

Bergrennen Nizza — La Turbie	1. Preis (Werner)	Meilenrennen Nizza Semmering-Bergrennen	1. Preis 1. Preis
---------------------------------	-------------------	--	----------------------

BENZ-ERFOLGE 1901

Mannheim—Pforzheim —Mannheim	Sieger	Straßburg—Kolmar— Straßburg	Sieger
---------------------------------	--------	--------------------------------	--------

MERCEDES-ERFOLGE 1902

Bergrennen Nizza — La Turbie	1. Preis	Rennen Paris—Wien Marcel Renault	an 1. Stelle
Meilenrennen Nizza mit stehendem Start	1. Preis	Graf Zborovsky	an 2. Stelle
mit fliegendem Start	1. Preis	Semmering-Bergrennen Werner	1. Preis

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

BENZ-ERFOLGE 1902

Mannheim—Pforzheim —Mannheim	Sieger	Heidelberg—Königstuhl	Sieger
---------------------------------	--------	-----------------------	--------

MERCEDES-ERFOLGE 1903

Peters-Wanderpreis Frankfurt a. M.	1. Preis	Gordon-Bennet-Rennen in Irland	Sieger
Meilenrennen Berlin	zwei 1. Preise	Jenatzy	
10-Kilometer-Rennen Ostende	1. Preis	Bergrennen bei Castle- wellan	1. Preis
5-Kilometer-Rennen Ostende	1. Preis	Semmering-Bergrennen Braun	1. Preis
Bergrennen Nizza — La Turbie	1. Preis		

BENZ-ERFOLGE 1903

Paris—Madrid (Paris— Bordeaux)	Sieger	Bahnrennen Frankfurt a. Main	Sieger
Mannheim—Baden- Baden	Sieger		

MERCEDES-ERFOLGE 1904

Gordon-Bennet-Rennen in Deutschland	2. Preis	Autorennen in der Sa- chusett-Bucht (New- york) Rennwagenkl.	1. Preis
Jenatzy de Caters	3. Preis	Thomas auf Mercedes	
Kaiserpreis Meilen- rennen Frankfurt a. M.	1. Preis	Kilometer-Rennen Ostende, Mercedes	Weltrekord
Peters-Wanderpreis Frankfurt a. M.	1. Preis	Meilen-Rennen Ostende	1. und 2. Preis
Florida-Rennen	Weltrekord	Kilometer-Rennen Ostende	1. und 2. Preis
Vanderbilt auf 90-PS- Mercedes =	148,5 km/std.	Semmering-Bergrennen	1. Preis

BENZ-ERFOLGE 1904

Belgien—Huy—Kilo- meter-Rennen	Erster: Benz-Parsifal 120 km Geschwindigkeit	Belgien—Spa	Benz-Parsifal gewinnt Wanderpreis der Stadt Spa, 120/0 Steigung mit 72 km Geschwindigkeit
Frankfurt a. Main	Vier Benz-Parsifal starten und jeder siegt	Semmering-Bergfahrt des Oesterreichisch. Autom.-Klubs, Wien	Benz-Parsifal fährt in 9 Min. 35 Sek. auf den Semmering-Paß, schlägt dadurch vorjährigen Rekord von 10 Min. 37 1/2 Sek. 550 km in 6 1/2 stündiger Fahrt
Belgien—Huy—Berg- straßen-Rennen	Erster: Benz-Parsifal, 10% Steigung mit 80 km Geschwindigkeit.	Paris—Madrid	

MERCEDES-ERFOLGE 1905

Bleichröder-Rennen	1. Preis	Bergrennen Caillon	1. Preis
Herkomer-Fahrt Ladenburg	an 1. Stelle	Semmering-Bergrennen	1. Preis
Weingand	an 2. Stelle		
Pöge	an 3. Stelle		

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

BENZ-ERFOLGE 1905

Herkomer-Fahrt Köln—Oberursel Bielefeld—Gütersloh— Münster—Beckum— Bielefeld	Sieger Sieger Sieger	Norddeutsche Touren- fahrt	Sieger
--	----------------------------	-------------------------------	--------

MERCEDES-ERFOLGE 1906

Semmering-Bergfahrt Pöge auf Mercedes	1. Preis	Semmering-Bergrennen Braun auf M.-Renn- wagen Pöge auf M.-Rennwa- gen	1. Preis 2. Preis
--	----------	---	----------------------

BENZ-ERFOLGE 1906

Herkomerfahrt Heldelberg—Königstuhl Meeting von Treviso Coppa—d'Oro Norddeutsche Touren- fahrt	Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger	Westdeutsche Touren- fahrt Bayerische Zuverlässig- keitsfahrt Semmering-Bergrennen	Sieger Sieger Sieger
---	--	--	----------------------------

MERCEDES-ERFOLGE 1907

Forstenrieder Park- rennen: Weingand	an 1. Stelle	Eröffnungsrennen der Brookland-Rennbahn Montagne-Coupe Brookland-Rennen Prix de la France a. d. Brooklandbahn Semmering-Bergrennen Pöge Salzer	1. und 3. Preis 1. und 2. Preis Sieger 1. Preis 2. Preis
Mellen-Rennen Ostende	1. Preis		
Kilometer-Rennen Ostende	1. Preis		
Ardennen-Rennen	1. und 2. Preis		

BENZ-ERFOLGE 1907

Herkomer-Konkurrenz Ardennen-Rennen (Kaiserpreisformel)	Sieger: Fritz Erle Hanriot, mit 96 km Durchschnittsge- schwindigkeit, zwei Minuten hinter dem Sieger.	Semmering-Bergrennen	Erster: Carl Neumaier (3- Liter-Tourenwagen) Erster: Fritz Erle, (7,5 Liter-Touren- wagen). Zweiter: Victor Hémary (Taurus-Rennwgn.) Dritter: Edgar Ladenburg (5- Liter-Tourenwagen)
Château-Thierry-Berg- rennen	Erster: Ernst Stöcker, mit besserer Zeit als sämtl. Wagen der zwei nächsthöheren Klassen. Zweiter: Victor Hémary Dritter: René Hanriot Zehnter: Fritz Erle 101 km Durchschnitt	Gaillon-Bergrennen Tourenwagen Rennwagen	Erster: Ernst Stöcker Erster: Victor Hémary
Brescia-Rennen (Florio-Pokal)		Evreux-Rennen Tourenwagen	Erster: Ernst Stöcker, 102 km Geschwindigkeit
		Kaiserpreis-Rennwa- gen	Erster: Victor Hémary, 120 km Geschwindigkeit

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

MERCEDES-ERFOLGE 1908

Woche von Ostende Kategorie VI Kategorie VII	1. Preis 1. Preis	Meeting von Boulogne-sur-Mer Coupe du Pavillon Impérial	Sieger
Woche von Ostende Rennen über 2 Meilen Rennen über 2 km Coupe de s'Sercloos	Sieger Sieger Sieger	Semmering-Rennen Kategorie IX, Pöge Kategorie X, Salzer Kategorie XI, Pöge	1. Preis 1. Preis 2. Preis
Grand-Prix-Rennen bei Dieppe: Lautenschlager auf 120 PS-Mercedes	Sieger	Rennen von St. Petersburg	Beste Zeit

BENZ-ERFOLGE 1908

Meeting von Florida Bergrennen Prag St. Petersburg—Moskau Bosnische Tourenfahrt Prinz-Heinrich-Fahrt Scottish Reliability Trial	Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger	Semmering-Bergrennen Großer Preis von Amerika (Savannah) Rheinwoche des Motor- Jacht-Klubs von Deutschland	Sieger Sieger Sieger Sieger
Großer Preis von Frankreich Meeting von Boulogne- sur-Mer	Sieger Sieger	Regatta auf dem Starnberger See Wettfahrt für Motor- boote a. d. Müggelsee	Sieger Sieger

MERCEDES-ERFOLGE 1909

Kaiserpreis Berlin—Posen—Berlin	1. Ehrenpreis	20-Kilometerrennen Jenatzy	1. Preis
Woche von Ostende Außen-Kategorie (über 130-mm-Bohrg.) Jenatzy Pilette 500-Meter-Rennen Jenatzy Kilometer-Rennen mit fliegendem Start Pilette	1. Preis 2. Preis 1. Preis 1. Preis	Automobil-Osterrennen a. d. Brooklandbahn für Privatbesitzer m. Vorgabe (Rekord 141 km in der Stunde) Senioren- Vorgaberennen Ries-Bergrennen Theodor Dreher	Sieger Sieger Gewinner des Wanderpreises

BENZ-ERFOLGE 1909

Florida-Meeting Fort-George- Bergrennen Meeting in Jamaica (L. I.) Shingle-Bergrennen Giant-Despair-Berg- rennen Werst-Rennen in Moskau Automobilwoche in San Sebastian Schnelligkeitsrennen in Rußland Meeting in Indianapo- lis (USA.) Geschwindigkeits-Kon- kurrenzen des Frank- furter Autom.-Klubs	Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger	Zuverlässigkeitsfahrt St. Petersburg—Riga— St. Petersburg Schnelligkeitskon- kurrenz in Riga Semmering-Bergrennen Schnelligkeits-Meister- schaft Tervueren- Brüssel Dauerfahrt Neuyork — Atlanta Meeting in Atlanta (Georgia) Brookland-Bahn (mit 200-PS- Rennwagen)	Sieger Sieger Sieger Sieger Sieger Weltrekord mit 205 km/std.
---	--	---	---

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

MERCEDES-ERFOLGE 1910

Woche von Ostende 20-Kilometer-Rennen Jenatzy	an 1. Stelle absolut beste Zeit	Erster Willy Pöge erhält den Konsul Fritsch	Kaiserpokal. Zweiter, erhält Po- kal des Großfürsten Michael Alexandro- witsch.
Kilometer-Rennen mit stehendem Start Jenatzy	an 1. Stelle	Arthur v. Lüde	Dritter, erhält den Pokal d. Großfürstin Maria Paulowna
Kilometer-Rennen mit fliegendem Start Jenatzy	an 1. Stelle	de la Croix	Pokal der Kiewer Stadtverwaltung
500-Meter-Rennen mit fliegendem Start Jenatzy	an 1. Stelle	Dogné	Pokal des Kiewer Automobilklubs
Circuit du Littoral Jenatzy	an 1. Stelle	Außerdem erhalten Direktor Pöge und v. Lüde für die beste Schnelligkeit i. Flach- rennen den Preis des Moskauer Automobil- klubs.	
Prinz-Helrich-Fahrt Graf Andrassy Pilette	an 1. Stelle Ehrenpreis der Stadt Nürnberg und Plakette	Rennen in St. Peters- burg Léon Dio auf 120 PS Mercedes Erster F. Dogné auf 35 PS Mercedes Erster	
Automobil-Meeting von Boulogne-sur-Mer Coupe Franchomme: In Klasse III Jenatzy auf 180 PS Mercedes (144 km- Std.-Geschwindigkeit.)	Sieger	Tourenfahrt Moskau— Nishny-Nowgorod Dogné Sieger und neuer russischer Rekord	
Bergrennen über eine Meile in Klasse II Jenatzy	Sieger	Jubiläumrennen des Moskauer Automobil- klubs Paulowitsch Sieger	
Bergrennen über 500 Meter mit stehendem Start in Klasse II der Rennwagen. Jenatzy	Sieger		
Kaiser-Nikolaus-Tou- renfahrt St. Petersburg—Kiew —Moskau—St. Peters- burg über 3000 Werst.			

BENZ-ERFOLGE 1910

Bergrennen von Bormes	Sieger	Bergrennen Gallon	Sieger
Bergrennen a. d. Ries	Sieger	Großer Preis von	Erster
Rennen Moskau—Orel	Erster u. zweiter	Amerika	Erster
Coupe de „La Meuse“	Sieger	Neuer Weltrekord in Day- tona (USA) (mit 200 PS-Benz. Kennwagen)	211 km/std.
Kilometer-Rennen Antwerpen	Sieger		
Meeting Ostende	Sieger		
Meeting Boulogne-sur- Mer	Erster		

MERCEDES-ERFOLGE 1911

Brookland-Rennen Privatbes. „Handicap“	Sieger	Fernfahrt Moskau— Riga	Sieger Ehrenpreis des Kai- serl.-Russ. Automo- bilklubs
Senior-Handicap	Sieger	1 Werst-Rennen	1. Preis
Pfingstrennen	Sieger	Russische Kaiserpreis- fahrt (Haupt-Kaiserpreis)	Sieger
Bergrennen Yorkshire	Sieger	Rennen Mitau—Riga	Sieger
Oakland-Panama- Rennen	Sieger		
Montreal-Rennen	1. Preis		
Opcina-Rennen Kategorie VIII b	1. Preis		
Kategorie X	1. Preis		

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

BENZ-ERFOLGE 1911

Eröffnungs-Meeting des Brookland Automo- bile Racing Clubs	Sieger 122—138 km in der Stunde	Coupe du Caucase Fairmount-Parkrennen	Drei Preise Sieger
Bergrennen auf die Ries	Sieger	Daytona (Burman auf 200-PS- Rennwagen)	Weltrekord 228 km/std. Dieser Rekord wurde erst 1920 mit nur 246 km/std überboten
Coupe de „La Meuse“ Kilometer-Rennen Ant- werpen	Sieger		
Russische Kaiserpreis- fahrt	Sieger Spezialpreis f. beste Gesamtleistung Kaiserpreis — drei 1. Kategoriepreise		

MERCEDES-ERFOLGE 1912

Osterrennen auf der Brooklandsbahn	Sieger	Coupe de „La Meuse“	Sieger
Indianapolis-Rennen	Sieger	Vanderbilt-Rennen	Sieger
Val Suzon-Berrennen	Sieger	Automobil-Rennen in Spa	Sieger

BENZ-ERFOLGE 1912

Tour de France	Sieger	Mitteldeutsche Touren- fahrt	Sieger
Automobilwoche zu Cannes	Sieger	100-Kilometer-Rennen Moskau	Sieger
Kilometerrennen Ant- werpen	Sieger	Großfürstin Viktoria- Fahrt	Sieger
Internationale Alpen- fahrt	Sieger	Bergrennen bei San Se- bastian	Sieger
Zuverlässigkeitsprüfung für Automobile	Sieger	Bergrennen Spa—Mal- champ	Sieger
Schnelligkeitsrennen in Riga und Warschau	Sieger	Coupe de „La Meuse“	Sieger
Rennen auf dem Mont Ventoux	Sieger	Bergrennen Gaillon	Sieger

MERCEDES-ERFOLGE 1913

Bergrennen Königssaal Jilowitsch	Sieger	Meeting von Ostende Großfürstin Viktoria- Fahrt Stockholm	Sieger
Fernfahrt Moskau— Paris	Sieger	Autorennen zu Spa	Sieger

BENZ-ERFOLGE 1913

Autobergrennen von Limonast	Erster Neuer Rekord	Bergrennen Spa	Erster (Tourenwagen)
Automobilrennen über einen Werst	Sieger 200-PS-Benz-Wagen		

MERCEDES-ERFOLGE 1914

Rennen von Ostende Grand Prix bei Lyon	Sieger	Dreifacher Mercedes- Sieg	(Lautenschlager, Wagner, Salzer)
--	--------	--------------------------------------	-------------------------------------

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

BENZ-ERFOLGE 1914

Großer Preis von Rußland	Erster Neuer russischer Rekord	20-Kilometerrennen Werstrennen von St. Petersburg	Erster (Kl. 5)
Automobilwoche von Ostende	Erster (Kl. 5)	Werstrennen b. Moskau	Zwei erste Preise

MERCEDES-ERFOLGE 1915

Rennen v. Indianapolis
Ralph de Palma

Sieger:

MERCEDES-ERFOLGE 1921

Coppa Florio	Sieger Sailer	Prager Bergrennen	Sieger Salzer. Beste Zeit des Tages — Rekord —
--------------	---------------	-------------------	--

BENZ-ERFOLGE 1921

Grunewald-Rennen	Erster (Gruppe 10 PS)	Schwabenbergrennen bel Budapest	Erster (Rekordzeit)
------------------	-----------------------	---------------------------------	---------------------

MERCEDES-ERFOLGE 1922

Targa Florio	Gesamtsieg: Graf Masetti Rennwagen: 1. Graf Masetti 2. Lautenschlager Serien-Klasse: 1. Sailer 2. Werner 3. Scheef	Prager Bergrennen Bergrennen Pontaslece	Sieger: Salzer — Beste Zeit des Tages Sieger: Graf Masetti — Beste Zeit des Tages
--------------	---	--	--

BENZ-ERFOLGE 1922

Semmering-Rennen	Hörner auf 200-PS-Benz gewinnt den Semmering-Wanderpreis	Bergprüfungsfahrt am Klausenpaß Feldbergrennen Heiderscheidergrund	Erster (Kategorie 3) Erster Erster
------------------	--	--	--

MERCEDES-ERFOLGE 1923

Solitude-Rennen	Sieger: Salzer Beste Zeit aller Wagen
-----------------	--

BENZ-ERFOLGE 1923

Scheveninger Automobilrennen	Franz Hörner 1. Preis	Herkules Bergrennen	Kappler Erster (Kl. bis 6 PS)
------------------------------	--------------------------	---------------------	-------------------------------

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

BENZ-ERFOLGE 1923

Targa- und Coppa-Florio Bergrennen	Gesamtsieger: Werner Sieger: Graf Ronmartini. Beste Zeit des Tages — Neuer Rekord	Kilometerrennen in Scheveningen Eifelrennen	Sieger: Wiemann Beste Zeit d. Tages Sieger: Caracciola Beste Zeit d. Tages
Prager Bergrennen	Sieger: Salzer — schlägt den seit 1914 bestehenden Streckenrekord	Klausenpaß-Rennen	Sieger: Merz Beste Zeit d. Tages
Solitude Bergrennen	Sieger: Merz Beste Zeit des Tages — Neuer Rekord	Semmering-Bergrennen	Sieger: Werner Beste Zeit d. Tages Neuer Rekord
Herkules Bergrennen	Sieger: Kappler	Ecce Homo	Sieger: Salzer Beste Zeit d. Tages
Teutoburgerwald-Rennen	Sieger: Caracciola Beste Zeit d. Tages	Schwabenberg-Rennen	Sieger: Salzer Beste Zeit d. Tages
		Bergrennen Rocca di Papa	Sieger: Cesaroni Beste Zeit d. Tages Neuer Rekord

BENZ-ERFOLGE 1924

Zugerberg-Rennen	Erster	Schweizer Alpenfahrt	Sieger aller Klassen und Gewinner des Wanderpreises: Nallinger
------------------	--------	----------------------	---

MERCEDES-ERFOLGE 1925

ADAC-Kilometer und Bergrekord	Sieger: Caracciola Inhaber des Tourenwagen-Rekords
-------------------------------	---

BENZ-ERFOLGE 1925

Rund um die Solitude	Rosenberger Erster (Klasse bis 8 PS)	Herkules-Bergrennen	Rosenberger Erster (Klasse 6/8 PS). Schnellste Zeit des Tages
----------------------	--------------------------------------	---------------------	--

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1926

Merluzza-Bergrennen	Sieger: Graf Orti Manara Beste Zeit d. Tages	V. Internationales Klausenrennen	Sieger: Caracciola Beste Zeit der Tourenwagen
Bergrennen Garmisch-Partenkirchen	Sieger: Rosenberger Beste Zeit d. Tages	Semmering-Rennen	Sieger: Caracciola Beste Zeit d. Tages Endgültiger Gewinner des Semmering-Wanderpreises
Herkules-Bergrennen	Sieger: Rosenberger Beste Zeit d. Tages	Solitude-Rennen	Sieger: Walb Schnellster Sportwagen Sieger: Merz Gewinnt zum zweiten Mal den Großen Goldenen Pokal
Hohnstein-Rennen	Sieger: Merz Beste Zeit d. Tages		
Großer Preis von Deutschland für Sportwagen	Gesamtsieger: Caracciola Schnellste Zeit des Tages		
ADAC-Kilometer-Rekord	Sieger: Caracciola Schnellste Zeit der Sportwagen		
ADAC-Bergrekord	Sieger: Werner Schnellste Zeit aller Wagen		

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1927

insgesamt 76 Siege und 16 Rekorde

Herkules-Bergrennen	Sieger: Rosenberger Beste Zeit d. Tages	Klausen-Rennen Renngewagenklasse	Sieger: Rosenberger Neuer Klausenrek. für Rennwagen
Hohe Wurzel	Sieger: Rosenberger Neuer Streckenrekord	Internat. Rennen	Sieger: Caracciola Neuer Klausenrek. für Sportwagen
Nürburgring Eröffnungsrennen	Sieger: Caracciola Beste Zeit d. Tages	Semmering-Bergrennen	Rosenberger fährt totes Rennen um die Bestzeit des Tages
Großer Preis von Deutschland	Sieger: 1. Merz 102 km 2. Werner 3. Walb	Bukower Dreiecksrennen	Sieger: Caracciola Schnellste Zeit des Tages
Freiburger Rekordtage Kilometer Flachrennen	Sieger: Kimpel 177,427 km	Teutoburger Waldrennen	Sieger: Caracciola Schnellste Zeit des Tages
Berg-Rekord	Sieger: Rosenberger Internat. Streckenrekord		
Klausen-Rennen Nationales Rennen	Sieger: Caracciola Schnellste Zeit aller Sport- und Tourenwagen		

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1928

Kilometerrennen in Kalro	Sieger: Cordahl auf „K“-Wagen Sämtliche Rekorde in der Touren- und Sportwagenklasse	Ratisbona-Bergrennen	Sieger: Caracciola Schnellste Zeit des Tages. Neuer Rekord
Rennen in Atlantic City N.J.	Ralph de Palma überlegener Sieger	Internationaler Grand Prix von La Baule — Frankreich	Schnellste Zeit aller Sportwagen. Neuer Rekord
Großer Preis v. Deutschland für Sportwagen auf dem Nürburgring	Gesamtsieger: Werner Caracciola (auf SS) 2. Merz 3. Walb Schnellste Runde des Tages fuhr Caracciola mit 116,6 km Durchschnitt (Neuer Nürburgrekord)	Schweiz — Bergrennen Chamonix	Sieger: Caracciola Beste Zeit aller Wagen. Neuer Rekord
Gabelbach-Rennen	Sieger: Caracciola Schnellste Zeit aller Wagen. Neuer Gabelbach-Rekord	Oesterreich — Semmering-Rennen	Sieger: Caracciola Beste Zeit d. Tages Neuer Rekord
		Kilometerrennen in Oostmalle/Antwerpen	Caracciola: Neuer Rennwagenrekord

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1929

Merluzza-Bergrennen	Sieger: Cafflich Beste Zeit d. Sportwagen Neuer Rekord	Prager Bergrennen Renngewagenklasse	Sieger: Caracciola Neuer Kategorie-Rekord
Internat. Bergrennen in Nizza	Sieger: Osnobichine Beste Zeit aller Sportwagen	Hainberg-Rennen	Sieger: Spandel Beste Zeit d. Sportwagen
Kilometerrennen in Genf	Sieger: v. Wentzel-Mosau Beste Zeit d. Sportwagen	Lückendorfer Bergrennen	Sieger: Prinz zu Leiningen Beste Zeit d. Sportwagen Neuer Rekord
Stendaler Kilometerrennen	Sieger: v. Wentzel-Mosau	Brünner Bergrennen	Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen Neuer Rekord
Prager Bergrennen	Sieger: Beste Zeit d. Sportwagen Neuer Rekord	Taubensuhl Rennen	Sieger: Beste Zeit d. Sportwagen

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1929

Kesselberg-Rennen	Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen	Semmering-Rennen	Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen
Gabelbach-Jubiläumsrennen Intern. engl. Tourist Trophy	Sieger: Rosenberger Beste Zeit d. Tages Caracciola gewinnt die T. T. in neuer Rekordzeit gegen stärkste internat. Konkurrenz Neuer Rundenrekord	Ecce Homo-Bergrennen	Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen
Automobilrennen in St. Moritz Kilometerrennen	Sieger: Rosenberger Beste Zeit d. Rennwagen Sieger: Momberger Beste Zeit d. Sportwagen Sieger: Zettritz Beste Zeit d. Tourenwagen Sieger: Momberger Beste Zeit d. Sportwagen	Schwabenbergrennen b. Budapest	Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen
Bernina-Bergrennen:	Rosenberger für Rennwagen Momberger für Sportwagen Hirte für Tourenwagen Sieger: v. Brauchitsch Beste Zeit der Tourenwagen Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen Neuer Klassen- u. Kategorierekord	Zirler-Bergrennen	Sieger: Graf Arco Beste Zeit d. Sportwagen Neuer Rekord
Den großen Preis von St. Moritz gewinnen:		Großer Preis von Cordoba	Sieger: Zatuszek Gegen schwerste internat. Konkurrenz
Internat. Gaisberg-Rennen		Internationale Alpenfahrt: ADAC-Langstreckenprüfung auf dem Nürburgring:	3 Goldene Alpenbecher Große Goldene Medaille, Ehrendiplom für strapunktreue Fabrikmannschaft

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1930

Europa-Bergmeisterschaft 7 Siege in 7 Ländern Königsaal-Jilowitsch-Bergrennen	Sieger: Caracciola Sportwagen-Sieger: Caracciola Neue Rekordzeit Rennwagen-Sieger: Graf Arco-Zinneberg	Buenos Aires	Sieger: aller Klassen: Malcolm Klasse B: Sieger: Caracciola
Colle della Maddalena	Sportwagen-Sieger: Caracciola Neue Rekordzeit	1000-Meilen-Rennen Brescia	Rennwagen-Sieger: Graf Arco-Zinneberg
Klausen-Rennen	Sportwagen-Sieger: Caracciola Neue Rekordzeit Rennwagen-Sieger: Rosenstein	Kilometer-Rennen in Genf	Sportwagen-Sieger: W. Rosenstein
Bergrekord Freiburg	Sportwagen-Sieger: Caracciola Neue Rekordzeit	Großer Preis von Irland	Sieger: Caracciola Neuer Streckenrekord Neuer Rundenrekord
Semmering-Rennen	Sportwagen-Sieger: Caracciola Neue Rekordzeit	Großer Preis von Irland	3. Earl Howe 5. Campbell
Schwabenberg-Rennen	Sportwagen-Sieger: Caracciola Beste Zeit d. Tages	Mercedes-Benz erhält den Team-Preis als höchste Auszeichnung für Zuverlässigkeit und Qualität	
		Wurzenpaß-Rennen	Sieger: Wentzler Beste Zeit aller Wagen. Neuer Streckenrekord

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1930

Bernina-Bergrennen	Sportwagen-Sieger: Rosenstein	Oberjoch-Rennen	Sportwagen-Sieger: Rosenstein
	Tourenwagen-Sieger: Graf Arco	Hohnstein-Rennen	Sportwagen-Sieger: Caracciola
	Zinnberg		Beste Zeit d. Sportwagen
Galsberg-Rennen	Neuer Rekord	Zirler-Bergrennen	Sportwagen-Sieger: Spandel
	Tourcnw.-Sieger: Wentzler		Neuer Klassenrekord
	Beste Zeit d. Tourenwagen	Frühlingspreis von Buenos Aires	Gesamt-Sieger: Zatuscek
	Sportwagen-Sieger: Spandel		
	Beste Zeit d. Sportwagen		

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1931

Großer Preis von Argentinien	Gesamt-Sieger: Zatuscek	Kesselberg-Rennen	Sieger: Caracciola
1000-Meilen-Rennen Brescia	Gesamt-Sieger: Caracciola		Beste Zeit d. Sportwagen
Großer Herbstpreis von Argentinien	Gesamt-Sieger: Zatuscek	Tatra-Rennen	Sieger: Caracciola
	Neuer Rekord		Beste Zeit d. Tages
	Gesamt-Sieger: Stuck	Mont Ventoux	Neuer Streckenrekord
	Neuer Streckenrekord		Sieger: Caracciola
Großer Preis von Deutschland	Gesamt-Sieger: Caracciola	Dreihotter-Rennen	Beste Zeit d. Tages
24-Stunden-Rennen von Belgien	Gesamt-Sieger: Fürst Djordjazić		Neuer Streckenrekord
Avus-nennen	Gesamt-Sieger: Caracciola	Bergrennen bei Rom	Sieger: Caffish
	Beste Zeit d. Tages		Beste Zeit d. Tages
	Schnellste Runde	Eifelrennen	Sieger: Caracciola
Europa-Bergmeisterschaft 6 Siege in 6 Ländern Rabassada	Sieger: Caracciola	Bergrekord Freiburg	Sportwagen-Sieger: Caracciola
	Neuer Rekord		Neuer Streckenrekord
	Beste Zeit d. Tages	Ratisbona-Rennen	Gesamtsieger: Stuck
	Neuer Wagenrekord		Beste Zeit d. Tages
Königsaal-Jilovitsch	Sportwagen-Sieger: Caracciola		Neuer Streckenrekord
	Beste Zeit d. Tages	Hobensyburg-Rennen	Gesamtsieger: Stuck
	Kennwagen-Sieger: Stuck		Beste Zeit d. Tages
	Beste Zeit aller Rennwagen		Neuer Streckenrekord

Rudolf Caracciola gewann auch 1931 auf Mercedes-Benz „SSK“ die Europa-Bergmeisterschaft der Klasse Sportwagen

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1932

Großer Bergpreis von Brasilien	Sieger: Stuck	ADAC-Bergrekord	Sportwagen-Sieger: Stuck
Kilometerrennen Rio de Janeiro	Sieger: Stuck	Kesselberg-Rennen	Sieger: Stuck
Großer Preis von Finnland	Neuer Rekord		Neuer Klassenrekord
Herbstpreis von Argentinien	Sieger: Widengreen	Galsberg-Rennen	Sieger: Stuck
Avus-Rennen	Sieger: Zatuscek	Klausenpaß-Rennen	Sieger: Stuck
	Sieger: v. Brauchitsch		Neuer Klassenrekord
	Neuer Streckenrekord	Stilfserjoch-Rennen	Sieger: Stuck
	Neuer Klassenrekord		Beste Zeit d. Tages
	Weltrekord über 100 km	Mont Ventoux	Neuer Streckenrekord
Lückendorfer Bergrennen	Sportwagen-Sieger: Stuck		Sieger: Stuck

Hans Stuck erringt auf Mercedes-Benz die Alpenmeisterschaft 1932 in der Sportwagenklasse

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1933

Eifel-Rennen auf dem Nürburgring	v. Brauchitsch 2. Sieger auf SSK. hinter Nuvolari	Bergrennen auf dem Monte Ceneri	Erster Preis auf SSK. in Sportwagenklasse 5 bis 8 Liter: Frau Hedda Gradenwitz
Kesselberg-Rennen	v. Brauchitsch fährt beste Zeit d. Tages auf SSK.	Guggerberg-Rennen bei Budapest	Günther Lehmann auf SSK. Sieger in Klasse über 5 Liter Schnellste Sportwagen
Gabelbach-Rennen	Neuer Sportwagenrekord		Schnellster aller Wagen beim Kilometer-Flachrennen, schnellster Sportwagen, zweitbeste Wagenzeit Günther Lehmann auf SSK
Freiburger Bergrekord	v. Brauchitsch fährt beste Zeit des Tages auf SSK. Neuer Streckenrekord.	Gödöllöberg-Rennen bei Budapest	
Würgauer Berg-Rennen	v. Brauchitsch siegt auf SSK. in der Sportwagenklasse		
	v. Brauchitsch fährt auf SSK. schnellste Zeit des Tages		
	Neuer Streckenrek.		

MERCEDES-BENZ-ERFOLGE 1934

Internationales Eifel-Rennen (erster Start)	Sieger: Manfred v. Brauchitsch	Geschwindigkeitsrekorde auf der Avus (Berlin)	Rudolf Caracciola stellt weitere Rekorde auf: Internationaler Rekord: 5 Kilometer mit fliegendem Start
	Durchschnitt 122,5 km/std.		Stundendurchschnitt 311,96 km
Internationales Kesselberg-Rennen	Zweiter: Manfred v. Brauchitsch		Neuer Avusrennenrekord mit 4 Min., 43,9 Sek.
Großer Preis von Deutschland auf dem Nürburgring	Luigi Fagioli	Großer Nationalpreis Rosario-Resistencia und zurück 1500 km	12 Std., 58 Min., 2 Sek., Rekordzeit
	Durchschnitt 122 km/std.		Erster: Karstulovic
X. Internationales Klausen-Rennen	Sieger: Rudolf Caracciola	Genfer-Salon-Kilometer-Rekord	Buenos Aires auf Mercedes-Benz
	Durchschnitt 83,9 km/std.		Siegerin in der Sportwagenklasse: Frau Dr. Hedda Gradenwitz, Berlin, auf Mercedes-Benz „SSK“
Rennen um den Acerbo-Pokal in Pescara „Coppa Acerbo-Rennen“	Sieger: Luigi Fagioli	Shelsley-Walsh-Berg-Rennen	Sieger in der schwersten Klasse: Earl Howe auf dem oft von Caracciola zum Erfolg gesteuerten Mercedes-Benz „SSK“ in 46,2 Sek.
	mit 5 Minuten Vorsprung vor Nuvolari		Erster Preis in der Sportwagenklasse über 1500 ccm: Günther Lehmann auf Mercedes-Benz „SSK“. Er erzielt die schnellste Zeit in der Sportwagenklasse, die zweit-schnellste Zeit des Tages.
Großer Bergpreis von Deutschland (Freiburg i. Breisgau)	Durchschnitt 129,5 km/std.	Gabelbach-Rennen	
Großer Preis von Italien in Monza	Zweiter: Rudolf Caracciola		
	Sieger: Caracciola und Fagioli gemeinsam durch Ablösung		
	Durchschnitt 105,175 km/std.		
Großer Preis von Spanien in San Sebastian	Sieger: Luigi Fagioli		
	Zweiter: Rudolf Caracciola		
	Durchschnitt 156,3 km/std. (Fagioli)		
Rennen auf dem Masaryk-Ring bei Brünn (Tschechoslowakei)	Zweiter: Luigi Fagioli		
	der die schnellste Runde des Tages mit 131 km/std. fährt		
Geschwindigkeitsrekorde auf der Rekordstrecke von Gyon bei Budapest (Ungarn)	Rudolf Caracciola stellt folgende Rekorde auf: Internationale Rekorde: fliegender Kilometer mit 317,460 km/std. fliegende Meile mit 316,591 km/std. stehender Kilometer mit 157,756 km/std. Weltrekord: stehende Meile mit 188,655 km/std.		



TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

40 JAHRE MERCEDES-BENZ-RENNSPORT

Eine historische Sonderschau im MERCEDES-BENZ-PAVILLON anlässlich der Internat. Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1935

FAHRERBILDER

Daimler- und Mercedes-Sieger: Wilhelm Bauer, Wilhelm Werner, Camille Jenatzy †, Baron de Caters †, Pilette †, Hermann Braun, Ralph de Palma, Otto Salzer, Max Sailer, Christian Lautenschlager, Louis Wagner, Graf Masetti †, Ferdinando Minoia, Graf Zborovskij.

Benz-Sieger: Willy Pöge †, Fritz Held, Hanriot, Hémery, Fritz Erle, Bob Burman, Franz Hörner.

Mercedes-Benz-Sieger: Otto Merz †, Christian Werner †, Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola, Luigi Fagioli, Karl Kappler.

SIEGESTROPHÄEN

Silberschild 1898, Semmering-Wanderpreis 1907 (Silber-Pokal mit Deckel), Großer Preis von Frankreich 1908 (Bronze-Gruppe), Großer Preis von Frankreich 1914 (Bronz. Fechter), Semmering-Wanderpreis 1922 (Bronze-Gruppe), Batschari-Wanderpreise 1922 und 1923 (kleiner und großer vergoldeter Pokal), Targa Florio 1924 (Bronze-Schild), Coppa Florio 1924 (silberner Pokal), Rund um die Solitude 1925 (vergoldeter Pokal), Großer Preis von Deutschland 1926 (versilberte Blumenschale), Großer Preis von Deutschland 1927 (goldener Becher), Großer Preis von Deutschland 1928 (goldener Becher), Großer Preis von Irland 1930 (silberne Säule mit Laternen und Silber-Pokal), Großer Preis von Deutschland 1931 (Silberner Becher), Tausend-Meilen-Rennen von Brescia 1931 (großer, vergoldeter Pokal), Avus-Rennen 1931 (Krieger in Bronze und Löwe in Bronze).

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

HISTORISCHE FAHRZEUGE:

Benz-Vis-à-vis: Baujahr 1891, Einzylindermotor, 6 PS Leistung, Zylinderinhalt: 2,9 Liter, Batteriezündung: Benz, 400 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kette, Höchstgeschwindigkeit: 28 km pro Stunde, Gewicht 940 kg. Fahrzeugtyp, der im ersten offiziellen Rennen der Welt Paris—Rouen 1894 fuhr. Fahrer: Emile Roger, Paris.

Benz-Viktoria: Baujahr 1891, Einzylindermotor, 6 PS Leistung, Zylinderinhalt: 2,9 Liter, Batteriezündung: Benz, 400 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kette, Höchstgeschwindigkeit 28 km pro Stunde, Gewicht: 922 kg. Originalwagen, der das Rennen Paris—Bordeaux—Paris am 17. Juli 1895 erfolgreich bestritten hat. Herrenfahrer: Fritz Held, Mannheim.

Daimler-Viktoria, sog. Alpenwagen: Baujahr 1897, Zweizylindermotor, 7,5 PS Leistung, Zylinderinhalt: 1,5 Liter, Glührohrzündung, 700 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Riemen, Höchstgeschwindigkeit: 22 km pro Stunde, Gewicht: 900 kg. Siegerwagen im ersten österreichischen Alpenrennen 1898. Fahrer: Wilhelm Bauer.

Benz-Tonneau: Baujahr 1899, Zweizylindermotor, 9 PS Leistung, Zylinderinhalt: 2,7 Liter, Batteriezündung: Benz, 720 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kette, Höchstgeschwindigkeit: 45 km pro Stunde, Gewicht: 1000 kg. Siegerwagen im Rennen Mannheim—Pforzheim—Mannheim 1901. Fahrer: Eugen Benz.

Mercedes-Rennwagen: Baujahr 1906, Sechszylindermotor, 100 PS Leistung, Zylinderinhalt 11 Liter, Magnetzündung: Bosch, 1400 Umdrehungen pro Min., Kraftübertragung durch Kette, Höchstgeschwindigkeit: 125 km pro Stunde, Gewicht: 1000 kg. Typ des Siegerwagens im Ardennen-Rennen 1907. Fahrer: de Caters.

Benz-Rennwagen, sog. Prinz-Heinrich-Wagen: Baujahr 1908, Vierzylindermotor, 85 PS Leistung, Zylinderinhalt: 7,5 Liter, Magnetzündung: Bosch, 1500 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kette, Höchstgeschwindigkeit: 130 Kilometer pro Stunde, Gewicht: 1100 kg. Siegerwagen der Prinz-Heinrich-Fahrt 1908. Fahrer: Erle.

Benz-Rennwagen, sog. Weltrekordwagen: Baujahr 1909, Vierzylindermotor, 200 PS Leistung, Zylinderinhalt: 21,5 Liter, Magnetzündung: Bosch, 1500 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kette, Höchstgeschwindigkeit: 228 km pro Stunde, Gewicht: 1200 kg. Sieger in vielen Rennen. Am 23. April 1911 fuhr Bob Burman bei fliegendem Start in Daytona die englische Meile in 25,40 Sekunden, was einer Geschwindigkeit von 228,094 Kilometer in der Stunde entsprach. Dieser Weltrekord wurde erst 1924 gebrochen.

Mercedes-Rennwagen, sog. Grand-Prix-Wagen: Baujahr 1914, Vierzylindermotor, 115 PS Leistung, Zylinderinhalt: 4,5 Liter, Magnetzündung: Bosch, 3200 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kardan, Höchstgeschwindigkeit: 180 km pro Stunde, Gewicht: 1050 kg. Siegerwagen im Grand Prix 1914. Fahrer: Lautenschlager, den 2. und 3. Platz belegten Wagner und Salzer, ebenfalls auf dieser Type.

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

Benz-Rennwagen mit Schwingachsen, sogen. Tropfenwagen: Baujahr 1923, Sechszylindermotor, 80 PS Leistung, Zylinderinhalt: 2 Liter, Magnetzündung: Bosch, 4500 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kardan, Höchstgeschwindigkeit: 160 km pro Stunde, Gewicht: 750 kg. Der erste Rennwagen in Tropfenform mit Heckmotor und Schwingachsen. Monza-Rennwagen 1923. Fahrer: Minoia, Hörner, Walb.

Mercedes-Rennwagen: Baujahr 1923, Vierzylindermotor, 120 PS Leistung, Zylinderinhalt: 2 Liter, Magnetzündung: Bosch, 4500 Umdrehungen pro Min., Kraftübertragung durch Kardan, Höchstgeschwindigkeit: 190 km pro Stunde, Gewicht: 920 kg. Siegerwagen im Targa-Florio-Rennen 1924. Fahrer: Christian Werner. Erster Kompressor-Rennwagen!

Mercedes-Rennwagen: Baujahr 1924, Achtzylindermotor, 156 PS Leistung, Zylinderinhalt: 2 Liter, Magnetzündung: Bosch, 6000 Umdrehungen pro Min., Kraftübertragung durch Kardan, Höchstgeschwindigkeit: 210 km pro Stunde, Gewicht 975 kg. Typ des Siegerwagens im Großen Preis von Deutschland 1926. Fahrer: Rudolf Caracciola.

Mercedes-Benz-Rennwagen SSK: Baujahr 1928, Sechszylindermotor, 280 PS Leistung, Zylinderinhalt: 7,1 Liter, Magnetzündung: Bosch, 3200 Umdrehungen pro Minute, Kraftübertragung durch Kardan, Höchstgeschwindigkeit: 235 km pro Stunde, Gewicht: 1700 kg. Vertreter der von 1927—1933 beispiellos siegreichen S-, SS- und SSK-Modelle.

HISTORISCHE MOTORE:

Daimler-Motor: Baujahr 1889, Daimler-V-Zylindermotor, 1,5 bis 6 PS Leistung, 700 Umdrehungen pro Minute, Glührohrzündung, Oberflächenvergaser. Daimler-Motor-Typ, mit dem die ersten Siegerwagen des ersten offiziellen Rennens der Welt Paris—Rouen am 28. Juli 1894 ausgerüstet waren. Die erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 20,5 Kilometer pro Stunde.

Mercedes-Rennwagen-Motor: Baujahr 1914, Typ des Motors, der in dem Siegerwagen des Grand Prix 1914 eingebaut war; Vierzylindermotor, 115 PS Leistung, Zylinderinhalt: 4,5 Liter, 3200 Umdrehungen pro Minute, Magnetzündung: Bosch. Motor mit Stahlzylindern und aufgeschweißten Kühlwassermänteln.

Mercedes-Benz-Kompressor-Motor der S-, SS- und SSK-Serien: Baujahr 1927, Sechszylindermotor, 280 PS Leistung, Zylinderinhalt: 7,1 Liter, 3200 Umdrehungen pro Minute, Bosch-Magnet- und Batteriezündung. Der Motor der weltberühmt gewordenen S-, SS- und SSK-Modelle.

40 Jahre lang kämpft Mercedes-Benz ununterbrochen für den Fortschritt und erringt Sieg auf Sieg für Deutschland!

TATEN SIND STÄRKER ALS WORTE !

