

MANNSCHAFT UND MEISTERSCHAFT



EINE BILANZ DER GRAND-PRIX-FORMEL 1934 – 1937



MANNSCHAFT
UND
MEISTERSCHAFT

Eine Bilanz der Grand-Prix-Formel 1934—1937

VON HANS BRETZ



Herausgegeben von der Daimler-Benz AG

1938



*Unser Führer und Reichskanzler,
dem Deutschland die Motorisierung und Schaffung der deutschen Rennwagen verdankt.*

VOM SPORTWAGEN ZUM RENNWAGEN

Man schrieb das Jahr 1932!

Nach einem Jahr achtungsvoller Siege mit dem SSKL hatte sich Mercedes-Benz vom Rennsport zurückgezogen. Manfred von Brauchitsch war der einzige aus der Reihe stolzer Kämpfer, der diesem Siegerwagen der Nachkriegszeit treu geblieben war. Und er siegte im Avusrennen des Jahres 1932!

Es war der letzte Sieg des schweren SSK über die schnellen Rennwagen des Auslandes. Lange Jahre hatte er ihrem Ansturm standgehalten und gesiegt. Dann aber war es zu Ende! Acht Tage nach dem Avusrennen fand das Eifelrennen auf dem Nürburgring statt. Es siegte Rudolf Caracciola auf Alfa Romeo. Wenige Wochen später waren wir wiederum auf dem Nürburgring, zum Großen Preis von Deutschland. Es siegte Rudolf Caracciola auf Alfa Romeo! Und damit war das Schicksal unseres stolzen SSK, der in höchsten Ehren alt geworden war, besiegelt!

Wieder einige Wochen später! — — —

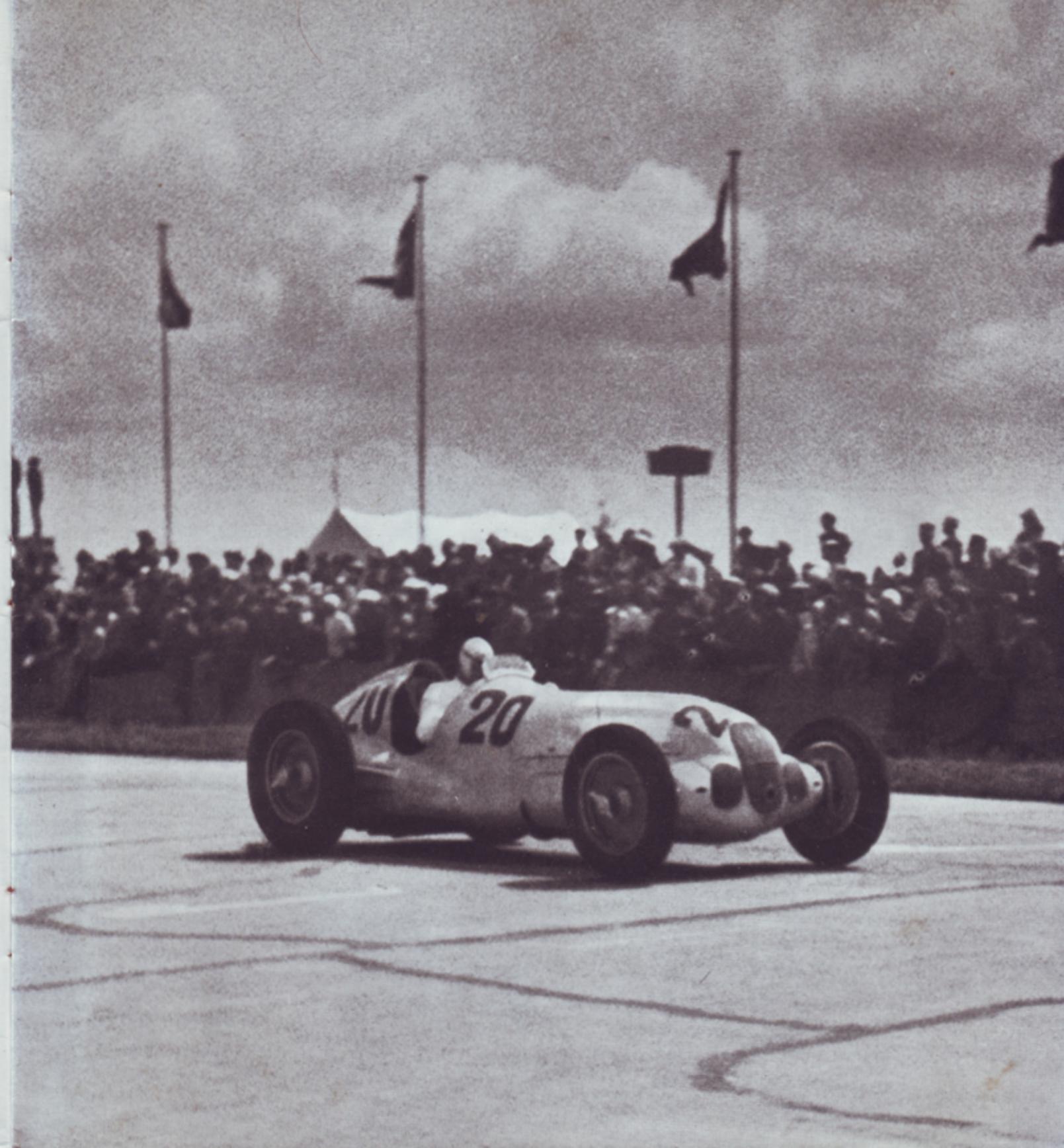
Manfred von Brauchitsch steht zum ersten Male vor Adolf Hitler. Es war in jener Zeit, als der politische Kampf um die Macht in das entscheidende Stadium getreten war. Welche weittragenden Gedanken müssen den Führer damals bewegt haben! Trotzdem fand er in diesen schweren Tagen noch Zeit und Muße, mit einem deutschen Rennfahrer und Direktor Werlin von der Daimler-Benz A. G. über Fragen des Sports zu sprechen! Es war keine Stunde der Information für ihn, den Führer, *vielmehr eine Stunde der Verheißung für den Rennfahrer in jenem stolzen Bewußtsein, daß Deutschland wieder Rennwagen bauen werde!*

Dann kam die nationale Erhebung und es kam die erste Automobil-Ausstellung des Dritten Reiches! Wir hörten die Rede des Führers!

Er erklärte die Kraftverkehrswirtschaft zum bedeutendsten wirtschaftlichen Faktor seines Aufbauwerks, er verkündete die Durchführung seines großen Straßenbau-Programms und sprach *von der öffentlichen Förderung des Motorsports!*

Das war eine Zielsetzung, wie wir sie in unseren kühnsten Träumen nicht erhofft hatten. Das Jahr 1933 war das Jubiläumsjahr von Carl Benz. Das neue Deutschland hat ihm eine würdige Ehrung zuteil werden lassen. Die größte aber, die seinem Werk widerfahren konnte, war dieses neue Programm des Führers. Sein Wort sollte gehört werden. Deutschland wurde berufen, im internationalen Motorsport wieder eine Rolle zu spielen, ja, es hatte die Aufgabe, die neue Rennformel zu einem

Leistungszeugnis deutschen Strebens und Schaffens zu gestalten!



DIE FORMEL

Es ist — zeitlich betrachtet — eines der seltsamsten und großartigsten Ereignisse des europäischen Motorsports, daß um jene Zeit auch eine neue *Formel* entstand, die 750 Kilo-Formel!

Die A.I.A.C.R. (Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) hat die Aufgabe, die jeweils gültige Rennformel zu bestimmen. Nach dieser Formel sollen dann die repräsentativen Großveranstaltungen, die sogenannten «Grandes Épreuves», durchgeführt werden. Die von der A.I.A.C.R. zunächst für die Jahre 1934—36 festgesetzte Formel — sie wurde späterhin um ein Jahr verlängert — schrieb im wesentlichen folgendes vor:

Das Gewicht des Rennwagens mit seinen vier Rädern, aber ohne Brennstoff, Kühlwasser, Schmiermittel, Reifen und Reserveräder, darf nicht mehr als 750 Kilo betragen. — Für die Karosserie wurden bestimmte Mindestmaße vorgeschrieben, während über Bauart und Zylinderinhalt des Motors, die Konstruktion des Fahrgestells sowie über die Zusammensetzung des im Rennen verwandten Brennstoffs keinerlei bindende Vorschriften gemacht wurden. Die Aufgabe war also die, innerhalb dieses durch die Formel gesteckten Rahmens einen Rennwagen mit einem Höchstmaß an Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Straßen- und Kurvensicherheit, Beschleunigungs- und Bremsvermögen zu schaffen!

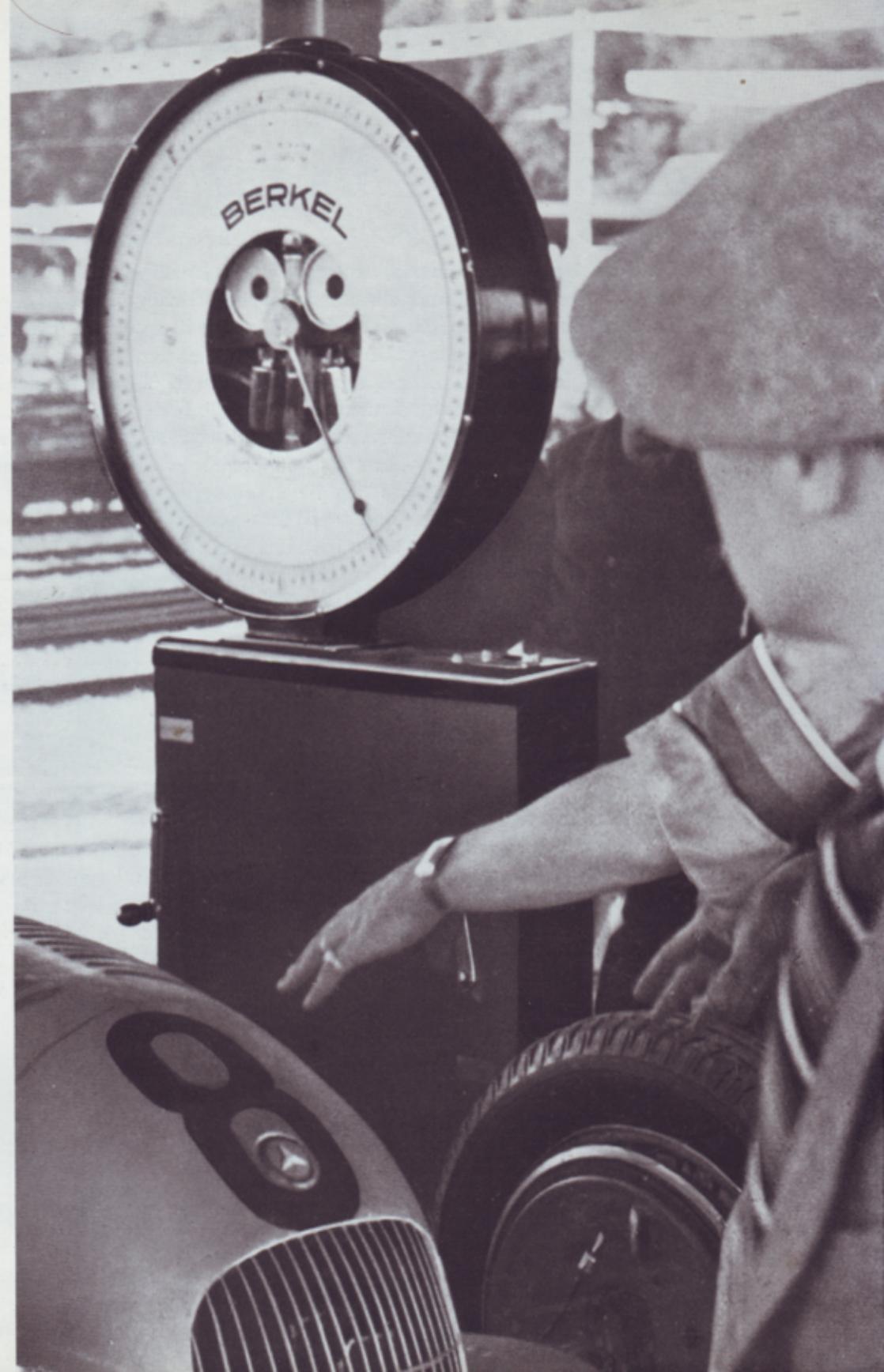
Wird es Deutschland gelingen, diese Formel erfolgreich zu lösen?

Für uns war die Formel und die mit ihr gestellte technische Aufgabe Neuland. Um so höher ist daher der erreichte Erfolg zu werten! —

Inzwischen sind einige Jahre vergangen. Man hat im Ausland das neue Deutschland ein „Kraftfahrerparadies“ genannt. Es ist so: an jenem 11. Februar des Jahres 1933 hat der Führer die Pforte zu diesem Paradies weit aufgerissen. In dieser schöneren Welt automobilistischen Denkens konnten und mußten neue und große Pläne reifen. Und sie wurden zur Tat. Motorsport ist Leistungssport, Höchstleistungssport! Und hier vollendet sich eines jener Grundprinzipien des Nationalsozialismus, der höchste Leistung auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens fordert!

Der Führer hatte gesprochen. Überall wurden neue Kräfte wach, auch dieses große Werk zu vollbringen. Die Formel sollte und mußte ein Maßstab für deutsches Können und deutsche Leistung werden!

So kam eines zum anderen: erst des Führers hinreißende Kraft, die unser Schaffen aus Verbben und Stagnation erlöste, dann die Formel, die große internationale Aufgabe, der sich die Besten Europas widmen, und dann die Tat!



Die Gewichtsformel:

*Jeder Wagen wird genauestens
gewogen.*

UND DANN – DIE TAT!

März 1933, bei Daimler-Benz in Stuttgart-Untertürkheim!

Hier kommen einige Männer zusammen, die sich berufen fühlten, dieses große Werk sportlicher Höchstleistung vorzubereiten. Es sind Männer, gereift an Erfahrungen und an Erfolgen. Je furchtbarer der Niedergang, desto größer ihre Hoffnung, daß der Fortschritt doch eines Tages siegen werde. Nun ist der Sieg da, das Erbe der großen Pioniere Benz und Daimler hat gute Frucht getragen! An den Wänden des Sitzungszimmers hängen viele Bilder aus der Geschichte des Werks. Und die Bilder werden heute lebendig und beginnen zu sprechen. Vom ersten Automobilrennen der Welt und dem Sieg mit Daimler-Motoren im Jahre 1894, vom ersten Benz-Sieg auf der Fernfahrt Paris—Marseille im Jahre 1895!

Ein Bild erzählt vom Sieg im Gordon-Bennet-Rennen im Jahre 1903, ein anderes von dem neuen Weltrekord des Jahres 1904! Über 148 Km.-Stunden haben sie damals gefahren.

„Wir gewannen den Großen Preis von Frankreich im Jahre 1908“ — erzählt ein anderes Bild. „Und wir fuhren neuen Weltrekord mit 205 Km.-Stunden im Jahre 1909!“ — berichtet ein weiteres. „Dreifacher Mercedes-Sieg im Großen Preis von Frankreich 1914“ — steht unter einem anderen Bild.

So folgt Bild um Bild, ein jedes Zeuge großer Taten, eine stolze Chronik technischer Leistung! Bis dann die Lücke kam, das Jahr 1932!

Nun spricht einer der Männer!

„Meine Herren! — Das Werk, dem wir dienen, trägt die Namen Daimler und Benz. So, wie wir jedem von ihnen einst gedient haben, folgen wir heute gemeinsam ihrem großen Vermächtnis. Eine Gemeinschaft für eine Idee: *Meisterschaft!*“

Sie haben uns den Geist treuer Mannschaft vorgelebt und haben uns Werke großer Meisterschaft hinterlassen. Wir sind berufen, dieses Erbe weiter zu pflegen, Deutschlands Vorherrschaft im Motorsport aufs neue zu begründen. Schwere Jahre liegen hinter uns, Jahre, in denen die Welt vergaß, daß deutscher Erfindergeist es war, der die ersten brauchbaren Automobile schuf. Wir werden die Welt wieder an diese Tatsache erinnern und ein Werk schaffen, das unseren Namen und den Ruf deutscher Wertarbeit wieder hinausträgt in alle Welt, wir werden *Rennwagen* bauen!“

„Wer wird diesen Wagen bauen?“

„Wer wird den Motor konstruieren?“

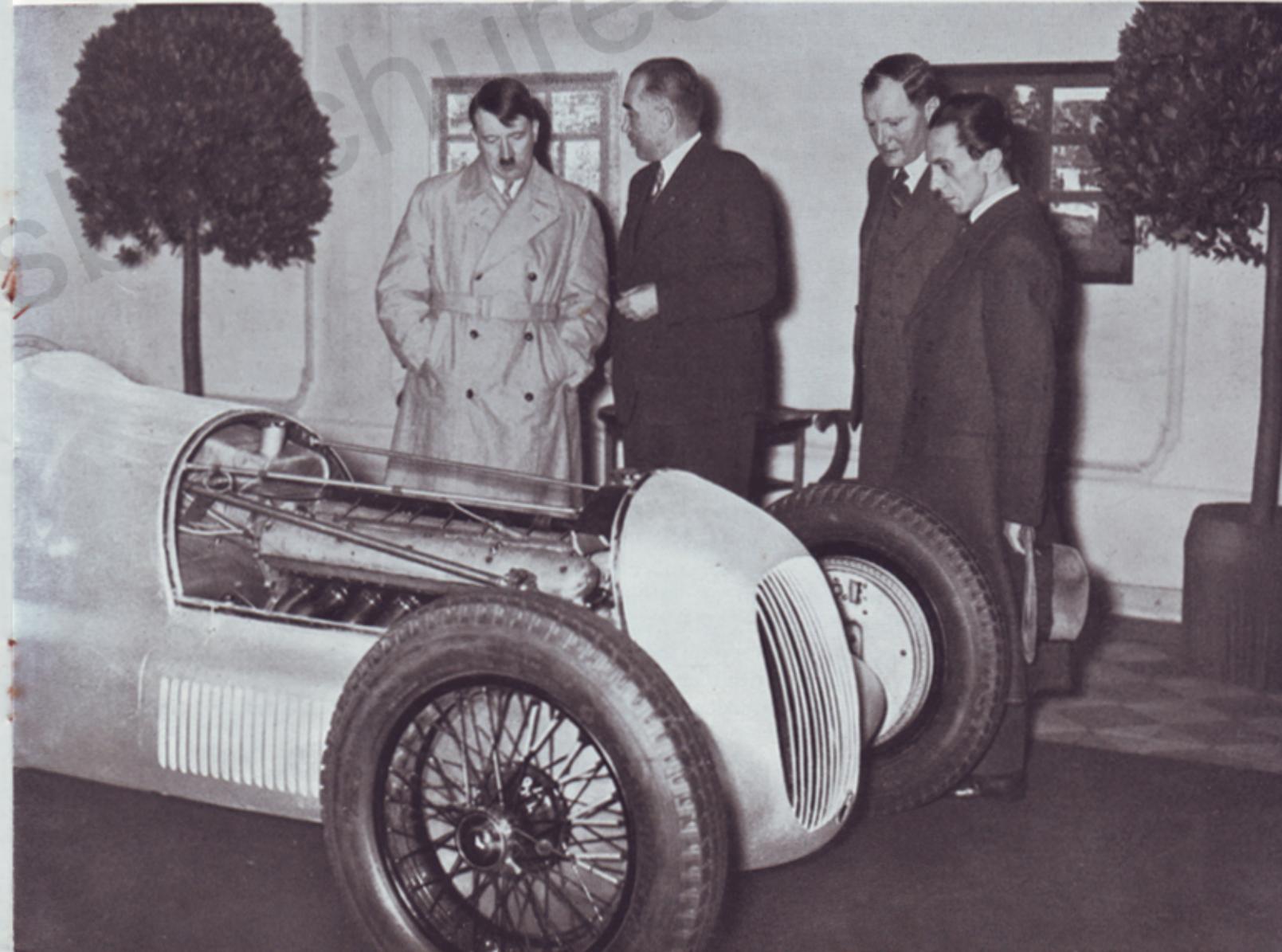
„Wer wird den Kompressor erdenken?“

„Wer wird das Chassis bauen?“

„Wir, das Werk — wir, die Mannschaft — ein Werk von Meisterschaft!“

Ein Jahr später:

Der Führer und Reichskanzler besichtigt mit Reichsminister Dr. Goebbels am 3. Januar 1934 den neuen Rennwagen der Daimler-Benz AG. Neben dem Führer der Schöpfer des Rennwagens, Dr. Nibel †.



ERSTER START UND ERSTER SIEG

Die Formel ist da, der Wagen ist da!

Es kommen die ersten Versuche auf freier Bahn, unten in Monza und hoch oben auf dem Nürburgring. Wie anders ist das Bild dieses Wagens, wenn man sich der Entwicklungen erinnert, die der prachtvolle SSK durchgemacht hat. Ein Vergleich: der SSK glich einem Löwen, schwer, bedächtig fast, aber von unbändiger Kraft. Der neue Grand-Prix-Wagen gleicht einem Panther, leicht und schlank, von unheimlicher Kraft.

Der Wagen ist da und wartet auf Siege. — Und die Fahrer? —

Da wäre Caracciola zu nennen, der die Marke Mercedes so oft zum Siege geführt hat. Aber er leidet noch schwer an den Folgen seines furchtbaren Unfalls von Monaco, den er sich im Jahre 1933 zugezogen hat. So ist Manfred von Brauchitsch der erste Mann des Stalls und — der erste Sieger beim ersten Start im Eifelrennen des Jahres 1934. Neue Männer sind zu Mercedes gekommen. Ernst Henne, den der Rennleiter Neubauer auf dem Wagen einzuschulen sucht, und Luigi Fagioli, der erfolgreiche italienische Fahrer, den sich das Werk verpflichtet hat. Es ist nicht leicht, in Deutschland die Männer zu finden, die imstande wären, ein solch schnelles Fahrzeug zu steuern. Aber vorerst ist ja alles nur Versuch und wird auch einige Zeit Versuch bleiben, beim Großen Preis von Frankreich, beim Großen Preis von Deutschland und der Schweiz! — — —

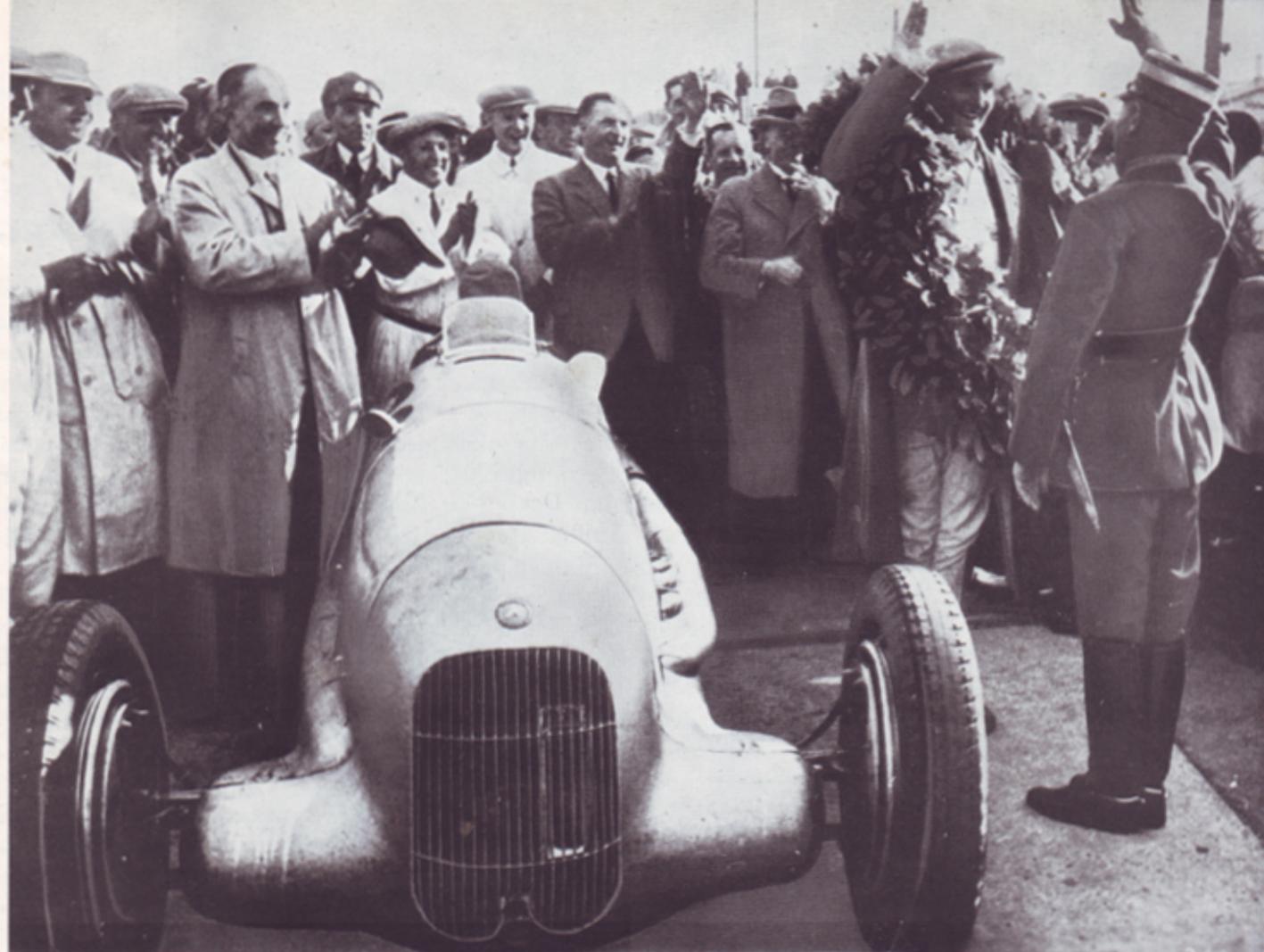
Zehn Worte Technik!

Die Bugattis, Maseratis und Alfa Romeos des Jahres 1933 liefen bei etwa 250 PS genau so viele Kilometerstunden. Die Wagen des Jahres 1934 waren Weiterentwicklungen dieser Fahrzeuge, angepaßt an die neue Grand-Prix-Formel. Zuverlässigkeit und Sicherheit waren die Grundforderungen der neuen Formel, auf die Gefahr hin, daß unsere Rennwagen langsamer würden. Und was geschah? Die deutschen Rennwagen waren weit *schneller* und weit *sicherer* geworden!

Revolutionär wirkte zunächst die Verwendung von Schwingachsen, die Einzelfederung aller Räder, ebenso die stromlinienförmige und niedrige Bauart des Wagens. Was ist von überkommenen schnellen Wagen verwandt? — Nichts, außer der Erfahrung! Neuland auf der ganzen Linie, aber Vertrauen in den Erfolg, Vertrauen in die eigene Leistung!

So stehen wir am Frühhmorgen des 3. Juni 1934 am Nürburgring und erleben zum ersten Male einen Großtag mit über 200000 Besuchern, wir erleben den ersten deutschen Sieg auf einem Grand-Prix-Wagen nach neuer Formel, den Sieg Manfred von Brauchitsch's auf Mercedes-Benz!

Erster Start und erster Sieg, ein Freudentag am Nürburgring, ein Freudentag in Untertürkheim!



Korpsführer Hühnlein

beglückwünscht Manfred von Brauchitsch, den Sieger im Eifelrennen 1934.

DEUTSCHER KRAFTFAHRSPORT —

EIN WILLE UND EIN WEG!

Die großen Motorsporterfolge, deren sich Deutschland in den letzten Jahren rühmen durfte, sind nicht nur eine Folge der überlegenen technischen Konstruktionen, sie sind vielmehr das Resultat einer Sportpolitik, die, stets aufs höchste Ziel gerichtet, immer neue und größere Leistungen versuchte und erreichte! Es ist das Verdienst des Führers des deutschen Kraftfahrsports, *Korpsführer Hühnlein*, diese inneren und äußeren Voraussetzungen geschaffen zu haben, einmal durch die Bereinigung des deutschen Klubwesens, die in der Schaffung des Deutschen Automobil-Clubs ihren berechneten Ausdruck fand, sodann und vor allem in der konzentrierten Machtfülle, die sich das von ihm geführte *Nationalsozialistische Kraftfahr-Korps* erobert hat. Bei den Männern des Korps ist der Motorsport nicht mehr in erster Linie persönliches Erfolgsstreben, vielmehr ein niemals ruhender Kampf um Erfolg und Ehre der Nation!

Dieses Streben hat seinen Ausdruck nicht nur in der viel bewunderten Organisation sportlicher Veranstaltungen, die in ihrem heutigen Ausmaß überhaupt erst durch die Freiwilligkeit des Einsatzes der Führer und Männer des NSKK möglich wurden, gefunden, sondern auch in dem Gemeinschaftswillen aller am Sport Beteiligten, also Fahrern und Industrie, das Beste und Höchste zu wollen und zu leisten. Man hat im Ausland gerade hierin die besondere Machtstellung des deutschen Motorsports erkannt und weiß sehr wohl, wie schwer es sein wird, gegen diese Vormachtstellung mit Erfolg anzutreten!

Und wenn die Daimler-Benz A.G. nach Abschluß der 750 Kilo-Formel mit berechtigtem Stolz der Öffentlichkeit ein Buch ihrer großen Erfolge unterbreitet, so ist sie sich dessen bewußt, daß dieser glänzende Abschluß nicht möglich gewesen wäre ohne die erfolgreiche Zusammenarbeit aller in Frage kommenden Personen und Organisationen, ohne diese innere Geschlossenheit aller Kreise, die irgendwie industriell oder organisatorisch mit dem Sport zu tun haben!

Aber auch auf einem anderen Gebiet war dieses Streben von größtem Erfolg. Korpsführer Hühnlein hat zu Beginn seiner Tätigkeit auf motorsportlichem Gebiet das Wort vom Motorsport als Volkssport geprägt. Er ist es in Wahrheit geworden. Hunderttausende erleben Jahr für Jahr unsere großen Veranstaltungen auf dem Nürburgring und anderen Rennstrecken unsers schönen Deutschlands; nicht nur das, viele Zehntausende kommen aus dem Ausland nach hier und werden Zeugen des neuen Deutschland und Kündler des deutschen Erfolgs. Diese ungewöhnliche Begeisterung für den Motorsport ist nicht ohne Einfluß gewesen auf die Aufnahme des Motorsports in anderen Ländern. Auch dort ist das Interesse für Dinge des Motors, der Technik und des Fortschritts neu erwacht und hat so mit dazu beigetragen, dem deutschen Erfolg in aller Welt die entsprechende Resonanz zu sichern!

So wurde der Mercedes-Benz-Sieg ein deutscher Sieg!



*Korpsführer
Hühnlein,*

*der Führer des Deutschen
Kraftfahrsports.*

DIE «GRANDES ÉPREUVES» —

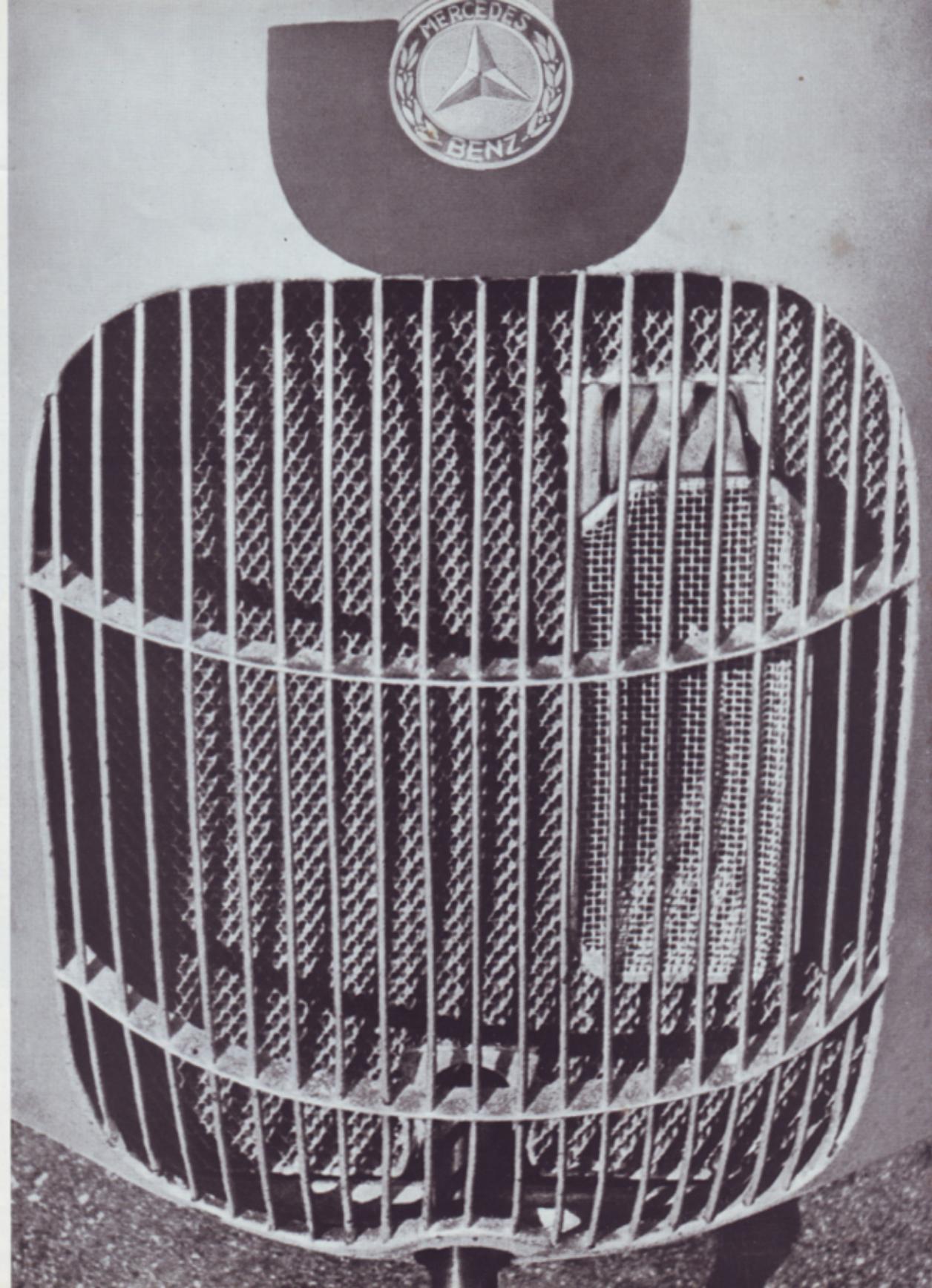
DAS KRITERIUM DER FORMEL

Stellt man nunmehr die Frage, wer denn von all den Firmen, die Rennwagen bauten, die Formel am besten gelöst hat, so ist diese Frage eindeutig durch die Erfolge in den 23 «Grandes Épreuves», den „Großveranstaltungen des internationalen Automobilsportes“ eindeutig bewiesen!

Was aber ist eine «Grande Épreuve»?

Mit diesem Wort bezeichnet man die großen repräsentativen Veranstaltungen der einzelnen Länder, die gegenüber anderen Rennen einen besonderen Vorrang genießen. Nicht jeder „Große Preis“ oder jedes Langstreckenrennen zählt hierzu, sondern nur einige wenige, in den Jahren 1934—1937 die „Großen Preise“ von Deutschland, Italien, Schweiz, Belgien, Monaco, Frankreich und Spanien. In den ersten Jahren der Geschichte der Grandprixformel waren die Wagen der «Grande Épreuve» von heute die Serienwagen von morgen. In den späteren Jahren aber wandelte sich der Sinn der Formel. Sie gewann immer mehr die Aufgabe, Neuland zu erschließen, Konstruktionen zu schaffen, die dem Serienbau weit vorausliefen, von denen jedoch der Serienbau in erheblichem Maße lernen sollte. Fragt man so nach dem Sinn der letzten Formel, so kann man wohl behaupten, daß sie ganz bewußt eine Höchstleistungsformel war, die geeignet schien, Leistungen zu vollbringen, die bereits in den Grenzbereich des im Rennen überhaupt Möglichen hineinragen! Mercedes-Benz, Auto-Union, Alfa Romeo, Maserati und Bugatti sind die fünf europäischen Firmen, die nach dieser Formel Rennwagen gebaut haben. Sie haben sich an insgesamt 23 «Grandes Épreuves» beteiligt und um Sieg und Platz gerungen. Wie aber ist das Endergebnis?

Zwölf Siege, zehn zweite und fünf dritte Plätze sicherten dem traditionsreichen Namen und der Marke Mercedes-Benz erneuten Weltruhm. Zwölf Siege, d. h. also, daß mehr als die Hälfte aller «Grandes Épreuves» von Mercedes-Benz gewonnen wurde. Nur vier Siege fielen an das Ausland. Die Bedeutung dieses Erfolges wird noch überragender, wenn man berücksichtigt, daß Mercedes-Benz nicht an allen 23, sondern nur an 20 «Grandes Épreuves» teilgenommen hat. Dreimal hat Mercedes-Benz in diesen 20 Rennen einen dreifachen und sechsmal einen zweifachen Sieg erringen können, ein Triumph, der einmalig dasteht in der Geschichte des Motorsports! Dies ist der überzeugendste Beweis dafür, daß Mercedes-Benz die Formel nicht nur am besten löste, sondern sie geradezu meisterhaft beherrscht hat!



*Deutscher Sieg
im Zeichen des
Mercedes-Sterns.*

1934 *GROSSER PREIS VON ITALIEN*

Der „Gran Premio d'Italia“ hat eine glänzende Tradition. Er wurde im Jahre 1921 bei Brescia zum ersten Male ausgetragen. In den folgenden Jahren findet er auf der neuerbauten Monzabahn statt. Große Namen verzeichnet die Siegerliste, in der wir die besten Namen des europäischen Motorsports verzeichnen finden. Nur — bis 1934 — *keinen deutschen!* Denn — der Große Preis von Italien war bis dahin eine rein französisch-italienische Angelegenheit gewesen. Ballot, Fiat, Alfa Romeo, Bugatti und Delage sind die Siegerwagen bis zum Jahre 1934.

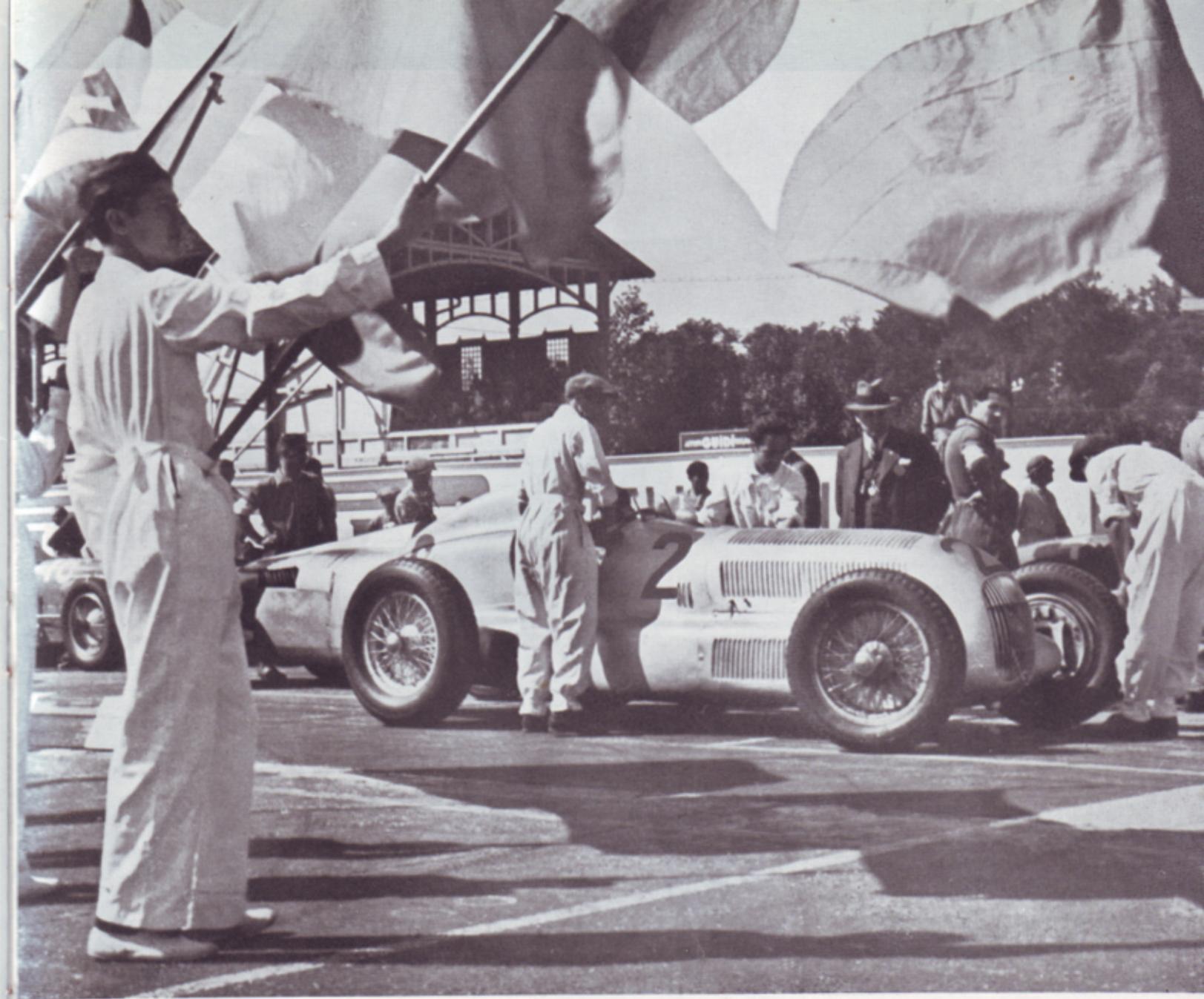
Der „Große Preis“ des Jahres 1933 war der schwarze Tag von Monza. Drei berühmte und beliebte Vertreter des europäischen Motorsports haben an diesem Tage ihr Streben nach Ruhm und Leistung mit dem Leben bezahlt. Die Namen dieser Männer sind: Campari, Borzachini und Graf Czaykowski. Dieses tragische Ereignis hatte zur Folge, daß die Strecke im Jahre 1934 *langsamer* gemacht wurde. Durch Schikanen, durch scharfe rechtwinklige und bremsende Kurven. Die Rennstrecke ist 4,3 km lang und muß 116 mal *gerundet* werden. Aber dieser Kurs von 4,3 km hat 10 rechtwinklige Kurven und eine enge Haarnadelkurve. Von den 500 km des Rennens sind fast 70 km Bremswege. Man hat's ausgerechnet: 2500 mal muß gekuppelt und geschaltet werden. Das geht aufs Getriebe, das geht auf Kupplung und Bremsen. Ja, es sollte so gehen, *es sollte ein Vernichtungsweg für die anstürmenden deutschen Rennwagen sein!*

Also — keine günstigen Aussichten für uns?

Wahrhaftig nicht. Caracciola ist noch nicht ganz ausgeheilt, von Brauchitsch liegt schwer verletzt im Krankenhaus zu Adenau. So tritt Mercedes-Benz mit Caracciola, Fagioli und Henne an. Henne, noch neu auf dem Wagen, wird angefahren und muß aufgeben. Der temperamentvolle Fagioli hetzt das Feld und seinen Wagen und scheidet nach der 10. Runde wegen Getriebeschadens aus. *Nun glauben die Anderen, das Rennen bereits gewonnen zu haben.* Sie sind der Meinung, daß Caracciola nur halb zu werten sei. Aber — man hatte sich verrechnet, verrechnet in Deutschlands Meisterfahrer und Deutschlands Meisterwerk. Der Mercedes-Schwingachswagen nimmt die unzähligen Stöße hin und verwindet sie, die Bremsen zeigen sich den größten und gewaltigsten Beanspruchungen gewachsen, und Caracciola zieht mit der Gleichmäßigkeit eines Uhrwerks seine Runden, bis ihn in der 60. Runde eine Verletzung am Arm zur Abgabe des Steuers an Fagioli zwingt.

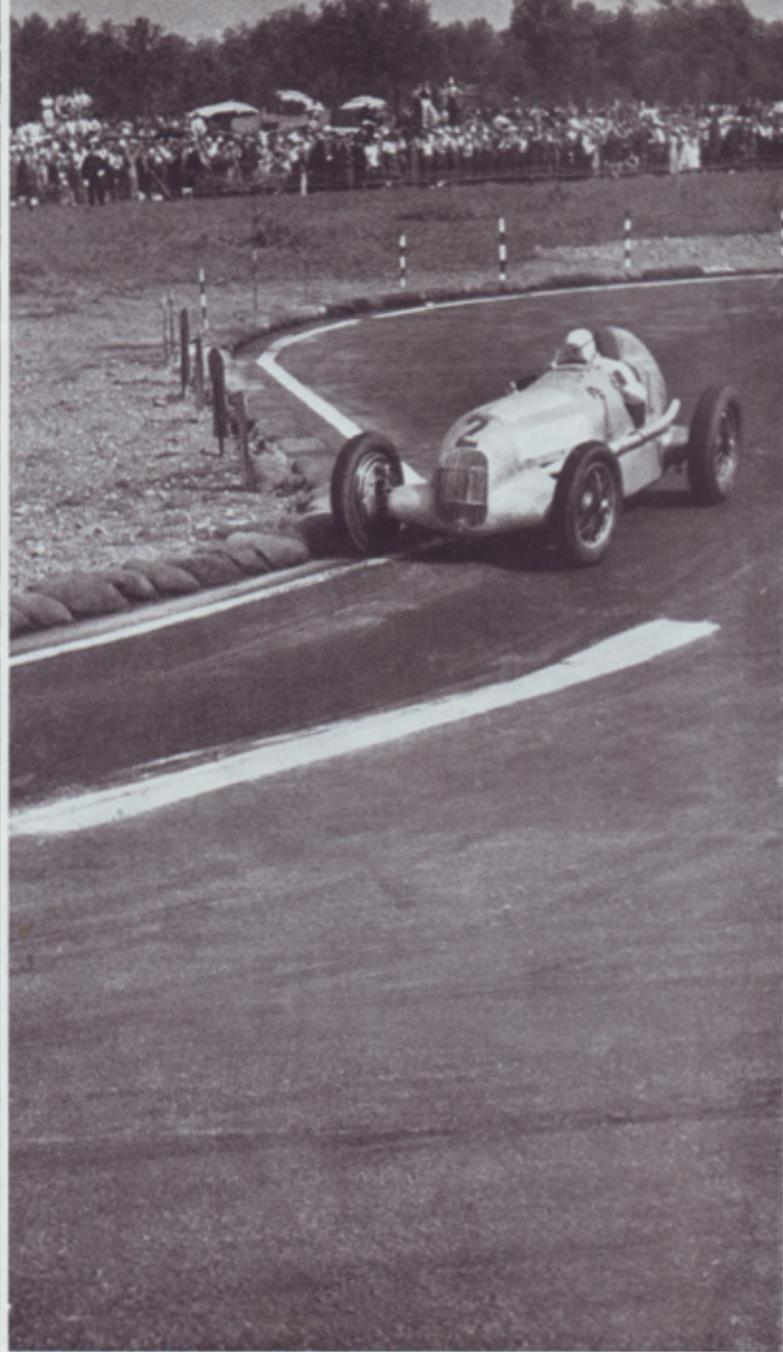
Und nun beherrscht Fagioli, der Sieger des Jahres 1933, das Feld. Er kennt die Überlegenheit seiner Maschine und weiß sie zu schonen. Allen Anstürmen zum Trotz behauptet er seinen ersten Platz und kann mit einer Runde Vorsprung das Rennen beenden.

Caracciola-Fagioli haben somit den ersten Großen Preis für Mercedes-Benz gewonnen!



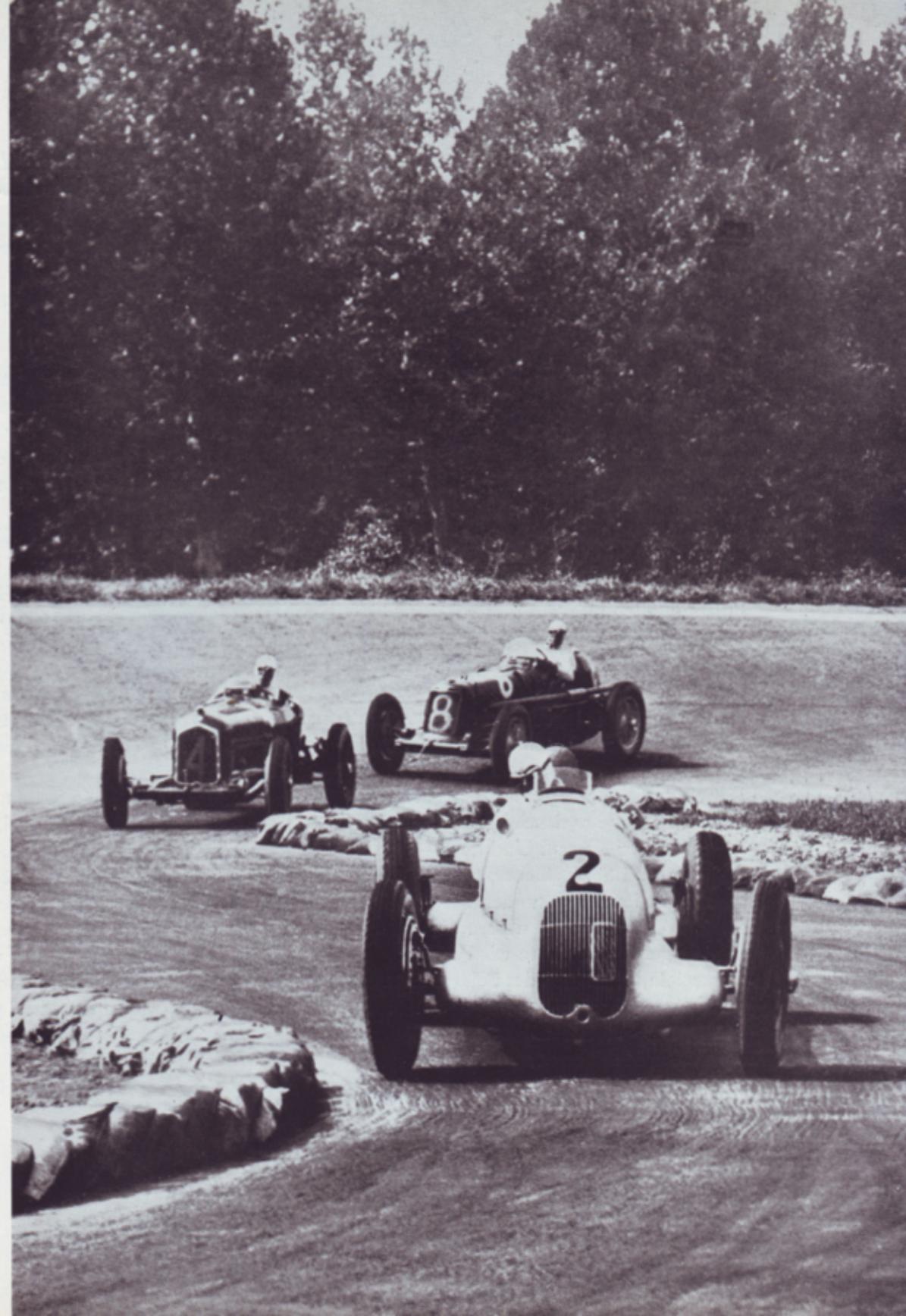
Feierlicher Aufmarsch

der Rennwagen und Fahrer auf der Monzabahn.



*Schikanen
und nochmals Schikanen!*

*Aber
immer wieder—
ein Mercedes-Benz in
Front!*



DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS VON SPANIEN 1934

Schon einmal hatte die Marke Mercedes-Benz in San Sebastian triumphieren können. Es war im Jahre 1926, als Walb, Merz und Caracciola hier *einen dreifachen Klassensieg* herausfuhren. In den späteren Jahren hatte man das Feld den Fahrern Frankreichs und Italiens überlassen. San Sebastian wurde das Hausrennen Bugattis!

Bis zum Jahre 1934!

Zum ersten Male seit langer Zeit erschienen die deutschen Rennwagen wieder auf der berühmten Lasarte-Rundstrecke, die in der Zwischenzeit wahrhaft nicht besser geworden war. Es ist ein Straßenoval von 17,3 Kilometer Länge, das nach Norden zu in die Berge der Pyrenäen hineingreift. Straßenbahnschienen, viele flache Kurven, mehrere Ortschaften, dazu eine völlig wellige Straßenoberfläche, das sind alles Tatsachen, die gegen eine Idealrundstrecke sprechen!

San Sebastian! — —

Seit zwei Jahren fehlt dieses Rennen im europäischen Motorsport. Furchtbare Kämpfe haben um die Stadt getobt, die viele Jahre lang Schauplatz großartiger Sportkämpfe war. Fahrer und Monteure denken heute mit stolzer Freude und verständlicher Wehmut an jenen Septembertag, da es ihnen möglich war, auf dieser Rundstrecke einen großen Doppelsieg zu feiern! Die gesamte europäische Elite des Motorsports war vertreten, ein harter und schwerer Kampf stand bevor. Das wußten Caracciola und Fagioli, die damals als einzige vom Mercedesstall ins Rennen gingen. Nur zwei Wagen am Start, aber — *zwei Wagen am Ziel, auf dem ersten und zweiten Platz!*

Schwere Kämpfe lagen hinter ihnen. Man erinnerte sich des Sieges von Pescara, man dachte an die Kämpfe auf der Monzabahn, Tage, die alle mit einem Mercedes-Benz-Erfolg geendet hatten!

Und dann senkte sich die Startflagge!

Der Kampf hatte begonnen. Eine drangvoll fürchterliche Enge auf den Tribünen und Berghängen. Echt südlicher Begeisterungssturm begleitet die Fahrer auf ihren Runden. Heiß ist der Tag und schwer ist der Kampf. Und doch — der Mercedes-Schwingachser triumphiert über Straßenbahnschienen und Schlaglöcher, er triumphiert über das gesamte Aufgebot des europäischen Motorsports! Mit 153 Km.-Stunden hatte Nuvolari im Vorjahre die schnellste Runde gefahren. Mit mehr als 200 Tempo rasen unsere Fahrer durch die Tribünenkurve. Immer neue Rekordrunden werden gefahren. Heute wird der Sieg ein deutscher sein. Das Publikum rast, wenn Fagioli und Caracciola, die Ersten des Feldes, mit knappem Abstand von 10—20 Metern vorbeikommen. Und ein Taumel der Begeisterung hat alle erfaßt, als sie dann als Sieger durchs Ziel gehen. Fagioli als Erster, Caracciola als Zweiter, Fagioli mit einem Durchschnitt von 156,3 Km.-Stunden, also um 3 Km.-Stunden besser als Nuvolaris Rundenrekord aus dem Jahre 1933!

Zweiter Grand-Prix-Sieg und erster Doppelsieg der Mercedes-Benz-Rennwagen!



Überall

sind die Mercedesboxen von Neugierigen belagert.



*Neubauer
dirigiert*

*Luigi Fagioli,
der Sieger von San Sebastian.*



1935 *GROSSER PREIS VON MONACO*

Im Jahre 1929 wurde der erste „Große Preis von Monaco“ ausgetragen. Bugatti und Alfa Romeo hatten sich seither in diese Siege geteilt. Nun kamen zum ersten Male die deutschen Rennwagen auf diese Rennstrecke. Und sie siegten hier!

Nicht nur das: es ist Mercedes-Benz gelungen, diesen Monaco-Sieg zu einem Haustriumph zu gestalten, denn auch in den folgenden Jahren, 1936 und 1937, stellte Mercedes-Benz die Sieger!

Die Rennstrecke von Monte Carlo ist so recht ein Kurs nach südländischem Geschmack. Sie ist drei Kilometer lang und hundert Runden sind zu fahren. Start unten am Hafen. Von dort geht's hinauf zum Spielkasino, von da wieder hinunter zum Meer, um in einer Haarnadelkurve wieder zu drehen. Kurve reiht sich an Kurve, eine einzige Zerreißprobe für Getriebe, Bremsen und Reifen! Monte Carlo ist das Reiseziel der Großen dieser Welt. Sobald der Frühling kommt, wird es lebendig in den Hotelpalästen der Côte d'Azur. Sport und Spiel beherrschen die einzigartige Küste. Aber in den Ostertagen hat der Motor das Wort. So auch am Ostermontag des Jahres 1935! Es ist der erste Grand Prix des Jahres und am Start wiederum alles, was Frankreich, Italien und Deutschland an schnellen Wagen und mutigen Fahrern aufzubieten vermögen. Mercedes-Benz tritt mit drei Wagen an, am Steuer Caracciola, Fagioli und Manfred von Brauchitsch, der von seinen Verletzungen wieder genesen ist. Es ist vielleicht keine große Kunst, einen schnellen Wagen mit vielhundert PS in Rekordtempo über eine Gerade zu jagen. Aber eine große Kunst ist es, solches Rennungetüm über einen Kurs, der fast nur aus Kurven und Bremsstrecken besteht, in Rekordzeit zu bringen. Monaco braucht keine Schikanen, hier ist jeder Meter der schwierigen Rennstrecke eine Schikane. Wenn erst einmal fünfzig Runden gefahren sind und der weggebremste Gummi seine Spuren hinterlassen hat, dann wird diese Strecke zu einer Straße mit wahrhaft höllischen Hindernissen und Gefahren. Und so ist es auch am Ostermontag 1935. Sechzehn Wagen standen am Start, viele von ihnen haben das Ziel nicht erreicht. Auch Manfred von Brauchitsch und Caracciola, der lange Zeit an zweiter Stelle lag, mußten aufgeben. Aber der Siegerwagen mit dem Mercedesstern hielt unentwegt die Spitze. Fagioli war der Sieger!

Und das Geheimnis dieses Sieges?

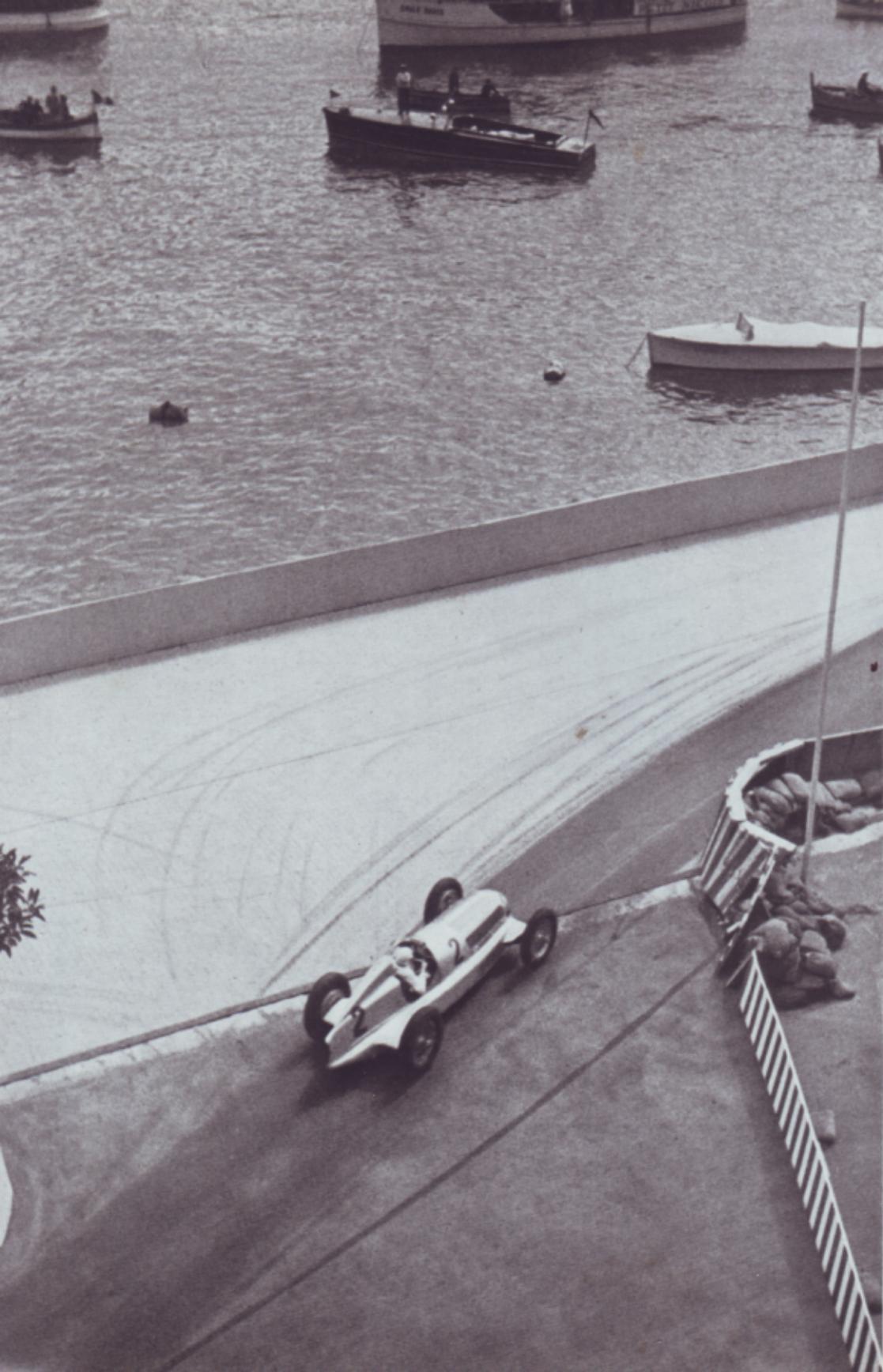
„Es handelt sich hierbei nicht nur um einen technischen Sieg, sondern auch um den Sieg einer prachtvollen Organisation und einer hervorragenden Disziplin, um einen Sieg, der einer Vorbereitung und Organisation zu verdanken ist, wie man sie bisher einfach nicht gekannt hat!“

So schrieb Charles Faroux, der Rennleiter von Monaco, im L'Auto!

Charles Faroux,

der Rennleiter von Monaco, bei der Fahrerbesprechung.





*Kurvenkampf
zwischen Küste und Spielkasino.*



*Fagioli
steuert seinen Mercedes-Benz über
die schwierige Rennstrecke zum Siege.*

DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS VON FRANKREICH 1935

In den Jahren vor dem Kriege waren Mercedes und Benz oftmals siegreich in Frankreich gewesen. Einer der ersten Starts der neuen Rennwagen war der Große Preis des Jahres 1934 auf der Monthlérybahn. Aber — die Wagen waren damals noch nicht so weit. Und doch — „die Deutschen werden wiederkommen, und sie werden siegen, sie werden ihren Triumph von Lyon im Jahre 1914 wiederholen!“ — so schrieb damals die französische Presse!

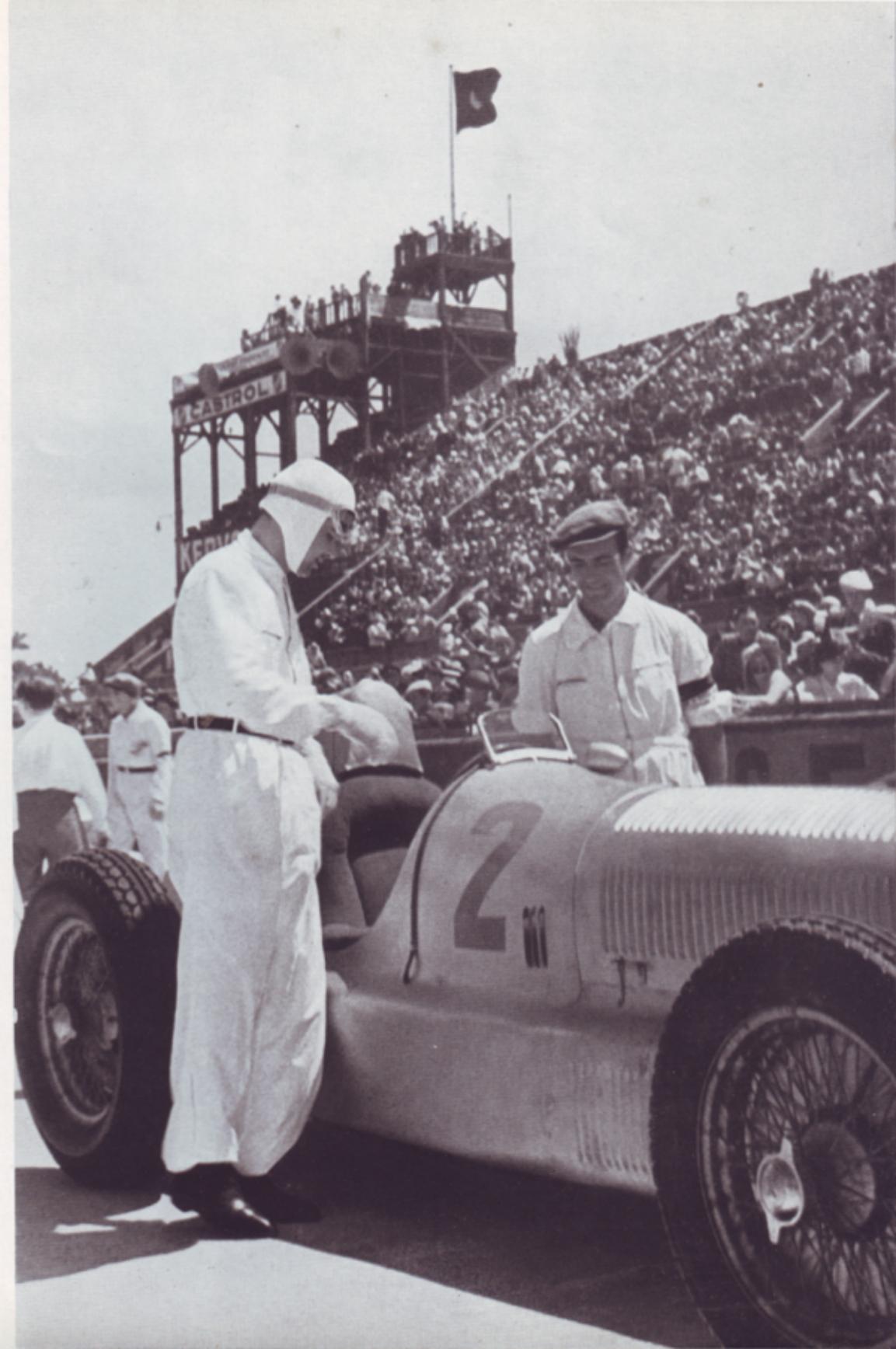
Und die Deutschen kamen wieder, und es wurde trotz Schikanen ein einzigartiger Triumphzug ihrer Mercedeswagen. Schon im Jahre 1935 erkannte man klar, daß ihr Siegeslauf nicht mehr aufzuhalten war. Aber wenn sie schon siegen sollten, dann durfte ihnen dieser Erfolg nicht leicht gemacht werden. So dachte man damals in Frankreich und errichtete Schikanen auf der Bahn von Monthléry, der die anderen — die Bugattis und die Alfa-Romeowagen — zum Opfer fielen! Große Hoffnung hatte man auf die Italiener gesetzt. Alfa Romeo kam mit den lange erwarteten neuen Grand-Prixwagen von vier Liter Zylinderinhalt. Die besten Fahrer saßen am Steuer dieser Wagen, Chiron und Nuvolari. Die Wagen waren schnell, wie sie im Training bewiesen. Man hatte sich eine Vernichtungstaktik ausgedacht: Nuvolari sollte die Führung übernehmen und Chiron im Hintergrunde auf Tempo hetzen. So kam es auch: Nuvolari lag an der Spitze und wurde selbst zu Tode gehetzt. Infolge Getriebeschadens mußte er das Rennen aufgeben. Nun war die Reihe an Chiron. Auch er schied aus. Somit lagen die drei Mercedes mit Caracciola, von Brauchitsch und Fagioli an der Spitze.

„Je stürmischer der Angriff, je heißer das Wetter, desto kühler unsere Entscheidungen!“ — so äußerte sich Neubauer, der treffliche Manager der Mercedesmannschaft, nach gewonnenem Siege. Und er traf seine Entscheidungen mit der Überlegenheit eines Mannes, der seiner Sache völlig sicher ist. Monthléry hätte einen dreifachen Sieg erbringen können, aber — es kam nicht ganz dazu. Dafür aber zu einem überlegenen Doppelsieg mit Caracciola und von Brauchitsch an der Spitze, während Fagioli infolge eines geringfügigen Schadens auf den vierten Platz zurückfiel!

Enttäuschung und Bewunderung, das war das Resultat für die Franzosen! Eine Enttäuschung, die alle Pläne der Schaffung eines eigenen „National-Rennwagens“ zunichte machte, so stark, daß sich Frankreich, das klassische Land des Automobilsports, von der Formel zurückzog, und eine Bewunderung, die nicht besser und prägnanter ausgedrückt werden kann als durch die Worte Faroux', der im L'Auto schrieb:

„Der deutsche Sieg war der Sieg einer Marke, die seit 40 Jahren in der ganzen Welt den besten Ruf genießt!“

Es war ein Sieg deutscher Technik, deutscher Organisation und Disziplin!



*Noch eine Minute bis zum Start —
aber Caracciola ist die Ruhe selbst.*



*An der Steilwand
des Autodroms von
Monthléry.*



*Wiederum ein
Mercedes-Sieg
und wieder ein
Caracciola-Sieg.*

DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS VON BELGIEN 1935

Wenige Wochen später in Belgien auf der herrlichen Rundstrecke von Francorchamps-Malmedy-Stavelot bei Spa. Es ist das erstmal, daß sich Deutschland offiziell an einem Großen Preise Belgiens beteiligt. Aber — man kennt diese Marke, denn unter den Offiziellen des Klubs sind gar manche, die sich der Namen Mercedes und Benz mit großer Hochachtung erinnern, manche, die selbst in den früheren Ardennen-Rennen einen solchen Wagen zum Sieg gesteuert haben! So rechnet man auch hier mit einem deutschen Sieg! — —

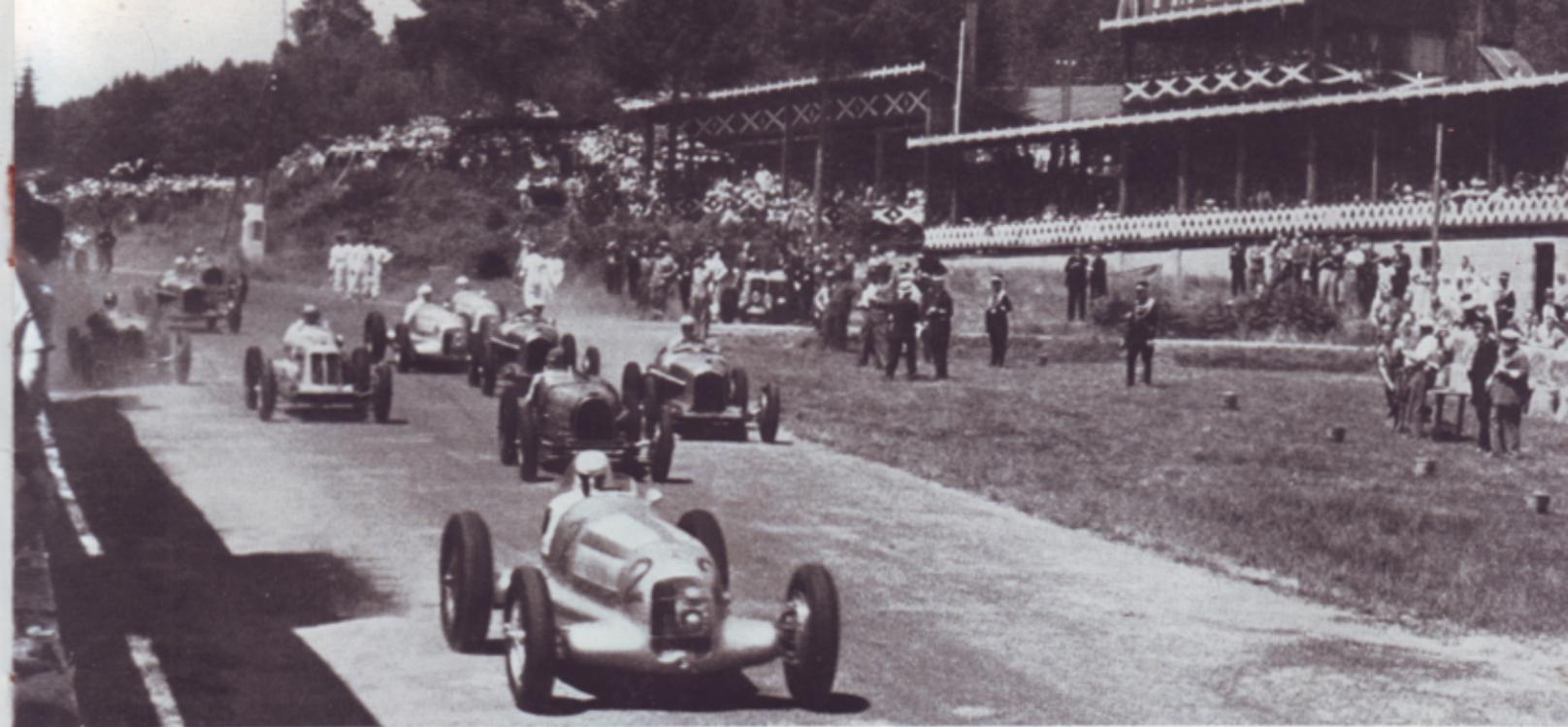
Aber — Männer wie Chiron, Dreyfus, Benoist und Taruffi waren oftmals in Belgien gewesen und hatten hier gesiegt. Sie hatten ihre stillen Freunde und offenen Bewunderer! Man wollte es einfach nicht glauben, daß der deutsche Sieg unaufhaltsam war.

Ja, beim Start sah es nicht einmal so rosig aus. Die Startplätze wurden verlost, Italiener und Franzosen standen in den vorderen Reihen. Also Kampf von der ersten Runde an! Und es gab prachtvollen Kampf zu sehen!

Caracciola geht mit unerhörtem Elan gleich in Führung, Fagioli und von Brauchitsch rücken nach, und in der zweiten Runde liegen die drei deutschen Wagen bereits in Führung. Wiederholung des Kampfes auf der Monthlérybahn? — Jawohl, eine glänzende und großartige Wiederholung, Kampf bis zum Schluß und dann wiederum ein überlegener Doppelsieg! Manfred von Brauchitsch hat Pech, sein Kompressor tut nicht mehr mit. So sitzt er verzweifelt in der Boxe, in dem Bewußtsein, auf dieser herrlichen Rennstrecke, die „seinem“ Nürburgring so ähnlich ist, nichts mehr ausrichten zu können. Da kommt — in bedrohlicher Situation — Fagioli in der 13. Runde an die Boxe. Er ist kampfunfähig geworden und muß das Rennen aufgeben. Im Toben der Maschinen hört man Neubauers Stimme: „Brauchitsch!!!“

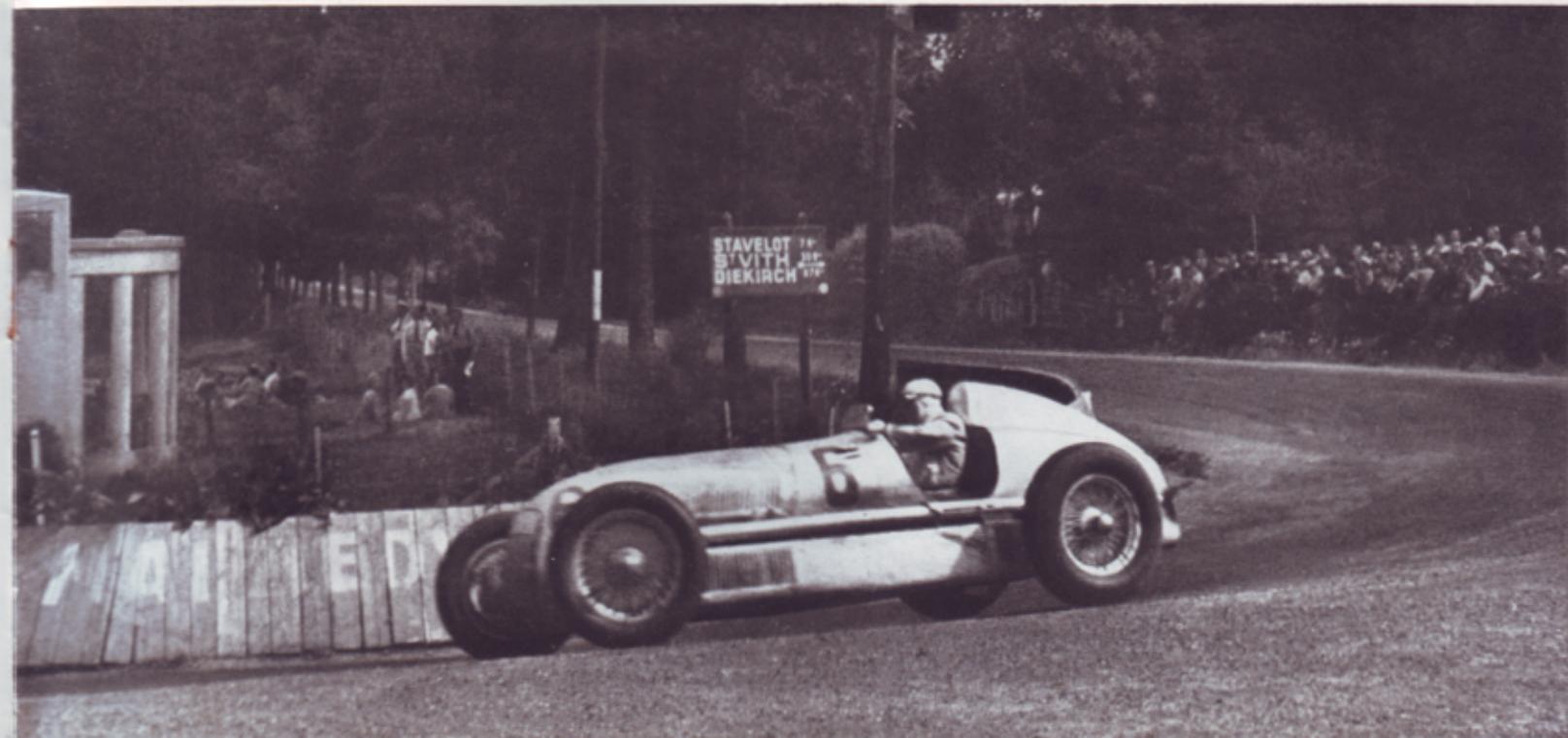
Manfred von Brauchitsch erwacht aus seiner Melancholie. Hier ist eine Chance für ihn! Chiron und Dreyfus sind inzwischen vorbei und liegen auf dem zweiten und dritten Platz mit ihren Alfas. Die Spitze können sie niemals nehmen, das schafft Rudi allein. Aber den zweiten Platz zurückgewinnen, den Doppelsieg erkämpfen, das ist nunmehr das Werk von Brauchitsch's. Und hier bewährt sich sein prachtvoller Kampfgeist. Dreißig Sekunden liegt er hinter Dreyfus. In jeder Runde holt er neun Sekunden auf. Bald ist der dritte Platz geschafft. Nun liegt noch Chiron vor ihm, der gewandte und sichere Kämpfer. Der Tag ist heiß, und das Ringen ist schwer. Trotzdem — es *muß* gelingen! Mit einer Rekordrunde vollendet Manfred von Brauchitsch in „wilder, verwegener Jagd“ dieses Rennen, er hat auch Chiron niedergerungen!

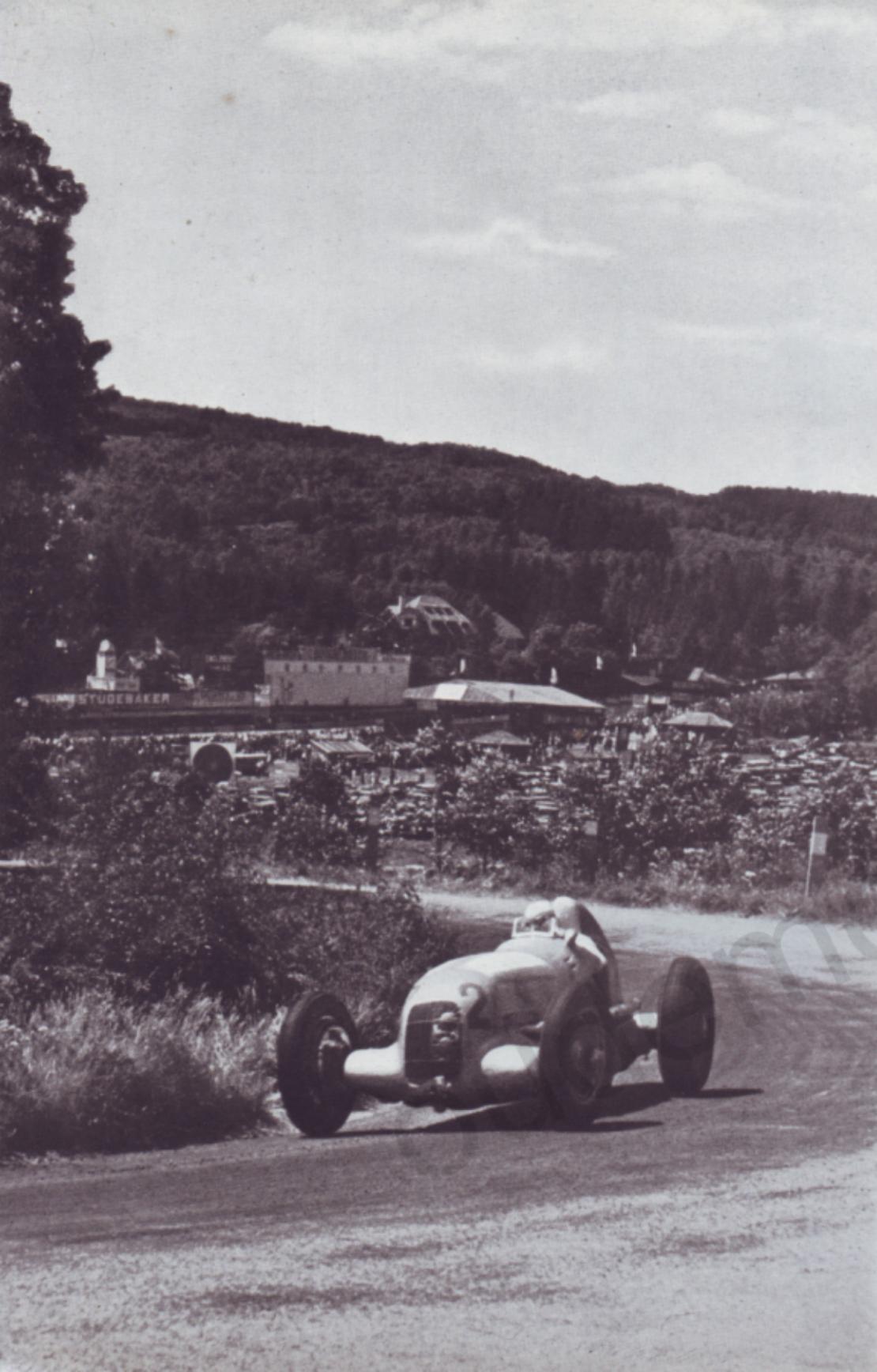
„Es war das schwerste Rennen meines Lebens, dieser Kampf mit von Brauchitsch!“ — sagt Chiron späterhin. „Und es war mein schönstes Rennen!“ — sagt der glückliche Zweite! Neuer Doppelsieg für Deutschland, neuer Doppelsieg für Daimler-Benz!



Erster beim Start — wie immer!

Unten: von Brauchitsch in der Kurve de la Source.





*So schön ist es
am Start- und Zielplatz
von Francorchamps.*



*Capt. Boin,
der Präsident des Int. Sport-Jour-
nalisten-Verbandes, interviewt den
Sieger Caracciola am Mikrophon.*

DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS DER SCHWEIZ 1935

Von Sieg zu Sieg eilen unsere deutschen Rennwagen. Nun stehen sie im Bremgartenwald der Bundeshauptstadt Bern in der Schweiz. Es ist eine schöne Rennstrecke, die sich der Automobil-Club der Schweiz für die Veranstaltung seines Grand Prix gesichert hat, schön, aber — auch gefährlich! Im Training ist der junge Mercedesfahrer Geier schwer gestürzt. Mit lebensgefährlichen Verletzungen liegt er in der nahen Universitätsklinik. Es ist nicht gerade als gutes Omen zu deuten, wenn ein lieber Kamerad so plötzlich aus den Reihen der Kämpfer gerissen wird!

Nun stehen sie am Start, immer noch unter dem Eindruck des furchtbaren Schicksals, das einen der Ihren getroffen hat. Düstere Wolken kommen von den Berner Alpen herüber, gejagt von einem frischen Wind, so daß man sich entschließt, anstatt der griffigen „Regenreifen“ noch schnell vor dem Start „trockene“ Reifen aufzuziehen. Während die Monteure mit ihren Kupferhämmern in wenigen Sekunden diese Arbeit vollbringen, stehen die Kämpfer des Großen Preises der Schweiz gefaßt daneben, sie steigen ein, setzen die Brille zurecht und sehen zum Starter hin. Die Flagge hebt sich und alles, was war, ist vergessen, die Flagge senkt sich und alles, was jetzt kommt, ist aufreibendste, gespannteste Gegenwart!

Meisterfahrer Caracciola geht mit unerhörtem Schwung in Führung, verbessert von Runde zu Runde seinen Vorsprung. Aus dem übrigen Feld kämpft sich Fagioli verbissen nach vorne, immer mehr und mehr aufrückend, bis er den zweiten Platz geschafft hat. Es ist ein schwerer und harter Kampf. Unaufhörlich versuchen die Gegner vorzustoßen, der fanatische Kämpfer Varzi, der prachtvoll spurtende Stuck und der draufgängerische Rosemeyer. Aber die Mercedeswagen liegen wie eine geschlossene Phalanx an der Spitze, ein Aufkommen und Einholen ist schier unmöglich!

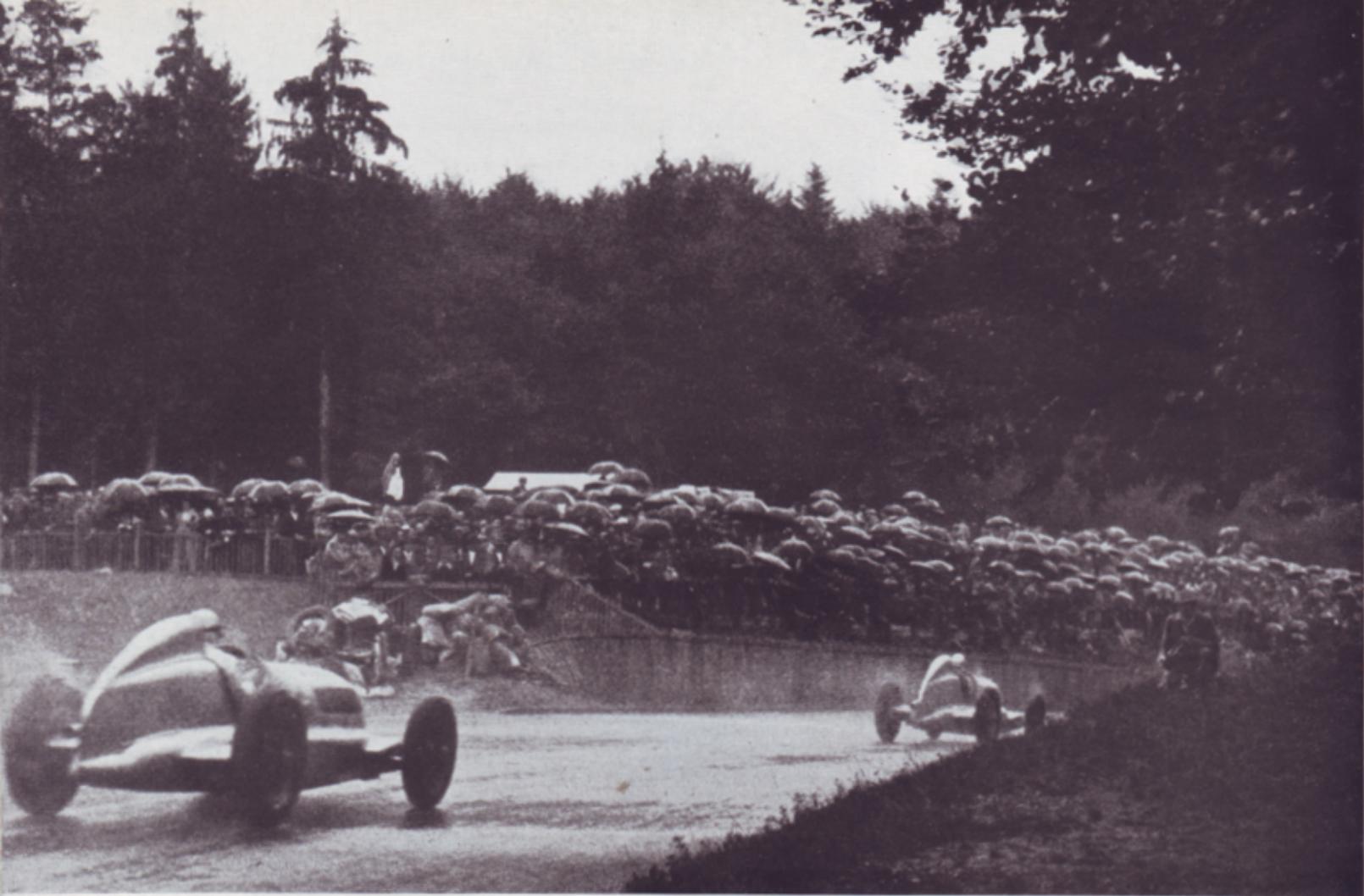
Plötzlich setzt Regen ein. Auf dem glatten Kleinpflaster der Bremgarten-Rennstrecke sind die vielhundertpferdigen Wagen nicht mehr zu halten. Mancherlei Zwischenfälle erhöhen die Spannung bis zum äußersten. Etancelin ist gestürzt, Varzi ist draufgefahren, beide scheiden aus. Chiron ist gestürzt und verletzt. Eine Hiobsbotschaft jagt die andere. Da — Hochbetrieb an den Mercedesboxen. Caracciola, Fagioli und von Brauchitsch fahren vor, Wagen an Wagen. Schnell werden Regenreifen montiert. Rekord, Rekord! schreit's von den Tribünen her. Und es war eine Rekordleistung, die die wackeren Mercedesmonteure hier vollbrachten. Die Jagd beginnt von neuem. Immer heißer wird der Kampf, trotz schwersten Regens. Regen ist Gefahr, Regen kann Niederlage sein! Aber nicht bei Caracciola, der den Ruf des „Regenfahrers“ in aller Welt hat, nicht bei Fagioli, der in blendender Form den zweiten Platz verteidigt!

So geht es dem Ziel zu, Caracciola in Front, Fagioli auf dem zweiten Platz. Und auf dem sechsten Platz der junge Lang, von dem später noch die Rede sein wird!

Rennstrecken-Idyll

im Stadtwald von Bern.





Regen —

und nochmals Regen, aber die Mercedes-Benz-Rennwagen ziehen unbekümmert und sicher ihre Bahn!

*Und groß ist die Freude
an den Boxen nach dem Doppelsieg von Bern.*



DREIFACHER SIEG IM GROSSEN PREIS VON SPANIEN 1935

Dieser 23. September des Jahres 1935 bringt den ersten dreifachen Sieg in der Formel-Saison 34—37! Ein Glanztag des deutschen Motorsports und der Farben von Daimler-Benz! Noch nie hatte die schwierige Gebirgsrennstrecke von San Sebastian einen Besuch aufzuweisen wie an diesem Tage. Über 100000 Menschen waren aus ganz Spanien zum Norden gekommen, um diesen denkwürdigen Tag mitzuerleben. Und sie erlebten ein Rennen, so ganz nach ihrem Geschmack, wild und aufregend von der ersten bis zur letzten Runde!

Tagelang hatte man kein Wölkchen am spanischen Himmel gesehen. Unbarmherzig schien die Sonne herunter, als die besten Streiter Europas zum Kampf antraten. Über 43 Grad Hitze hatte man gemessen. Man sah's den Fahrern an; auch sie waren gebräunt von „Hispaniens südlicher Glut“. Atemberaubende Spannung auf den überfüllten Tribünen, als sich die Startflagge senkt, und ein wahrer Beifallsorkan, als die Schlacht zu Ende ist!

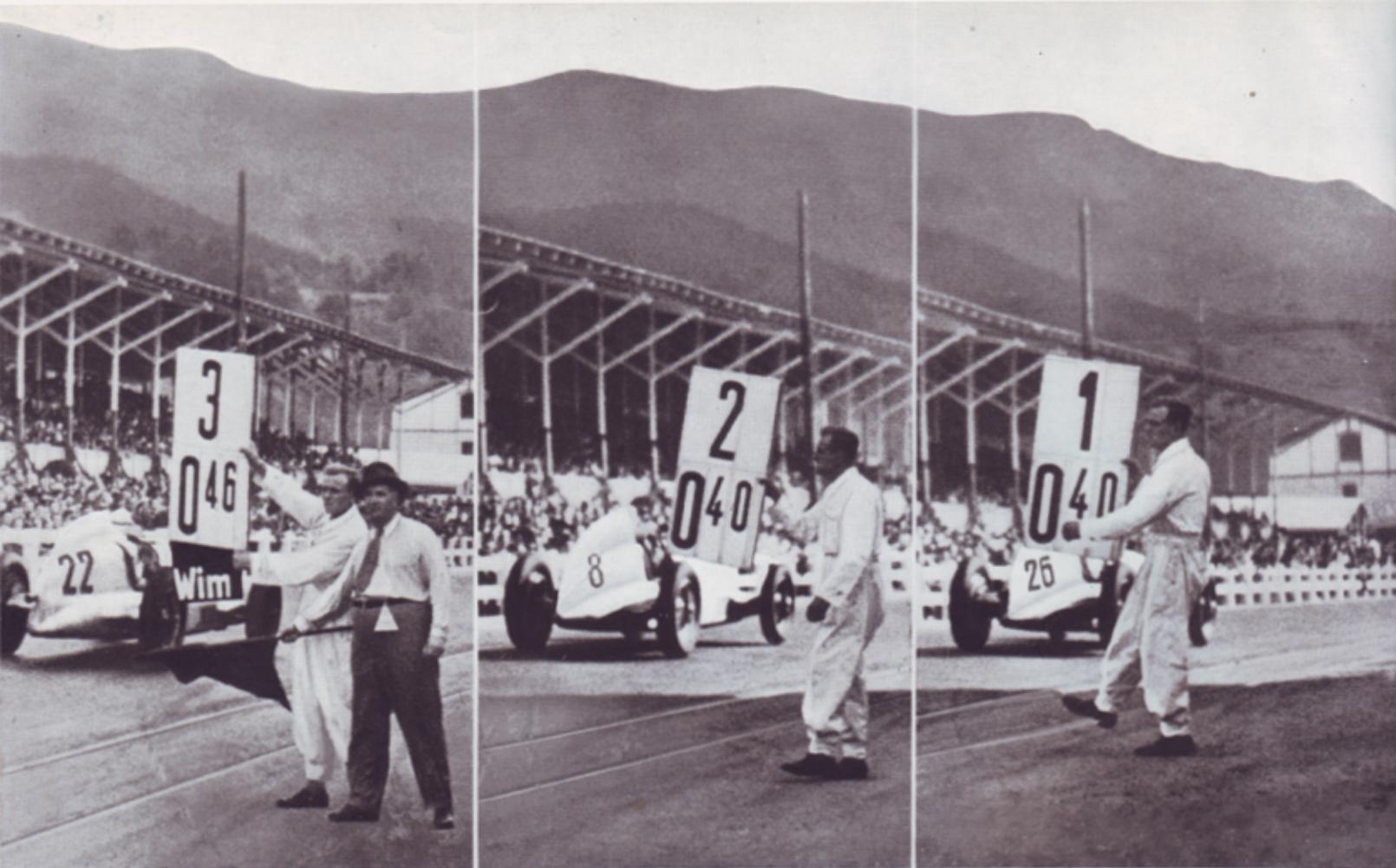
Auch hier waren die Startplätze wieder ausgelost worden. Das Los war gegen Daimler-Benz. Vorne standen die Auto-Union-Fahrer, die Fahrer Italiens und Frankreichs. Dahinter erst die Männer auf Mercedes-Benz. Hier konnte nur eine „planmäßige Organisation des Generalangriffs“ die Rettung bringen. Neubauer war der Mann, diesen Generalangriff zu organisieren. Von Runde zu Runde rückten seine Fahrer auf, immer näher an die Spitze. Noch war es falsch, alles bereits auf eine Karte zu setzen. Es hieß, den Gegner taktisch zu erledigen. Zwölf Runden der 17,3 Kilometer langen Rennstrecke sind gefahren, da — erscheint Caracciola mit einem Male an der Spitze! Trotz schneidiger Angriffe der Gegner behält er unentwegt die Führung. Immer mehr und mehr zerbröckelt der Angriff der anderen, immer schwächer wird ihre Hetzjagd und immer klarer und stärker die Überlegenheit der Mercedesfahrer. Und nachdem die gesamte Konkurrenz niedergerungen ist, fahren die drei Mercedesleute Caracciola, Fagioli und von Brauchitsch überlegen ihren Sieg, den schwersten und schönsten des Jahres nach Hause!

Es war der fünfte Grand-Prix-Sieg des Jahres 1935, aber auch ein grandioser Abschluß der Saison. Noch nie war die Überlegenheit einer Rennmarke so klar und überzeugend erwiesen worden wie in diesem Jahre, da fünf Grand-Prix-Siege den Ruf einer vierzigjährigen Tradition bestätigten! Rudolf Caracciola, der erfolgreichste Fahrer Europas, wurde Deutscher Straßenmeister für Kraftwagen und wurde *Europameister*, eine Ehrung, die ihm nicht nur neidlos, sondern voller Bewunderung zuerkannt wurde!

Am Startplatz

von San Sebastian.





*Erster — Zweiter — Dritter —
ein dreifacher Sieg ist erkämpft!*

*Alfred Neubauer
mit seinen stolzen Siegern!*



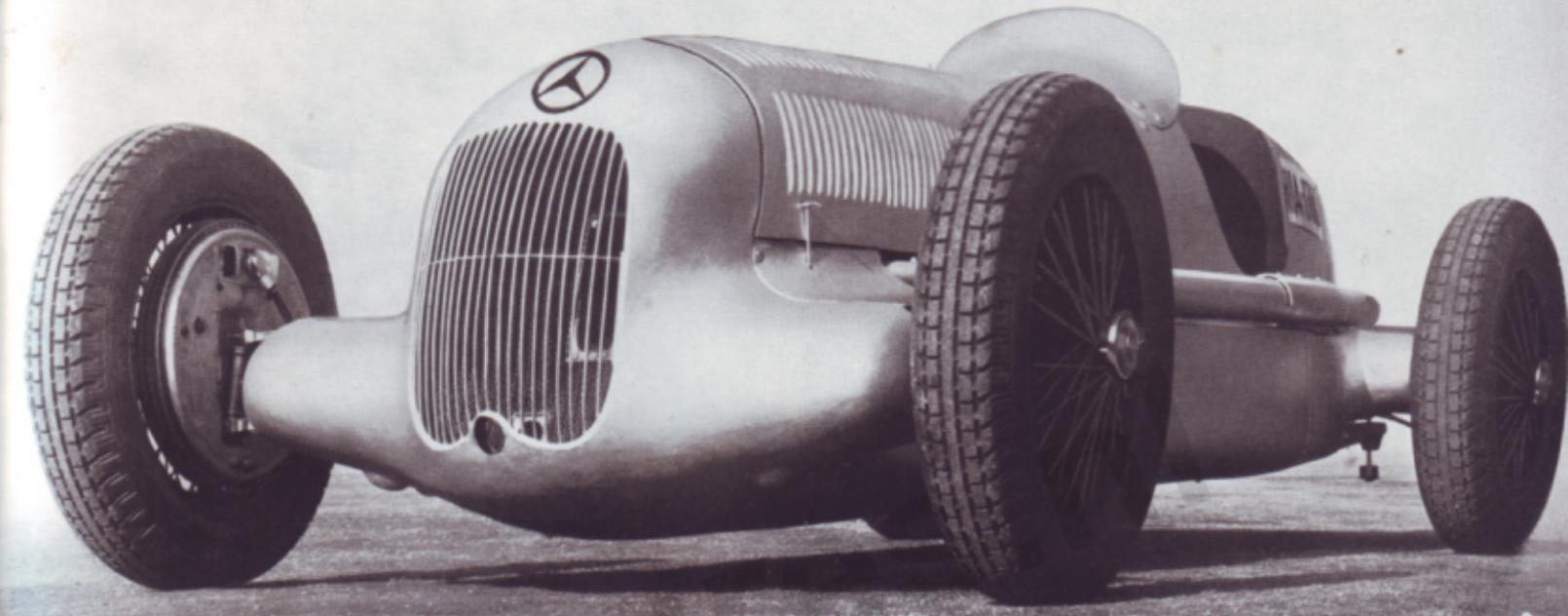
VOM REISSBRETT ZUM RENNEN

Wenn die vorliegende Schrift die Aufgabe hat, den Freunden des Motorsports ein anschauliches Bild der einzigartigen Mercedes-Benz-Erfolge dieser Jahre zu geben, so wäre es falsch, wenn man den Eindruck erwecken wollte, als ob all dieser Erfolg und diese großen Siege von selbst gekommen wären. Gewiß: die wertvolle Sporttradition des Werks, der bei Daimler-Benz von jeher gepflegte Gedanke bester Präzisions- und Qualitätsarbeit, das Prinzip der Leistung und der Drang zum Erfolg sowie vor allem der ehrenvolle Auftrag des Führers waren wertvolle Voraussetzungen für den Bau eines guten und schnellen Rennwagens. Aber — damit allein ist es nicht getan. Man darf nicht vergessen, daß in aller Welt und zu allen Zeiten sich die besten Köpfe der Technik und des Fortschritts um Höchstleistung bemüht haben. Und wenn nunmehr, nach diesen vier Jahren der 750 Kilo-Formel, die Siegespalme Mercedes-Benz zugesprochen wurde, so ist dies eine Ehrung, die ehrlich aber schwer erkämpft worden ist!

Wer die Leistung der anderen schmälern wollte, verkleinert damit seinen eigenen Erfolg. Und so war es zu allen Zeiten notwendig, daß man immer wieder auf neuen Erfolg und bessere Leistung bedacht war. So war es auch erklärlich, daß einmal eine Zeit kommen mußte, wo der Erfolg nicht immer bei den Farben von Daimler-Benz gestanden hat. Es war im Jahre 1936. Aber gerade diese Epoche hat die verantwortlichen Männer der Rennwagenabteilung nicht ruhen lassen, bis sich das Blatt wieder wandte und Mercedes-Benz eine neue Siegesserie beschieden war!

So erscheint es vielleicht geboten, an dieser Stelle auch einmal etwas über das Schaffen des Konstruktionsbüros und der Werkstatt zu erzählen, kurz einmal darzustellen, wie denn nun solch ein Rennwagen entsteht. Er ist — um dies gleich vorwegzunehmen — nicht die schöpferische Tat eines einzelnen Menschen, vielmehr die glückliche Lösung einer Gemeinschaftsarbeit, wie sie bei Mercedes-Benz in so vielen und hervorragenden Lösungen technischer Vollkommenheit festzustellen ist! Nachdem die Daimler-Benz A.G. sich entschlossen hatte, einen Rennwagen nach der 750 Kilo-Formel zu bauen, galt es zunächst, den richtigen Weg zur bestmöglichen Lösung zu finden. Wir beginnen mit dem *Motor*. Hier tauchen bereits viele Fragen auf. Was soll man bauen, einen 8-, 12- oder 16-Zylinder, einen Motor in V- oder Reihenform, Stahlzylinder- oder Leichtmetall-Konstruktion, mit oder ohne Kompressor? Diskussionen hin und her, bis nach wochenlangen Studien die geeignetsten Entwürfe zur Ausführung der Detailkonstruktionen freigegeben werden.

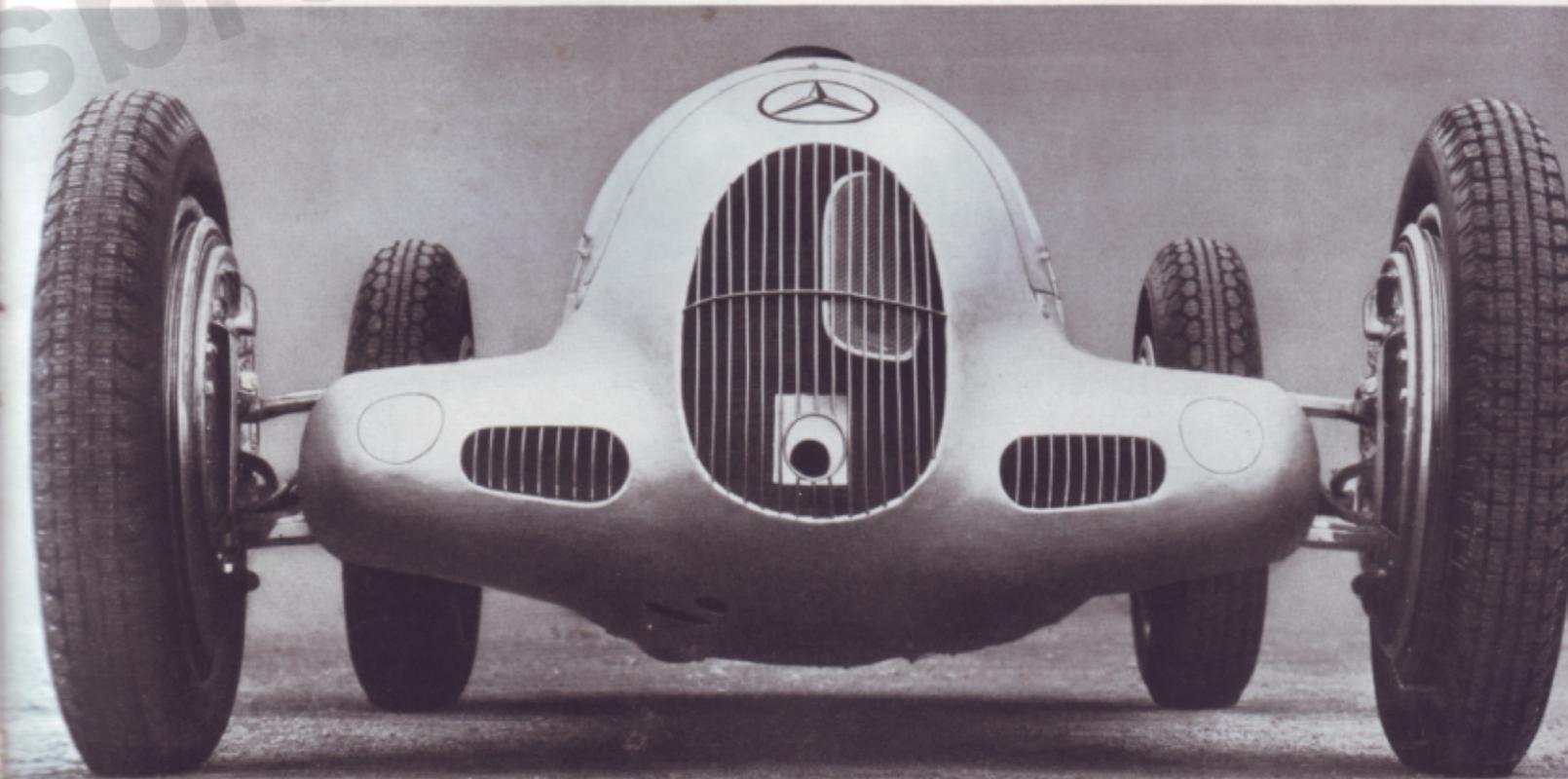
Und nun zum *Fahrgestell*! Auch hier sind viele Fragen zu klären, so z. B. Radstand, Spurweite, Motoranordnung, Schwerpunktage, Bodenfreiheit, Tankanordnung, Federung, Kupplung,



Oben: Die erste Konstruktion

von 1934, die mit geringen Änderungen auch 1935 gefahren wurde.

Unten: Der Rennwagen von 1936.

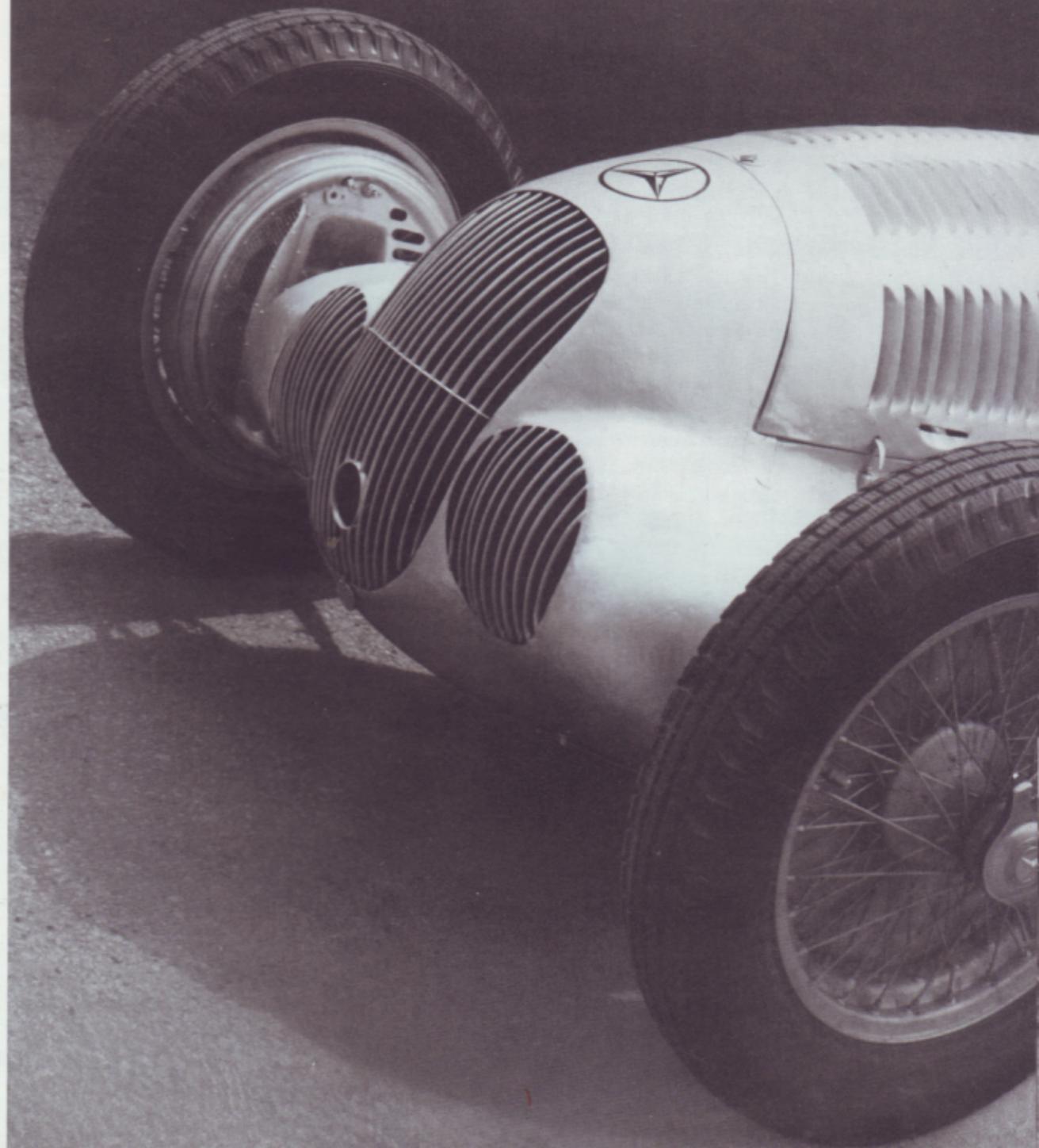


1936 GROSSER PREIS VON MONACO

Erster Start des Jahres und wiederum ein Mercedes-Benz-Sieg! Nach einem „ungeschriebenen Gesetz“ siegt in Monaco jedesmal ein anderer Fahrer, niemals einer zweimal. Und so erfüllt sich das Gesetz der Serie durch Europameister Caracciola. Zufall also? Nein, schwer und ehrlich erkämpft, so schwer wie nie!

Ostersonntag an der Côte d'Azur, der Tag vor dem Rennen. Ein klarblauer Frühlingshimmel über vielen Zehntausenden, die aus aller Welt nach hier gekommen sind, um das einzigartige Schauspiel des Großen Preises von Monaco zu erleben. Wie anders sah die Welt am nächsten Tage aus! Schwere Wolken über den Bergen und über dem Meer, und mit einem Male — kurz vor Beginn des Rennens — ein Platzregen, wie ihn die Stadt noch selten erlebte. „Das ist Selbstmord, dieses Rennen!“ — raunt man auf den Tribünen. Aber — Motorsport ist Kampf, und der Kampf beginnt. Nicht ohne sensationelle Zwischenfälle. Bei einem italienischen Wagen wird die Ölleitung defekt. Literweise ergießt sich das Öl auf die regennasse Straße. Durch den strömenden Regen ist die ganze Rennstrecke in einen See verwandelt. Wasserfontänen von mehr als 100 Meter Länge spielen hinter den Rennwagen her. Die Fahrer noch in der Hitze des ersten Kampfes, wie eine Meute wilder Tiere, die um die Beute kämpft. Und dann mit einem Male das furchtbare Ende. Ein Wagen nach dem anderen jagt in die ölverschmierte Kurve, dreht sich und ist nicht mehr zu halten. Kaum hat sich einer quer gestellt, ist auch schon der nächste da, den das gleiche Schicksal ereilt. Die Reihen der Fahrer sind schwer gelichtet. Aber — einer zieht unbekümmert um alle Fährnis seine Bahn: *es ist Rudolf Caracciola!*

Es wird ein Spitzenkampf zwischen ihm und Nuvolari, dem großen Kurvenkünstler, einem Mann, den man draußen immer noch für den größten Köhner hält. Doch — gegen die Meisterschaft eines Caracciola kann auch er nicht an. In der 19. Runde geht Caracciola, alle Gefahren nicht achtend, zum Angriff über, übernimmt die Spitze und gibt sie nicht mehr ab. Auf den Tribünen und Berghängen steht das Publikum zu vielen Zehntausenden, zu vielen Hunderten auf den Balkonen und Terrassen der Paläste und Hotels. Sie alle sind bis auf die Haut durchnässt, aber sie halten aus bis zur letzten Runde, gebannt durch dieses einzigartige und fast schaurige Schauspiel, sie halten aus und umjubeln den Sieger Caracciola, der — ohne ein einziges Mal an der Boxe zu halten — mit der fast sprichwörtlich gewordenen Genauigkeit einer Uhr seine Runden dreht bis zum großen und vielbewunderten Sieg! Zweiter Mercedesstart in Monaco und zweiter Mercedessieg!



*Das Sieger-
Modell 1937.*

Getriebe, Lenkung, Bremsen, Kühlung, und schließlich — die Karosserieform! Man sieht: auch hier geht's nicht ohne einen großen Stab erster Fachleute, die dem technischen Leiter mit Rat und Tat zur Seite stehen!

So groß auch die Erfahrung sein mag, so müssen doch manche Teile, die konstruktiv vollkommen neu sind, angefertigt und einer mannigfachen Einzelprüfung unterzogen werden. So kommt ein Teil zum andern. Eines Tages ist der Motor fertig und kommt auf den Prüfstand. Das ist ein Feiertag für die Konstrukteure, aber — jetzt beginnt die Arbeit erst richtig. Langsam versucht man, die Umdrehungszahlen zu erhöhen, bis endlich die gewünschte Drehzahl und die errechnete Leistung da ist. Auch dann wieder Versuche über Versuche, bis man endlich glaubt, so weit zu sein, daß der Motor in das inzwischen fertiggestellte Fahrgestell eingebaut werden kann!

Dann kommen die ersten Probefahrten und schließlich das erste Rennen. Der Konstrukteur ist jedoch noch lange nicht fertig, denn immer wieder führen neue Erkenntnisse zu neuen Verbesserungen. Man sieht die Produkte der Konkurrenz, man erkennt ihre Stärke und ihre Schwäche und weiß, daß auch die Konkurrenz nicht ruhen wird, immer weiter zu versuchen, immer schneller und sicherer zu werden. Also — an Ausruhen ist nicht zu denken, und so bitter manche Niederlage ist, so wertvoll kann sie unter Umständen für den Konstrukteur sein, wenn er neue Schwächen seiner Konstruktion entdeckt. Auch der Rennfahrer steuert eine Menge Erfahrungen dazu, so daß eine Rennwagenkonstruktion, einmal vorhanden, niemals als restlos vollendet und fertig bezeichnet werden kann. So kommt es, daß die zunächst erreichte PS-Zahl des Jahres 1934 im Lauf der vier Jahre fast verdoppelt werden konnte, während die Geschwindigkeit um gut 100 Km.-Stunden gesteigert wurde. Der Konstrukteur ist ein schweigsamer Mann, und er verrät nicht gerne sein Geheimnis. Aber — es ist unter den Fachleuten schon seit langem kein Geheimnis mehr, daß die letzten Mercedes-Benz-Motoren eine Literleistung von erheblich mehr als 100 PS hatten!

Das terminmäßig große Programm des europäischen Rennsports hat dazu geführt, daß während einer Saison kaum wesentliche Verbesserungen durchgeführt werden können, die sich jedoch manchmal als dringend notwendig erweisen. So wird also nicht nur im Winter mit Hochdruck gearbeitet, sondern auch in den Sommermonaten. Und während an einem Sonntag auf irgendeiner Rennstrecke die Wagen einen neuen Sieg erkämpfen, sitzen zur gleichen Zeit Konstrukteure und Werkstattleute zu Hause bei neuen Versuchen, um für das nächste Rennen wieder neue Rennwagen herzurichten.

Waren wir gegen Ende der Saison 1937 am Ende der Leistung unserer Rennwagen? — Die Frage darf guten Gewissens verneint werden, denn gerade Mercedes-Benz hat bewiesen, daß seine Wagen von Rennen zu Rennen schneller und sicherer wurden!

Nunmehr stehen wir vor einer neuen Rennepoche. Wieder die gleiche Arbeit: Überlegungen, Konstruktionen, Versuche, Probefahrten und dann — die vollendetste Probefahrt, das Rennen! Mercedes-Benz ist gewiß, ein entscheidendes Wort mitzusprechen!

Das Feld rast los —

an der Spitze zwei Mercedes-Benz.





*Eine Öllache —
und was daraus wurde!*

*Rudolf Caracciola
— kennt keine Gefahren!*



1937 *DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS VON DEUTSCHLAND*

Auch dieses Jahr wiederum ein Jahr des Erfolgs für Caracciola, den Europameister 1935. Aber alle Mercedes-Fahrer haben sich wacker geschlagen, und die Marke Mercedes-Benz kann viele Triumphe feiern. Hoffnungsvoll begann das Jahr mit den schnellsten Rennen der Welt, den Siegen Hermann Langs in Tripolis und auf der Avus. Dann kamen die Großen Preise, Caracciolas Sieg auf dem Nürburgring, von Brauchitschs Triumph in Monaco, und dann wiederum Caracciolas Siege in der Schweiz und in Italien!

Welcher von allen war der größte und schönste? — Das ist schwer zu sagen. Und doch — welcher schöneren Preis gäbe es für den deutschen Fahrer als den „Preis des Führers“, der dem Sieger im Großen Preis von Deutschland winkt!

Zehn „Große Preise“ wurden bisher in Deutschland ausgetragen. Von diesen hatte die Marke Mercedes-Benz sechs gewonnen. Fünfmal war Rudolf Caracciola der Sieger. —

Dreimal Hunderttausend waren zum Nürburgring gekommen, um diesen Kampf zu sehen. Aus aller Herren Länder waren sie gekommen. Und standen da am Morgen des 25. Juli. Unvergeßlich dieses Bild: drüben, in die Wolken hineingemalt, die Burg, die der Rennstrecke ihren Namen gab. Gegenüberliegend, vor der Steilwand des dunklen Tanns, ein grüner Hügel, auf dem die Fahnen der Nationen stehen, die ihre Kämpfer zum Nürburgring geschickt haben. Der Platz vor der Tribüne dicht besetzt mit Menschen, die Tribüne selbst überfüllt, ein wogendes Meer von Menschen, deren Blicke starr zur Betonbahn gerichtet sind. Wenige Minuten vor dem Rennen spricht der Führer des deutschen Kraftfahrsports, Korpsführer Hühnlein. Metallisch hart klingen seine Worte. Er spricht vom Kampf der Männer und Maschinen, vom Kampf der Nationen und vom Preis des Führers!

Dann senkt sich die Startflagge. Das Feld rast los! Wer wird der Sieger sein?

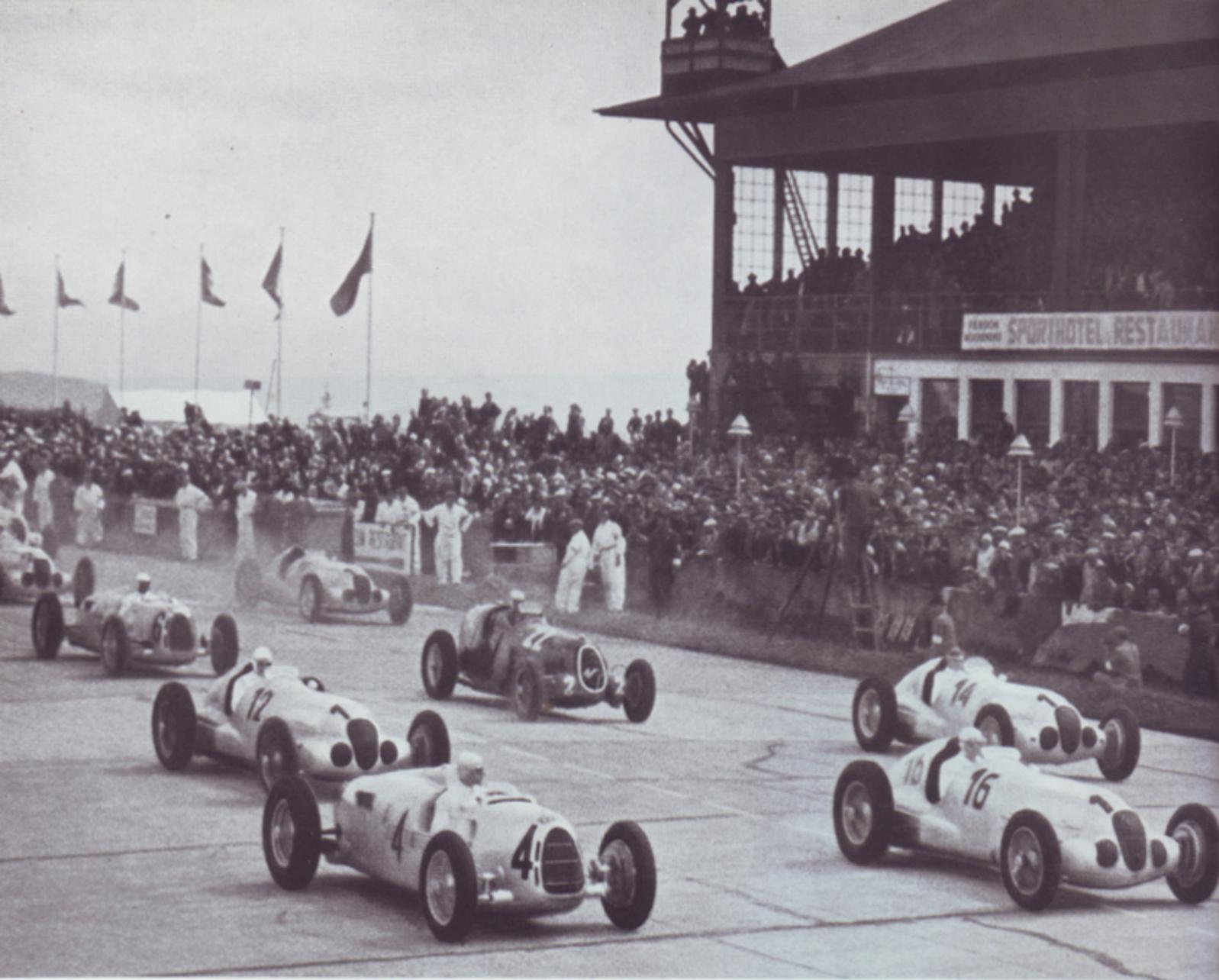
Dieses Rennen ist nicht ohne Zwischenfälle. Es wird schwer und hart gekämpft. Und einer der Besten ist geblieben: Ernst von Delius! Die Mercedes-Benz-Fahrer Caracciola und von Brauchitsch haben sich die Spitze erkämpft. Und was sie einmal haben, das geben sie nicht mehr her, trotz verwegener Angriffe des Gegners. Rosemeyer ist es, der alles wagt, um Boden zu gewinnen. Aber — es reicht nicht. Trefflich geführt ziehen Caracciola und von Brauchitsch in immer tollerem Tempo ihre Bahn und beenden auch dieses Rennen wiederum mit einem Doppelsieg. Es ist der erste Sieg in einer «Grande Épreuve» des Jahres 1937, der erste Meilenstein auf dem Wege zur neuen Europa-Meisterschaft.

In fiebrhafter Spannung standen die dreimal Hunderttausend an Europas schönster Rennstrecke und erlebten wiederum einen der Großtage des deutschen Sports, einen großartigen Sieg über die Besten Europas!



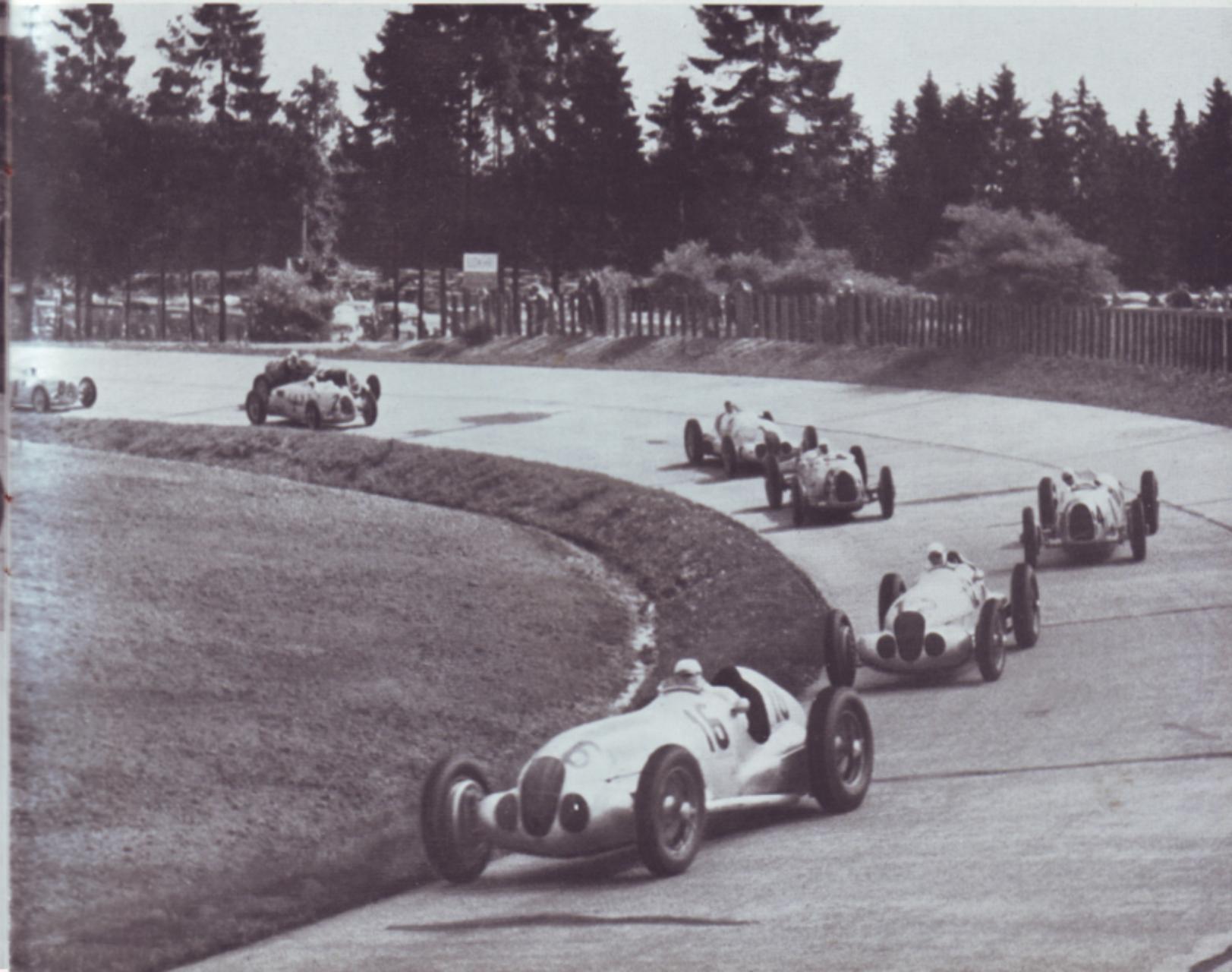
(Entwurf Prof. R. Klein)

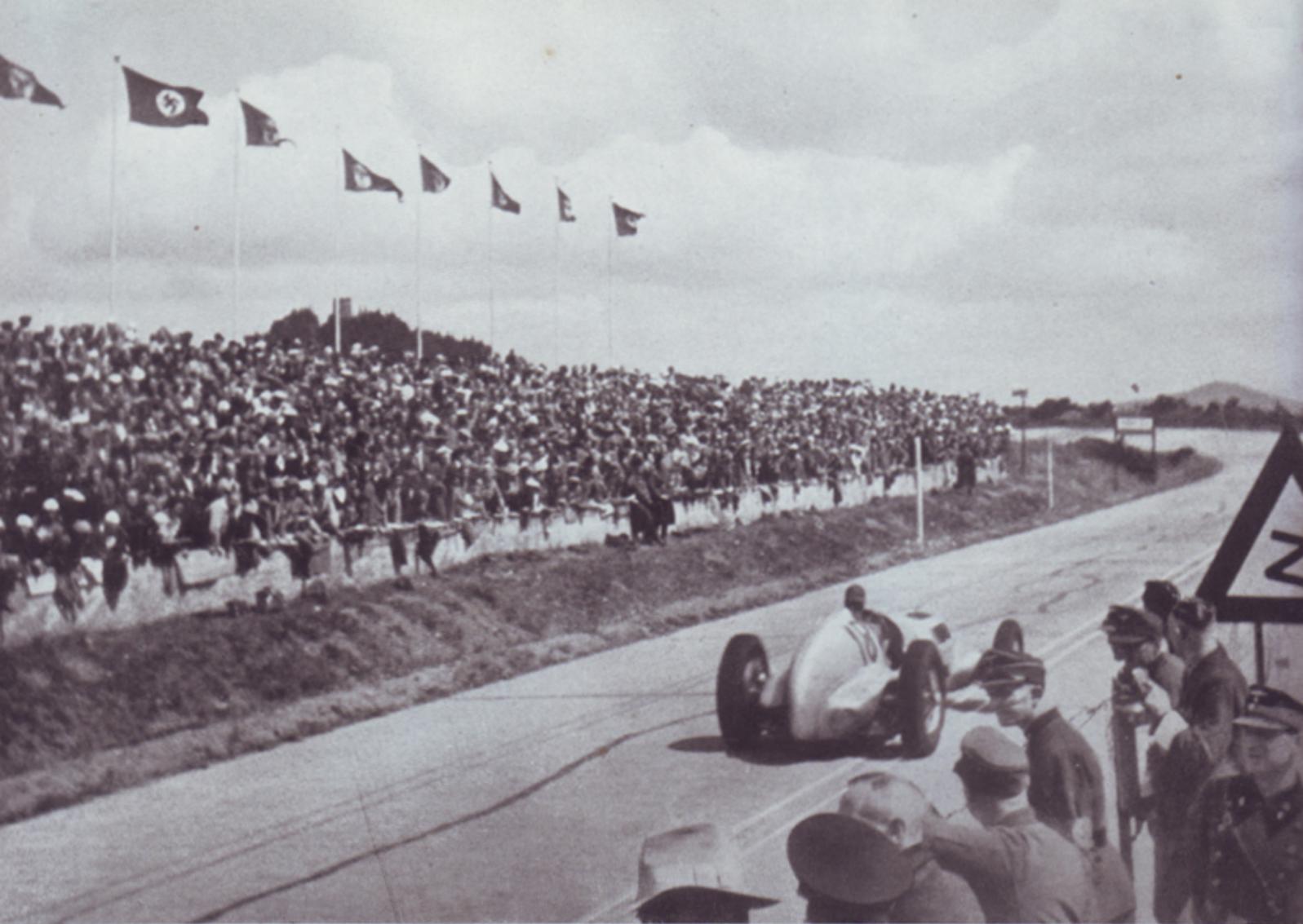
Der Preis des Führers!



*Ein aufregender Moment —
solch ein Start am Nürburgring.*

*500 Meter weiter —
zwei Mercedes-Benz in Front!*





*Hunderttausende aus aller Welt
umsäumen die Rennstrecke.*

*Korpsführer Hühnlein, der Führer des deutschen Kraftfahrsports,
überreicht Caracciola den „Preis des Führers“.*



DREIFACHER SIEG IM GROSSEN PREIS VON MONACO 1937

Wieder einmal sind wir an der Côte d'Azur. Dieses Mal in den heißen Augusttagen. Das Bild der Stadt völlig verwandelt. Ein Traum von Blumen und Blüten zwischen den Ausläufern der südfranzösischen Alpen und der blauen Meeresküste. Über allem eine Mittelmeersonne, die unbarmherzig herniederbrennt und die das Leben in den Hotelpalästen schon in den frühen Morgenstunden unerträglich macht. Trotzdem — Besuch wie nie zuvor, ein großes und verwöhntes internationales Publikum, das wiederum einen deutschen Sieg bewundern sollte! Noch niemals war in Monaco eine Marke so überlegen wie Mercedes-Benz in diesem Jahre, was sich schon im Training zeigte. Nie hatte man geglaubt, daß es auf diesem schwierigen und kurvenreichen Kurs möglich sein werde, solche Zeiten zu fahren. Die offizielle Umrechnungstabelle für die 3,2 Kilometer lange Rennstrecke ging herunter bis auf eine Minute und 50 Sekunden. Und wie erstaunt waren die Organisatoren des Rennens, als Caracciola schon im Training Runden von 1,47 Minuten fuhr! Aber — man sollte noch mehr staunen! Caracciola galt auch hier als der erklärte Favorit des Rennens, und es schien auch, als ob er wieder der Sieger sein und zum ersten Male jenes ungeschriebene Gesetz durchbrechen werde, wonach in Monaco niemals ein Rennfahrer zweimal siegen kann. Aber — es kam anders! Einmal überlegen in Front, zogen die Mercedes-Benz-Fahrer davon und lieferten sich selbst ein Duell, wie wir es toller und spannender noch selten erlebt haben. Manfred von Brauchitsch sah hier zum wiederholten Male eine Chance. Solche Chance, einen „Großen Preis“ zu gewinnen, gibt's nicht alle Jahre. So zog er davon, nachdem er Caracciola einmal in der Führung abgelöst hatte, und kämpfte wie ein Löwe um den ersten Platz. Und hielt ihn!

Das war kein Kampf der Maschinen mehr, es war ein Kampf Mann gegen Mann. Aber ein schöner und hinreißender Kampf, den wir hier beobachteten. Die Menschen auf den Tribünen waren mitgerissen vom Furioso des Maschinenlärms. Es hat nicht an Stimmen gefehlt, die dieses Rennen ein „wahnsinniges Schauspiel“ nannten. Ein Höllenlärm von drei Stunden Dauer, ein Kampf durch alle Sekunden hindurch, ein Reißen und Zerren an den Nerven der Zuschauer und Fahrer, das kein Ende zu finden schien. Und was ging in dieser Zeit in den Maschinen vor? — — — Ein immerwährendes Kuppeln und Schalten, Beschleunigen und Bremsen, eine Zerreißprobe aller Maschinenteile bis zur letzten Schraube, und doch — ein Durchstehen der Mercedeswagen, aller Mercedeswagen, das Bewunderung verdiente und reiche Bewunderung fand! Drei Mercedes an der Spitze: von Brauchitsch, Caracciola und der junge Kautz, und der vierte, gesteuert von Zehender, auf dem fünften Platz! Solcher Sieg war in Monte noch nie gefeiert worden!



Die Siegeswagen

von Monte Carlo.



*von Brauchitsch
hat die Führung
übernommen.*



*Und hier —
der strahlende Sieger.*

DREIFACHER SIEG IM GROSSEN PREIS DER SCHWEIZ 1937

Zwei Wochen später — und wiederum ein dreifacher Sieg der Marke Mercedes-Benz!

Auf den überfüllten Zuschauer- und Tribünenplätzen sehr viele deutsche Landsleute, die nach Bern gekommen sind, um auch einmal auf ausländischem Boden einen deutschen Sieg zu erleben. Sie wurden nicht enttäuscht. Dem dreifachen Triumph von Monaco folgt ein dreifacher Sieg im Großen Preis der Schweiz. Wiederum ist Caracciola der Sieger, der nunmehr der Europa-meisterschaft immer näher rückt!

Am Vormittag fand der „Preis von Bern“, ein Kleinwagenrennen, statt. Düstere Wolken kommen von den Alpen herüber und ergießen sich über der Bremgartenstrecke. Mit allerlei aufregenden Zwischenfällen kann das Rennen beendet werden. Als dann die großen Wagen antreten, hat es zwar zu regnen aufgehört, aber die Rennstrecke ist in den Waldstücken noch reichlich naß, und sie ist — das wissen wir — gefährlich! Erst recht bei solch starkem Felde, für das wiederum die Besten Europas aufgeboden sind. Aber — die Straßenlage der Mercedes-Rennwagen ist unvergleichlich, und selbst auf den nassen Asphalt- und Pflastersteinstrecken des Bremgartenwaldes liegen die Wagen mit ihren 600-PS-Motoren ausgezeichnet.

Kurzes Vorspiel in den ersten Runden, Beobachtung des Spitzenkampfes und dann der entscheidende Vorstoß Caracciolas, der die Spitze übernimmt. Lang und von Brauchitsch folgen bald und schließen zur Spitze auf. Nun erleben wir das gleiche Schauspiel, das sich uns schon so oft geboten hat: drei Mercedes in Front, gegen deren Überlegenheit kein noch so energisch geführter Angriff durchschlagen kann. Der dreifache Sieg ist gesichert!

Es ist genau wie vor zwei Jahren, als Caracciola überlegen das Feld anführte und Daimler-Benz mit einem Doppelsieg das Rennen beenden konnte. Nur, daß dieser Sieg jetzt noch gesteigert werden kann zu einem dreifachen Triumph!

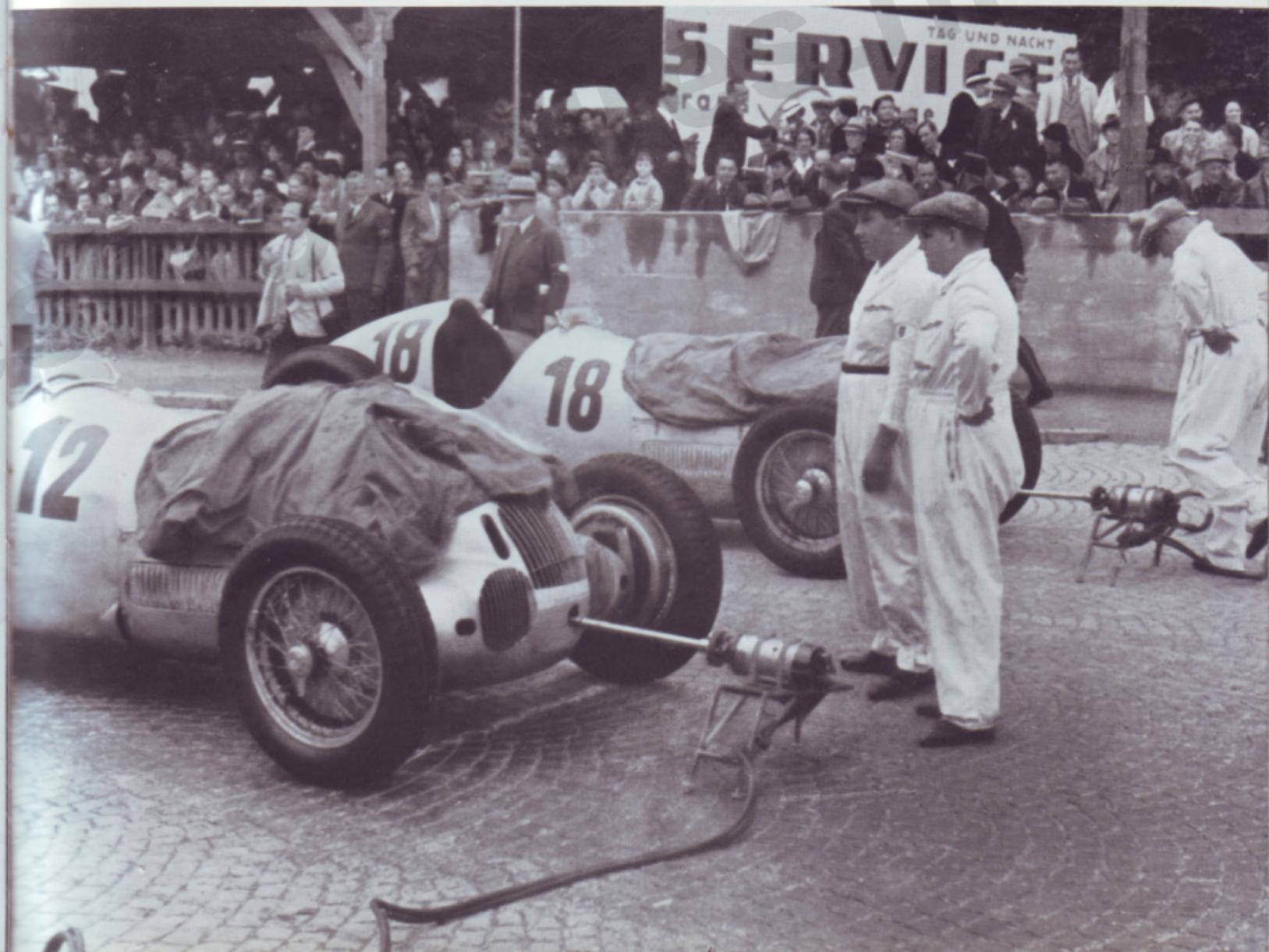
Rosemeyer sorgt auch hier für die notwendige Spannung. Er ist in der zweiten Runde mit seinem Sechszylinder aus der Bahn getragen worden und übernimmt späterhin Nuvolaris Wagen. Man erinnert sich, daß Nuvolari im Großen Preis der Schweiz einen Auto-Union-Wagen fuhr. Aber auch der routinierte Kämpfer Rosemeyer kann die Spitzengruppe nicht gefährden. Manfred von Brauchitsch kämpft zum Schluß noch ein aufregendes Duell mit Hans Stuck und wird Dritter in diesem Rennen!

Die Marke Mercedes-Benz hat auch in der Schweiz viele Freunde. Man kann es merken, als das Rennen zu Ende geht. Trotz schärfster Absperrung durchbrechen die sonst so ruhigen Schweizer die Absperrketten und eilen zu den Boxen hin, um die siegreiche Mercedes-Mannschaft zu sehen und zu bewundern.

Die Saison geht ihrem Ende zu. Neuer Siegersglanz um den Mercedesstern!

Alles muß schnell gehen —

deshalb elektrische Anlasser für die Rennwagen.





*Und wiederum
drei Mercedes-Benz in Front!*



*„Rudi“ —
auf den Schultern
seiner treuen Helfer.*

UND ZUM SCHLUSS —

DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS VON ITALIEN 1937

Europameister Rudolf Caracciola setzt den Schlußstrich unter seine Siegesserie: die Europameisterschaft ist aufs neue gesichert!

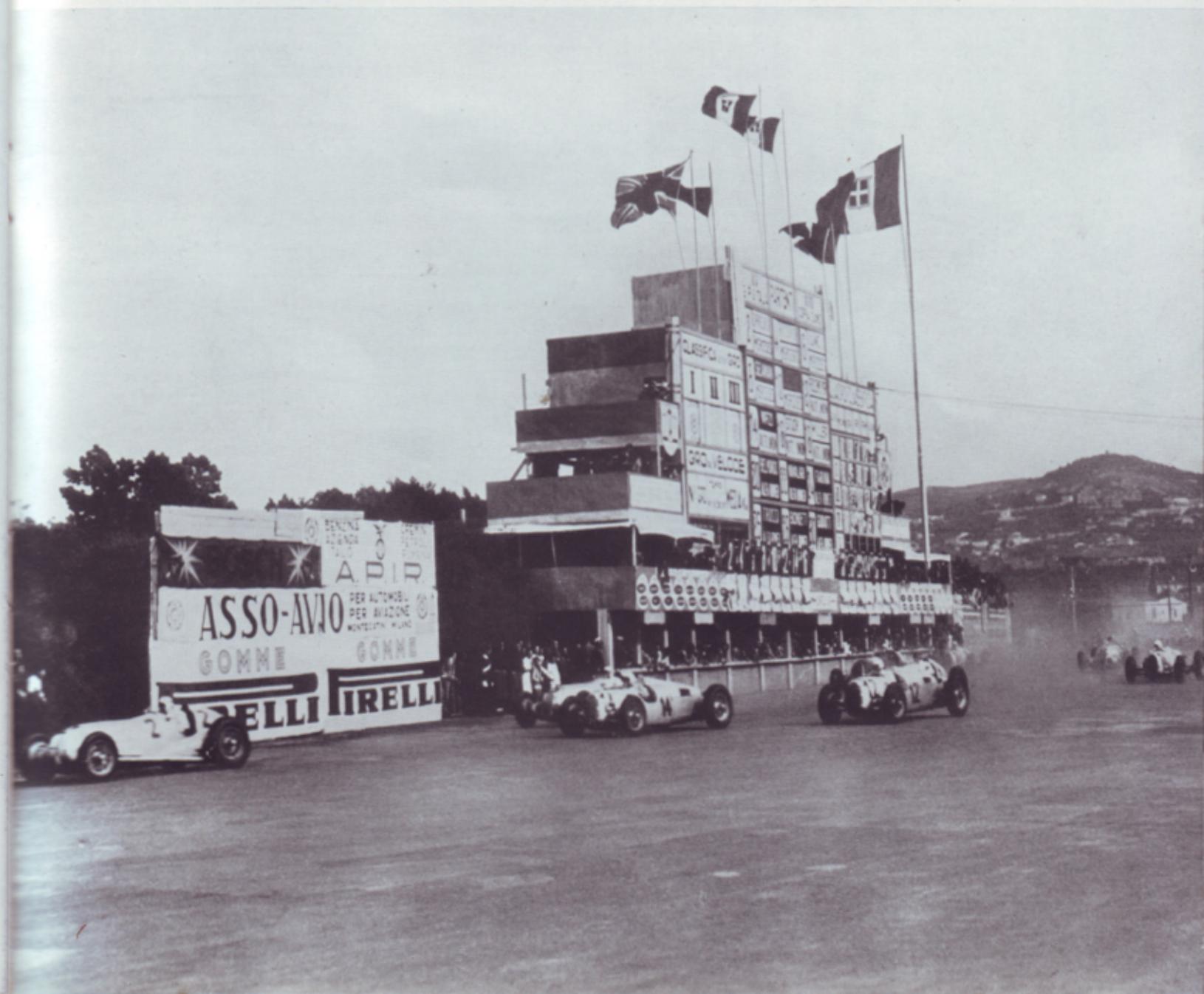
In früheren Jahren führen wir immer nach Mailand, von dort zum nahen Monza hinüber, wo bisher der Große Preis Italiens ausgetragen wurde. Im Jahre 1937 hatte man das Kampffeld nach Livorno verlegt. Es ist gewiß keine Idealrundstrecke, auf der bisher die Coppa Ciano ausgetragen wurde. Aber eine Rennstrecke, so recht dem südländischen Temperament italienischer Fahrer angepaßt. Und das hatte seinen Grund: man wollte die deutschen Wagen, die selbst in den Schikanen von Monza nicht versagten, vor eine letzte Gewaltprobe stellen. In Livorno entscheidet nicht die PS-Zahl, nicht die Stärke des Motors: hier sind andere Eigenschaften, Straßenlage, Bremsvermögen, Beschleunigung, Durchstehvermögen von Getriebe und Motor entscheidend, — alles Eigenschaften, die ja gerade der Ruhm der Mercedeswagen sind! Dennoch hatten die Italiener damit gerechnet, daß sie in den Straßenkämpfen von Monte Nero und Avignano die deutsche Vorherrschaft brechen könnten. Was sich da in den engen Ortsdurchfahrten abspielte, war ein Kleinkrieg gegen die Überlegenheit deutscher Technik, wie er geschickter nicht eingefädelt werden konnte. Aber — wie so oft, so haben auch hier die deutschen Mercedeswagen allen Angriffen standgehalten!

Fünzig Runden mußten gefahren werden; zwanzig Runden lang führte der Sieger von Tripolis und Avus, Hermann Lang, dreißig Runden lang Rudolf Caracciola, bis zum endgültigen Sieg. Auch hier eine Wiederholung des Schauspiels von Monaco: die Mercedesfahrer, einmal überlegen in Front, liefern sich bis zum Schluß einen harten Kampf, so einmal mehr die Leistung ihrer Wagen und ihr hartes Durchstehvermögen auf dem ungewöhnlichsten Rennkurs europäischer Großer Preise unter Beweis stellend!

Graf Ciano, der Schirmherr des Rennens, ist persönlich anwesend und kann dem Sieger die wertvolle Trophäe überreichen. Es ist in den Septembertagen des Jahres 1937, zu einer Zeit, da man bereits von dem bevorstehenden Besuch des Duce in Deutschland sprach. Deutschland und Italien, das war ja schon lange eine einige und große Kampfgemeinschaft, der allein es zu verdanken ist, daß der europäische Motorsport zu dieser Höhe entwickelt werden konnte. Und an diesem Tag in Livorno standen mehr als 50000 Italiener an der Rennstrecke, die zwar mit innerer Wehmut und doch mit ebenso großer Begeisterung die Überlegenheit der deutschen Wagen feststellten. Es war ein sportlich fairer Kampf unter Freunden, es war der letzte und endgültige Beweis, daß Deutschland, daß Mercedes-Benz die Formel der A.I.A.C.R. beherrscht hatte!

Start! —

und schon hat Mercedes-Benz die Führung!





*Livorno —
ein Labyrinth von engen Gassen und gefährlichen Kurven.*

*Die Sieger —
Caracciola und Lang.*



RENNSTRATEGIE

Man spricht von „Motorenschlachten“. Warum wohl? — Nun, die Erklärung ist naheliegend: es ist der gewaltige Einsatz an Kräften von Maschine und Mensch, der diesen Vergleich rechtfertigt. Schlachten aber werden nicht nur durch Kämpfer, sie werden weit mehr noch von Feldherren, von Strategen entschieden. Und solch ein Stratege ist *Alfred Neubauer*, der Rennleiter der Daimler-Benz A.-G.!

Manch einer, der verantwortlich vor den Boxen steht, hat auch einen Marschallstab, wie sich das gehört, einen Rechenschieber. Und dieses Instrument ist das Sicherste, was es auf dieser Welt gibt, solange zwei mal zwei noch vier ist. Aber, es gibt so viele Dinge, die nicht mit dem Rechenschieber geklärt werden können, die man wissen oder fühlen muß. Und so einer ist Neubauer, der die Dinge blutmäßig beherrscht, die sportlichen und die technischen. Er hat Gefühl und Blick dafür! Und dieses Gefühl ist zuverlässiger als die nüchternste Rechnung. Wenn einmal zwei mal zwei nicht vier ist, ist der Rechner geschlagen und erledigt. Neubauer nicht, denn — er macht aus einer falschen Lösung zwei richtige, er hat gelernt! Die vielen Doppel- und dreifachen Siege sind ein Beweis dafür, für seine Strategie. Siegen, das ist manchmal gar keine große Kunst, aber — doppelt und dreifach siegen, das ist die große Kunst!

Man lernt diese Strategie nicht von heute auf morgen, man lernt sie überhaupt nicht, man muß dazu geboren sein. Und dann kommt die Erfahrung dazu, die Beherrschung von vielen Situationen, das lebendige Bewußtsein von tausend Erinnerungen, um immer gleich instinktmäßig richtig zu handeln. Man muß seine eigenen Kräfte kennen und die des Gegners nicht unterschätzen, dann stimmt die Rechnung, und das große Spiel kann beginnen! Es gibt millionenfache Lösungen beim Schachspiel. Im Motorsport gibt's noch mehr: der „Zufall“ ist der große Unbekannte, der in tausend Varianten auftritt. Und all diese „wenn“ und „aber“ muß man mit einkalkulieren, man muß sie beherrschen und darf nie ohne Antwort sein, wenn der Zufall eine dringende Frage stellt!

Ist die Rennstrategie Neubauers ein Geheimnis?

Nein, sie ist ein durchaus einfaches Faktum. Das Ziel ist der Sieg und nur der Sieg! Etwas anderes kann zunächst nicht interessieren. Diesen Sieg gilt's zu erreichen. Und dementsprechend gibt's einen Schlachtplan. Stärke und Schwäche des Gegners hat das Training erkennen lassen. Nun heißt es, die Stärke nicht unterschätzen und die Schwäche nicht überschätzen, sondern seinen Plan genauestens danach einzurichten. Entsprechend werden nun die eigenen Kräfte verteilt. Und dann beginnt die Schlacht. Nun aber heißt es, schnellstens erkennen, ob die Dispositionen richtig waren, ob die Berechnungen stimmten. Wenn ja, ist's gut, wenn nein, dann muß umdisponiert werden, schnell und klar. Man kann ein Rennen mit Tempo, mit Rekordrunden gewinnen, aber auch verlieren. Ein Rennen durch Schonung von Material und Maschine zu gewinnen, das ist auch eine Kunst.



Alfred Neubauer
auf seinem „Feldherrnhügel“.



*Neubauer hißt seine
Hausflagge —
das Rennen steht gut!*



Nun ist's geschafft!

MÄNNER AM WERK

Zu einem Sieg in einem „Großen Preis“ braucht man einen guten Wagen und einen guten Fahrer. Aber — das ist noch lange nicht alles!

Erst ist das Werk da, das die Möglichkeiten gab, den Wagen zu schaffen. Dann sind die Männer da, die den Wagen entwarfen, die ihn in vielen Berechnungen zunächst aufs Papier brachten! Von dort geht's dann in den Versuch, und so kommt eins zum anderen: Motor, Chassis, Vergaser, Kompressor, tausend wichtige Dinge, wichtig und bedeutungsvoll bis zur letzten und kleinsten Schraube! Ist dann der Wagen da, beginnt die Arbeit aufs Neue. Und da sind wir an dem Punkt angelangt, wo wir einmal von den Männern rund um den Rennwagen sprechen müssen, von den Monteuren! Monteur, das ist ein Allgemeinbegriff geworden, der ihre Tätigkeit nicht mehr zu umreißen vermag. Die meisten von ihnen haben mitgearbeitet, als der Wagen vom Zeichenbrett des Konstruktionsbüros in die Versuchsabteilung kam. Sie kennen ihn genau, und doch wiederum ist ein jeder von ihnen ein Spezialist. Der eine für den Motor, der andere für den Kompressor, ein dritter für den Vergaser und der vierte für das Chassis. Da heißt einer Karl und einer Fritz und einer Heinrich. Und nicht mehr. Sie sind auch nicht mehr, diese Männer im Hintergrund. Aber — ohne sie gibt es keinen Sieg, keinen Erfolg. Sie tun ihre Pflicht, und das ist alles. Sie tun ihre Pflicht, und das ist viel! Man kennt sie draußen nicht, und ihre Namen stehen auch nicht in den Zeitungen. Sie haben alle den gleichen weißen Monteuranzug an, und haben alle nur die Aufgabe, für alles und jedes besorgt zu sein!

Wenn es zu einem neuen Rennen geht, fahren sie mit ihren großen blauen Renndienstwagen viele hundert Kilometer zum nächsten Startort. Heute nach Tripolis, in wenigen Wochen nach Ungarn, dann zum Nürburgring und dann wieder nach der Mittelmeerküste. O ja, sie bekommen viele Länder zu sehen. Und haben keine Zeit dazu, sich diese Länder anzusehen. Kaum, daß sie angekommen sind, beginnt die schwere und verantwortungsvolle Arbeit der Vorbereitungen. Dann kommt das Training, und von da ab reißt die Arbeit nicht mehr ab. Am Tag des Rennens stehen auch sie einmal nicht mehr ganz im Hintergrund, sie stehen sogar im Vordergrund, wenn Reifen gewechselt werden müssen und wenn getankt werden muß. Das machen sie in 25 Sekunden, wie der Mann am Lautsprecher verkündet und wie es am nächsten Tage in den Zeitungen zu lesen steht. Wenn dann der Sieg erstritten ist, holen sie ihren Rennfahrer aus dem Wagen und tragen ihn auf ihren Schultern zur Siegerehrung, wo man ihm einen Kranz überreicht. Dann aber heißt es wieder: einräumen, packen, fertigmachen, zurück ins Werk. Vorher schreiben sie dann noch eine Ansichtskarte an die Lieben daheim: „Wir haben gesiegt!“ — Wir, die unbekanntenen Soldaten des Motorsports, sie haben gesiegt!

Disziplin hat gesiegt, Verantwortung und Fleiß hat gesiegt! Meister Krauß hat seine Dispositionen

Meister Krauß

bei der Befehlsausgabe!



Auf der St. Gotthardstraße!



Rennwagen

*werden zum Großen Preis
von Tripolis verladen!*



getroffen; während im Klub der Sieg gefeiert wird, fahren Fritz und Karl und Heinrich in ihren schweren blauen Mercedes-Benz-Diesellastwagen durch die Nacht der fernen Grenze zu. — — Und wenn einer müde wird von ihnen, sagt der andere: „Wir haben gesiegt!“ — und die alte Munterkeit ist wieder da!

Es sind ihrer zwanzig oder dreißig bei einem Rennen, je nach der Besetzung. Sie sind eine Mannschaft für sich und eine einzige große Kameradschaft. Wenn sie durch die Dörfer und Städte fahren, stehen die Leute am Straßenrand und buchstabieren die Worte, die auf den blauen Wagen aufgemalt sind. „Mercedes-Benz-Rennabteilung.“ — Und nun wissen die Leute, wer sie sind, sie grüßen herauf, Fritz und Karl und Heinrich sind stolz auf diesen Gruß. Er ist die Achtung vor ihrer Leistung, vor dem Sieg, vor der Meisterschaft. Sie fühlen sich eins mit dem Werk, dem Sieg und der Meisterschaft!

Dann kommen sie in ihre Heimatstadt und fahren über Cannstatt nach Untertürkheim ins Werk. Und es ist keine Werkskapelle da, die ihnen zum Einzug aufspielt, es steht niemand da, der für sie einen Kranz bereithält. Denn — sie taten ja nur ihre Pflicht, wie sie die Kameraden getan haben, die zu Hause blieben, die an der Werkbank standen und dort gearbeitet haben. Nur manchmal, wenn ein großer Sieg erkämpft worden ist, wenn die Saison mit bestem Erfolg abgeschlossen wurde, dann gibt's einen kleinen Festtag in Untertürkheim, dann stehen sie im weiten Fabrikhof mit ihren übrigen Arbeitskameraden, und der Betriebsführer hält eine Ansprache. Er spricht von dem berechtigten Stolz, der sie alle erfüllt, von dem großen Sieg für Deutschland, und er dankt allen, die mit dazu beigetragen haben, daß es ein großer Sieg geworden ist. Allen, und das sind sie wieder alle, das Werk, die Mannschaft, die Belegschaft, ein jeder, der auf seinem Platz gestanden und seine Pflicht erfüllt hat. Dort stehen sie dann auch wieder wenige Minuten später. Der weiße Anzug wird mit dem blauen vertauscht und die alte gewohnte Arbeit beginnt wieder für sie!

Am Abend sind sie dann zu Hause, bei den ihren. Hier endlich stehen sie im Mittelpunkt der Dinge und der Aufmerksamkeit. Und sie müssen erzählen, wie es war und wie alles gegangen ist. Dann kommt so etwas wie Stolz, daß sie mit dabei waren und mitgeholfen haben, den deutschen Sieg zu sichern!

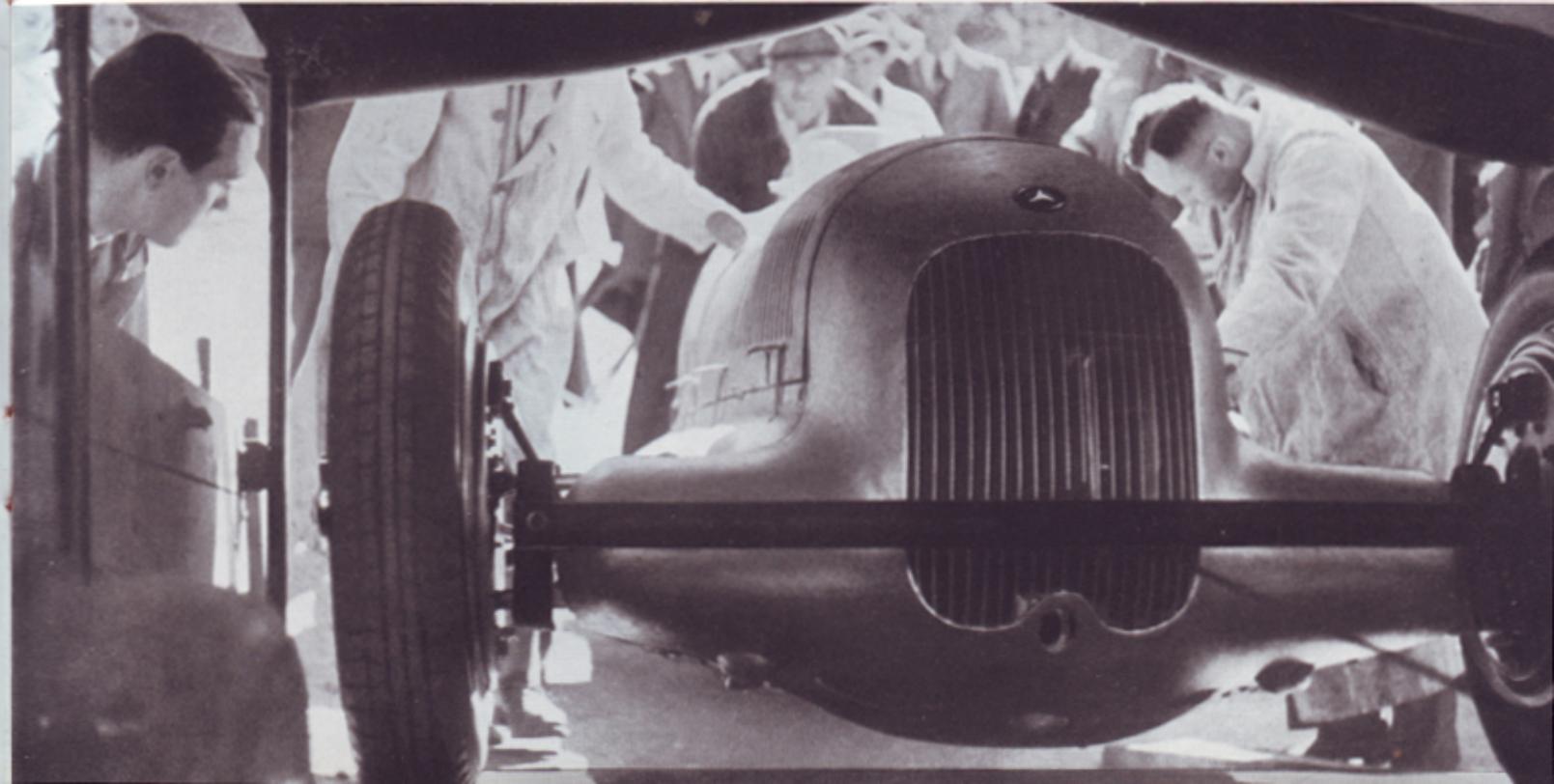
Der Alltag kommt mit seiner gewohnten Arbeit. Neue Wagen werden für neue Rennstrecken hergerichtet. Ein letzter Gruß, und schon sind sie wieder auf Wanderschaft, einem neuen fernen Ziele zu. Auch dort werden sie wieder ihren Mann stehen! Wie das immer so war. So haben es die Väter getan, als sie vor Jahrzehnten mit ausgerückt sind, als sie nach Frankreich und Spanien, nach Amerika und Italien, nach Österreich und Rußland fuhren, um dort für den deutschen Sieg zu kämpfen!

Auch hier bereits Generationen von Helfern, von unbekanntem Soldaten, die manche Schlacht siegreich beendet haben!



Oben: Gefechtsbereitschaft in der Boxe.

Unten: Verladen zum nächsten Start.





*Die Rennkerzen
werden eingesetzt.*



*Die letzten Vorbe-
reitungen in der Boxe,
und dann kann's losgehen.*

RUDOLF CARACCIOLA

Unser zweimaliger Europameister ist 1901 in Remagen am Rhein geboren. Ist also ein guter Deutscher, Sproß einer Familie, die seit Jahrhunderten im Rheinland ansässig ist. Rudis Heimat ist inzwischen die Welt geworden, und es hat sich mancherlei seit seiner ersten Motorbootfahrt auf dem Rhein und seiner ersten Fahrt mit einem „leihweise entwendeten 16/45er-Mercedes“ getan. Er hat einen Aufstieg genommen, der in der Geschichte des Motorsports tatsächlich ohnegleichen ist. Sein erstes Automobilrennen fuhr er auf der Avus im Jahre 1922, also mit 21 Jahren. Er wurde Fünfter damals und war glücklich!

Daß aber noch mehr in ihm steckte, hat er in den folgenden Jahren, als er bald zum ersten Mercedes-Benz-Fahrer aufrückte, bewiesen!

Wir berichteten bereits: von elf in Deutschland ausgetragenen Großen Preisen hat Rudi sechs gewonnen, fünf davon auf Mercedes-Benz. Eine unendlich große Zahl von Siegen verbucht er auf dem SS-, dem SSK- und SSKL-Mercedes-Benz, Siege, die den Ruf der Daimler-Benz A.-G. in alle Welt hinaustrugen. Dann kam im Jahre 1933 sein schwerer Sturz auf Alfa Romeo im Großen Preis von Monaco. Eine schwere und bittere Zeit, die er damals durchmachen mußte, als niemand mehr daran glauben wollte, daß er überhaupt noch jemals werde fahren können. Als er wiederhergestellt war, ergab sich, daß das rechte Bein kürzer geworden war. Der berühmteste Fahrer Europas war also kampfunfähig geworden? Nein — sein Selbstvertrauen und das Vertrauen in die Marke Mercedes-Benz waren größer als die schlimmsten Befürchtungen seiner Freunde. Die neuen Wagen kamen, und Rudi war wieder da!

Hier die Serie seiner Siege mit dem neuen Grand-Prix-Wagen: im Jahre 1934 gewinnt er das Klausenpaß-Rennen und — zusammen mit Fagioli — den Großen Preis von Italien, damals noch nicht völlig wiederhergestellt! Dann kommt das Jahr 1935 und mit ihm die große Siegesserie: er gewinnt den Großen Preis von Tripolis, das Eifelrennen, den Großen Preis von Frankreich, den Großen Preis von Belgien, den Großen Preis der Schweiz und den Großen Preis von Italien. Caracciola ist wieder da, ist wieder der Alte und wird Europameister!

Dann kommt das Jahr 1936. Er gewinnt die ersten Rennen der Saison, den Großen Preis von Monaco und den Großen Preis von Tunis. Und dann wird ihm das Glück für einige Zeit untreu. Aber — nicht lange. Mit altem Siegermut geht er in die Saison des Jahres 1937 und gewinnt den Großen Preis von Deutschland, den Großen Preis der Schweiz, den Großen Preis von Italien und den Großen Masaryk-Preis! Das ist eine Serie von Siegen, die in der Geschichte des gesamten Motorsports der Welt einzig dasteht. Er wird wiederum Europameister.

Und das Geheimnis seines Erfolgs?

Selbstvertrauen, eine ungewöhnliche Ruhe, selbst im mörderischsten Kampf, eine Sicherheit des Handelns, die schon ans Wunderbare grenzt, und ein Fahrzeug, dem er alles verdankt: *Ruhm und Erfolg!*



*Rudi Caracciola,
der lachende Europameister.*



*Rudi
und sein treuer Begleiter.*



*Begeisterungstaumel
der lybischen Jugend.*

MANFRED VON BRAUCHITSCH

Wenn man von diesem Fahrer spricht, dann weiß man nicht, was man mehr bewundern soll: die Gesetzmäßigkeit seines Unglücks oder den Glauben an sich selbst, von Brauchitsch hatte, begabt und energisch, wie er nun einmal ist, in wenigen Jahren einen schönen Aufstieg genommen. Große Etappen seiner Erfolge waren das Avusrennen im Jahre 1932 und der Eifelrennensieg im Jahre 1934! Dann aber hörte es auf. Beim Training zum Großen Preis 1934 verunglückte er nicht unerheblich, und seit diesem Tage war es geschehen! Gewiß: er brachte es zu wiederholten Malen zu einem zweiten Platz; so beim Großen Preis von Frankreich und beim Großen Preis von Belgien im Jahre 1935. „Pechvogel“ und „ewig Zweiter“ wurde er schon genannt. Es war eine schwere und bittere Zeit für ihn. Der schwärzeste Tag jedoch war der Große Preis des Jahres 1935. Er lag mit erheblichem Vorsprung an der Spitze und war vom Geschick bestimmt, an diesem Tage Sieger auf dem Nürburgring zu werden, auch dieses Rennen zu einem großen Mercedes-Triumph zu gestalten. Aber — launisch, wie Götter nun einmal sind — im letzten Augenblick sollte es anders kommen. Ein Reifenschaden wenige Kilometer vor dem Ziel brachte ihn um alle Chancen. Dem ersten Reifenschaden folgte ein zweiter, und nur mit äußerster Gefahr für sich und dem letztverbliebenen Rest an Energie brachte er seinen Wagen, auf der Felgefahrend, durchs Ziel! So furchtbar wurde noch niemals ein Rennfahrer um Chance und Sieg betrogen wie von Brauchitsch an jenem Tage! Das Schicksal hatte viel gut zu machen, und es hat lange gedauert, bis es sich auf diese Pflicht besonnen hat. Aber — von Brauchitsch hat es erzwungen, erzwungen mit einem ungebrochenen Kampfeswillen, mit unerhörter Energie und nimmermüder Hoffnung, daß der Mercedesstern auch der Stern seines eigenen Glücks sein werde!

Als alle verzweifelten, war sein Glaube am stärksten. Und so kam's, daß er im Eifelrennen 1937 Dritter, im Großen Preis auf dem Nürburgring Zweiter und dann — im Großen Preis von Monaco Erster wurde, in einem Rennen, dessen Sieg wahrhaft erkämpft worden ist!

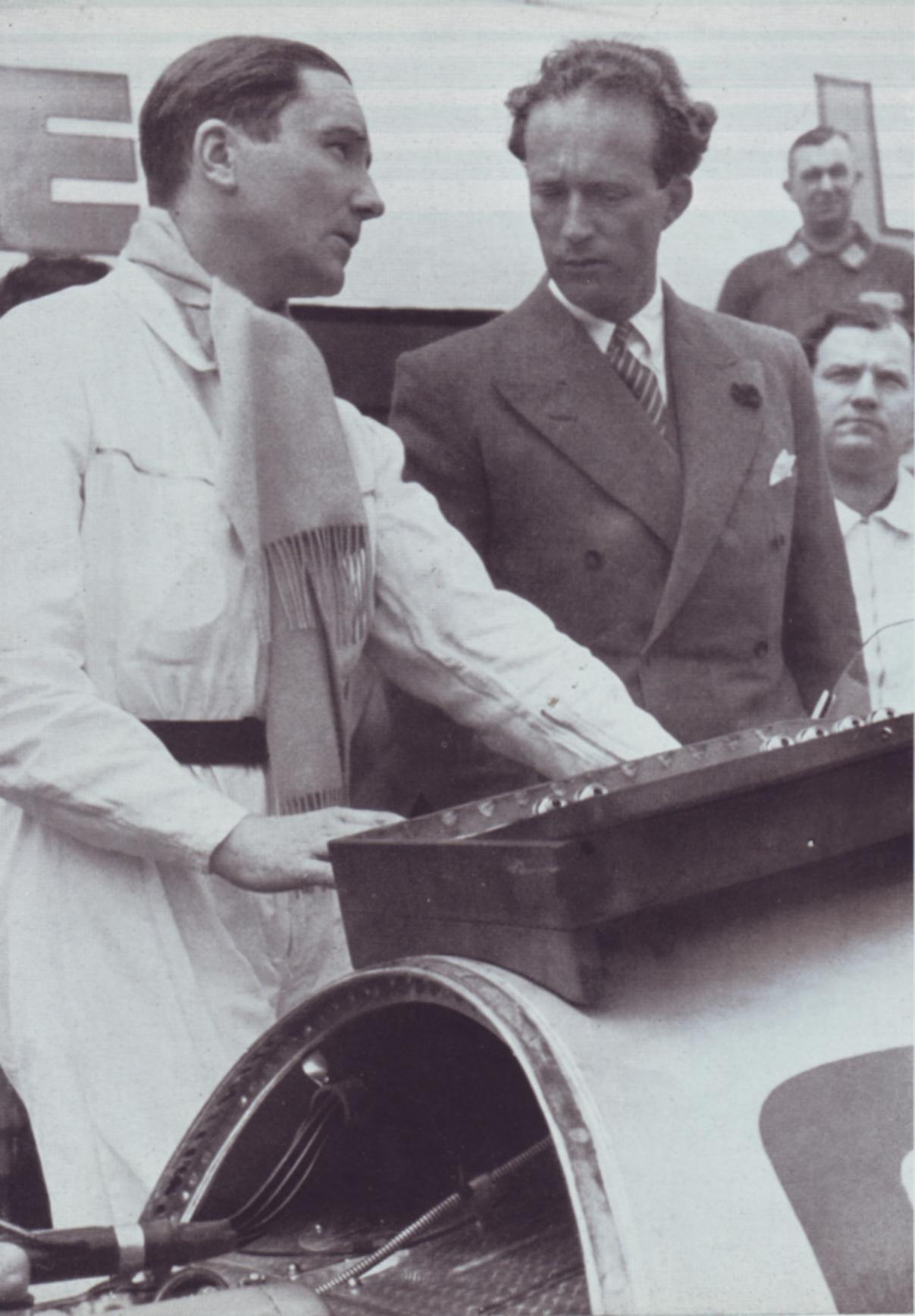
Nun ist der „Fluch“ gebannt; es geht wieder aufwärts, auch in den späteren Rennen. Das Glück bleibt ihm treu, wie ehemals das Unglück nicht von ihm weichen wollte!

Was möchte man sonst noch von ihm wissen?

Daß er im Jahre 1905 in Hamburg geboren ist und nach dem Kriege zunächst Soldat war, um sich dann später ausschließlich dem Motorsport zu widmen, zunächst als einer der wenigen Privatfahrer auf dem SSK, späterhin als Fabrikfahrer auf dem neuen Rennwagen der Daimler-Benz A.-G. Seine stille Liebe ist der Nürburgring, weil er hier „in die Rennfahrschule“ ging, weil diese Berge, Kurven und jähren Gefälle ewig unbezwingbar bleiben und jede Sekunde Zeitgewinn in hartem Kampf errungen werden muß. Und Kampf, das ist sein Element!



Manfred
v. Brauchitsch



*König Leopold
von Belgien*

*läßt sich von Brauchitsch
den Mercedes-Benz-Renn-
wagen erklären.*

*Er freut sich
schon wieder —
aufs nächste Rennen.*



HERMANN LANG

Im Jahre 1909 in Cannstatt, nicht weit von den hochragenden Schornsteinen der Daimler-Benz A.-G., geboren. Es hat allerdings eine Weile gedauert, bis er dort unten einziehen konnte. Und doch ist sein Weg dorthin eine gerade Linie, vorbildlich sogar für alle guten Schwaben! Also, Hermann Lang, daheim „s Hermännle“ genannt, wurde zunächst Mechaniker. Ihn reizten die Dinge der Technik, der Geschwindigkeit. Da fuhren die Untertürkheimer immer mit so schnellen Wagen in aller Herren Länder und siegten. Und das hat auf Hermännle Eindruck gemacht, damals, als er, soeben 18 Jahre alt geworden, sich geschworen hat, auch so einer zu werden! Er versuchte es mit einem Motorrad und siegte auf der Heimatstrecke der Solitude. Und nun ging's weiter aufwärts: Hermann Lang wurde Bayerischer und Deutscher Bergmeister, und man sprach von ihm, hier und dort. Gewaltig war das noch nicht, aber — es wird schon kommen! So dachte Hermann wohl, als er mit dem Jahre 1934 in die Renn- und Versuchsabteilung von Mercedes-Benz aufgenommen wurde. Der Rennfahrer Lang wurde der Mechaniker Lang, was er ja immer gewesen war. Aber hier war's doch schon interessanter, er war dem erträumten Ziel weit näher gekommen.

Ob er darum gebeten hat oder ob's von selber kam: jedenfalls sehen wir Lang ein Jahr später beim Eifelrennen auf einem Mercedeswagen, und er wurde Fünfter in seinem ersten Rennen. Langsam und systematisch hat er sich dann emporgearbeitet. Ein kleiner Unfall machte ihn sogar fast „berühmt“. Das war wieder auf dem Nürburgring, im Jahre 1936, als er während des „Großen Preises“, in aussichtsreicher Position liegend, sich einen Finger brach und mit tollen Schmerzen trotzdem rundenlang sein Rennen weiterfuhr, ja, nachher mit geschientem Finger wieder einstieg und einen beachtlichen Platz belegte! Damals sprach man von ihm als „dem kommenden Mann“!

Ja, fast meteorhaft ist er dann gekommen, im Großen Preis von Tripolis des Jahres 1937 und im großen Avusrennen wenige Wochen später. Hermann Lang gewann die schnellsten Rennen der Welt in einem überlegenen Fahrstil und bewies damit seine große Fahrkunst, die ihn in die Reihen der Ersten des europäischen Motorsports stellte!

Das Glück blieb ihm treu: er wurde Dritter im Großen Preis von Belgien, Vierter im Großen Preis von Deutschland, Zweiter im Großen Preis der Schweiz und Italiens!

Nicht immer stand das Glück so nah dabei wie in Tripolis und auf der Avus. Aber Hermann Lang weiß, daß aller Erfolg nur eine Frucht des zähen und stillen Kampfes ist, er weiß, daß die großen Pioniere seiner Heimat weit schwerer und länger kämpfen mußten, bis sie einmal „fahren“ konnten. Und so hofft er auf neue und große Siege im Zeichen des Mercedessterns!



Hermann Lang.



*Ehrenpreis des Korpsführers Hühnlein,
den Hermann Lang auf Mercedes-Benz durch seinen Sieg im „Avusrennen 1937“ errang.*



*Langs großer Tag,
sein Sieg im Avusrennen 1937, rechts im Bilde Reichspropagandaminister Dr. Goebbels und Gattin,
links Korpsführer Hühnlein und Stabsführer von Bayer-Ehrenberg.*



Luigi Fagioli,

der bekannte italienische Rennfahrer, gehörte drei Jahre lang zur Mercedes-Benz-Rennmannschaft und erzielte auf diesem Wagen die größten Erfolge seines Lebens. In Aller Erinnerung ist noch sein Sieg im Avusrennen 1935, wofür ihm der Führer als besondere Anerkennung und Ehrung sein Bild überreichen ließ.



John Richard Beattie Seaman

ehemals Englands und Europas erfolgreichster Fahrer der 1,5 Liter-Rennwagenklasse, seit 1937 erfolgreicher Fahrer der Daimler-Benz A.G. Der Cambridge-Student wurde 1937 Siebter im Großen Preis von Tripolis, Fünfter im Avusrennen, Zweiter im Vanderbilt-Pokal, Vierter im Großen Preis von Italien, Vierter im Großen Masaryk-Preis.



Christian Kautz

gehörte im Jahre 1937 zur Rennmannschaft der Daimler-Benz A.G. Mit 24 Jahren war er der Jüngste im Kreise der Mercedesfahrer. Passionierter Student der schönen Literatur und schon früh ebenso begeisterter Automobilist und Rennfahrer, erst auf einem 1,5 Liter-Maserati. Er wurde Vierter im Großen Preis von Belgien, Fünfter im Großen Preis von Deutschland, Dritter im Großen Preis von Monaco, Sechster im Großen Preis der Schweiz.



Gofreddo Zehender

chemals Motorrad- und Motorboot-Rennfahrer, dann einer der erfolgreichsten Maseratifahrer. Seit einigen Jahren verkauft er mit zunehmendem Erfolg an die reichen Leute der Côte d'Azur die schönen Mercedes-Benz-Kompressorwagen und ist als Ersatzfahrer im Mercedes-Benz-Rennstall auch dem Motorsport treu geblieben. Sein schönster Erfolg im Jahre 1937 war sein fünfter Platz im Großen Preis von Monaco.

NEUNZEHN STARTS UND ZEHN SIEGE

IN LANGSTRECKEN-RENNEN

Die Überlegenheit der Mercedes-Benz-Rennwagen wird auch durch jene großen Rennen belegt, die nicht zu den «Grandes Épreuves» zählen. Daimler-Benz nahm an 19 solchen Rundstrecken-Rennen teil und war in 10 Rennen siegreich, hat also mehr als die Hälfte all dieser Rennen ebenfalls gewonnen! Zählt man die 19 Rennen zu den vorstehend genannten „Großen Preisen“, so ergibt sich, daß die Marke Mercedes-Benz an 39 Rennen teilgenommen und 22 siegreich beenden konnte, fürwahr — eine stolze Bilanz!

Unter diesen großen internationalen Rennen sind manche, die den Namen eines „Großen Preises“ führen, so die Rennen von Tripolis, Tunis, Barcelona und Brünn, die jedoch nicht zu den oben genannten «Grandes Épreuves» zählen. Wenn in dieser Statistik die kurzen Bergrennen fehlen, da sie nicht als Maßstab für Dauerleistung von Mensch und Maschine gewertet, geschweige denn mit den bisher behandelten Rennen verglichen werden können, so sei der Vollständigkeit halber doch noch erwähnt, daß die Klausenpaß-Rekorde sowohl in der Sport- wie in der Rennwagenklasse von Mercedes-Benz gehalten werden. Caracciola siegte mit dem Mercedes-Rennwagen im Jahre 1934 bei diesem schwierigsten Bergrennen der Welt in überlegener Form!

Nun gibt es unter unseren Motorsportfreunden wohl viele, die es vielleicht bedauern, daß diese Langstrecken-Rennen nicht in dem Umfang hier behandelt werden können wie etwa die «Grandes Épreuves». Aber sie werden erkannt haben, daß dieses Buch in erster Linie die Aufgabe hat, die Tatsache, daß Mercedes-Benz die Formel der «Grandes Épreuves» eindeutig und klar beherrschte, nachzuweisen. Der Chronist möchte jedoch, um ein geschlossenes Bild zu geben, nicht auf eine kurze Schilderung jener Rennen verzichten, in denen der Marke Daimler-Benz ein Erfolg beschert war!

EIFELRENNEN 1934

Es war, wie bereits erwähnt, das erste Rennen der neuen Mercedes-Benz-Wagen und wurde gleichzeitig der erste Sieg. Manfred von Brauchitsch gewann dieses Rennen, das auf der Nordschleife des Nürburgrings ausgetragen wurde, in überlegener Form und konnte zum ersten Male in der Geschichte dieser berühmten Rennstrecke die 120 Km.-Stunden-Grenze überschreiten. Er erreichte einen Durchschnitt von 122,5 Km.-Stunden!

Erstes Rennen, erster Sieg, ein gutes Omen für die nächsten Jahre!

Ein schönes Bild

vom Nürburgring.



COPPA ACERBO 1934

Die Coppa Acerbo des Jahres 1934 kann als eines der spannendsten und sensationellsten Rennen bezeichnet werden. Unsere neuen Rennwagen erschienen damals zum ersten Male in Italien und auf der Rennstrecke von Pescara. Und es sollte auch gleich eines der schwierigsten und tollsten Rennen werden. Der junge Moll, Frankreichs große Hoffnung im Rennsport, versuchte lange Zeit vergebens, das Tempo der deutschen Wagen auf seinem Alfa Romeo mitzuhalten, bis er tödlich verunglückte. Chirons Wagen geriet kurz darauf in Brand an den Boxen, die selbst in Gefahr waren, ein Raub der Flammen zu werden. Hinzu kamen mancherlei andere Zwischenfälle infolge eines plötzlich niedergehenden Regens, und dann — am Schluß — ein überragender Sieg der Marke Mercedes-Benz durch Luigi Fagioli!

GROSSER PREIS VON TRIPOLIS 1935

Eine Rennstrecke am Rande der Wüste, ein Rennen jedoch, das manches europäische gleichgeartete Rennen übertrifft. Marschall Balbo ist's, der diesem Rennen stets zu besonderer Bedeutung verhilft. Hinzu kommt eine Lotterie, so daß man in Italien und in Lybien seit Monaten von dem „Millionen-Rennen“ spricht.

Die Besten des europäischen Sports treffen sich dort zu Saisonbeginn alle Jahre. Die Mellaha-Rennstrecke ist schnell, also so recht etwas für die deutschen Rennwagen, weil sie hier ihre volle Leistungsfähigkeit einsetzen können. Caracciola war der Sieger des Jahres 1935. Er erreichte einen Durchschnitt von 197,9 Km.-Stunden!

AVUSRENNEN 1935

Avus, schnellstes Rennen der Welt!

Es ist ein schnelles, aber auch ein schweres Rennen, das von der Reichshauptstadt stets mit großer Spannung erwartet und mit ebensolch großer Begeisterung miterlebt wurde. 238,5 Km.-Stunden fuhr Fagioli auf Mercedes-Benz im Jahre 1935, eine außergewöhnliche Leistung, wenn man überlegt, daß die Spitzenleistung bedeutend höher lag, ein Erfolg aber nur möglich war bei restlos und feinsten Abstimmung der motorischen Leistung zur Beanspruchungsgrenze der Reifen.

EIFELRENNEN 1935

Wenige Wochen später sind wir auf dem Nürburgring zum Eifelrennen, das im Jahr vorher von Manfred von Brauchitsch gewonnen worden war. Jetzt setzt Rudi Caracciola seine große Siegesserie fort und gewinnt nach einem wechsellvollen Kampf das Rennen gegen den damals anstürmenden jungen Rosemeyer vor mehr als 300000 Zuschauern. Der erreichte Durchschnitt beträgt 117,6 Km.-Stunden!



*Das ist der Start- und Zielplatz von Pescara,
Schauplatz des Mercedes-Benz-Sieges im Jahre 1934.*

DOPPELSIEG IM GROSSEN PREIS VON BARCELONA 1935

Es war schon eine tolle Rennzeit, dieses Jahr 1935. Kaum waren unsere Fahrer aus Tripolis zurück, starteten sie auf der Avus. Dann kamen sie zum Nürburgring. Von dort ging's nach Frankreich zum „Großen Preis“ und acht Tage später nach Barcelona. Jeder Tag ein Mercedessieg, und Barcelona wieder ein Doppelsieg mit Fagioli und Caracciola.

GROSSER PREIS VON TUNIS 1936

Ähnlich war es 1936. Von Monaco nach Tripolis, von dort durch die Wüste nach Tunis, auf einsamen und oftmals beschwerlichen Wegen. Auch hier ein Rennen voller Aufregungen und Zwischenfälle, wobei sich wieder einmal die eiserne Ruhe und Fahrkunst Rudi Caracciolas bewährte.

GROSSER PREIS VON TRIPOLIS 1937

Ein glänzender Auftakt für die Sportsaison 1937 und ein wohlverdienter Sieg für Hermann Lang, der sich hier als einer der Großen des europäischen Rennsports erwies. Nun hat sich für ihn mit einem Male alles gelohnt: die mühevollen und energische Arbeit, das zielbewußte Streben, die maßvolle Selbstdisziplin. Hermann Lang ist der vielumjubelte Sieger auf Mercedes-Benz im Millionenrennen von Tripolis. Korpsführer Hühnlein, der persönlich anwesend ist, kann ihm als Erster die Glückwünsche der Heimat überbringen!

AVUSRENNEN 1937

Fieberhaft hat die Millionenstadt Berlin nach dem Umbau der Avus dieses Rennen erwartet. Schon Wochen vorher sieht man die deutschen Wagen bei eingehendem Training auf der Avus. Phantastische Rundengeschwindigkeiten werden genannt, die sich noch erheblich steigern, als die neuen deutschen Stromlinienwagen auf der Avus erscheinen. Und als dann der Tag des Rennens kommt, da ist Berlin in Aufruhr und zu Hunderttausenden herausgekommen, um diesen Großkampf der „Rennungetüme“ zu sehen. Der Sieger von Tripolis, Hermann Lang, ist auch der Sieger der Avus. Auch die Siege in den beiden Vorläufen fielen an Mercedes-Benz. Reichspropagandaminister Dr. Goebbels, der Schirmherr des Rennens, beglückwünscht den jungen Schwaben zu seinem schönen Erfolg im schnellsten Rennen der Welt!

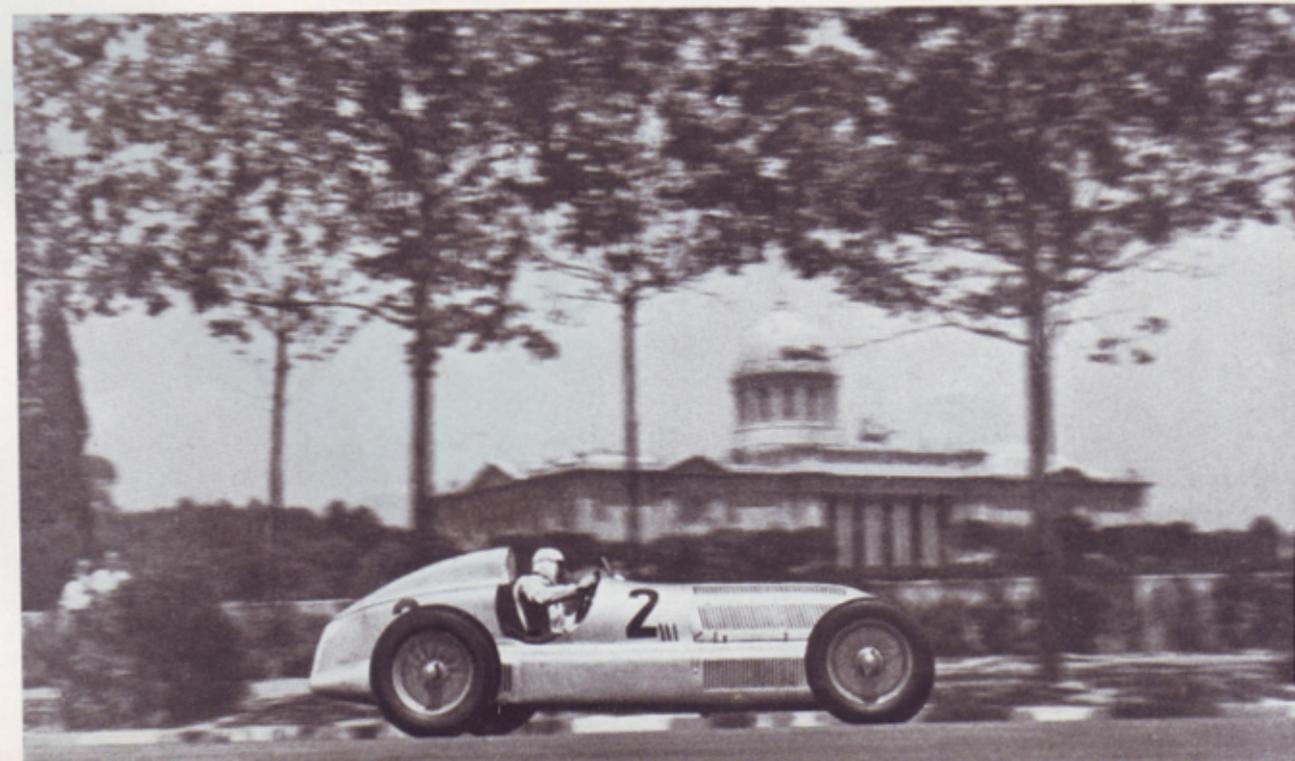
GROSSER MASARYK-PREIS 1937

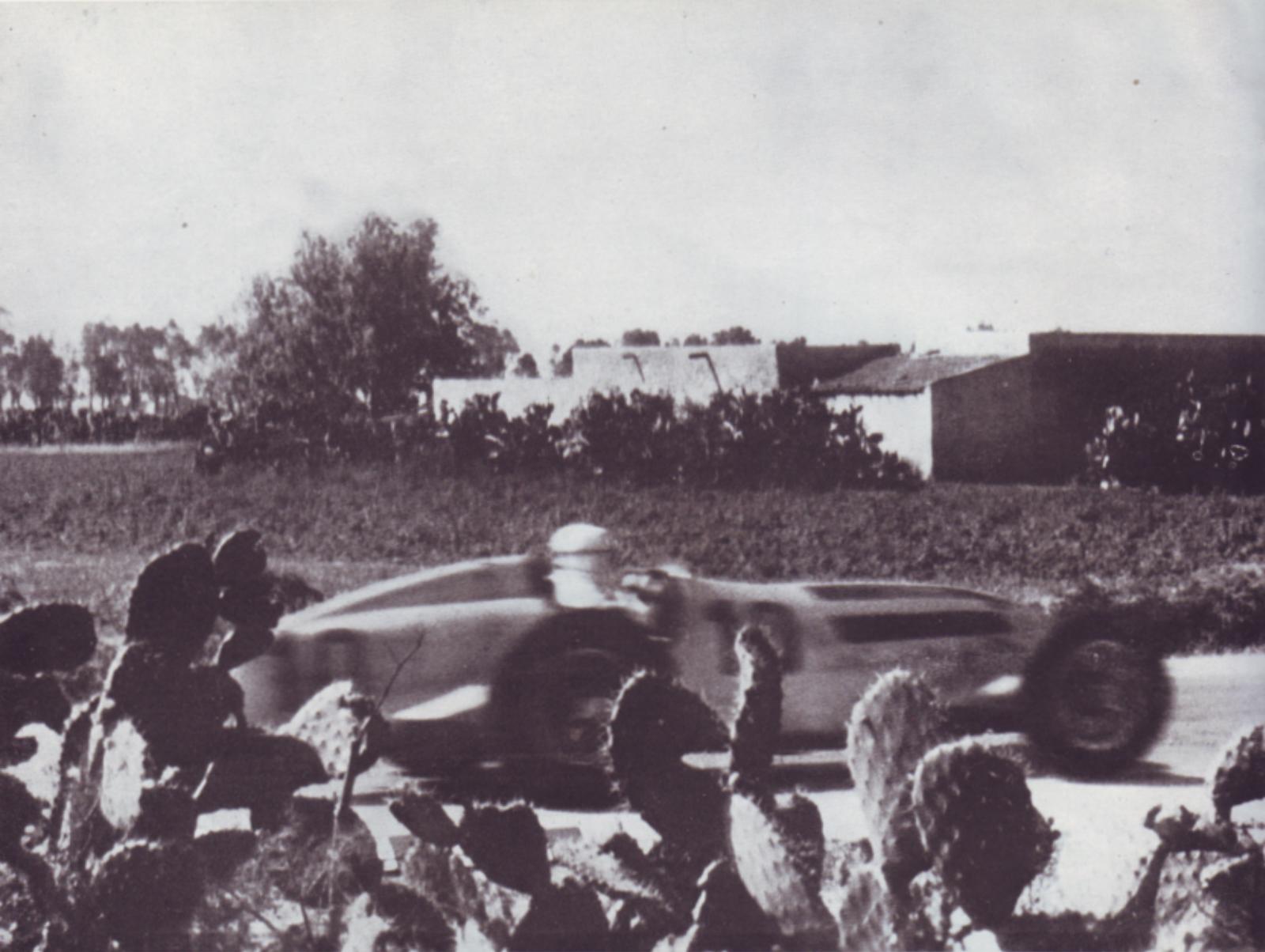
Mit dem Doppelsieg Caracciola-von Brauchitsch beschließt Daimler-Benz seine Siegesserie im Jahre 1937 und damit die Serie seiner Siege mit den Rennwagen der Grandprix-Saison 1934—37! Neue Rekordzeiten wurden auf der Brünner Rennstrecke gefahren, wo sich mehr als 200000 Menschen eingefunden hatten, darunter viele Zehntausende, die aus dem benachbarten Österreich herübergekommen waren!

39 Starts und 22 Siege! — So schließt die stolze Bilanz der Rennwagen mit dem Mercedesstern!



Doppelsieg im Großen Preis von Barcelona 1935.





*In Nordafrika —
Caracciolas Sieg in Tunis 1936.*

Am Rande der Wüste —

die Rennstrecke von Tripolis, wo Mercedes-Benz 1935 und 1937 erfolgreich war.



Jahr	Datum	Bezeichnung des Rennens	M a r k e — S i e g e —				P l ä t z e				Distanz in Km.	nicht teil- genommen	Durchschnitts- geschwindigkeit in Km.-Std.
			1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.				
1934	2.4.	Großer Preis von Monaco	Alfa Romeo Moll	Alfa Romeo Chiron	Bugatti Dreyfus	Alfa Romeo Lehoux		Bugatti Nuvolari	Alfa Romeo Varzi	Maserati Siena	318	M. B. A. U.	90,202
1934	1.7.	Großer Preis von Frankreich	Alfa Romeo Chiron	Alfa Romeo Varzi	Alfa Romeo Trossi u. Moll	—		—	—	—	500	—	136,8
1934	8.7.	Großer Preis von Belgien	Bugatti Dreyfus	Bugatti Brivio	Maserati Sommer	Bugatti Benoist		—	—	—	506	M. B. A. U.	139,8
1934	15.7.	Großer Preis von Deutschland	Auto-Union Stuck	Mercedes-Benz Fagioli	Alfa Romeo Chiron	Maserati Nuvolari		Mercedes-Benz Geier	Alfa Romeo Maag	Maserati Zehender	570,25	—	123
1934	26.8.	Großer Preis der Schweiz	Auto-Union Stuck	Auto-Union Momberger	Bugatti Dreyfus	Alfa Romeo Varzi		Alfa Romeo Chiron	Mercedes-Benz Fagioli	Alfa Romeo Gherzi	509,6	—	140,350
1934	9.9.	Großer Preis von Italien	Mercedes-Benz Caracciola- Fagioli	Auto-Union Stuck- Leiningen	Alfa Romeo Trossi- Comotti	Maserati Nuvolari		Alfa Romeo Comotti- Marinoni	Alfa Romeo Chiron	Auto-Union Momberger- Sebastian	464	—	105,1
1934	22.9.	Großer Preis von Spanien	Mercedes-Benz Fagioli	Mercedes-Benz Caracciola	Bugatti Nuvolari	Auto-Union Stuck- Leiningen		Alfa Romeo Varzi- Chiron	Bugatti Wimille	Bugatti Dreyfus	519,45	—	156,3
1935	22.4.	Großer Preis von Monaco	Mercedes-Benz Fagioli	Alfa Romeo Dreyfus	Alfa Romeo Brivio	Maserati Etancelin		Alfa Romeo Chiron	Maserati Zehender	Maserati Soffietti	318	A. U.	93,6
1935	23.6.	Großer Preis von Frankreich	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Maserati Zehender	Mercedes-Benz Fagioli		Auto-Union Rosemeyer	Maserati Sommer	—	500	—	124
1935	14.7.	Großer Preis von Belgien	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz Fagioli- v. Brauchitsch	Alfa Romeo Chiron	Alfa Romeo Dreyfus		Bugatti Benoist	Maserati Lehoux	Maserati Taruffi	506	A. U.	157,5

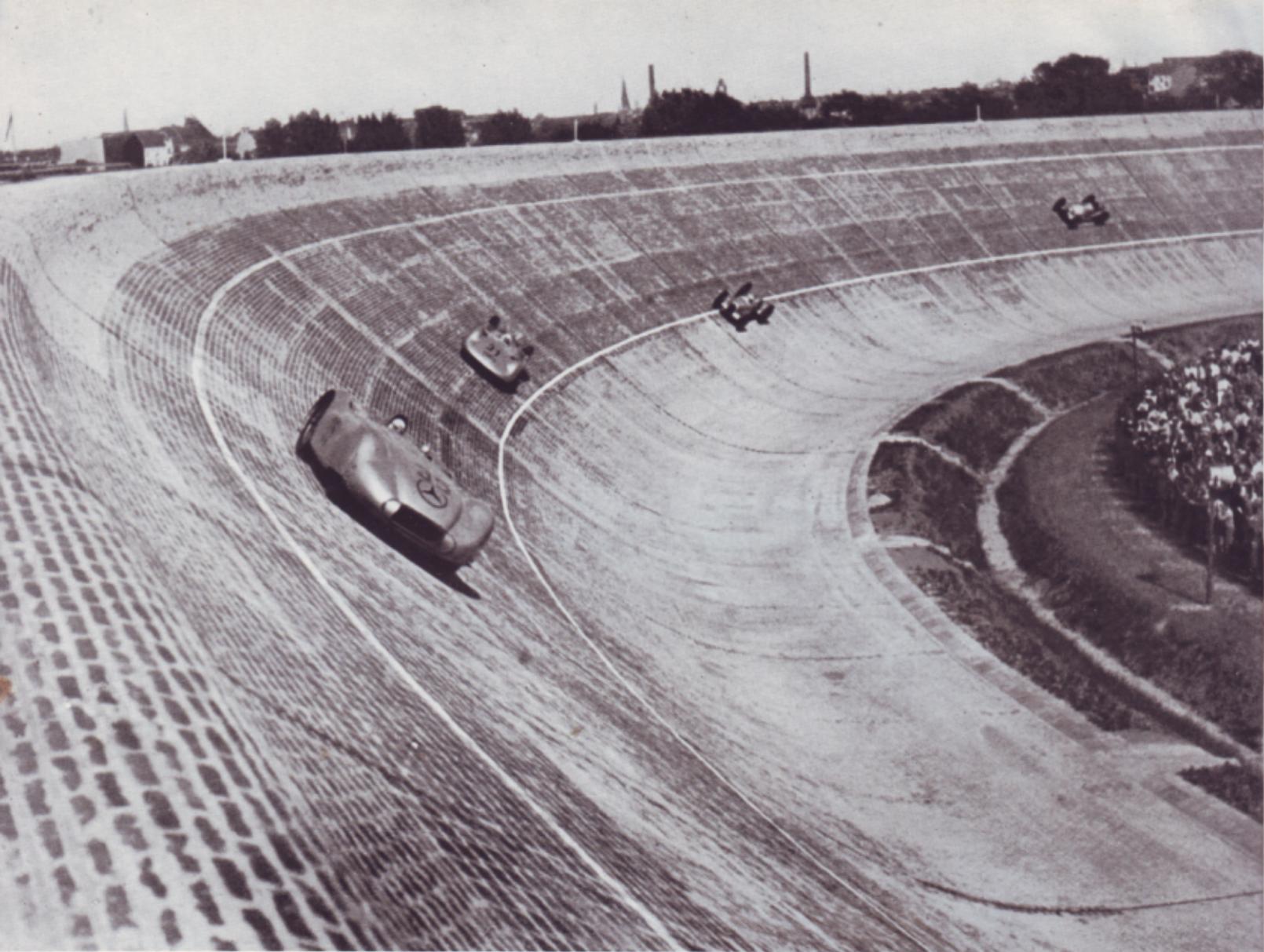
Jahr	Datum	Bezeichnung des Rennens	M a r k e — S i e g e —				P l ä t z e			Distanz in Km.	nicht teil- genommen	Durchschnitts- geschwindigkeit in Km.-Std.
			1	2.	3.	4.	5.	6.	7.			
1935	28.7.	Großer Preis von Deutschland	Alfa Romeo Nuvolari	Auto-Union Stuck	Mercedes-Benz Caracciola	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Mercedes-Benz Fagioli	Mercedes-Benz Geier	501,81	—	121,1
1935	25.8.	Großer Preis der Schweiz	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz Fagioli	Auto-Union Rosemeyer	Auto-Union Varzi	Alfa Romeo Nuvolari	Mercedes-Benz Lang	Alfa Romeo Dreyfus	509,6	—	144,3
1935	8.9.	Großer Preis von Italien	Auto-Union Stuck	Alfa Romeo Nuvolari- Dreyfus	Auto-Union Rosemeyer- Pietsch	Alfa Romeo Marinoni	Bugatti Taruffi	—	—	502,97	—	137
1935	22.9.	Großer Preis von Spanien	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz Fagioli	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Bugatti Wimille	Auto-Union Rosemeyer	Bugatti Benoist	Alfa Romeo Sommer	519,45	—	164
1936	13.4.	Großer Preis von Monaco	Mercedes-Benz Caracciola	Auto-Union Varzi	Auto-Union Stuck	Alfa Romeo Nuvolari	Alfa Romeo Farina- Brivio	Bugatti- Wimille	Alfa Romeo Sommer	318	—	83,2
1936	25.7.	Großer Preis von Deutschland	Auto-Union Rosemeyer	Auto-Union Stuck	Alfa Romeo Brivio	Auto-Union Hasse	Mercedes-Benz Fagioli- Caracciola	Auto-Union von Delius	—	501,82	—	131,6
1936	23.8.	Großer Preis der Schweiz	Auto-Union Rosemeyer	Auto-Union Varzi	Auto-Union Stuck	Mercedes-Benz Fagioli	Auto-Union Hasse	—	—	509,6	—	161,7
1936	13.9.	Großer Preis von Italien	Auto-Union Rosemeyer	Alfa Romeo Nuvolari	Auto-Union von Delius	Alfa Romeo Dreyfus	Alfa Romeo Pintacuda	Maserati Dusio	Maserati Bianco- Trossi	502,97	M. B.	135,352
1937	11.7.	Großer Preis von Belgien	Auto-Union Hasse	Auto-Union Stuck	Mercedes-Benz Lang	Mercedes-Benz Kautz	Alfa Romeo Sommer	—	—	506,6	—	167,189
1937	25.7.	Großer Preis von Deutschland	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Auto-Union Rosemeyer	Alfa Romeo Nuvolari	Auto-Union Hasse	Mercedes-Benz Kautz	Mercedes-Benz Lang	501,82	—	133,2

Jahr	Datum	Bezeichnung des Rennens	Marke — Siege				Plätze			Distanz in Km.	nicht teilgenommen	Durchschnittsgeschwindigkeit in Km.-Std.
			1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.			
1937	8. 8.	Großer Preis von Monaco	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz Kautz	Auto-Union Stuck-Rosemeyer	Mercedes-Benz Zehender	Alfa Romeo Farina	Alfa Romeo Sommer	318	—	101,815
1937	22. 8.	Großer Preis der Schweiz	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz Lang	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Auto-Union Stuck	Auto-Union Nuvolari-Rosemeyer	Mercedes-Benz Kautz	Auto-Union Fagioli-Nuvolari	364	—	158,6
1937	12. 9.	Großer Preis von Italien	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz Lang	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz Seaman	Auto-Union Müller	Auto-Union Varzi	Alfa Romeo Nuvolari-Farina	350	—	131,510

ERGEBNISSE DER LANGSTRECKEN-RENNEN 1934—1937
an denen Mercedes-Benz teilgenommen hat.

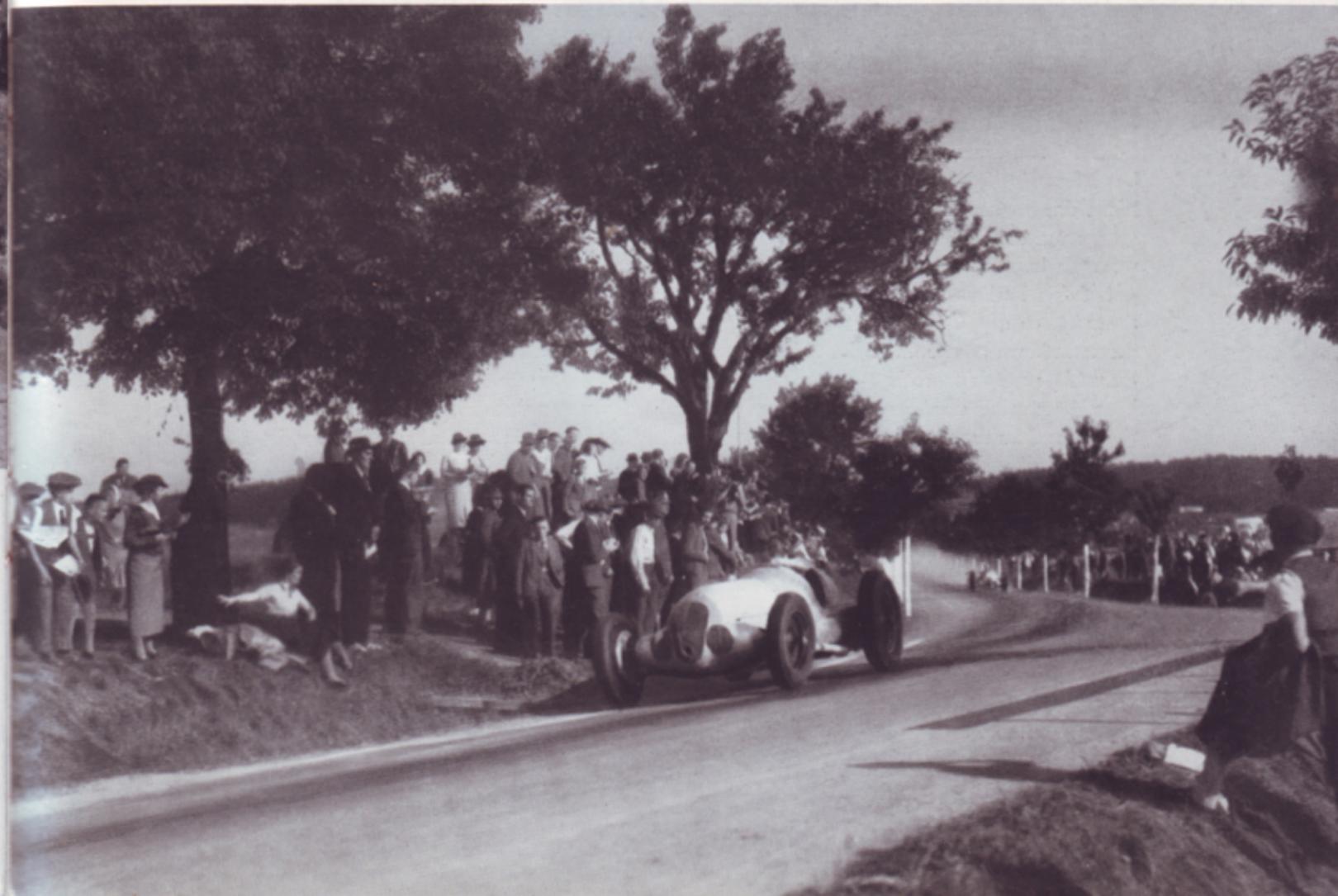
Jahr und Tag	Name des Rennens	Marke — Siege — Plätze					Distanz
		1.	2.	3.	4.	5.	
1934 3. 6.	Eifel-Rennen	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Auto-Union Stuck	Alfa Romeo Chiron	Alfa Romeo Pietsch	Alfa Romeo Hughes	342,1
15. 8.	Coppa Acerbo	Mercedes-Benz Fagioli	Maserati Nuvolari	Bugatti Brivio	Alfa Romeo Ghersi	Auto-Union Sebastian	510,0
30. 9.	Großer Masaryk-Preis	Auto-Union Stuck	Mercedes-Benz Fagioli	Maserati Nuvolari	Auto-Union Leiningen	Alfa Romeo Varzi	495,4
1935 12. 5.	Großer Preis von Tripolis	Mercedes-Benz Caracciola	Auto-Union Varzi	Mercedes-Benz Fagioli	Alfa Romeo Nuvolari	Alfa Romeo Chiron	524,0
26. 5.	Avus-Rennen	Mercedes-Benz Fagioli	Alfa Romeo Chiron	Auto-Union Varzi	Auto-Union Stuck	Alfa Romeo Dreyfus	293,5
16. 6.	Eifel-Rennen	Mercedes-Benz Caracciola	Auto-Union Rosemeyer	Alfa Romeo Chiron	Mercedes-Benz Fagioli	Mercedes-Benz Lang	250,9
30. 6.	Großer Preis von Barcelona	Mercedes-Benz Fagioli	Mercedes-Benz Caracciola	Alfa Romeo Nuvolari	Alfa Romeo Brivio	Maserati Zehender	265,0
1936 10. 5.	Großer Preis von Tripolis	Auto-Union Varzi	Auto-Union Stuck	Mercedes-Benz Fagioli	Mercedes-Benz Caracciola	Alfa Romeo Pintacuda	524,0
17. 5.	Großer Preis von Tunis	Mercedes-Benz Caracciola	Alfa Romeo Pintacuda	Bugatti Wimille	Alfa Romeo Sommer	—	381,4

Jahr und Tag	Name des Rennens	Marke — Siege — Plätze					Distanz
		1.	2.	3.	4.	5.	
1936 7. 6.	Großer Preis von Barcelona	Alfa Romeo Nuvolari	Mercedes-Benz Caracciola	Alfa Romeo Farina	Auto-Union von Delius	Auto-Union Rosemeyer	303,0
14. 6.	Eifel-Rennen	Auto-Union Rosemeyer	Alfa Romeo Nuvolari	Alfa Romeo Brivio	Alfa Romeo Farina	Mercedes-Benz Lang	228,1
21. 6.	Großer Preis von Ungarn	Alfa Romeo Nuvolari	Auto-Union Rosemeyer	Auto-Union Varzi	Alfa Romeo Tadini	Auto-Union von Delius	250,0
1937 9. 5.	Großer Preis von Tripolis	Mercedes-Benz Lang	Auto-Union Rosemeyer	Auto-Union von Delius	Auto-Union Stuck	Auto-Union Fagioli	524,0
30. 5.	Avus-Rennen	Mercedes-Benz Lang	Auto-Union von Delius	Auto-Union Hasse	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz Seaman	290,5
13. 6.	Eifel-Rennen	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Auto-Union Hasse	Alfa Romeo Nuvolari	228,1
5. 7.	Vanderbilt-Pokal	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz Seaman	Alfa Romeo Mays	Auto-Union von Delius	Alfa Romeo Farina-Nuvolari	482,0
15. 8.	Coppa Acerbo	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Auto-Union Müller	Auto-Union Fagioli	Mercedes-Benz Caracciola Seaman	412,8
26. 9.	Großer Masaryk-Preis	Mercedes-Benz Caracciola	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz Seaman	Alfa Romeo Nuvolari	437,1
2. 10.	Donington-Grand-Prix	Auto-Union Rosemeyer	Mercedes-Benz v. Brauchitsch	Mercedes-Benz Caracciola	Auto-Union Hasse	Auto-Union Müller	402



*Auch auf der Avus
1935 und 1937 Mercedes-Benz in Front!*

*Und zum guten Schluß —
ein Doppelsieg beim Masaryk-Preis!*



ÜBER ALLEM — DAS WERK!

Ein Mercedes-Sieg ist ein Sieg des Werks und seiner Angehörigen, ein Sieg der Mannschaft, die das meisterliche Werk geschaffen hat!

Mehr noch: ein Mercedes-Sieg ist ein deutscher Sieg!

Als die Männer von der Leitung des Werks im März 1933 zusammenkamen, um über den Bau eines neuen Rennwagens zu beraten, da sahen sie hinter sich eine Tradition von 40 Jahren erfolgreichen Schaffens und Strebens auf dem Gebiete des Motorsports. Sie wußten um die große Berufung, die ihnen gegeben war, sie fühlten diese Berufung als brennende Verpflichtung. Und sie haben das Werk geschaffen und den Auftrag erfüllt!

Überall, wo deutsche Fahrer in internationalem Kampfe antreten, sind Hunderttausende deutscher Männer und Frauen in Gedanken bei ihnen. Sie wissen, daß dieser Kampf um Deutschlands Ruhm und Geltung einen großen, einen tieferen Sinn hat. Sie wissen, daß unser Ansehen durch die deutschen Siege aufs neue begründet und gefestigt wurde. Und dieses Wissen ist den Männern von Daimler-Benz in einem hohen Grad zu eigen. Denn seit vier Jahrzehnten sind die Wagen von Daimler und Benz in alle Welt gefahren, um dort zu kämpfen und zu siegen. So war es in den Anfängen des Motorsports, und so ist es heute, wo Deutschland den Motorsport der Welt zu einer Höhe führte, die vielfach unerreichbar schien!

Der Mercedes-Benz-Triumph war ein deutscher Triumph!

Nicht das Werk allein und seine Fahrer haben ihn erreicht. Nein, überall in deutschen Landen, wo man um Fortschritt und Höchstleistung bemüht ist, sind Männer am Werk, die mit dazu beigetragen haben, diesen Sieg zu sichern. Die deutsche Zubehörindustrie ist es, die mit gleichem Recht den Ruhm dieser Siege für sich in Anspruch nehmen kann. So wächst die Gemeinschaft hinaus über die Tore der stolzen Werke von Untertürkheim, sie findet Waffenbrüderschaft in vielen anderen Werken, was dem Mercedessieg erst die Geltung des großen deutschen Siegs verleiht!

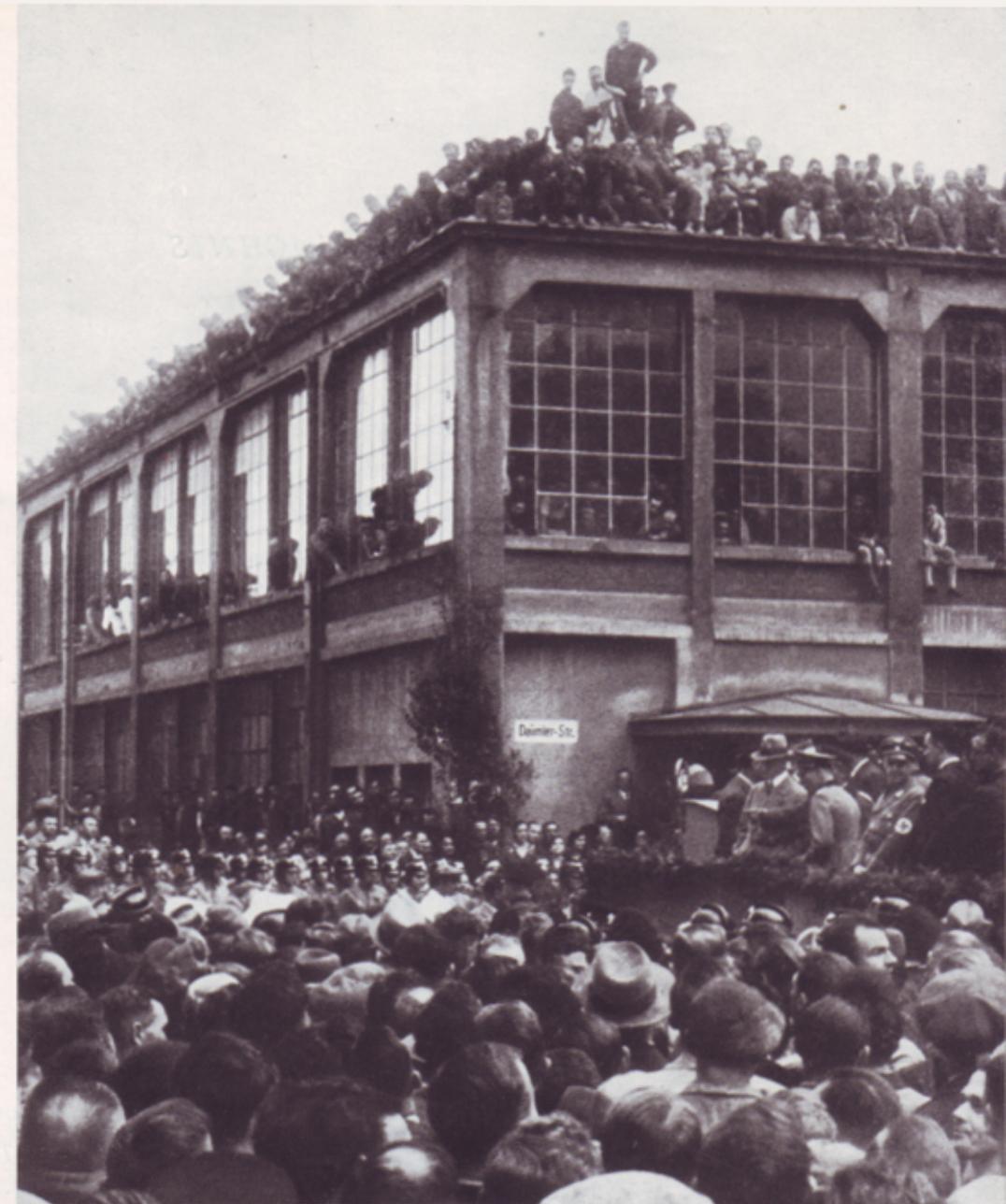
Mannschaft und Meisterschaft —

diese Worte sind der Titel unseres Buches. Mannschaft, das sind wir alle, die wir einem Höheren dienen und zu dienen berufen sind, Meisterschaft, das ist das Werk und sein Wagen, ist die Kunst und Disziplin seiner Fahrer!

Eine neue Rennepoche steht bevor. In vielen Ländern ist man dabei, neue Rennwagen für die Jahre 1938-40 zu bauen. Wird man den deutschen Siegeszug zum Stillstand bringen können? —

Wir wissen nur dies: der deutsche Triumph wird nicht ausbleiben, wenn alle im gleichen Geiste zusammenstehen, getreu diesen Worten:

MANNSCHAFT UND MEISTERSCHAFT



Sieg Heil den Fahrern!

INHALTSVERZEICHNIS

Vom Sportwagen zum Rennwagen	Seite 6
Die Formel	„ 8
Und dann — die Tat	„ 10
Erster Start und erster Sieg	„ 12
Deutschlands Kraftfahrtsport — ein Wille und ein Weg	„ 14
Die «Grandes Épreuves», das Kriterium der Formel	„ 16
Die Großen Preise der Jahre 1934—1935	„ 18
Vom Reißbrett zum Rennen	„ 46
Die Großen Preise der Jahre 1936—1937	„ 50
Rennstrategie	„ 72
Männer am Werk	„ 76
Rudolf Caracciola	„ 84
Manfred von Brauchitsch	„ 88
Hermann Lang	„ 92
Luigi Fagioli	„ 96
John Richard Beattie Seaman	„ 97
Christian Kautz	„ 98
Gofreddo Zehender	„ 99
Neunzehn Starts und zehn Siege in Langstrecken-Rennen	„ 100
Das Goldene Buch der «Grandes Épreuves» 1934—1937	„ 108
Ergebnisse der Langstrecken-Rennen 1934—1937, an denen Mercedes-Benz teilgenommen hat	„ 112
Über allem — das Werk	„ 116

Die Bilder zu „Mannschaft und Meisterschaft“ lieferten:

Autophot, Berlin · Bon-Bild-Bericht, Stuttgart · Fumagalli, Mailand · Ruth Hallens-
leben, Köln · Presse-Illustrationen Hoffmann, Berlin · Urs Lang-Kurz, Stuttgart
Mercedes-Benz-Werkphoto · Presse-Bild-Zentrale, Berlin · Quick-Photo-Dienst, Berlin
Georg von Stavenhagen · Weltbild GmbH, Berlin · Wigo, Berlin · Zapletal, Wien.

Druck von M. DuMont Schauberg, Köln am Rhein.



