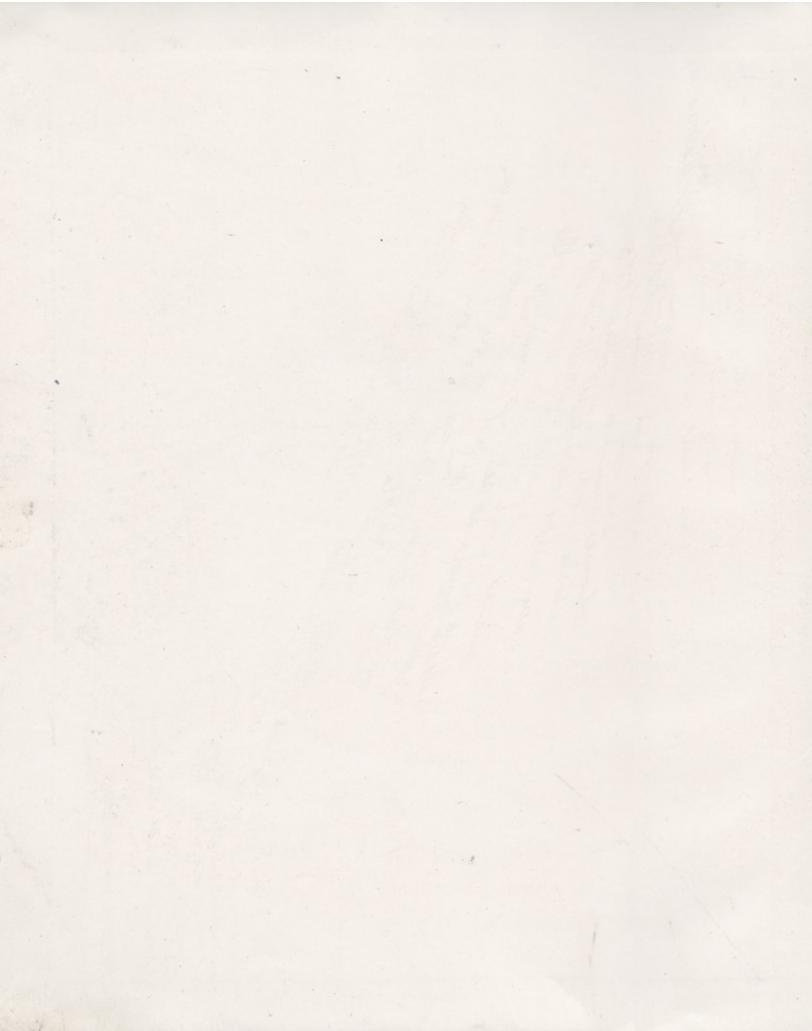


T A T E N
B E W E I S E N



1 9 3 8 / 1 9 3 9



TATEN BEWEISEN

Ein Kurzbericht
in Wort und Bild von den Mercedes-Benz-Erfolgen
in den Jahren 1938 und 1939



Herausgegeben von der Daimler-Benz Aktiengesellschaft, Stuttgart-Untertürkheim

Vom Wert der Höchstleistung

Der gewaltige Aufmarsch der deutschen Nation, der mit dem 30. Januar 1933 begann, war eine einzige und machtvolle Kundgebung für neue und große Aufgaben auf allen Gebieten. Ehrend und anspornend zugleich war es für die deutsche Automobilindustrie, daß sie der Führer durch sein großes Motorisierungsprogramm geradezu in den Mittelpunkt seines gewaltigen Aufbauwerkes stellte.

Die Daimler-Benz AG. hat sofort und mit aller Hingabe ihre ganze Kraft, ihr großes geistiges und materielles Leistungsvermögen eingesetzt, um wieder auf allen Gebieten motorischen Lebens Schrittmacher einer neuen Zeit zu sein!

Dieses Streben nach höchsten Leistungen findet seinen für die breiten Massen aller Welt sichtbarsten Ausdruck im Erfolg der Mercedes-Benz-Rennwagen, der jedoch nur dann richtig verstanden und gewürdigt wird, wenn man in ihm einen einzigartigen und überzeugenden Beweis der großen Gesamtleistung sieht!

Wenn bei dieser Gelegenheit an weitere Sonderleistungen auf dem Gebiete der Mercedes-Benz-Flug-, Zeppelin- und Bootsmotoren erinnert wird, so ist festzustellen, daß alle diese Ergebnisse nur möglich waren durch die bewußte Zielsetzung, auf breiter Front durch beste Leistungen immerfort für den wahren Wert deutscher Arbeit zu zeugen.

Sinn und Zweck des Automobilsports ist in den letzten Jahren von Berufenen und Unberufenen viel erörtert worden. Man vergaß jedoch im Streit des Für und Wider vielfach, daß auch dieser Sport nur ein Teil des allgemeinen Strebens nach technischer Vervollkommenung ist.

Es war stets das Ziel der deutschen Kraftfahrzeugindustrie, durch Spitzenleistungen besonderer Prägung ihren Erzeugnissen eine eigene Note zu geben.

In Jahrzehnten rastlosen Vorwärtstrebens wurden immer wieder neue Aufgaben gestellt, bessere und höhere Leistungen gesucht und — auch das darf mit Genugtuung festgestellt werden — gefunden.

Im Rahmen dieses Strebens darf die Daimler-Benz AG. für sich in Anspruch nehmen, durch mehr als fünf Jahrzehnte hindurch besonders wertvolle Beiträge zur Behauptung des hohen Rangs deutschen Automobilbaues geleistet zu haben. Da der unentwegte Einsatz im Motorsport hier an erster Stelle steht, ergibt sich die Frage nach Sinn und Zweck des Motorsports von selbst.

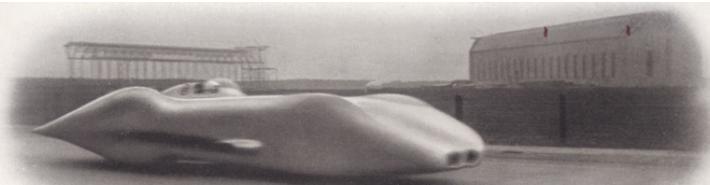
Es mag zugegeben werden, daß die Spanne zwischen Renn- und Serienwagen immer größer wurde. Aber auch darin ist ein Vorteil zu erblicken, denn gerade diese Leistungspanne regte die Konstrukteure des Serienwagens immer wieder zu neuen Ideen und Verbesserungen an. Wenn man aber weiß, daß die Männer des Stuttgarter Werkes, die diese schnellen und zuverlässigen Rennwagen bauen, die gleichen sind, denen der Mercedes-Benz-Fahrer in aller Welt sein gutes und zuverlässiges Automobil verdankt, dann wird man die wertvollen Wechselbeziehungen zwischen Renn- und Gebrauchswagen kaum mehr in Zweifel ziehen.

Ein Rennwagen muß nicht nur schnell, er muß auch ausdauernd und sicher sein. Wie oft aber haben gerade die Wagen mit dem Dreizackstern in den vergangenen Jahren sowohl durch unerhörte Leistungen wie durch ihre Zuverlässigkeit Bewunderung und Anerkennung gefunden. Größte Leistungsfähigkeit und absolute Sicherheit sind aber gerade jene wertvollen Eigenschaften, die wir vom Gebrauchswagen verlangen. Hier aber muß festgestellt werden, daß sich die Arbeit der Daimler-Benz-AG. nicht in einer rein demonstrativen Beweisführung höchster und vielbewunderter Leistung erschöpft. Sie ist vielmehr in diesem dauernden und erfolgreichen Forscher unermüdlicher Dienst am Gebrauchswagen.

Wenn eine Firma wie die Daimler-Benz AG. immer wieder Höchstleistungen auf allen Gebieten des Automobil- und Motorenbaus aufweisen kann, so hat sie damit gleichzeitig ein wertvolles und unbestreitbares Leistungszeugnis für ihre eigene Arbeit wie für deutsche Wertarbeit überhaupt erbracht. Rennsport und Rennsieg haben eine große nationalpolitische Bedeutung; Siege und Erfolge deutscher Wagen sind damit deutsche Siege, deutsche Erfolge!

Für die Daimler-Benz AG. ist das Streben nach Höchstleistung somit ein nationales Gebot — eine Verpflichtung, die allein schon in ihrer Tradition begründet ist; für sie ist Höchstleistung nicht eine erst jetzt übertragene Aufgabe, vielmehr eine seit Jahrzehnten selbstgewählte Berufung, der sich jedes Mitglied der großen Werkgemeinschaft freiwillig und freudig zur Verfügung stellt.

So war es früher, so wird es immer sein. Erst recht aber in diesen Zeiten höchster Bewährung, da sich die ganze Nation um ihren Führer geschart hat, um sein Werk, sein Programm und seine Zielsetzungen zu verteidigen.



Auftakt – Rekord!

Januar 1938! Wiederum war ein Jahr großer Erfolge zu Ende gegangen. Damit gleichzeitig aber auch die Geltungsdauer der für die Zeit von 1934—1937 festgesetzten internationalen 750-kg-Rennformel. Mercedes-Benz konnte in diesen Jahren große und gewaltige Siege an seine Fahnen heften. In einem einzigartigen Triumphzug hatte diese Marke die internationale Rennformel gemeistert. Rudolf Caracciola wurde 1935 und 1937 Deutscher Meister und Europameister für Rennwagen.

Der 750-kg-Formelwagen sollte nun nochmal antreten, um auf der Rekordstrecke der Autobahn bei Frankfurt seine Höchstgeschwindigkeit unter Beweis zu stellen. Während der Zeit von vier Jahren wurden diese Rennwagen zur höchsten Reife entwickelt. Trotz Gewichtsbeschränkung war es möglich gewesen, die Leistung der Mercedes-Benz-Kompressormotoren von 300 auf 600 PS zu steigern. Im Herbst des Jahres 1937 war zum ersten Male die 400-km-Grenze überschritten worden. Auf über 406 km/Std. standen die Rekorde für fliegenden Kilometer und fliegende Meile! Man wußte bei Daimler-Benz, daß es möglich sein werde, diese Rekorde noch erheblich zu verbessern. Alle Vorbereitungen waren getroffen. Der Motor, ein 5,57 Liter Zwölfzylinder, hatte in Dauerläufen auf dem Bremsstand die erwartete Leistung bereits gezeigt. Das in vielen Rennen und glänzenden Siegen bewährte Fahrgestell hatte eine neue und erheblich verbesserte Stromlinienkarosserie erhalten. So fehlte nur noch eines: gutes Rekordwetter!

Eines Tages ist es dann so weit! Von der Wetterwarte des nahegelegenen Flugplatzes wird die Dauer der „Gutwetterlage“ auf etwa eine Stunde geschätzt. Zum Ausprobieren bleibt also keine Zeit. Dementsprechend sind auch die Vorbereitungen. Der berühmte „Druck auf den Knopf“ hat Wunder gewirkt. Alles, aber auch alles ist pünktlich zur Stelle. Jeder Handgriff sitzt, alles geht schnell, wie hundertmal einexerziert. Rudolf Caracciola, der seinen Namen schon oftmals mit vielbewunderten Leistungen in die Rekordliste eintragen konnte, steigt ein, der Wagen wird angeschoben und heult in den dämmern Morgen hinein.

Man rechnet auf ein großartiges Resultat, aber alle Erwartungen werden weit übertroffen! Meldung der Zeitnahme:

„Hinfahrt: fliegender Kilometer 428,500, fliegende Meile 431,700 km/Std.,
Rückfahrt: fliegender Kilometer 436,893, fliegende Meile 433,000 km/Std.“

Schnell arbeiten die Rechenschieber. Wie steht jetzt der Rekord für die Wagen der Klasse B (5000—8000 ccm)?

Hier das Ergebnis im Durchschnitt beider Fahrten:

Fliegender Kilometer: 432,692 km/Std. (bisheriger Rekord 406,320 km/Std.),
Fliegende Meile: 432,360 km/Std. (bisheriger Rekord 406,285 km/Std.).

Eine gewaltige Leistung, gleich bei der ersten Versuchsfahrt erreicht. Wiederum ist Rudolf Caracciola und wiederum ist Mercedes-Benz der Träger eines großen und stolzen Erfolges!

Die neue Aufgabe

Sinn und Zweck einer Rennformel ist es, den Konstrukteuren der Automobilfabriken aller Welt eine bestimmte und technisch fest umrissene Aufgabe zu stellen und damit eine für alle Beteiligten gleiche Wettbewerbsgrundlage zu schaffen. Jede Rennformel ist zeitlich begrenzt und wird nach ihrem Ablauf durch die „Internationale Vereinigung der anerkannten Automobilklubs“ erneuert.

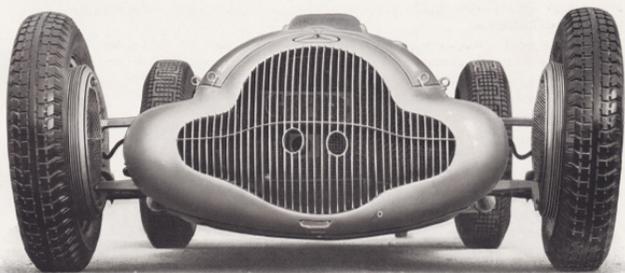
Die 750-kg-Formel begrenzte das Maximalgewicht des Wagens. Mercedes-Benz hatte die mit ihr gestellte Aufgabe durch die überzeugenden Siege in den großen Länderpreisen am besten gelöst.

Hatte man bisher den Beweis erbracht, daß trotz begrenzten Gewichts im Verlauf von vier Jahren die motorische Leistung verdoppelt werden konnte, so sollte jetzt auf Grundlage einer neuen Formel versucht werden, bei begrenztem Zylinderinhalt höchste Motorleistung zu erzielen.

Nach Ländern betrachtet waren es Deutschland und Italien gewesen, die in der Zeit der 750-kg-Formel durchweg mit Kompressormotoren die brauchbarsten Lösungen zum Kampf gestellt hatten. Um nun auch anderen Ländern, deren Interesse mehr dem kompressorlosen Motor galt, größere Erfolgsmöglichkeiten zu bieten, mußte die neue Aufgabe sowohl den Kompressor- wie auch den kompressorlosen Motor berücksichtigen. Das aber war nur dadurch möglich, daß man die Motoren mit und ohne Kompressor in ein bestimmtes Verhältnis zueinander setzte. So wurde der Zylinderinhalt für Kompressormotoren mit höchstens 3000 ccm und für kompressorlose Motoren mit höchstens 4500 ccm begrenzt. Diese Formel, ergänzt durch ein verlangtes Mindestgewicht, hatte Gültigkeit für die Jahre 1938—40!

Daimler-Benz blieb bei der Kompressorbauart. Die Gründe hierfür sind sehr einleuchtend, denn Mercedes-Benz hat den Kompressor nicht nur im Rennwagen-, sondern auch im Gebrauchswagenbau mit großem Erfolg eingeführt. Die einzigartige Siegesserie, begonnen mit dem Sieg in der Targa Florio des Jahres 1924, fortgesetzt durch die große Erfolgsreihe Rudolf Caracciolas mit den berühmten Mercedes-Benz-SSK-Modellen, war ein Triumphzug des Kompressors. Noch bedeutungsvoller waren die Erfolge des Kompressormotors in den Jahren 1934—37. Von 23 ausgetragenen „Großen Länderpreisen“, die allein für die Bewertung der Europameisterschaft maßgebend sind, beteiligten sich die deutschen Rennfirmen an 21 Veranstaltungen. Nicht weniger als 19 wurden von ihnen gewonnen. Von diesen 19 Siegen entfallen 12 auf die Marke Mercedes-Benz! Außerdem wurden 10 Langstreckenrennen von Mercedes-Benz siegreich beendet. Drei dreifache und sechs Doppelsiege sind die Krönung dieser überragenden Mercedes-Benz-Erfolge.

Wenn sich also die Kompressorbauart international im Rennsport durchsetzen konnte, so ist dies vor allem ein Verdienst der Forschungsarbeit bei Daimler-Benz!

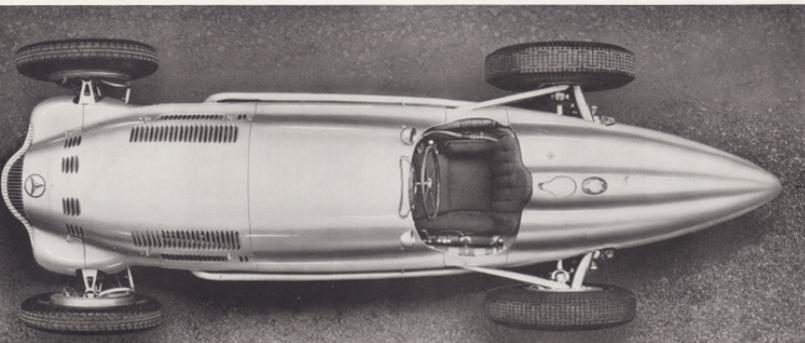


Versuch

Rennwagenbau ist dauernder Versuch, ein fortwährendes Streben nach höheren und höchsten Leistungen. Jedes Rennen bringt neue Erfahrungen. Selbst eine Niederlage kann für den Konstrukteur oftmals mehr wert sein als ein überraschend gewonnener Sieg!

Dieser Grundsatz, von dem alle Arbeit im Werk beherrscht wird, hat der Firma in den vergangenen Jahren Sieg auf Sieg gebracht. Was nach wohlgedachtem Plan der Leitung der Mann am Zeichenbrett und sein Arbeitskamerad am Schraubstock geschaffen haben, wird immer erst im harten Kampf des Rennens seine große Bewährung finden können. So standen Anfang 1938 die Mercedes-Benz-Rennwagen wiederum zum Einsatz bereit, um die Welt erneut vom Wert deutscher Arbeit zu überzeugen. Mercedes-Benz baute auf Grundlage der neuen Rennformel ein Fahrzeug, das bei einem Zylinderinhalt von 3000 ccm bereits beim ersten Versuch nahe an die Leistungsfähigkeit des Formelwagens der Vorjahre mit fast doppelt so großem Zylinderinhalt herankam. Der Gewinn wurde einerseits bei kleinerem Motor durch die Erhöhung der PS-Zahl pro Liter Hubvolumen, andererseits durch eine weitere Verbesserung der Fahreigenschaften des Wagens erzielt. In Frankreich glaubte man nach den vielen in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen an einen Sieg der kompressorlosen Wagen mit 4,5 Liter Hubvolumen, während die deutschen Firmen ebenso sehr davon überzeugt waren, wiederum diesen Kampf unter Beibehaltung ihrer bewährten Prinzipien erfolgreich bestehen zu können. Auch diese Rennformel sollte zu einem eindeutigen Zeugnis deutscher Technik und Arbeit werden!

Auf die Werkstattarbeit folgte der erste Versuch auf der Monza-Rennbahn in Oberitalien, wo auch in den Wintermonaten Gelegenheit zum Training gegeben ist. Viele aber überraschte es, daß sich Mercedes-Benz nach nur einmaligem Versuch entschloß, schon am ersten Rennen des Jahres, dem Großen Preis von Pau, im April 1938 teilzunehmen. Man ging dabei von der Überzeugung aus, daß im harten Wettbewerb eines Rennens Erkenntnisse schneller und aufschlußreicher zu finden sind als bei noch so ausgedehnten Versuchsfahrten. So war in diesem Stadium die Rennbeteiligung gewiß nichts anderes als ein Werkstattversuch im Rennkampf. Man fragte nicht viel nach Sieg oder Niederlage, entscheidend war einzig und allein die Gewißheit, wertvolle Erfahrungen sammeln zu können, was in diesem Fall jedes Risiko überwog!



Man weiß nicht recht, was man mehr bewundern soll: die Entschlußkraft der Werkleitung, das Können der Konstrukteure oder den Mut der Rennleitung. Sicher ist, daß ihr Zusammenwirken allein letzten Endes den Erfolg verbürgte. Ein alter Erfahrungsgrundsatz lehrt, daß im Automobilbau der Versuch fast alles bedeutet. Was für den Gebrauchswagen gilt, trifft erst recht für den Rennwagen zu, der sich ja nicht nur theoretisch im Grenzbereich des technisch Möglichen bewegt, sondern auch im Rennen selbst letzten und höchsten Beanspruchungen standhalten muß.

Tradition und mit ihr verbundene Erfahrung, Qualität und Präzision, Einsatzbereitschaft und fortschrittlicher Geist, das sind die Meilensteine zum Erfolg! —

Die Rennstrecke von Pau ist zwar für die kleinen Kompressorlosen von nur 3 Liter Zylinderinhalt nicht so geeignet wie für die großen kompressorlosen 4,5-Liter-Motoren. Aber darauf kam es in diesem Fall auch nicht an. Denn der Dreikilometerkurs durch die Straßen der Stadt, die zahlreichen und engen Kurven, das dadurch bedingte dauernde Bremsen und Schalten waren eine Material- und Konstruktionsprüfung, wie man sie sich besser nicht wünschen konnte.

Neugierig betrachteten die Franzosen die neueste Schöpfung der Daimler-Benz-Werke. „Mercedes-Benz“ ist in Frankreich seit vielen Jahrzehnten ein Begriff, und man ist dort gewohnt, allem, was diesen Namen trägt, mit uneingeschränkter Hochachtung zu begegnen, was jedoch nicht ausschloß, dem eigenen 4,5-Liter-Wagen die größeren Chancen zuzuschreiben. Mit Recht eigentlich! — Denn dieser Wagen war seit Jahren ausprobiert, der Motor hatte schon manches große Rennen überstanden. Außerdem glaubte man nicht, daß der neue Mercedes-Benz-Wagen gleich bei seinem ersten Einsatz in der Lage sein würde, das Rennen durchzustehen. Training und Rennen aber zeigten andere Ergebnisse. Zu aller Überraschung fuhr der neue 3-Liter-Wagen die schnellsten Runden. Lediglich ein Tankaufenthalt brachte ihn um den sicheren Sieg.

Die harte Probe war gelungen, neue Erfahrungen und wichtige Erkenntnisse gewonnen!

So ging es wenige Wochen später mit dem neuen 3-Liter-Mercedes-Benz-Rennwagen nach Tripolis zum ersten dreifachen Sieg.



Bewährung

Klarheit der Konstruktion,
Qualität der Arbeit und rest-
lose Auswertung des Ver-
suchs bereiten den Weg zur
Bewährung!

Pau war ein gewollter Versuch, Tripolis wird bereits siegreiche Bewährung! — Wiederum ist die Mercedes-Benz-Rennwagenkolonne mit ihren neuen Wagen auf großer Fahrt. Der „Gran Premio di Tripoli“ ist das Ziel der Reise. Drei Wagen gehen an den Start. Zu einem dreifachen Sieg? — Niemand weiß es; zudem — es wäre fast überheblich, an einen solchen Erfolg zu glauben!



Im Hafen von Neapel sehen wir zum ersten Male die italienischen Wagen, die stärkste Konkurrenz für Mercedes-Benz! Interesse und Neugier auf beiden Seiten, aber auch ebenso viel freundschaftlichste und fröhlichste Kameradschaft, wie sie nun einmal deutsche und italienische Fahrer seit Jahren miteinander verbindet. —

Zwei Tage später sind wir drüben gelandet. Wieder in Afrika, in jener seltsam bunten Mischung von römischem Zielstreben und Unternehmungsgeist mit dem geruhsamen Fatalismus orientalischer Prägung. Überall erkennt man den harten und klaren Willen des Duce, die ordnende Hand des Fascismus. Es ist Marschall Balbo, der Tripolis erst zu dem machte, was es nach dem Willen des Duce sein soll: ein Wahrzeichen des neuen Imperiums auf altem römischem Boden! Vor den Toren der Stadt liegt die Mellaha-Rennstrecke, heute die schnellste der Welt. Schon in den ersten Tagen herrscht große Geschäftigkeit. Alfa Romeo, Maserati, Delahaye, sie alle sind da, nicht zu vergessen die drei silbergrauen Mercedes-Benz mit ihren Fahrern Caracciola, von Brauchitsch und Lang.

In einer kühlen Ecke der weiträumigen Halle des Uaddan-Hotels in Tripolis sitzen drei Männer beisammen: Max Sailer, technischer Direktor der Daimler-Benz AG, Oberingenieur Neubauer, der in aller Welt bekannte Rennleiter, und Oberingenieur Uhlenhaut, der leitende Mann von Bau und Versuch. Das Training ist abgeschlossen, die Wagen stehen rennfertig in den Boxen. Nun handelt es sich darum, einen Schlachtplan für den folgenden Tag festzulegen. Die Sitzung dauert nicht lange. Man weiß, was man will!

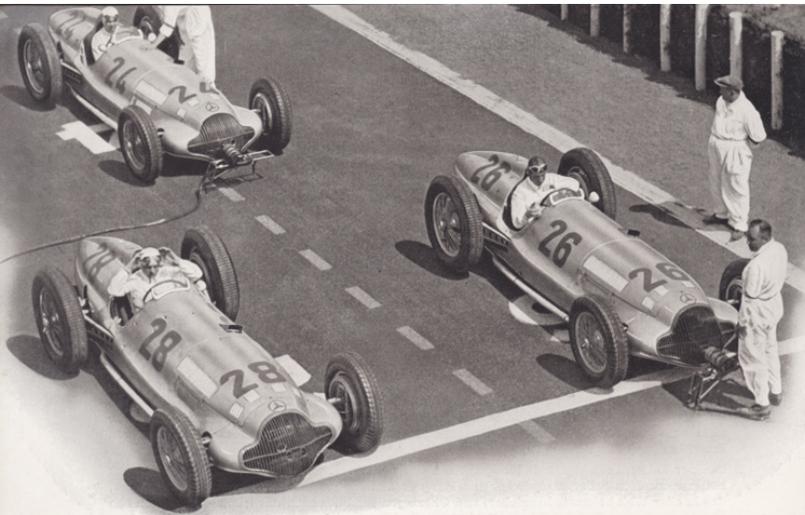
Siegen, selbstverständlich! Dafür kam man ja hierher. Aber — die Italiener sind auch nicht langsam. Trotzdem — es muß gelingen, es muß groß gelingen!

Hermann Lang, Sieger im Großen Preis von Tripolis des Jahres 1937, übernimmt die Spitze. Es gilt, die nachfolgenden Italiener auf Tempo zu bringen. So hatten es die Männer im Uaddan beschlossen. Man wird die Meister Italiens zur Schlacht zwingen. Nicht alle können folgen. Mancher bleibt schon in den ersten Runden auf der Strecke. Dann folgt ein Vorstoß des Grafen Trossi auf Maserati. Er geht an die Spitze des Feldes. Neben an in den Boxen der Italiener ist lauter Jubel, und siegesgewiß sieht man herüber zum „Capo“ der Mercedes-Benz-Leute, hoffend, daß auch Neubauer einige Zeichen der Unruhe erkennen lasse. Der aber steht ruhig und gelassen da, als ob auch dieser Vorstoß besprochen sei. Dann gibt er Lang ein Zeichen, und schon hat sich das Blatt wieder gewendet. Wenige Runden später erkennt man den Feldzugsplan: Lang muß die Führung behalten, von Brauchitsch und Caracciola müssen aufdrücken. Die Motoren ihrer Wagen gehen einwandfrei, gesund ist das Lied, das sie hier im schnellsten Rennen des Jahres ertönen lassen, zu dritt umkreisen sie Runde für Runde die Bahn. Verbissen kämpfen Italiener und Franzosen, um wieder den Anschluß an die Spitzengruppe zu bekommen. Vergebliches Bemühen, denn immer größer wird der Vorsprung der drei Silberpfeile.

Der Versuch in Pau hat sich gelohnt, denn in Tripolis gibt es einen dreifachen Sieg!

Korpsführer Hühnlein, der Führer des deutschen Kraftfahrtsports, drückt als Erster seinem NSKK-Sturmführer Hermann Lang mit herzlichem Glückwunsch die Hand!

Was niemand für möglich gehalten hat, das ist im „Großen Preis von Tripolis“ eingetreten: drei Mercedes-Benz am Start, drei als Sieger am Ziel!



Zuverlässigkeit

Ein Rennwagen muß nicht nur schnell, er muß auch zuverlässig sein! In der sicheren Beherrschung technischer Zusammenhänge erweist sich die Meisterschaft konstruktiven Denkens.

Frankreich, vor dem Weltkrieg das klassische Land des Motorsports, hatte in jenen Jahren zwei entscheidende Mercedes-Benz-Siege in den „Großen Preisen“ von 1908 und 1914 hinnehmen müssen. Im Jahre 1935 wiederholte sich dann der deutsche Triumph zum dritten Male durch den Doppelsieg Caracciola und von Brauchitsch auf der Bahn von Monthléry.

Nun sind wir wiederum beim „Großen Preis von Frankreich“, wenige Monate nach Pau, dieses Mal in Reims, der weinfrohen Stadt der Champagne.

Reims hatte sich festlich zu diesem Tage geschmückt und bereitete unseren Fahrern einen freundlichen Empfang, der sogar vieles übertraf, was man bisher an wahrem Sportgeist und echter Kameradschaft erfahren hatte. Der deutschen Streitmacht konnte Frankreich leider keinen vollwertigen Gegner gegenüberstellen. Das war bitter — aber trotzdem blieb die Begeisterung ungemindert. „Die Deutschen werden siegen — aber sie werden auch guten Sport zeigen!“ — In diesem schönen Bewußtsein hatte man alles bestens für den Tag des Rennens hergerichtet, der selbstverständlich am Start die Mercedes-Benz-Wagen zufolge ihrer schnellsten Trainingsrunden in Front sah.

14

Aber — nicht nur beim Start!

Das Rennen begann unter dem ohrenbetäubenden Lärm eines zwar kleinen, aber erlesenen Feldes. Obwohl Mercedes-Benz allgemein als der Sieger am Ziel erwartet wurde, konnte doch niemand annehmen, daß schon nach der ersten Runde die Entscheidung klar gefallen sein würde: die beiden gefährlichsten Gegner wurden aus der Bahn getragen.

Also langweilig? —

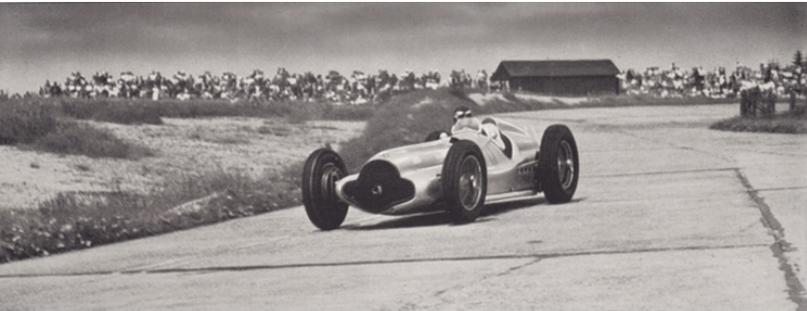
Keineswegs! Kaum jemals in der Geschichte des Rennsports haben sich Fahrer auf gleicher Marke und der gleichen Mannschaft solch schönen und hinreißenden Kampf geliefert wie die drei Mercedes-Benz-Fahrer Caracciola, von Brauchitsch und Lang. Sie erkannten recht schnell, daß das Rennen mit dem Ziel und stand, was sie selbst daraus machten. Es war nicht etwa ein freundliches „Katz-und-Maus-Spiel“, sondern ehrlicher Kampf mit dauerndem Spitzenwechsel bis zur letzten Runde. Immer wieder wurden neue Rekorde gefahren, immer wieder wurden die Mercedes-Benz-Fahrer mit lautem Beifall empfangen, wenn sie an den Tribünen vorbeirasteten oder durch die dichten Zuschauermassen in den Dorfgassen und Kurven der Rennstrecke ihre Wagen steuerten. Das war eine Demonstration vollendeter Technik und schönsten Sports, wie sie Frankreich wohl noch selten gesehen hatte.

Manchen Zuschauer gab es da wohl, der sich noch der Vorkriegserfolge der Mercedes-Benz-Leute erinnerte, manchen auch, der erst vor wenigen Jahren den Doppelsieg von Monthléry miterlebt hatte!

„Welch ein Können bei den Deutschen!“ Diesen Ausspruch konnte man immer wieder hören! Manfred von Brauchitsch, der im Jahre vorher den Großen Preis von Monaco gewonnen hatte, siegte nunmehr auch im „Großen Preis von Frankreich“ mit einem neuen Streckenrekord von 162,758 km/Std. Rudolf Caracciola wurde Zweiter, Hermann Lang Dritter.

Wiederum: drei Mercedes-Benz am Start, drei als Sieger am Ziel.





Disziplin

Auch die vollendete Maschine bleibt tote Materie, wenn nicht der Mensch, über der Materie stehend, den Ablauf der Dinge leitet. Ein Rad muß ins andere greifen, wenn aus dem Wirbel überstürzender Ereignisse eines klar hervorgehen soll: Wille und Weg zum Sieg!

Unter den bedeutendsten „Großen Länderpreisen“, die alljährlich ausgetragen werden, nimmt der „Große Preis von Deutschland“ auf dem Nürburgring eine Sonderstellung ein. Hier geht es nicht nur um die Ehre, vor mehr als 300000 Zuschauern Sieger zu sein, hier geht es um weit mehr: um den Preis des Führers! Überflüssig, zu betonen, daß gerade die deutschen Rennfirmen alle Anstrengungen machen, diese wertvollste Trophäe des europäischen Motorsports nach Hause zu bringen. Untrennbar ist Mercedes-Benz mit den Siegen in den „Großen Preisen von Deutschland“ verbunden. Kein Wunder, daß man auch im Jahre 1938 nach den beiden dreifachen Siegen in Tripolis und Reims mit einem solchen Sieg rechnen konnte. Aber auch dem sieggewohnten Kämpfer fällt kein Geschenk in den Schoß!

Zunächst sah es so aus, als ob Manfred von Brauchitsch der Sieger werden sollte. Der Nürburgring ist seine zweite Heimat geworden, hier ist er „zur Schule gegangen“, hier erkämpfte er mit dem 750-kg-Formel-Rennwagen der Daimler-Benz AG. beim ersten Start den ersten Sieg im Eifelrennen des Jahres 1934!

Noch ein anderes „Brauchitsch-Rennen“ ist uns in bleibender Erinnerung: der Große Preis des Jahres 1935! Damals lag Manfred von Brauchitsch mit großem Vorsprung in Führung, schon wurde er an der Rennstrecke als Sieger begrüßt, als plötzlich, wenige Kilometer vor dem Ziel, ein doppelter Reifenschaden alle Chancen zunichte machte.

Auch dieses Mal sollte er vom Schicksal erbarmungslos um den Erfolg gebracht werden! Wiederum lag Manfred von Brauchitsch in Führung; dann kam die entscheidende Wende. —

16

Nach der 15. Runde ging von Brauchitsch zu kurzem Aufenthalt an die Boxe. Schon stand der Wagen wieder startbereit, als plötzlich der beim Tanken übergelaufene Brennstoff in hellen Flammen aufging. Der Wagen geriet in Brand. Und was jetzt folgte, das war wohl das aufregendste Ereignis seit Bestehen des Nürburgrings, aufregend und — in seinem Ablauf — großartig zugleich!

Kaum hatte das Publikum, das zu Zehntausenden diesen Vorgang beobachtete, überhaupt begriffen, was geschehen war, kaum vermochte es zu fassen und zu verfolgen, wie sich blitzschnell durch die Umsicht von Neubauer alles abwickelte: die Rettung von Brauchitsch, das Löschen des Feuers, die Beschränkung der Gefahrenzone, der Reifenwechsel und die Brennstoffergänzung eines weiteren, ebenfalls vorgefahrenen Mercedes-Benz-Wagens — da war auch schon alles in Sekundenschnelle vorbei, ja, da war Manfred von Brauchitsch, den man eben noch in den Flammen vermutet hatte, auch schon wieder im Rennwagen und in voller Fahrt auf der Rennstrecke.

Geistesgegenwart und Disziplin haben hier die Situation gerettet. Das drohende Verhängnis war abgewehrt. Richard Seaman, bis dahin Zweiter im Rennen, hatte während der aufregenden Sekunden die Führung übernommen, die er nun nicht mehr abgab. Er fuhr seinen ersten Mercedes-Benz-Sieg und die schnellste Runde des Tages im mörderischsten Rennen des Jahres. Nicht nur das: der Tag, der eine so gefahrdrohende Wendung mit einem Male genommen hatte, endete sogar mit einem Doppelsieg durch Lang/Caracciola auf dem zweiten Platz. Vergeblich hatte von Brauchitsch versucht, nochmals die Führung an sich zu reißen. Jedoch wieder einmal erfüllte sich sein Nürburgringsschicksal, das ihn schon wiederholt um den verdienten Sieg gebracht hatte. Trotzdem war er, wie im Jahre 1935, auch diesmal der Held des Tages, der moralische Sieger.

Der Doppelsieg im „Großen Preis von Deutschland“ war nicht nur ein neuer Erfolg der Mercedes-Benz-Rennwagen, sondern auch ein Triumph der Disziplin, denn nur der hingebungs-volle Einsatz aller Beteiligten half diesen Sieg erstreiten!





Einsatzbereitschaft

Der Wille, Leistung und Können immer wieder öffentlicher Prüfung zu unterziehen, beweist sichere Beherrschung der Materie.

Die „Coppa Ciano“ von Livorno findet auf einem Rennkurs statt, der schon einmal — es war im Jahre 1937 beim „Großen Preis von Italien“ — zum Schauplatz eines großen Mercedes-Benz-Doppelsieges wurde. In Fortsetzung einer alten und bewährten Tradition sollte nunmehr wieder ein Rennen zu Ehren der Familie des Grafen Ciano, die in Livorno ihren Sitz hat, veranstaltet werden. Ihr Name ist engstens verknüpft mit der Geschichte dieser Stadt. Das wiederum lenkt unsere Aufmerksamkeit auf die Geschichte der italienischen Städte überhaupt, die den ruhmreichen Geschlechtern dieses klassischen Landes Entstehung und Blüte verdanken. Oft aber wurden diese Städte und ihre engen Gassen auch der Schauplatz wilder und blutiger Kämpfe, die ebenso bezeichnend sind für die Geschichte des mittelalterlichen Italiens. Sollte sich die Vorliebe der Italiener für den Rensport in den engen Straßen der Stadt aus diesem Grunde erhalten haben?

Wenn in diesem Straßengewirr mit Kurven von knapp drei Meter Breite Durchschnittsgeschwindigkeiten von 140 km/Std. erreicht, ja, bei Rekordrunden von den Mercedes-Benz-Fahrern sogar noch übertroffen wurden, dann hat man einen ungefähren Begriff vom Beschleunigungs- und Bremsvermögen, von der Kurvensicherheit und leichten Lenkbarkeit eines modernen Rennwagens. Kurz von dem, was man unter „Straßenlage“ versteht.

Die Männer vom Kgl. Italienischen Automobilklub hatten dazu noch einen prächtigen Einfall. Sie setzten die Schönen der Stadt nicht nach mittelalterlichem Brauch auf die Balkone, sondern gaben jedem Rennfahrer gleich ein halbes Dutzend als Begleitung zum Startplatz mit auf den Weg. Die Geschichte hatte schon ihren Sinn: jede Gruppe vertrat einen Stadtteil, und so hatte jeder Stadteil seinen Rennfahrer. Überflüssig zu sagen, daß damit die ganze Stadt am Ausgang des Rennens höchst interessiert und die Gruppe des siegenden Fahrers darüber hinaus am Gewinn beteiligt war.

Die Mädchen von Livorno waren nun offenbar auch Zeugen des Trainings gewesen. Denn — so gerne sie einen ihrer Landsleute als Sieger am Ziel begrüßt hätten, so sicher wußten sie, daß einer von den Mercedes-Benz-Fahrern der Sieger sein werde, und sehnlichst hofften sie, einem Mercedes-Benz-Fahrer zugeteilt zu werden. Achtzehn waren dann die Glücklichen, je sechs für Caracciola, Lang und von Brauchitsch. Groß war ihre Freude, und noch größer ihre Anteilnahme am Rennen!

Caracciola führte zuerst. Die Gruppe San Marco jubelte auf. Aber nur für kurze Zeit. Graf Trossi, der fanatischste Kämpfer Italiens, schob sich mit seinem Maserati nach vorne, und ganz Livorno raste vor Begeisterung. Dann wieder führte Lang, und seine Gruppe triumphierte. Schließlich aber war es Manfred von Brauchitsch, der die Führung übernahm. Neue Enttäuschung und erneuter Jubel auf der Tribüne der Schönen von Livorno. Es war ein Rennen der Enttäuschungen und Überraschungen, ein stetes Balancieren zwischen Häusermauern und Strohballen. Manfred von Brauchitsch fuhr in der Hitze des Gefechts in eine solche Strohballenmauer, im Begriff, Hermann Lang zu überholen. Er brachte seinen Wagen mit eigener Kraft wieder auf die Strecke und wurde dann — ganz gegen seinen Willen — von einigen Zuschauern wieder angeschoben. Kurz darauf fuhr er als Erster durchs Ziel, umjubelt von seiner Gruppe, mußte aber den Sieg an einen anderen abtreten, da „fremde Hilfe“ auf der Strecke verboten ist, auch wenn sie ungebeten geleistet wird. Sieger wurde Hermann Lang, der, stets einsatzbereit, die Mercedes-Benz-Führung sicherte.

So endete auch das Rennen um die „Coppa Ciano 1938“ mit einem Mercedes-Benz-Sieg in neuer Rekordzeit unter dem Jubel einer ganzen Stadt, die in fieberhafter Spannung Zeuge toller Kurvenkämpfe und eines neuen deutschen Triumphs geworden war.



Zwischenspiel

Ein paar Ruhetage zwischen zwei anstrengenden Rennen werden zu erfrischenden Bädern im Mittelmeer ausgenutzt.



Auch hier sorgt Rennarzt Dr. Gläser für das Wohl seiner „Schützlinge“.



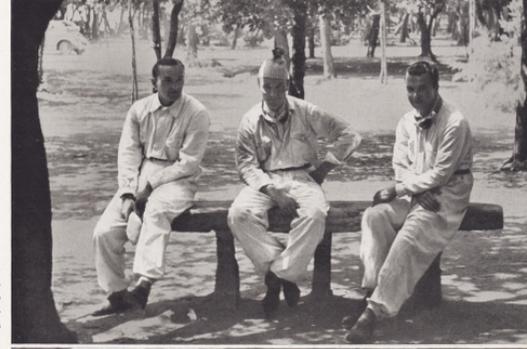
Die Mercedes-Benz-Rennfahrer, schnell auf dem Lande, schnell auf dem Wasser! Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch als „Bimotor“ — am Steuer Frau Caracciola.

am Mittelmeer

„Gelati! Gelati!“ — Der Eisverkäufer hat seine großen Tage. Sein Umsatz steigt ins Unwahrscheinliche, wenn Manfred von Brauchitsch die Geschäftsführung übernimmt.



Bald aber beginnt die harte Trainingsarbeit. In jeder freien Minute suchen die Fahrer Kühlung im Schatten, in dem die Hitze immer noch tropisch brütet.



Aber die Hitze plagt nicht nur die Menschen — auch Motoren und Reifen. Continental-Ingenieur Dietrich müß besorgt die „Fieberkurve“ seiner Schützlinge — sie sollen hier siegen wie immer!



Überlegenheit

Überlegen kann auf die Dauer nur jene Konstruktion sein, die in ihrer Grundplanung ein Maximum an Ausdauer und ein Optimum an Leistung glücklich miteinander verbindet.

Wollte man den Rennstrecken Europas einmal schmückende Beiworte geben, dann müßte man die Strecke der „Coppa Acerbo“ in Pescara als die heimtückischste unter allen Kursen Europas bezeichnen!

Diese Strecke ist ein „Buch mit sieben Siegeln“, schwierig in allen Teilstücken, 25 km lang, halb ebene Rekordstrecke, halb ewiges Kurvengewirr in den Bergen der Abruzzen. Hinzu kommen dann noch einige „Schikanen“, jene tückisch angelegten Hindernisse, die den Fahrern auf die Nerven und den Wagen auf die Bremsen gehen.

Von Livorno aus geht es dorthin, am Mittelmeer entlang, über Rom, die ewige Stadt, dann quer durch die Abruzzen zur Adria. Dort liegt Pescara, der Schauplatz dieses Rennens!

Die Rennstrecke, sonst wichtiger Verkehrsweg, kann nur für wenige Stunden zu Versuchsfahrten freigegeben werden.

Training heißt Anpassen der Rennwagen an die Streckenverhältnisse. Es dient der letzten Überprüfung der Wagen, der Feststellung des Brennstoff- und Reifenverbrauchs. Werden diese Beobachtungen unter anderen Voraussetzungen gemacht, als sie beim Rennen selbst gegeben sind, so treffen die Trainingserfahrungen für das Rennen nicht mehr zu.

Gegen alle Erwartungen regnet es während der Trainingstage in diesen sonst so sonnigen Breiten. Dann aber kommt der Renntag, und tropische Hitze wird schon am frühen Morgen zur Qual. Die Wagen, für kühles Wetter und nasse Fahrbahn vorbereitet, müssen nun unter vollständig veränderten Verhältnissen ihr Durchstehvermögen beweisen.

Alles, was der europäische Rennsport an neuen Formelwagen aufzubieten hat, ist hier zur Stelle: die von der Auto-Union, die neuen 12-Zylinder Alfas, die Maseratis, die Delahayes, eine starke Streitmacht, gegen die es nunmehr zu kämpfen gilt.

Exzellenz Acerbo, ehemaliger Landwirtschaftsminister und Schirmherr des Rennens, geht geschäftig einher und begrüßt seine Freunde vom Sport. Ihn interessiert nicht, wer gewinnt, er kennt nur den Sport und möchte einen jeden als Sieger an sein Herz drücken.

Dann gibt er das Zeichen zum Start. Der Kampf beginnt, ein Kampf, wie er schärfer und rücksichtsloser kaum jemals erlebt wurde. Trotz Gluthitze geben die Fahrer ihr Bestes. Aber das Rennen mit seinen 16 Runden ist lang und will nicht zu Ende gehen. Mancher muß aufgeben. Die Reihen der Fahrer werden von Runde zu Runde stärker gelichtet. Das Rennen entwickelt sich zu einer richtigen Motorenschlacht. Von sechs deutschen Wagen sind fünf ausgefallen. Mächtig räumt der Kampf ebenfalls unter den Italienern und Franzosen auf. Nur einer zieht klar und überlegen seine Bahn: es ist Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz!

Er weiß, wie er die Strecke zu fahren hat. In den Kurven bei Cappella sul Tavo bewährt er sich wieder als Meister, klar erkennend, wo er auf dieser schwierigen Strecke Sekundenvorteile erkämpfen kann, ohne seinen Motor in Gefahr zu bringen. So kann er in der Ebene, wo die Konkurrenten ihre Motoren überdrehen und überhitzen, seine Maschine schonen. Schonen? — In der dritten Runde fährt er einen neuen Rekord mit 140,64 km/Std. und in der gleichen Runde den „Fliegenden Kilometer“ auf der langen Geraden am Meer mit 276,923 km/Std. Es ist ein Tag der Überraschungen, der uns wieder einmal wie so oft seine einzigartige Fahrkunst und seine große Überlegenheit zeigt.

Als Sieger der „Coppa Acerbo 1938“ beendet Rudolf Caracciola dieses Rennen, das wie kein anderes das ungewöhnliche Durchstehvermögen des Mercedes-Benz-Wagens, ebenso sehr aber auch seine enorme Leistung in der Hand des Meisterfahrers bewiesen hat!



Sicherheit

Sicherheit ist eine jener Grundbedingungen, die wir an ein gutes Fahrzeug stellen. Beim Rennwagen werden ihre Grenzen erprobt. Die in aller Welt gerühmte und vielbewunderte Straßelage der Mercedes-Benz-Wagen ist ein Ergebnis umfassender Erkenntnisse im Rennwagenbau.

Das ist nun schon viele Jahre so: wenn es wieder von Italien zurückgeht, um in der Schweizer Bundeshauptstadt Bern den „Großen Preis der Schweiz“ zu bestreiten, dann scheint oben in den Bergen die Sonne, in Bern ebenfalls, auf alle Fälle bis zum Sonntag, dem Tag des Rennens! Dann aber regnet es!

Unter allen europäischen Rennfahrern gibt es einen, dem das nichts ausmacht: Rudolf Caracciola! Er ist der Sieger in den Großen Preisen der Schweiz der Jahre 1935 und 1937.

Als von den Berner Alpen am 20. August die Regenwolken schwer und lastend herüberkamen, da wurde seine Siegeszuversicht noch größer.

Leicht war dieser Kampf allerdings nicht. Vier Mercedes-Benz-Wagen standen auf Grund hervorragender Trainingszeiten, wie gewohnt, in den ersten Reihen. Immer schwärzer wurde der Himmel; dennoch entschlossen sich die Rennleiter noch nicht zu Regenreifen, welche für diese bei Nässe gefährlich glatte Strecke eigentlich erforderlich wären. Immer noch hoffte man, daß die Wolken vorüberziehen würden.

Die Startflagge fiel, die Wagen legten davon. Schon nach wenigen Runden kam Hermann Lang, dem ein Stein Schlag die Brille zerschlugen und ein Auge verletzt hatte, an die Boxen. Nachwuchsfahrer Bäumer übernahm seinen Wagen. Da setzte doch der befürchtete Regen ein, und die Tribünenbesucher erlebten ein seltenes Schauspiel. In rascher Aufeinanderfolge hielten fast alle Wagen an. Blitzschnell wurden ihre vier Räder gegen solche mit Regenbereifung gewechselt. Und nun kam Rudolf Caracciolas Fahrkunst auf glatter Bahn so richtig zum Ausdruck. Wie ein Phantom jagte er durch den inzwischen wolkenbruchartig angeschwollenen Regen. Trotz der glatten Straße schoß sein Wagen wie auf führenden Schienen dahin. Auch gerade bei nasser Bahn hervorragend schnelle Fahrer konnten ihm nicht folgen und erklärten, daß sie es unbegreiflich fanden, wie Caracciola ihnen davonlief.

Mit großem Vorsprung, geführt von den beiden Mercedes-Benz-Fahrern Caracciola und dem ihm folgenden Seaman, zog sich das Feld immer mehr auseinander. Aber auch von Brauchitsch, der einen schlechten Start gehabt hatte, kam immer mehr auf und erkämpfte sich in letztem Einsatz trotz der gefährlichen Strecke noch den wertvollen dritten Platz, während Bäumer Langs Wagen ans Ziel



brachte. So wurde an diesem Tag das unmöglich Scheinende möglich gemacht: Vier Mercedes-Benz am Start, davon drei als Sieger am Ziel, Caracciola, Seaman und von Brauchitsch als die führenden Männer dieses Rennens!

Der zweite dreifache Mercedes-Benz-Sieg in der kurzen Geschichte der „Großen Preise der Schweiz“!

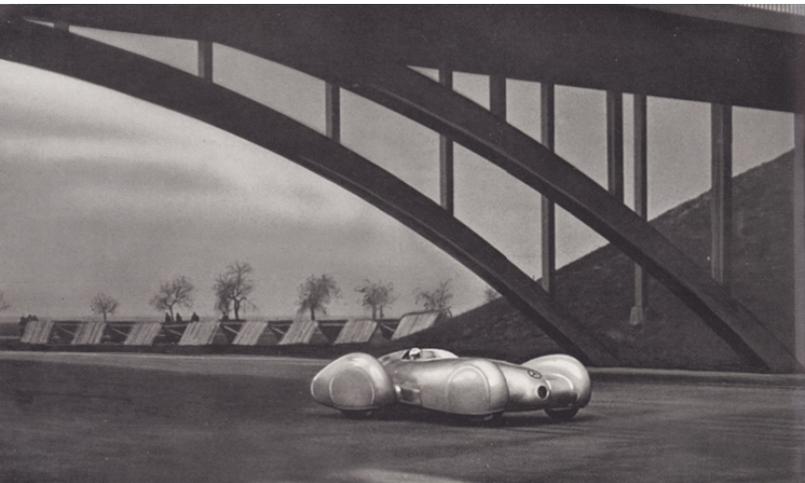
Damit fand die große Siegesserie des Jahres 1938 ihren Abschluß. **Mercedes-Benz hatte sechs Rennen überlegen gewonnen. Rudolf Caracciola, der erfolgreichste Mann des Jahres, wurde wiederum Europameister!**

Es war eine stolze Erfolgsbilanz, die zum Schluß des Jahres aufgestellt werden konnte. Mercedes-Benz hatte nicht nur gesiegt, sondern konnte in zwei Rennen sogar einen Doppelsieg und in drei Rennen einen dreifachen Sieg erkämpfen. Das aber war selbst in der ruhmreichen Renngeschichte der Daimler-Benz AG. ein noch nicht dagewesenes Ergebnis.

Denken wir noch einmal zurück an die Zeit der 750-kg-Formel: Damals hatte die Marke Mercedes-Benz den Beweis erbracht, durch ihre Siege in den Großen Preisen und anderen Langdistanzrennen die Formel am besten gelöst zu haben. Mehr als die Hälfte aller Rennen, an denen sich die Daimler-Benz-Werke beteiligten, wurden von ihren Wagen gewonnen. Im Jahre 1938 jedoch waren es bereits zwei Drittel aller Rennen!

Wird es möglich sein, diese Siegesserie noch weiter zu steigern? — Nun, das nächste Blatt der Mercedes-Benz-Renngeschichte wird davon berichten!



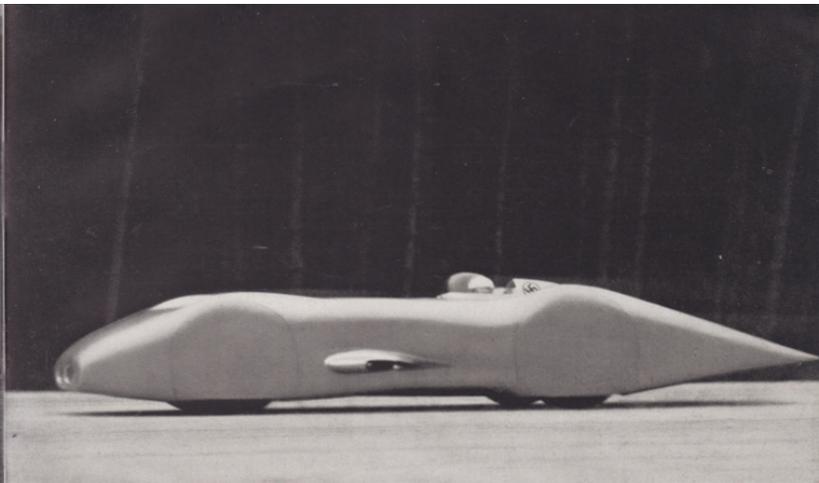


Nochmals

Jeder Rennsieg beweist die Überlegenheit der siegenden Marke unter den gegebenen Bedingungen des jeweiligen Wettbewerbs. Der Erfolg in Langstrecken- oder Bergrennen kann also als einwandfreie Überlegenheit angesehen werden. Mit Rücksicht auf die Eigenarten der Rennstrecken läßt er jedoch keine endgültigen Schlüsse auf das wirkliche Höchstmaß des Beschleunigungsvermögens und die äußerste Geschwindigkeitsentfaltung zu. Nur Rekordstrecken erfüllen die Voraussetzungen, diese Spitzenleistungen messen zu können.

Die rennmäßige Leistung eines Wagens erschöpft sich nicht allein in seiner Geschwindigkeit. Auch die Beschleunigungsfähigkeit bringt Sekunden Gewinn. Die Beschleunigung wird bei Rekordfahrten aus dem Stand heraus gemessen, die Spitzengeschwindigkeit dann, wenn der Wagen sich in höchster Fahrt befindet. Die Ergebnisse der Rekordfahrten mit stehendem Start liegen daher erheblich unter den Rekorden mit fliegendem Start. Diese sowohl für den Fachmann wie für die Öffentlichkeit so außerordentlich interessanten und aufschlußreichen Leistungen des in vielen Rennen siegreichen Mercedes-Benz-3-Liter-Wagens festzustellen, war eine Sonderaufgabe, die sich die Daimler-Benz AG. in den Wintermonaten 1938/39 gestellt hatte. Und so sahen wir dann in den ersten Februartagen auf der neubauten Rekordstrecke bei Dessau Rudolf Caracciola bei neuen Versuchen. Das Fahrgestell hatte für die Fahrten mit stehendem Start eine Karosserie erhalten, die im einzelnen gerade den Besonderheiten dieser Rekorde angepaßt war, in ihrer Linienführung gleichzeitig aber das Schönste darstellt, was man bisher jemals an Rekordfahrzeugen gesehen hat. Schon nach wenigen Versuchen waren neue Weltbestleistungen der Klasse D (2—3 Liter) über Kilometer und Meile aufgestellt, Leistungen, die so manchen Mercedes-Benz-Erfolg des Jahres 1938 erst erklärlich erscheinen lassen. Die Rekorde sind: Klasse D, 2—3 Liter,

stehender Kilometer: 177,514 km/Std. (bisheriger Rekord: 150,849 km/Std.),
stehende Meile: 204,577 km/Std. (bisheriger Rekord: 165,532 km/Std.).



Rekorde!

Den Prüfungen der Beschleunigung folgte die Feststellung der Spitzengeschwindigkeit des 3-Liter-Formelwagens. Die Karosserie für diese Höchstgeschwindigkeitsprüfung mußte selbstverständlich den letzten Erkenntnissen der Strömungsforschung entsprechen. Es wurde eine Karosserieform entwickelt, die ein Optimum an Windschlipfigkeit darstellte.

Man muß sich vergegenwärtigen, daß die bisher in dieser Klasse bestehenden Bestleistungen, aufgestellt erst 1936, für Kilometer und Meile mit fliegendem Start nur auf rund 249 km/Std. standen. Fast unbegreiflich schien deshalb die Überraschung, als Rudolf Caracciola im Februar 1939 auf der Dessauer Rekordstrecke mit dem Mercedes-Benz-Rekordwagen von nur 3 Liter Zylinderinhalt die unglaubliche Spitzengeschwindigkeit von 400,1 km/Std. fuhr.

Im Januar 1938 hatte Caracciola auf der Autobahn bei Frankfurt mit dem Mercedes-Benz-Rekordwagen in der Klasse B (5—8 Liter Zylinderinhalt) mit 437 km/Std. die höchste Geschwindigkeit erreicht, die bisher in der Welt auf einer dem normalen Verkehr dienenden Autostraße gefahren wurde.

Wenn nun der 3-Liter-Mercedes-Benz-Rekordwagen die in dieser Fahrzeugklasse für unmöglich gehaltene 400-km-Grenze erreichte, so ist dies nicht nur ein Beweis für seine strömungstechnisch geradezu vollendete Karosserieform, sondern auch für die überragende Höchstleistung des 3-Liter-Formelmotors.

Die Rekorde, die aus dem Mittel von Hin- und Rückfahrt der Meßstrecke errechnet werden, ergaben folgende Weltbestleistungen der Klasse D (2—3 Liter):

Fliegender Kilometer: 398,230 km/Std. (bisheriger Rekord: 249,653 km/Std.).
Fliegende Meile: 399,590 km/Std. (bisheriger Rekord: 248,547 km/Std.).

Fortschritt

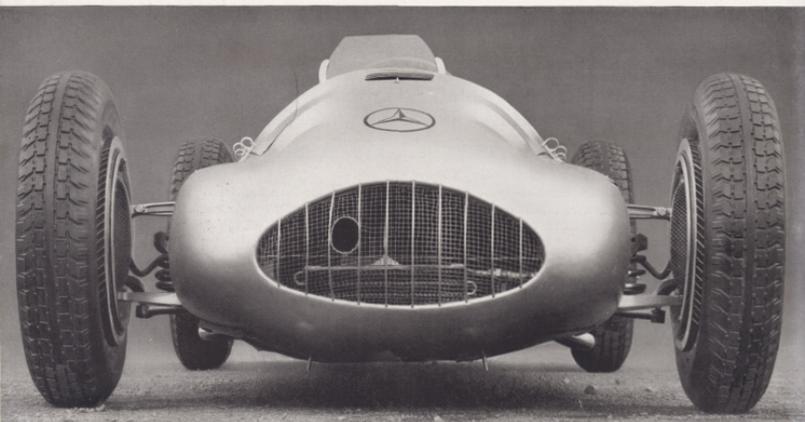
Immer war es der fortschrittliche Geist, der neue Aufgaben stellte und Hindernisse mit unbeugsamem Willen meisterte!

Die Rekordfahrten auf der Dessauer Autobahn waren der geglückte Abschluß einer erfolgreichen Rennsaison und der verheißungsvollen Auftakt für das Rennjahr 1939, das nunmehr unsere Aufmerksamkeit, unsere Bewunderung und unsere Begeisterung fesseln soll.

Wie immer waren der Daimler-Benz AG. zu jener Zeit gewaltige Aufgaben gestellt. Da ist zunächst das Serienprogramm der Gebrauchswagen zu nennen, das durch stete Fortentwicklung unermüdeten Arbeitseinsatz verlangt. Alle Abteilungen des Riesenwerks sind bis zum äußersten beschäftigt. Inlandsmarkt und Export verzeichnen eine nie dagewesene Blüte. Aber gerade in solcher Zeit bewährt sich der Unternehmungsgeist der Werkleitung. Auch Rennwagen, Rekordwagen, Schnellboot- und Flugmotoren werden zu Höchstleistungen gebracht, die eine ganze Welt in Erstaunen setzen.

Gewiß, der 38er Rennwagen war überlegen und sieghaft. Man hätte, im Vertrauen auf seine bewährte Kampfkraft, seine Weiterentwicklung wegen anderer vordringlicher Arbeiten zurückstellen können. Aber das geschieht nicht. „Rennwagenbau ist dauernder Versuch!“ Das ist ein Grundsatz, von dem die Rennabteilung beherrscht wird. Also wird weiter versucht und weiter verbessert. Die Hauptarbeit gilt vor allem der weiteren Leistungssteigerung und vielen Verfeinerungen und Verbesserungen des Wagens. So wird eine neuartige Bremskühlung erdacht. Auch äußerlich sind Veränderungen zu erkennen: der 39er Rennwagen ist noch schnittiger geworden und zeigt ein neues „Gesicht“.

Wie alljährlich finden im Frühjahr in Monza wieder Versuchsfahrten statt und dann, wie im Jahr zuvor, in Pau das erste Rennen des Jahres:



14 Rennwagen finden sich beim Start ein: 3 Mercedes-Benz, 1 Alfa Romeo, 2 Talbot, 5 Delahaye, 2 Bugatti und 1 Sefac, also in der Hauptsache ein Kampf der deutschen Kompressorwagen gegen die französischen Rennwagen mit ihren kompressorlosen 4,5-Liter-Motoren!

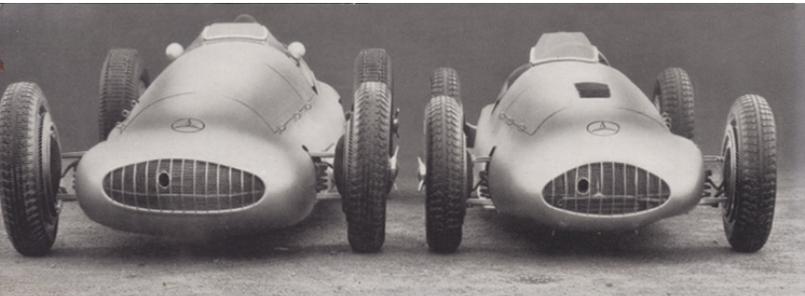
Mercedes-Benz beherrscht das Rennen von der ersten bis zur hundertsten Runde, vom Start bis zum Ziel! Rudolf Caracciola, Hermann Lang und Manfred von Brauchitsch sind eingesetzt. Nichts kennzeichnet den hohen Stand ihrer Fahrkunst besser als die Tatsache, daß sie alle drei einen neuen Rundenrekord in genau gleicher Zeit fahren. Hermann Lang stellt als Sieger einen neuen Streckenrekord auf und erringt mit Manfred von Brauchitsch, dem Zweiten des Rennens, den ersten **Doppelsieg** des Jahres 1939 im „Großen Preis von Pau“.

Was sich schon 1938 erwiesen hatte, die Überlegenheit der 3-Liter-Kompressormotoren über die kompressorlosen 4,5-Liter-Motoren der Franzosen, erfuhr hier eine neue Bestätigung, auch gegenüber den neuen Rennwagen von Talbot, die 1939 stärker eingesetzt werden sollten, aber machtlos blieben gegen die silbernen Wagen mit dem Mercedes-Benz-Stern!

Der große Erfolg von Pau ist der Auftakt zu einem neuen Jahr der Siege, Rekorde und Meisterschaften für Mercedes-Benz.

Wohl ist die Geschichte der Daimler-Benz AG. reich an großen Erfolgen. Der durchschlagendste Erfolg aller Zeiten aber, dessen sich ein großes Werk zu rühmen vermag, ist die mit diesem Doppelsieg in Pau beginnende Siegesserie des Jahres 1939.





Höchstleistung

Höchstleistung wird nie an Alltäglichem gemessen, denn sie ist etwas Einmaliges. Nur da, wo das unmöglich Scheinende möglich gemacht wird, offenbart sich die wahrhaft schöpferische Kraft in einer alles überragenden Leistung.

Im „Großen Preis von Tripolis“ 1939, der in den ersten Maitagen auf der bekannten Mellaha-Rennstrecke in Nordafrika stattfand, offenbarte sich eine einmalige Höchstleistung der Daimler-Benz AG. in einem alle Erwartungen übersteigenden Triumph. Hierzu eine kurze Vorbemerkung: Der „Große Preis von Tripolis“, welcher alljährlich mit einer Staatslotterie verbunden ist, die dem Gewinner des Siegerloses mehrere Millionen Lire einbringt, war vier Jahre nacheinander von den deutschen Rennwagen gewonnen worden. Alle Anstrengungen der italienischen Sportfreunde waren bis dahin vergebens gewesen, dieses Rennen einmal zu gewinnen.

Seit Jahren hatte Italien große Erfahrungen auf dem Gebiete der kleinen Rennwagen gesammelt und mit ihnen viele Erfolge erzielt. Die 1,5-Liter-Wagen von Alfa-Romeo und Maserati galten bis dahin international als unbesiegbar; andererseits besaß Deutschland bei all seinen großen Erfolgen mit Grand-Prix-Wagen keine Rennwagen dieser kleinen Klasse.

Während das Tripolisrennen früher immer internationalen Klang hatte, sollte es nunmehr nur auf 1,5-Liter-Wagen beschränkt und damit eine rein italienische Angelegenheit werden. Man nahm dies gern in Kauf mit der Aussicht, so mit Sicherheit italienische Fahrer auf italienischen Wagen als Sieger am Ziel zu sehen.

Im September 1938 fanden diese Pläne durch die Bekanntmachung des Königlich Italienischen Automobil-Clubs ihre Bestätigung, also knapp acht Monate vor dem im Mai 1939 stattfindenden Rennen. Nachdem es unmöglich schien, in so kurzer Zeit einen vollkommen neuen Rennwagen zu schaffen, hielt man eine deutsche Beteiligung an diesem Rennen für ausgeschlossen.

Nach drei überlegenen Tripolis-Siegen 1935, 1937 und 1938 hätte die Daimler-Benz AG. ohne weiteres den Standpunkt vertreten können, unter diesen Umständen dem Tripolisrennen 1939 fernzubleiben. Trotzdem entschloß sich die Werkleitung nach sorgfältiger Überlegung dazu, sich auch diesem Kampf zu stellen, um damit einen erneuten Beweis ihrer jederzeitigen Einsatzbereitschaft und Beherrschung jedweder gestellten Aufgabe im Kraftfahrzeugbau zu erbringen.

Obwohl sich Mercedes-Benz nur für die Teilnahme an Rennen, welche für Formelrennwagen zur Durchführung gelangen, vorbereitet hatte, und obwohl alle Abteilungen der Werke mit den Großaufgaben der Motorisierung überlastet waren, wurde diese Sonderaufgabe aufgegriffen und in aller Stille der neue 1,5-Liter-Mercedes-Benz-Rennwagen entwickelt.

Wenige Wochen vor dem Rennen, im April 1939, erschien diese Neukonstruktion zu einem überaus zufriedenstellend verlaufenden Probegalopp auf dem Hockenheimring. Selbst die Männer der Streckenabspernung wußten nicht, daß hier ein völlig neuer Rennwagen seine erste Probefahrt absolvierte. Wenige Tage später wußte es dann die gesamte Sport- und Fachwelt: **Daimler-Benz hatte den deutschen 1,5-Liter-Rennwagen geschaffen und startet im „Großen Preis von Tripolis“!**

Starten? — Ja! — Aber siegen? —

Man wagte es einfach nicht zu denken, und auch die Italiener glaubten nicht an einen deutschen Sieg. Sie hatten ebenfalls viel an ihren Wagen gearbeitet und kamen mit einer vierzehnfachen Übermacht: 28 italienische Rennwagen gegen 2 deutsche Wagen! Rudolf Caracciola und Hermann Lang waren für dieses Rennen eingesetzt. Schon das Training brachte als Überraschung Rekordrunden der deutschen Wagen. Aber immer noch hofften die Italiener auf ihren Sieg, bis dann im Rennen alle Erwartungen einfach über den Haufen geworfen wurden: die neuen deutschen Rennwagen liefen mit der Regelmäßigkeit von Uhrwerken und hetzten die gesamte Konkurrenz zu Tode. Hermann Lang wurde zum dritten Male Sieger im „Großen Preis von Tripolis“. Er fuhr einen neuen Rundenrekord für 1,5-Liter-Wagen mit 211,668 km./Std. und mit 197,796 km./Std. einen neuen Streckenrekord. Rudolf Caracciola wurde Zweiter. Somit wurde der erste Start der **völlig neuen deutschen 1,5-Liter-Rennwagen zu einem Doppelsieg der Marke Mercedes-Benz!**



Tradition

Jahre und Alter ergeben noch keine Tradition. Erst eine ununterbrochene Kette großer Leistungen berechtigt, von Tradition zu sprechen!

Seit der Eröffnung des Nürburgringes im Jahre 1927 werden auf dieser schwierigen Rennstrecke die volkstümlichen „Eifelrennen“ und die klassischen „Großen Preise von Deutschland“ ausgetragen. Trotz gewaltigster Bemühungen der gesamten Konkurrenz konnte Mercedes-Benz von diesen Rennen bis heute nicht weniger als 11 gewinnen!

Zunächst war Bugatti in den Blütezeiten des Molsheimer Werkes der große Gegner. Es war der Kampf eines rassigen und leichten Rennwagens gegen den schnellen, aber schweren Sportwagen des Untertürkheimer Werkes, der sich jahrelang unter der geschickten Führung der Fahrer Caracciola, Merz und von Brauchitsch behaupten konnte. Als sich im Jahre 1932 die Daimler-Benz AG. vom Rennsport zurückgezogen hatte, kam Alfa Romeo zweimal auf dem Nürburgring zum Erfolg. Das Jahr 1933 brachte dann die große Wende. Der Führer gab der deutschen Industrie den Auftrag, neue Rennwagen zu bauen, und seit dieser Zeit ist nur ein einziger Sieg des Auslandes auf dem Nürburgring zu verzeichnen!

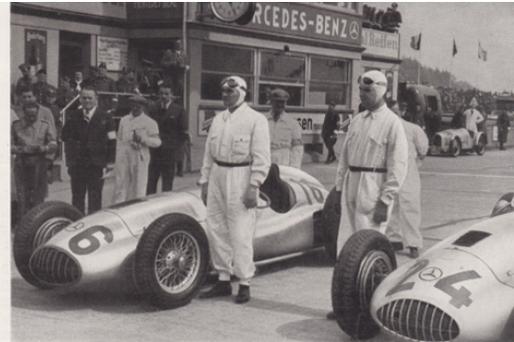
In Pau begann das Rennjahr 1939. Hierauf folgte die große Überraschung von Tripolis. Das Eifelrennen auf dem Nürburgring war dann die nächste große internationale Rennschlacht.

In diesem Rennen wurde nicht nur ein neuer Strecken-, sondern auch ein neuer Rundenrekord aufgestellt. Hermann Lang, der Sieger des Tages mit dem Dreiliter-Mercedes-Benz-Rennwagen, fuhr die schnellste Runde mit einem Durchschnitt von 138,5 km/Std. und die Gesamtstrecke von 10 Nürburgrunden mit einem Durchschnitt von 135,5 km/Std. Caracciola wurde Dritter und Manfred von Brauchitsch Vierter dieses Rennens!

Das Eifelrennen, schon von jeher Volkstag des Motorsports — hier wetteifern nicht nur die großen Wagen miteinander, sondern auch die Motorräder und Sportwagen —, brachte 1939 den Zuschauern noch eine besondere Überraschung. Die beiden Mercedes-Benz 1,5 Liter Rennwagen, Doppelsieger von Tripolis, mit ihren Fahrern Lang und Caracciola stellten sich dem Publikum vor und fuhren, von den Massen begeistert und stürmisch begrüßt, eine Ehrenrunde.

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die Wagen der neuen Formel mit ihren 3-Liter-Motoren den Wagen der früheren Formel mit 6-Liter-Motoren in ihrer Gesamtleistung manchmal nicht nur gleichkamen, sondern in einzelnen Fällen sogar übertrafen. Unbegreiflich schien es aber, auch auf dem Nürburgring, einer Rennstrecke von 150 Kurven, mit dauernden Steigungen bis 17% und Gefällen bis 11%, den 3-Liter-Wagen in Überlegenheit zu sehen. Dies gelang einmal dadurch, daß die Leistung dieser kleineren Motoren pro Liter Hubvolumen erheblich gesteigert wurde, dann aber auch durch die Verbesserung aller übrigen entscheidenden Fahrzeugaggregate. So gestattete z. B. die von Mercedes-Benz im Jahre 1935 erstmalig im Rennwagenbau eingeführte Doppelgelenkachse den Rennwagen eine weit höhere Geschwindigkeit in den Kurven. Diese damit entscheidend verbesserte Abstimmung zwischen Motorkraft und Fahrgestell ergab die ungewöhnlich schnellen Nürburgringrunden.

Hermann Lang, der Sieger von Pau und Tripolis, wurde also auch der **Sieger im „Internationalen Eifelrennen“** und konnte seine einzigartige Erfolgsserie mit einem neuen Triumph fortsetzen.



Kämpfergeist

Tat- und Kampfbereitschaft entscheiden nicht allein. Erst das Bewußtsein, auch technisch bestens gerüstet zu sein, ebnet dem kämpferischen Geist den Weg zum Sieg.

Es ist ein dramatischer Kampf, den wir beim „Großen Preis von Belgien“ erleben. Wenige Jahre zuvor, 1935, gab es hier einen Doppelsieg mit Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch. Damals wie heute Kampf auf der ganzen Linie, jetzt jedoch erschwert durch einen Wolkenbruch, der die ohnehin schon gefährliche Strecke zu einem Wagnis werden läßt.

Schon während des Trainings regnet es, und wir sehen die Rennwagen auf schmaler Landstraße zwischen Malmédy und Stavelot mit 270 km/Std. Geschwindigkeit daherrasen, hochzischende Wasserwirbel hinter sich herziehend. Zunächst wiederholt sich auch hier das gleiche Bild wie auf fast allen Rennstrecken: Mercedes-Benz fährt im Training die schnellsten Runden und sichert sich damit bereits die Anwartschaft auf den Sieg. Allerdings sind bei diesem Rennen die schnellsten Trainingsrunden nicht, wie sonst üblich, ausschlaggebend für die Startaufstellung. Während bei allen anderen Rennen die Zuteilung der Startplätze auf Grund der gefahrenen Rundenzeiten erfolgt, werden sie bei diesem Rennen, und zwar nach Marken, ausgelost. So kommt ein Auto-Union, ein Mercedes-Benz und ein Alfa Romeo in die erste Reihe zu stehen, während die anderen Mercedes-Benz-Wagen, trotz ihrer sehr schnellen Rundenzeiten, sich mit schlechten Startplätzen begnügen müssen. Dies hat natürlich, besonders unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen, eine schwere Auflösung des Feldes bei Beginn des Rennens zur Folge.

Die Rennstrecke des „Großen Preises von Belgien“ liegt in der Nähe der idyllischen Badestadt Spa in den Ardennen. Alljährlich finden hier große Veranstaltungen statt, darunter der „Große Preis für Sportwagen“, ein 24-Stunden-Rennen, und der „Große Preis für Rennwagen“. Seit Jahren kennt man auch hier überlegene deutsche Siege, und es mag für den großen Sportgeist Belgiens zeugen, wenn man immer wieder feststellen kann, mit welcher Begeisterung und sportlichen Haltung Veranstalter und Bevölkerung diese großen Rennen vorbereiten und zur Durchführung bringen.



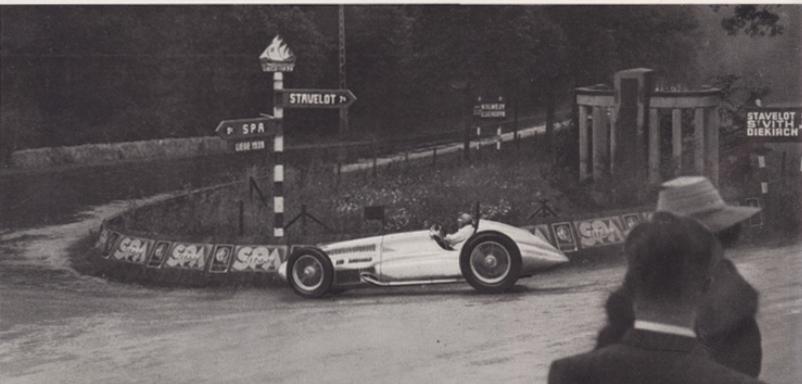
Jede Rennstrecke hat ihre Opfer, denn Kampf und Sieg sind ohne Opfer nicht denkbar. So bringt auch der Große Preis von Belgien des Jahres 1939 einen neuen, schweren Verlust im europäischen Rennsport: es ist Richard Seaman, dessen Rennfahrerlaufbahn hier nach einem bewundernswert gefahrenen Rennen ein jähes Ende findet!

Hermann Lang hat sich nach einem wechselvollen Beginn und mancherlei Zwischenfällen die Spitze erkämpft und fährt trotz Regen und Glätte auf diesem schmalen Dreieckskurs die schnellste Runde mit 163,175 km/Std. Durchschnitt. Selbst der Gesamtdurchschnitt von 152,0 km/Std. ist bewundernswert, wenn man all die besonders ungünstigen Umstände, unter denen das Rennen durchgeführt werden muß, in Betracht zieht. Manfred von Brauchitsch wird Dritter in diesem gefährlichen und aufregenden Rennen! Auch Italien nimmt an diesen Rennen mit einem neuen Alfa Romeo teil, der letzten großen italienischen Hoffnung auf eine erfolgreiche Beteiligung im Grandprix-Sport. Er bleibt nur eine Hoffnung und bringt keine Erfüllung.

Der „Große Preis von Belgien 1939“, der erste „Große Preis“ des Jahres in der Serie jener Rennen, die zu den „Großen Länderpreisen“, also zur Europameisterschaft zählen, ist mit einem erneuten Mercedes-Benz-Sieg zu Ende gegangen. Vier Rennen haben bisher stattgefunden, alle vier endeten mit einem Sieg des Werkes Daimler-Benz.

Ein alter belgischer Sportsmann, der selbst vor 30 Jahren einen deutschen Benz-Wagen oftmals zum Siege steuern konnte, äußerte sich nach dem Rennen über den deutschen Erfolg. Er kennt die Siege der Marke Mercedes-Benz, als wenn es seine eigenen wären. Alles, was er spricht, zeugt von einer großen Hochachtung gegenüber dem deutschen Fabrikat. Und wo ist der Quell dieser offenen Bewunderung? — Er wiederholte es immer wieder: in seinem eigenen ersten Sieg auf einem deutschen Benz-Wagen. Seit 30 Jahren sind Mercedes-Benz-Erfolge für ihn eine Selbstverständlichkeit!

Auf die Frage nach dem „Warum, Weshalb, Wieso?“ schneidet er mit einer Handbewegung alle weiteren Fragen ab. „Schwer, das genau zu sagen, warum? — Es ist eben — Mercedes-Benz!“



Meisterschaft

Viele Meilensteine des Erfolgs kennzeichnen den Weg zur Meisterschaft. Sie ist nicht angeboren und auch kein Spiel des Zufalls, sie ist nichts anderes als der stete Beweis eines immer neu erprobten Könnens.

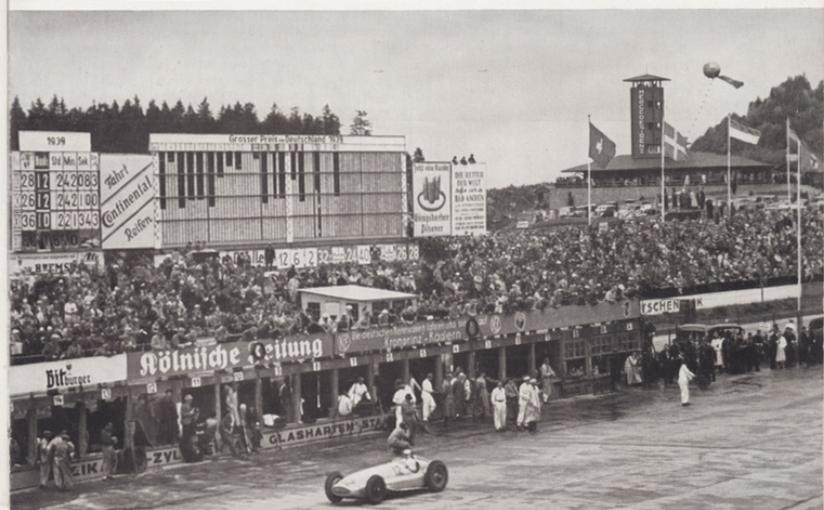
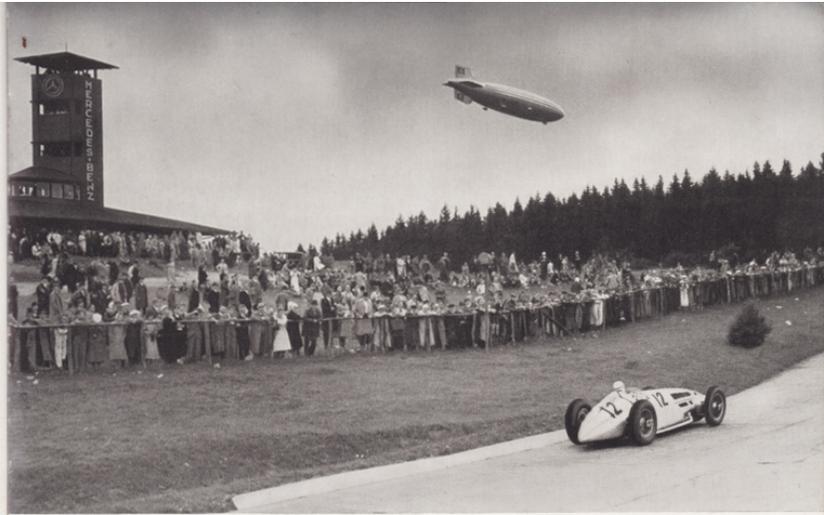
Deutschland hat bisher zwölf „Große Preise“ ausgetragen. In die Siegerliste dieser großen Preise teilen sich sieben der berühmtesten europäischen Rennfahrer. Eigenartig: sechs dieser Rennfahrer konnten jeder nur einmal einen „Großen Preis“ auf dem Nürburgring gewinnen, Caracciola aber hat allein die Ernte von sechs Größen des europäischen Rennsports gehalten, er hat sechsmal den „Großen Preis von Deutschland“ gewonnen. Und wer sind die sechs gegenüber Caracciola? — Mez, Chiron, Stuck, Nuvolari, Rosemeyer und Seaman. Das also ist wahre Meisterschaft! Das Jahr 1939 brachte ihm diesen sechsten Sieg und damit zu all seinen Ehrungen, der dreifachen Europameisterschaft 1935, 1937 und 1938 nach zweimaliger Deutscher Straßenmeisterschaft nun auch den zum ersten Male verliehenen Titel eines Großdeutschen Straßenmeisters!

Zum ersten Male in der ruhmreichen Geschichte dieser Rennstrecke wurde im Training von Hermann Lang auf Mercedes-Benz der Durchschnitt von 140 km/Std. überschritten und damit eindeutig der Beweis erbracht, daß es auch auf dem Nürburgring, dieser schwierigsten Gebirgsrennstrecke der Welt, keine absolute Geschwindigkeitsgrenze gibt, wengleich zugegeben werden muß, daß der Ring sich jeden Kilometer und jede Sekunde nur schwer abringen läßt. Man rechnete so mit Recht am Renntag mit neuen Rekorden auf der ganzen Linie. Aber es sollte anders kommen — ein Beweis mehr, daß es im Rennsport keine sicheren Voraussagen gibt, sondern daß jeder Erfolg erkämpft sein will.

Nach einem Training voller Sonnenschein ein Renntag mit Regen und geradezu herbstlicher Kühle, mitten im Sommer, aber immerhin oben im Eifelrand, dessen Startplatz über 600 Meter ü. d. M. liegt. Zunächst stürmte Hermann Lang, der jetzt schnellste Mann auf dem Nürburgring, dem ganzen Felde voran. Schon nach der ersten Runde hatte er einen Vorsprung von 27 Sekunden, den er in der zweiten auf 37 Sekunden erhöhte. Es schien, als wolle Hermann Lang ein Rennen für sich fahren. Dieses Hölletempo veranlaßte die ganzen Rennfahrer derartig aufzudrehen, daß es, wie wohl selten in einem Rennen, bei der durch Regen glitschig gewordenen Fahrbahn Stürze über Stürze gab, die aber glücklicherweise ohne Verletzungen der Fahrer blieben. Zum Entsetzen aller Zuschauer mußte Lang plötzlich an den Boxen anhalten und wegen einer geringfügigen Motorstörung die Führung abgeben. Es war wie ein Jahr zuvor beim Rennen von Pescara: alle Berechnungen stimmten nicht, der Ausgang war offen, offener denn je zuvor! Aber hier wie in Pescara war es Altmeister Caracciola, der alle Schwierigkeiten zu meistern wußte, der diesen Tag voller Widerwärtigkeiten mit kluger Berechnung und weiser Fahrkunst als Sieger überstand!

Im „Großen Preis von Deutschland“ geht der Kampf um den Preis des Führers. Für die deutschen Marken und Fahrer ist in aller Welt keine Trophäe so heiß umstritten wie diese auf dem Nürburgring, denn der Führer ist der Schirmherr des Motorsports und Wegbereiter einer neuen und großartigen Motorisierung Deutschlands. Das ist es, was diesen Preis so wertvoll macht!

Dreimal nacheinander konnte die Marke Mercedes-Benz in den Jahren 1937, 1938 und 1939 den Preis des Führers gewinnen. Das Werk erfuhr damit eine Ehrung von unübertrefflichem Wert, nicht nur das Werk, auch Europas erfolgreichster Fahrer, Rudolf Caracciola, der mit diesem Sieg im „Großen Preis von Deutschland“ gleichzeitig „Großdeutscher Straßenmeister für Rennwagen“ wurde.





Mannschaft

Den besten Rennwagen der Welt gab man der besten Mannschaft der Welt. Sie ist der Stoßtrupp jener vielen tausend Ungenannten, die man nur unter einem Namen kennt: Mercedes-Benz!

Wiederum ein Rennen in Bern um den „Großen Preis der Schweiz“! Die Geschichte dieses Großen Preises umfaßt eine Zeitspanne von sechs Jahren. Nach dem Mercedes-Benz-Doppelsieg im Jahre 1935 ist hier eine Erfolgsserie zu verzeichnen, wie sie die Sportgeschichte nirgendwo mehr kennt: **dreimal nacheinander konnte die Marke Mercedes-Benz auf der Strecke im Bremgartenwald einen dreifachen Sieg erkämpfen!**

Das Rennen des Jahres 1939 wurde in zwei Vorläufen und einem Endlauf ausgetragen. Im ersten Vorlauf starteten Rennwagen der 1,5-Liter-Klasse, im zweiten die Grandprix-Wagen der Formel, im Endlauf sodann die Bestklassierten der beiden Vorläufe.

Jeder Tag des Trainings erbrachte neue Rekordrunden der Mercedes-Benz-Fahrer. So blieb es bis zum siegreichen Schluß: Lang, Caracciola und von Brauchitsch, die Schnellsten des Trainings, waren in dieser Reihenfolge auch die Schnellsten des Vorlaufs der Grandprix-Wagen und des Endlaufs um den Großen Preis der Schweiz!

Der „Große Preis der Schweiz“, der dem erfolgreichsten Fahrer des Jahres, **Hermann Lang**, den Titel „**Europameister**“ brachte, war der dritte und letzte „Große Länderpreis“ des Jahres, aber es war auch so, als ob an diesem Tage noch einmal in einem wahren Triumphzug sich alles bestätigten sollte, was Mercedes-Benz in den vergangenen Jahrzehnten und besonders seit dem Jahre 1934 immer und immer wieder gezeigt hatte: die überwältigende und einwandfreie Überlegenheit seiner Rennwagen. Damit war bereits nach zwei Jahren **der Beweis erbracht, daß auch die neue Rennformel von der Daimler-Benz AG. am besten, ja wirklich meisterhaft gelöst war.**

Aber auch dieser Kampf war schwer und wurde gewonnen gegen eine Gegnerschaft, der auch der Sieger seine Hochachtung nicht versagen kann. Im letzten großen Rennen des Jahres sammelte sich noch einmal der Groß-einsatz aller europäischen Rennfirmen zu einer letzten und entscheidenden Demonstration; vielleicht, daß nach vielen und vergeblichen Versuchen der Siegeszug der Marke Mercedes-Benz doch unterbrochen werden und damit um seinen letzten und schönsten Glanz gebracht werden konnte. Kein Großer Preis der letzten Jahre brachte so wenig Ausfälle wie dieses Rennen in der Schweiz, ein Beweis für die Anstrengungen jener anderen Marken, die sich hier zum Kampf gestellt hatten. Mercedes-Benz ging mit vier Wagen an den Start und kam mit allen Wagen ins Ziel, denn auch der vierte Wagen des jungen Nachwuchsfahrers Hartmann belegte im Endlauf noch einen ehrenvollen Platz.

Schweiz und Schwabenland sind zwei benachbarte Länder. Mancherlei Beziehung gehen da hin- und herüber. Und so ist's verständlich, daß nach Bern alljährlich ein großer Teil jener Männer kommt, die zu Hause in Untertürkheim mitgearbeitet haben, die sich selbst, ein jeder für sich, für Erfolg und Sieg verantwortlich fühlen. Jahr für Jahr haben sie auf dieser Rennstrecke manch schönen Triumph jener Wagen sehen können, deren Namen allein schon ihre Herzen höher schlagen läßt. Was sie jedoch an diesem Tage in Bern erlebten, übertraf alle Erwartungen: trotz Regen und gefährlicher Glätte ein **dreifacher Sieg** im Vor- und Entscheidungslauf um den „**Großen Preis der Schweiz**“. In den Jubel der Zehntausende, die die Rennstrecke säumten, mischte sich auch ihr Ruf und ihr Beifall in dem stolzen Bewußtsein, einen wahren **Triumph von Mannschaft und Meisterschaft** erlebt zu haben!





Bergmeisterschaft

Nichts kennzeichnet das Streben nach Vollkommenheit im Automobilbau besser als dauernde Eignungsbeweise in härtesten und vielseitigen Zerreißproben. Bergmeisterschaft ist eine dieser wertvollen Prüfungen von Konstruktion und Material.

Im Höhenstraßen-Rennen bei Wien und im Rennen auf der Großglocknerstraße fiel die Entscheidung um die Großdeutsche Bergmeisterschaft.

Jedes dieser Rennen wird in zwei Läufen ausgetragen, zweimal muß der Berg bezwungen werden, und erst der beste Durchschnitt beider Läufe ergibt den Sieger!

Welche Bedeutung ist diesen kurzen Bergrennen beizumessen? — Vom Fahrer wird hier eine Konzentration bis zum äußersten verlangt, eine restlose Beherrschung jeglicher Situation, dazu mit einer Präzision, die sich in jeder Sekunde als richtig erweisen muß. Der geringste Fahrfehler führt unweigerlich zu Zeitverlust und kann den Sieg kosten!

Und der Wagen? —

Es ist klar, daß man diese Fahrvollkommenheit nur von einem Wagen verlangen kann, der bis ins einzelste diese Ansprüche erfüllt und auf den günstigsten, aber auch höchsten Kräfteinsatz abgestimmt ist.

Zum erstenmal waren die deutschen Rennwagen in Wien, beim ersten Rennen um diese wichtige Entscheidung. Der Kampf wurde unter den deutschen Rennfirmen ausgetragen. Zwei Wagen von Mercedes-Benz, zwei von der Auto-Union am Start! Die Daimler-Benz AG. startete mit ihrem 3-Liter-Formel-Wagen, dessen große Motorleistung aber nur deshalb voll und ganz auf die glatte Strecke übertragen werden konnte, weil man die Antriebsachse mit Zwillingrädern versah.

Hermann Lang, sieggewohnter Langstreckenfahrer, zeigte sich nun hier auch als Bergspezialist und sicherte sich als Sieger des „Wiener Höhenstraßen-Rennens“ damit die besten Aussichten für die Großdeutsche Bergmeisterschaft!

Aber erst der Große Bergpreis am Großglockner, auf der Welt schönsten Höhenstraße, sollte die endgültige Entscheidung bringen. Vom Startplatz in Ferleiten — in etwa 1200 Meter ü. d. M. — führt die Hochgebirgsstrecke in vielen Windungen und Kehren weitere 1200 Meter hinauf, in das Reich des ewigen Schnees, zum Ziel beim Fuschertörl.

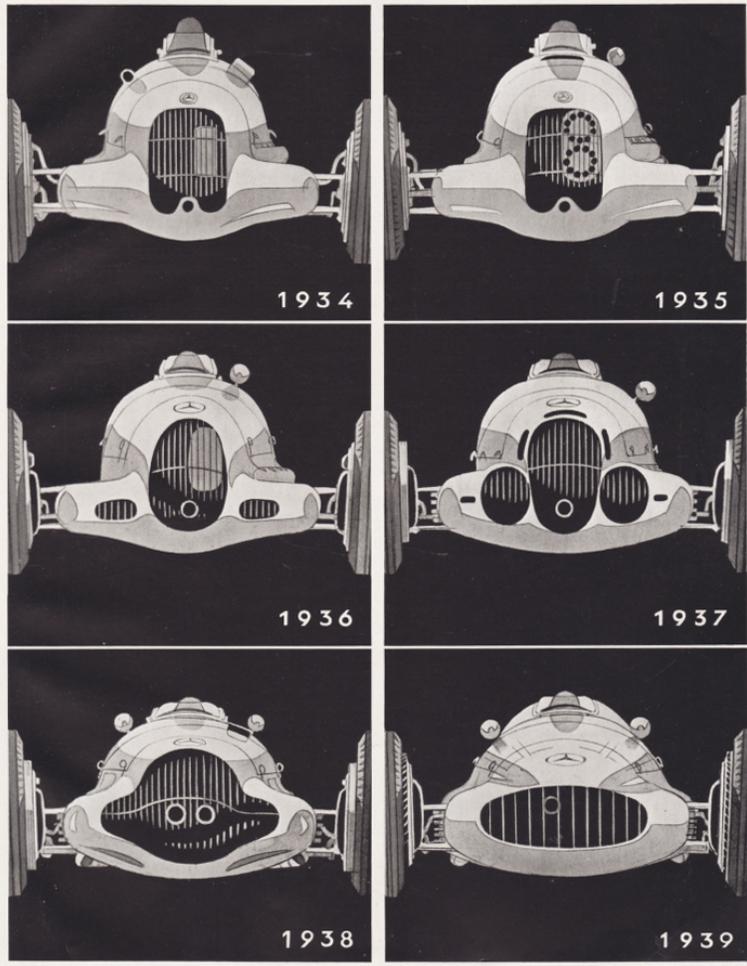
Bergmeisterschaft!

Schon das Wort hat einen kämpferischen Klang. Seit Anbeginn der Rennen hat die automobilistische Welt auch den Bergrennen immer größte Beachtung geschenkt. Kein Wunder also, daß dieser Titel, zum ersten Male unter der Bezeichnung des „Großdeutschen Bergmeisters“ vergeben, schwer und hart umstritten ist. Keiner wußte das besser als Hermann Lang, der sich sehr wohl eingedenk war, auch am Großglockner siegen zu müssen, wenn er zu seinen vielen Erfolgen des Jahres auch noch Bergmeister werden wollte, denn — bei Punktgleichheit entschied der Sieg am Großglockner, dem schönsten und gleichzeitig auch schwersten der beiden Rennen!

Diesmal stellte der Wettergott noch eine weitere Aufgabe! Der erste Lauf fand bei Sonnenschein statt und erlaubte Rekordgeschwindigkeiten. Aber wie auf Bestellung und wie um den Meister wirklich zu prüfen, fand plötzlich Szenenwechsel statt. Ein Hochgebirgsgewitter verhüllte mit Regen und Nebel die Sicht. Trotzdem: Hermann Lang, Meister jeder Situation, wurde auch Sieger im „Großen Bergpreis von Deutschland“! Durch seine Siege im „Wiener Höhenstraßen-Rennen“ und im „Großglockner-Rennen“ errang Hermann Lang den erstmalig vergebenen Titel: „Großdeutscher Bergmeister für Rennwagen.“

Beginnend mit jenem Sieg in Pau bis zum letzten großen Rennen des Jahres 1939, dem Großen Preis der Schweiz, dessen Sieg Hermann Lang die Europameisterschaft brachte, kann Hermann Lang auf eine einzigartige Siegesserie zurückblicken. Achtmal siegte Mercedes-Benz, und nicht weniger als siebenmal holte sich Hermann Lang den Siegeslorbeer.





Rechenschaft

Die alljährlich in der Reichshauptstadt stattfindenden Automobil- und Motorradausstellungen sind dem Führer willkommene Gelegenheit, der deutschen Kraftfahrzeugindustrie neue Richtlinien für das gewaltige Gebiet der Motorisierung zu geben. Sie sind aber gleichzeitig auch ein Rechenschaftsbericht der Industrie selbst, die ihrerseits nunmehr Zeugnis von ihrem Schaffen und Können ablegen soll!

Wie eng sich unser Führer dem Kraftfahrersport verbunden fühlt, geht wohl am besten aus der Tatsache hervor, daß er am Tage der Eröffnung der Ausstellung nicht nur die Männer der Industrie, sondern auch jene Fahrer begrüßt, die durch ihre Siege für Deutschland mit dazu beigetragen haben, den Ruhm des Reiches zu mehren!

Die Daimler-Benz AG. ist stolz darauf, daß sie in diesen Jahren jeweils dem Führer einen erfolgreichen Rechenschaftsbericht übergeben und außerdem durch ihre Siege beweisen konnte, daß sein Auftrag, neue deutsche Rennwagen zu bauen, in seinem Sinn vollzogen wurde.

Mit der gleichen Initiative wie im Rennwagenbau werden auch die Arbeiten auf allen anderen Gebieten des motorischen Lebens durchgeführt, wie sie in der universalen Schaffenskraft der Daimler-Benz AG. zum Ausdruck kommen. Es ist eine Gesamtleistung, wie sie geschlossener und erfolgreicher von keinem Werk der Welt gezeigt werden kann: Großtaten auf dem Gebiet der Personen- und Lastwagenfabrikation, auf dem Gebiet des Motorenbaues, Erfolge zu Lande, zu Wasser und in der Luft, Leistungen, die aus dem gleichen Geist geboren wurden, immer und überall für deutsche Arbeit zu zeugen!





Geländesport

„Kraftfahr-Geländesport“ ist zu einem eigenen Begriff geworden. Wenn man heute auch im Ausland von „Geländesport“ spricht, denkt man an die deutschen Winterfahrten, an die ungeheuer schwierigen Veranstaltungen der Brandenburgischen Geländefahrt und der Ostpreußenfahrt, an die Drei-Tage-Mittelgebirgsfahrten und die Alpenfahrten! Selbst als Wort ist „Geländesport“ in den Sprachgebrauch vieler Sportnationen übergegangen.

Reichsleiter und Korpsführer Hühnlein, der Führer des deutschen Kraftfahrsports, hat selbst einmal gesagt, daß er keinen sehnlicheren Wunsch kenne, als dereinst seinen Namen mit dem Begriff des Geländesports verbunden zu wissen. Dies ist bereits heute der Fall, und die außerordentlichen Erfolge der deutschen Kraftfahrzeuge im Gelände sind zu einem großen Teil seiner Initiative zu verdanken.

Geländesport, das ist die „Hohe Schule“ des Gebrauchswagens. Schon im tiefen Winter, bei Eis und Schnee, nimmt er jedes Jahr mit der traditionellen „Winterfahrt“ seinen Anfang. Robuste, starke Motoren, präzise Lenkung, ausgeglichene Straßenlage und weich einsetzende, aber kräftige Bremsen beweisen hier ihre unbedingte Winterfestigkeit. Kaum ist der Winter vorüber, geht es von neuem hinaus ins Gelände zu hartem Wettstreit unter schwersten Bedingungen. Querfeldein mahlen die Räder durch den tiefen märkischen Sand. In grundlosem, ostpreußischem Schlamm und Lehm müssen die Motoren das Letzte hergeben. Steilabfahrten über die Geröllhalden der deutschen Mittelgebirge verlangen von Fahrwerk und Karosserie äußerste Widerstandsfähigkeit.

Für Wagen, die diesen tausendfältigen zermürbenden Anforderungen gewachsen sind, die in vorgeschriebener knappster Zeit diese Zerreißproben ohne Versagen bestehen, gibt es im normalen Straßenverkehr keine Schwierigkeiten. Geländesport ist härteste Bewährungsprobe für den Gebrauchswagen, die gut bestandene Prüfung aber höchste Auszeichnung für Konstruktion, Material und Arbeit!

Aus diesem Grunde hat die Daimler-Benz AG., die von jeher bestrebt ist, ihr Können öffentlicher Prüfung zu unterziehen und ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen, dem Geländesport schon immer größte Aufmerksamkeit zugewendet. Eine stolze Reihe von Erfolgen bestätigt die Richtigkeit der eingeschlagenen konstruktiven Wege, der Güte von Fertigung und Material!

1938 und 1939 wurden allein in den bedeutendsten Geländesportveranstaltungen — Winterfahrt, Brandenburgische Geländefahrt, Ostpreußenfahrt, Drei-Tage-Mittelgebirgsfahrt und Alpenfahrt — folgende Preise und Auszeichnungen auf Mercedes-Benz-Wagen gewonnen:

- 22 Mannschaftspreise mit goldenem Ehrenschild**
- 11 Mannschaftspreise mit silbernem Ehrenschild**
- 98 goldene Medaillen für Einzelfahrer**
- 73 silberne Medaillen für Einzelfahrer**
- 1 Edelweiß der Deutschen Alpenfahrt.**

Gerade bei Geländefahrten entscheidet aber nicht der Wagen allein, sondern auch der Fahrer hat größten Anteil am Siege. Daher sei hier jener Männer gedacht, die in höchster Disziplin, echter Kameradschaft und selbstlosem Einsatz wieder und wieder mitgeholfen haben, den Beweis für die unbedingte Zuverlässigkeit und das Durchstehvermögen der Mercedes-Benz-Fahrzeuge zu erbringen.



**Harte Zerreißproben
Zuverlässigkeits**

Winterfahrt. — Tagelang geht es über Glatteis und Schnee, durch Nebel und beißende Kälte.



In tiefem Sand der Mark müssen sich Lenkung, Getriebe, Differential und nicht zuletzt auch die Unverwundlichkeit der Motoren bewähren.



Fahrwerk und Karosserie werden bei solchen Sprüngen aufs äußerste beansprucht. Hunderte von Kilometern geht die Jagd durchs Gelände.

**in Gelände- und
fahrten**

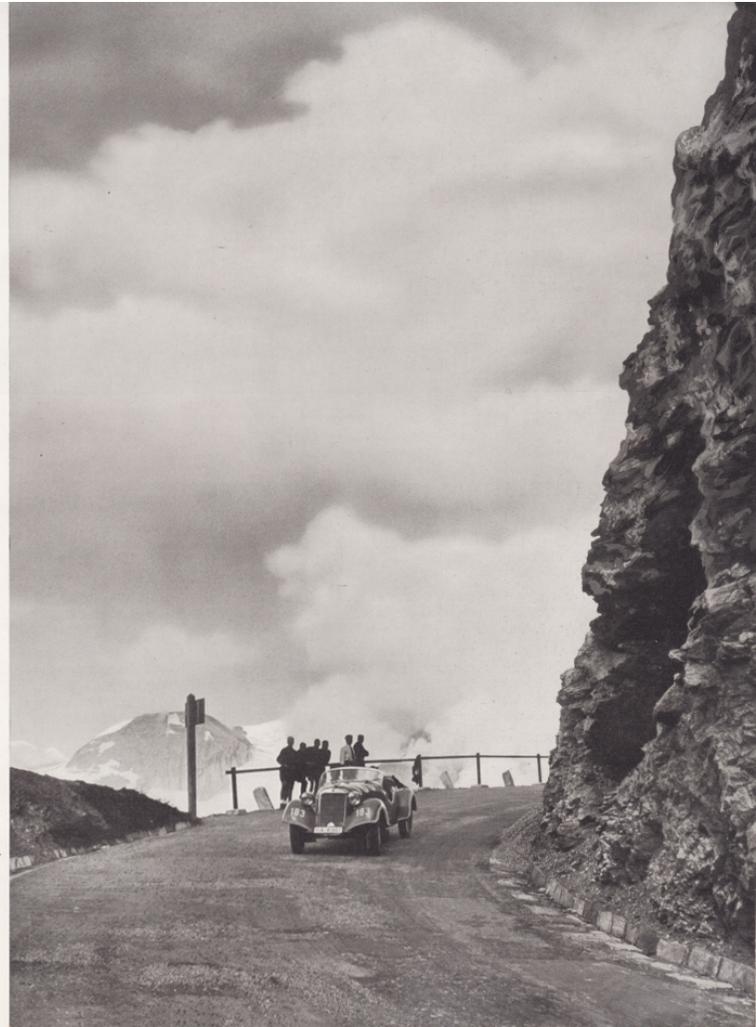
Mit angespanntester Aufmerksamkeit werden auch solche schwierigen Situationen überwunden.



Auf den Steilkurven der deutschen Alpenpässe kommt es nicht nur auf hervorragende Bergtauglichkeit, sondern auch auf die ausgeglichene und unbedingt zuverlässige Straßen- u. Kurvenlage an.



Selbst tiefe und breite Wasserdurchfahrten dürfen für den Geländefahrer kein Hindernis bilden.





Das Ergebnis dieser intensiv betriebenen Konstruktionsentwicklung ist nunmehr der 800/1000 PS-Zwölfzylinder-Schnellboots-Dieselmotor „MB 500“, der inzwischen durch einen neuen Weltrekord größte Beachtung gefunden hat.

Im August 1939 fuhr ein von der Jacht- und Bootswerft Friedrich Luerssen gebautes Küstenpatrouillenboot von 29 m Länge Weltrekord mit 68,13 km/Std. Das Boot war mit drei Mercedes-Benz-Dieselmotoren des obigen Typs ausgerüstet.

Rekordleistungen auf dem Wasser

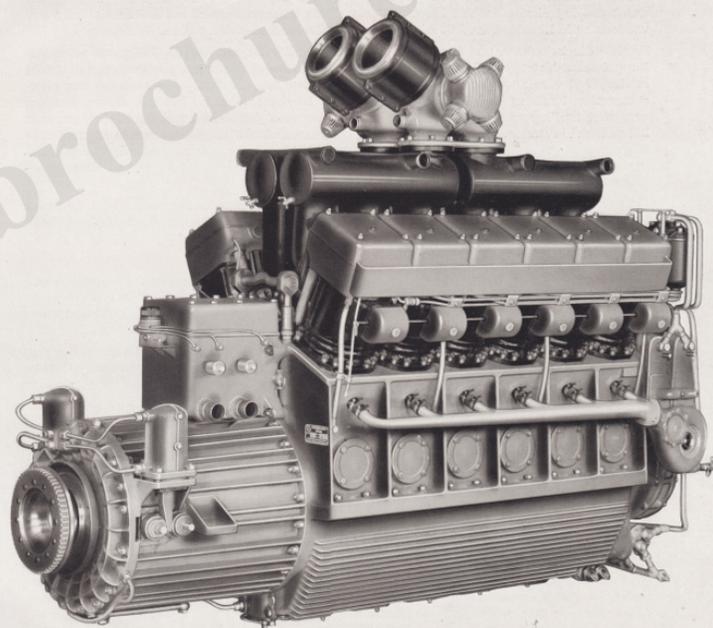
Die Daimler-Benz AG. hat auch die konstruktive Entwicklung schnellaufender Bootsmotoren von jeher entscheidend beeinflusst und geführt, ein Aufgabengebiet, in das sich früher die beiden Stammfirmen, die Benz & Cie., Mannheim, und die Daimler-Motorengesellschaft, Stuttgart-Berlin-Marienfelde, teilten.

Schon die Begründer der Werke, Gottlieb Daimler und Carl Benz, erkannten in aller Frühe die Bedeutung des Motors für den Boots- und Schiffsbetrieb und haben sich auch auf diesem Gebiet unvergänglichen Ruhm als wahre Pioniere des Fortschritts gesichert.

Bedürfnisse und Leistungen werden aus der Zeit geboren. So wurde der Bedarf an Bootsmotoren während des Weltkrieges besonders für kleine Marinefahrzeuge immer größer. Erinnerung sei an die Minensuch- und Räumboote, an U-Boot-Jäger, Schnell- und Fernlenkboote. Auf allen diesen neuartigen Bedarfsgebieten haben die Werke von Daimler und Benz der deutschen Kriegsmarine und ihren Verbündeten leistungsfähige Motoren, sowohl Otto- wie Dieselmotoren, geliefert.

Als sich unter dem Zwang der Deutschland auferlegten Rüstungsbeschränkungen die Schnellboote ganz besonders entwickeln mußte, da lieferte die Daimler-Benz AG. hierfür erstmalig den 800/950-PS-Zwölfzylinder-Benzinmotor „BF 2“, der in seinen gedungenen Einbaumaßnahmen die hohen Anforderungen großer Dauerbetriebssicherheit unter Innehaltung geringen Einbaugewichts voll und ganz verwirklichte.

Dieses Motorenmodell, auch in Schnellbooten für die ausländische Marine glänzend und oftmals bewährt, wurde inzwischen von der Daimler-Benz AG. auch für den Dieselmotor entwickelt, um so mit den Vorteilen des geringeren Kraftstoffverbrauches die erhöhte Sicherheit des Schwerölbetriebes auch für Schnellboote auszuwerten. Bei den häufig wechselnden Anforderungen des Bordbetriebes haben sich die überlegenen Vorteile des patentierten Daimler-Benz-Vorkammer-systems hervorragend bewährt.



Weltrekorde mit Mercedes-Benz-Flugmotoren

Schon an der Wiege des Motors stand der Gedanke, ihn auch für die Zwecke der Luftfahrt zu verwenden. Wer aber weiß, daß Gottlieb Daimler bereits im Jahre 1885 — zu einer Zeit also, da es weder lenkbare Luftschiffe noch brauchbare Flugzeuge gab — sein erstes Patent dieser Art anmeldete!

Es war ein weiter Weg von diesem ersten Patent bis zu den heutigen Höchstleistungen unserer Flugmotoren.

Auch auf diesem Sondergebiet ist das Wirken der Daimler-Benz AG. klar gekennzeichnet. Immer wieder stellte sie der deutschen Luftfahrt neue und leistungsfähigere Motoren zur Verfügung. Als durch die befreiende Tat des Führers Deutschlands Luftfahrt ungeahnten Auftrieb erhielt, war wiederum die Daimler-Benz AG. mit bahnbrechenden Neukonstruktionen zur Stelle.

Es sind die bekannten und berühmten Motorentypen DB 600 und DB 601, 12-Zylinder-Viertakt-Doppelreihen-Motoren in V-Form, die innerhalb überraschend kurzer Zeit zu einer sonst nirgends in der Welt erreichten Vollkommenheit entwickelt wurden; Zeugen jenes rastlosen vorwärtstürmenden Strebens der Daimler-Benz-AG. nach Höchstleistung. Die mit diesen Motoren ausgerüsteten Flugzeuge erzielten fast auf Anhieb Geschwindigkeitsleistungen, die alle Erwartungen bei weitem übertrafen. Gelang es schon 1937, bei verschiedenen Flugkonkurrenzen überragende Siege zu erringen, so brachten die beiden letzten Jahre eine Reihe weiterer Rekordleistungen, die in dem „Rekord der Rekorde“, dem absoluten Schnelligkeitsrekord für Flugzeuge aller Arten, Größen und Klassen ihre Krönung fanden.

An der in der Geschichte der Luftfahrt einzig dastehenden Erfolgserie, welche die deutsche Flugtechnik in den letzten Jahren zu erringen vermochte, hat die Daimler-Benz-AG. mit ihren Flugmotoren entscheidenden Anteil.



Siege und Rekorde mit Mercedes-Benz-Flugmotoren

1937

IV. Internationales Flugmeeting ZÜRICH

Sieger der Internationalen Steig- und Sturzflug-Konkurrenz mit MESSERSCHMITT „Me 109“

Sieger im Internationalen Alpenrundflug für Militärflugzeuge mit DORNIER „Do 17“

Geschwindigkeitsrekord für Landflugzeuge mit MESSERSCHMITT „Me 109“ 611 km/std

Geschwindigkeitsrekord über 1000 km mit 1000 kg Nutzlast mit HEINKEL „He 111“ 505 km/std

1938

Geschwindigkeitsrekord über 100 km mit HEINKEL „He 112“ 634 km/std

Höhenrekord mit 5000 kg Nutzlast auf JUNKERS „Ju 90“ „DER GROSSE DESSAUER“ 9312 m

Höhenrekord mit 10000 kg Nutzlast auf JUNKERS „Ju 90“ „DER GROSSE DESSAUER“ 7242 m



1939

Mercedes-Benz-Motoren erringen für Deutschland erstmalig den absoluten Fluggeschwindigkeits-Weltrekord.

März: Absoluter Geschwindigkeits-Weltrekord mit HEINKEL „He 112“ 746,7 km/std

April: Neuer absoluter Geschwindigkeits-Weltrekord mit MESSERSCHMITT „Me 109“ 755,11 km/std



Vom Rennwagen zum Gebrauchswagen

Abschließend seien nun noch einmal jene Wechselbeziehungen zwischen Renn- und Gebrauchswagen aufgezeigt, von denen schon einleitend kurz die Rede war.

Bereits in den Kinderjahren des Kraftfahrzeugs, als man noch keine scharfen Unterschiede zwischen Renn- und Gebrauchswagen kannte, waren die Rennen wichtigste Bahnbrecher für den technischen Fortschritt. Welche wertvollen Erkenntnisse und Erfahrungen aus den Rennen abgeleitet werden konnten, wußten schon die beiden großen deutschen Pioniere Gottlieb Daimler und Carl Benz, die ihre Wagen an fast allen internationalen bedeutsamen Wettbewerben teilnehmen ließen.

Wenn seit der Erfindung des Automobils bis zum heutigen Tage Rennwagen- und Gebrauchswagenbau immer miteinander verbunden waren, so beweist dieser Zusammenhang die innigen Wechselbeziehungen, welche zwischen beiden bestehen.

Natürlich wäre es verfehlt anzunehmen, daß es ohne Rennen überhaupt keine technische Weiterentwicklung im Automobilbau gegeben hätte; sie wäre aber zweifellos in erheblich langsamerem Tempo und wohl auch nicht so tiefgründig und umfangreich vor sich gegangen. Man kann wohl mit Recht behaupten, daß Leichtmetallkolben, Schwingachsen, Vierradbremse, austauschbare Räder usw. — lauter Dinge, die beim modernen Gebrauchswagen heute eine absolute Selbstverständlichkeit sind — ihre Entstehung und Bewährung dem Rennwagenbau verdanken. Während

in den ersten Jahrzehnten der Entwicklung des Automobils der Rennwagen von heute der Gebrauchswagen von morgen war, lassen sich im neuzeitlichen Automobilbau äußerlich kaum noch Ähnlichkeiten zwischen beiden erkennen. Dies darf jedoch nicht zu dem Trugschluß verleiten, als beständen keinerlei Wechselbeziehungen mehr zwischen ihnen. Ohne es zu wissen, profitiert der Gebrauchswagenbesitzer in vielfältiger Hinsicht von den Erfahrungen, welche eine Fahrzeugmarke mit ihren hochgezüchteten und bis zum äußersten beanspruchten Rennwagen sammelt.

Heute liegt der Wert des Rennwagenbaues für die Gebrauchswagenfabrikation darin, daß der Konstrukteur bei Lösung der Aufgaben, welche mit den internationalen Rennformeln gestellt sind, in Forschungsgebiete der Metallurgie und Physik eindringen muß, die ihm die Kenntnis der Grenzwerte im Fahrzeugbau erschließen. Die mit solch gründlichem Wissen ausgestatteten Konstrukteure der siegreichen Mercedes-Benz-Rennwagen sind aber zugleich die Konstrukteure der weltbekanntesten Gebrauchswagen dieser Marke. Auf diese Weise befruchtet der Rennwagen unablässig die Serienfabrikation und ist Rennwagenbau in diesem Sinne Qualitätsbeweis für den Gebrauchswagen.

Welcher Wert den Rennen auch im allgemeinen zukommt, ergibt sich daraus, daß man heute in allen Kulturländern der Erde mit Bewunderung von den Siegen der deutschen Rennwagen spricht und vorbehaltlos die Größe der in ihnen verkörperten technischen Leistungen anerkennt. Dadurch werden gleichzeitig die psychologischen Voraussetzungen für den Absatz deutscher Gebrauchswagen im Ausland sehr günstig beeinflusst.



Wie überall im Leben Bewegung und Kampf Voraussetzung des Fortschrittes und des Erfolges sind, so ist es eine Selbstverständlichkeit, daß der Motor, die Seele des modernsten Transportmittels, immer von neuem in Kämpfen eingesetzt werden muß, um seine Zweckmäßigkeit und Güte in Höchstleistungen zu beweisen. Kein Wettbewerb gibt dabei so klare und eindeutige Ergebnisse als Rennen. Rennen zeigen beim ganzen Fahrzeug wie auch bei dessen Einzelteilen nicht nur Überlegenheiten, sondern auch Schwächen und geben dadurch dem Ingenieur, dem Werkmann und dem Kaufmann wertvolle Anhaltspunkte, wo eingesetzt werden muß, um Vollkommenheit zu erreichen.

Immer und überall, wo von Fortschritt die Rede war und wo Großes auf automobiletechnischem Gebiet geleistet wurde, waren es Erzeugnisse von Daimler oder Benz, späterhin von Mercedes-Benz, welche die nun über fünfzigjährige Entwicklung führend mitbestimmen.

Mercedes-Benz, als einzige Marke der Welt von jeher mit dem Automobilsport verbunden, ist so nicht nur allein auf Grund seines Rufes, sondern auch durch seine Tradition verpflichtet, an erster Stelle des Qualitätsbaues von Motoren und Automobilen zu stehen.

Wenn der Rennsport in den Jahren 1934—1939 eine Periode des Glanzes erleben konnte, die alles Bisherige in den Schatten stellte, so ist die Daimler-Benz AG. stolz und glücklich darüber, auch in dieser Zeit des Wiederaufstieges des Reiches an führender Stelle dem Fortschritt und damit Deutschlands Weltgeltung gedient zu haben. Ihre Siege sind deutsche Siege, sie sind ein Beweis deutschen Schaffens und Strebens, das keine Widerstände kennt, sondern nur den Sieg!



