



AUTOMOBILINDUSTRIE UND SPORT

In richtiger Erkenntnis der Tatsache, daß es dem Sport vorbehalten wäre, den Schrittmacher für die Popularisierung des Automobils als Verkehrsmittel zu machen, sah es der im Jahre 1901 gegründete Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller mit als eine seiner vornehmsten Aufgaben an, gleich nach der Gründung einen innigen Konnex zwischen den schon bestehenden Sportverbänden und der Industrie herzustellen.

Um die gemeinschaftliche Arbeit mit den sportlichen Verbänden möglichst fruchtbringend zu gestalten, faßte der Vorstand in seiner Sitzung vom 26. Juli 1902 in Eisenach den Beschluß, für die Vertretung des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller in der technischen Kommission des Deutschen Automobil-Clubs die Herren: Baron de Dietrich, Direktor Ehrhardt, Direktor Gans, Generaldirektor Kleyer, Direktor Tischbein und Direktor Vischer in Vorschlag zu bringen.

Die zwingenden Gründe für diesen Beschluß, der eine engere Wechselwirkung zwischen Sport und Industrie herbeiführen sollte, faßte damals Herr Direktor Tischbein in folgende Worte zusammen:

„Betrachtet man nun die Entwicklung der Industrie, so kommen wir zu dem Resultat, daß wir gegen Frankreich ganz wesentlich zurückstehen und auch gegen England zurückbleiben werden, weil wir eben in den Leistungen zurückstehen. Die Abhaltung von Konkurrenzfahrten ist für die Propaganda ein sehr wirksames Mittel. Tausende von Zuschauern sind Zeugen solcher Veranstaltungen. Das Interesse wird im Publikum dadurch lebendig gehalten. Auch von Seiten der Regierung und den allerhöchsten Stellen würden dann unsere Bestrebungen größere Beachtung finden, die ihnen leider ja jetzt noch fast gar nicht geschenkt wird.“

Diese enge Verbindung des VDMI mit dem am 10. Juli 1899 gegründeten Deutschen Automobil-Club war keine ganz zufällige, waren doch fast alle führenden Herren des VDMI Mitglied des Deutschen Automobil-Clubs. Ja, man kann vielleicht sogar behaupten, daß der Anstoß zur Gründung des VDMI dem Wirken des Clubs zu verdanken ist, der in der Förderung der nationalen Industrie eine seiner Hauptaufgaben erblickte. In engster Zusammenarbeit mit dem Club wurden dann jene großen und größten internationalen Rennen, Zuverlässigkeitsfahrten und Ausstellungen veranstaltet, die für jeden, der schon in der Vorkriegszeit zu den Anhängern des Automobilsports zählte, die Erinnerung an eine große, vielleicht nie mehr wiederkehrende Epoche machtvoller und spannendster Entwicklung wachruft.

Der kräftige Aufschwung der deutschen Automobilindustrie in den folgenden Jahren ist nicht zuletzt auf diesen weitsichtigen Beschluß des VDMI zurückzuführen. Die großen Erfolge, die die führenden deutschen Firmen nicht nur im In-, sondern auch im Auslande über die Fabrikate des Auslandes errangen, erregten die Aufmerksamkeit der gesamten Bevölkerung und gewannen so für das Automobil das Interesse der gesamten Öffentlichkeit.

Außer der Propagierung des Automobilismus haben aber die sportlichen Veranstaltungen auch in höchst wirksamer Weise auf die Verbesserung der Konstruktion und die Ausprobierung geeigneter Materialien eingewirkt, galt es doch, die Eigenschaften, die das Automobil zum brauchbaren und schnellsten Verkehrsmittel machen



konnten, überhaupt erst zu entwickeln, und vor allem aber auch, den Kleinmotor, der größte Leistungen mit geringem Gewicht und kleinsten Raumansprüchen verbindet, zu schaffen. Die für den Automobilbau zu verwendenden Materialien waren zu erproben; man denke hierbei nur an die Konstruktionsstähle, an welche die Automobilindustrie die größten Anforderungen stellen mußte. Also nicht nur in propagandistischer Hinsicht sind die sportlichen Veranstaltungen der Vergangenheit zu werten, sondern darüber hinaus haben sie die technische Entwicklung des Kraftfahrzeuges dank der Erfahrungen, die anlässlich dieser Veranstaltungen gewonnen wurden, in hervorragender Weise gefördert.

Gerechterweise muß aber im Zusammenhang hiermit auch anerkannt werden, daß trotzdem die heutige Vollkommenheit der Kraftfahrzeuge bei weitem nicht so schnell

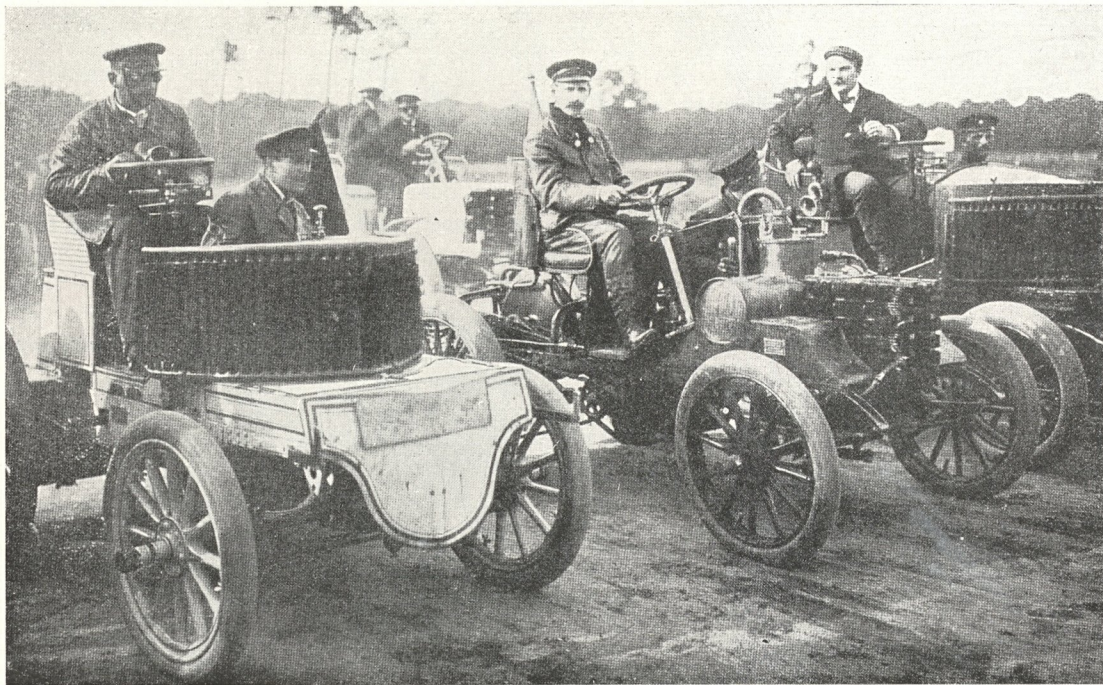


Bild 73. Start zum internationalen Bahnrennen Frankfurt a. Main 1900

erreicht worden wäre, wenn die Automobilindustrie sich nicht die Errungenschaften der großen Fahrrad-Industrie hätte zunutze machen können. Wenn man bedenkt, daß die Erfindung und Vervollkommnung des elastischen Fahrradreifens, sowie der Kugellager, welche für die Zukunft des Motorwagens ein unbedingtes Erfordernis waren, von der Fahrrad-Industrie nur zu übernehmen und entsprechend umgestaltet zu werden brauchten, so kann man in diesem Sinne die Fahrrad-Industrie als eine Art Vorläufer des Automobilismus bezeichnen. Darüber hinaus muß man aber auch anerkennen, daß es das Fahrrad war, das zuerst den Reiz einer schnellen Überwindung des Raumes in großen Volksschichten geweckt und so in eindringlicher Weise schon lange vorher auf den ungeheuren Wert eines brauchbaren motorischen Fahrzeuges aufmerksam gemacht hatte.

Die Geschichte des Automobilsports ist ebenso reich an mühevoller Arbeit, wie an großen Erfolgen. Galt es doch, zumal in jenen Anfangsjahren, dem Kraftwagen



gegen Vorurteile und Feinde auf allen Seiten Geltung zu verschaffen. Nur klein war im Anfang die Zahl derjenigen, die die kommende Bedeutung des Automobils in jener

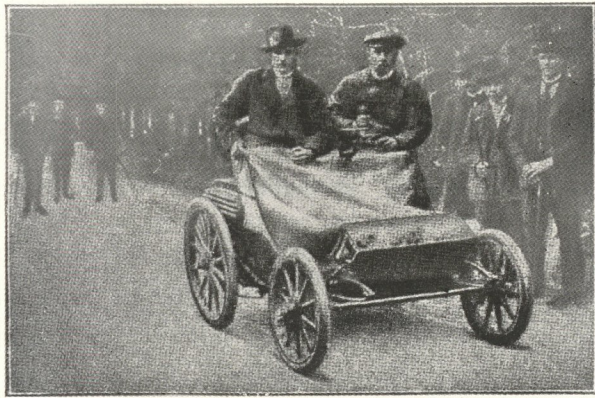


Bild 74. Opel-Rennwagen aus dem Jahre 1899

Zeit vorausahnten und in den ersten Versuchsfahrten von Benz und Daimler das Verkehrsmittel der Zukunft schon damals erkannten. Der Sport war es, durch dessen Pforten die Automobilindustrie in ihr Absatzgebiet eintreten sollte, und der für die Entwicklung des Automobils von eminenter Bedeutung war. Hat er doch ganz überwiegend dazu beigetragen, daß das Automobil, das früher das exklusive Vehikel eines verhältnismäßig kleinen und wohlhabenden Kreises war, zu einem für die Allgemeinheit zu Privat- und Erwerbszwecken geradezu unentbehrlichen Fahrzeug zu machen.

Das Geburtsjahr des Automobilsports, als dessen Geburtsstätte wohl Frankreich anzusehen ist, fällt in das Jahr 1894. Mit dem Automobil-Rennen Paris—Rouen (28. 7.)

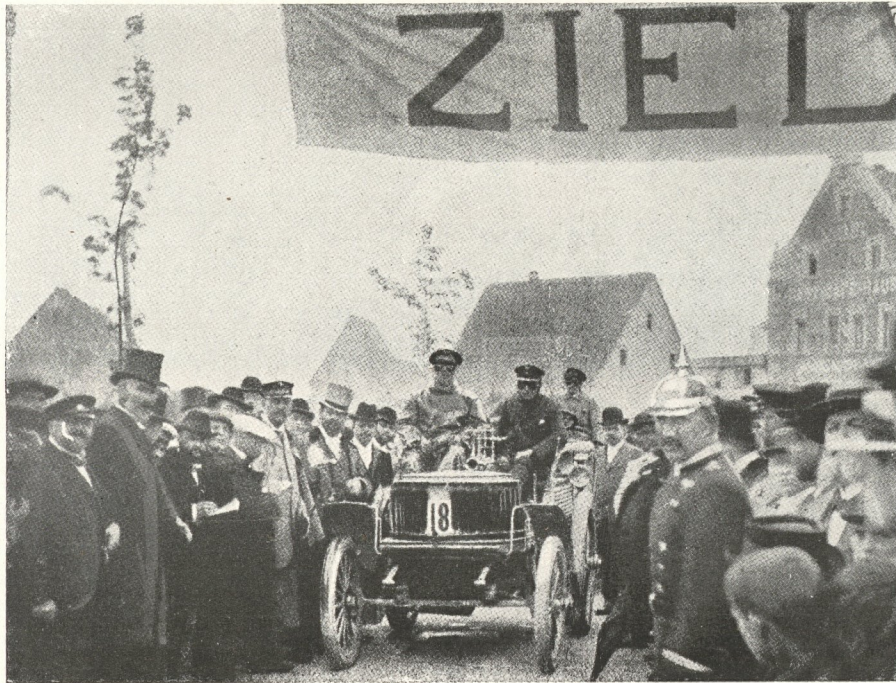


Bild 75. Benz-Rennwagen aus dem Jahre 1899

wurde die erste Periode des Automobilsports eröffnet. Bedeutungsvoll und zukunftsverheißend war gerade dieser Auftakt für Deutschland. Gelang es doch hier einem Roger-Benz-Wagen, mit Leichtigkeit den Sieg über mehr als 100 Fahrzeuge der ver-



schiedensten Systeme, wie Dampfwagen, Elektromobile, Hydromobile, Wagen mit Gas- und Preßluft-Motoren, zu erringen. Der von den Veranstaltern dieses Rennens beabsichtigte Zweck, das große Publikum mit dem Dasein des Automobils bekannt zu machen und das alte Vorurteil, als handele es sich bei dem Automobil nur um eine gefährliche Spielerei, aus der Welt zu schaffen, wurde hiermit glänzend erfüllt. Dank dieser Veranstaltung wurden weitere Sportkreise für die Benutzung des Automobils gewonnen.

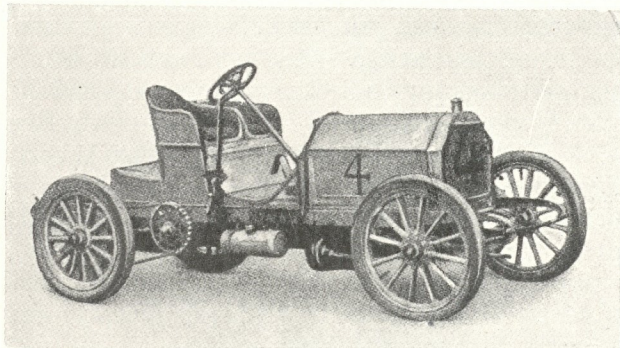


Bild 76. 60 PS-Mercedes-Wagen auf dem Jenatzy das Gordon-Bennet-Rennen 1903 gewann

Sehr bald konnten die Förderer des Automobils einen Schritt weitergehen, d. h. sie konnten anfangen, das große Publikum zum Anhänger des Automobils als Beförderungsmittel zu werben und seine Kauflust zu wecken. Eingeleitet wurde diese zweite Periode der Autorennen mit dem Rennen Paris—Berlin (27.—29. 6. 1901).

Bedauerlich war es in dieser Zeit, daß sich gerade Deutschland — Deutsche waren die genialen Schöpfer des Automobils — dem Automobil und dem Automobilsport gegenüber ziemlich passiv verhielt. Die deutsche Schwerfälligkeit und die deutsche Abneigung allen Neuerungen gegenüber gestattete es dem Ausland, das den Wert der Erfindung eines Daimler, Benz und Maybach schneller und rechtzeitig erkannt hatte, hier einen gewaltigen Vorsprung zu gewinnen. Der Erfolg der Rennveranstaltungen war für die französische Industrie, die sich vornehmlich dieses Propaganda-Mittels bediente, sehr groß.

Die Rennerfolge schufen erst in weiten Kreisen das Interesse am Automobil und — man muß es in einem gewissen Grade zugestehen — damit auch erst die Automobilindustrie selbst. Die Erfolge der französischen Wagen in den Rennen hatten eine starke Einfuhr französischer Wagen nach Deutschland zur Folge und verstärkten so die damalige, fast als Monopolstellung zu bezeichnende Macht der französischen Automobilindustrie ganz erheblich.

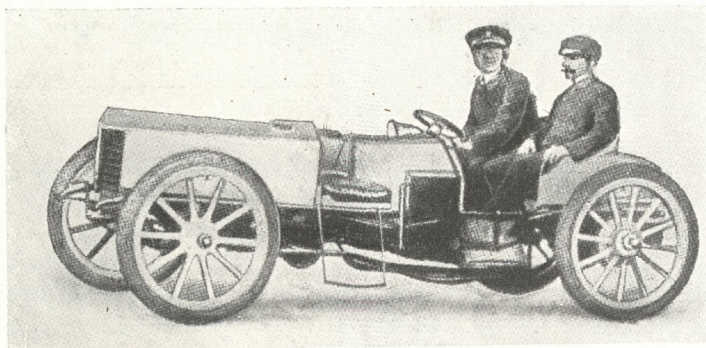


Bild 77. Adler-Rennwagen aus dem Jahre 1903

Sehr bald jedoch sollte nun durch das Zusammenwirken zwischen Industrie und Deutschem Automobil-Club der Vorsprung eingeholt werden, den die französische Automobilindustrie durch ihre Rennwagenerfolge besaß. Die führenden deutschen Automobilfabriken begannen in jenem Jahr ihren Weltruf zu gründen. Fällt doch die Verbindung zwischen Automobil-Club und VDMI in die Tage, in denen der



Name „Mercedes“ zum ersten Male als Bezeichnung eines deutschen Rennwagens genannt wurde, der sich bald den berühmten französischen Rennmarken mit steigendem Erfolge entgegenstellen konnte.

Der Mercedes-Wagen verdankt seine Entstehung der Anregung eines in Nizza ansässigen, weitblickenden Geschäftsmannes, nämlich des Österreichers Emil Jellinek. Dieser veranlaßte den deutschen Konstrukteur Wilhelm Maybach in Cannstatt, den hervorragendsten Mitarbeiter Gottlieb Daimler's, einen deutschen Wagen zu bauen, der den französischen im Wettbewerb entgegentreten könne. Maybach schuf ein Automobil, dessen Bauart tonangebend wurde und das schon bei seinem ersten Erscheinen Aufsehen erregte. Mercedes, die Tochter Jellinek's, war die Taufpatin des neuen Erzeugnisses der Daimler-Werke, das besonders nach dem glänzenden Abschneiden bei der Fernfahrt Paris—Wien (1902) in aller Welt begehrt wurde.

In dem Mercedes entstand den Franzosen der erste scharfe Gegner, dem sich später Benz und bald auch Opel anreiheten. Bereits im Rennen bei Nizza (März 1901) konnte Mercedes beweisen, was in ihm steckt. In schärfster Konkurrenz mit den ausländischen Wagen konnte Mercedes den ersten Preis erringen. Der Sieg Jenatzys auf

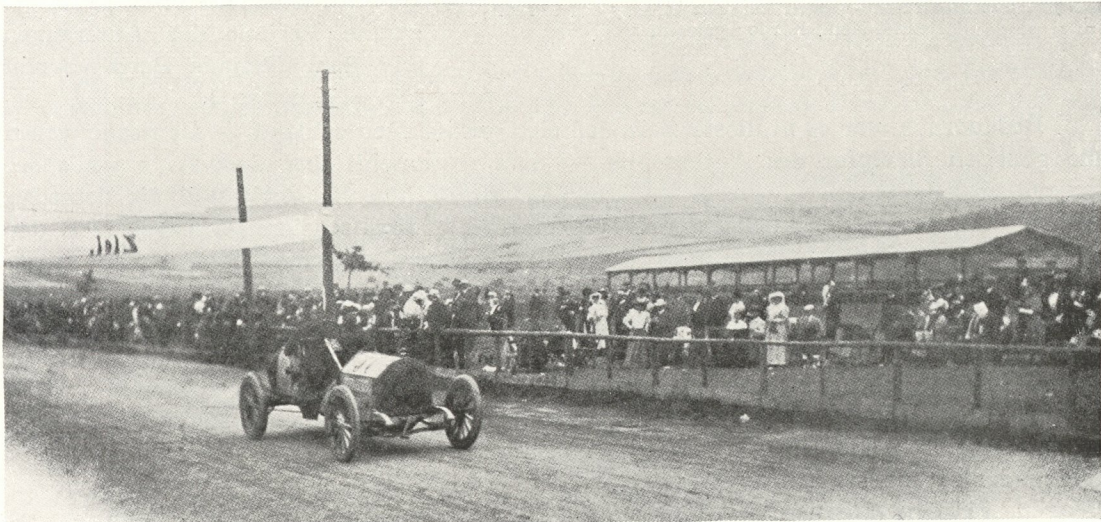


Bild 78. Kaiserpreis-Rennen 1907, Jörns auf Opel

Mercedes im IV. Gordon-Bennett-Rennen in Irland im Jahre 1903 hatte satzungsgemäß zur Folge, daß das nächste Gordon-Bennett-Rennen in Deutschland stattfinden mußte. (Bild 76.) Auch in diesem Rennen fanden sich die deutschen Wagen Mercedes, Opel und Daimler gut plaziert. Dieses Rennen sowohl als auch das im Jahre 1907 auf die Initiative des VDMI hin veranstaltete glanzvoll Kaiserpreis-Rennen sah bereits eine große Reihe Wagen deutscher Automobilfirmen am Start. (Bild 78.) Wie mit einem Schlage war das alte Vorurteil, als wären die deutschen Wagen gegenüber den französischen, die gerade im Kaiserpreis-Rennen nicht besonders gut abgeschnitten, geringwertiger, zerstört. Prompt stellten sich auch die geschäftlichen Erfolge ein, und von diesem Zeitpunkt ab nahm die schnell aufsteigende Kurve der Verbreitung der als ebenbürtig erprobten deutschen Wagen in Deutschland ihren Beginn.

Der VDMI scheute für die als notwendig anerkannten sportlichen Veranstaltungen keine Mühe und auch keine großen materiellen Aufwendungen. So hatte er allein für



das Kaiserpreis-Rennen aus seinem Vereinsvermögen einen Garantiefonds von Mk. 50 000.— gestellt.

Erwähnung verdient im Zusammenhang hiermit vielleicht die Erinnerung daran, daß Kaiser Wilhelm II., der sich im Verein mit seinem Bruder, dem Prinzen Heinrich von Preußen, die Pflege des Automobils besonders angelegen sein ließ, während des Kaiserpreis-Rennens die Anregung zum Bau einer Automobilverkehrs-Übungsstraße gab, die nach mancherlei fehlgeschlagenen Projekten erst endlich im Jahre 1921 vor den Toren Berlins zur Tatsache geworden ist.

Die bis dahin errungenen Erfolge gaben der deutschen Industrie den Ansporn zu weiterer intensiver Arbeit. In heißem Ringen mit einem gewaltigen Aufgebot von erstklassigen Fabrikaten des Auslandes gelang es im Jahre 1908 dem Mercedeswagen, den grandiosen Sieg im Grand-Prix zu erringen. (Bild 79.) Die Grand-Prix haben einen großen

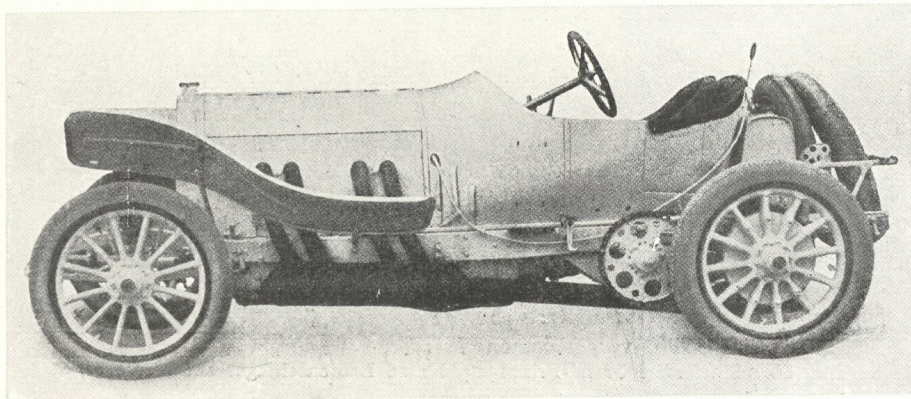


Bild 79. Grand-Prix 1908, siegreicher Mercedes-Wagen

Einfluß auf die Entwicklung der gesamten Automobilindustrie gehabt, bildete doch der Grand-Prix den Höhepunkt des internationalen Automobilrennsports. Der Erfolg des deutschen Wagens gab der deutschen Automobilindustrie einen neuen Aufschwung. Von Erfolg zu Erfolg eilte nunmehr die deutsche Automobilindustrie weiter, und noch einmal vor dem Kriege, im Jahre 1914, konnten 3 deutsche Mercedes im Grand-Prix den Siegeslorbeer an ihre Fahnen heften. (Bild 80 u. 81.) Wieder wie im ersten von Deutschland gewonnenen Grand-Prix war es Lautenschlager, der den ersten der 3 Mercedeswagen steuerte.

Schon früh hatte man erkannt, daß die Entwicklung des Automobils nicht allein den reinen Rennkonkurrenzen vorbehalten sein durfte, sondern daß darüber hinaus Fahrten ausgeschrieben werden mußten, durch die ein möglichst praktischer und zuverlässiger Tourenwagen gezüchtet werden sollte. Dieser Aufgabe dienten in der Hauptsache die in den Jahren 1905—1907 veranstalteten denkwürdigen Herkomer-Fahrten, an deren Durchführung der VDMI hervorragend beteiligt war. Nach den Grundbedingungen dieser Fahrten fiel der Preis nicht Rennautomobilen, sondern Tourenwagen zu. Abgelöst wurden sie durch die nicht minder bedeutungsvollen Prinz-Heinrich-Fahrten in den Jahren 1908 bis 1911. Sie traten das Erbe an, das ihnen die letzte Herkomer-Konkurrenz 1907 hinterlassen hatte. Beide Ereignisse fließen sogar zeitlich ineinander über, denn die Stiftung des Preises durch den Prinzen Heinrich von Preußen, die der Konkurrenz den Namen gab, schloß sich im Juli 1907 dem Ende der letzten Herkomer-Fahrt unmittelbar an. Schon dadurch war ausgedrückt, daß die



großen internationalen Tourenfahrten, die, wie gesagt, einen Tourenwagen von Klasse züchten sollten, mit der letzten Herkomer-Fahrt nicht zu Grabe getragen sein sollten. Aus dem Verlauf der Prinz-Heinrich-Fahrten wissen denn ja auch alle Automobilfreunde, daß die Konkurrenz das gehalten hat, was sich ihr hoher Stifter von ihr ver-

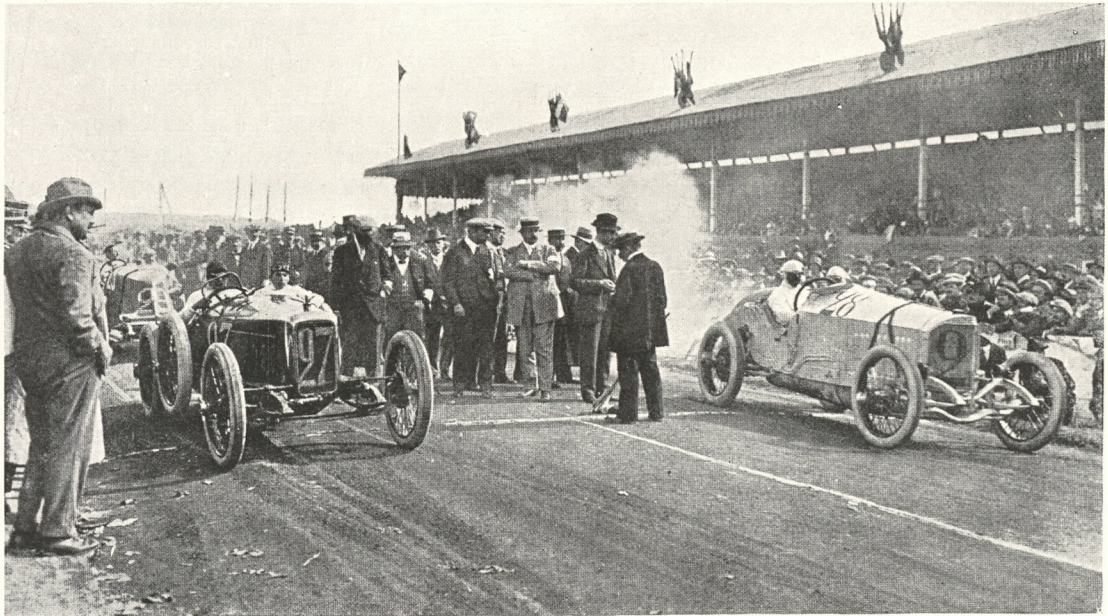


Bild 80. Start zum Grand-Prix 1914 (Nr. 28 Lautenschläger auf Mercedes)

sprochen hatte. Wie die Herkomer-Tour, so waren auch die Prinz-Heinrich-Fahrten wirksame Propagandafahrten für das Automobil. Die langen Wanderfahrten trugen viel zur Pflege der Automobil-Touristik bei und erfüllten den Hauptzweck, den sie

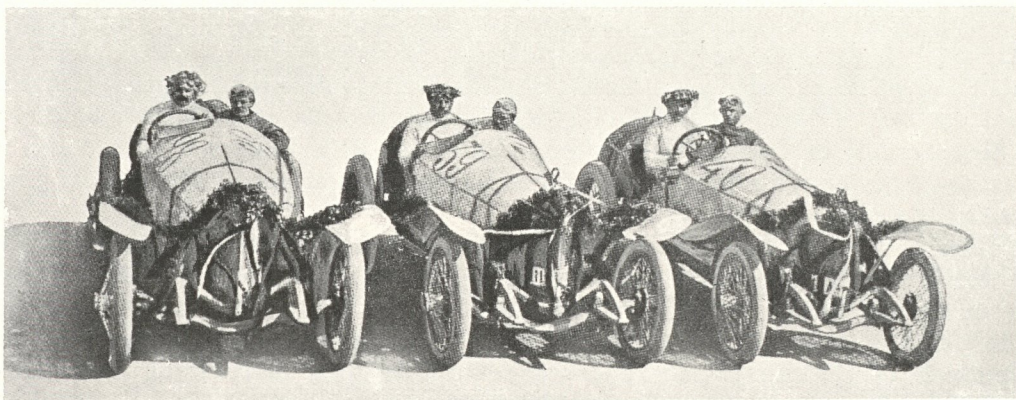


Bild 81. Grand Prix 1914, die drei siegreichen Mercedes-Wagen.

haben sollten, nämlich das Automobil als Tourenwagen zu vervollkommen. Das wird auch der große, bleibende Wert dieser großen Prüfungsfahrten sein. In ihrer Idee und Durchführung liegt in erster Linie das unbestritten große Verdienst, das sich der Kaiserliche Automobil-Club — so benannt seit dem 27. 5. 1905 — im Verein mit dem VDMI um die Entwicklung und Züchtung des Gebrauchswagens erworben hat.



Was sie der deutschen Automobilindustrie genutzt haben, hat gelegentlich der im Juni des Jahres 1910 stattgefundenen Beratung über die Propositionen der Prinz-Heinrich-Fahrt 1911 Direktor Hammesfahr von der Firma Benz & Cie., Mannheim, etwa wie folgt zusammengefaßt:

„Die 3 Herkomer-Fahrten und Prinz-Heinrich-Fahrten liegen hinter uns. Schon der ersten dieser Fahrten war ein großer Erfolg beschieden. Die folgenden Fahrten haben diesen Erfolg und das allgemeine Interesse noch gesteigert. Namentlich wurde die Prinz-Heinrich-Fahrt im In- und Auslande als ein sportliches Ereignis ersten Ranges betrachtet und gefeiert. Eine jede dieser Fahrten bildete eine neue Etappe in dem Fortschritt der Automobiltechnik, und ich kann mir nicht versagen, an dieser Stelle hervorzuheben, daß der Nutzen dieser Fahrten für die Technik einerseits und für die Propagierung des Automobils andererseits ein unschätzbare gewesen ist. Eine ganz besondere Freude aber macht es mir, hier erklären zu dürfen, daß die gesamte deutsche Automobilindustrie eins ist in der dankbaren Anerkennung der Verdienste Ew. Königlichen Hoheit (gemeint ist Prinz Heinrich von Preußen) und daß sie einstimmig ist in dem Verlangen nach einer Fortführung ähnlicher sportlicher Konkurrenzen.“

Die Zeit der sportlichen Großveranstaltungen fand eigentlich mit der dritten Prinz-Heinrich-Fahrt ihr Ende, da die vierte Prinz-Heinrich-Fahrt im Jahre 1911 nicht mehr international ausgeschrieben war, sondern als eine nationale, gesellschaftliche Veranstaltung in Szene gesetzt wurde.

Ihre Fortsetzung fanden diese Tourenfahrten in gewissem Sinne in den österreichischen Alpenfahrten der Jahre 1911—1914, die von dem Österreichischen Automobil-Club veranstaltet wurden. Die 1. Alpenfahrt brachte den deutschen Teilnehmern eine gewisse Enttäuschung, da ihre hochgespannten Erwartungen sich nicht erfüllt hatten. Die Schwierigkeiten des Geländes stellten an Wagen und Führer Ansprüche, wie sie bisher nicht an diese herangetreten waren. Punktfrei kam überhaupt nur ein Team über die Strecke, und zwar ein Team der Austro-Daimler-Werke. Obwohl die 2. Alpenfahrt 1912 noch weitere Erschwerungen erfahren hatte, gelang es in diesem Jahr bereits einem deutschen Team, und zwar dem Team der Opel-Werke, siegreich aus dieser schweren Prüfung hervorzugehen. Die Alpenfahrt 1913 brachte bei schwerster Konkurrenz die Audi-Werke an sich. Das Jahr 1914, das die größte und schwerste aller Alpenfahrten brachte, sah wiederum die Audi-Werke und mit ihnen die Hansa-Werke als Team-Sieger. Audi gelang es außerdem noch, zwei Einzelwagen punktfrei über die große Strecke zu bringen. Wieder also sahen auch diese schwierigen Konkurrenzfahrten — mit Ausnahme der 1. Alpenfahrt, die wohl als Lehrfahrt für die Deutschen gelten kann — den Triumph der deutschen Industrie.

Neben der Durchführung dieses in der Hauptsache doch mehr oder weniger rein sportlichen Programms bemühten sich die Führer der Industrie und der Clubs auch um die Beweisführung der wirtschaftlichen Existenzberechtigung des Kraftfahrzeuges. Hand in Hand mit dem Kaiserlichen Automobil-Club veranstaltete der VDMI internationale Wettbewerbe zur Prüfung von Kraftfahrzeugen als Personen- und Güter-Transportmittel im öffentlichen Verkehr. Die so u. a. im Jahre 1909 von dem VDMI und dem KAC in der Zeit vom 23. April bis 13. Mai veranstaltete mehrwöchige internationale Dauerfahrt stellte unter schwierigen Bedingungen eine strenge Erprobung der Leistungsfähigkeit des Kraftwagens und zugleich eine wirksame Propaganda für den motorischen Lastentransport dar. Wertvolle Erfahrungen wurden bei diesen Veranstaltungen gewonnen und kamen den Neukonstruktionen der Werke zugute. Wirtschaftliche Prüfungsfahrten, die der Erprobung von Brennstoff und sonstigen Ausrüstungsgegenständen, wie Bereifung, Beleuchtungskörpern usw., galten, vervollständigten dieses Programm.



So etwa gestaltete sich in großen Zügen die Aufbauarbeit, die der Sport im Verein mit der Industrie für das Kraftfahrzeug vor dem Kriege geleistet hatte. Der Krieg unterbrach diese friedliche Arbeit. In langen Friedensjahren entwickelt, in harten Prüfungen erprobt, fand das Vaterland jedoch die deutsche Automobilindustrie gerüstet, die ungeheuren Aufgaben zu erfüllen, die das Heer und die Heimat an sie stellten.

Lange dauerte es, bis — nach Zusammenbruch und Revolutionsjahren — die 1914 so jäh abgebrochene, vielversprechende Arbeit wieder aufgenommen werden konnte. Der Krieg hatte alle die Bande zerrissen, die den deutschen Automobilsport mit dem des Auslandes verbunden hatten. Die führenden deutschen Marken, die so oft im Auslande von Sieg zu Sieg gelenkt waren, konnten nach Kriegsschluß lange nicht bei den meisten der tatsächlich bedeutenden Rennen des Auslandes an den Start gehen.

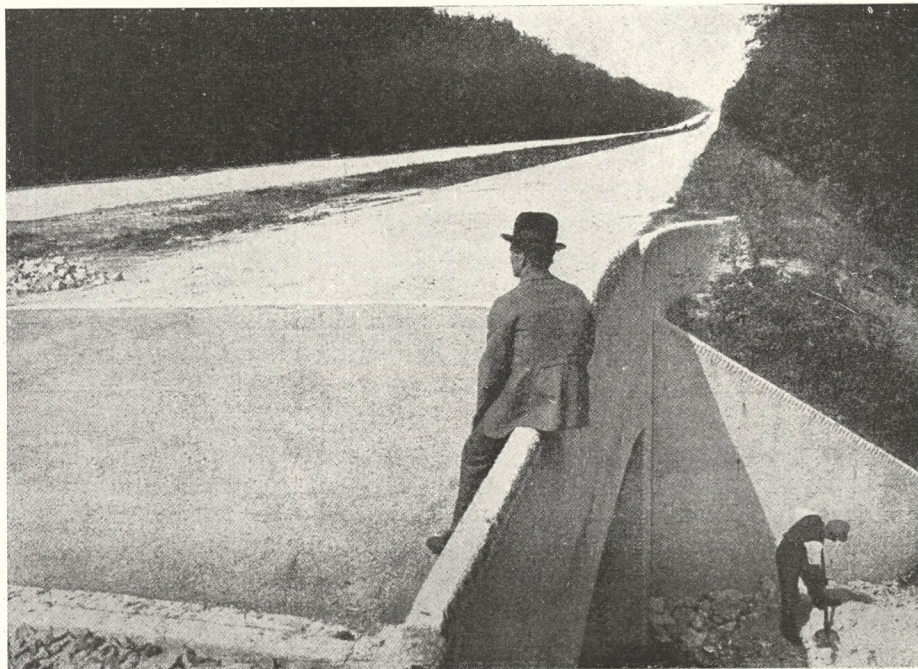


Bild 82. Autostraße im Grunewald (Avus)

Erst das Jahr 1921 stand für den Automobilismus im Zeichen des beginnenden Wiederaufbaues. Die Beschränkungen für den inneren Automobilverkehr fielen fort, die Brennstoffversorgung genügte trotz der weiteren Zwangsbewirtschaftung des Benzols, und die Kraftwagenhaltung zeigte eine sich stark nach oben bewegende Entwicklung. Nicht leichten Herzens und erst nach längerer Überlegung entschloß sich die Industrie, dem Automobilismus einen neuen Elan zu geben durch die Abhaltung eines Rennens auf der Automobilverkehrs- und Übungsstraße im Grunewald, die im September 1921 endlich ihrer Bestimmung übergeben wurde. (Bild 82 u. 83.) Der Erfolg des Rennen, das am 24. und 25. September 1921 abgehalten wurde, war, was zunächst das Publikum anbelangt, sicherlich ein überwältigend großer. Es trat hier klar zutage, daß der Kraftwagen durch die langen Kriegsjahre keineswegs an Anhängerschaft verloren, sondern im Gegenteil viele, viele Tausend neu hinzugewonnen hatte. Die Tribünen der Rennbahn waren überfüllt, ebenso wie die sonstigen, zahlreichen Zuschauerplätze



der Automobilverkehrs- und Übungsstraße. Es wurden Rennen für normale Serienwagen von 6, 8 und 10 Steuer-PS, sowie Rekordprüfungen für Rennwagen mit unbeschränkten Gewindeabmessungen ausgefahren. Die einzelnen Klassen hatten außerordentlich schwere Prüfungen zu überstehen. Das Automobilrennen, das zeitlich unmittelbar vor die Eröffnung der Automobil-Ausstellung fiel, war aufs nachhaltigste vom A. v. D. — diesen Namen hatte der Kaiserliche Automobil-Club in der Sitzung vom 7. Dezember 1919 angenommen — gefördert worden. Den Hauptpreis des Rennens, den vom A. v. D. gestifteten großen goldenen Pokal, errang Christian Riecken am Steuer seines NAG-Wagens.

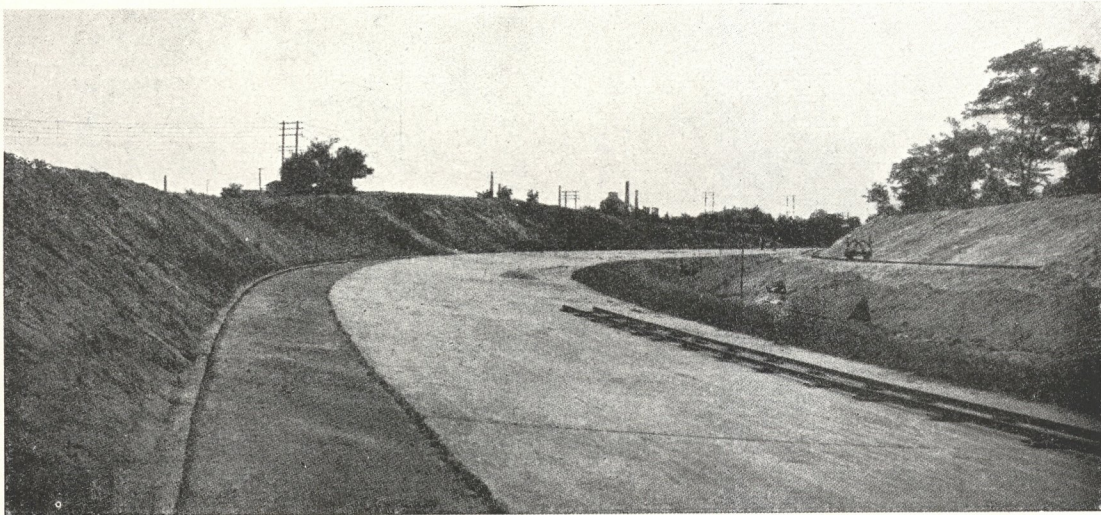


Bild 83. Nordkurve der Avus

Dieser ersten großen Rennveranstaltung der deutschen Industrie im Verein mit dem A. v. D. wurde seitens der gesamten automobilistischen Welt größtes Interesse entgegengebracht. Allgemein wurde diese Veranstaltung als eine machtvolle Willensäußerung der deutschen Industrie zum Leben und zum Wiederaufstieg gewertet, und gerade darin dürfte in der Hauptsache der Wert dieses ersten Grunewaldrennens zu suchen sein.

Auch insofern machte sich im Jahre 1921 eine Belebung des Automobilsports bemerkbar, als es gelang, den Start deutscher Wagen im Auslande — wenn auch nur in Amerika und in Italien — wieder durchzusetzen. Die unvergessenen, überraschenden Siege der Marke „Mercedes“ in der Targa und Coppa Florio bei schwerster, internationaler Konkurrenz zeigten dem Auslande, daß die deutsche Automobilindustrie trotz ihrer Abgeschlossenheit in den schweren Kriegs- und Nachkriegsjahren es nicht verlernt hatte, Wagen zu bauen, die denen des Auslandes nicht nur ebenbürtig, sondern sogar überlegen sind. Hervorgehoben zu werden verdient hierbei auch die Tatsache, daß der von Sailer gesteuerte 28/95 PS-Mercedes-Wagen mit 7 Stund. 27 Min. 15 Sek. nicht nur unter den Tourenwagen siegte, sondern auch alle Rennwagen bis auf den von Masetti gesteuerten Fiat-Wagen schlug, der mit 7 Stunden 25 Min. und 5¼ Sek. Erster wurde. Auch der Sieg Salzlers auf einem 28/95 PS-Mercedes-Wagen im internationalen Prager Bergrennen im gleichen Jahre trug nicht unwesentlich zur Hebung des Ansehens der deutschen Automobile im Auslande bei. (Bild 84.)



Im Jahre 1922 setzte sich die aufsteigende Entwicklung des Automobilismus weiter fort. Die Hauptveranstaltung des Jahres war das große Automobilrennen auf der Avusstraße am 11. Juni 1922. Der Sieg der NAG in der großen Wagenklasse — NAG belegte den ersten, zweiten und dritten Platz — war ein lebender Beweis für die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie. (Bild 85.)

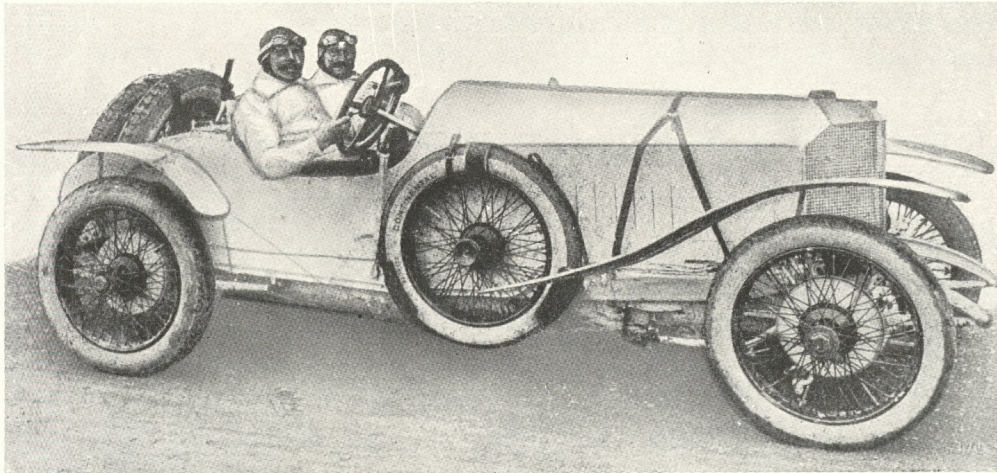


Bild 84. Internationales Prager Bergrennen 1921, Salzer auf 28/95 PS

Unvergessen wird ebenso der Sieg der Firma Benz im Herbst 1923 in Monza bleiben. Auf der gleichen Bahn erkämpfte dann ein Jahr später der von den Fahrern Riecken und Berthold gesteuerte NAG-Wagen einen Weltrekordsieg in dem internationalen 24-Stunden-Rennen. An die großen Erfolge auf der Avus im Juni 1922

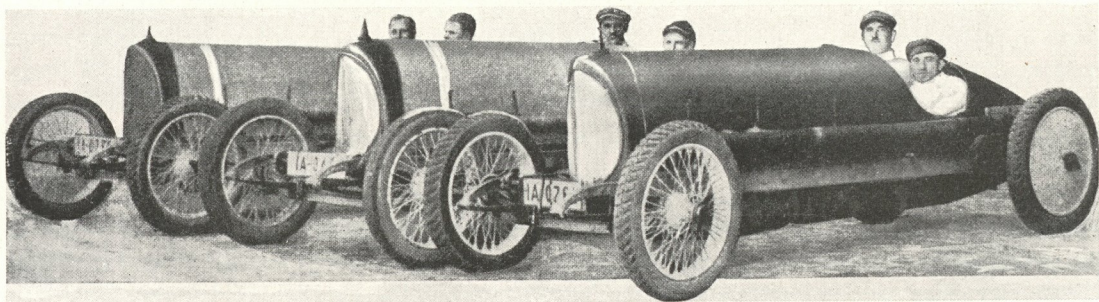


Bild 85. Avus-Rennen 1922, die drei siegreichen NAG-Wagen

würdig anknüpfend, bestätigte der NAG-Wagen im Kampf um den „Großen goldenen Schild von Italien“ am 15. Juni 1924 seine wahrhaft hohe Klasse in einem Stile, der sich dem der Mercedesseige in Sizilien würdig an die Seite stellt. In ununterbrochenem 24-Stunden-Rennen schlug dieser einzige deutsche Wagen die gesamte starke französische und italienische Konkurrenz mit einer Leistung von 2583 km (= 107,5 Stunden-durchschnitt) mit 126 km Vorsprung vor dem enorm schnellen Alfa-Romeo als Zweiten, und zugleich schlug er den bisherigen Weltrekord Edges auf Napier-Spezial-



rennwagen auf der Brooklandsbahn um $31\frac{1}{2}$ km. Erwähnt sei ferner, daß dieser NAG ein völlig tourenmäßig ausgerüsteter Serienwagen war. Mit Recht kann man vielleicht behaupten, daß dieser gewaltige Sieg ohne die Trainingmöglichkeit auf der Avus wahrscheinlich undenkbar gewesen wäre.

Dieser Riesenerfolg sowohl, als auch der Sieg des NAG-Personen- und des Vomag-Lastkraftwagens auf der unter den schrecklichsten Straßenverhältnissen ausgefahrenen russischen Rundfahrt (Bild 86) und das hervorragende Abschneiden von

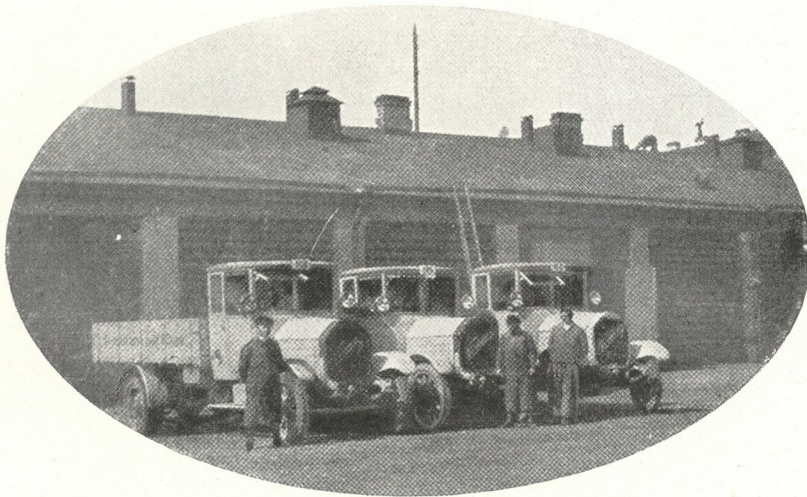


Bild 86. Rußlandfahrt 1925, Vomag-Lastkraftwagen

Mercedes in Amerika trugen hervorragend dazu bei, eine Bresche in den Wall der Vorurteile des In- und Auslandes, welche gegen das deutsche Automobil im Hinblick auf die Abgeschlossenheit der deutschen Automobilindustrie während der Kriegs- und Nachkriegszeit gehegt wurden, zu schlagen.

Im gleichen Sinne wirkten sich auch die am 30. September 1923 auf der Avus durchgeführten Kleinauto-Rennen aus. Zum ersten Male wurde hier Kleinautos Gelegenheit gegeben, auf einer regulären Rennstraße ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis zu stellen. Das siegreiche Neckarsulm-Team von 5 PS erzielte nahezu den gleichen Durchschnitt von 128 km, den 1922 die schnellsten Wagen, nämlich die 8 PS-Wagen, erreicht hatten. Nicht in noch so vielen lokalen Veranstaltungen kann auch nur entfernt das gleiche für den technischen Fortschritt geleistet werden wie hier an einem einzigen Renntage, wo reine Fabrikwagen des letzten Typs mit den besten Fabrikfahrern am Steuer mit allen Kräften um den Sieg rangen. Die Kleinautos, die hier nach Hunderten von Kilometern unter Vollgas nicht niedergebrosen sind, haben ihre Lebenskraft bewiesen.

Aus der Fülle der sportlichen Veranstaltungen, die wir in den Jahren 1924 und 1925 erlebten, und deren Vielzahl zu einer gewissen Trübung der Beziehungen zwischen der Industrie und den Klubs führte, seien noch das Bergrennen am Winterberg 1924, das Krähbergrennen und das Opelbahnrennen erwähnt. Den Höhepunkt der zahlreichen Rennveranstaltungen im Jahre 1925 bildete zweifellos das 24-stündige Taunusrennen. Der Sieg des Horch-Teams — 3 Horchwagen starteten, 3 Horchwagen siegten



— erregte allgemeine Beachtung. (Bild 87.) Mögen Rennerfolge einzelner Wagen häufig auf Zufälle zurückzuführen sein, ein Team-Sieg zeugt stets von hervorragender Qualität, ganz besonders auf einer derartig schweren Prüfungsstrecke, wie sie die Taunus-Route darstellt. Hervorgehoben muß hierbei noch werden, daß der Führungswagen des siegreichen Teams von einer Dame — Frau Folville — gesteuert wurde.

Zahlreiche Zuverlässigkeits- und Dauerprüfungsfahrten ergänzten das Programm der Klubs. Erinnert sei daran, daß die Robert Batschari-Fahrt im Jahre 1925 aus der Taufe gehoben und zum guten Abschluß gebracht wurde. Automobil-Turniere, deren klassische Stätte Baden-Baden war und voraussichtlich auch bleiben wird, gaben weiterhin den Fahrern Gelegenheit, vor einem großen Publikum ihre eigene Geschicklichkeit,

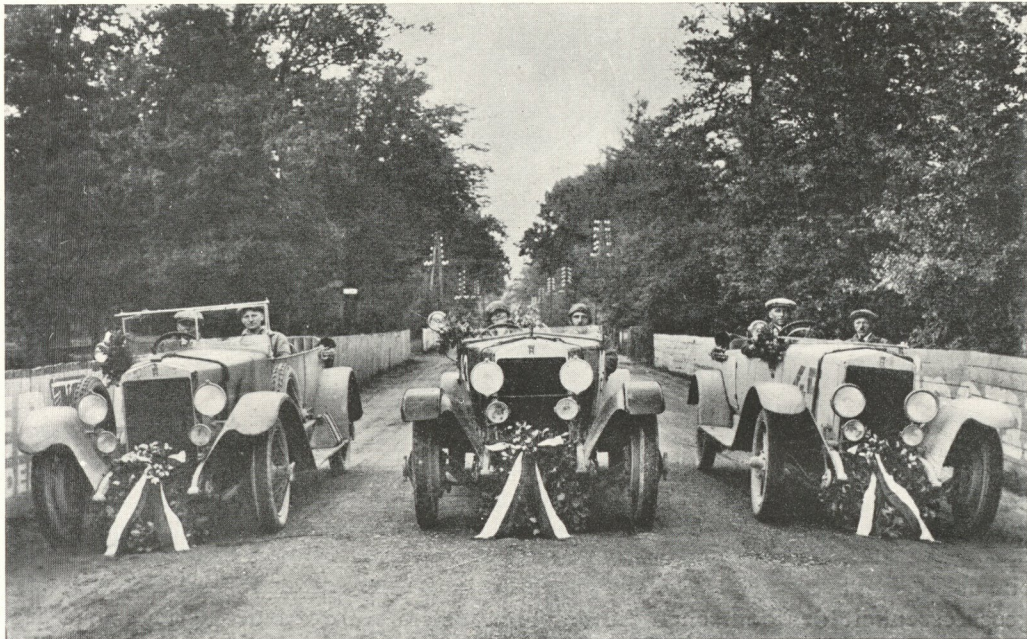


Bild 87. Horch-Taem der 24-Stunden-Taunus-Fahrt 1925

sowie die Wendigkeit der Fahrzeuge ins rechte Licht zu setzen. Schönheits-Wettbewerbe trugen dazu bei, den Geschmack bei der Formgebung und Ausstattung der Karosserien, der in der Inflationszeit etwas verwildert war, wieder zu veredeln.

An Auslandserfolgen war im Jahre 1925 vor allem das hervorragend gute Abschneiden der deutschen Teilnehmer an der großen russischen Zuverlässigkeitsfahrt zu verbuchen. Mehr als 50 v. H. aller ersten Preise konnten die deutschen Teilnehmer gewinnen. Dieser Erfolg der deutschen Automobilindustrie gab dem Obmann der russischen Kraftwagen-Abteilung, Herrn Litwin-Sedoj, Anlaß, sich dahin zu äußern, daß die deutschen, dann die österreichischen und in dritter Linie erst die französischen Wagen bei dem Ankauf von Kraftfahrzeugen vor den Amerikanern zu bevorzugen seien, weil sie sich infolge ihrer höheren Betriebssicherheit, verbunden mit wirtschaftlichstem und sparsamstem Brennstoffverbrauch, weit betriebsbilliger stellen, als die amerikanischen.

Wie wir aus diesen Ausführungen, die naturgemäß nur einen kleinen Bruchteil der sportlichen Veranstaltungen erfassen und nur die bedeutendsten Ereignisse im



Automobilspport streifen konnten, ersehen, kam die während des Krieges und in den ersten Jahren nach dem Zusammenbruch zurückgedrängte sportliche Betätigung im Laufe der Nachkriegsjahre mit elementarer Gewalt zum Durchbruch. Die Ende 1921 auf Anregung des VDMI — dessen Name infolge seines im Laufe der Jahre stark gewachsenen Aufgabenkreises im April 1923 in „Reichsverband der Automobilindustrie E. V.“ umgeändert wurde — gegründete „Arbeitsgemeinschaft zur einheitlichen Regelung des Automobilsports“, die das Kartell deutscher Automobil-Klubs, den VDMI und den ADAC umfaßte, erfüllte leider nicht in dem Umfange ihren Zweck, den Sport in technisch richtige und wirtschaftlich vernünftige Bahnen zu lenken, wie es seine Gründer erhofft hatten. Es war vereinbart worden, daß die Klubs am Anfang jeden Jahres die von ihnen beabsichtigten Veranstaltungen vorlegen und dann gemeinschaftlich einen Terminkalender der Veranstaltungen aufstellen sollten, an denen allein sich die Industrie beteiligen und mit deren Erfolge sie allein Reklame machen dürften. Diese Arbeitsgemeinschaft erhielt schon sehr früh dadurch einen gewissen Riß, daß die Klubs forderten, daß sie auch über rein industrielle Veranstaltungen innerhalb der Arbeitsgemeinschaft abstimmen und die Industrie evtl. überstimmen konnten. Dieser Forderung konnte seitens der Industrie natürlicherweise nicht zugestimmt werden. Auf Antrag des VDMI wurde dann die Genehmigungspflicht solcher industriellen Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaft entzogen und vereinbart, daß sich die Klubs hierüber in gütlicher Vereinbarung mit der Industrie einigen. Im weiteren Verlauf der Zusammenarbeit stellte es sich jedoch heraus, daß eine gemeinnützliche Arbeit im Interesse der Wiedererstehung deutschen Sportlebens nicht zu ermöglichen war. Auf Antrag des Kartells deutscher Automobil-Klubs wurde dem bereits im April gefaßten Beschluß der deutschen Automobil-Klubs auf Erlöschen der Arbeitsgemeinschaft mit Abschluß des Jahres 1924 stattgegeben. Mit dieser Auflösung der Arbeitsgemeinschaft bekamen die Klubs für ihre Veranstaltungen völlig freie Hand. Nichtsdestoweniger unterließ es der RDA nicht, immer wieder auf die Klubs in dem Sinne einzuwirken, daß sie die Zahl ihrer Veranstaltungen erheblich einschränkten. Es wurde zu Beginn des Jahres 1925 in Vorverhandlungen mit den führenden Klubs über die kommende sportliche Betätigung zwar allseitig dahingehend Übereinstimmung festgestellt, daß an Stelle der bisherigen Überfülle von sportlichen Ereignissen eine strenge Auswahl weniger, aber technisch und sportlich gut durchgeführter Konkurrenzen treten sollte. Dann würden sowohl Sport als auch die Industrie ihre Rechnung dabei finden. Die Industrie wies in diesen Verhandlungen immer wieder auf die Anforderungen hin, die die Umstellung der deutschen Automobilindustrie an alle Fabriken stellte und es ihnen unmöglich machte, unter den derzeitigen schlechten wirtschaftlichen Verhältnissen Geld für Zwecke auszugeben, die nicht voll und ganz dem Nutzen der Industrie dienten. Von ähnlichen Gesichtspunkten ließ sich auch das Preußische Handelsministerium leiten, als es, zugleich im Namen des Preußischen Ministeriums des Innern, den Automobil-Klub von Deutschland, dem es gelungen war, am 5. Mai 1925 in die Association internationale des Automobile-Clubs reconnus aufgenommen zu werden, beauftragte, gemeinsam mit den übrigen Sportverbänden einen einheitlichen Terminkalender für das Jahr 1925 aufzustellen. Obwohl der A. v. D. den ihm vom Ministerium übergebenen Auftrag annahm, mit den in Frage kommenden Klubs (ADAC und Deutscher Motorradfahrer-Verband) die von der Industrie und den Behörden gewünschte Verminderung der Wettbewerbe zu erwirken, gelang ihm diese Aufgabe leider nicht, wie die große Zahl der sportlichen Veranstaltungen des Jahres 1925 beweist. Der Beschluß der im RDA zusammengeschlossenen Firmen, im Jahre 1926 auf keinen Fall irgendeine sportliche Veranstaltung zu beschicken, sowie die Bitte des RDA an die zuständigen Ministerien der Länder, die Straßen für Rennveranstaltungen jeglicher Art zu sperren,



sollten den Auftakt zu einem offenen Ausbruch der Mißstimmigkeiten zwischen Industrie und Sportverbänden und damit aber wieder zu einer endgültigen, alle Teile zufriedenstellenden Regelung führen.

Die Verschärfung der Lage hatte das Gute, daß sich die Sportverbände unter Hinteransetzung einiger, oft falsch verstandener, Prestigefragen einigten und eine Instanz — die Oberste nationale Sportbehörde — schufen, die eine einheitliche Regelung des Automobilsport-Betriebes in Deutschland unter gleichzeitiger scharfer Reduzierung der Veranstaltungen in die Hand nehmen sollte. Mit der Gründung dieser Obersten nationalen Sportbehörde war der Weg zu einer Einigung zwischen Automobilsport und Industrie geschaffen, die dann im März 1926 zur Zufriedenheit aller beteiligten Kreise erfolgte. Die Industrie gab nun ihren bis dahin aufrechterhaltenen Standpunkt, keine Veranstaltungen des Jahres zu beschicken, auf und machte auch den Länderregierungen von ihrem auf Grund der veränderten Verhältnisse vorgenommenen Meinungswechsel Mitteilung. Schulter an Schulter kämpfen nunmehr wieder Industrie und Sport um die Anerkennung des deutschen Kraftfahrzeuges im In- und Auslande. Der Weg, den beide gehen müssen, ist steil und dornig. Trotzdem ist zu hoffen, daß es ihnen gelingen wird, wie einst vor 25 Jahren, die deutsche Automobilindustrie emporzuführen und ihr den Platz an der Sonne zu erringen, der ihr auf Grund ihrer Leistungen zusteht. Deutsche Kraftfahrzeuge müssen und werden wie einst auf dem gesamten Erdball Zeugnis von deutschem Geist, deutscher Arbeitskraft und deutschem Arbeitswillen ablegen und den Sieg bei den internationalen Wettbewerben an ihre Fahnen heften.