



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

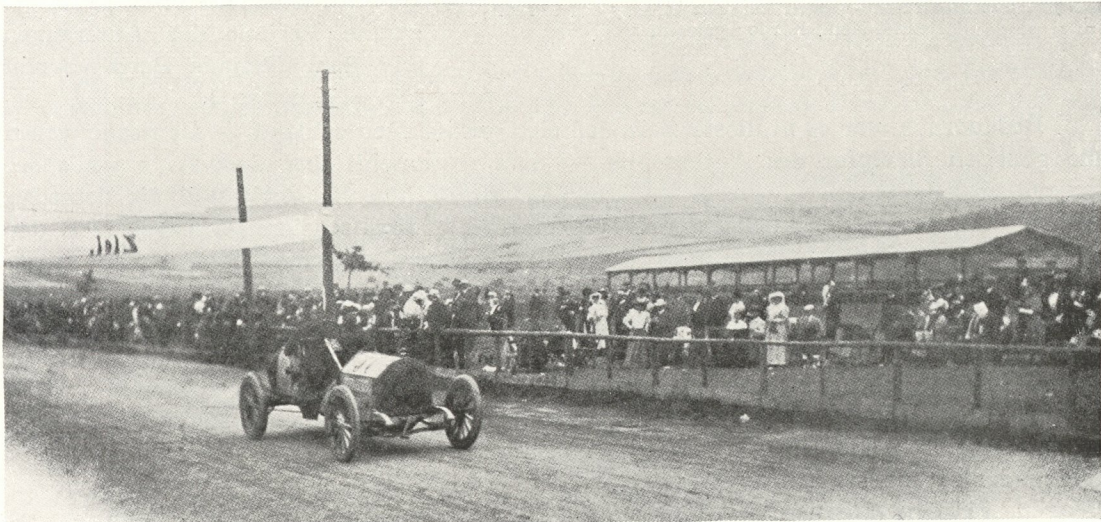


Bild 78. Kaiserpreis-Rennen 1907, Jörns auf Opel

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