



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.

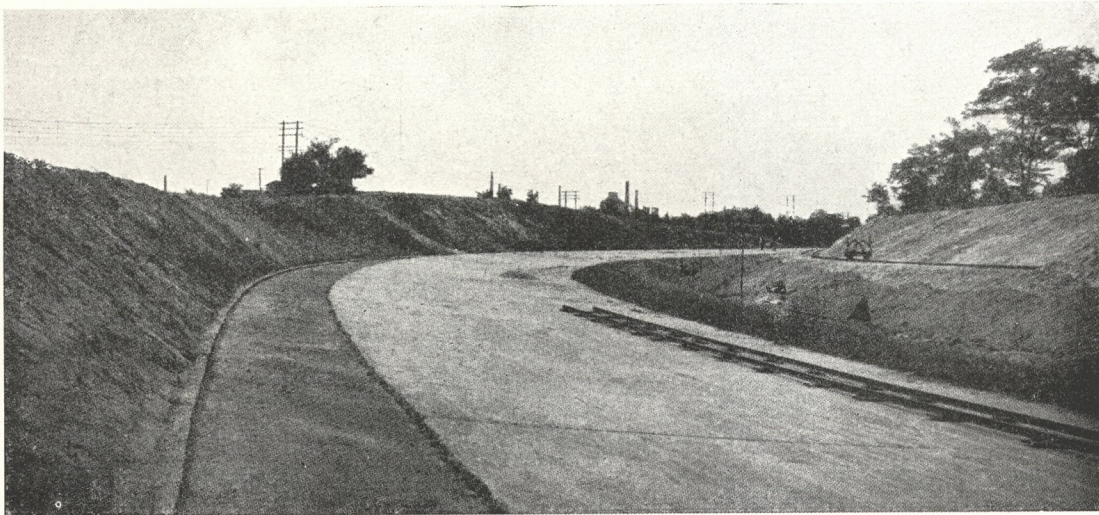


Bild 83. Nordkurve der Avus

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.)