



# Die Kraftprotze

## Grand-Prix-Rennen in den Jahren 1934-1937

Ein Doppelartikel für „sport auto“ von Bernd Ratfisch  
erschieden in „sport auto“ 2/1982 und 3/1982

Wiedergabe als PDF-Datei mit freundlicher Genehmigung Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG  
Fotos: Süddeutscher Verlag, Archiv

© Bernd Ratfisch und Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG, Stuttgart

[www.butterfisch.com](http://www.butterfisch.com)

## DIE KRAFTPROTZE

**1934 trat eine neue Formel für Grand Prix-Rennwagen in Kraft, die sogenannte 750 kg-Formel. Sie brachte in den Jahren bis 1937 die bisher PS-stärksten Grand Prix-Renner auf die Pisten. Und sie führte zur Beteiligung zweier deutscher Firmen: Auto Union und Mercedes (großes Bild links), die das Renngeschehen unter sich ausmachten.**



Louis Chiron war an jenem 2. April 1934 groß in Form. Souverän führte er das Rennen seit dem Start an, schon nach kurzer Zeit hatte er einen beruhigenden Vorsprung. Hier in Monaco war er zu Hause, hier kannte er jeden Winkel, jeden Stein. Er führte mit seinem Alfa Romeo P3 vor dem neuen Bugatti von René Dreyfus, vor seinem Teamkollegen Achille Varzi, vor dem Maserati von Philippe Etancelin, vor dem jungen Algerier Guy Moll, ebenfalls auf Alfa Romeo.

Dann geriet Bewegung in die Verfolgergruppe. Etancelin rückte auf den dritten Platz vor, und auch Guy Moll machte ständig Boden gut. 30 Runden lang kam es nun zu einem entfesselten Zweikampf zwischen René Dreyfus und „Phi-Phi“ Etancelin, Dreyfus fiel schließlich zurück, Etancelin, aber auch der Alfa Romeo-Pilot Guy Moll passierten ihn. Die Reihenfolge nach 60 Runden: Chiron, Etancelin, Moll, Dreyfus. Vier Runden später verabschiedete sich Philippe Etancelin mit einem Ausritt vom Publikum. Chiron lag nun klar vor seinem Teamkollegen Guy Moll.

Und das Rennen schien schon gelaufen, Chiron schon als sicherer Sieger festzustehen, da geriet auch er zwei Runden vor Schluß von der Strecke, fuhr in die Sandsäcke. Bis der Alfa wieder flott war, verstrich Zeit. Und die reichte Guy Moll. Der Algerier siegte mit einer

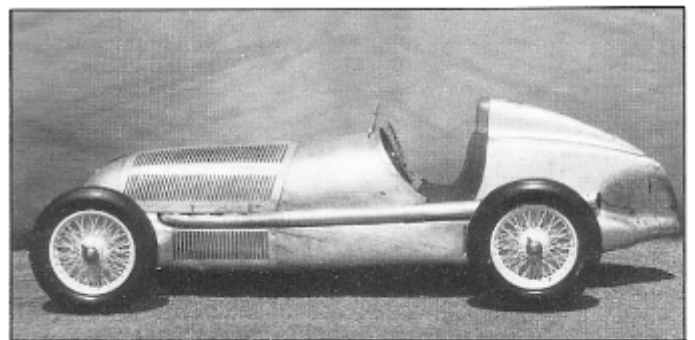
Minute Vorsprung und einem Schnitt von 90,2 km/h, als Zweiter erreichte Louis Chiron das Ziel, gefolgt von René Dreyfus und dem Alfa Romeo von Marcel Lehoux.

Der Große Preis von Monaco 1934 war der erste Grand Prix, der nach der neuen 750 kg-Formel ausgetragen wurde. Sie beendete eine seit 1928 andauernde Verbrauchsformel- und formelfreie Zeit, in der zudem wirkungslose Bestimmungen eine Kontrolle über die an den Rennen beteiligten Fahrzeugen erschwerten. Außerdem wollte man eine Formel, die den Grand Prix-Sport rationalisierte, und die Motorenleistungen sollten nicht ins Unermeßliche steigen.

All dies glaubte man mit dieser Formel zu erreichen: Maximalgewicht des Rennwagens (ohne Treibstoff, Öl, Wasser, Reifen, Fahrer) 750 kg; Mindestbreite der Karosserie 85 cm; Mindestdistanz der Großen Preise 500 km. Die 750 kg-Formel war geboren. Sie sollte anfangs bis 1936 laufen und wurde später noch bis 1937 verlängert.

Beim Grand Prix von Monaco hatte die Formel noch funktioniert. Allzu schwere und PS-starke Fahrzeuge konnten nicht antreten. Der Alfa Romeo des Siegers Guy Moll hatte einen 2905 ccm-Motor, der 215 PS leistete, der Bugatti von Dreyfus verfügte über 3257 ccm und rund 240 PS.

Die deutschen Konstrukteure bei Mercedes-Benz und bei Auto Union arbeiteten zu dem Zeitpunkt noch an ihren Rennwagen. Das Renndebüt erfolgte erst Mitte der Saison 1934. Die Deutschen hatten es jedoch verstanden, durch die neue Technik des Rohrrahmens, die ebenfalls damals noch neue Einzelradaufhängung und extremen Leichtbau ein leichtes aber leistungsfähiges Fahrgestell auf die Räder zu bringen, in das ein relativ starker Motor eingebaut werden konnte. Außerdem waren die deutschen Rennwagen aerodynamisch günstiger als die Konstruktionen der italienischen oder französischen Konkurrenz.



**Mercedes-Grand Prix-Rennwagen von 1934: 3360 ccm, 354 PS**

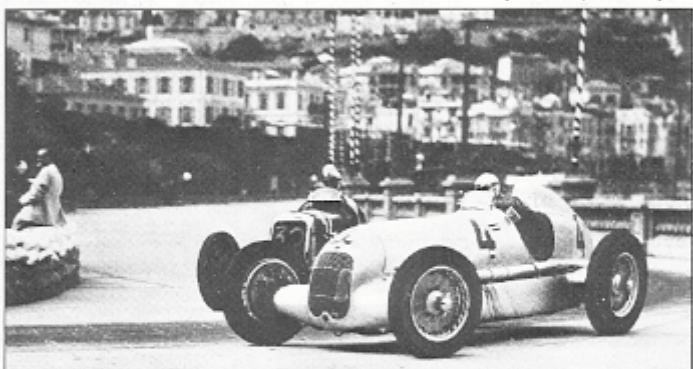
So wurde aus der Sparformel eine Grand Prix-Formel, in der die stärksten Formel 1-Rennwagen aller Zeiten an den Zuschauern vorbeidonnerten, der Mercedes W 125 des Jahres 1937 hält hier den Rekord mit einer Motorleistung von 646 PS.

1934 hörten sich die Motorleistungen bei Mercedes und Auto Union natürlich noch bescheidener an, im Auto Union, einer Konstruktion von Ferdinand Porsche, saß zuerst ein 4360 ccm-V-16-Motor mit annähernd 295 PS. Bei Mercedes wurde ein Acht-Zylinder-Reihenmotor verwendet, der anfangs bei 3,36 Liter Hubraum auf 354 PS kam.

Trotzdem wird hierdurch schon deutlich, wie überlegen die deutschen Rennwagen der Konkurrenz von vornherein waren: Nachdem sie ihre Kinderkrankheiten abgelegt hatten, spielten praktisch nur noch die Fahrer der Auto Union oder von Mercedes eine Rolle. Die 750 kg-Formel wurde zur Formel dieser beiden Marken.



Eifelrennen 1935: Beim Start setzt sich Manfred von Brauchitsch (Mercedes) an die Spitze



Großer Preis von Monaco 1935: Der spätere Sieger Luigi Fagioli überwindet einen Alfa



Großer Preis von Monaco 1935: Startaufstellung – drei Mercedes in der ersten Reihe

Die Heckmotorwagen der Auto Union (den Ausdruck Mittelmotorwagen, der passender wäre, gab es damals noch nicht) erschienen erstmals beim Avusrennen in Berlin am 27. 5. 1934. Gesteuert wurden sie von Hans Stuck, August Momberger und Hermann Prinz Leiningen. Hans Stuck führte lange Zeit, schied aber vorzeitig aus, und noch einmal siegte der Alfa Romeo-Fahrer Guy Moll, es war sein letzter Sieg, denn im August 1934 verunglückte er während eines Rennens in Pescara tödlich.

Die fast 300 000 Zuschauer des Eifelrennens auf dem Nürburgring erlebten dann eine Woche später das Debut der Mercedes-Benz für die 750 kg-Formel. Es war Manfred von Brauchitsch, der nicht nur die schnellste

Trainingsrunde fuhr, sondern auch das Rennen klar vor Hans Stuck auf Auto Union gewinnen konnte. Louis Chiron wurde Dritter, und dahinter erzielte Paul Pietsch (inzwischen Herausgeber von sport auto) auf seinem privaten Alfa ein hervorragendes Ergebnis.

Beim Grand Prix von Frankreich in Montlhéry saß schließlich Rudolf Caracciola wieder am Volant, nach über einjähriger Verletzungspause: Er war im Training zum Großen Preis von Monaco 1933 schwer verletzt worden.

Und man wurde an den Grand Prix von 1914 erinnert, französische Wagen aus jenem Rennen wurden ausgestellt, und einige Fahrer, die in jenem Vorkriegsrennen vor nunmehr 20 Jahren dabeigewesen waren, säumten als Ehrengäste die Strecke: Jules Goux, Fernand Gabriel, Jean Chassagne, Louis Wagner. Nach 20 Jahren gab's Revanche, Mercedes konnte diesmal nicht siegen.

Louis Chiron sagte vor dem Start, daß dieser Grand Prix möglicherweise schon beim Start entschieden werden würde. Und nach einem Blitzstart ging er auch mit seinem Alfa sofort in Führung. In der vierten Runde wurde er allerdings von Hans Stuck verdrängt, der nun mit seinem Auto Union vor Chiron und vor den Mercedes von Luigi Fagioli und Rudolf Caracciola lag. Dann fielen alle Mercedes-Benz kurz nacheinander aus, und auch Hans Stuck gab nach mehreren Boxenstopps auf. Am Ende erreichten überhaupt nur noch vier Wagen das Ziel. Es siegte Louis Chiron mit einem Stundenmittel von 137,7 km/h vor den Alfa Romeo von Achille Varzi und Felice Trossi/Guy Moll, die sich abgelöst hatten, nachdem in dem Auto nur noch zwei Gänge funktionierten. Ein voller Erfolg also für das Team von Enzo Ferrari, der damals die Alfa-Werkswagen einsetzte. Vierter wurde der Bugatti-Fahrer Robert Benoist, in den Jahren 1925 bis 1927 hatte dieser Franzose den Grand Prix-Sport geprägt, wie in unserer Zeit Niki Lauda. Nach längerer Pause versuchte er 1934 vergeblich ein Comeback.

Der deutsche Grand Prix lief 1934 über eine Distanz von 25 Runden auf dem Nürburgring. Mercedes-Benz hatte vier Wagen gemeldet, da sich von Brauchitsch im Training aber einen Arm brach, gingen nur Rudolf Caracciola, Luigi Fagioli und der junge Hanns Geier ins Rennen. Auto Union trat mit Hans Stuck, August Momberger und Ernst-Günther Burggaller an. Burggaller kam für Prinz Leiningen ins Team, es zeigte sich aber, daß er den schwierig zu beherrschenden Auto Union genausowenig ausfahren konnte.

Seit dem französischen Grand Prix hatten beide Werke fieberhaft an ihren Autos gearbeitet, um sie zuverlässig zu machen, zu Hause wollten beide Marken keine Schlappe erleben.

Hans Stuck führte das Feld anfangs an, vor Caracciola, Varzi, Chiron und Fagioli. Und Rudolf Caracciola kämpfte sich immer näher an den Auto Union heran, während sein Teamkollege Fagioli die dritte Position errang. In der 13. Runde erkletterte Caracciola die Spitze, aber schon eine Runde später führte Hans Stuck wieder, der Mercedes blieb mit Motorschaden liegen. Stuck siegte nach einem meisterhaft gefahrenen Rennen mit einem Durchschnitt von 123,0 km/h vor Luigi Fagioli, Louis Chiron, Tazio Nuvolari auf Maserati und Hanns Geier. Hans Stuck fuhr mit 10:43,8 Minuten die schnellste Runde.

Dem Großen Preis von Belgien in Spa blieben die deutschen Werke fern, und die noch heute so beliebte Marke Bugatti holte sich ihren letzten Grand Prix-Sieg.

Nachdem beide Werks-Alfa Romeo ausgefallen waren, siegte René Dreyfus vor dem Bugatti von Antonio Brivio-Sforza und dem Maserati des Franzosen Raymond Sommer.

1934 hatte die Schweiz auf der 7,28 km langen Rundstrecke im Bremgarten (Bern) ihren ersten Großen Preis. Und in einem Rahmen-Rennen siegte ein Engländer namens Dick Seaman auf einem MG, derselbe, der wenig später bei Mercedes-Benz so erfolgreich wurde.

Im Großen Preis setzte sich Hans Stuck wieder gleich nach dem Start an die Spitze. Er führte vor Chiron, Nuvolari und Dreyfus. Etwa zur Halbzeit fiel Chiron durch Defekte stark zurück, und Tazio Nuvolari mußte ganz aufgeben. Allerdings war Hans Stuck so schnell, daß er die gesamte Konkurrenz überrunden konnte.

Und René Dreyfus verlor seinen zweiten Platz durch einen Boxenstopp an den ebenfalls sehr schnellen August Momberger. Hans Stuck siegte mit einem Schnitt von 140,2 km/h vor seinem Teamkollegen August Momberger, es folgten René Dreyfus vor den Alfa Romeo-Piloten Achille Varzi und Louis Chiron, dann der beste Mercedes von Luigi Fagioli.

Mercedes-Benz hatte mehrere Schwierigkeiten: Der Wagen von Fagioli litt an einem überhitzenden Motor, und Rudolf Caracciola laborierte noch immer an seinen Verletzungen, aus diesen Gründen übergab er sein Fahrzeug an Hanns Geier, der das Rennen damit als Zehnter beendete.

Der Schweizer Grand Prix fand bei starkem Regen vor der Kulisse von rund 50 000 Zuschauern statt, und kurz vor dem Ziel ereignete sich noch ein tragischer Unfall. Der englische Maserati-Fahrer Hugh Hamilton kam ins Schleudern, sein Wagen prallte gegen einen Baum, Hamilton, 28 Jahre alt, starb.

Beim Großen Preis von Italien in Monza fuhr Motorradrennfahrer Ernst Henne neben Caracciola und Fagioli für Mercedes. Für Auto Union gingen wieder Hans Stuck, August Momberger und Prinz Leiningen an den Start.

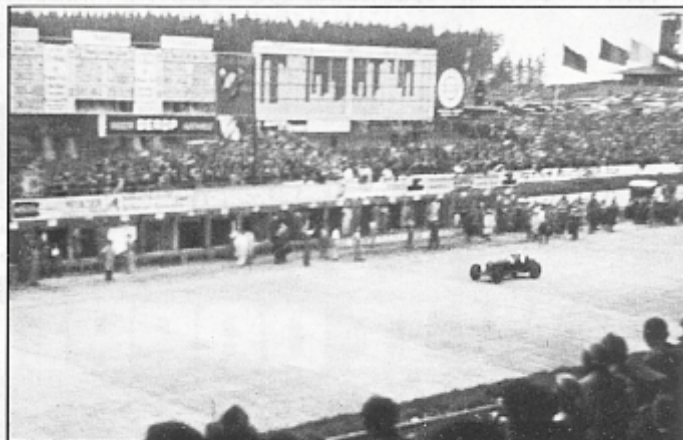
Wie gewohnt, preschte Hans Stuck sofort als erster los, gefolgt von Caracciola, Varzi, Nuvolari, Leiningen, Fagioli und Trossi. Kurz darauf gelang es Prinz Leiningen bis auf den dritten Platz vorzufahren, und auch August Momberger konnte sich an dem Maserati von Tazio Nuvolari vorbeibringen. Dann wurde es für einige Zeit sehr turbulent. Es begann mit dem Ausscheiden von Fagioli, kurz darauf übernahm Wilhelm Sebastian, ein Ex-Mechaniker von Caracciola, den Auto Union von August Momberger, der wegen nachlassender Kräfte aufgab.

Rudolf Caracciola verletzte sich bei einem Boxenstopp den Ellenbogen, und Luigi Fagioli übernahm seinen Mercedes. Auch Hans Stuck wurde wenig später ausgetauscht, er hatte sich den Fuß verbrannt, und solange er in Behandlung war, steuerte Prinz Leiningen seinen Wagen. Achille Varzi war dadurch mit seinem Alfa Romeo in Führung gegangen, mußte aber dann mit Getriebeschaden, aufgeben.

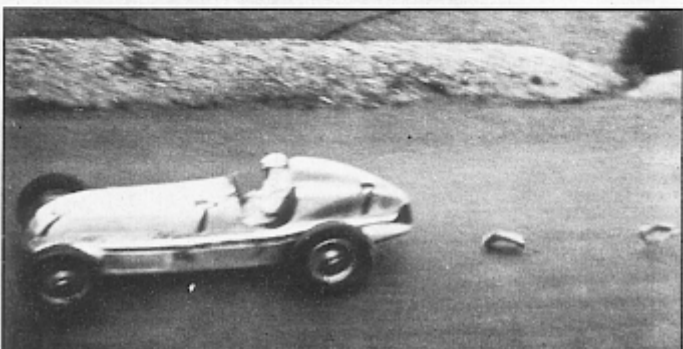
Nun lag der Wagen von Caracciola/Fagioli vorn, gefolgt von dem Alfa Romeo von Felice Trossi, der sich auch ablösen ließ von Gianfranco Comotti. Dahinter dann Hans Stuck, dem es noch gelang, den Alfa zu überholen, die Führung konnte er jedoch nicht wieder an sich reißen. Es gewannen Caracciola/Fagioli vor Stuck/Leiningen und Trossi/Comotti.

Dafür sah man Hans Stuck beim letzten Grand Prix der Saison 1934 noch einmal als Sieger. Der Grand Prix der

Tschechoslowakei fand auf dem 29,3 km langen Masarykring bei Brünn statt. Belebt wurde das Training von der Tatsache, daß einige Fahrer kurzzeitig die Marke wechselten. So drehte Hans Stuck einige Runden auf einem Mercedes-Benz, er war allerdings erheblich langsamer als auf seinem Auto Union. Und Tazio Nuvolari saß für ein paar Runden im Auto Union ...



**GP Deutschland 1935: Überraschender Sieg des Alfa Romeo mit Tazio Nuvolari (oben und Mitte), nachdem Manfred von Brauchitsch kurz vor dem Ziel einen Reifenschaden erlitt**



Belebt wurde das Training auch von der Geschichte, die einem tschechischen Fahrer passierte. Er hatte sich von geborgtem Geld einen 3,5 Liter-Maserati gekauft. Der Kreditgeber ließ ihn jedoch sitzen, und verlangte das Geld noch vor dem Rennen zurück.. Als der arme Mann dagegen protestierte, kam er sogar ins Gefängnis. Aber die tschechischen Behörden hatten schließlich ein Nachsehen, dies seien ja bewiesenermaßen Methoden des 19. Jahrhunderts, hieß es. Zum Training war der Mann wieder frei. Um dann den Maserati schon nach wenigen Runden spektakulär zu verschrotten.

Im Rennen fiel Rudolf Caracciola schon kurz nach dem Start aus, und Hans Stuck siegte vor dem Mercedes-Benz von Luigi Fagioli und dem Maserati von Tazio Nuvolari.

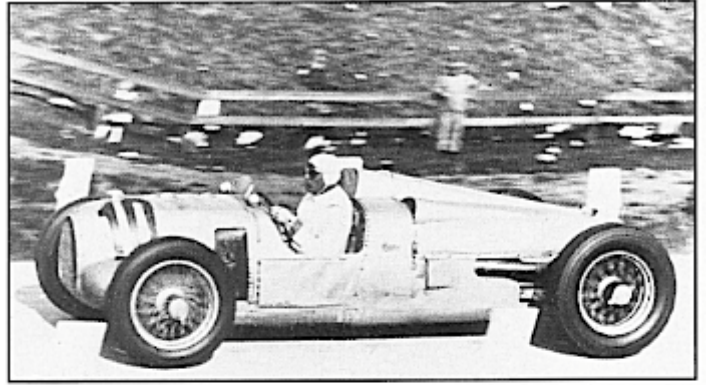
Hans Stuck war eindeutig der erfolgreichste Fahrer 1934. Vor der Saison 1935 wurden alle Wagen überarbeitet, der Alfa Romeo erhielt einen stärkeren Motor von 265 PS bei 3,2 Liter Hubraum. Außerdem wurde das Fahrwerk nach deutschem Vorbild modifiziert. Auto Union nahm ebenfalls Modifikationen am Fahrwerk vor und vergrößerte den Motor auf 4950 ccm und die Leistung auf 375 PS. Bei Mercedes-Benz erhielt das Auto einen 3990ccm-Motor von 430 PS.

Die Saison begann wieder in den Straßen von Monaco, zuvor waren jedoch durch Fahrerwechsel einige Veränderungen eingetreten. So ging nun auch Auto Union „italienisch“, indem sie von nun an Achille Varzi unter Vertrag hatten. Auch Paul Pietsch gehörte 1935 zur Auto Union-Mannschaft, ebenso wie jener hartnäckige NSU- und zuletzt DKW-Motorradrennfahrer, dessen Drängen ihm letztlich dann den Platz im Grand Prix-Team eingebracht hatte. Bernd Rosemeyer war sein Name, und er beherrschte den Auto Union von Anfang an traumhaft schnell. Tazio Nuvolari wechselte von Maserati zu Ferraris Alfa Romeo-Stall. Und auch René Dreyfus fuhr 1935 auf Alfa Romeo.

Auto Union beteiligte sich in Monaco nicht, und so rechnete man bei Mercedes Benz naturgemäß mit dem Sieg. Allerdings verkleinerten sich die Chancen schon in der ersten Runde, als Manfred von Brauchitsch ausfiel. Luigi Fagioli lag sofort an der Spitze, gefolgt von seinem Teamkollegen Caracciola, von Dreyfus und Nuvolari. Dann fiel Tazio Nuvolari immer mehr zurück, und ein Ventildfederbruch warf wenig später auch den nächsten Mercedes aus dem Rennen, Caracciola schied aus.

Der 36jährige Luigi Fagioli aber fuhr besonnen, blieb von Defekten verschont und gewann mit einem Durchschnitt

von 93,6 km/h vor den beiden Alfa von René Dreyfus und Antonio Brivio-Sforza, dahinter schließlich erreichten Etancelin (Maserati) und Louis Chiron (Alfa Romeo) das Ziel.



**Erfolgreichster Fahrer des Jahres 1934: Hans Stuck auf Auto Union (oben), 1935: Rudolf Caracciola auf Mercedes (unten)**



Bemd Rattfisch

### **Fortsetzung in sport auto 3/82:**

Das Jahr 1934 und die ersten Rennen des Jahres 1935 hatten gezeigt, daß die deutschen Rennwagen der Konkurrenz aus Italien und Frankreich haushoch überlegen waren. Ob das auch in den Jahren bis 1937 so blieb, lesen Sie in sport auto 3/82.

## GIGANTEN-KAMPF

**Hatte das erste Jahr der 750kg-Formel, 1934, noch verhältnismäßig „schwache“ (350 PS) Rennwagen auf die Pisten gebracht, so stiegen die Leistungen bis 1937 auf 646 PS. Die Grand Prix-Rennen wurden zu einem Giganten-Kampf zwischen den beiden deutschen Rennställen von Auto Union und Mercedes-Benz. Die ausländische Konkurrenz hatte keine Chance mehr.**

Im Großen Preis von Frankreich 1935, der über 40 Runden in Montlhéry ausgefahren wurde, gelang Mercedes der Erfolg, der ein Jahr zuvor ausgeblieben war. Zwar ging Tazio Nuvolari gleich nach dem Start in Führung, aber Rudolf Caracciola saß ihm ständig im Nacken. In der 14. Runde schied Nuvolari aus, und nun lagen drei Mercedes-Benz an der Spitze. Bei Halbzeit lautete der Stand: Luigi Fagioli vor Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch.

Dann verweigerte der Motor in Fagiolis Wagen mehr und mehr seine Leistung, der Italiener fiel bis auf den vierten Platz zurück. Rudolf Caracciola erreichte als Sieger das Ziel, Zweiter wurde Manfred von Brauchitsch vor dem Maserati von Geoffredo Zehender.

Beim Großen Preis von Deutschland gab Tazio Nuvolari eine weitere Vorstellung seines Fahrkönnens. Vierzehn Tage zuvor allerdings, beim Großen Preis von Belgien in Spa, hatte er kein Glück, er fiel aus. Sieger wurde wieder einmal Rudolf Caracciola vor Manfred von Brauchitsch und vor Louis Chiron.

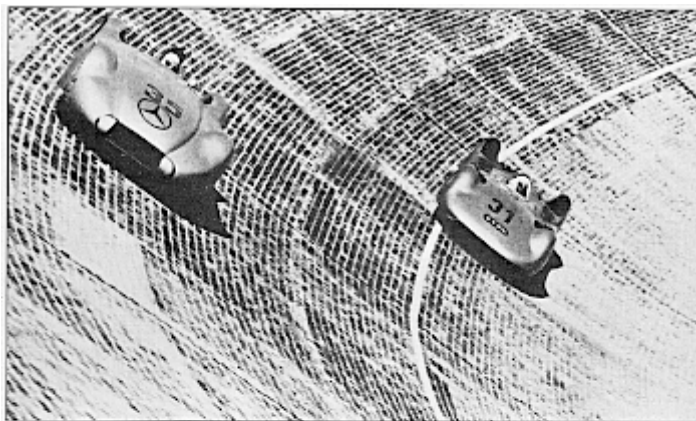
Die deutschen Werke traten beim Großen Preis von Deutschland mit großen Teams an, Auto Union startete mit Hans Stuck, Bernd Rosemeyer, Achille Varzi und Paul Pietsch. Mercedes trat mit Rudolf Caracciola, Luigi Fagioli, Manfred von Brauchitsch, Hanns Geier und ihrem Ex-Mechaniker Hermann Lang an. Insgesamt nahmen 20 Fahrer das Rennen bei regnerischem Wetter auf, Caracciola ging sofort an die Spitze, gefolgt von Nuvolari, Fagioli, von Brauchitsch, Rosemeyer, Chiron ...

Schon in der zweiten Runde hatte Bernd Rosemeyer sich bis auf den zweiten Platz vorgearbeitet, und Tazio Nuvolari versuchte alles, um ihm diesen Platz streitig zu machen. Es gelang dem Alfa-Fahrer, Bernd Rosemeyer mußte die Box außerplanmäßig zum Reifenwechseln anfahren. In der 12. Runde gingen nahezu alle Wagen zu planmäßigen Stopps (Reifenwechsel, Tanken) an die Boxen, und hier verlor gerade Nuvolari viel Zeit.

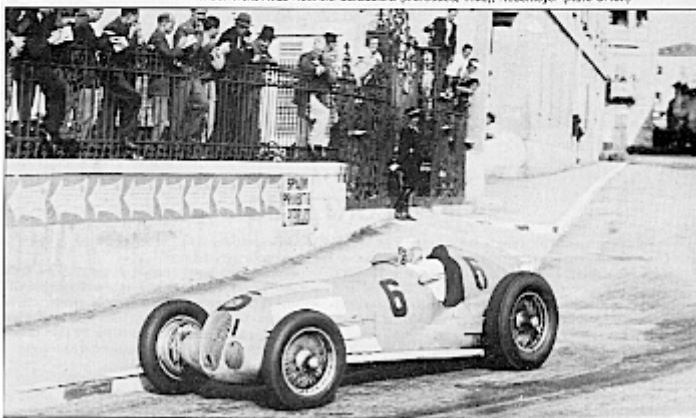
Als er wieder ins Rennen ging, führte Manfred von Brauchitsch vor Bernd Rosemeyer, Rudolf Caracciola, Luigi Fagioli, Hans Stuck, und erst an sechster Position lag nun der Alfa Romeo-Fahrer. Er überholte sie alle, bis auf Rosemeyer, der ausfiel, bevor Nuvolari ihn angriff, und bis auf Manfred von Brauchitsch.

Zwei Runden vor dem Ziel hatte der Mercedes-Fahrer noch 32 Sekunden Vorsprung vor dem Italiener, in der 22. und letzten Runde anfangs immerhin noch 27 Sekunden, doch im Streckenabschnitt Karussell waren beide praktisch schon auf Tuchfühlung, und nur wenige hundert Meter vor dem Ziel lag der Alfa Romeo in Führung, während von Brauchitsch nun mit einer nackten Felge dem Ziel entgegenhumpelte. Ihm war der linke Hinterreifen geplatzt.

Tazio Nuvolari siegte 1935 im Großen Preis von Deutschland, trotz Regens erreichte er noch einen Schnitt von 121,1 km/h. Zweiter wurde Hans Stuck, der



Dies ist die 1257. die schnellste Rennen der Welt: Auto-Rennen: Caracciola (Mercedes, links), Rosemeyer (Auto Union)



Von Raststätte zum Motorsport: Hermann Lang beim Großen Preis von Italien 1937 in Udine auf Mercedes

sich nach einem verpatzten Start langsam nach vorn gearbeitet hatte, gefolgt von Rudolf Caracciola, Bernd Rosemeyer, der nach einem längeren Boxenstop wieder auf dem schnellsten Weg zur Spitzengruppe aufschloß, und schließlich Manfred von Brauchitsch.

Im Training zum Großen Preis der Schweiz erlitt Hanns Geier auf Mercedes einen schweren Unfall, als er zu schnell in die Kurve hinter Start und Ziel einbog und von der Fahrbahn schleuderte. Der Rennwagen prallte gegen einen dort parkenden Lastwagen und wurde in zwei Stücke gerissen. Hanns Geier konnte von Glück reden, daß er mit Knochenbrüchen davonkam.

Wie im Vorjahr fand das Rennen wieder bei ungünstigem Wetter statt, es regnete zeitweise. Rudolf Caracciola kam mit den Verhältnissen am besten zurecht und siegte mit knappem Vorsprung vor seinem Markengefährten Luigi Fagioli, Bernd Rosemeyer und Achille Varzi.

Die Zuschauer des Großen Preises von Italien in Monza glaubten nach Nuvolaris Glanzvorstellung beim deutschen Grand Prix fest an einen Sieg des kleinen Italieners. Zwar ging diesmal Hans Stuck sofort in Führung, aber bei Halbzeit lag er hinter Nuvolari auf zweiter Position. Die Zuschauer tobten. Doch wenig später stand Nuvolari mit überhitztem Motor an der Box. Man holte den an dritter Position liegenden René Dreyfus herein, und Nuvolari fuhr dessen Auto weiter. Im Ziel lag er an zweiter Stelle, hinter Hans Stuck, aber vor dem

Auto Union, den Rosemeyer und Pietsch gesteuert hatten. Und Mercedes? Alle Fahrzeuge waren ausgefallen.

Dafür gab es beim Großen Preis von Spanien in San Sebastian einen Dreifach-Sieg für Mercedes. Anfangs war es zwar wieder Hans Stuck, der das Feld anführte, doch fiel er bald mit Kupplungsdefekt aus. Und Rudolf Caracciola war es, der vor Luigi Fagioli und Manfred von Brauchitsch gewann.

Beim Großen Preis der Tschechoslowakei auf dem Masarykring ging nur ein schwach besetztes Feld an den Start, die Mannschaft von Mercedes trat zum Beispiel hier nicht an, trotzdem gab es ein Rennen voller Spannung. Achille Varzi ging hier vor seinen Teamkollegen Hans Stuck und Bernd Rosemeyer in Führung, und schon in der vierten Runde kam das Aus für Hans Stuck, ein Vogel war mit seiner Brille kollidiert und hatte den Bayern dadurch im Gesicht verletzt.

Achille Varzi lag weiterhin an der Spitze, und als er in der elften Runde mit Motordefekt ausschied, war der Weg frei für Bernd Rosemeyers ersten Grand Prix-Sieg in seiner ersten Saison.

Für 1936 hatte Auto Union ihren 16-Zylinder auf 6006 ccm vergrößert, dadurch standen nun 520 PS zur Verfügung. Mercedes-Benz konnte die Leistung seiner Maschine auf 495 PS steigern, bei 4,74 Liter Hubraum. Bescheiden machte sich dagegen die neue Alfa Romeo-Maschine aus, ein Zwölf-Zylinder, der Mitte der Saison erschien und es auf 370 PS brachte.

Mercedes-Benz hatte 1936 Louis Chiron unter Vertrag, der Monegaske fuhr seine letzte GP-Saison vor dem Zweiten Weltkrieg, außerdem starteten natürlich Rudolf Caracciola, Luigi Fagioli und Manfred von Brauchitsch für das Untertürkheimer Werk. Auto Union nahm zwei Nachwuchsfahrer ins Team auf, Ernst von Delius und den früheren Motorradfahrer Rudolf Hasse, während der frühere Motorradfahrer Bernd Rosemeyer der dominierende Fahrer neben Hans Stuck und Achille Varzi wurde.

Rudolf Caracciola kam beim Großen Preis von Monaco am besten vom Start weg, während der Alfa Romeo des Privatfahrers Mario Tadini gleich hinter dem Start in der Schikane Öl auf die Fahrbahn goß. Diese Öllache führte zu einer Massenkarambolage, in die sechs Fahrzeuge verwickelt wurden. Louis Chiron schied dadurch aus, auch der spätere Weltmeister von 1950, Giuseppe Farina, der auf Alfa Romeo am Start war, und Manfred von Brauchitsch mußten aufgeben.

Rudolf Caracciola lag nun vor Tazio Nuvolari und Bernd Rosemeyer, dann, in der 13. Runde, landete Rosemeyer an der Mauer und spielte auch nicht mehr mit.

Dahinter waren nun Achille Varzi und Hans Stuck nach vorn gekommen, die ständig um ihre Plätze balgten. Am Ende lag Caracciola vorn, vor Achille Varzi und Hans Stuck, gefolgt von dem Alfa Romeo Tazio Nuvolaris. Der Schnitt des Siegers im Jahre 1936: 83,2 km/h.

Auto Union trat zum Großen Preis von Deutschland ohne Varzi an, der wegen Krankheit nicht fahren konnte. Mercedes-Benz verstärkte sich durch Hermann Lang.

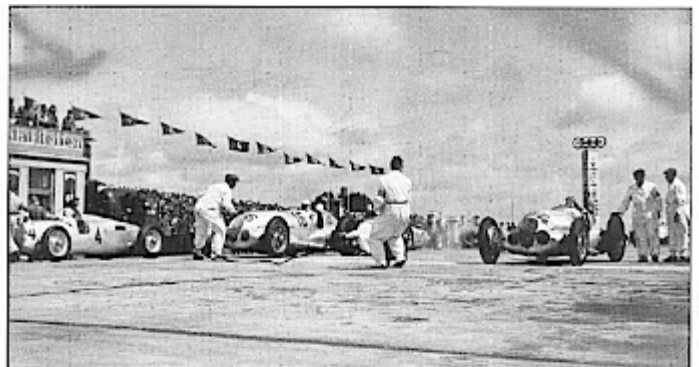
Zunächst führte Manfred von Brauchitsch vor Bernd Rosemeyer und Hermann Lang. Er mußte die Führung jedoch nach einem Ausritt, der einen Boxenstop notwendig machte, abgeben. Und Rudolf Caracciola gab in der vierten Runde wegen versagender Benzinpumpe auf. Aus dem Mittelfeld schlossen nun Tazio Nuvolari und Louis Chiron zu den verbissen um jeden Meter kämpfenden Rosemeyer und Lang auf. Aber Nuvolari mußte vorzeitig aussteigen, Hermann Lang erreichte

ebenfalls nicht das Ziel in seinem Wagen, und Louis Chiron verunglückte bei der Antoniusbuche, ohne sich dabei allzu weh zu tun.

So kam der zurückhaltend fahrende Hans Stuck hinter seinem Markengefährten Rosemeyer auf die zweite Position, es gab einen Auto Union-Doppelsieg. Bernd Rosemeyer stellte zum erstenmal einen Rundenrekord von unter zehn Minuten auf, 9.56,3 Minuten lautete seine schnellste Zeit (= 137,7 km/h), im Rennen erreichte er einen „Schnitt“ von 131,6 km/h.

Auch beim Großen Preis der Schweiz 1936 konnte Mercedes das Blatt nicht wenden, zwar kam Caracciola einmal mehr als Erster vom Start weg, aber wenige Runden später überholte ihn Bernd Rosemeyer. Er siegte vor Achille Varzi und Hans Stuck. An vierter Stelle schließlich der beste Mercedes-Benz, gefahren von Luigi Fagioli und Hermann Lang.

Beim Großen Preis von Italien traten die Mercedes nicht mehr an, man bereitete sich bereits auf die nächste Saison vor. Hans Stuck führte das Feld an, vor Nuvolari und Bernd Rosemeyer. Dann gab der Lingener kräftig Gas, Rosemeyer ging an dem Alfa von Nuvolari vorbei und auch an Hans Stuck. Und fuhr wenig später die schnellste Runde. Aber auch bei Tazio Nuvolari ging's noch schneller, auch er passierte Hans Stuck, und fast schaffte er es, Rosemeyers Rekordrunde zu egalisieren. Trotzdem saß Tazio Nuvolari in der Zange, Bernd Rosemeyer konnte sich langsam absetzen, und hinter



Kurz vor dem Start: Rosemeyer (Auto Union), Caracciola, von Brauchitsch (beide Mercedes)



Manfred von Brauchitsch, Mercedes-Werkfahrer



Hermann Lang, Mercedes-Werkfahrer

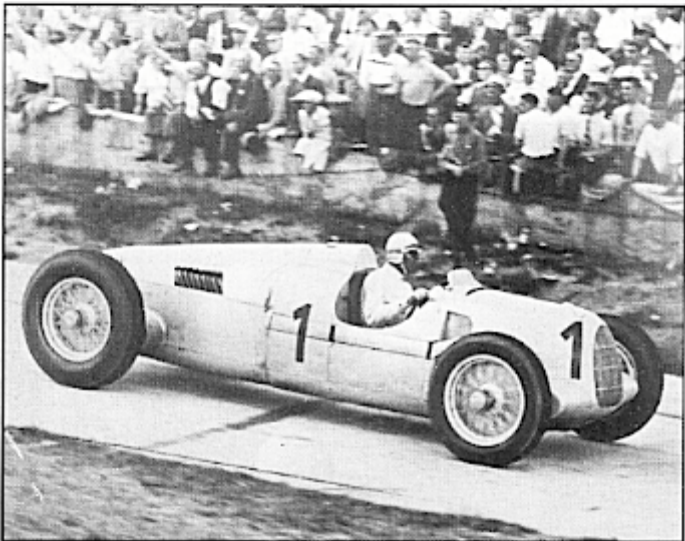
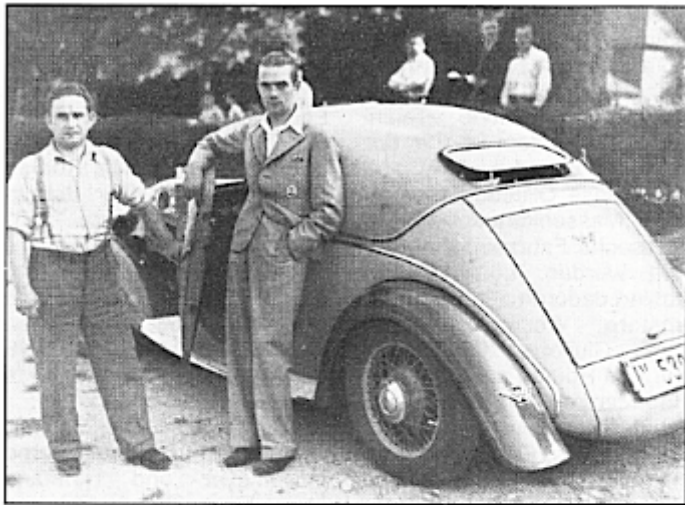


Rudolf Caracciola, Mercedes-Werkfahrer



Großer Preis von Monaco 1937: Die Mercedes-Boxe signalisiert Platz 1 für von Brauchitsch

ihm lauerten die Auto Union von Stuck, Varzi und von Delius. Dann hatte Hans Stuck Glück im Unglück, sein Wagen überschlug sich, schleuderte seinen Fahrer hinaus, und Hans kam mit leichten Gesichts- und Beinverletzungen davon. Bernd Rosemeyer konnte auch diesen Großen Preis überlegen gewinnen, vor Tazio Nuvolari und seinem Teamkollegen Ernst von Delius. Der „Schnitt“ Rosemeyers: 136,1 km/h.



**Er war eines der größten Talente im Auto-Rennsport überhaupt: Bernd Rosemeyer (ganz oben: als Anfänger, darunter: als Grand Prix-Rennfahrer, unten: mit Ferdinand Porsche)**



1937 trat Mercedes-Benz mit einer neuen Waffe an, mit dem W 125. Der Acht-Zylindermotor wies nun einen Hubraum von 5,66 Liter auf, die Leistung betrug bis zu 646 PS.

Mercedes trat wieder mit Rudolf Caracciola, Manfred von Brauchitsch, Hermann Lang auf, sowie dem Engländer Richard „Dick“ Seaman, dem Schweizer Christian Kautz, und in Monaco mit dem erfahrenen Franzosen Geoffredo Zehender.

Der Auto Union wurde nicht wesentlich modernisiert, der Motor zwar auf 6330 ccm vergrößert, die Leistung auf 545 PS, sonst blieb das Auto nahezu unverändert. Zur Mannschaft gehörte nun Luigi Fagioli, der Mercedes nach Differenzen mit „Carratsch“ und Rennleiter Neubauer verließ. Außerdem natürlich Bernd Rosemeyer, Hans Stuck, Ernst von Delius, Rudolf Hasse, Achille Varzi und Hermann-Paul Müller, einem Ex-Motorradrennfahrer.

Alfa Romeo plante ebenfalls mit einem neuen Wagen anzutreten, aber das Auto mit dem 4,5 Liter-Zwölfzylinder-Motor (430 PS) wurde erst gegen Ende der Saison fertig, und konnte keine Erfolge mehr verzeichnen. Neben Nuvolari fuhren Antonio Brivio-Sforza, Giuseppe Farina, Felice Trossi, Raymond Sommer.

Das erste Rennen der Saison, der Grand Prix von Tripolis, sah einen strahlenden Hermann Lang als Sieger. Hier war er den vier Auto Union von Bernd Rosemeyer, von Delius, Stuck und Fagioli zuvorgekommen.

Und beim Großen Preis von Belgien, dem ersten europäischen Grand Prix, war es auch Hermann Lang, der die schnellste Runde fuhr, mit bemerkenswerten 175,2 km/h übrigens. Hans Stuck war erneut in Hochform, führte anfangs, aber ihn, wie auch Hermann Lang, hielten kleinere Defekte einige Zeit auf, und so gab es einen Überraschungssieg für Rudolf Hasse, der seinen Auto Union in einem „Schnitt“ von 167,5 km/h durchs Rennen steuerte. Hans Stuck wurde noch Zweiter vor Hermann Lang, Christian Kautz und Raymond Sommer.

Wieder säumten rund 300 000 Zuschauer den Nürburgring, als der Große Preis von Deutschland ausgetragen wurde. Und Hermann Lang ging diesmal nach dem Start in Führung, mußte sie aber bald an Bernd Rosemeyer abgeben, der verlor sie rasch an Rudolf Caracciola.

Im Mittelfeld gab es rundenlang einen spannenden Kampf zwischen HP Müller, Ernst von Delius und Dick Seaman. Als Delius und Müller sich berührten, kam HP Müller von der Bahn ab und beschädigte seinen Auto Union. Wenige Minuten später berührten sich Ernst von Delius und Dick Seaman bei rund 250 km/h. Beide Wagen kamen von der Straße ab. Während Seaman leicht verletzt wurde, starb Ernst von Delius einen Tag später.

Das Rennen gewann Rudolf Caracciola vor seinem Stallgefährten Manfred von Brauchitsch und vor Bernd Rosemeyer. Vierter wurde Tazio Nuvolari vor Rudolf Hasse. Bernd Rosemeyer stellte mit 9.55,0 Minuten (138 km/h) einen neuen Rundenrekord auf, das Stundenmittel des Siegers betrug 133,2 km/h.

Sonst bildete der GP Monaco immer den Saisonauftakt, diesmal fand er mitten im August statt, und Dick Seaman, der wegen seines Unfalls am Nürburgring noch nicht wieder fahren konnte, wurde durch Geoffredo Zehender ersetzt. Caracciola, Brauchitsch, Rosemeyer lautete die Reihenfolge in der ersten Runde. Bald fiel Bernd

Rosemeyer aus. Rudolf Caracciola und Manfred von Brauchitsch kämpften verbissen um die Führung, keiner wollte nachgeben.

So wechselte die Führung mehrmals, und im Ziel war es von Brauchitsch, der die Nase vorn hatte. Er gewann vor Caracciola und Christian Kautz.

Beim Großen Preis der Schweiz in Bern saß Tazio Nuvolari erstmals im Auto Union. Er war müde geworden, die schwachen Alfa Romeo weiter zu fahren. Allerdings kam er hier auf der Bremgartenstrecke noch nicht allzu gut mit den Heckmotorwagen zurecht, und nachdem Bernd Rosemeyer seinen Wagen nach einem Ausrutscher geparkt hatte, übernahm der Deutsche das Auto von Nuvolari.

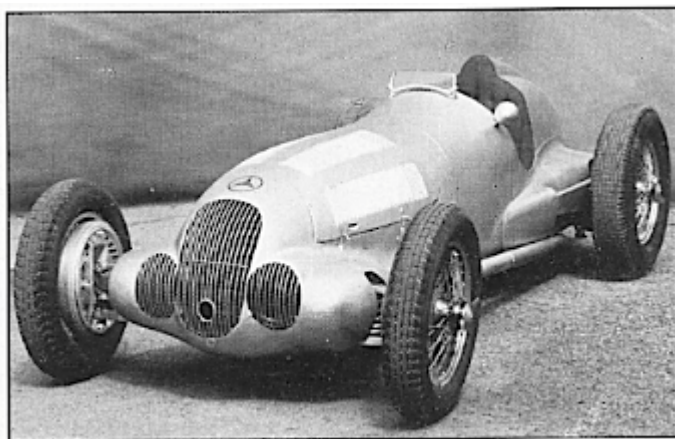
Hans Stuck führte anfangs, aber schon in der dritten Runde lag Rudolf Caracciola vor ihm, dann folgte Hermann Lang. Und bald gingen auch Lang und von Brauchitsch an Stuck vorbei, die Reihenfolge beim Zieleinlauf zeigte deutlich, daß den Mercedes-Benz auch die Auto Union nicht gewachsen waren: Rudi Caracciola siegte, es folgten Hermann Lang, Manfred von Brauchitsch, Hans Stuck, Nuvolari/Rosemeyer und Christian Kautz.

Der Grand Prix von Italien fand 1937 nicht in Monza, sondern in Livorno statt. Rudolf Caracciola war nicht nur der schnellste Mann im Training, er übernahm nach dem Start auch gleich die Führung vor Achille Varzi und Bernd Rosemeyer, vor Lang und von Brauchitsch.

Achille Varzi fiel aber schnell zurück, es hieß, er sei rauschgiftsüchtig. Der GP Italien 1937 war sein letztes großes Rennen vor dem Krieg. Erst neun Jahre später tauchte er genesen wieder auf, um wieder zu fahren, wie man es von ihm gewöhnt war.

Lang ging an Rosemeyer vorbei, und wie in Monaco entbrannte wieder ein Zweikampf zwischen zwei führenden Mercedes-Wagen. Im Ziel lag Rudolf Caracciola vor Hermann Lang und Bernd Rosemeyer.

Als sich die Startflagge zum Großen Preis der Tschechoslowakei senkte, war es wieder Hermann Lang, der die Führung übernahm. Ihm folgten Bernd Rosemeyer, von Brauchitsch und Caratsch. Hermann Lang schied aber nach einem Unfall aus, sein Wagen landete im Graben, und Rudi Caracciola überholte seinen Kollegen von Brauchitsch, um Bernd Rosemeyer auf der Spur zu bleiben. Doch dann fiel Rosemeyer wegen Bremsdefekts aus, und Caracciola siegte vor Manfred von Brauchitsch.



**Mercedes W125 aus dem Jahre 1937: der PS-stärkste Grand Prix-Rennwagen, der je gebaut wurde; 646 PS, 5660 ccm**



Damit endet auch die Geschichte der 750 kg-Formel. Im Sommer 1936 erließ die A.I.A.C.R., der Vorläufer der heutigen F.I.S.A., ein Reglement, wonach Grand Prix-Wagen mit Kompressor maximal 3000 ccm Hubraum, ohne Kompressor maximal 4500 ccm haben durften. Diese Formel trat 1938 in Kraft.

Vor dem Zweiten Weltkrieg änderte sich freilich nichts, bis 1939 behielten Auto Union und Mercedes-Benz das Ruder in der Hand.

Bernd Rosemeyer sollte dies allerdings nicht mehr erleben, er verlor sein Leben bei einem Rekordversuch im Januar 1938.

Bemd Ratfisch