Exklusiv: Sieg der Sterne – 120 Jahre Motorsport bei Mercedes

Von Thomas Lang

Mit dem Doppelerfolg beim Großen Preis von Russland in Sotchi am 12. Oktober, bescherten die beiden Formel-1-Piloten Nico Rosberg und Lewis Hamilton den Schwaben von Mercedes-Benz die erste Team-Weltmeisterschaft in der Formel 1. Damit schließt sich für den ältesten Autobauer der Welt ein Kreis. Bereits der Sieger des ersten Autorennens der Welt, der Franzose Albert Lemaitre, siegte am 22. Juli 1894 bei der Wettfahrt Paris – Rouen mit einem Motor von Daimler. In 120 Jahren Rennsportgeschichte gewannen Mercedes so ziemlich alles, was es zu gewinnen gab.

Die Geburtsstunde des Autorennsports ist exakt bestimmt. Am 22.Juli 1894 versammelten sich 21 Automobile in Paris, um zu ermitteln, wer eine 126 Kilometer lange Fahrt in die nordwestlich gelegene Hafenstadt Rouen am schnellsten absolvieren konnte. Zu diesem ersten Rennen für „Wagen ohne Pferde“ hatte die Zeitschrift „Le Petit Journal“ aufgerufen. Die Resonanz auf diese Ausschreibung war enorm. 102 Teilnehmer signalisierten ihr Interesse. Das waren freilich mehr Bewerber als Autos, die zu diesem Zeitpunkt in ganz Frankreich unterwegs waren. Viele Fahrzeuge befanden sich erst in Planung oder in Bau.

Die Veranstalter hatten folgende Rahmenbedingung für die Fahrzeuge festgelegt: „Gefahrlos, handlich für die Mitreisenden und nicht zu teuer bei den Fahrtkosten“. Diese zu flexibler Auslegung einladende erste Formel sorgte prompt für den ersten Einspruch gegen das Endergebnis in der Geschichte des Rennsports. Er traf Albert de Dion und Georges Bouton, die unter dem Jubel von Tausenden von Zuschauern nach sechs Stunden und 48 Minuten und einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18,6 Kilometern in der Stunde, das Rennen mit einem Vorsprung von dreieinhalb Minuten für sich entschieden hatten. Das siegreiche Fahrzeug war jedoch ein aufwendiges Dampfmobil, das die Passagiere in einer Art einachsigem Kutschanhänger wie ein Gespann hinter sich hergezogen hatte.

Die Entscheidung der Rennleitung erfreute ganz besonders einen unerkannt an der Strecke harrenden Zuschauer aus Deutschland: Gottlieb Daimler nahm mit großer Freude zur Kenntnis, dass die beiden zu Siegern erklärten Autos von Peugeot mit seinen Motoren gewonnen hatten.

Motorsport bewegte schnell die Massen. Aus nationalen Veranstaltungen entwickelten sich zur Jahrhundertwende internationale Rennen. Das prominenteste war der „Gordon-Bennet Cup“ ab 1900. Eine Team-Veranstaltung für unterschiedliche Nationen. Bereits 1903 konnte Mercedes den ersten Sieg bei diesem Rennen feiern. 1906 begann die Ära der „Großen Preise“. Am 26. und 27. Juni des Jahres führte ein zweitägiges Rennen über einen Rundkurs bei Le Mans 32 Teams über eine Renndistanz von 1236 Kilometern im Rahmen des ersten „Großen Preises von Frankreich“. Zuverlässigkeit der Fahrzeuge war in den Kindertagen des Rennsports die zentrale Aussage der teilnehmenden Unternehmen.

Seit die Daimler-Motorenwerke offiziell ab 1902 als „Mercedes“ firmierten, engagierte sich die Marke mit dem Stern auf breiter Front im internationalen Motorsport. 1908 trug sich der Rennfahrer Christian Friedrich Lautenschlager aus Magstadt erstmals mit einem Mercedes in die Siegliste des Großen Preises von Frankreich ein. 1914 wiederholte er den Erfolg. 1915 war erstmals ein Mercedes Sieger beim amerikanischen Motorsportklassiker „500 Meilen von Indianapolis.“

In den Dreißigern dominierten die „Silberpfeile“ von Mercedes und der konkurrierenden Auto Union den internationalen Rennsport. Das nationalsozialistische Regime hatte den enormen Imagewert des Rennsports erkannt und pumpte Unsummen in die beiden Unternehmen, die die Silberpfeile an den Start brachten. Die Mercedes-Modelle W 125 und W 154 waren technische Meisterwerke. Der W 125 trat 1937 mit 600 PS an. Eine Leistung, die in der Formel 1 erst ab den 1980er Jahre möglich war.
Mit einer Spezialanfertigung des W125 erreichte Rudolf Caracciola am 28. Januar 1938 auf der Autobahn zwischen Darmstadt und Frankfurt eine Geschwindigkeit von 432,7 km/h. Der Rekord des Rennwagens mit Stromlinien-Karosserie und 541 / 736 PS ist auf öffentlichen Straßen bis heute unübertroffen.

Bereits 1952 kehrte Mercedes auf die internationale Rennsportbühne mit einem Paukenschlag zurück: Mit einem Doppelsieg bei den „24 Stunden von Le Mans“. Ob Formel 1 oder Langstreckenrennen wie die italienische „Mille Miglia“ – bis 1955 dominierten die Autos mit dem Stern den internationalen Rennsport. 1954 und 1955 wurde der Argentinier Juan Manuel Fangio Weltmeister mit Mercedes.

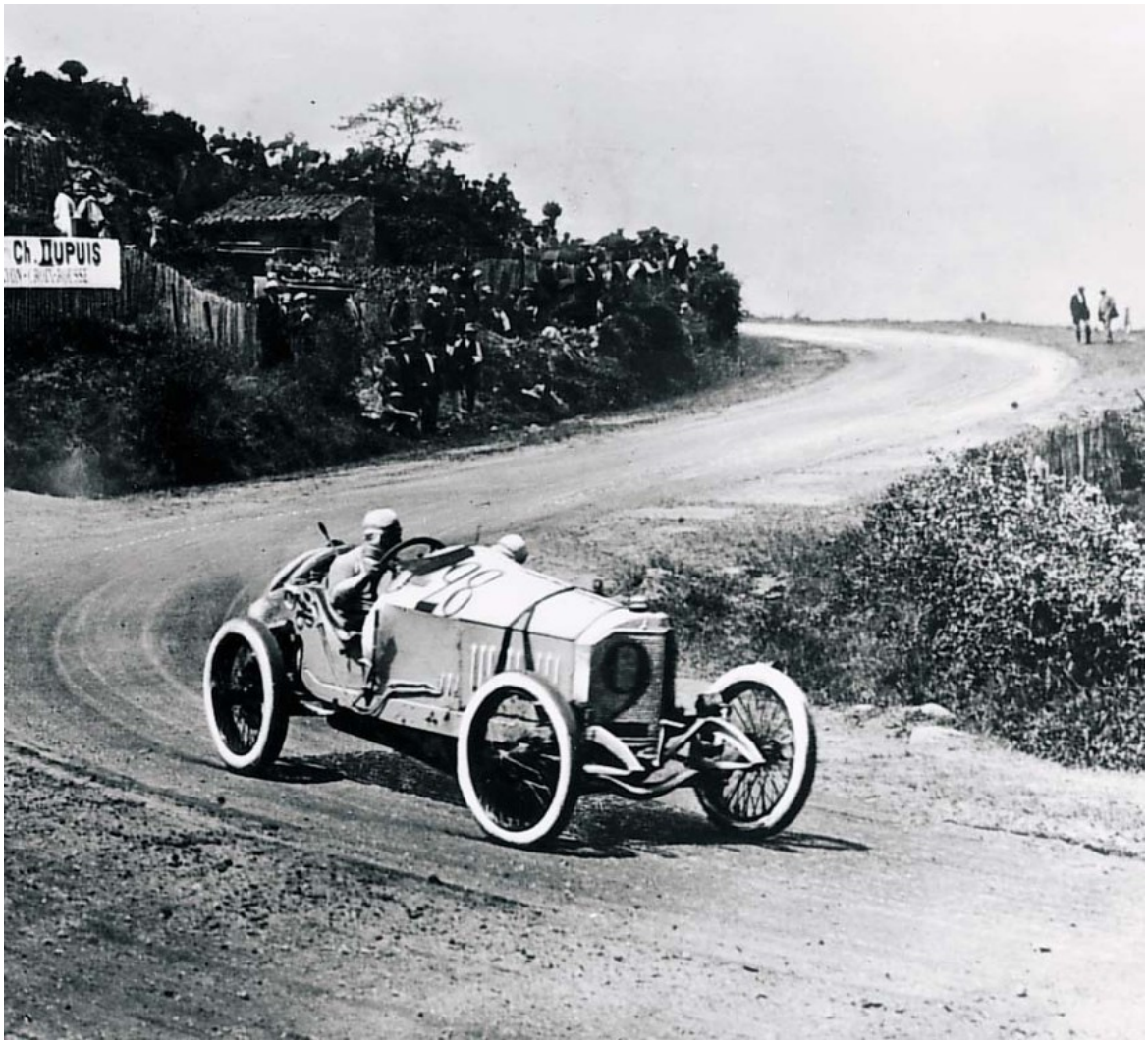
Für die Zäsur beim motorsportlichen Engagement von Mercedes sorgte der schwerste Unfall in der Rennsportgeschichte. Beim den „24 Stunden von Le Mans“ am 11. Juni 1955 raste der Mercedes-Pilot Pierre Levergh nach einer Kollision in die Zuschauermenge auf der Start- und-Ziel-Geraden. Das explodierende Auto riss den Fahrer und 83 Zuschauer in den Tod. Die Verantwortlichen in Stuttgart fassten daraufhin den Entschluss, sich nach der Saison von allen offiziellen Aktivitäten im Rennsport zurückzuziehen.

In den Sechzigern und Siebzigern rannten Mercedes, dank privatem Engagement, vor allem erfolgreich im Rallye-Sport. Ende der Achtziger des vergangenen Jahrhunderts kehrte Mercedes wieder in den Sport zurück. Als prägende Marke in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft mit drei Titeln allein bis 1995. 1989 siegten Jochen Mass, Manuel Reuter und Stanley Dickens für Mercedes in Le Mans. 1994 bauten die Schwaben den ersten nicht-amerikanischen Siegermotor für die „500 Meilen von Indianapolis“ seit 1919.

In die Formel 1 kehrte Mercedes 1993 als Motorenlieferant zurück. Seit 2010 firmieren die Schwaben wieder als Werksteam. Mit 112 Grand-Prix-Siegen als Motoren-Lieferant zählt Mercedes nach Ferrari, Ford und Renault zu den erfolgreichsten Motorenbauern in der Königsklasse des Motorsports.

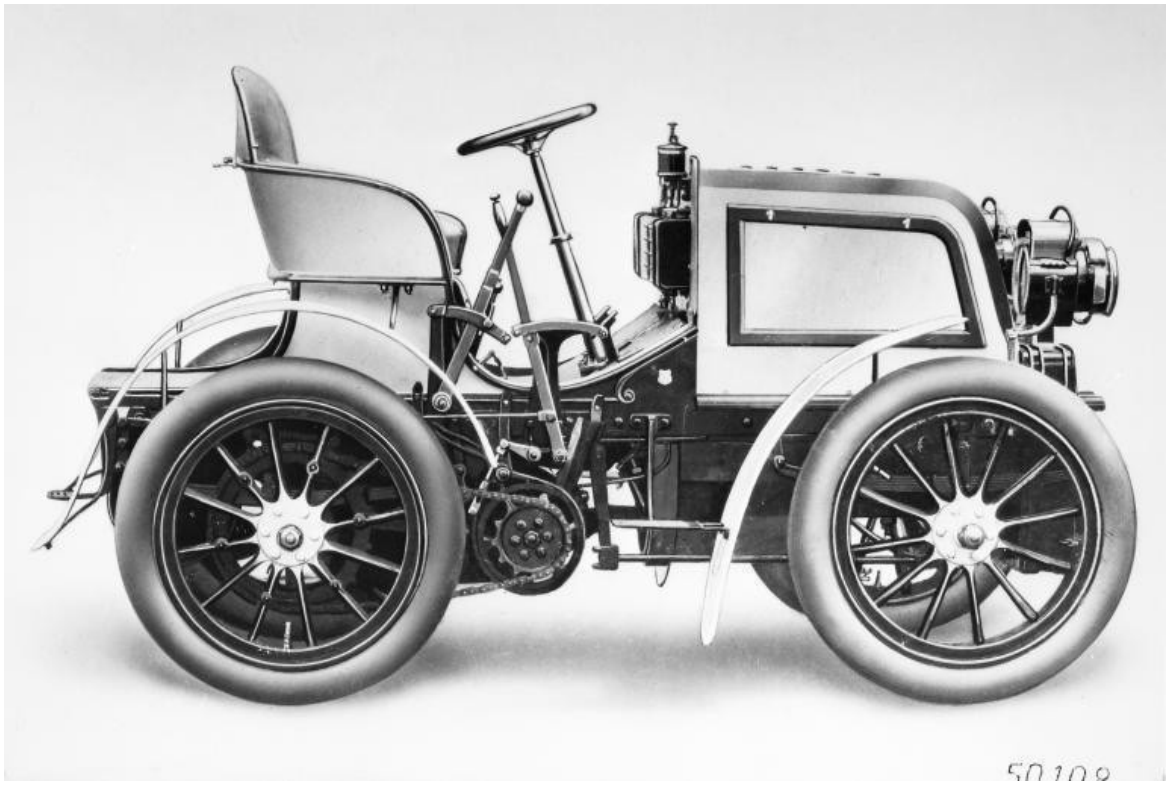
Mit dem Team-Titel von 2014 schließt sich der Kreis für Mercedes als eine der erfolgreichsten Rennsportmarken der Geschichte. Die Länge dieser Historie von 120 Jahren ist freilich ein Rekord für die Ewigkeit. (ampnet/tl)

Bilder zum Artikel



Christian Lautenschlager auf Mercedes Grand Prix Rennwagen beim Großen Preis von Frankreich bei Lyon am 4. Juli 1914.

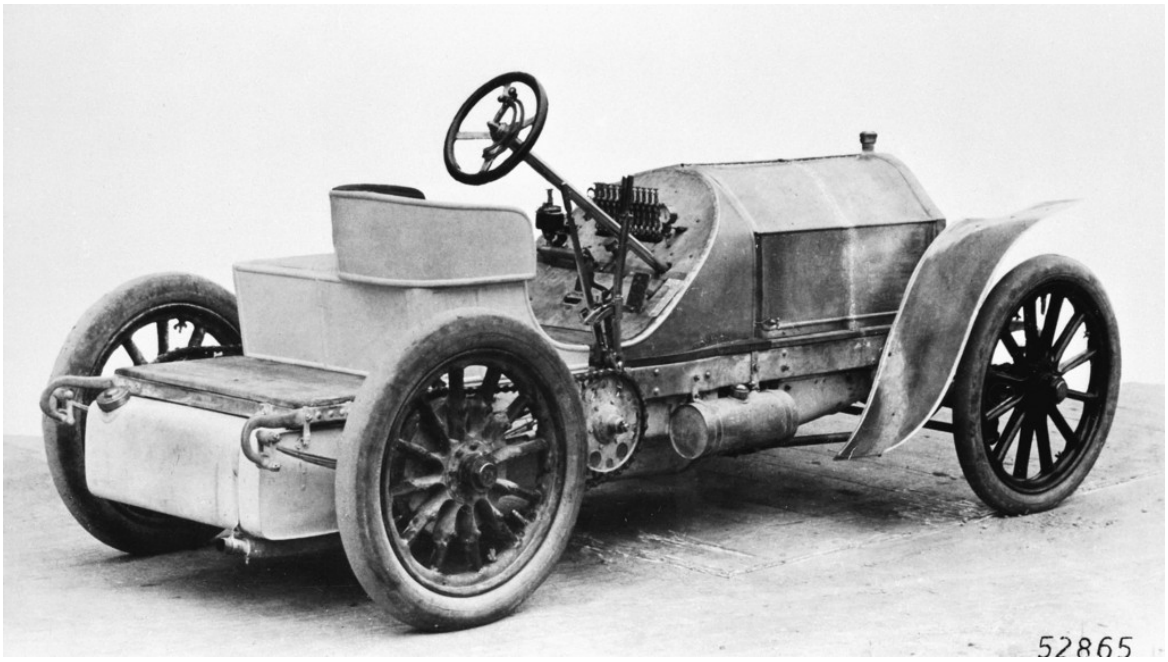
120 Jahre Mercedes und Motorsport: Formel 1 von 2014.



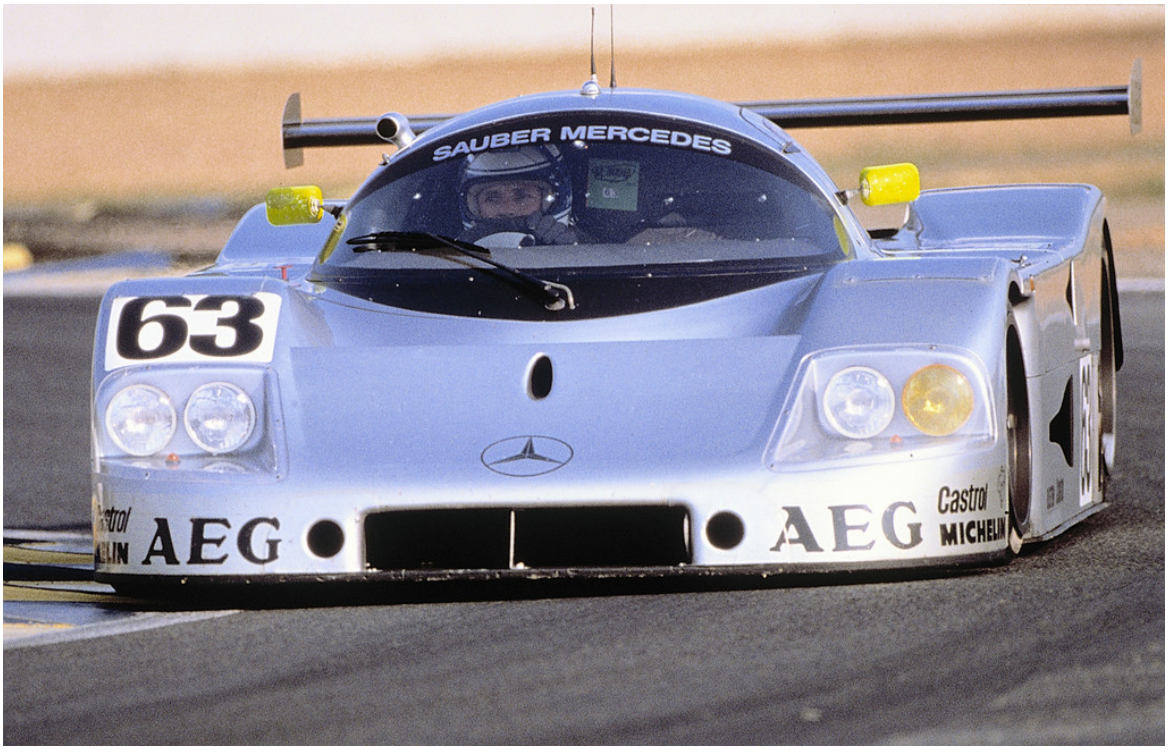
Daimler Phoenix 28 PS Rennwagen.

William K. Vanderbilt jr. (Startnummer 1) am Steuer seines Mercedes 90 PS Rennwagens.

Der spätere Sieger Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz SSK beim Start zur Mille Miglia 1931.



Mercedes 90 PS Rennwagen.

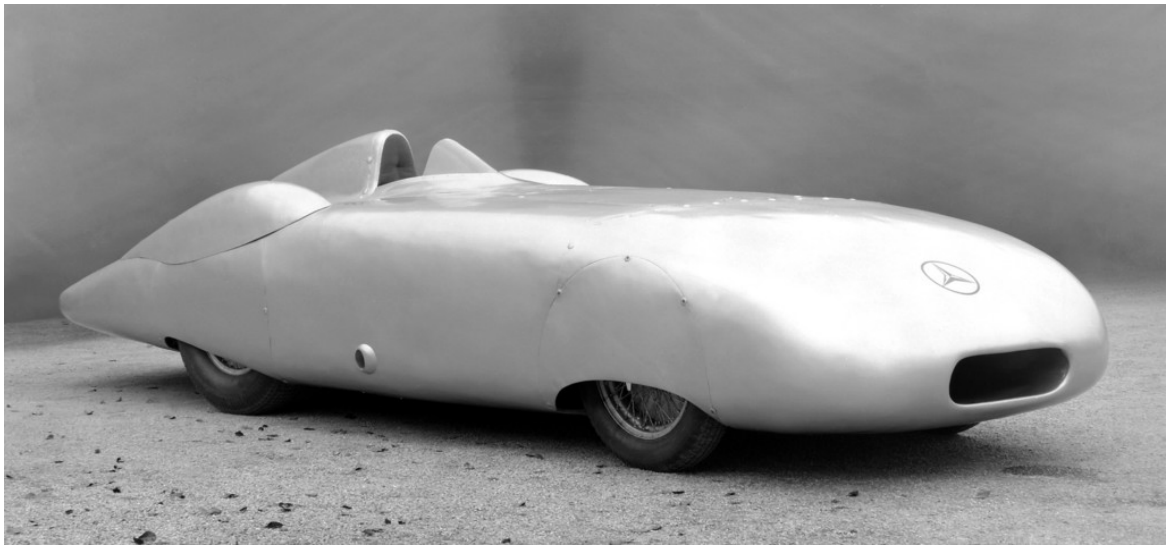


24 Stunden von Le Mans, 10./11. Juni 1989. Sauber-Mercedes Gruppe-C-Rennsportwagen C 9. Startnummer 63 - Sieger: Jochen Mass / Manuel Reuter / Stanley Dickens.

Mercedes-Benz Formel-1-Rennwagen W 196 R mit Stromlinienkarosserie (1955).

Mercedes-Benz Classic beim Goodwood Revival 2012. Paul Stewart im Mercedes-Benz W 165 (1939).

Mercedes-Benz Formel-Rennwagen W 25.



Mercedes-Benz 12-Zylinder-Rekordwagen W 25 aus dem Jahr 1936.

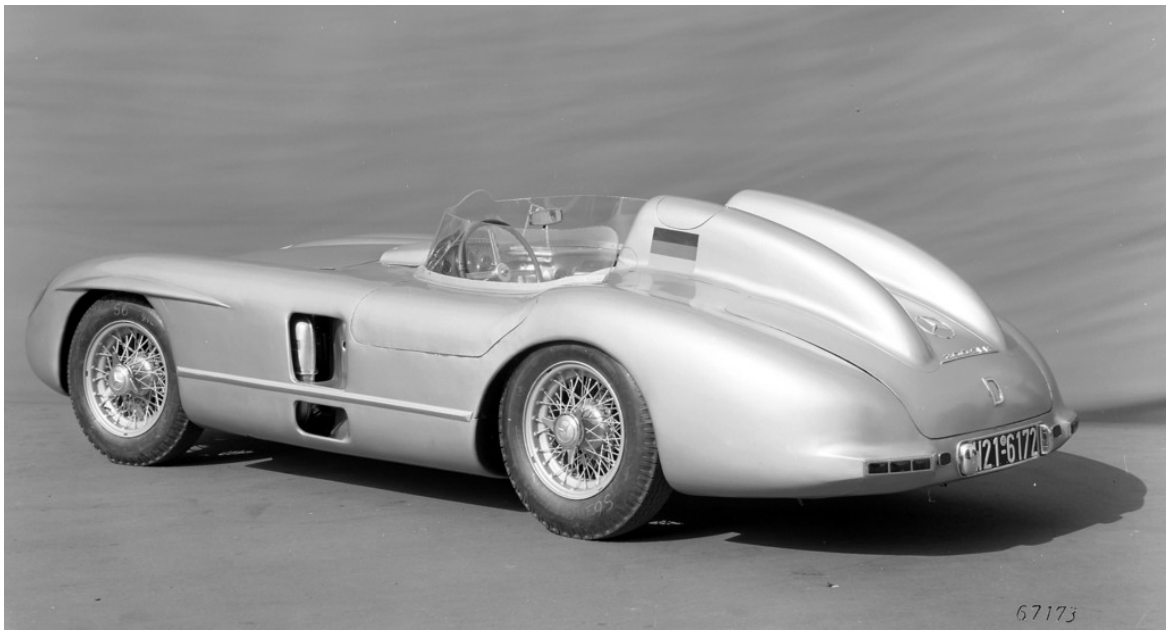
Der W 154 dominierte die Rennsaison 1938 und verhalf Rudolf Caracciola zu seinem dritten Europameistertitel mit Mercedes-Benz.

Vanderbilt-Rennen (auf der Strecke von Santa Monica bei Los Angeles) am 26. Februar 1914. Ralph de Palma bei der Zieleinfahrt. Er gewann das Rennen mit einem 37/95 PS

Mercedes Rennwagen.

William K. Vanderbilt Jr. am Steuer seines Mercedes-Simplex 40 PS. Ein Helfer startet den Mercedes mit der Anlasserkurbel.

Mercedes-Benz 300 SL R Coupé (Uhlenhaut-Coupé), 1955



.

.

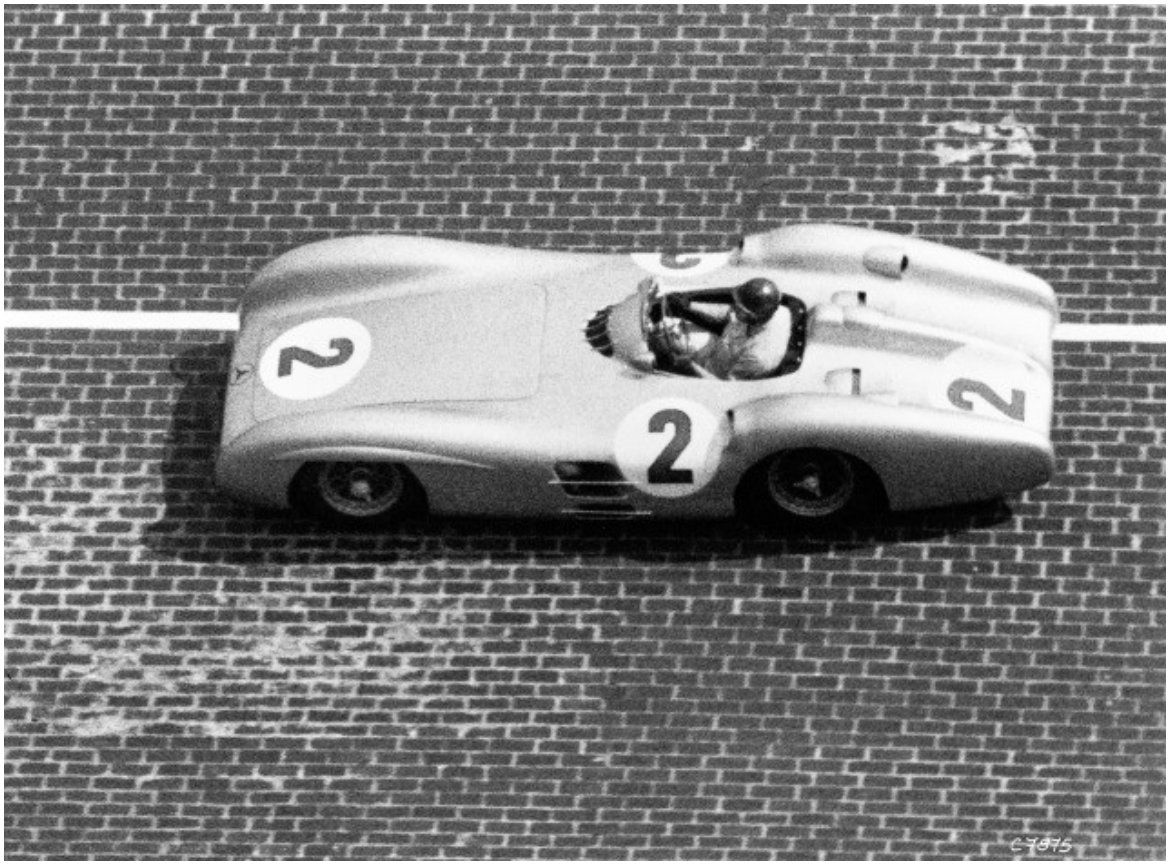
.

722

.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

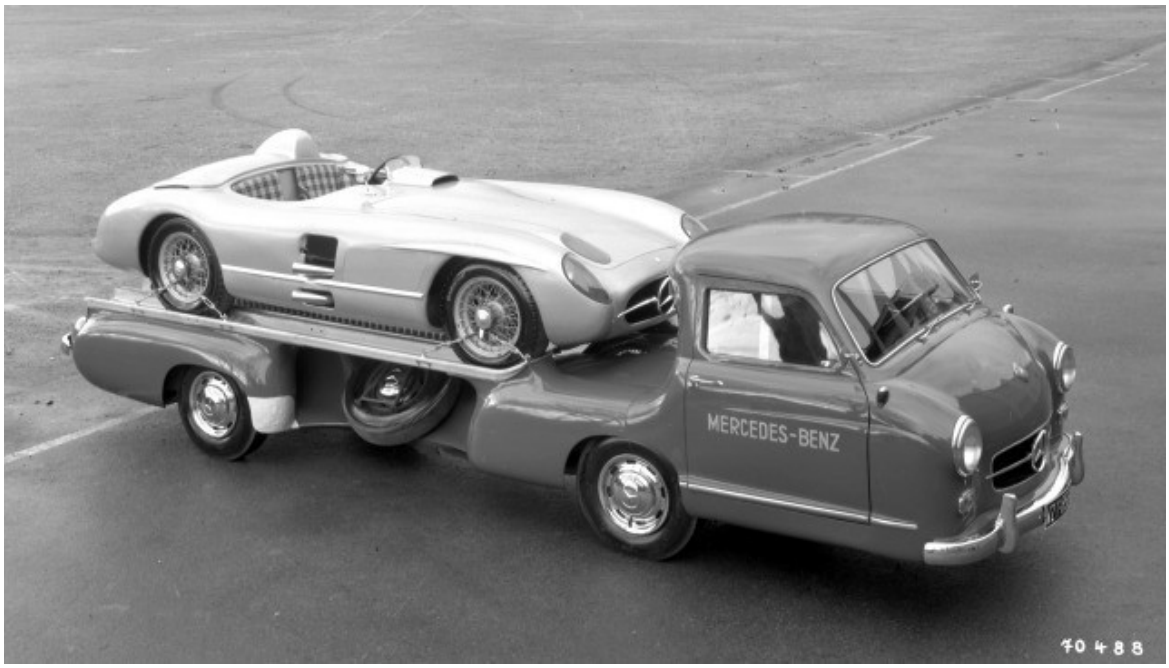


Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

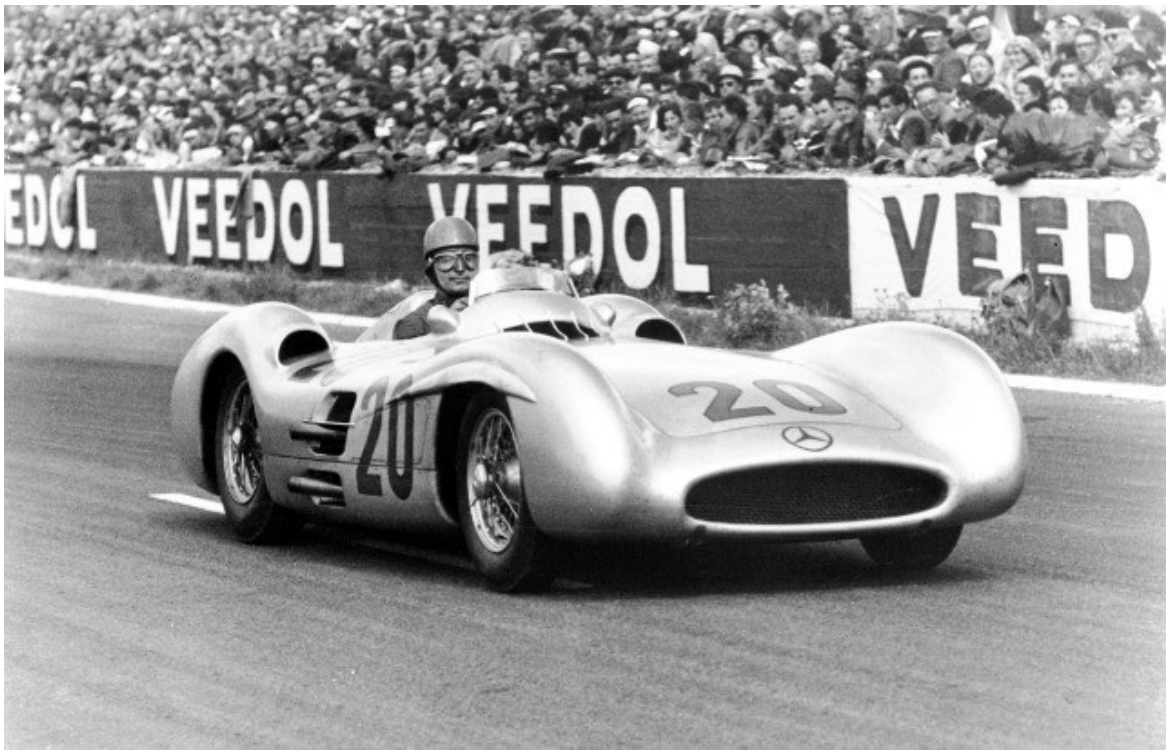
Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.



.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.



Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz W 196 R, 1954,1955.

Mercedes-Benz 300 SL W 194, 1952.

Mercedes-Benz 300 SL W 194, 1952.

Mercedes-Benz 300 SL W 194, 1952.

Mercedes-Benz 300 SL W 194, 1952.

Mercedes-Benz 300 SL W 194, 1952.

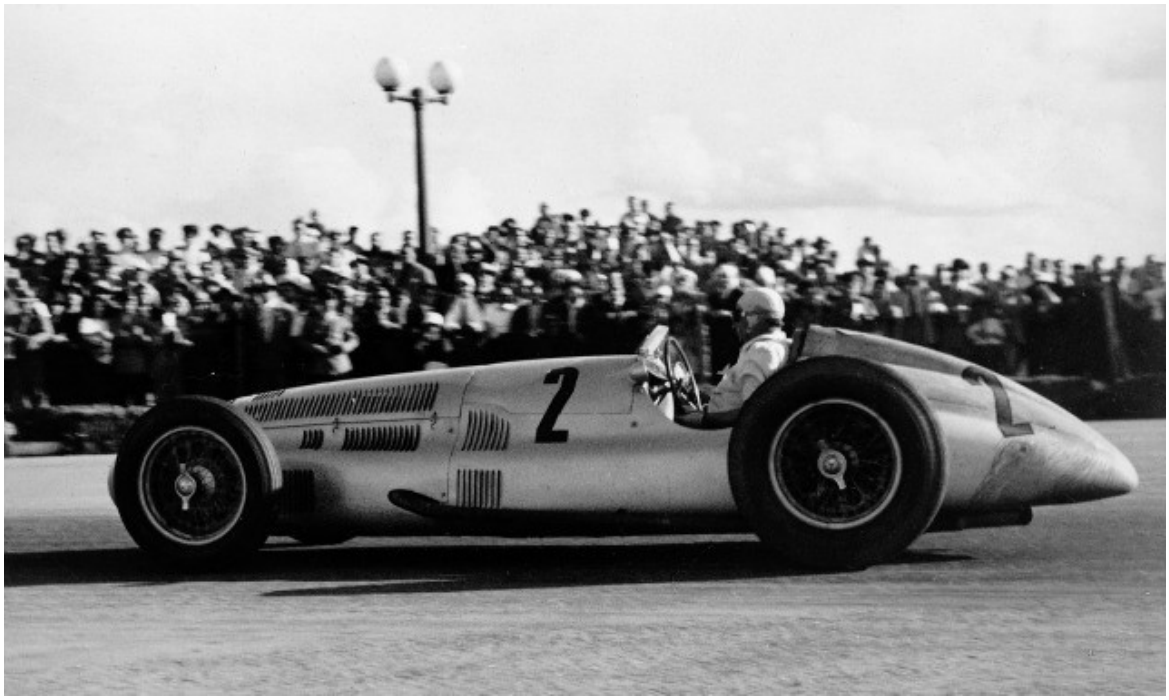
Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

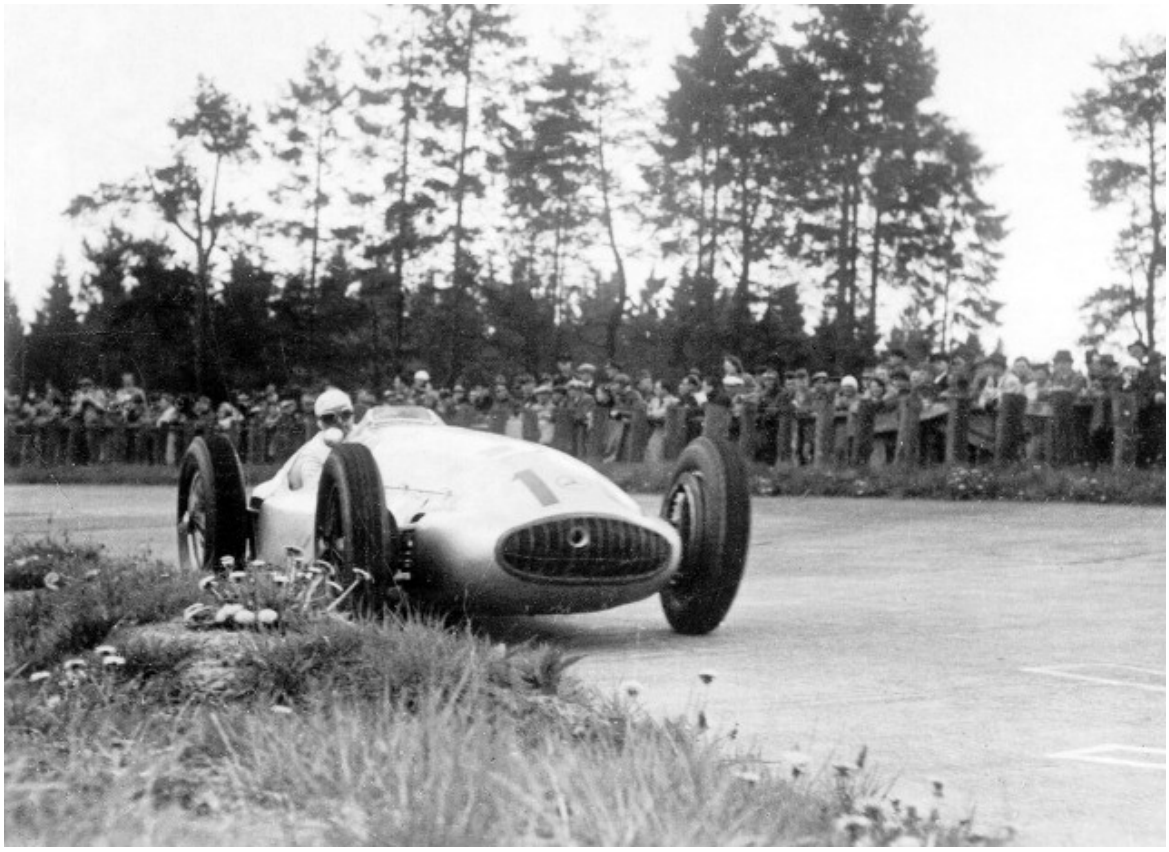
Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

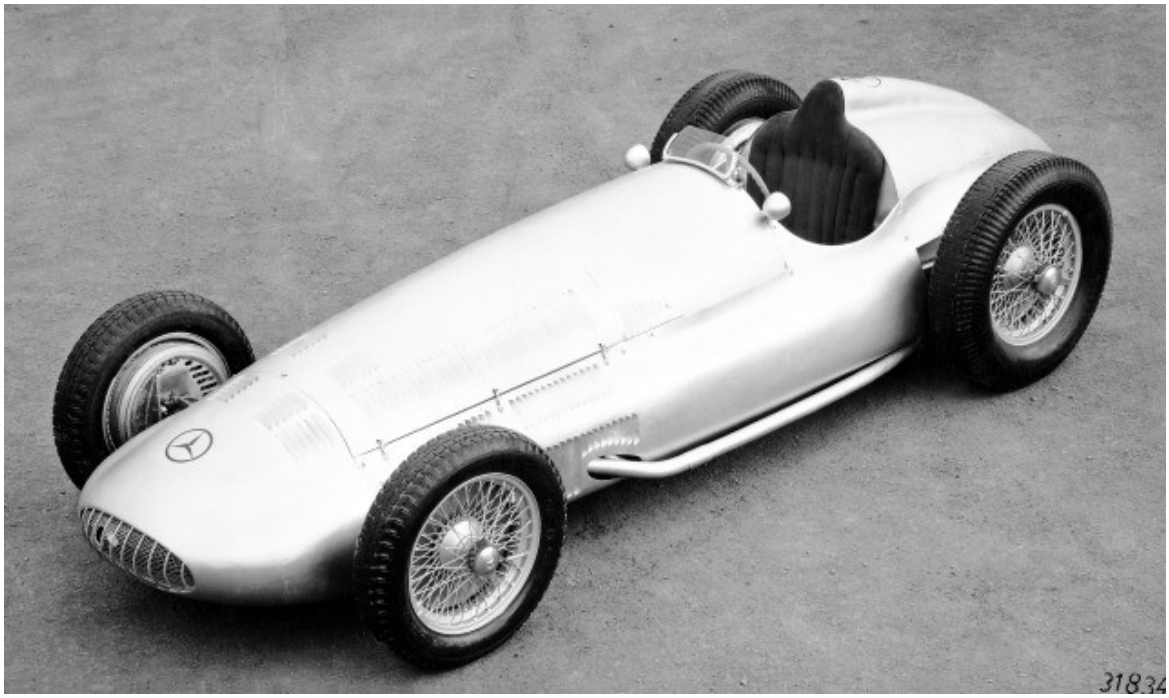
Mercedes-Benz W 154, 1938/39.



Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

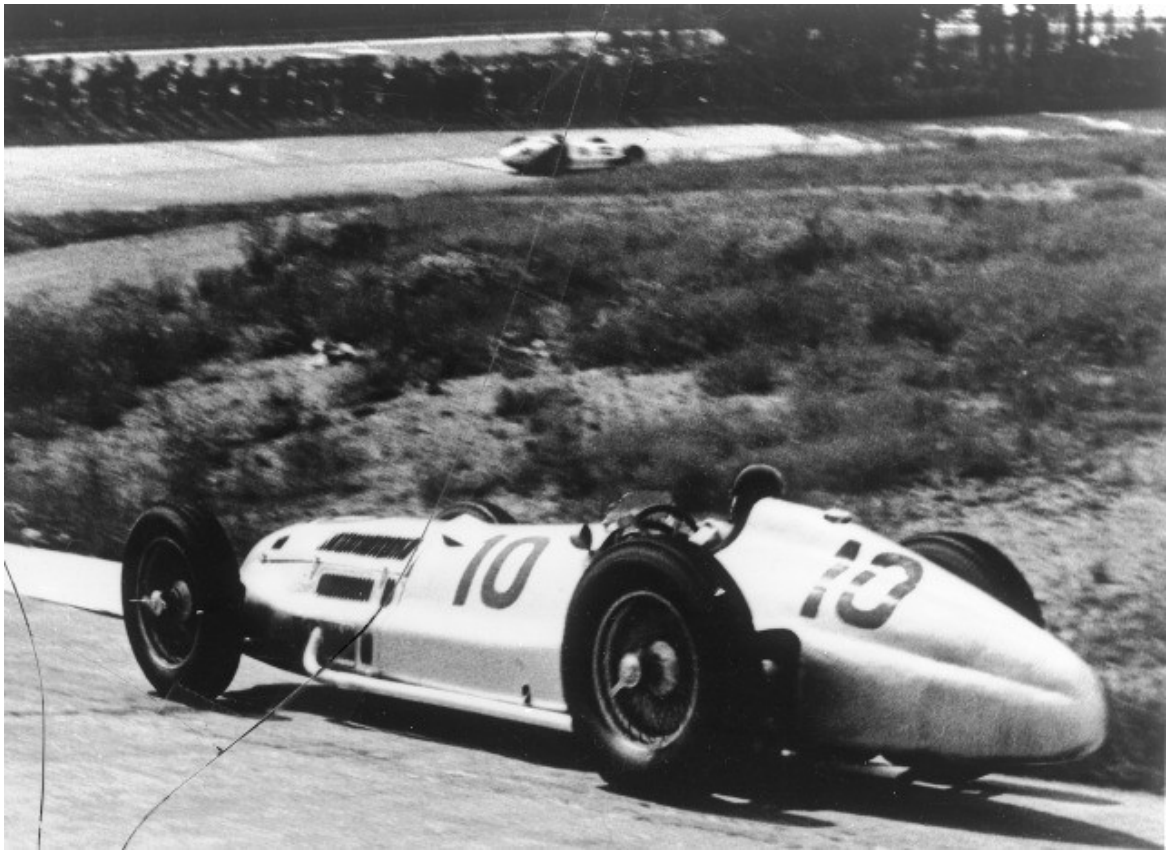


Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

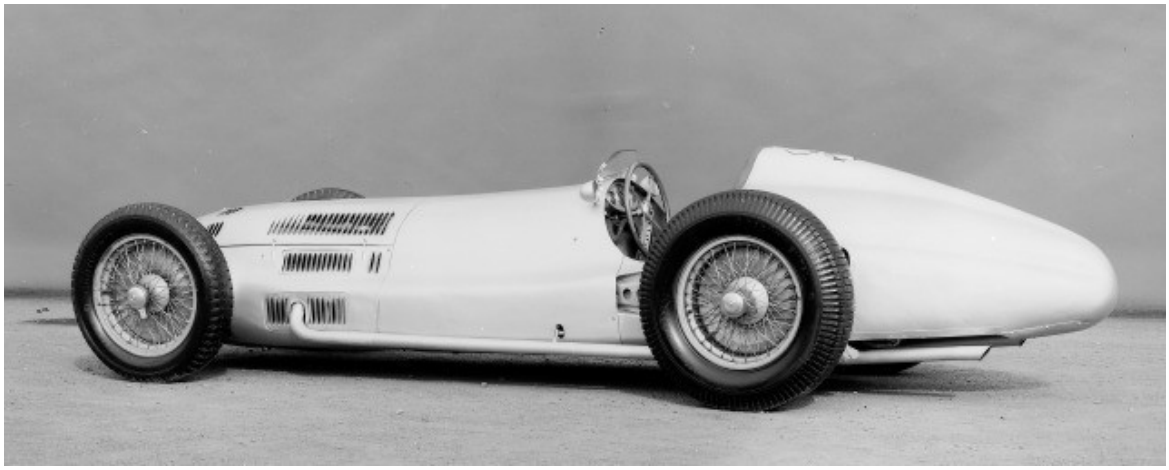


Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

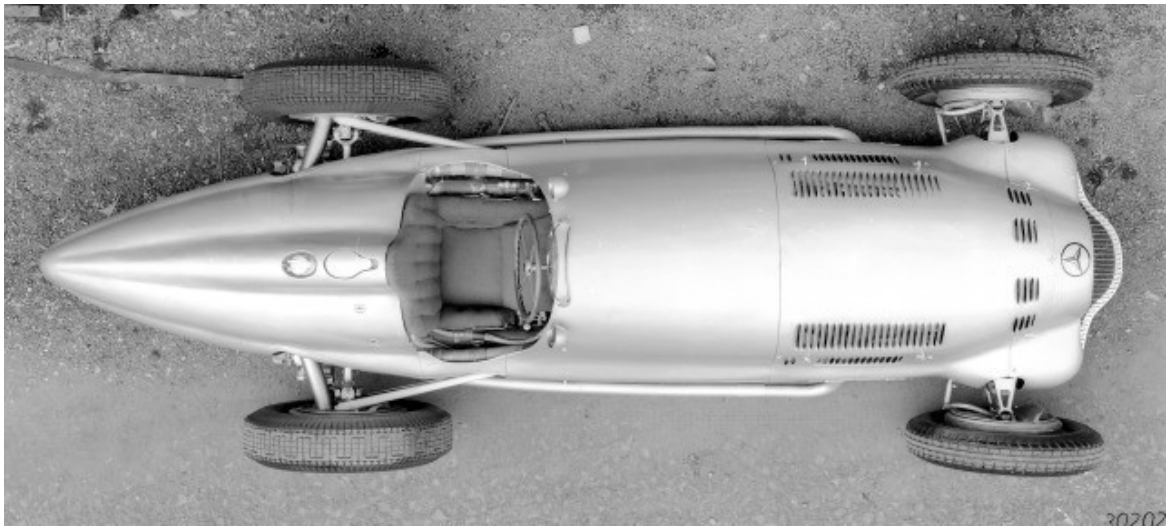
Mercedes-Benz W 154, 1938/39.



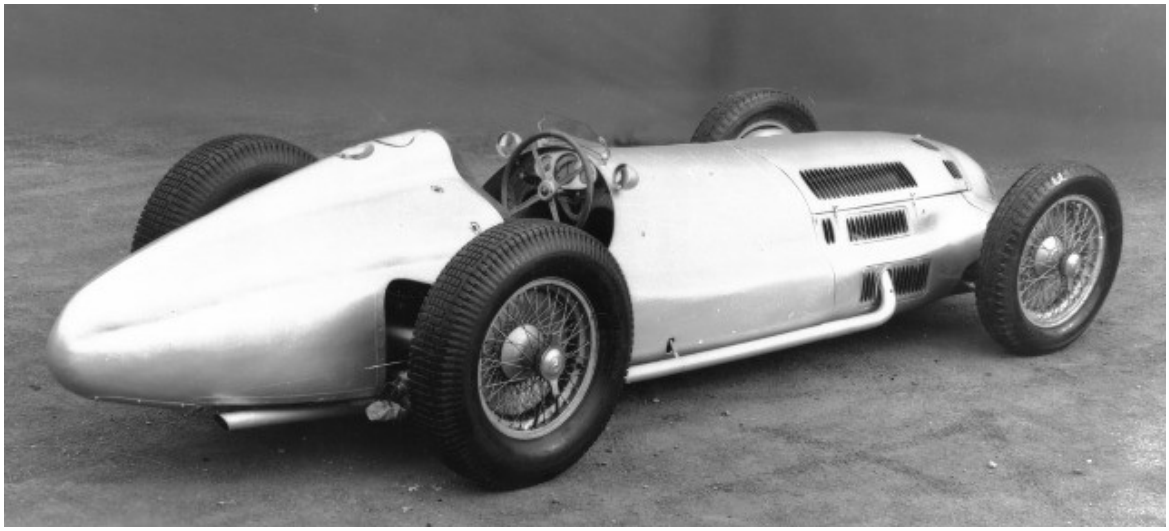
Mercedes-Benz W 154, 1938/39.



Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

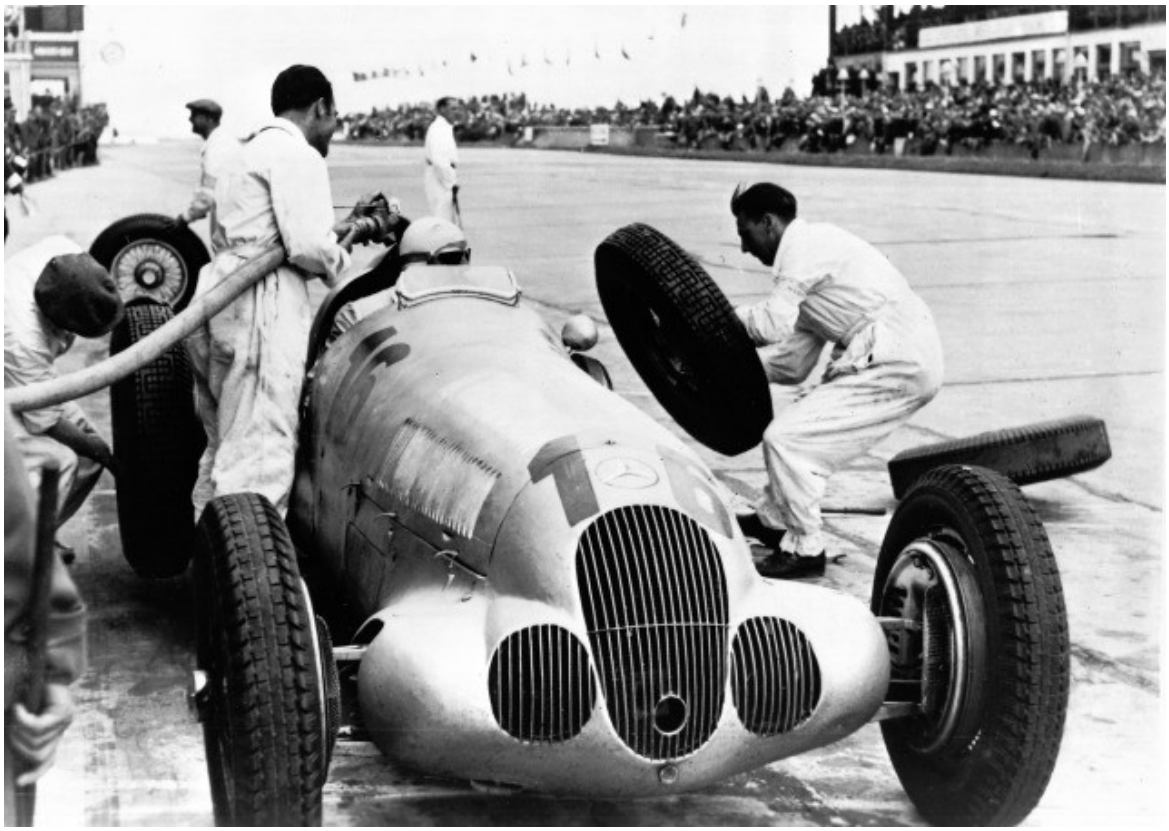


Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

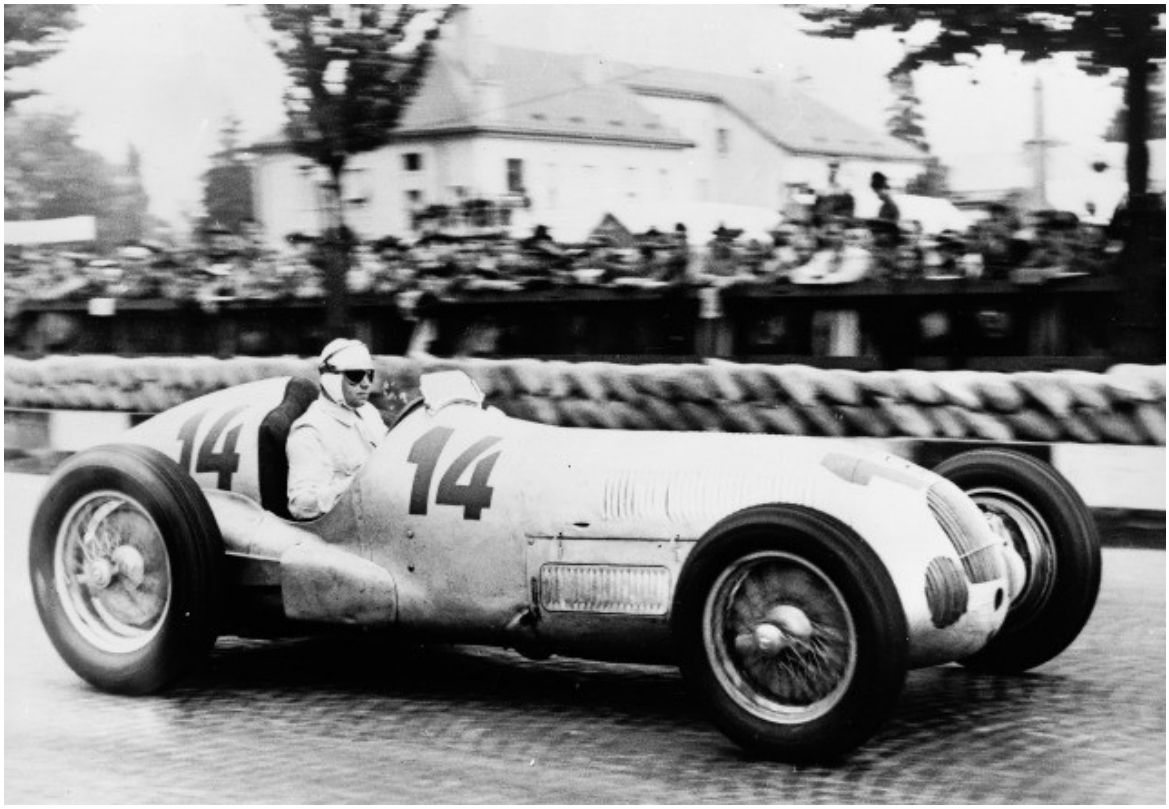


Mercedes-Benz W 154, 1938/39.

Mercedes-Benz W 154, 1938/39.



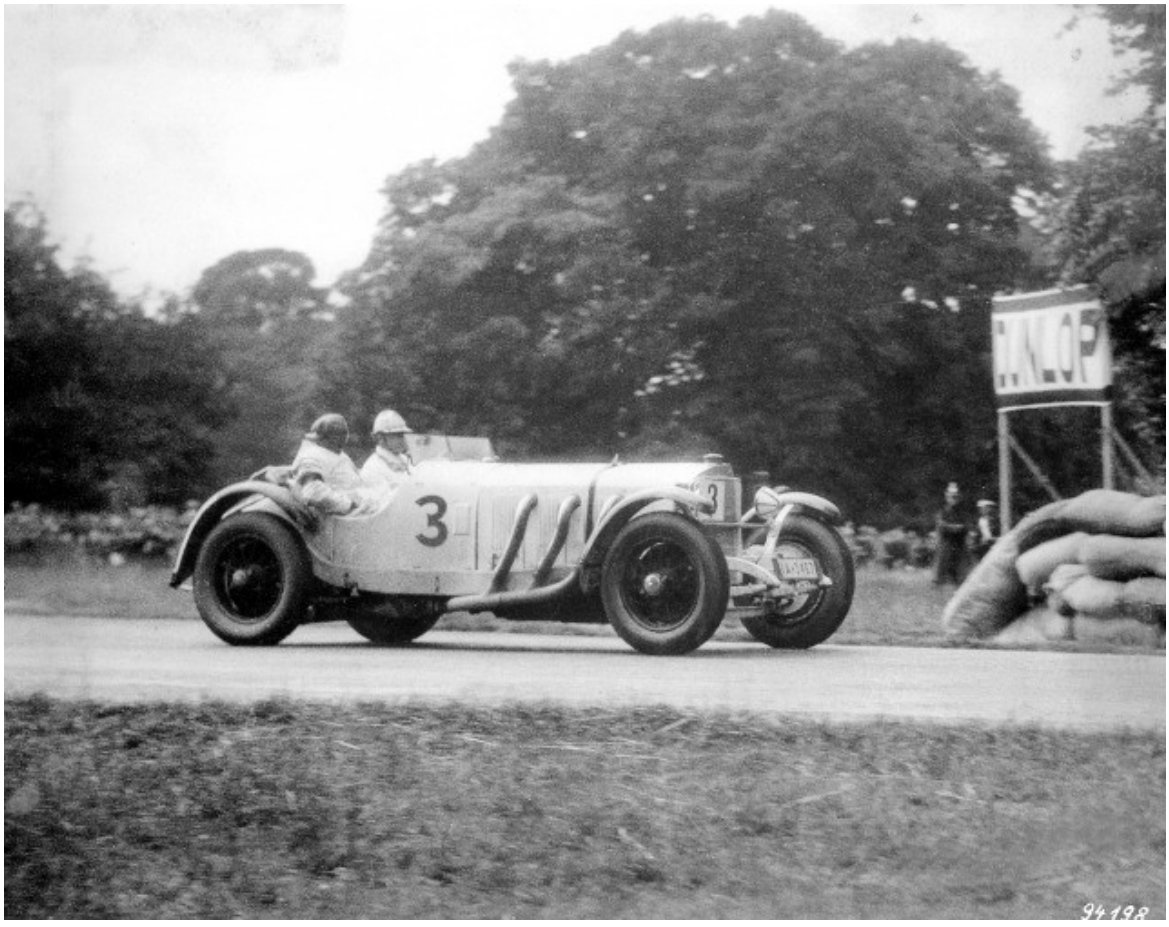
.



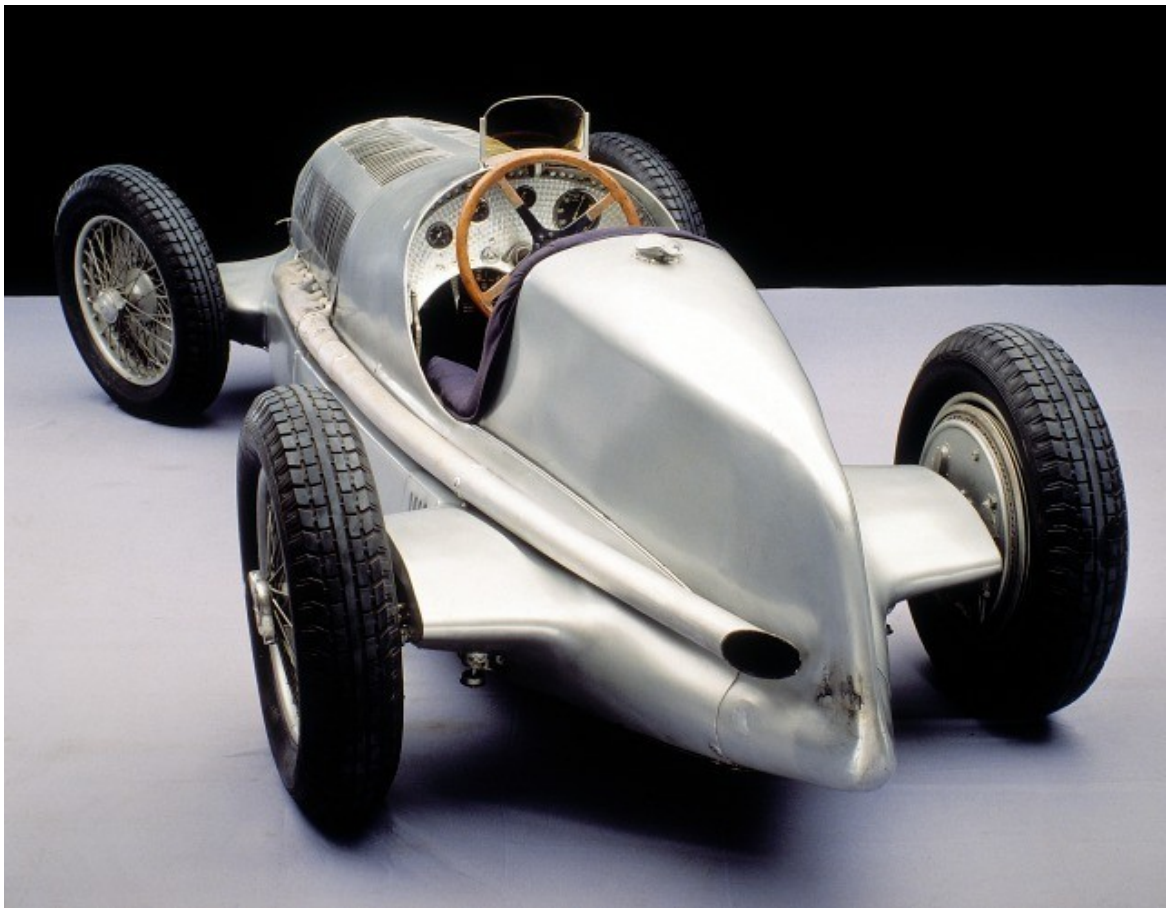
.

Mercedes-Benz W25, 1934-1936.

Mercedes-Benz SSK W 06 von 1928



Mercedes-Benz SSK W 06 von 1928



Mercedes-Benz W25, 1934-1936.

Mercedes-Benz SSK W 06 von 1928

Vitaly Petrov im DTM Mercedes AMG C-Coupé.

Hans Hermann (rechts) und Jochen Mass am Mercedes-Benz W196 R von 1955.

Paul Di Resta.

Mercedes-Benz SLS AMG GT3.

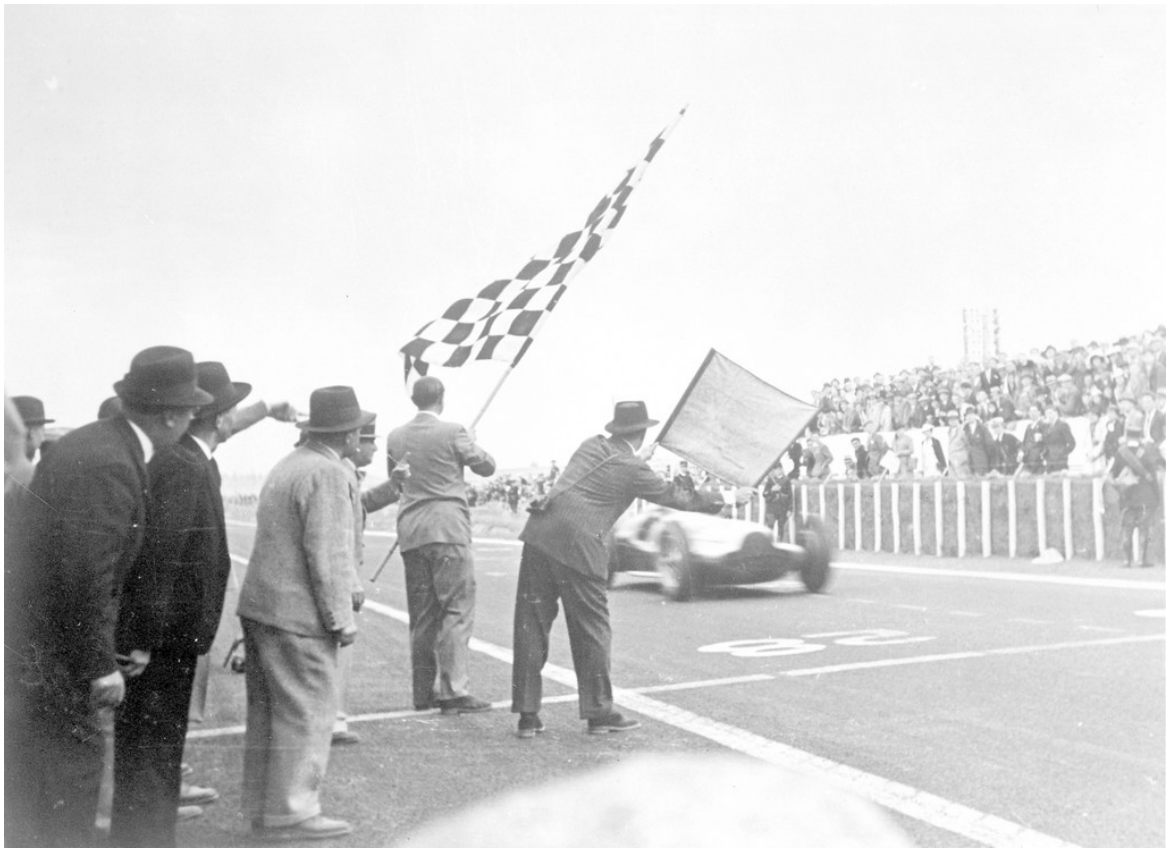
DTM Mercedes AMG C-Coupé „Stihl“ von Robert Wickens.

Rennen	Erster	Zweiter	Dritter
Großer Preis von Pau	—	Lang-Caracciola	—
Großer Preis von Tripolis	Lang	v. Brauchitsch	Caracciola
Großer Preis von Frankreich	v. Brauchitsch	Caracciola	Lang
Großer Preis von Deutschland	Seaman	Lang-Caracciola	—
Coppa Ciano	Lang	—	—
Coppa Acerbo	Caracciola	—	—
Großer Preis der Schweiz	Caracciola	Seaman	v. Brauchitsch
Großer Preis von Italien	—	—	Caracciola-v. Brauchitsch
Großer Preis von Donington	—	Lang	Seaman

Mercedes-Benz Werbeplakat „1938 - ein neues Rekordjahr der Siege! Rudolf Caracciola zum dritten Mal Europameister“.

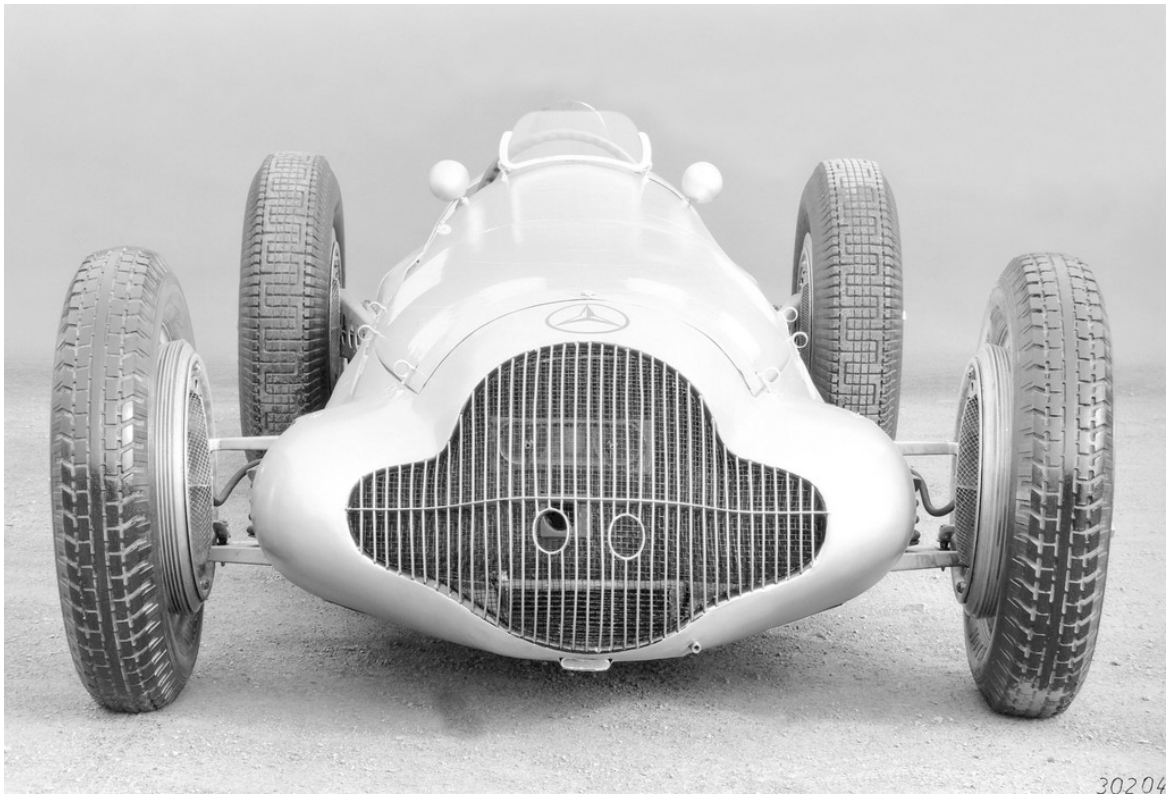
Großer Preis des französischen Automobilclubs, 1938. Rennsiegposter von Walter Gotschke.

Großer Preis von Frankreich, Reims, 1938. Ein Mercedes-Benz-Rennwagen W 154 wird in den Renntransporter verladen.



Großer Preis von Frankreich, 3. Juli 1938: Mercedes-Benz erzielte mit dem Rennwagen W 154 einen Dreifachsieg (Manfred von Brauchitsch – Rudolf Caracciola – Hermann Lang).

Mercedes-Benz W 196 R.



Mercedes-Benz Formel-Rennwagen W 154 (1938).

Mercedes-Benz SLS AMG GT3.

Mercedes-Benz AMG mit dem Nachfolger der "roten Sau": Schon mit dem neuen Achtzylinder-Doppelturbo, der im Herbst in die S-Klasse und in den CL einziehen wird.