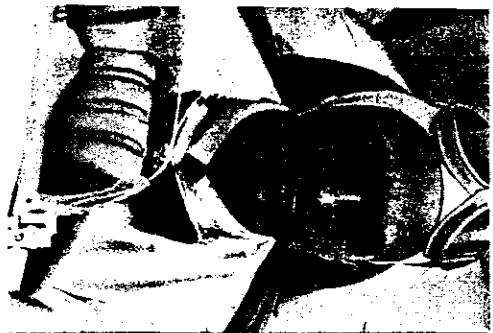




Bernd Rosemeyer



Bernd Rosemeyer in seinem Auto - Union-Carrington, auf dem er zahlreiche große Siege errang.



Der riesige Vanderbilt-Pokal wird Bernd Rosemeyer nach seinem Sieg in Amerika überreicht.

**PS**

**AUTO- UND MOTORRAD-GESCHICHTEN AUS ALLE WELT**

Band 6

## *Auf der Jagd nach Sekunden*

Aus dem Leben des berühmten Rennfahrers Bernd Rosemeyer

von

**Rolf Strahl**

Herausgeber  
**Dr. F. A. Six**  
Heinz-Jürgen Plathner

**ARTHUR MOEWIG VERLAG MÜNCHEN**  
Mitglied des Verbandes Deutscher Zeitschriftenverleger z. V.

Bernrd Rosemeyer hielt Ende Oktober 1937 mit dem Auto-Union-Rennwagen drei Weltrekorde und sechzehn Klassenrekorde, und zwar:

**1. Weltrekorde:**

Fliegender Start  
10 Meilen 360,3 km/h (bish. 333,46 km/h)

Stehender Start

1 km 188,7 km/h (bish. 163,4 km/h)  
1 Meile 223,2 km/h (bish. 188,6 km/h)

**2. Internationale Klassenrekorde:**

Fliegender Start

1 km 406,3 km/h (bish. 389,2 km/h)  
1 Meile 406,2 km/h (bish. 389,6 km/h)  
5 km 404,6 km/h (bish. 376,3 km/h)  
5 Meilen 368,5 km/h (bish. 336,84 km/h)  
10 km 387,2 km/h (bish. 331,69 km/h)  
10 Meilen 360,3 km/h (bish. 333,46 km/h)

Stehender Start

1 km 188,7 km/h (bish. 131,1 km/h)  
1 Meile 223,2 km/h (bish. 145,7 km/h)

Klasse C: 3000 - 5000 ccm Zylinderinhalt:

Fliegender Start

1 km 351,9 km/h (bish. 317,6 km/h)  
1 Meile 353,3 km/h (bish. 320,2 km/h)  
5 km 346,2 km/h (bish. 311,9 km/h)  
5 Meilen 345,1 km/h (bish. 287,2 km/h)  
10 km 341,6 km/h (bish. 248,0 km/h)  
10 Meilen 340,9 km/h (bish. 236,0 km/h)

Stehender Start

1 km 189,8 km/h (bish. 157,7 km/h)  
1 Meile 201,8 km/h (bish. 188,6 km/h)

### Über den Autor

Rolf Strehl ist gebürtiger Hamburger. In seiner Heimatstadt begann er auch nach Kriegsende seine journalistische Laufbahn in der Redaktion der damaligen Zonenzeitung „Die Welt“, wo er mehrere Jahre lang für den vermischten Teil verantwortlich zeichnete. Er arbeitete außerdem als Korrespondent süddeutscher Zeitungen und trat publizistisch hervor durch Veröffentlichungen in mehreren großen Zeitschriften, besonders aber durch sein Buch „Die Roboter sind unter uns“, das im Herbst 1952 erschien und heute bereits in sieben Weltsprachen verbreitet ist. Demnächst erscheint von ihm ein Buch über das Problem der „fliegenden Untertassen“, die erste umfassende deutsche Publikation auf diesem Gebiet. Im Jahre 1952 übernahm er die Chefredaktion einer technischen Jugendzeitschrift und kurz darauf auch die eines unterhaltenden Journals. Im Herbst 1953 wurde er Ressortleiter der aufgestärktesten deutschen Tageszeitung, ging ein Jahr darauf nach Berlin zum bekannten Ullstein-Verlag und arbeitet jetzt wieder in Hamburg als Korrespondent und Mitarbeiter verschiedener Zeitungen und Zeitschriften.

Copyright 1956 by Arthur Moewig Verlag München  
Gesamtherstellung: Buchdruckerei H. Mühlberger, Augsburg.  
Printed in Germany  
Dieses Heft darf nicht in Leihbibliotheken und Lesestellen geführt  
und nicht zum gewerblichen Umlauf verwendet werden.

### Es ist der 20. Mai 1927.

Im Halbdunkel der Dämmerung dieses Tages klettert ein junger Amerikaner auf dem Roosevelt-Feld bei New York in ein winziges einmotoriges Flugzeug, um zu einem denkwürdigen Flug zu starten. — Als Erster will er versuchen, den Atlantik im Non-Stop- und Alleinflug zu bezwingen. Er startet zur Eroberung der Alten Welt. Der junge Amerikaner heißt Charles A. Lindbergh. Als er um 7.45 Uhr in seine „Apfelsinenkiste“ klettert, hat er schon über 24 Stunden keinen Schlaf mehr gefunden. Er wird auf dem Flug noch böß daran zu knabbern haben. —

Endlich, endlich ertönt das Kommando: „Bremsklötze frei!“ Die Startflagge senkt sich, und der „Spirit of St. Louis“ — so heißt Lindberghs Maschinen — rollt unter den brausenden Hochrufen einer ungeheuren Zuschauermasse langsam auf dem Roosevelt-Feld bei New York an. Der sensationellste Flug in der Geschichte der Fliegerei, der die ganze Welt in Atem halten wird, hat begonnen. Lindbergh, der „fliegende Narr“, ist auf dem Wege nach Paris.

Während die Welt in einen beispiellosen Taumel verfällt, ist Charles Lindbergh vollkommen abgesschnitten von dieser Erde, denn er hat weder eine Empfangs- noch eine Sendestation an Bord. Charles Lindbergh hat sich in das große Abenteuer seines Lebens gestürzt.

Fast zwölf Stunden, eine Zeit voll kaum erträglicher Spannung, muß die Menschheit auf die erste Nachricht über Lindbergh warten. Endlich, um 19.15 Uhr, erhalten Millionen New Yorker den ersten Hinweis: „Das Flugzeug, Spirit of St. Louis“ hat den Ort St. John auf Neufundland zur festgesetzten Zeit und auf vorgeschriebenem Kurs passiert. „Als die Stimme des Ansagers im großen New Yorker Yankee-Stadion sich meldet, erheben sich die 40 000, die einem Boxkampfbeiwohnen, entblößen ihr Haupt und beten für den Einsamen über der dunklen Wasserwüste des Atlantik, der mit seiner Maschine im dichten Nebel weiter nach Osten braust, Europa und Paris entgegen.“

Nach einem nördlichen Sturmflug über den wogenden Wellen des Ozeans, durch Hagel, Regen und tückische Sturmgebilde hindurch, weicht endlich die Dunkelheit dem neuen Tag, der von Europa herüberdämmt. Adrtzehn Stunden ist Lindbergh jetzt unterwegs. Langsam steigt die Temperatur. Doch lähmend überfällt den einsamen Flieger jetzt eine bleierne Müdigkeit. Seit über 40 Stunden hat er nicht mehr geschlafen. Lindbergh tut alles, um ihrer



Herr zu werden. Er kontrolliert den Kurs und schlägt sich mit der Hand schmerzhaft ins Gesicht. —

Lindbergh weiß nicht, daß sein Name inzwischen in den Schlagzeilen der gesamten Weltpresse aufgeführt ist. Eine lähmende Angst und hoffnungslose Bestürzung hat inzwischen Millionen Menschen in Amerika und Europa ergriffen. Das winzige Flugzeug des jungen Amerikaners, der ausgezogen ist, um die Alte Welt zu erobern, ist verschollen.

In den Strahlen der untergehenden Sonne des 21. Mai 1927 überfliegt Lindbergh endlich das erste Stück Land. Der südwestliche Zipfel von Irland bleibt hinter ihm. Hinter ihm liegt jetzt auch der Atlantik. Als erster Flieger der Welt hat er ihn im Ost-West-Flug bezwungen. Als der junge Pilot in der späten Abenddämmerung den fast windstill daliegenden Kanal zwischen England und Frankreich überfliegt, begrüßt ihn bereits der Leuchtturm von Mont-Valérien in vollem Licht an der Küste des Alten Kontinents.

Die Umgebung des Pariser Flugplatzes Le Bourget ist schon ab neun Uhr abends schwarz von Menschen. Ein vieltausendstimmiger Jubelschrei erschallt dann kurz nach zehn Uhr in den nachtdunklen Himmel, als der „Spirit of St. Louis“ nach einer eleganten Schleife um den Eiffelturm auf Le Bourget niedergeht. Nach 33 1/2 Stunden hat die Erde den fliegenden Narren „wider. Die Alte Welt liegt ihm zu Füßen. Wochentlang schleift man Lindbergh von einem Empfang zum andern. —

Als Lindbergh in der Alten Welt landet, ist auf der andern Seite des Atlantischen Ozeans zu gleicher Stunde der Teufel los! In ganz Amerika werden die Theater- und Kinoprogramme unterbrochen. Die sonst so zurückhaltende „New York Times“ druckt auf jeder ihrer sechs Seiten umfassenden Sonderausgabe die bisher überschwinglichste Schlagzeile: „Lindbergh hat es geschafft!“ New York gleich einem Tollhaus der Freude. Sirenen heulen im Hafen, Flugzeuge und das Luftschiff „Los Angeles“ überfliegen stundenlang die Stadt. Millionen von Menschen sind auf den Straßen. In aller Munde ist nur ein Name: „Lindbergh...“

\*

1937, zehn Jahre später steht ein junger Mann aus Europa auf dem gleichen Flugfeld, von dem ein Jahrzehnt vorher ein junger Amerikaner zur Eroberung der Alten Welt ausgezogen war. Er ist gekommen, um die Neue Welt zu erobern. Und er wird sie erobern. Er weiß es in diesem Moment nur noch nicht. Auch der junge Amerikaner, der vor genau zehn Jahren seinen Welttrium begründete, mußte am Morgen des 20. Mai 1927 nicht, daß er ein Pionier des Motorsports werden sollte, genau wie der junge Europäer, der nun zusammen mit seiner jungen Frau auf dem historischen Roosevelt-Field bei New York steht.

Direkt neben dem Flugfeld liegt der Roosevelt-Raceway, das berühmte Autodrom der Vereinigten Staaten, auf dem alljährlich der „Große Preis von Amerika“ ausgetragen wird. Der Vanderbilt-Pokal ist eine Trophäe, die jeder Rennfahrer sozusagen als Krönung seiner Laufbahn zu gewinnen wünscht. Und der junge Europäer, der nun mit seiner Frau auf dem Roosevelt-Flugfeld steht, lauscht gedankenvoll dem Aufheulen der Motoren, das von der benachbarten Rennbahn herüberdröhnt: Training zum „Großen Preis von Amerika!“ Eine

Stunde später wird auch er wieder in seinem Silberpfeil sitzen und seine Trainingsrunden drehen. Und wenige Tage später wird ein Name in riesigen Balkenüberschriften die amerikanischen Blätter beherrschen: Bernd Rosemeyer, der strahlende Auto-Gott aus Germany!

Er wird der populärste Mann der Vereinigten Staaten, Amerika wird ihn feiern wie einen Lindbergh des Automobilsports!

Aber noch ist es nicht soweit, wenn auch dem Europameister der Rennfahrer — eine Weltmeisterschaft wurde damals noch nicht ausgetragen — sein Ruf vorangeht. Es beginnt bereits bei der Ankunft in New York, als Deutschlands größtes Schiff, die „Bremen“, am Pier festmacht. Ein Heer von Reportern ergießt sich an Bord des Ozeanriesen, um die Rennfahrer, die von Europa herübergeworfen sind, zu begrüßen: Rudolf Caracciola und den Engländer Dick Seaman vom Mercedes-Benz-Rennstall, sowie den kleinen Ernst von Delius und Bernd Rosemeyer von der Auto-Union.

\*

Rosemeyer ist sofort Mittelpunkt des Interesses. Mit amerikanischer Unbekümmertheit rücken die Reporter ihm auf den Leib, während seine Frau, die berühmte Fliegerin Elly Beinhorn, das Dolmetscheramt für die deutschen Rennfahrer übernimmt. Sie kennt Amerika von ihren früheren Reisen her und ist auch mit dem amerikanischen Slang vertraut. Und so wundert es sie auch nicht, daß ein wildfremder Reporter auf ihren Mann zutritt und ihn sogleich vertraulich mit seinem Vornamen anspricht: „Hallo, Bernd, give me a nice story about your speed record in Frankfurt!“ Also auch das weiß man schon in Amerika, daß Rosemeyer drei Tage vor der Überfahrt auf der Autobahn bei Frankfurt so eben noch ganz schnell fünf Klassen- und einen Weltrekord an einem einzigen Vormittag „mitgenommen“ hat: 389,2 km/h für den Kilometer, 389,6 km/h für die Meile, 5 Meilen mit 368,5 km/h, 10 km mit 357,2 km/h und 10 Meilen mit 360,3 km/h, und damit gleichzeitig Weltrekord.

Natürlich haben die amerikanischen Zeitungen schon lange vor dem großen Rennen die Siegesaussichten diskutiert. Und wenn sie auch ihrem Meisterfahrer Rex Mays und Caracciola die meisten Chancen einräumen, so konzentriert sich doch das größte Interesse aller auf das Auftreten von Bernd Rosemeyer, von dem man schon so viele Wunderdinge gehört hat. Und so kommt es dann auch, daß Bernd die meisten Interviews geben muß, daß von ihm die meisten Bilder in den Zeitungen erscheinen und er überhaupt schon vor dem Rennen der populärste Fahrer ist, der jemals in Amerika an den Start gegangen ist. Seine Sappelfrosen und sein Jägerhündchen tragen dabei zur Popularität des jungen Meisterfahrers nicht unerheblich bei und sind für die Amerikaner eine richtige kleine Sensation.

Rosemeyer ist mit dem festen Entschluß nach Amerika gekommen, nicht ohne den „Pott“, der mit einem Geldpreis von 20 000 Dollar verbunden ist, wieder über den großen Teich zurückzufahren, das heißt genauer: mit einer Miniatur-Ausgabe des über einen Meter großen Vanderbilt-Pokals, der als ewiger Wanderpreis in Amerika bleibt. Der Sieger erhält jeweils nur eine verkleinerte Ausgabe als Eigentum, aber er kann dafür auch die Genußgung mit nach Hause nehmen, daß sein Name für alle Zeiten in die Silberhaut des Riesenbeckers eingetritz wird.

## Ein Mann versteht die Welt nicht mehr

Als Rosemeyer und v. Delius zum ersten Male die Rennbahn vor den Toren New Yorks besichtigten, bekommen ihre Erwartungen einen nicht gelinden Dämpfer. Harten sie erwartet, eine hochmoderne Rennbahn nach europäischem Muster vorzufinden, so wurden sie bitter enttäuscht. Berndts Gesicht wird immer länger, als er die schmale, kurvenreiche Strecke abfährt. Das war eine Bahn so gar nicht nach dem Geschmack der Deutschen, hier konnten sich eigentlich nur die kleinen „Straßenflöhe“ durchsetzen, die um die Kurven schlankerten und nicht andauernd bremsen mußten. Tazio Nuvolari, der große Italiener, war denn auch zu diesem Rennen mit einem eigens konstruierten Wagen gekommen, denn er wollte den Pokal, den er im Vorjahr gewonnen hatte, mit Erfolg verteidigen. Nach der ersten Probefahrt trifft Bernd den Italiener völlig niedergeschlagen an — er hat soeben die Hiobsbotschaft erhalten, daß sein Sohn an einem Herzschlag verstorben sei. Trotz dieses schweren Schicksalsschlages will Tazio aber dennoch fahren.

Ein Mann wie Nuvolari gibt so leicht nicht auf!

Und noch eine zweite Hiobsbotschaft pläzt in die Vorberreitungen dieses Rennens hinein: Amelia Earhart, die berühmte amerikanische Fliegerkameradin Elly Beinhorn, ist über dem Pazifik verstorben! Pionierschicksal!

Das Rennen scheint unter keinem guten Stern zu stehen, und besonders für die schnellen deutschen Wagen sinken die Aussichten von Tag zu Tag. Zwar dreht Bernd einige sehr schnelle Runden, aber werden die Wagen die lange Distanz über 90 Runden durchhalten? Am 3. Juli — es ist ein Sonnabend — sollte das Rennen gefahren werden. Zweitunddreißig Rennwagen stehen am Start, die Besucher sitzen auf den Tribünen, die Motoren werden angeworfen — da fängt es an zu regnen. Nach langem Hin und Her werden die Wagen schließlich wieder in die Boxen geschoben. Die Rennleitung will die Bahn, die an keiner Stelle überhöht und bei Nässe ungeheuer gefährlich ist, für den Start nicht freigeben. Man einigt sich als neuen Termin für das Rennen auf Montag, den 5. Juli.

Und wieder stehen die 32 blitzenden Ungeheuer mit laufendem Motor an Start und Ziel zum „anstrengendsten Rennen der Welt“. Zwar waren am Morgen ein paar Regentropfen gefallen, aber jetzt ist die Bahn bei 35 Grad im Schatten wieder völlig trocken.

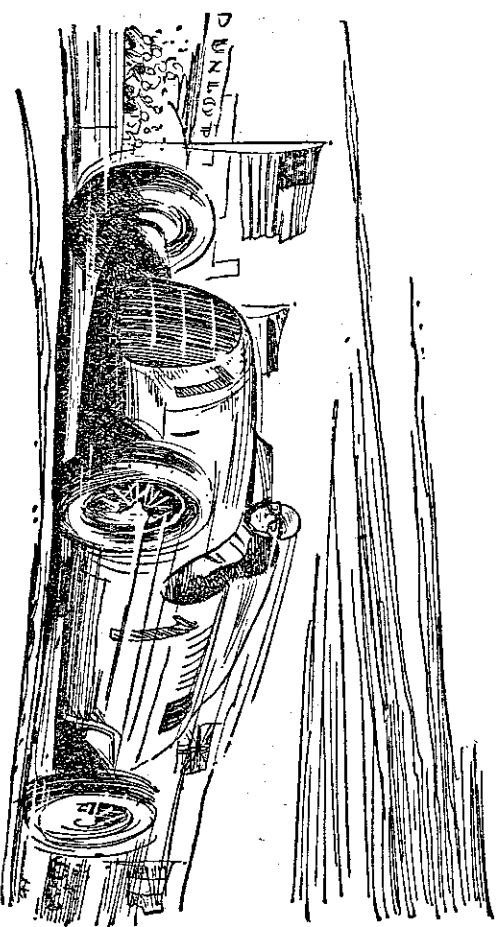
Aufheulend schießt das Feld davon, an der Spitze Caracciola, Bernd ganz dicht hinter ihm. Hinter ihnen brummen die kleinen Flitzer der Amerikaner und Franzosen, die nur so durch die vielen Haarnadel-Kurven straukeln. Sie haben es leichter als die Deutschen, die zwar auf den Geraden jedesmal einen Riesenvorsprung herausholen, ihn aber in den Kurven wieder durch das Abbremsen und Herunterschalten verlieren. So ist das Rennen nicht nur für die Zuschauer, die übrigens die gesamte Bahn überschauen können, sondern in erster Linie für die Fahrer eine gewaltige Nervenbeanspruchung, wie sie wohl in kaum einem andern Rennen der Welt größer sein kann.

Nach zehn Runden zeichnen sich die ersten festen Positionen ab. Die deutschen Wagen haben sich wider Erwarten die Spitze gesichert. Abwechselnd führen Rosemeyer und Caracciola, gefolgt von Nuvolari, Seaman und Delius. In der 17. Runde

muß „Carratsch“ plötzlich wegen Motorschaden aufgeben. Rosemeyers größter Gegner ist also ausgefallen; ist damit aber auch die Entscheidung gefallen? Fast scheint es so, doch es scheint nur so.

\*

Schwere Sorgenfalten durchfurchen die Stirn Dr. Ferdinand Porches, der das Auto-Union-Team als Reiseteiler nach Amerika gebracht hat. Er weiß aber um ein Geheimnis, das außer ihm, den Auto-Union-Fahrern und den Monteuren niemand kennt. Bernd kann nämlich im Gegensatz zu den Mercedes-Leuten mit nur einmal frischen Kraftstoff aufzunehmen! Alle zu Hause gemachten Berechnungen über den Benzinverbrauch erweisen sich in der Praxis als falsch! Die Auto-Union-Wagen fressen hier in Amerika auf einmal mehr Kraftstoff als vorhergesehen war. Bernd braucht also einen Vorsprung von mindestens 35 Sekunden, um dann in gleicher Höhe mit seinem ersten Verfolger wieder ins Rennen gehen zu können.



Wie von Furien gejagt rast Rosemeyer durch die Kurven, daß es den Zuschauern manchmal den Atem verschlägt. Nur um Zentimeter rast er jeweils an den Betonumfassungen vorbei, und mehr als einmal hat es den Anschein, daß er den Wagen nicht mehr rechtzeitig herumreißen kann. Aber Bernd hat seinen Wagen fest in der Hand, er fährt wie ein junger Gott, denn er weiß, daß hinter ihm Seaman die Rolle Caracciolas übernommen hat und wie der Teufel hinter ihm herjagt.

In der 38. Runde hält Bernd weisungsgemäß an der Boxe und trankt. Aber sein Vorsprung von 30 Sekunden reicht nicht aus. Der Engländer schießt mit seinem Mercedes vorbei und übernimmt die Spitze. Doch in der 45. Runde hält auch Seaman zum Tanken. Wie ein Schatten jagt Bernd wieder an der Haupttribüne vorbei, gejagt von einem unsichtbaren Feind: der Zeitnot, denn 35 Sekunden muß

er als Mindestvorsprung vor Seaman haben, wenn er dieses Rennen gewinnen will. Denn die Taktik der Mercedes-Leute ist jetzt glasklar: Seaman hält nach genau der Hälfte des Rennens an den Boxen zum ersten Male. Wenn er aber die erste Hälfte ohne Tankautenthalt durchstehen kann, wird es in der zweiten Hälfte des Rennens nicht anders sein. Also will Mercedes das Rennen durchfahren, Sekunden gewinnen und Rosemeyer nach seinem zweiten Box-Aufenthalt nicht mehr an die Spitze lassen.

Im Lager der Auto-Union wird man nervös und unruhig. Dr. Porsche rennt zu seinen Monteuren — und kommt adselbstzudeckend zurück.

Nach jeder Runde zeigt man dem führenden Rosemeyer auf Tafeln die Zeitdifferenz zwischen ihm und seinem Verfolger an. Er fliegt um die Kurven, als jage er einem Phantom nach.

So etwas hatte Amerika noch nicht gesehen!

Da greifen die Auto-Union-Monteure zur Selbsthilfe. Sie wissen um Rosemeyers Handicap, sie wissen, daß er diese verdammten 35 Sekunden Vorsprung vor dem Engländer braucht, um dann wenigstens mit einigen Erfolgsaussichten mit Seaman in den letzten Runden noch um den Sieg ringen zu können — und so zeigen sie ihm auf ihren Tafeln enträthelt eine kürzere Zeitdifferenz zwischen ihm und seinem Verfolger an. Bernd muß noch schneller fahren — und er fährt noch schneller!

Da gibt es einen bösen Sturz, als beim Überholen der Amerikaner Crochane die Balance verliert und sich seitlich überschlägt. Im gleichen Augenblick rast der rote Alfa Romeo von Tazio Nuvolari wie eine brennende Fackel an den Tribünen entlang. Seine Geschwindigkeit beträgt über 200 km/h, viel zu hoch, um Nuvolari die Möglichkeit zu geben, abzuspringen. Als die Flammen schon lichterloh über dem Italiener zusammenschlagen, steigt er auf seinen Sitz und lenkt den Wagen mit einer Hand, dann, als auch sein Gesicht schon versengt ist, mit dem Fuß. Er will die anderen Fahrer nicht gefahrden, er muß von der Bahn, koste es, was es wolle! Die Geschwindigkeit ist zwar schon heruntergegangen, aber zum Abspringen immer noch zu hoch. Verzweifelt versucht er, seinen Alfa an die Außenbahn zu lenken, dort, wo die Grasnarben kein Feuer mehr fangen können. Mit schmerzverzerrtem Gesicht gelingt es ihm, den Wagen ausrollen zu lassen. Völlig gebrochen springt er aus dem brennenden Alfa heraus. Der Traum des Pokalverteidigers ist ausgeräumt. Zuerst der Tod des Sohnes — und jetzt auch noch diesel! Ein gebrochener Mann, vom Schicksal schwer geschlagen, verläßt kopfschüttelnd und mit Tränen in den Augen die Bahn. Er versteht die Welt nicht mehr. —

An der Spitze fährt Bernd inzwischen unbeirrt sein tollkühnes Rennen weiter. Runde um Runde jagt er Seaman die Sekunden ab, die er zum Sieg so dringend braucht. In der 79. Runde hält er wieder an den Boxen. Tanken. Neue Brille. Die alte war völlig mit einer Straubschicht überzogen. Sein Vorsprung reicht gerade aus. Aufheulend schießt er bereits mit hoher Tourenzahl wieder davon — da braust Seaman vorbei. Er drückt höllisch auf das Tempo, denn er will, er muß Rosemeyer erreichen. Aber der paßt höllisch auf. Mit 400 Metern Vorsprung geht er in die vorletzte Runde.

Jubel im Lager der Auto-Union! Das ist der Sieg!

### ... und der Sieger schläft ein

Da — was ist das? Langsam kommt Seaman mit stehendem Motor an die Boxen gerollt. Er muß tanken! Wahrscheinlich hatte man in der Eile seinen Tank nicht bis zum letzten Kubikzentimeter nachgefüllt. Mit brüllendem Motor jagt er hinter Rosemeyer her. Aber der fährt an der Spitze einsam sein Rennen zu Ende — seinem triumphalsten Sieg entgegen. Die letzte Runde wird für ihn zu einer einzigen Triumphfahrt.

Die Amerikaner sind wie närrisch über die bravouröse Fahrt des blonden „german boy“.

Mit 51 Sekunden Vorsprung vor Seaman holt er sich als erster Deutscher den „Port“.

Er sollte auch bis heute der letzte bleiben. Als Rosemeyer größter Erfolg geht dieses grandiose Rennen in die Renngeschichte ein. Den dritten Platz erringt sich schließlich der amerikanische Favorit Rex Mays vor dem kleinen Ernst von Delius als viertem — ein überragender Erfolg für die deutschen Wagen!

Die Amerikaner feiern Rosemeyer wie noch nie einen Rennfahrer zuvor. Die New Yorker Zeitungen bringen Rosemeyers Bild auf der ganzen ersten Seite, lächelnd, mit umgehängtem Siegerkranz und dem Pokal in der Hand, abgespannt, aber strahlend vor Glück. So wollen die Amerikaner ihre Helden sehen, so feiern sie einst ihren Lindbergh, und so feiern sie zehn Jahre später an der gleichen Stelle auch „ihren“ Rosemeyer. Die Kommentare der amerikanischen Zeitungen sind enthusiastisch, überschlagen sich fast, ähnlich, wie es zehn Jahre vorher schon einmal bei einem andern unbekümmerten „großen Jungen“ der Fall war. Mit dem Siegerkranz um die Schultern schläft Bernd eine halbe Stunde nach Schluß des Rennens auf einem Sessel im Klubhaus selig lächelnd ein. — von Hunderten von Pressevertretern umgeben. Es ist ganz ruhig im Raum, ~~keine~~ nicht ein Wort — und auch die abgebrühtesten Reporter verstummen vor dem wohlverdienten Schlaf des Siegers.

Am nächsten Tag bereiten Tausende von New Yorkern ihrem Helden im „Großen Preis von Amerika“ einen triumphalen Abschied im Hafen, als die „Bremen“ ihre Rückfahrt nach Europa antritt. Und Deutschland bereitet seinem „National-Heros“ einen nicht minder überwältigenden Empfang. Schon in Bremerhaven jubeln ihm Tausende zu; doch als der Sonderzug in Berlin einläuft, ist der Bahnhof Zoo schwarz von Menschen. Rosemeyer wird empfangen, wie wohl noch nie ein deutscher Rennfahrer empfangen worden ist — und wohl so leicht auch nicht wieder wird. Kaum hält der Zug, da reißen die begeistertesten Berliner „ihren“ Bernd aus dem Zug heraus, heben ihn auf die Schultern und schleppen ihn zum Ausgang.

Erst einer Polizeieskorte gelingt es, den „Helden von New York“ herauszuhaben.

Bernd Rosemeyer ist zurückgekehrt in seine Wahlheimat Berlin, in die Stadt, die seinen ersten Start auf einem Rennwagen sah.

## Wird Rosemeyer auf der Avus fahren?

Während drückt Renleiter Walb von der Auto-Union in Zwickau seinen Zigarrensummel im Aschenbecher aus.

„Menschenskind, Rosemeyer, nun lassen Sie doch endlich diese ewige Drängerei. Sie sind noch nicht an der Reihe. Wir haben Ihnen als Nachwuchsfahrer für die Saison 1935 ein leichtes Rennen zugesagt. Aber doch nicht gleich die Avus!“

Der Blonde, sympathische, fünfundzwanzigjährige Mann in der Tür des Büros verzieht mürrisch den Mund.

„Nein, wissen Sie, das ist nichts für meines Vaters Sohn. Aber auch gar nichts! Immer nur Probestfahrten, Probefahren und kein richtiges Rennen. Jetzt gehen die Trainingsfahrten für die Rennsaison los. Lassen Sie mich die Avus fahren, Herr Walb. Ich hab' doch auf dem Motorrad...“

Der Satz bleibt unvollender. Wie ein Donnerwetter fährt der Renleiter dazwischen:

„Verdammt noch mal, und wenn Sie auf dem Motorrad auch einen Sieg nach dem andern nach Hause gefahren haben, Rosemeyer! Mit unseren neuen Rennwagen ist das etwas anderes. Sie haben noch keine genügende Erfahrung. Außerdem bestimme ich nicht allein; die Direktion bestimmt, wer in dieser Saison fährt!“

Doch so leicht ist ein Bernd Rosemeyer nicht abzuschütteln.

„Auf die Tube drücken kann ich den Wagen auch. Hab' ich nicht immer die schnellsten Zeiten unter den Nachwuchsfahrern gefahren? Ich muß Gegner haben, ich will endlich beweisen, was ich kann!“

Aber jetzt ist es mit der Geduld des Rennbosses endgültig aus:

„Nein!“ schreit Walb. „Fallen Sie mir nicht mehr länger auf die Nerven! Machen Sie ganz schnell die Tür von draußen zu!“

Kopfschüttelnd sieht er Rosemeyer nach. Langsam steht er auf, geht an seinen riesigen Aktenschrank und holt sich noch einmal die „Akte Rosemeyer“. Ächzend läßt er sich in seinen Stuhl zurückfallen, zündet sich umständlich eine neue Zigarre an und beginnt zu lesen. „Bernd Rosemeyer, geb. am 14. Oktober 1909 in Lingen im Emsland“, steht da. „Mit 16 Jahren sämtliche Führerscheine. Erstes Rennen als Motorradfahrer am 31. Mai 1931 beim Oldenburger Grasbahnrennen. Gleich ein Doppelsieg. Im ersten Jahr schon 11 Siege. 1932 Lizenzfahrer. Fabrikmaschine von NSU für das Avus-Rennen.“ „Da ist sie wieder, diese verdammte Avus“, denkt Walb. Und er liest weiter: „auf Antrieb 2. Platz.“ Und so geht es weiter: 1933 Werkvertrag mit NSU. Sieger im Hockenheim-Rennen. 1934 Fabrikfahrer für DKW.“

Und immer wieder: „Sieger Bernd Rosemeyer!“

Renleiter Walb klappert den Aktendeckel wieder zu. Schwer zieht der Rauch seiner Zigarre durchs Zimmer. Sinnend hängt er seinen Gedanken nach. „Nun ja, so denkt er, alles ganz schön und gut. Alles ganz schön. Zweifellos eine große Begabung, dieser Rosemeyer. In kurzer Zeit vom unbekanntem Lizenzfahrer zur absoluten deutschen Spitzenklasse vorgestoßen. Fin, hm! Alles ganz schön. Aufgefallen war er, dieser Rosemeyer, vor allem durch seinen Schneid und seinen Mut. Und deshalb hat man ihm ja auch einen Nachwuchsfahrertrag gegeben. Aber anstatt nun abzuwarten, bis seine Chance kommt, zeigt dieser Rosemeyer eine

hartnäckige Ungeduld, Noch nicht einmal flügge geworden, will dieser Mensch gleich in die schweren internationalen Rennen! Und dann gleich die Avus! Nein, so geht das nun doch nicht. Und überhaupt: auf dem neuen Rennwagen. — Nein, und nochmals nein —!“

Ja, der neue Rennwagen der Auto-Union. Wie war das doch gleich?

\*

Am 14. Oktober 1932 hatte die Internationale Autorennsport-Behörde in Paris beschlossen, neue Rennformeln für das Jahr 1934 bekanntzugeben: splitternackt, ohne Benzin, Öl, Wasser, Reifen und Reserveräder durfte ein Rennwagen nicht schwerer sein als 750 kg (das ist etwas mehr, als ein serienmäßiger Volkswagen heute wiegt!). Dagegen keine Vorschriften für Zylinderinhalt und Betriebsstoff. Bei dem niedrigen Gewicht würde es den Konstrukteuren ohnehin vergehen, die Motoren weiter als bis zu einem Volumen von 2,5 Liter aufzubohren. Gerade das aber sollte sich als graue Theorie des grünen Tisches erweisen. Die neuen Formel-Rennwagen waren nämlich nicht langsamer geworden, wie man es beabsichtigt hatte, sondern —

Am Morgen des 6. März 1934 war es soweit. Ein silbergrauer Rennwagen raste über die Avus. Eine Stunde lang. Von Nord nach Süd und von Süd nach Nord. Erstamt hören die Rundfunkhörer dann in den Mittagsnachrichten dieses Tages: „Der bekannte Rennfahrer Hans Stuck stellte heute morgen auf der Berliner Avus am Steuer eines neuen Formel-Rennwagens der Auto-Union drei Weltrekorde auf: Stundenrekord mit 217,110 km/h, 200 km-Rekord mit 217,018 km/h und 100 Meilen-Rekord mit einem Durchschnitt von 216,875 km/h.“ Was die Hörer dieser Nachricht jedoch am meisten in Erstaunen versetzte, war die Nennung des Namens „Auto-Union“. Was war denn das für ein komischer Verein? Niemand hatte bisher diesen Namen gehört.

Man kannte zwar die alten Begriffe Mercedes, Maserati, Bugatti, Alfa Romeo — aber „Auto-Union“?

Nun, die deutschen Audi-, Wanderer-, DKW- und Horch-Werke hatten sich kurz zuvor zu einer neuen Auto-Großmacht zusammengeschlossen — eben der Auto-Union. Im Konstruktionsbüro war ein genialer Kopf aufgetaucht: Dr. Ferdinand Porsche! Und der neue Weltrekordwagen, der da am Morgen des 6. März 1934 über die Avus raste, war sein Werk!

Bei Mercedes-Benz war man natürlich nicht müßig gewesen. Dort hatte sein Landsmann Hans Nibel die Dinge in die Hand genommen, jener Mann, der einst den „Blitzen-Benz“ konstruiert hatte, dessen Geschwindigkeitrekord die Jahre von 1909 bis 1924 überdauert hatte. Nibels neuer Formel-Rennwagen wurde etwa zur gleichen Zeit mit Porsches Konstruktion fertig. Als „Silberpfeile“ sollten sie zusammen mit Porsches Auto-Union-Rennwagen die größte Zeit des deutschen Rennsports einleiten.

Während aber Nibel einen 3,3 Liter-Frontantrieb mit acht Zylindern und 280 PS bevorzugte, hatte Porsche von jeher mit dem Heckmotor geliebteilt. Und so hatte er beim Auto-Union-Rennwagen einen neuen 16 Zylinder-Motor dicht vor der Hinterachse eingebaut. Weit vorgeschoben war der Fahrersitz. Das gab dem Wagen ein Kühnes und angreifslustiges Profil.



Und mit diesem Wagen wollte also das Greenhorn Rosemeyer zum ersten Male in einem Rennen auf der Avus starten! Rennleiter Walb denkt noch einmal: „Unmöglich! Vollkommen ausgeschlossen!“

Simrunzelnd betrachtet der Rennleiter am nächsten Tag seinen Notiz-Kalender auf dem Schreibtisch.

„Wird Rosemeyer auf der Avus fahren?“ steht dort klar und deutlich. Unverkennbar Bernds Handschrift.

„Nein!“ schreibt Walb mit Rotstift in dicken Buchstaben darunter.

Aber so kann man mit einem Rosemeyer nicht verfahren! Am nächsten Tag findet der Rennleiter auf seinem Merkblatt die gleiche Frage: „Wird Rosemeyer auf der Avus fahren?“ Eine Woche lang schreibt Rosemeyer jeden Morgen diese Frage auf den Kalender seines Rennleiters. Und die Fragen werden immer dringlicher.

Er greift zu Rot-, Blau- und Grünstiften, unterstreicht, rahmt ein, vermehrt die Fragezeichen und setzt schließlich noch Anrufungszeichen hinzu. Unbefangen sieht er in der Werkstatt und bei den Versuchsfahrten Walb in die Augen. Mit keinem Wort wird das Geplänkel zwischen ihnen erwähnt, aber der Rennleiter sieht in dem von der weißen Kappe umrahmten Gesicht seines jüngsten Nachwuchsfahrers so erwartungsvolle Mienen, daß er eines Tages die Direktion bitter, doch zu erwägen, ob man nicht Bernd Rosemeyer für das Avus-Rennen einsetzen soll.

Aber er hört stets nur ablehnende Stimmen. Der unternehmungslustige junge Mann, der darauf brennt, sich mit der internationalen Elite zu messen, sei noch zu unerfahren, heißt es, zu temperamentvoll. Und: „Die neuen Wagen sind für ein solches Risiko zu kostbar! Denn“, so argumentiert man, „mit Temperament allein gewinnt man keine Rennen!“

Aber Bernd gibt nicht auf. In der nächsten Woche steht nicht mehr der in eine Frage gekleidete Satz in Walbs Kalender. Es steht jetzt vielmehr da: „Rosemeyer wird auf der Avus fahren!“ Eine Woche lang. Und wieder immer farbenfreudiger.

Mit immer mehr Ausrufungszeichen.

Endlich gibt Walb auf. Während knallt er sein „Ja!“ am Ende dieser Woche unter das Kalenderblatt. Und jubelnd reißt Bernd am nächsten Tag das so verheißungsvolle Kalenderblatt heraus. Er wird auf der Avus fahren! Er hat gesiegt.

Inzwischen hat im Direktionsbüro eine erneute Besprechung stattgefunden. Walb hat sich stark gemacht. Und nun findet er auch die Zustimmung von Dr. Porsche und Direktor Klaus von Oertzen. Sie hatten inzwischen Bernd Rosemeyer auf den Probefahrten genau beobachtet und erkannt: Hier reißt ein ganz, ganz großes Talent heran. Denn der junge Nachwuchsfahrer fuhr nicht nur wie der Teufel, sondern auch mit Verstand.

Bernd Rosemeyer wird also auf der Avus starten —

### Aus einem Hühnchen wird ein Hahn

Als die Hunderttausende am Tag des Rennens auf der schnellsten Bahn der Welt in der Nähe des Berliner Grunewalds lesen, daß am Steuer eines der neuen Auto-Union-Rennwagen ein junger Nachwuchsfahrer mit Namen Bernd Rosemeyer sitzen würde, interessiert das so gut wie niemand. Wer war das schon: Bernd Rosemeyer? Was konnte der den „Großen“ wie Caracciola, Fagioli, Varzi und Chiron schon antun?

Nun, man wird sehen.

Und man sieht — und staunt. Denn wer da mit 240 „Sachen“ über die Bahn fezt, ist niemand anders als der „Neue“.

Aber auch die „alten Hasen“ auf der Bahn staunen. Was ist denn das? Das geht doch überhaupt nicht! Da kann doch nicht einfach so ein Grünschnabel daherkommen, sich hinter ein Steuerrad setzen und der „Garde“ davonfahren! Und die „alten Hasen“ setzen all ihre Erfahrungen und Tricks ein, sie spielen das ganze Reservoir ihrer in langen Jahren erworbenen Fahrkünste aus und jagen den „Kleinen“, was das Zeug hält. Doch der läßt sich so leicht nicht „unterbuttern“. Er fährt tollkühn, verwegen und atemberaubend. Er fährt und jagt wie ein Raketengeschloß auf die Nordkurve zu und hört im Dröhnen seines Motors nicht den entsetzten Aufschrei der Zuschauer. Mitten in der Kurve bricht der Wagen aus, schleudert und treibt in den Innenraum. Die blasigen, durchgeschuerten Hände um das Steuerrad gekrampt, fängt Rosemeyer den tobenden Wagen ab und gewinnt die Gewalt über ihn zurück. Fluchend springt Rosemeyer aus dem Wagen, nicht mehr an die überstandene Gefahr denkend. Mitten in der Kurve war ihm einer der Reifen in Fetzen von den Felgen geflogen! Er war zu hart „rangingen“, und das hatten die Pneus nicht mitgemacht. An Sieg ist nun nicht mehr zu denken. Bernds erstes Rennen, das schließlich Fagioli auf Mercedes gewinnt, ist zu Ende. Hat er auch nicht gesiegt, so hat er doch viel mehr gewonnen: Erfahrung, Anerkennung und vor allem: er hat seine Feuerprobe bestanden. Denn die weiteren Rennen der Saison finden nun nicht mehr ohne Bernd Rosemeyer auf Auto-Union statt!

Und noch eins: die berühmten Fahrer beginnen jetzt zu ahnen, daß es aus ist mit ihrer souveränen Vorherrschaft. Die Rennen würde man nun nicht mehr „unter sich“ ausmachen, denn hier war ein Fahrer aufgetaucht, fest entschlossen, den „Alten“ den „Schneid abzukaufen“. Und so ähnlich sollte es dann auch kommen.

Vorerst allerdings sieht es noch nicht ganz so aus. Bei seinem zweiten Start im Preis von Pescara um die „Coppa Acerbo“ wird er vom Pech verfolgt. Als der Sieg bereits greifbar nahe scheint, blockieren die Bremsen — und wieder in einer Kurve.

Mit hoher Geschwindigkeit rast Rosemeyer durch den Straßengraben und wieder auf die Gerade zurück. An den Chausseesteinen aber hängt die Verkleidungskarosserie des Motors, doch diesmal kann er das Rennen zu Ende fahren und wird — noch Zweite!

## Eifelrennen 1935.

Wieder tritt Rosemeyer, immer noch Nachwuchsfahrer der Auto-Union, gegen dieASSE des Rennsports an. Vor dem Start ist er nervös, aber sein Stalkamerad Hans Stück klopft ihm beruhigend auf die Schulter: „Laß man Kleiner, mehr als deinen Hals kannst du auf dieser Kaffeefahrt auch nicht riskieren.“ Und Bernd wird ihnen zeigen, daß er schon längst nicht mehr der „Kleine“ ist — und von „Kaffeefahrt“ kann schon gar keine Rede sein! Zum ersten Male zeichnet sich das große Duell Caracciola—Rosemeyer ab, das in den folgenden Rennen Hunderttausende zu enthusiastischen Begeisterungstürmen hinführen sollte. Später einmal wird Caracciola sagen: „Wenn Bernd auf der Bahn erschien, erfüllte er jedes Rennen mit seinem unbändigen Temperament. Himmel, wie fuhr dieser Junge! Die Zweikämpfe mit ihm waren die schönsten, packendsten und schwersten meiner ganzen Laufbahn.“

Nach dem Start geht „Carratsch“ ab wie die Feuerwehr, hinter ihm Fagioli. So war es in der Rennstrategie des Mercedes-Stalles vereinbart worden. Doch dann folgt schon ganz „unprogrammatisch“ Bernd Rosemeyer. Er läßt sich nicht abschütteln und nicht verblüffen. Hinter ihm fährt das Feld der übrigen, doch das kümmerl den Einzelkämpfer Bernd Rosemeyer wenig. Er ist schon immer der Typ des Individualisten gewesen, der einsam und verbissen seinen Weg verfolgte. Das soll aber nun nicht heißen, daß er nicht auch ein prächtiger Kamerad und fairer Sportsman war. Aber das „Teamwork“ behagte ihm weniger, immer wieder sieht er das eine große Ziel vor Augen: zu fahren und zu siegen für sein noch so junges Werk, das sportliche Erfolge so dringend benötigte, wenn es auch auf wirtschaftlichem Gebiet zu einer wirklichen Auto-Großmacht werden wollte. Denn Rennen sind nicht allein Selbstzweck; die dort erlangenen sportlichen Erfolge strahlen seit jeher zurück auf den wirtschaftlichen Sektor.

Diese Gedanken mögen Bernd vielleicht durch den Kopf gegangen sein, als er nach den ersten Runden in einer waghalsigen Fahrt an Fagioli vorbeischießt, der gerade in einer Rechtskurve herunterstolperte. Bernd's Räder „rasieren“ die Graspflanze am Rande der Bahn, Dreck spritzt auf, aber er schafft es. Später erzählte der Italiener, daß er in diesem Moment gedacht habe: „Jetzt bricht er sich daran, Genick' und; Gott gebe ihm die ewige Ruhe“. Aber Bernd denkt gar nicht daran, sich das Genick zu brechen — ganz im Gegenteil: nach kurzer Zeit hat er auch Caracciola erreicht und prescht in ähnlich tollkühner Fahrt auch an ihm vorbei. Doch „Rudi“ läßt sich nicht erschüttern. Er war schon immer der kühle Stratege unter den Rennfahrern, der einmal von sich selbst sagte: „Man darf nur immer 50 Prozent wagen.“ Wie anders dagegen Bernd! Sein fahrerisches Genie kannte nichts Halbes. „Man muß 100 Prozent wagen!“ war sein Leitspruch.

Weiter geht die wilde, verwegene Jagd. Caracciola schaut in den Rückspiegel und schätzt die Entfernung zu seinem Stallgefährten Fagioli, als er mit einem zweiten Blick nach vorn schauernd sieht, wie Rosemeyer mit Vollgas in die gefährlichsten S-Schleifen geht und auch dann nicht den Fuß vom Gaspedal nimmt, wenn sein Wagen, nur noch auf zwei Rädern halb in der Luft hängend, die Innenbahn streift. Das wird selbst „Carratsch“ zuviel. Er setzt nach, zumal Rosemeyer jetzt langsamer wird. Und tatsächlich gelingt es ihm, an Bernd vorbeizukommen und wieder die Spitze zu übernehmen. Aber er hat nicht mit Rosemeyers Ver-

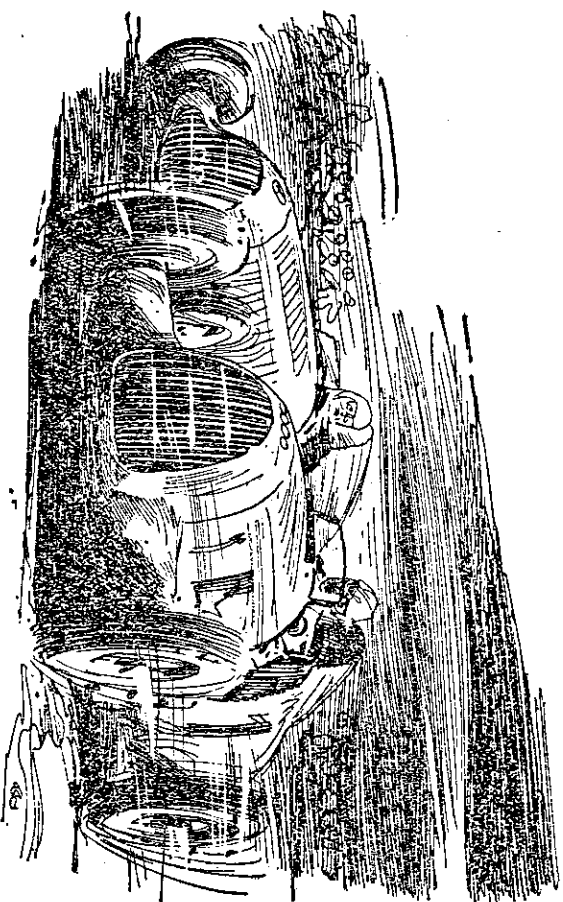
bissenheit gerechnet. Der setzt in irrsinnigem Tempo sofort nach. Wagen an Wagen rasen sie durch die Kurven, aber Rosemeyer gewinnt dieses Duell. Er führt wieder, aber nicht lange. Auf der nächsten Geraden ist „Rudi“ wieder vorn, doch Bernd hängt sich sofort wieder an das Hinterrad seines großen berühmten Rivalen.

Die Stimme des Rundfunkpredlers, der von der Hohen Acht über dieses dramatische Duell auf dem Nürburgring berichtet, überschlägt sich fast: „Der Zuschauer hat sich jetzt eine ungeheure Erregung bemächtigt. So eine Jagd hat man noch nie auf einer deutschen Bahn gesehen!“

Noch drei Runden sind zu fahren. Caracciola muß an den Boxen halten, und Rosemeyer jagt davon, peitscht seinen Wagen zu immer größerer Geschwindigkeit an. Ja, weiß er denn nicht, daß er damit seinen sicheren Sieg gefährden kann? Auch seine Reifen sind nur aus dem gleichen Material wie die der Mercedes-Benz-Leute. Reitet ihn denn der Teufel?

Noch eine und eine halbe Runde. Plötzlich spürt Bernd, wie sein Wagen ins Schwanken gerät, zum Glück in der Nähe der Boxen. Also halten. Rückwärtsgang rein. Zurück an das Ersatzteillager. Reifenwechsel. Und dann heult er auch schon wieder davon, hinter Caracciola her, der natürlich inzwischen vorbeigebraust ist. Eingangs der letzten Runde hat er ihn wieder.

Und dann passiert etwas Tolles: Für einen Augenblick sieht er den völlig irrsinnigen „Youngster“ neben sich, er sieht, wie der „Kleine“ ihm zulächelt. Ihm, dem großen Caracciola! Und mehr noch: Bernd fährt mit einer Hand und winkt ihm mit der andern huldvoll zu. Das ist zuviel! Aber da ist Rosemeyer auch schon vorbei, nimmt die nächste Kurve mit einem eleganten Schlenker und jagt mit etwa dreißig Metern Vorsprung dem Ziel entgegen.





Doch so etwas kann man mit dem „Almeister“ natürlich nicht machen. Im richtigen Augenblick gibt der alte Routinier in der Zielgeraden Vollgas. Meter um Meter schiebt er sich an den „jungen Mann“ heran, der schon zu siegesicher ist und nicht mehr voll aufs Gaspedal drückt. Er freut sich schon seines ersten großen Sieges.

Da sieht er plötzlich im Rückspiegel Caracciola heranbrausen. Mit aller Gewalt tritt er den Gashebel durch. Zu spät? Caracciola ist jetzt genau neben ihm. Noch dreihundert Meter bis zum Ziel. Längst sind alle Zuschauer aufgesprungen und verfolgen mit tosendem Getöse dieses dramatische Finish. Wird es „Carraasch“ noch einmal schaffen? Oder macht dieser — wie heißt er doch gleich? — dieser Rosemeyer das Rennen? Caracciola hat noch einmal etwas mehr „drin“. Buchstäblich auf den letzten Metern schiebt er sich an Bernd vorbei und geht als knapper Sieger durchs Ziel.

Im Jubel der Massen steigen beide Fahrer aus ihren Wagen aus. Bernd eilt sofort auf Caracciola zu und gratuliert ihm. Er hätte dieses Rennen gewinnen müssen, verdammt noch mal! Aber Bernd kennt keinen Neid. Noch einmal hat die Erfahrung gesiegt. Aber Bernd weiß, daß er ein großes Rennen geliefert hat, der Beifall der Zuschauer zeigt es ihm. Er weiß aber auch, daß auch er bald einmal „dran“ sein wird.

### Der Rennfahrer und die Fliegerin

Und dann ist auch er endlich „dran“. Im letzten Rennen der Saison beim Masaryk-Rennen in Brno am 25. September 1935, der für ihn zu einem Schicksalstag werden sollte, von dem er noch keine Ahnung hat, als er an den Start rollt. Mercedes hat zum letzten „Großen Preis“ des Jahres nicht mehr gemeldet. So stehen die drei Auto-Union-Wagen unter Stuck, Rosemeyer und dem Italiener Varzi allein der ausländischen Konkurrenz gegenüber. Stuck gibt nach wenigen Kunden auf, weil ihm ein Vogel die Brille zerschlagen hat und auch der Motor nicht mehr so läuft, wie er eigentlich laufen sollte. So kann Bernd in bravourösen Still sein Rennen als überlegener Sieger „nach Hause“ fahren. Überglücklich sieht er nach der Siegerehrung bei den Boxen, als ihn eine Stimme heraufhört: „Mit einem Bernd, da ist die Elly Beinhorn, die möchte dir auch gern gratulieren!“ Mit einem enormen Lorbeerkranz um den Hals strahlt er die berühmte deutsche Fliegerin an, die abends in Brno einen Vortrag halten soll.

Mit weitausholenden Bewegungen drängt er sich durch die ihm gratulierenden Menschenmassen und drückt Elly fest die Hand:

„Oh, danke schön! Was, das war eine Mordsache! Hoffen wir, daß viele weitere Siege folgen werden. Leider ist die Saison nun vorbei, aber — Ende gut, alles gut.“

Und dann sagt der strahlende Sieger etwas scheinbar sehr Dummes: „Wissen Sie, daß ich Sie schon immer um ein Bild von Ihnen bitten wollte, nur hab' ich Sie leider noch nie getroffen. Darf ich es mir in Berlin abholen, wenn wir alle zurück sind? Bitte, bitte!“

Ob es wohl wirklich sehr dumm war, das mit dem Bild?

O nein! Da steht er nun, der „Kleine“, der „Nachwuchsfahrer“, der berühmten Fliegerin gegenüber — und hat sich sofort auf den ersten Blick unsterblich verliebt in die charmante, zierliche Frau! Das mit dem Bild — das ihn im übrigen verdammt wenig interessierte, wie er später selbst zugegeben hat — ist natürlich nur ein Vorwand, um sich ohne Zeitverlust zu Hause wieder mit ihr in Verbindung setzen zu können.

Und richtig; als Elly Beinhorn eines schönen Tages einmal wieder für kurze Zeit in ihre Berliner Wohnung zurückkehrt, hat ihr Mädchen inzwischen auf dem Terminkalender notiert: „Ein Herr Bernd Rosemeyer war hier!“

Na also! Da hatte Elly die Bescherung. Der junge Mann ließ offenbar nicht locker.

\*

Und als Elly am 21. Oktober in Zwickau zu einem Vortrag eintrifft und von vielen würdigen Herrschaften in Empfang genommen wird, entdeckt sie nach einer ganzen Weile in einer Ecke des Empfangsraumes auch einen bescheiden wartenden, etwas blassen jungen Mann: unseren Bernd Rosemeyer! Während des Lichtbildervortrags sieht Elly sich dann — so berichtet sie später in ihrem Buch „Mein Mann — der Rennfahrer“ — wie ein strenges Fräulein Lehrerin genötigt, dem wiederholt zu seinen Kameraden überflüssige Randbemerkungen machenden Helden des Sievers eine humorvoll gerante Zurchtweisung zu erteilen, die dann wenigstens für eine Weile die allgemein gewünschte Ruhe wieder herstellt.

Zwei Tage später. Wieder muß Elly Beinhorn einen Vortrag halten, diesmal in der Nähe von Gaudau. Als sie abends in ihr Hotel kommt, wer sitzt da in der Empfangshalle? Natürlich Bernd! Man verabredet, daß Bernd sie abends nach ihrem Bestimmungsort und wieder zurück fahren wird. Und so geschieht es auch. Allerdings: nach dem Vortrag „verfehlt“ Bernd die richtige Ausfallstraße aus der Nachbarstadt. Und so fahren sie dann — endlos, auf immer länderlicheren Straßen dahin, Plaudern und lassen sich von Bernds Autoradio unterhalten.

„Soll ich nicht doch lieber fragen?“ meint Bernd nach schier endloser Zeit.

„Ach wo, wir werden schon gleich auf ein Schild stoßen, und Sie müssen sich ja hier auskennen, wenn Sie in Zwickau wohnen.“

Elly scheint inzwischen Gefallen an der Sache gefunden zu haben. Aber Bernd Rosemeyer kennt sich natürlich immer noch nicht aus, trotz der vielen Schilder, die selbstverständlich auch hier mitten im wohlgeordneten Deutschland zu Hausen herumstehen. Daß Rosemeyer nicht Bescheid wissen will, darauf kommt Elly Beinhorn in ihrer Harnlosigkeit nicht. Denn daß ein Mann, der dazu noch um zwei Jahre jünger ist als sie — was in Elly Beinhorns Augen schon „unmöglich“ ist — einfach mit ihr gewisse Mätzchen macht, vor denen im allgemeinen Mütter ihre unerfahrenen Töchter zu warnen pflegen — diesen Gedanken bezieht sie überhaupt nicht in ihre Überlegungen ein.

„Ich möchte mit Ihnen immer nur weiter und weiter fahren“, sagt Bernd plötzlich.

Und nun endlich „funk“ es bei Elly.

„Ich nicht, mein Lieber. Sie glauben nicht, wie gern ich schlafe; und ich höre mein Bett schon seit einer ganzen Weile nach mir rufen.“ Und: „Außerdem fahren

Sie nicht mit mir in der nächtlichen Landschaft umher, als wenn Sie sich nicht auskennen! So, das hatte er wohl verstanden.

Aber Rosemeyer lacht ihr in seiner jugenhaften Art nur schallend ins Gesicht!

Und dann sind sie plötzlich doch irgendwie und ziemlich schnell im Glauchau —

\*

Wenige Wochen später nur — Elly ist inzwischen wieder in Berlin — hat sich Rosemeyer endgültig in ihr Leben hineingedrängt. Er ist plötzlich einfach da, er ruft an, fährt mit seinem Hord vor, man besucht gemeinsam Veranstaltungen — Eines Tages wird es Elly Beinborn dann aber doch zu bunt. Ihre Freunde und Bekannten fangen bereits an, sie mit ihrer jungen Rennfahrerwerbung aufzu ziehen. Und typisch für Bernd: ohne Elly Beinborns Erlaubnis hatte er sich in zwischen angewöhnt, sie fast immer, ohne Rücksicht auf die Umgebung, mit „Du“ anzureden. Elly Beinborn dagegen sagt zu dieser Zeit hingegen immer noch „Bernd“ und „Sie“ zu ihm.

Und so ruft Bernd gelegentlich von Fahrprüfungen auf dem Nürburgring einfach auf der Segelfliegerschule Grunau in Schlesien an, wo Elly gerade ihre Segelflug-C-Prüfung macht:

„Du Elly, wenn wir am Sonnabend beide wieder in Berlin sind, machen wir uns ganz fein und gehen zusammen auf den Ball vom Klub, ja?“

Elly Beinborn ist von dieser Einladung keineswegs begeistert. Mit dem jungen Rosemeyer auf einen richtigen Ball gehen, mit Abendkleid und Frack und so? Was denkt sich dieser Grünschnabel eigentlich? Außerdem hatte sie ja für diesen Abend schon bei einer andern großen Sache zugesagt! Nein, für den jungen Rosemeyer konnte sie sich an diesem Abend weiß Gott nicht freimachen!

Sonnabend abend fährt Bernd pünktlich bei Elly vor, um sie abzuholen.

„Tag, Ellychen, gehen wir nun bald?“  
„Eine durchaus respektable Erscheinung, dieser junge Mann im Frack und mit den blonden Haaren“, denkt Elly. Aber eben doch nur ein „junger Mann“!

Und außerdem: Elly will sich nun einmal nicht „herumkommandieren“ lassen.

„Mein lieber Bernd, ich werde Ihnen mal etwas sagen. Haben Sie eigentlich im Ernst geglaubt, daß ich mit Ihnen zusammen auf einen Ball gehe? Schließlich unterhalte ich ja keinen Kindergarten.“ Da war es heraus, das böse Wort, das ihr im nächsten Moment schon wieder so schrecklich leid tut. So verletz hat sie denn auch den jungen Rosemeyer noch nie gesehen.

„Oh verzeihen Sie“ — „Sie“ sagt er! — „daran hatte ich nicht gedacht, daß es Ihnen peinlich sein würde, sich vor Leuten so auf heute abend gefreut.“

sehen! Ich hatte mich die ganze Woche so auf heute abend gefreut!

Muß noch gesagt werden, daß Bernd natürlich nicht allein ging? — Es wird ein wunderschöner Abend, und von diesem Tage an ist zwischen den beiden eigentlich das Eis gebrochen. Elly hat — wie sie später selbst schreibt — jetzt ihren „inneren Schweinehund“ dem ach so jungen Bernd Rosemeyer gegenüber überworfen. „Elly mit dem kleinen Rosemeyer“ ist bald eine so gewohnte Sache, daß sich kaum noch jemand dafür interessiert.

\*

Zwei Tage vor Weihnachten kommt Elly vollbekackt mit Paketen zu Hause an, als ihr Mädchen ihr eröffnet: „Herr Rosemeyer wartet drinnen und ist so schrecklich traurig, er soll sofort ins Krankenhaus.“

Und im Wohnzimmer sitzt dann tatsächlich ein ganz gebrochener Bernd Rosemeyer, dem mehr zum Weinen als zum Lachen zumute ist.

„Der Arzt hat gesagt, ich habe eine ganz üble Leberschwelung und beginnende Gelbsucht. Die Leber ist beinahe um das Doppelte vergrößert und stark entzündet. Er will mich noch heute ins Krankenhaus legen, dann hofft er, mich in drei bis vier Wochen wieder auf die Beine zu stellen. Du, ich ins Krankenhaus! Und ganz allein zu Weihnachten. Ich hatte mich doch so doll auf zu Hause gefreut. Und das alles wegen der verfluchten Auster!“

Das ist nun wirklich eine sehr dumme Geschichte, und Bernd weiß in diesem Augenblick nicht, daß er noch sehr lange daran zu knabern haben wird. Auf einer Dienstreise hatte er in Hamburg eine Auster gegessen, die dann in der folgenden Nacht große Übelkeit bei ihm hervorgerufen hatte. Am nächsten Tag ist Bernd schon quittengelb wie ein Chinese. Es hilft alles nichts: Rosemeyer muß in den „Affenkasten“, wie er es nennt. Elly ist zu Weihnachten bei ihren Eltern in Hannover angesagt — und Bernd liegt während der Festtage einsam und verlassen in einem Berliner Krankenhaus, Elly Beinborn kann nichts weiter tun, als ihn der Obhut einiger ihrer Freundinnen zu empfehlen.

Zu Silvester schickt sie ihm ein Telegramm aus den Bergen, in die sie sich zu einem kurzen Erholungsurlaub zurückgezogen hat, um Abstand zu gewinnen zu ihrem Verhältnis mit Bernd Rosemeyer:

„Ich wünsche dir, daß im Jahre 1936 alle deine Wünsche in Erfüllung gehen.“  
Zu diesem Zeitpunkt weiß noch keiner von beiden, wie wortwörtlich das in Erfüllung gehen sollte —

Mitte Januar ist Elly wieder in Berlin — nur einen einzigen Tag. Bei der Krankenvsiste — allerdings immer in Gegenwart von Dritten plus Vierten — redet man unentwegt aneinander vorbei. Elly ist tief enttäuscht. Sollten zwei Wochen Abwesenheit ihr diesen Menschen schon wieder entfremdet haben? Sie ist bereit, die Bekanntschaft mit Rosemeyer zu den Akten zu legen — wenn auch schweren Herzens —, wenn, ja wenn nicht am nächsten Tag in Thorn, wo sie schon wieder einen Vortrag gehalten hat, ein Luftpostbrief eingetroffen wäre, der Steine hätte erweichen können. Er habe bis zum letzten Augenblick fest geglaubt, sie müsse doch noch einmal allein zu ihm an sein Krankenbett zurückkommen und dann nicht mit ihrer neuen wasserichten Uhr vor seiner Nase im Wasserglas herumbaumeln und ähnliche, für einen Krankenhauspatienten aufregende Dinge treiben. Es habe sich doch in diesen Wochen so furchtbar viel in ihm angesammelt und noch vieles mehr —

Ohne Rücksicht auf ihre Devisenlage vertelefoniert Elly an diesem Abend einen halben Vortrag und steigt selig in ihr Bett in einem polnischen Hotel. Nun ist endlich alles klar.

Und ein halbes Jahr später, am 13. Juli 1936, dem Jahr der größten sportlichen Erfolge Bernd Rosemeyers, heiraten die beiden in Berlin. Es sollte eine der glücklichsten und populärsten Sportler-Ehen der Welt werden, wenn auch eine der kürzesten —

## *Stürze, Defekte, aber keine „Pötte“*

Das erste Rennen des neuen (olympischen) Jahres 1936 — der „Große Preis von Monaco“ — scheint für Bernd alles andere als das erfolgreichste Jahr seiner Laufbahn anzukündigen. Bei stärkerer internationaler Beteiligung starten am Ostersonntag alle Kanonen in den engen Straßen von Monte Carlo zur neuen Saison: Caracciola und Nuvolari, Varzi, Stuck, Wimmille, Fagioli und natürlich auch — Bernd Rosemeyer, der immer noch als „Nachwuchsfahrer“? wenn auch schon als eingetragener „prominenter“? gilt. Zu Hause sitzt Elly Beinhorn — noch nicht verheiratet mit ihrem Bernd — fiebernd am Radio und verfolgt die Jagd um den ersten „Großen Preis“ 1936. Nach fünf Runden führt Caracciola vor Nuvolari auf Alfa Romeo und Bernd Rosemeyer. Doch schon zehn Runden später ist der Traum vom Sieg für Bernd ausgeträumt. In der 13. Runde war er gestürzt und mußte ausscheiden, aber erst nach der 20. Runde meldet sich der Sprecher am Rundfunk wieder. Elly verschlägt es fast den Atem, als ihr Bernd überhaupt nicht mehr erwähnt wird.

Doch schon in der nächsten Minute fährt der Sprecher fort:

„Da kommt eben der gestürzte Rosemeyer zu Fuß an die Box zurück. Wir werden ihn auf eine Minute herbiten; für ihn ist das Rennen ja doch zu Ende. — Hallo, Rosemeyer! Ist alles gut abgegangen? Was schleppen Sie denn da für einen Riesensport unter dem Arm?“

„Och, den habe ich mir als Ersatz für den Preis des Prinzen Rainier gleich selbst geholt. Wie ich da in der 13. Runde in das Brückengelände geschossen bin, kann unter anderem dieser Steinport von oben. Und der sieht eigentlich, abgesehen vom Material, genau wie der Pokal aus, um den wir hier fahren. Da hab' ich ihn mir zum Trost mitgenommen.“ Das war nun wieder einmal typisch Bernd Rosemeyer! Und weiter geht die Jagd nach den „Pötte“! Und immer noch hält Bernd's

Pechsträhne an!

„Großer Preis von Tripolis“ auf einer der schnellsten Rennbahnen der Welt unter der Schirmherrschaft des italienischen Luftmarschalls Balbo! Im Training ist Bernd der Schnellste und stellt einen Kundenrekord nach dem andern auf. Aber im Rennen selbst —

Rosemeyer schildert die mörderische Strecke in einem Brief an Elly so:

„Stuck, Fagioli und ich kamen prima vom Start weg. Schon in der vierten Runde konnte ich dem Hans (Stuck) weglassen. Dann mal er vorn, mal ich. An den Tribünen immer so mit Wagenlänge hintereinander her mit zirkel 280 Sachen, wunderbar, und bald hatten wir einen Vorsprung von über einer Minute vor dem übrigen Feld. Nach der zwölften Runde mußten wir beide zu gleicher Zeit Reifen wechseln, dann wieder ab dafür.“

Kurz danach konnte ich dann Hans wieder weglassen und lag an der Spitze. Als ich nach einer Kurve wieder Gas geben wollte, ging es nicht mehr. Mist! Ich schaue nach hinten, brennt da doch der ganze Schwanz! Nichts wie halten und raus! Dann habe ich gebuddelt wie ein Maulwurf und mindestens einen Zentner Sand hineingefeuert. Dann stand ich da und dachte an Dich. — Aus. — Und hatte doch sooo fest geglaubt!!!“

Eine Woche später — am 17. Mai 1936 — wird der „Große Preis von Tunis“ ausgefahren. Wieder ist Rosemeyer der Schnellste im Training — und wieder brennt, genau wie am Vortag, sein Rennwagen aus, nachdem er lange Zeit geführt hat! Nur mit knapper Not kann er sich selbst rechtzeitig in Sicherheit bringen.

\*

Drei Wochen darauf: „Großer Preis von Barcelona!“ Wieder beste Trainingszeiten und dann: im Rennen selbst Defekt am Reservetank in der sechsten Runde. Und wieder: aus der Traumi-Will dem Rosemeyers Pechsträhne überhaupt nicht abreißen? In vier großen Rennen der Saison ist er nun schon gestartet — in Monaco, Tripolis, Tunis und Barcelona —, und kein einziges Mal hat sein Wagen das Ziel erreicht, obwohl er bei jedem Training zuvor die besten Zeiten gefahren war.

Hatte er bei seinem ersten Rennen in Monaco noch seinen Humor behalten und sich selbst den „Steinport“ verliehen, so kehrt er jetzt tief niedergeschlagen und verzweifelt nach Hause zurück.

Das Jahr 1936 scheint düster zu werden für den jungen Auto-Union-Fahrer Rosemeyer.

Hatte man doch zuviel erwartet von Bernd?

## *Der große Durchbruch*

14. Juni 1936: Eifelrennen auf dem Nürburgring, auf dem er schon im vorigen Jahr Caracciola den denkwürdigen dramatischen Zweikampf geliefert hatte! Und auch dieses Mal schreit sich der Rundfunksprecher wieder die Stimme heiser vor Erregung:

„Soeben zieht der italienische Fahrer Tazio Nuvolari durch die Kurve, dicht gefolgt von Bernd Rosemeyer. Die beiden fahren ein höllisches Rennen! Ein Kampf, bei dem eine Rekordrunde die andere jagt. Aber jetzt legt sich leichter Nebel über die Strecke...“

Zwischen Nuvolari und Rosemeyer entscheidet sich diesmal das Rennen wie im letzten Jahr zwischen ihm und Caracciola. Er muß diesen „Löwen aus Mantua“ niederkämpfen, wenn er den ersten Sieg in dieser Saison gewinnen will. Wenige Meter nur liegt er hinter Nuvolari. Zusammengekauert hockt Rosemeyer hinter dem Steuer. Auf der nächsten Geraden will er ihn überholen. Die Bäume in den Waldstrecken verschwimmen zu Sehenen. Nebel brodelt gepensstisch auf und zieht in dicken Schwaden über die Bahn. Fast zweihundert Kilometer zeigt der Tachometer an, als Rosemeyer an Nuvolari vorüberzieht. Sekunden lagen sie wie zwei Urwelttiere Rad an Rad. Bis zum tiefsten Punkt drückt Rosemeyer das Gaspedal durch. Er führt.

Aber Nuvolari jagt ihn wie ein kaum noch sichtbarer Schatten. Das Wetter wird immer diesiger. —

Die Monteuire in den Boxen blicken sich ungläubig an, als die Lautsprecher die Rundenzeiten ansagen. Rosemeyer ist noch schneller geworden! Angestrengt starrt

Rosemeyer bei der rasenden Geschwindigkeit auf die diesige Strecke, die sich immer mehr mit rüdischen Nebelgebilden füllt. Seine große Chance ist seine genaue Streckenkenntnis, sein Gedächtnis darf ihn heute nicht im Stich lassen, wenn nicht eine Katastrophe eintreten soll. Aber noch immer folgt der tollkühne Italiener dichtauf. Rosemeyer weiß: er kann noch schneller werden, er hat noch Reserven in seinem Motor. Und noch einmal tritt er das Gaspedal tief durch, jagt in halbsprecherischer Fahrt durch den Nebel und zieht den Wagen mit der Meisterschaft des begnadeten Fahrers durch die in letzter Sekunde auftauchenden Kurven. Der Sieg ist ihm jetzt nicht mehr zu nehmen. Da kann selbst ein Nuvolari nicht mehr folgen.

Erschöpft verläßt er den Wagen. Aber als man ihm den Kranz umhängt, lacht er schon wieder so strahlend, wie nur ein Bernd Rosemeyer lachen kann. Als er sich umwendet, steht Tazio Nuvolari vor ihm und streckt ihm ebenfalls lächelnd die Hand zum Glückwunsch entgegen.

Und dieser Händedruck besiegelt die Freundschaft zweier fairer Gegner, die beide dem Tod ins Auge gesehen hatten.

Nach diesem großen Erfolg beherrscht nur noch ein Name die Seiten der Presse: Bernd Rosemeyer. Der große Durchbruch ist ihm gelungen. Er hat nun endgültig das Odium des „Nachwuchsfahrers“ abgestreift. Strahlend ist sein Stern am Rennfahrer-Himmel emporgestiegen. Man feiert ihn als die größte Entdeckung des deutschen Automobil-Sports. Kometengleich überstrahlt seine schlichte, symmetrische Erscheinung die anderen Asse des Rennsports. Der blonde junge Fahrer ist so recht ein Typ, den die Massen lieben und zu ihrem Idol erheben konnten: ehrlich, kompromißlos, ein prächtiger Kamerad und fairer Gegner. Niemals neidete er einem besseren und schnelleren Kameraden seinen Erfolg — und die Massen, die ihm auch dann zujubeln, wenn er einmal nicht als Sieger über die Ziel-Linie bräust, spüren das ganz genau. Sie feiern sein Draufgängerum, das auch dann nicht nachläßt — und gerade dann nicht! —, wenn die Lage hoffnungslos erscheint.

Wo Bernd Rosemeyer in Zukunft auch bei einem Rennen auftaucht, immer ist er Mittelpunkt begeisterter Ovationen, und doch macht er sich aus dem ganzen Rummel nicht viel. Viel lieber ist er mit seiner jungen Frau, die er inzwischen geleirater hat, zusammen, und genießt die wenigen freien Stunden, die ihm in seinem raschlosen Leben noch geblieben sind. Er geht jetzt seinen Weg sicher und geradeaus ins volle menschliche und berufliche Glück hinein. Am 13. 7. hat er mit Elly Beinhorn die Ehe geschlossen — am Tage jener magischen 13, die noch oft im Leben der Familie Rosemeyer-Beinhorn eine Rolle spielen sollte —, und 13 Tage später ist der „Große Preis von Deutschland“ (wieder auf dem Nürnbergring) angesetzt. Bernd möchte seiner Frau noch ein ganz besonderes Hochzeitsgeschenk machen, denn zum ersten Male wird auch Elly als „Rennfahrerin“ mit dabei sein.

„Denk dran, Elly, wenn ich hinten liege — die Kirche ist erst aus, wenn gebetet wird“, sagt Bernd noch zu seiner Frau, als er kurz vor dem Start zum Großen Preis

von Deutschland in den weißen Overall steigt. Eine halbe Minute noch bis zum Start.

Da brüllen Tausende von Pferdestärken der zwanzig Motoren auf. 500 km über die 22,81 km lange Rundstrecke stehen den Fahrern bevor. Bernd steht mit seinem Wagen mit der Nummer 4 in der dritten Reihe. So hat es die Auslosung ergeben.

Hoch oben auf dem Dach der Boxe sitzt Elly mit Stoppuhr und Berechnungstafeln. Sie denkt daran, daß Bernd ihr versprochen hat, ihr jedesmal ein Zeichen zu geben, wenn „alles in Ordnung“ sei. Noch zehn Sekunden bis zum Start. Für Mercedes nehmen das Rennen auf: Caracciola, Fagioli, Manfred von Brauchitsch, der „ewige Pechvogel“ und da — ein Neuer: Hermann Lang, der früher einmal Monteur bei Fagioli gewesen war.

Noch fünf Sekunden... Für die Auto-Union starten neben Rosemeyer noch der lange „Bergkönig“ Hans Stuck, Rudolf Hasse und Berns Freund, der kleine Berliner Ernst von Delius.

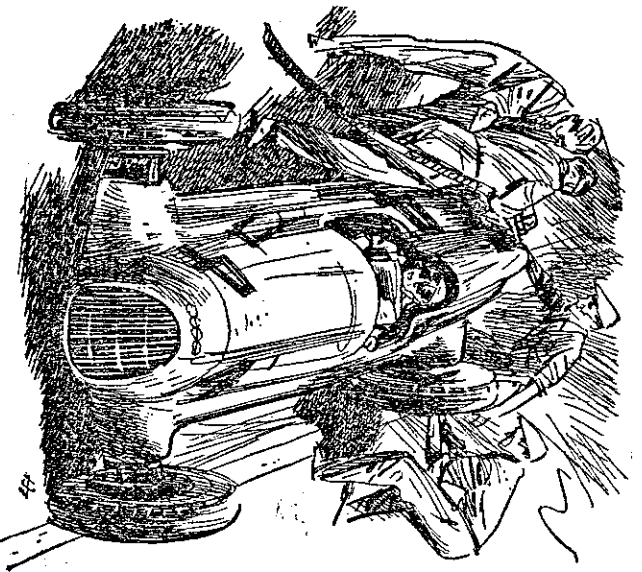
Noch drei Sekunden, zwei, eins, ab!

Wie eine wilde Meute von entfesselten Ungetümen jagt das Feld unter ohrenbetäubendem Lärm davon. Und dann ist Ruhe an Start und Ziel. Ruhe? Nach unerbittlichen zehn Minuten würde das erste Wagen wieder an den Tribünen vorbeischießen, aber dann würde das Feld durch die Positionskämpfe weit auseinandergezogen werden, und man mußte schon höllisch aufpassen, um über den jeweiligen Stand des Rennens genau orientiert zu sein. Zehn Minuten sind vorbei, gleich müssen sie kommen. Und schon sieht man die weinrote Kappe Manfred von Brauchitschs herabräusen. Gleichzeitig leuchtet auf der Anzeigentafel die Nummer 14 des Spitzenreiters auf — und dann die 4, das ist Bernd Rosemeyer. Als er an den Tribünen vorbeidonnert, legt er elegant zwei Finger der rechten Hand an seine Kappe und lächelt zu Elly hinauf. „Alles in Ordnung, Kleines“, soll das heißen.

Ist er jetzt schon seiner Saddle so sicher? Aber noch sind 21 Runden zu fahren, und Elly wollen seine Worte nicht aus dem Kopf gehen: „... erst wenn gebetet wird, ist die Kirche aus!“

Die rote Kappe des Spitzenreiters reizt Bernd wie ein rotes Tuch. Er stürmt mit seinem Wagen heran, zieht an Brauchitsch vorbei und kommt aus der zweiten Runde als erster zurück. Und wieder der siegesichere Gruß zu seiner Elly hinauf. Auch die dritte Runde sieht immer noch die vier vorn. Zwanzig Sekunden hat er den ihm folgenden Lang vor Caracciola und seinem Stallgefährten Hans Stuck bereits abgejagt. Der Lautsprecher verkündet: „Bernd Rosemeyer fuhr in der dritten Runde mit 9 Minuten 56,3 Sekunden einen neuen Runderekord auf dem Nürnbergring.“ Der Beifall der 350 000 Menschen prasselt über die Eifelberge. So etwas hatte man noch nicht erlebt. „Donnerwetter, der Herr Rosemeyer drückt aber heute heftig auf die Tube“, grinst Ludwig, Berns treuer Monteur, zu Elly hinüber.

In der vierten Runde kommt die sensationelle Nachricht, daß Caracciola durch Motorschaden auf der Strecke hat aufgeben müssen. Aus dem großen Duell der beiden wird also heute nichts mehr. Rosemeyer wird in der siebenten Runde an die Boxen beordert — Reifenwechsel, tanken.



250 Liter Spezial-Kraftstoff schießen in 20 Sekunden unter hohem Druck in die Tanks. Zwei neue Hinterreifen werden in Windschleife montiert. Eilly will zu ihrem Bernd hinstürzen, um ihm etwas Aufmunterendes zu sagen.

„Weg hier!“ schreit da der Auto-Union-Rennleiter Dr. Feuerissen.

Ensetzt weicht Eilly zurück. Ist das hier ein Irrenhaus?

Nach 42 Sekunden jagt Rosemeyer wieder davon.

Därrt Dr. Feuerissen mit Schweißperlen auf der Stirn zu der völlig verdatterten Eilly: „Hat Ihnen denn Bernd nicht gesagt, daß Sie den Wagen nicht anfassen dürfen?“

Ja, um Gottes willen! Er hätte sofort disqualifiziert werden können, wenn einer mehr als die erlaubten Helfer den Wagen angerührt hätte. Da hätten Sie ahnungslos etwas Schönes anrichten können!

Lang ist inzwischen an den Boxen vorbeigedonnert. Er traut seinen Augen kaum, als man ihm auf einer schwarzen Tafel drei weiße Silben entgegenhält: LAN — ROS — NUV. Das „Hermannle“ aus Stuttgart, der hier sein erstes Rennen fährt, liegt an der Spitze im Großen Preis von Deutschland! Aber die Freude dauert nicht lange. Zwei Runden weiter führt Rosemeyer wieder. Da hält Lang nach der zehnten Runde an den Boxen zum Reifenwechsel und Tanken — und steigt auf Anordnung von Mercedes-Rennleiter Neubauer aus. Caracciola, der inzwischen zu Fuß an den Boxen eingetroffen ist, setzt sich in den Wagen und braust davon. Die Zuschauer pfeifen und toben. Der junge Schwabe hat sich durch seinen bravourösen Schneid mitten in ihr Herz hineingefahren. Und jetzt soll er aussaugen, bloß weil der berühmte Caracciola inzwischen an den Boxen nach seinem eigenen Ausscheiden wieder eingetrodelt ist? Sie beruhigen sich erst wieder, als der Lausprecher bekanntgibt, daß Lang sich einen Finger gebrochen habe und sich in ärztliche Behandlung begeben müsse.

Bernd fährt weiter das Feld an. Aber Nuvolari sitzt ihm schon wieder im Nacken.

Sollte es zu einer Neuaufgabe des großen Duells der beiden vom Eiffelturmrennen auf dem gleichen Rennkurs wenige Wochen zuvor kommen? In der elften Runde hält Delius an den Boxen. Mit einem winzigen, bittenden Lächeln hebt er seine Hände empor. Sie sind voller Schwiele und Blasen. Man wirft ihm ein Paar Handschuhe zu — und ab geht's wieder.

In der zwölften Runde fährt Bernd mit zwei Minuten Vorsprung. Da kommt aus dem Lautsprecher die lakonische Mitteilung: „Louis Chiron hat sich an der Antonius-Bude überschlagen.“ Sonst nichts weiter. Als die Sanitäter an der Unfallstelle eintrafen, steht der kleine Franzose mit dem weißgetupften roten Halstuch bleich, eine Zigarette in der Hand, müde lächelnd neben dem Wrack seines Bugatti. Er selbst ist nur unwesentlich verletzt.

Noch sind lange Runden zu fahren. Immer mehr lichter sich das Feld. „Caratsch“ muß auch auf langs Wagen aufgeben. Auch Nuvolari, der „championissimo“ aus Mantua ist, „ausgetiegen“. Lang geht wieder ins Rennen auf Brauchtrucks Wagen. Man hat seinen gebrochenen Finger inzwischen mit einem Stückchen Kistenholz gesichert. Nur elf von den zwanzig Wagen sind noch übriggeblieben. Rosemeyer — weit an der Spitze liegend — fährt jetzt etwas verhaltener. Hinter ihm liegt der alte Rennfuchs Studt, an dritter Stelle der Italiener Brivio auf Alfa Romeo.

Da hält Delius wieder zum Tanken. Mit schmerzverzerrtem Gesicht zeigt er seine wunden, blutenden Hände:

„Kinder, ich kann nicht mehr! Ist denn niemand da, der meinen Wagen übernehmen kann?“ Unägliche Qual spricht aus seinen bittenden Augen.

„Delius, wenn es irgend geht, fahren Sie weiter!“ sagt Dr. Feuerissen. „Wir müssen unsere Wagen ins Ziel bringen. Fahren Sie etwas langsamer, aber halten Sie durch!“ Ein paar Pfaster werden auf die geschundenen Hände aufgepappt, dann geht der kleine, tapfere Delius wieder ins Rennen.

Vorn fährt Bernd einsam überlegenen Sieg entgegen. In der letzten Runde hat er drei Minuten Vorsprung vor Studt. Die letzten Kilometer werden zu einer wahren Triumphfahrt des blonden, großen Jungen aus Lingen, den sie alle in ihr Herz geschlossen haben. Hinter Brivio rollt Hasse als vierter über die Zielinie vor Fagioli und dem so mutig durchhaltenden Delius. Auch Lang bringt unter großen Beifall seinen Wagen „nach Hause“.

Der „Große Preis von Deutschland“ ist entschieden. Ein neuer großer Erfolg für Bernd Rosemeyer, der ihm gleichzeitig die deutsche Straßenmeisterschaft 1936 einbringt — seine erste Meisterschaft auf einem Rennwagen. Wie ein Wundertier wird Bernd herumgereicht.

„Na Eilly, war das nicht ein schönes nachträgliches Hochzeitsgeschenk, das ich mir da für dich ausgedacht habe?“, fragt er liebevoll seine berühmte kleine Frau. Und die Eilly Rosemeyer, geb. Beinhorn, die abgeklärte Eilly, ist unfähig zu antworten. Ihr kullern nur immer wieder die dicken Tränen über die Wangen.

\*

Der „Große Preis von Deutschland“ wäre gewonnen. Aber Bernd greift nach höheren Ehren. Er will die Europameisterschaft. Und wenn er den „Großen Preis der Schweiz“ in Bern gewinnt, ist sie ihm so gut wie sicher, denn inzwischen hat es auch bei der „Coppa Acerbo“ in Pescara einen dreifachen Auto-Union-Erfolg gegeben: erster Rosemeyer, zweiter Delius und dritter Varzi. Und nun der „Große Preis der Schweiz“, bei dem es zu der großen untreulichen Auseinandersetzung mit Caracciola kommen soll. „Caratsch“ ist der Meinung, daß Bernds Fahren zu tollkühn ist und die anderen Fahrer zu gleichem „unverantwortlichen“ Fahren



hinreißen könnte. Und hier bricht wieder der Zwist im Fahrstuhl zwischen Caracciola und Rosemeyer offen aus:

„Cararatsch“, „Man darf immer nur fünfzig Prozent wagen!“

Rosemeyer: „Man muß immer 100 Prozent wagen!“

Mißverständene Bemerkungen in Rennfahrerkreisen machen zudem die Runde. Caracciola geht nach dem Start an die Spitze, aber Bernd legt sich schon in der dritten Runde hinter ihn mit einer Sekunde Abstand. Er versucht verzweifelt, an „Cararatsch“ vorbeizustoßen. Aber vergeblich. Sieht ihn dem Caracciola nicht? Er gibt die Strecke nicht zum Überholen frei! Dicht hintereinander rasen die beiden Wagen wieder an den Tribünen vorüber. Bernd droht wütend mit der Faust zum Zeichen des Protestes. Er weiß, die Auto-Union-Wagen sind besser in dieser Saison, sie sind den Mercedes-Silberpfeilen an Schnelligkeit überlegen. Aber er kommt nicht vorbei an Caracciola. Mit zweihundert Stundenkilometern jagen die beiden Wagen durch die flachen Kurven des Bremgartenwaldes. Jede Behinderung kann hier zur Katastrophe werden.

Bei der Rennleitung häufen sich inzwischen die Anrufe. Die Streckenposten erhalten Anweisung, Caracciola die blaue Fahne zu zeigen, das Zeichen für ihn, die Strecke zum Überholen freizugeben. Aber Caracciola reagiert nicht! Verbissen versucht Rosemeyer immer wieder, an die Spitze zu gehen. Verschiedentlich liegen die beiden Wagen Rad an Rad, aber jedesmal muß Rosemeyer wieder das Gas wegnehmen. Er kann das Risiko nicht auf sich nehmen. Verschiedentlich sieht er, hinter dem führenden Mercedes-Fahrer liegend, die blaue Fahne. Aber Caracciola reagiert überhaupt nicht. Für ihn scheint sie nicht zu existieren. Sieht er sie denn wirklich nicht? Ist er so in seinen Sieg verbissen, daß er nur Augen für das graue Band der Strecke hat?

Das Publikum wird unruhig. So kann es nicht weitergehen! Rosemeyer tobt jedesmal, wenn die beiden Wagen in Kiehlinie an den Tribünen vorbeidonnern. Schließlich stellt sich der Rennleiter bei den Tribünen selbst an die Strecke. Die blaue Fahne, die er dem heranrasenden Silberpfeil entgegenhält, ist das letzte eindringliche Zeichen: „Die Strecke ist jetzt unbedingt zum Überholen freizugeben!“ Und endlich, endlich, weicht Caracciola aus! Sofort tritt Rosemeyer den Gashebel durch und jagt an dem Mercedes-Wagen vorbei, seinen Vorsprung immer mehr vergrößierend. Der Sieg ist ihm nicht mehr zu nehmen. Caracciola scheidet später aus, und das Rennen wird zu einem neuen großen Triumph für die Auto-Union: drei Wagen des Zwickauer Werkes auf den ersten Plätzen, dann ein Mercedes und dann wieder ein Auto-Union-Wagen.

Am Abend läßt sich der große Krach zwischen Rosemeyer und Caracciola nicht mehr vermeiden. Als es zur Preisverteilung geht, trifft das Ehepaar Rosemeyer unglücklicherweise mit Caracciola und dessen Schwester im Fahrstuhl zusammen. „Na, Kleiner“, meint „Rudi“ harmlos zu Bernd, „das hast du ja gut gemacht. Ich gratuliere auch!“

Das ist zuviel für Bernd: „So, finden Sie? Ich will Ihnen nur sagen, daß Sie mich ruhig schon eher hätten vorbeilassen können!“ braust er auf. Bernd war nie sehr diplomatisch gewesen in seinen Äußerungen. Es entsprach einfach nicht seinem

offenen Wesen, um die Dinge herumzureden und einen einmal aufgestrauten Zorn lange mit sich herumzuschleppen. So auch hier. Und im Nu ist zwischen den beiden Männern das schönste Palaver im Gange, bei dem mit harten Worten nicht geparpt wird, während die beiden unbeteiligten Frauen peinlich berührt danebenstehen und hoffen, daß der Fahrstuhl endlich halten möge. Nie ist es in allen Einzelheiten bekannt geworden, was sich die beiden Männer in dieser Minute an den Kopf geworfen haben. Aber ein halbes Jahr später versöhnen sie sich wieder. In Rosemeyers Berliner Wohnung wird bei einer Party der alte Streit endgültig begraben. Sie wurden später die prächtigsten Sportkameraden.

### Kampf auf verlorenem Posten

Und weiter geht Bernd Rosemeyers Höhenflug nach den Sternen in diesem olympischen Jahr 1936 — diesmal im wahrsten Sinne des Wortes. Zum ersten Male bereift er sich an einem Bergrennen, denn nun hat es ihm nach der deutschen Straßenmeisterschaft auch die Bergmeisterschaft angetan, von dem greifbar nahen Europameister-Titel gar nicht zu sprechen. Auf der herrlichen Schauinsland-Bergstrecke heißt dann auch wieder einmal der Sieger — zum wievielten Male eigentlich schon in dieser Saison? — Bernd Rosemeyer! Zweiter: Ernst von Delius, der schon einige Erfahrungen in Bergrennen der kleineren Klassen aufweisen kann.

Als nächstes Rennen steht der „Große Preis von Italien“ in der Hölle des Autodroms von Monza auf dem Tempeluzettel. Dieser „Große Preis“ ist für die Italiener von jeher eine „nationale Angelegenheit“ gewesen. Und jedesmal, wenn ein Ausländer auf dieser Strecke gesiegt hätte — das war, Gott sei Dank, bisher noch nicht oft vorgekommen! —, legte sich tiefe Trauer über das Land. Doch diesmal ist es anders, ganz anders! Als der siegreiche Bernd von seinem ewigen Rivalen, Freund und Zweiten dieses Rennens, Nuvolari, auf der Tribüne umarmt wird, kennt der frenetische Beifall der temperamentvollen Italiener keine Grenzen mehr. Sie feiern Rosemeyer wie ihren eigenen Volkshelden. Auf der Rückreise nach Deutschland müssen bewaffnete Karabinier den Schutz des neuen Abgottes der völlig aus dem Häuschen geratenen Italiener übernehmen. —

Bernd hat sich jetzt auch die Europameisterschaft der Rennfahrer geholt, die höchste Auszeichnung, die der Automobilsport damals zu vergeben hat. So bleibt nur noch ein Ziel für diese Rennsaison: die deutsche Bergmeisterschaft.

Dichter Nebel liegt über der Strecke am Feldberg, als am 27. September der Start zum zweiten und letzten Lauf zur Deutschen Bergmeisterschaft ausgefahren wird. Des schlechten Wetters wegen haben Bernd und Delius ein „Gentleman-Agreement“ getroffen, nicht zu tollkühn den Berg hinaufzurasen, damit sich nicht etwa noch einer am Schluß der Saison das Genick bricht. Als Bernd zügig, aber nicht Halsbrecherisch, den Berg hinaufjagt, sieht er bei Kilometer zehn Delius' Wagen im Straßengraben liegen. Die deutsche Bergmeisterschaft ist ihm nun nicht mehr zu nehmen.

Aber hinterher gibt es eine unerfreuliche Auseinandersetzung zwischen Delius und Rosemeyer, der ihm vorwirft, die faire Vereinbarung gebrochen zu haben, da sich später herausgestellt hat, daß Delius bis zu seiner „Baudlandung“



im Straßengraben einundneinhalb Sekunde schneller gewesen war als Bernd. Im Training dagegen hatte Bernd den „Kleinen“ mit über dreizehn Sekunden „abgehängt“. Und nun das! Die Freundschaft zwischen den beiden Männern steht auf des Messers Schneide. Delius kämpft mit den Tränen ob dieser ungeheuerlichen Beschuldigung seines besten Freundes.

Doch schließlich klärt sich alles:

„Bernd, ich weiß auch nicht, wie es eigentlich gekommen ist, daß ich bis Kilometer zehn schneller war als du. Ich weiß nur, daß ich bei Kilometer sechs das Gefühl hatte: du bist entsetzlich langsam, du mußt auf die Tube drücken, sonst hängst du eine halbe Minute hinter dem Bernd!“

„Mensch, Ernst, ich bin doch auch nicht von gestern! Wenn du überall mit denselben Gängen wie sonst gefahren bist, dann will mir nicht in den Kopf, wo plötzlich die Differenz zu deinen anderen Zeiten herkommt!“

„Ja, ich bin aber nicht mit den gleichen Gängen gefahren. Unten, kurz vor vier hab' ich den dritten genommen, und überhaupt, ich hab' allerlei andere Sachen ausprobiert. Den Erfolg habt ihr ja gesehen — Straßengrabenmeister!“

Und das ist das erlösende Wort: Straßengrabenmeister!

„Mensch, Ernst, ein Glück, daß du das gesagt hast! Sowie du irgendwo andere Gänge reinnimmst, ist natürlich das Bild vollkommen verschieden und die Zeiten auch. Ernst, Straßengrabenmeister, darauf müssen wir einen Zünftigen trinken!“

Und das war dann wieder einmal echt Bernd Rosemeyer. Eine wirkliche Freundschaft zwischen zwei Männern war gerettet.

\*

Damit klingt die Saison 1936 aus. Bernd Rosemeyer ist Europameister sowie deutscher Strassen- und Bergmeister. Er hat sich alle Titel geholt, die der internationale und deutsche Automobilsport zu vergeben haben — ein einmaliger Erfolg in der Geschichte des Rennsports. Bernd wurde Sieger in den Großen Preisen von Deutschland, Italien und der Schweiz sowie im Eifelrennen, der Coppa Acerbo, dem Großen Bergpreis von Deutschland und dem Feldbergrennen. Es scheint so, daß sich die alten Meister des Rennsports wie Caracciola, Nuvolari, Struck, Braundtsch, Chiron, Varzi, Fagioli und all die anderen endgültig dem neuen 26-jährigen Genius der Rennfahrer haben beugen müssen. Bernd Rosemeyer ist ein reicher Mann geworden. Er hat durch seine tollkühne Fahrweise und sein Draufgängerum die Hunderttausende an allen Rennstrecken Europas mitgerissen und dem Rennsport unzählige neue Anhänger gewonnen. Viele kommen nur, um ihn fahren zu sehen. Sein Glück scheint vollkommen zu sein. Sein Stern steht im Zenit des Ruhmes.

\*

Aber dann scheint ihm das Glück verlassen zu haben. Es kommt das Jahr 1937, in das er auf einer verspäteten Hochzeitsreise zusammen mit seiner Frau in deren „Tafun“ hineinfliegt. Der Flug geht nach Süden, nach Afrika. Kapstadt an der Südspitze des Schwarzen Kontinents ist das Ziel. Und hier steht als Zwischenstation das wohl verrückteste Rennen im Programm, in dem Rosemeyer je mitgefahren ist. Eigentlich sind es zwei Rennen: einmal der „Große Preis von Süd-

afrika“ am 1. Januar 1937, der in East London ausgefahren werden soll, und zum andern der „Grosvenor Grand Prix“ vierzehn Tage später in Kapstadt selbst.

Mit den beiden Rennen hatte es nun folgende Bewandnis: Es waren sogenannte „Handicap-Rennen“, offen für alle Klassen. Der kleinste Ford fuhr zusammen mit den Grand Prix-Wagen der Auto-Union, nur daß der Ford viel früher an den Start ging. Aber nicht nur nach dem Zylinderinhalt wurde „gehandicapt“, sondern auch nach der Qualität der Fahrer. So mußte Bernd also auch noch dem kleinen Delius, der den andern Auto-Union-Wagen steuern sollte und mit einer Verkehrsmaschine herübergekommen war, mehrere Minuten Vorsprung geben, weil er der bisher erfolgreichere Fahrer gewesen war.

Das Rennen selbst wird dann die aufregendste Sache für Bernd und den „Kleinen“ in ihrer ganzen Rennfahrerlaufbahn. Mit 200 „Sachen“ brausen ihre schweren Wagen die Geraden hinauf und herunter, immer und immer wieder die kleinen „Chausseeflöhe“ überholend, bremsend, rutschend, kuppelnd, ausweichend, wenn eine der „Wanzen“ einmal auf die falsche Straßenseite geraten war. Und das alles bei 200 „Sachen“! Bernd fährt in jeder Runde neuen Streckenrekord, Delius muß kurz vor Schluß ausscheiden. Kein Mensch, außer der Rennleitung, weiß mehr bei den vielen Überholungen den Stand des Rennens anzugeben. Bernd ist am Schluß des Rennens überzeugt, gesiegt zu haben. Und dann das erschütternde Ergebnis: auf dem fünften Platz der tollkühn gefahrene Bernd Rosemeyer! Sein Toben und Blühen ist nicht von schlechten Eltern!

In Kapstadt gewinnt Delius dann das Rennen unter ganz ähnlichen Bedingungen. Bernd wird Zweiter. Es wird der einzige Sieg auf einem Grand Prix-Rennwagen bleiben, den der kleine Ernst von Delius erringen sollte.

\*

Und dann trifft es Bernd Schlag auf Schlag. Auf dem Rückflug nach Deutschland erreicht ihn telegrafisch in Innerafrika die Nachricht, daß seine über alles geliebte Mutter gestorben sei. Selbst zur Beerdigung kann er nicht mehr rechtzeitig kommen. Noch hat er diesen schweren Verlust nicht überwunden, folgt einige Wochen später die zweite Hiobsbotschaft. Beim Wintersport in den Dolomiten erhält er die Nachricht, daß sein einziger Bruder, Job, bei einem Autounfall tödlich verunglückt ist. Und gerade seinem Bruder Job hatte er am Anfang seiner Laufbahn soviel zu verdanken gehabt!

Rennen auf Rennen geht nun verloren. Mercedes, das zum Schluß der vorigen Saison seine Wagen zurückgezogen hatte, erscheint mit stark verbesserten Modellen auf den Pisten. An Zuverlässigkeit und Leistung ist Mercedes-Benz den Auto-Union-Wagen in diesem Jahr 1937 weit überlegen. Rosemeyer kämpft — so scheint es — auf verlorenem Posten.

\*

Glühend heiße Sonne brennt auf die wunderschöne Rennstrecke von Tripolis nieder, wo der erste „Große Preis“ des neuen Jahres ausgefahren wird. 37 Grad beträgt die Bodentemperatur, als die Wagen auf die ungeheuer schnelle Bahn gehen. Eine reifenfressende Strecke par excellence! Stuck muß bereits in der dritten Runde an die Boxen, Rosemeyer in der fünften. Aber die beiden jagen der führen-

den Mercedes-Konkurrenz — allen voran Caracciola — mit einem Höllentempo nach.

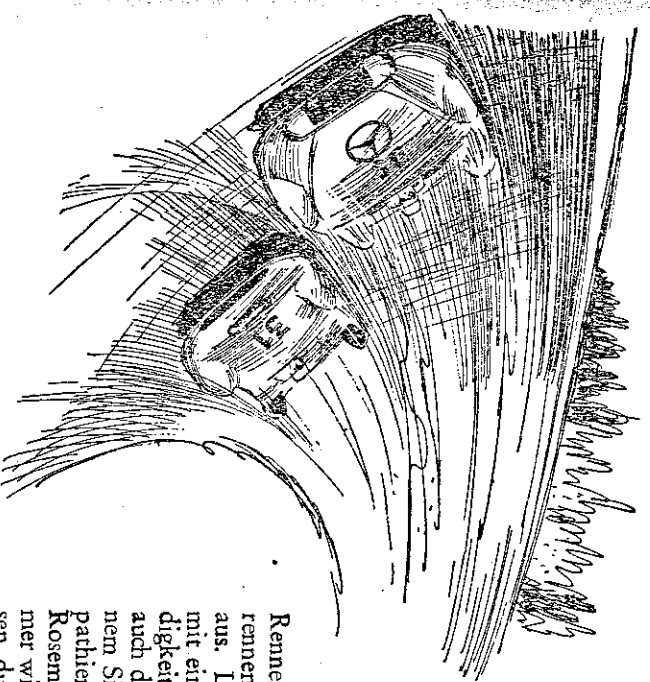
Doch das Mercedes-Team mit „Carratsch“, Seaman und Lang fährt ein tatsächlich sehr kluges Rennen mit über 200 „Schnitt“, sie jagen nicht über die Strecke, sondern „fahren darüber hinweg“. Rosemeyer dagegen fährt eine Rekordrunde nach der anderen mit über 260 km/h, um den verlorenen Boden wiederzugewinnen. Der Erfolg stellt sich prompt ein: erneuter Reifenwechsel. Ebenso bei Stuck. „Rudis“ Vorsprung wird immer größer, als sein Wagen plötzlich die Geschwindigkeit nicht mehr halten kann. Schleiflich schleicht er nur noch so um die Bahn. Loser Wüstensand hat sich im Getriebe festgefressen und Zylinder sowie Motorenteile zerschmurgelt. Ausl Wenig später muß auch Seaman aus dem gleichen Grunde aussteigen.

Rosemeyer übernimmt die Spitze, als er nach wenigen Runden wieder halten muß. Und da passiert das Malheur: weil die Tankanlage durch drei außer der Reihe getankte Auto-Union-Wagen für kurze Zeit leer ist, dauert der Aufenthalt Bernds an den Boxen eine Minute und fünfundvierzig Sekunden. Alles Fluchen und Toben hilft nichts. Mit einer kochenden Wut im Bauch nimmt er die Verfolgung Hermann Langs, der natürlich längst entleert ist, wieder auf. Aber es reicht nicht mehr ganz. „Hermannle“ fährt seinen ersten Großen Preis sicher mit einem Schnitt von 230 km/h nach Hause. Aber schon nach zehn Sekunden braust Rosemeyer mit seinem Auto-Union-Wagen über die Ziellinie. Stuck hatte inzwischen aufgegeben.

\*

Ein paar Wochen später liefern sich die beiden großen Rivalen auf der Avus noch einmal einen erregenden Rad-an-Rad-Kampf. Zu diesen formelreifen Rennen schicken die Werke ihre stärksten Wagen. Der Mercedes-Stromlinienwagen mit 600 PS Leistung und die „Silberne Flunder“ der Auto-Union konnten auf den langen Geraden mit rund 380 km/h flitzen. Da gab es für die anderen keine Chancen mehr!

Schon im Training platzt Bernd bei 360 km/h ausgangs der Nordkurve ein Reifen weg. Mit ungeheurer Willensanstrengung bringt er seine „Flunder“ zum Stehen. Dann geht es an den Start zum ersten Lauf, da bei der starken Beteiligung zwei Läufe ausgetragen werden müssen. Die beiden „Giganten“ sind schon nach der ersten Geraden unter sich. Sie sind die einzigen des ganzen Feldes, die Stromlinien-Fahrzeuge steuern. Am-Ausgang der Südkurve hat „Carratsch“ einen Vorsprung von 30 Metern. Mit einem gewaltigen Satz schleift Bernd da an ihm vorbei, wird aber gleich wieder eingeholt. Mit 350 km/h jagen die beiden Rivalen Runde um Runde, nur einen Meter voneinander getrennt, über die schnellste Rennstrecke der Welt. Den Hunderttausenden verschlägt es den Atem. Einen solchen Zweikampf hatte man auf der Avus bei diesen wahnwitzigen Geschwindigkeiten noch nie erlebt. Eingangs der letzten Runde macht Rosemeyers Wagen einen kühnen Satz nach vorn. In wenigen Augenblicken gewinnt er einen Vorsprung von 300 Metern. Aber in der Nordkurve der letzten Runde klettert Caracciola mit einem gewaltigen Sprung die Steilwand empor, unter ihm die silberne „Flunder“ Rosemeyers.



Wie ein Habicht stößt er wieder in die Tiefe und schiebt sich aus der Kurve die Gerade hinunter vor Rosemeyer. Aber der hält das Tempo mit. Seite an Seite jagen sie dem Ziel entgegen. Dort hat „Carratsch“ einen halben Meier Vorsprung. Es war eines der tollsten Rennen auf der Avus! Im Schlusss Rennen fällt dann Caracciola aus. Lang siegt vor Rosemeyer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 261,7 km/h. Wenn es auch diesmal wieder nicht zu einem Sieg gereicht hat, die Symphorien der Zuschauer hat Bernd Rosemeyer nicht verloren. Immer wiederbegeistert er die Massen durch tolle Rekordrunden, wenn ihn Defekte zurückgeworfen haben; immer wieder erntet er Jubelstürme, wenn es ihm durch seinen Schneid gelingt, zur Spitze aufzuschließen. Aber dann ist Bernd auch einmal wieder „dran“. Am 13. Juni — schon wieder die mysteriöse „13“ im Leben des Ehepaars Rosemeyer-Beinhorn! — siegt er auf seiner Spezialstrecke, dem Nürburgring, im Eifelrennen in überlegenem Stil. Drei Tage später folgen auf der Autobahn bei Frankfurt die ersten erfolgreichen Rekordversuche. Weitere drei Tage darauf sticht die „Bremen“ in See, um ihn seinem größten Triumph entgegenzuführen: dem Sieg um den Vanderbilt-Pokal im „Großen Preis von Amerika!“

\*

Kaum zurückgekehrt, beginnt schon das Training für den „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Nürburgring, auf den ein so schwerer Scharten fallen sollte. Bernd zahlt für dieses Rennen einen großen Preis — sein bester Freund, Ernst von Deltus, verunglückt tödlich nach einer Karambolage mit dem Engländer Seaman. Schon vor dem Rennen sagt er zu Bernd:

„Du, Bernd, das kann ich dir sagen, ehe ich heute etwas riskiere, da muß es schon ganz besonders windig um die Auto-Union stehen. Ich sag dir ganz ehrlich, viel ist heute nicht mit mir los.“

Nach der dritten Runde führt Bernd bereits mit zwölf Sekunden vor dem ihm geschlossenen folgenden Mercedes-Team; aber nicht lange. Als die Spitzengruppe in der nächsten Runde vorüberbraust, fehlt Rosemeyer. Mit völlig zertretten Reifen kommt er wenig später angepöllt. Erst nach drei Minuten kann er wieder ins

Rennen gehen — als Zwölfter. Die Chance zum Sieg ist dahin. Vier Mercedes liegen nun an der Spitze — und dahinter der kleine Ernst. Es steht schlecht um die Auto-Union. Delius weiß das — und so drückt er auf die Tube, was das Zeug hält. In der siebenten Runde passiert es dann: Bei dem Versuch, den dicht vor ihm liegenden Seaman zu überholen, überschlagen sich beide Wagen auf der schnellsten Strecke des Nürburgrings bei einer Geschwindigkeit von etwa 250 km/h mehrmals. Beide Fahrer werden ins Krankenhaus gebracht. Aber während sich die Verletzungen von Seaman als nicht so ernst herausstellen, stirbt Ernst von Delius in den frühen Morgenstunden des folgenden Tages. Rosemeyer, der inzwischen während des Rennens eine Rekordrunde nach der andern gefahren war und sich noch vom zwölften auf den dritten Platz vorgearbeitet hatte, hat seinen Freund nicht mehr lebend gesehen.

Auch Caracciola konnte sich seines Sieges nicht so recht freuen.

Aber Rennfahrer dürfen nicht sentimental sein. Schon am nächsten Sonntag fahren sie wieder, die Kameraden des „Kleinen“, der mit 25 Jahren nun schon auf dem Waldfriedhof in Dahlem seine letzte Ruhe gefunden hatte. Im Feldbergrennen siegt Stuck knapp vor Rosemeyer und Caracciola.

Weiter geht es nach Monte Carlo zum „Großen Preis von Monaco“. Bernds Motor blockiert in der 18. Runde. Wieder ist der Traum aus, wie im letzten Jahr, als er wenigstens seinen privaten „Steinport“ mit nach Hause nehmen konnte. Runden darauf hält Stuck an den Boxen, Rosemeyer übernimmt den Wagen, wird noch einmal von Stuck abgelöst, der dann schließlich das Rennen zu Ende fährt. Immerhin langt es noch zum vierten Platz für die „Union“ Stuck/Rosemeyer der Auto-Union.

Sieger wird Bauchitsch vor „Carratsch“.

Eine Woche später gibt es endlich wieder einmal einen Rosemeyer-Sieg in Pescara im Kampf um die „Coppa Acerbo“. Zweiter wird Bauchitsch und Dritter H. P. Müller, das neueste Küken im Stall der Auto-Union, der inzwischen vom Motorrad auf Rennwagen umgestiegen ist.

Die große Sensation beim „Großen Preis der Schweiz“ wiederum, sieben Tage darauf, ist der „Stallwechsel“ von Tazio Nuvolari, der zum ersten Male in diesem Rennen auf Auto-Union starten wird. Er hatte von Alfa Romeo und seiner Sportbehörde eine Sonderlaubnis bekommen. Den Sieg kann allerdings auch Nuvolari in diesem Rennen nicht für die Auto-Union retten. Caracciola, der mit Riesenschritten einer neuen Europameisterschaft entgegensteht — er hatte bereits 1935 diesen Titel errungen —, gewinnt den „Großen Preis der Schweiz“, der bei den Zuschauern so viele Erinnerungen weckt an das große und so unrettliche Duell Caracciola mit Rosemeyer, der diesmal nur als Fünfter einkommt, vom Vorjahr. Bernd hatte auf seinem eigenen Wagen allerdings schon vorher aufgeben müssen, da nach Durchfahren einer Wiese sein Motor stehengeblieben war. Ohne die Schiebehilfe von Zuschauern konnte er ihn allein nicht wieder in Gang bringen — Rennwagen haben keine Selbststarter —, so daß er satzungsgemäß disqualifiziert werden mußte. Nein, der Wagen, mit dem Bernd die Ziellinie schließlich überfährt, „gehörte“ eigentlich Nuvolari, der von ihm abgelöst worden war, da er mit dem schwierig zu fahrenden Wagen besser vertraut ist. Also wieder kein Sieg für Bernd in dieser verrätkten Rennsaison 1937!

Doch der Schluß des Jahres wird wieder erfreulich für Ex-Europameister Rosemeyer, denn das ist gewiß: seinen Titel kann er nicht mehr erfolgreich verteidigen. Es kommt als vorletztes großes Rennen der Start zum Masaryk-Pokal in Briinn. Dort hatte Bernd vor zwei Jahren seinen ersten großen Sieg errungen, dort lernte er seine Frau kennen, und dort fühlt er sich wieder in seinem Element. Nun ja, er hatte in diesem Jahr bisher in Europa zwei Siege herausgefahren: Kifelrennen und Coppa Acerbo. Aber beide wogen in Europa nicht sehr viel gegenüber seinen Mißerfolgen.

Er war ja schließlich nicht irgendwer. Er hatte den höchsten Titel des Automobilsports inne: Europameister!

Der größte Erfolg seiner Laufbahn lag zwar erst ein gutes Vierteljahr zurück: Sieger im „Großen Preis von Amerika“! Aber das zählte bei der Wertung um den Titel nicht mit.

Und nun Brünn!

Aufheulend schießen die Wagen vom Start davon. Rosemeyer jagt allen voraus. Die Massen jubeln. Sie haben den jungen Nachwuchsfahrer von 1935 nicht vergessen. Da passiert es: Zylinder Schaden! Kopfschüttelnd steigt Rosemeyer aus dem Wagen. Was ist denn bloß mit den Konstrukteuren der Auto-Union in diesem Jahr los? Schlafen sie eigentlich? „Daß ihr mir in Zwickau nicht schlaf!“ war bei ihm schon lange zur ständigen Redensart geworden. Offenbar schliefen sie aber doch.

Die Mercedes-Leute madhren die „Pötte“ in diesem Jahr unter sich aus. Traurig sitzt er an den Boxen, als H. P. Müller zum Tanken hält. „H. P.“ raus und Bernd rein — das war das Werk von Sekunden. Als letzter des ganzen Feldes nimmt er das Rennen wieder auf.

Und nun erleben die begeistertsten Zuschauer eine Verfolgungsjagd, wie es sie in der Geschichte des Rennsports kaum je gegeben hat. Das Genie eines wahren Meisters am Volant reißt Hunderttausende zu enthusiastischen Jubelkundgebungen hin. Nur wenige Runden sind noch zu fahren. An der Spitze — weit vor dem übrigen Feld — machen die vier Mercedes-Wagen das Rennen „unter sich“ aus — so scheint es. Aber sie haben nicht mit einem Bernd Rosemeyer gerechnet. Wie ein Phantom jagt er hinter ihnen her. Runde um Runde kommt er näher an das dicht beisammenliegende Mercedes-Team heran. Auf den letzten hundert Metern noch ringt er Dick Seaman nieder und bricht als dritter in die Vierer-Phalanx mit dem dreizackigen Stern aus Untertürkheim ein. Ungeheurer Jubel umbrاندert ihn. Er wird weitaus begeisterter gefeiert als der Sieger Caracciola. Wer außer Rosemeyer hätte wohl so einen Husarenritt auf mehreren hundert Pferdekraften noch fertiggebracht?

Nicht seine Siege in dieser Saison haben ihm die Sympathie der Massen erhalten, sondern dieser dritte Platz in Briinn und sein dritter Platz damals beim „Großen Preis um Deutschland“, als der kleine Delius ins Gras beißen mußte, mit Ausnahme natürlich seines großen Sieges in Amerika.

Aber noch ist die Saison für Bernd Rosemeyer nicht beendet.

Da gibt es noch einen sogenannten „Großen Preis von Donnington“. Das ist ein Rennen, das zur Europameisterschaft zwar nicht mehr gewertet wird, aber eine Delikatesse für jeden Meisterfahrer zu werden verspricht. Rosemeyer wehrt sich gegen eine Teilnahme an diesem „Großen Preis von Donnington“. Das Rennen wird in einem Park — einem typisch englischen dazu, mit sehr schmalen Wegen — ausgetragen.

Was soll das noch? Europameister ist für das Jahr 1937 Caracciola. Also ist für Bernd und die Auto-Union „Feierabend“!

Oder etwa doch noch nicht?

Aus England hat man die Einladung erhalten. Soll man wirklich ablehnen? Die Direktion in Zwickau entscheidet: nein! Zum ersten Male in der Geschichte des Rennsports haben deutsche Firmen die Einladung erhalten, mit ihren Grand-Prix-Wagen in England zu starten. Da kann man die „Tommys“ nicht vor den Kopf stoßen, obwohl die offizielle Rennsaison mit dem Masaryk-Rennen eigentlich abgeschlossen war.

Die Auto-Union sagt zu, nachdem auch Mercedes-Benz bereits seine Nennung abgegeben hat.

Bernd wird starten — obwohl er gar keine große Lust mehr verspürt, Kopf und Kragen bei einem Rennen zu riskieren, bei dem es für die Auto-Union außer der Ehre der Teilnahme so gut wie nichts mehr zu gewinnen gibt. Denn außer dem Einzelsieger wird im Donnington-Park auch der Erfolg des „Salles“ gewertet. Und er sagt sich mit Recht: Mercedes kommt mit seinen Kanonen Caracciola, v. Brauchitsch, Seaman und Lang; die Mannschaft der Auto-Union dagegen mit (außer ihm) — es ist nicht größtenswahnsinnig, wenn Bernd sich in diesen Überlegungen als ersten einbezieht! — Rudi Hasse und dem „Kükten“ H. P. Müller. Da kann es für das Zwickauer Werk nach all den Mißerfolgen des Jahres nichts mehr zu gewinnen geben. Und doch sollte gerade dieses Rennen der größte Triumph der Auto-Union in der für sie so unglücklichen Rennsaison 1937 werden. —

Dieses Rennen wird Bernd letzter großer Sieg in einem Rennen Fahrer gegen Fahrer. Ganz „vorsichtig“ — was heißt bei Rosemeyer schon „vorsichtig“! — fährt er auf den schmalen Parkwegen und „hetzt“ Caracciola. In der 55. Runde erst übernimmt er die Spitze und jagt dann — freie Bahn vor sich — in einem Hölletempo los. Dachte er an Bern 1936? Der Beifall der sonst so kühlen Engländer prasselt auf den „Kontinentalen“ auf offener Szene nieder. Er gewinnt das Rennen in ganz großem Stil vor den beiden Mercedes-Fahrern v. Brauchitsch und seinem alten Rivalen, dem neuen Europameister Caracciola, sowie seinen Stallgefährten Müller und Hasse. Die Mercedes-Fahrer Seaman und Lang waren während des Rennens ausgeschieden. Damit holt sich die Auto-Union auch den Mannschaftspreis, auf den selbst der Zwickauer Direktor des Konzerts, Dr. von Oertzen, vor Beginn des Rennens nie gehofft hatte. Und damit ist die Rennsaison 1937 offiziell abgeschlossen.

Aber für einen Bernd Rosemeyer doch noch nicht!

Auf dem Auto-Union-Rennwagen der Grand-Prix-Klasse hat er bis zu diesem Zeitpunkt 12 Siege, 6 zweite, 5 dritte, 4 vierte und 5 fünfte Plätze herausgefahren. Außerdem fünf Klassen- und einen Weltrekord.

\*

Und nun geht es im Oktober 1937, nach dem misersten Jahr der Auto-Union seit ihrem Bestehen, wieder auf Rekordjagd. Als ersten Menschen der Welt gelingt es ihm, auf einer normalen Verkehrsstraße in einem normalen Rennwagen die unwahrscheinliche Geschwindigkeit von 400 km/h zu überschreiten. Wieder ist die Autobahn bei Frankfurt, wie schon vor der Amerika-Fahrt, der Schauplatz der Rekordversuche. Mit drei Weltrekorden und sechzehn Klassenrekorden beschließt Bernd Rosemeyer diese Fahrten. Mercedes hatte seine Wagen nicht mehr in Schuß und verzichtete auf einen Start bei der „Internationalen Rekordwoche“ im Oktober 1937 auf der Frankfurter Autobahn. Wieder einmal ist der Name Bernd Rosemeyer in aller Munde. Wieder hat er bei seiner Rekordfahrt über den fliegenden Kilometer und die fliegende Meile mit etwas über 406 km/h einen großen Sieg errungen. Und als man ihn aus dem Wagen hebt, lächelt er nur über den kleinen Schwächeanfall, der ihn am Ende der Fahrt übermannt hat. Zum endgültigen Abschluß der Rennsaison hat er mit seinen Weltrekorden die Niederlagen endgültig vergessen gemacht, die ihn im Laufe des Jahres so schwer getroffen hatten.

In diesen Tagen wird ihm sein kleiner Sohn Bernd geboren ...

### Ein Leben für Sekunden

Das Jahr 1938 bricht an. Die neue Rennsaison liegt noch in weiter Ferne. Da erfährt man in Zwickau bei der Auto-Union, daß Mercedes-Benz für Ende Januar neue Rekordversuche plant.

Sofort werden Vorbereitungen getroffen, um die Rekorde, die Rosemeyer im letzten Herbst aufgestellt hat, zu verteidigen.

Der 28. Januar ist unfreundlich kalt. Die Mercedes-Mannschaft ist bereits um sieben Uhr auf der Autobahn. Alle Vorbereitungen sind getroffen. Kurz nach acht Uhr startet Caracciola. Auf Anhiel schlägt er Rosemeyers Rekord mit einer Geschwindigkeit von 432,7 km/h. Um neun Uhr bricht Mercedes die Rekordversuche ab.

Caracciola weigert sich, noch einmal in den Wagen zu steigen. Ein böiger Westwind ist inzwischen angekommen.

Um 11 Uhr sitzt Bernd in seinem verbesserten Rekordwagen. Er ist entschlossen, seinen Rekord zurückzuholen.

Da tritt Caracciola an seinen Wagen heran.

„Gratuliere zum Weltrekord, Rudi!“ sagt Rosemeyer.

„Danke, Hals- und Beinbruch für dich, Bernd!“

Der Wagen braust ab. Rosemeyer, der die Strecke zuvor mit seinem Privatwagen mehrmals abgefahren war, soll zunächst mit dem Rekordwagen die Strecke nochmals in langsamer Fahrt durchfahren, um den Motor anzuwärmen. An der Wendemarke wird alles in Ordnung befunden. Rosemeyer tritt die Rückfahrt an. Obwohl er auch hier noch nicht allzusehr „auf die Tube drücken“ soll, erreicht er sofort 430 km/h.

Zufrieden nickt Bernd dem Rennleiter Dr. Feuerissen zu.

„Alles in Ordnung! Etwas wärmer könnte der Motor noch sein, er erreicht noch nicht seine volle Leistung. Deckt den Kühler noch ein bißchen ab!“

Die Montreure arbeiten feberhaft. Nach wenigen Minuten ist der Wagen wieder startbereit. Rosemeyer will seinen Rekord auf Biegen und Brechen zurückscholen. Er hat schon ganz andere Situationen überstanden. Er weiß, der Wagen ist großartig, er ist ungeheuer schnell, er wird seinen Rekord gleich wiederhaben. Der Wind kommt immer mehr auf. Besonders bei den Brückenunterführungen muß man aufpassen. — Die Stromlinienhaube wird geschlossen. Ein letztes Lächeln. Die Montreure treten zurück.

Der Motor heult auf.

In rasender Fahrt schießt der Wagen davon.

Rennteiler Dr. Feuerissen geht in den Telefonwagen. Die Posten an der Strecke melden:

„Kilometer 5 — durch!“

„Kilometer 7,6 — durch!“

„Kilometer 8,6 — durch!“

„Kilometer 9,2 — der Wagen ist verunglückt!“

In rasendem Tempo jagt ein Wagen mit Dr. Feuerissen, Dr. Gläser, dem Rennarzt, und einigen Funktionären zur Unglücksstätte.



Dort bietet sich ihnen ein schauriges Bild: die Bahn, der Grünstreifen und die Gegenfahrbahn sind von abgefliegenen Karosserieteilen übersät. Fast 600 Meter weiter, an der Böschung einer Brückenüberführung, klebt ein Trümmerhaufen verbogenen Stahls und Leichtmetalls: das Chassis mit den noch intakten Reifen und dem Motor.

Wo aber ist Bernd Rosemeyer? Er liegt, in hohem Bogen aus dem sich überschlagenden Fahrzeug geschleudert, still und friedlich vierzig Meter seitwärts der Bahn gegen eine Bude gelehnt. Mit feuchten Augen schüttelt Dr. Gläser den Kopf: Hier kommt jede Hilfe zu spät! Die gleiche Autobahnstrecke, auf der er vor einem Vierteljahr als erster Mensch über 400 km/h gefahren war, ist ihm zum Schicksal geworden . . .

Einer der wenigen Augenzeugen, die den Unfall wirklich gesehen haben, berichtet mit einem noch von Entsetzen gezeichneten Gesicht:

„Wir standen hier bei Kilometer 9,2 in Bereitschaft, wo der Faden unseres elektrischen Zeitmeßgerätes über die Bahn gespannt war, um die Durchfahrzeit für die Meile zu registrieren. Gespannt blickten wir nach Norden, hörten dann das immer näher kommende Dröhnen des Motors und sahen schließlich den im hellen Sonnenlicht blinkenden Pfeil auf uns zuschießen. Doch in dem Moment, da der Wagen die Brückenunterführung bei Langen-Mörtfelden passiert hatte, bemerkten wir mit Schrecken, wie er seitwärts zum Mittelstreifen ausbrach. Im Nu war er wieder auf der Betonbahn, schien aber dann von einer Bö gepackt worden zu sein, die aus der dortigen 200 Meter breiten Waldlichtung hervorbrach, dann nun flog der Wagen un plötzlich nach dem rechten Rand der Fahrbahn hin, bekam — wie ein startendes Flugzeug — „Auftrieb“, stieg in die Luft und wirbelte zweimal um sich selbst. Karosserieteile flatterten durch die Gegend, und wie ein zischendes Meteor brauste das Fahrgestell mit dem Motor und den sich noch drehenden Rädern unmittelbar über unsere Köpfe und unseren Zeitnehmerwagen hinweg!“

Um die Mitragsstunde des gleichen Tages stellt eine einsame Frau, die ihre Vortragstournee schnell beenden will, um wieder zu ihrem Mann zu kommen, in ihrem Wagen den Radioapparat ein. Als erste Meldung des Nachrichtendienstes verkündet der Sprecher:

„Bei einem Weltrekordversuch auf der Reichsautobahn Frankfurt—Darmstadt ist Bernd Rosemeyer heute morgen tödlich verunglückt. Durch eine Bö wurde sein Auto-Union-Rennwagen aus der Bahn getragen, das Fahrzeug geriet auf den Grünstreifen, überschlug sich und zersplitterte. Der Rennfahrer wurde tot neben der Straße aufgefunden. Deutschland und der internationale Motorsport betrauern den Verlust eines der größten Rennfahrer.“

So erfährt Eilly Beinhorn-Rosemeyer den Tod ihres Mannes. In der Einsamkeit der Landstraße bricht es ihr fast das Herz.

ENDE

Als nächstes *PS-Heft* (Band 7) erscheint:

*Peter Benjamin*

„Im Kampf mit Blizzard und Mongolen“

Rennen um die Welt: New York—Paris

# Kraftfahrt-ABC

6. Folge

**Duke, Geoffrey**, „das englische Fahrwunder“, Motorrad-Rennfahrer der Marke Norton. Fahrgast, mehrfacher Weltmeister der 350 und 500 ccm-Klasse.

**Dunlop, John Boyd, Arzt**, geb. 1840 in Großbritannien, Erfinder des Luftreifens, damit Zubehör-Pionier des Kraftfahrens und des Rensports.

Durchgangsstraßen leiten den Verkehr unter bevorzugten Verhältnissen von einem Ort zum andern.

**Durchschnittsgeschwindigkeit**: Geschwindigkeit, die sich ergibt, wenn man die zurückgelegte Fahrstrecke durch die hierzu benötigte reine Fahrzeit, also ohne die Berücksichtigung der Zeit für Aufenthalte, teilt.

**Dürkopp-Werke A.G., Bielefeld**, gegründet 1867, Motorrad-, Motorroller-, Fahrrad- und Nähmaschinenbau.

## E

**Eberan von Eberhorst, Robert**, geb. 1902 in Wien, berühmter Konstrukteur. Von 1933 bis 1939 Chef der Versuchs-Rennwagen-Abteilung der Auto-Union Sachsen. Ab 1942 Professor an der Technischen Hochschule in Dresden. Nach dem Weltkrieg II Chef-Ingenieur in England.

**Eifelrennen**, volkstümlicher Name der internationalen Konkurrenzen für Wagen und Krathäder auf dem Nürburgring bei Adenau.

**Eilentrade-Rennen**: internationale Konkurrenz für Krathäder auf der 4,8 km langen, kurvenreichen Strecke im „Eilentrade“ genannten Stadtwald von Hannover. Traditionelle Ausragungsstrecke des Endaus für deutschen Motorradmeisterschaft. Veranstalter ADAC.

**Einbahnstraße**: eine den Verkehr nur in einer Richtung leitende Fahrbahn.

**Einfahren**: vorsichtige Belastung des neuen oder überholten Motors, insbesondere der noch nicht eingelaufenen Kolben und Ringe durch Benutzung besonderen Einfahröls und durch langsam steigende Gasebung.

**Einspritz-Anlage**: dient zur Einspritzung des komprimierten Kraftstoff-Luftgemisches in die Zylinder bei Otto- und Dieselmotoren. Bei Otto-Motoren mit Einspritzung, die vor allem von Bosch entwickelt wurde, erfolgt erhebliche PS-Steigerung bei herabgesetztem Verbrauch.

**Einstellen**, z. B. der Ventile durch Einstellen der Bewegungstechnik zwischen Ventilschaft und Stößel sowie der Zündung durch Einstellung des Zündzeitpunktes.

**Eismeerstraße**: bekannte und im Weltkrieg II auch strategisch berühmt gewordene Straße zwischen Rovaniemi in Nordfinland und Tesamo im Eismeer durch Lappland.

**Elektrofahrrad**: von einem batteriegepeisten Elektromotor betriebenes Kraftfahrzeug. In der Frühzeit des Automobilismus von hoher Bedeutung als sicher fahrendes Kraftfahrzeug; heute Nahverkehrsmittel als Elektrokarren und Elektroschlepper.

**Entwicklungskosten**: bezeichnen die Aufwendungen für Konstruktion und Entwicklung eines Serienfahrzeugs im engeren Sinne, für Konstruktion bis zur Fertigstellung, Werkvorserie, Anlaufkosten einschließlich Betriebsmitteln, Werkzeugen, Spezialmaschinen und Montagebandern im allgemeinen.

**Englebert u. Co. GmbH, Aachen** — Rote Erde, Herstellung von Reifen aller Art.

**Esso A.G., Hamburg**, gegründet 1890, Herstellung von Mineralölen und Kraftstoffen aller Art.

„Europäer“, Kleinwagenmodelle, Sportwagen beginnend; Konstruktionsprinzipien: kleiner Hubraum, Einzel- und unabhängig voneinander aufgehängte Räder, tiefer Schwerpunkt und Stabilität. Ziel ist: Strahlensicherheit auch bei höchsten Geschwindigkeiten.

**Europameister Grand Tourisme**: muß in 4 der 11 größten internationalen Rallyes (wie Lëttrich, Rom, Travemünde, Monte Carlo usw.) siegreich hervorgehen. War erstmals für 1953 ausgeschrieben.

## F

**Fagioli, Luigi**, geb. 1898, italienischer Rennfahrer auf Salomon, Maserati, Alfa-Romeo, Mercedes-Benz. Verunglückte tödlich 1952.

**Fahrbahn**: der verkehrsspezifisch klargestellte nur für Kraftfahrzeuge vorbehaltene Teil einer Straße, auf dem in Deutschland grundsätzlich rechts zu fahren ist. Bei Autobahnen sind die Fahrbahnen in entgegengesetzter Richtung durch Grünstreifen getrennt, die Überholbahnen durch Weisstrichelung.

**Fahrbereich (km)**: Fahrstrecke, die ein bis zum zulässigen Gesamtgewicht belastetes Fahrzeug mit einer Füllung der fest eingebauten Kraftstoffbehälter, des Gaserzeugers oder der Speichergasflaschen zurücklegen kann. Bei flüssigem Kraftstoff: Inhalt der Kraftstoffbehälter in l . 100 Kraftstoffnormverbrauch in l/100 km

**Fahrgestell**: besteht aus Bereifung, Bremsen, Federn, Lenkung, Rahmen, Radauflängung und zugehörigen Aggregaten.

**Fahrspur**: bedingt durch die Verkehrsgeschwindigkeit. Normalerweise für Stadtstraßen 3,00 m, Landstraßen 3,50 m und Autobahnen 3,75 m.

**Fahrstil** ist die durch Begabung, Training und Erfahrung dem Fahrer eigene Art, die Vorzüge seines Fahrzeugs und die Kräfte des Motors in formschöner Beherrschung zur Entwicklung zu bringen.

**Fahrerichtungsanzeiger**, für die Anzeigung der Fahrtrichtung vorgeschriebene, in leuchtenden Zeichen wahrnehmbare Blinker oder Richtungsweiser.

**Fahrbarer Untersatz**: Bezeichnung für ein Kraftfahrzeug ohne Rücksicht auf Gattung und Klasse aus der Landessprache.

**Fahrzeuglänge (mm)**: Länge des Fahrzeugs über alles (einschließlich Stoßfänger).

**Fahrzeugbreite (mm)**: Breite des Fahrzeugs über alles (einschließlich Radnaben, Türgriffen, Kotflügeln usw.).

**Fahrzeughöhe (mm)**: Höhe des unbelasteten Fahrzeugs über alles (einschließlich Verdeck, Gepäckträger usw.), dabei müssen die Reifen

mit dem der Tragfähigkeit zugehörigen Luftdruck aufgepumpt sein.

**Fangio, Juan Manuel**, geb. 1911 in Argentinien, Rennfahrer verschiedener Marken, zuletzt Mercedes-Benz, mehrfacher Automobilweltmeister, zuletzt 1954.

**Farina, Nino**: geb. in Turin, Rennfahrer, Schlichter von Tazio Nuvolari, Weltmeister der Grand Prix-Klasse von 1950 auf Ferrari.

**Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)**, Sitz Paris, internationaler Spitzenverband für Automobiltechnik und Kraftwagen-Sport-Club, höchste Automobil-Sportautorität. Deutsche Mitglieder ADAC und AVD.

**Fédération Internationale Motocycliste (FIM)**, internationaler Spitzenverband für den Motorsport. Festlegung der internationalen Motorsport-Bestimmungen. Deutsches Mitglied ist die DMK.

**Feder**: Stahlkörper, im Kraftfahrzeug zwischen Rahmen und Achsen eingebaut, mildert die von der Fahrbahn verursachten harten Stöße und wandelt sie in weiche Schwingungen um. Vorwiegend sind Schraubfedern (-Wickelfedern), Blattfedern (-bandförmig, verschieden lange Blätter), Drehradfedern (-Torsionsfedern, verdrehte Rundstäbe).

**Fehlzündung**: zufällige falsche Verschiebung der Gemischzündung mit verschiedenen Ursachen.

**Felge**: starre Stütze des Reifens, muß unbedingt betriebsicher sein.

**Ferrari, Enzo**, italienischer Auto-Selbstemacher, der vom Rennfahrer zum Rennstallbesitzer und schließlich zum Automobilfabrikanten erfolgreicher Sport- und Rennwagen aufstieg.

**FIAC**: Interamerican Federation of Automobile Clubs; interamerikanischer Verband der Automobilclubs.

**Fernlicht**: auf Weisheit eingestellter Hauptscheinwerfer.

**Fichtel und Sachs A.G., Schweinfurt**, gegründet 1895, Kraftfahrzeugbau seit 1927, zunehmende Spezialisierung.

Das Kraftfahrt-ABC wird fortgesetzt.





## AUTO- UND MOTORRAD-GESCHICHTEN AUS ALLER WELT

### Verzeichnis

der bisher erschienenen und jederzeit lieferbaren Hefte:

- |    |  |    |   |
|----|--|----|---|
| 1. | Heinz-Jürgen Platner<br>Den Teufel im Nacken<br>Carrers Panamericana Mexico  | 4. | Richard von Frankenberg<br>Porsche macht Renngeschichte<br>Erlebnisse am Steuer des Porsche-Sportwagens   |
| 2. | Wilhelm Bittorf und<br>Heinz-Jürgen Platner<br>Mit 634 Sachen . . .<br>Weltrekordfahrten auf dem Salzsee                   | 5. | Wilhelm Bittorf<br>Die Höllefahrer<br>„Autozirkus“ in Amerika   |
| 3. | Karl Kling erzählt G. F. Moller<br>Zwischen Start und Ziel<br>Der Weg Karl Klings vom Lehrling<br>zum berühmten Rennfahrer | 6. | Rolf Strehl<br>Auf der Jagd nach Sekunden<br>Aus dem Leben des berühmten Renn-<br>fahrers Bernd Rosemeyer |

Die PS-Hefte erscheinen alle 14 Tage und sind bei den Zeitschriftenhandlungen oder, falls dort einmal ausverkauft, auch direkt durch den Verlag erhältlich.

Wenn Ihnen die PS-Hefte gefallen, empfehlen Sie diese Schriftenreihe bitte auch bei Ihren Freunden und Bekannten. Mit den PS-Heften ist jedem die Möglichkeit gegeben, sich eine Sammlung von tatsächengeheneu Erzählungen über die interessantesten Ereignisse des Motorsports anzulegen, die, von den besten Autoren auf diesem Gebiet geschrieben, einen bleibenden Wert darstellt. Zur geschmackvollen und dauerhaften Aufbewahrung der PS-Hefte befinden sich hübsche Sammelmappen in Vorbereitung. Sobald diese lieferbar sind, werden wir es unseren Lesern bekanntgeben.

**MOEWIG-VERLAG · MÜNCHEN 2 · TÜRKENSTRASSE 17**

Der Auto-Union-Stromlinien-Rennwagen mit Bernd Rosemeyer am Steuer in der Nordkurve der Berliner Avus.

Bernd Rosemeyer startet zu seiner letzten Fahrt am 28. Januar 1938 um 11.30 Uhr auf der Autobahn bei Frankfurt a. M. Bei dem Versuch, einen neuen Geschwindigkeits - Weltrekord aufzustellen, verunglückte er tödlich.



Umwittelbar nach dem Unglück:

Das Fahrgestell mit den Resten des Motors und zertrümmerte Karosserieteile von Rosemeyers Rekordwagen auf der Böschung neben der Autobahn.

