

Das 'Wunder von Reims' vor 60 Jahren: Doppelsieg bei der Premiere des Mercedes-Benz W 196 R in Frankreich Stuttgart

Das "Wunder von Reims" vor 60 Jahren: Doppelsieg bei der Premiere des Mercedes-Benz W 196 R in Frankreich Stuttgart -> Juan Manuel Fangio und Karl Kling gewinnen am 4. Juli 1954 das erste Rennen der neuen Mercedes-Benz Silberpfeile -> Ein großer Triumph exakt 40 Jahre nach dem Mercedes-Sieg beim Großen Preis von Frankreich 1914 -> Reims steht am Anfang einer glänzenden Ära des Mercedes-Benz Rennsports in den Jahren 1954 und 1955 -> Mit einem Doppelsieg beim Großen Preis von Frankreich kehrt Mercedes-Benz am 4. Juli 1954 nach dem Zweiten Weltkrieg in den Grand-Prix-Sport zurück. Auf dem neuen Mercedes-Benz W 196 R gewinnt Juan Manuel Fangio das Rennen in Reims vor seinem Teamkollegen Karl Kling. Die Stuttgarter Rennabteilung schreibt mit dem Triumph in der Champagne einmal mehr Motorsportgeschichte - exakt 40 Jahre nach dem Dreifachsieg von Mercedes beim Großen Preis von Frankreich 1914 in Lyon. Am selben Tag wird Deutschland zudem in Bern Fußball-Weltmeister. -> Nur Sekundenbruchteile trennen Juan Manuel Fangio von seinem Teamkollegen Karl Kling, als der Argentinier am 4. Juli 1954 beim Grand Prix de l'Automobile Club de France (ACF) auf dem Rundkurs von Reims die Ziellinie als Sieger überquert: Fangio und Kling erzielen einen glänzenden Doppelsieg für den völlig neu entwickelten Mercedes-Benz W 196 R. Auf Platz drei folgt Robert Manzon (Ferrari) nach 61 Runden mit mehr als einer Runde Abstand. Der Doppelsieg demonstriert die Überlegenheit des nach den Vorgaben der neuen 2,5-Liter-Formel konstruierten Silberpfeils, der auf der schnellen Strecke in der Champagne seine Premiere feiert. Es ist ein grandioser Erfolg, mit dem sich die Stuttgarter Marke nach 15 Jahren im Grand-Prix-Sport zurückmeldet - und es ist ein magischer Moment mit historischer Reichweite. Denn exakt 40 Jahre zuvor erzielt Mercedes am 4. Juli 1914 den legendären Dreifachsieg beim Grand Prix de IACF in Lyon. -> Als "Wunder von Reims" wird dieses Rennen später gewürdigt, in Anspielung auf den Weltmeistertitel der deutschen Fußball-Nationalmannschaft, die am 4. Juli 1954 das "Wunder von Bern" perfekt macht. -> Doch der Sieg im Grand Prix de IACF ist kein einzelner Erfolg, sondern Auftakt einer ganzen Ära im Motorsport: Sowohl 1954 als auch 1955 wird Mercedes-Benz mit dem W 196 R den Grand-Prix-Sport der Formel 1 dominieren. Juan Manuel Fangio, der in beiden Jahren die Fahrerweltmeisterschaft der Formel 1 für sich entscheidet, gewinnt 1954 auf Mercedes-Benz W 196 R den Grand Prix von Frankreich sowie die Großen Preise von Deutschland (Nürburgring), der Schweiz (Bremgarten) und Italien (Monza). Noch bevor Mercedes-Benz mit dem W 196 R in der Formel 1 antritt, entscheidet der Weltmeister von 1951 zu Beginn der Saison 1954 bereits die Grands Prix von Argentinien (Buenos Aires) und Belgien (Spa-Francorchamps) auf Maserati für sich. -> Gelungene Rückkehr in den Grand-Prix-Sport -> Nach Kriegsende 1945 stehen für die damalige Daimler-Benz AG vor allem der Aufbau zerstörter Werke und die Wiederaufnahme der Produktion von Nutzfahrzeugen sowie Personenwagen an erster Stelle. Vor diesem Hintergrund hat ein Wiedereinstieg in den Rennsport zunächst eine geringe Priorität. Die ehemaligen Werksfahrer, Mechaniker und Ingenieure der Rennabteilung reparieren deshalb in den ersten Nachkriegsjahren herkömmliche Personenwagen - eine Aufgabe, die in der Nachkriegszeit viel Flexibilität verlangt, die die Motorsport-Mitarbeiter auch durch ihre Arbeit an den Boxen erworben haben. -> Ein erster Ausflug in den Motorsport der Nachkriegszeit ist im September 1950 die Teilnahme von Karl Kling auf Mercedes-Benz 170 S an der für Sport- und Tourenwagen ausgeschriebenen ADAC-Sechsstundenfahrt auf dem Nürburgring. Dann startet Mercedes-Benz 1951 mit dem Grand-Prix-Rennwagen W 154 aus den 1930er-Jahren bei zwei Rennen in Argentinien. Wirklich erfolgreich ist jedoch erst der 1952 vorgestellte 300 SL Rennsportwagen (W 194), mit dem Mercedes-Benz unter anderem die 24 Stunden von Le Mans und die Carrera Panamericana gewinnt. Die Erfolge des 300 SL beflügeln die 1953 getroffene Entscheidung, ab der Saison 1954 wieder in den Grand-Prix-Sport einzusteigen und dafür einen völlig neuen Rennwagen zu konstruieren. -> Der W 196 R entspricht dem ab 1954 gültigen Reglement der Formel 1. Er wird von einem Saugmotor mit 2,5 Liter Hubraum angetrieben, der schon bei niedrigen Touren viel Leistung und ein hohes Drehmoment bietet. Der Achtzylinder-Reihenmotor M 196 R besteht aus zwei Vierzylinderblöcken mit zentralem Kraftabtrieb. Er wird nach rechts geneigt eingebaut, um den Schwerpunkt des Autos zu senken. Zunächst erhält er vier Weber-Doppelvergaser. Doch der Einsatz einer mechanischen Direkteinspritzung von Bosch, die für eine höhere Leistung und bessere Treibstoffökonomie sorgt, steht bereits fest - sie ist kurz vor dem ersten Rennen in Reims einsatzbereit. -> Eine Besonderheit des M 196 R stellt die Ventilsteuerung dar: Statt sich auf Federkraft zu verlassen und um bei den hohen Drehzahlen eine sichere Funktion zu gewährleisten, werden die Atemöffnungen des Motors per Kipphebel nicht nur geöffnet, sondern auch wieder (zwangsgeschlossen ("desmodromisch")). Dieses Gesamtkonzept sorgt für eine gleichmäßige Leistungsentfaltung über den gesamten Drehzahlbereich und macht den in der Saison 1954 bis zu 188 kW (256 PS) starken Motor sehr robust. -> Premiere mit Stromlinien-Karosserie -> Für große Überraschung sorgt in Reims die Stromlinienkarosserie des W 196 R: Die Autos sind vollständig in eine aerodynamisch optimierte Hülle aus extrem leichtem Magnesium gekleidet, die auch die Räder abdeckt. Auf Hochgeschwindigkeitskursen wie Reims ist diese Variante von großem Vorteil. Bei kurvenreichen Strecken bewährt sich hingegen die zweite Variante des W 196 R mit klassischer Karosserie, bei der die Räder frei stehen. -> Basis des neuen Rennwagens ist ein leichter Gitterrohrrahmen, wie ihn schon der 300 SL Rennsportwagen von 1952 besitzt. Die Stäbe des Tragwerks werden vor allem auf Zug und Druck beansprucht, was höchste Stabilität bei geringem Gewicht ermöglicht - der fertige Rahmen wiegt nur 36 Kilogramm. Das Fahrwerk ist ebenfalls aufwendig und entspricht mit Doppel-Querlenkern und Eingelenk-Pendelachse mit tief gelegtem Drehpunkt dem neuesten Stand der Technik. -> Fangios erstes Rennen im W 196 R -> Drei Fahrer hat Rennleiter Alfred Neubauer ins Team berufen: Juan Manuel Fangio, Karl Kling und das Nachwuchstalents Hans Herrmann. Sie haben das Auto intensiv kennen gelernt, vor allem während Testfahrten auf dem Hockenheim-Ring. Am 21. Juni 1954 werden sie per Telegramm zum Grand-Prix-Rennen in Reims angemeldet, bereits einen Tag später beginnt das Training von Mercedes-Benz auf Strecke. "Unsere neuen Grand-Prix-Formel-Wagen [...] sind wirklich eine Wolke", erinnert sich Rennleiter Neubauer an Leistung und Zuverlässigkeit des W 196 R in Reims. Und Fangio sichert sich noch vor dem Rennen mit einem Runden-Durchschnitt von über 200 km/h einen Sonderpreis in Höhe von 50 Flaschen besten Champagners. -> Das hohe Tempo, welches der neue Silberpfeil in Frankreich auf dem weit gezogenen Kurven erreicht, zeigt allerdings auch seine Schattenseiten: "Unsere Wagen saufen 35 Liter Sprit auf 100 Kilometer. Das ist mehr als erwartet", beklagt sich Rennleiter Neubauer. Deshalb werden kurzerhand Zusatztanks montiert, die Rudolf Uhlenhaut mit seinem 300 SL (W 198) persönlich über Nacht aus Stuttgart holt. So müssen die Rennwagen während des Grand Prix keinen Tankstopp einlegen. Uhlenhaut, zu dieser Zeit Leiter des Pkw-Versuchs von Mercedes-Benz, ist zusammen mit Chefkonstrukteur Fritz Nallinger maßgeblich an der Entwicklung des W 196 R beteiligt. Die brillante Strategie bringt Rennleiter Neubauer Ende Juli 1954 mit der Schlagzeile "Wer tankt verliert" sogar auf die Titelseite des Nachrichtenmagazins "Der Spiegel". -> Von der Pole-Position zum Doppelsieg -> Am 4. Juli 1954 eröffnet Louis Wagner mit einer Ehrenrunde das Rennen um den Großen Preis von Frankreich. Wagner gehört 1914 zu den drei Mercedes-Rennfahrern, die den Dreifachsieg in Lyon erzielen - er kommt damals nach 752,6 Kilometern auf Platz 2 ins Ziel. Begeistert wird der Franzose von den Zuschauern gefeiert, als er die Strecke in Reims in einem Mercedes-Benz 300 S Cabriolet umrundet. -> In der Qualifikation haben sich Fangio und Kling die beiden ersten Startplätze gesichert, Hans Herrmann geht aus der dritten Startreihe ins Rennen. Insgesamt starten 21 Rennwagen zu diesem 41. Grand Prix de IACF, neben Mercedes-Benz sind Fahrzeuge der Marken Ferrari, Gordini, HWM und Maserati vertreten. Das Rennen führt über 61 Runden mit je 8,3 Kilometer Länge. -> Nach dem Start um 14:45 Uhr setzen sich Fangio (Startnummer 18) und Kling (Startnummer 20) an die Spitze des Feldes, Hans Herrmann (Startnummer 22) arbeitet sich mit hohem Tempo nach vorn und fährt dabei sogar Rundenrekord (2:32,9 Minuten, was einem Durchschnitt von 195,463 km/h entspricht). Ab Runde 11 liegen alle drei W 196 R zunächst in Führung, doch Hans Herrmann scheidet in der 17. Runde mit Motorschaden aus. -> Die beiden verbleibenden Silberpfeile liefern sich ein packendes Duell an der Spitze. Der deutsche Rundfunksprecher Reiner Günzler verkündet versehentlich schon den Sieg Klings in der 60. Runde, doch es ist noch eine Runde zu fahren und Fangio gewinnt nach 506,4 Kilometern mit nur einer halben Wagenlänge Vorsprung. Dem Großen Preis von Frankreich folgen in den weiteren Rennen der Jahre 1954 und 1955 noch fünf weitere Doppelsiege, dazu vier Einzelsiege. Das sind zehn Siege insgesamt bei nur 13 Grand-Prix-Rennen, abgerundet durch zweite, dritte und vierte Plätze. -> Das Mercedes-Benz Siegerfahrzeug beim Grand Prix de l'Automobile Club de France 1954 in Reims -> Mercedes-Benz 2,5-Liter-Stromlinienrennwagen W 196 R (1954) -> 1954 kehrt Mercedes-Benz mit einem völlig neu entwickelten Rennwagen in den Grand-Prix-Sport zurück. Der W 196 R erfüllt alle Bedingungen der neuen Grand-Prix-Formel der CSI (Commission Sportive Internationale): 750 Kubikzentimeter Hubraum mit oder 2.500 Kubikzentimeter ohne Kompressor, beliebige Zusammensetzung des Treibstoffs. Der W 196 R leistet aus 2.496 Kubikzentimeter Hubraum 188 kW (256 PS) bei 8.260/min (für die nächste Saison steigern die Ingenieure seine Leistung

auf 213 kW/290 PS). Zum Auftaktrennen in Reims kommt 1954 die Stromlinienversion zum Einsatz, weil die Strecke sehr hohe Geschwindigkeiten zulässt. Erst danach folgt eine zweite Variante mit frei stehenden Rädern. Der Gitterrohrrahmen des W 196 R ist leicht und stabil, das Fahrwerk hat eine Drehstab-Aufhängung und eine neue Eingelenk-Pendelachse hinten sowie riesige turbogekühlte Duplex-Trommelbremsen. Als Antrieb wählen die Ingenieure einen Reihenachtzylindermotor mit direkter Einspritzung und desmodromischer (zwangsweiser) Ventilsteuerung, die hohe Drehzahlen jenseits der 8.000/min ermöglicht. Juan Manuel Fangio wird auf W 196 R in den Jahren 1954 und 1955 Weltmeister der Formel 1.
Technische Daten Mercedes-Benz 2.5-Liter-Stromlinien-Rennwagen W 196 R
Einsatz: 1954-1955
Zylinder: 8/Reihe
Hubraum: 2.497 Kubikzentimeter
Leistung: 188 kW (256 PS) bis 213 kW (290 PS)
Höchstgeschwindigkeit: mehr als 300 km/h
Die Protagonisten der Mercedes-Benz Rennabteilung beim Grand Prix de IACF 1954 in Reims
Juan Manuel Fangio
Geboren am 24. Juni 1911 in Balcarce (Argentinien)
Gestorben am 17. Juli 1995 in Buenos Aires (Argentinien)
Der fünffache Formel-1-Weltmeister aus Argentinien findet vergleichsweise spät den Weg in den internationalen Rennsport. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg kommt Juan Manuel Fangio nach Europa, seinen ersten Grand Prix fährt er 1948 in Reims (Frankreich). Bereits 1951 wird der Argentinier auf Alfa Romeo zum ersten Mal Weltmeister. Als Mercedes-Benz 1954 mit dem W 196 R in den Grand-Prix-Sport zurückkehrt, verpflichtet Alfred Neubauer Fangio für die Werksmannschaft. Auf dem neuen Silberpfeil setzt der Sohn italienischer Einwanderer seine Erfolgsserie fort: Er gewinnt gleich das Auftaktrennen in Reims um den Großen Preis von Frankreich am 4. Juli 1954. Sowohl in dieser Saison als auch 1955 wird Fangio Formel-1-Weltmeister auf Mercedes-Benz. Dazu kommen respektable Erfolge bei Sportwagenrennen auf Mercedes-Benz 300 SLR (W 196 S) wie der Sieg beim Eifelrennen 1955 auf dem Nürburgring und der 2. Platz bei der Mille Miglia 1955, die der Argentinier ohne Beifahrer absolviert. Nachdem sich Mercedes-Benz zum Ende der Saison 1955 aus dem Rennsport zurückzieht, fährt Fangio noch drei weitere Jahre lang für Ferrari (Weltmeisterschaft 1956) und Maserati (Weltmeisterschaft 1957). Fangio, der ab Mitte der 1950er-Jahre eine Vertretung für Mercedes-Benz Fahrzeuge in Buenos Aires besitzt, wird 1974 Präsident der Mercedes-Benz Argentina S.A.
Karl Kling
Geboren am 16. September 1910 in Gießen
Gestorben am 18. März 2003 in Gaienhofen am Bodensee
Der gebürtige Gießener Karl Kling beginnt mit dem Motorsport kurz vor dem Zweiten Weltkrieg, als er vereinzelt für Mercedes-Benz bei Tourenwagen-Veranstaltungen startet. Nach 1948 wird er dreimal in Folge Deutscher Sportwagenmeister. Große Erfolge erzielt Kling für Mercedes-Benz erstmals mit dem Rennsportwagen 300 SL (W 194). Unvergessen ist sein Sieg zusammen mit Beifahrer Hans Klenk bei der Carrera Panamericana 1952. Bei der Rückkehr von Mercedes-Benz in den Grand-Prix-Sport 1954 gehört Kling zum erfolgreichen Team neben Juan Manuel Fangio, Hermann Lang und Hans Herrmann. Der von Alfred Neubauer als "Gentleman am Steuer" bezeichnete Kling fährt zahlreiche hervorragende Platzierungen für das Mercedes-Benz Team ein. So erreicht er beispielsweise gleich im ersten Formel-1-Rennen von Mercedes-Benz, dem Großen Preis von Frankreich 1954 in Reims, einen 2. Platz hinter Fangio. 1956 wird Kling Nachfolger von Alfred Neubauer als Leiter der Sportabteilung. Vereinzelt nimmt er in dieser Position noch selbst an Wettbewerben teil, beispielsweise gewinnt er 1959 die Rallye Méditerranée-Le Cap von Algier nach Kapstadt und 1961 die Rallye Algier-Zentralafrika von Algier nach Lagos und zurück. Nach seiner Pensionierung steht er der Mercedes-Benz Sportabteilung weiterhin als Berater zur Seite.
Hans Herrmann
Geboren am 23. Februar 1928 in Stuttgart
Mercedes-Benz Rennleiter Alfred Neubauer holt den 25-jährigen Hans Herrmann zur Saison 1954 ins Werksteam der Daimler-Benz AG. Beim Großen Preis der Schweiz in Bern erreicht Herrmann am 22. August 1954 auf Mercedes-Benz W 196 R den 3. Platz, auch das AVUS-Rennen in Berlin am 19. September 1954 (Dreifachsieg für Mercedes-Benz) beendet er als Dritter. 1954 und 1955 bestreitet Herrmann insgesamt acht Rennläufe der Formel 1 und ein Sportwagenrennen für die Stuttgarter Marke. Beim Grand Prix von Monaco wird er bei einem Trainingsunfall schwer verletzt. Damit endet Herrmanns Engagement im Mercedes-Benz Formel-1-Team, weil sich die Marke nach dem Saisonabschluss 1955 aus der Formel 1 zurückzieht. Herrmann fährt in den folgenden Jahren Sportwagen-Wettbewerbe und startet in der Formel 2 sowie der Formel 1. In den 1960er-Jahren nimmt er auf Mercedes-Benz vereinzelt an Tourenwagen-Wettbewerben teil. Er beendet seine Laufbahn 1970 mit einem Sieg auf Porsche bei den 24 Stunden von Le Mans.
Alfred Neubauer
Geboren am 29. März 1891 in Neutitschein (Tschechien)
Gestorben am 21. August 1980 in Stuttgart
Der im mährischen Nový Jičín (Neutitschein/Tschechien) geborene Alfred Neubauer prägt das Motorsport-Engagement von Mercedes-Benz von den 1920er-Jahren bis 1955 als Rennleiter. Ursprünglich Automobiloffizier des österreichischen Heeres, arbeitet Neubauer zunächst als Leiter der Einfahrabteilung für Austro-Daimler in Wiener-Neustadt (Österreich). 1923 wechselt er zur Fahrabteilung der Daimler-Motoren-Gesellschaft nach Untertürkheim und nimmt als Rennfahrer auch an einigen Rennen - unter anderem der Targa Florio auf Sizilien. 1926 tritt er erstmals für Mercedes-Benz als Rennleiter in Erscheinung. In dieser Funktion trägt er - unter anderem durch die Entwicklung von Strategien und Techniken zur Kommunikation mit den Rennfahrern - entscheidend zu den zahlreichen Siegen der Kompressorwagen der S-Reihe bei. Auch bei den Triumpfen der Silberpfeile in den Jahren 1934 bis 1939 und 1954 bis 1955 sowie den Sportwagenrennen 1952 und 1955 führt Neubauer erfolgreich Regie.
Wussten Sie schon?
Mercedes-Benz feiert 2014 "120 Jahre Motorsport" - zum Beispiel beim Goodwood Festival of Speed (26. bis 29. Juni 2014)
Daimler AG
70546 Stuttgart
Deutschland
Telefon: +49 (711) 17 0
Telefax: +49 711 17 22244
Mail: dialog@daimler.com
URL: http://www.daimlerchrysler.de/


Pressekontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

Firmenkontakt

Daimler AG

70546 Stuttgart

daimlerchrysler.de/
dialog@daimler.com

ehemals DaimlerChrysler AG
DaimlerChrysler ist in der Automobilbranche einzigartig: Das Angebot reicht vom Kleinwagen über Sportwagen bis hin zur Luxuslimousine ? und vom vielseitig einsetzbaren Kleintransporter über den klassischen Schwer-Lkw bis hin zum komfortablen Reisebus. Zu den Personenwagen-Marken von DaimlerChrysler zählen Maybach, Mercedes-Benz, Chrysler, Jeep, Dodge und smart. Zu den Nutzfahrzeug-Marken gehören Mercedes-Benz, Freightliner, Sterling, Western Star, Setra und Mitsubishi Fuso. DaimlerChrysler Financial Services bietet Finanz- und andere fahrzeugbezogene Dienstleistungen an. Die Strategie von DaimlerChrysler basiert auf vier Säulen: Globale Präsenz, herausragende Produkte, führende Marken sowie Innovations- und Technologieführerschaft. DaimlerChrysler hat eine globale Belegschaft und eine internationale Aktionärsbasis. Mit 384.723 Mitarbeitern erzielte DaimlerChrysler im Geschäftsjahr 2004 einen Umsatz von 142,1 Mrd. Euro.