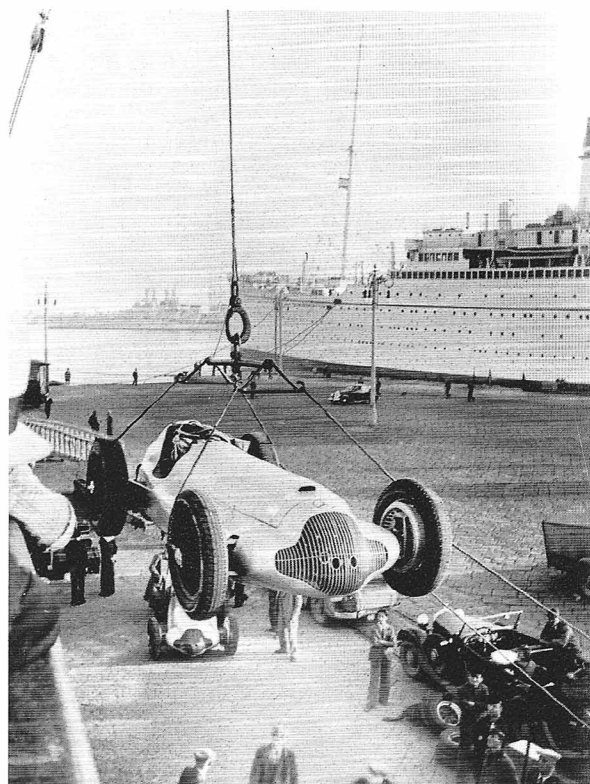
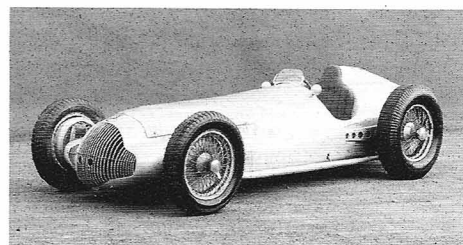


Rennen in Argentinien

18. und 24. Februar 1951 – vor 55 Jahren: Daimler Benz beteiligte sich mit drei Vorkriegsrennwagen W 154 am „Premio Presidente de la Nacion Juan D. Peron“ in Argentinien.

1950 sprach Generaldirektor Dr. Haspel Alfred Neubauer an, ob er nicht Lust hätte eine neue Rennabteilung aufzubauen. Darauf hatte der alte Rennstrategie natürlich nur gewartet und bereits lange beobachtet, was sich auf den internationalen Rennstrecken abspielte. Zu dieser Zeit beherrschten die Italiener mit ihren Alfas und Ferraris das Feld. In Untertürkei standen noch zwei W 154 3 Liter-Formelrennwagen, die den Krieg mehr schlecht als recht überstanden hatten. Auf einem Berliner Autofriedhof entdeckte man dann noch zwei weitere Fahrzeuge, die gegen einen nagelneuen 170 V eingetauscht wurden. Aus diesen vier alten Wagen wurden dann zwei rennfähige Modelle und ein Trainingsfahrzeug aufgebaut. Direktor Haspel entschied, daß diese Silberpfeile im Februar 1951 an den beiden Großen Preisen des Präsidenten Peron und seiner Frau Evita eingesetzt werden. Es wurden Probefahrten von Hermann Lang, Rudolf Caracciola und dem ehemaligen Kundendienst-Ingenieur Karl Kling auf dem Nürburgring durchgeführt. Caracciola lehnte danach aber eine Teilnahme an den Rennen ab, weil er zum einen davon überzeugt war, daß diese alten Wagen nicht mehr siegfähig waren und zum

anderen nach so vielen errungenen Siegen zu schade waren um sie in Argentinien zu verheizen. Deshalb sprach Alfred Neubauer den bereits 39 Jahre alten aufstrebenden Argentinier Juan Manuel Fangio an, der 1950 hinter Dr. Nino Farina den zweiten Platz in der Formel 1-Weltmeisterschaft auf Alfa Romeo belegte. Da er aber vorhatte für Alfa Romeo zu starten, lehnte Fangio ab und Neubauer wandte sich dem amtierenden Weltmeister Farina zu. Mitten in den Verhandlungen wurde er per Telegramm nach Stuttgart zurückgerufen und von Dr. Haspel nach Buenos Aires geschickt. Dort fragte ihn der argentinische Automobilclub, ob er Fangio einen Mercedes zur Verfügung stellen könne. Alfa Romeo verzichtete nämlich aus Kostengründen auf einen Start in Argentinien. Froh, daß er mit Farina noch keinen Vertrag gemacht hatte, sagte Alfred Neubauer zu. Als dies allerdings Farina erfuhr, setzte er die gesamte italienische Presse in Kenntnis und erreichte so nach langem Streit eine Abfindungszahlung von Mercedes. Den Premio Ciudad de Buenos Aires gewann Gonzales auf seinem wendigen Ferrari vor Hermann Lang und Juan Manuel Fangio. Den eine Woche später stattfindenden Premio Evita Peron beendete Gonzales ebenfalls als Sieger, diesmal gefolgt von Karl Kling und Hermann Lang. Fangio, der bei diesem Rennen ausfiel, sagte später, daß er selbst am schlechten Abschneiden von Mercedes schuld war: Beim Bau der Rennstrecke hatte er nämlich für einen kurvenreichen Kurs plädiert, weil er zu der Zeit noch mit einem Start für Alfa Romeo rechnete und dadurch die Silberpfeile mit ihren hohen Spitzengeschwindigkeiten einbremsen wollte. Zudem wurden die erst kurz vor dem Rennen fertiggestellten Schikanen mit Zementstaub bestreut, um den Teer schneller trocknen zu lassen, was den Mercedes-Motoren mit ihren tiefliegenden Vergasern schadete.



Andre Strucken, Typ-Referent Sportwagen-Motorsport-Historie