Vor 75 Jahren: Doppelsieg für Mercedes-Benz mit dem "Silberpfeil W 165 beim Grand Prix von Tripolis

Vor 75 Jahren: Doppelsieg für Mercedes-Benz mit dem "Silberpfeil" W 165 beim Grand Prix von Tripolis

Der 1,5-Liter-Rennwagen wurde eigens für Tripolis entwickelt - in einer Rekordzeit von nur acht Monaten
Hermann Lang erzielt seinen dritten Tripolis-Sieg in Folge vor Rudolf Caracciola
Mit einem Doppelsieg auf dem völlig neu entwickelten Mercedes-Benz 1,5-Liter-Rennwagen W 165 deklassieren Hermann Lang und Rudolf Caracciola am 7. Mai 1939 die Konkurrenz beim Großen Preis von Tripolis auf dem Mellaha-Kurs. Der Triumph in Libyen fällt besonders deutlich aus, weil der italienische Motorsportverband als Ausrichter des Grand Prix eigentlich den Start der erfolgreichen deutschen Formel-Rennwagen durch eine Änderung im Reglement hatte verhindern wollen: Nach drei Siegen durch die Mercedes-Benz Silberpfeile (Caracciola 1935, Lang 1937 und 1938) sowie einem von der Auto Union gewonnenen Rennen (Achille Varzi 1936) wird der Grand Prix von Tripolis in der Saison 1939 nur für die Voiturette-Klasse der 1,5-Liter-Rennwagen ausgeschrieben. Mercedes-Benz reagiert mit sportlichem Ehrgeiz, entwickelt eigens für diese Klasse in weniger als acht Monaten den völlig neuen Rennwagen W 165 - und Lang und Caracciola holen den Triumph.
Als er im April 1939 auf dem Hockenheimring zum ersten Mal im neuen Mercedes-Benz Silberpfeil W 165 sitzt, ist Hermann Lang restlos begeistert: "Herrgott, zog der kleine Athlet los! Kaum war man in einem Gang, da konnte man schon den nächsten schalten", erinnert sich der Rennfahrer in seiner 1952 erschienenen Autobiografie "Vom Rennmonteur zum Meisterfahrer" an seine Premiere in dem bis dahin von den Entwicklern geheim gehaltenen Monoposto mit 1,5-Liter-V8-Motor.
Das scheinbar Unmögliche möglich gemacht
Die Ingenieure der Stuttgarter Marke entwickeln das Fahrzeug in einer Rekordzeit von nur acht Monaten für ein einziges Rennen, den Großen Preis von Tripolis (Gran Premio di Tripoli) der Saison 1939, der am 7. Mai auf der Mellaha-Rennstrecke ausgetragen wird. Rudolf Caracciola, für den sich Lang in der Saison 1939 zum starken Konkurrenten entwickelt, hebt 1958 in dem Erinnerungsband "Meine Welt" diese herausragende Leistung der Renn- und der Entwicklungsabteilung hervor: "Ingenieure, Monteure, das gesamte technische Personal, alle machten sich mit Begeisterung an die gestellte Aufgabe, und sie ermöglichten das scheinbar Unmögliche: In acht Monaten entstand ein 1.500-Kubikzentimeter-Rennwagen!"
Für das internationale Publikum - insbesondere aber für Veranstalter und die konkurrierenden Rennställe - kommt die Ankündigung der Stuttgarter Marke, dass beim Großen Preis von Tripolis zwei Mercedes-Benz 1,5-Liter-Rennwagen an den Start gehen, völlig unerwartet. Diese Entwicklungsleistung hatte selbst die Fachwelt nicht für möglich gehalten.
Siegesserie in Tripolis
Hermann Lang gilt bei Mercedes-Benz als Tripolis-Spezialist: 1937 geht er beim ersten Renneinsatz des neu entwickelten W 125 vom 5. Startplatz ins Rennen und gewinnt den Grand Prix vor Bernd Rosemeyer (Auto Union). Nach dem Ende der 750-Kilogramm-Formel entwickelt Mercedes-Benz für das Jahr 1938 den Grand-Prix-Rennwagen W 154 mit mechanisch aufgeladenem 3-Liter-V12-Motor. Auf diesem geht Hermann Lang diesmal von der Pole-Position ins Rennen und führt den Dreifachsieg von Mercedes-Benz vor seinen Teamkollegen Manfred von Brauchitsch und Rudolf Caracciola an.
1939 steht Lang ebenfalls in der ersten Startreihe; Trainingsschnellster ist jedoch Luigi Villoresi auf Maserati. Nach einem perfekten Start setzt sich der ehemalige Rennmechaniker aus Stuttgart im W 165 an die Spitze des Feldes, in der Mitte des Rennens liegt er bereits 1,5 Minuten vor Caracciola auf Position 2. In dieser Reihenfolge kommen die Mercedes-Benz Rennfahrer auch ins Ziel. Emilio Villoresi auf Alfa Romeo erreicht mit fast 10 Minuten Rückstand auf den Sieger den 3. Platz.
Der Doppelsieg der Rivalen Lang und Caracciola ist der krönende Abschluss für zwei Erfolgsserien: Hermann Lang gewinnt in Folge dreimal den Grand Prix von Tripolis auf drei verschiedenen Mercedes-Benz Rennwagen. Und Mercedes-Benz gewinnt das Rennen mit jedem der vier Silberpfeile, die von 1934 bis 1939 das Renngeschehen in Europa dominieren. Diese Serie eröffnet Caracciola 1935, als er auf Mercedes-Benz W 25 das Rennen in Libyen - damals eine italienische Provinz - gewinnt.
Der Mercedes-Benz W 165 Grand-Prix-Rennwagen von 1939
Nach der Bekanntgabe des Reglements für den Großen Preis von Tripolis 1939 im Herbst des Vorjahres fällt bei Mercedes-Benz in Stuttgart die Entscheidung, einen völlig neuen Rennwagen für die 1,5-Liter-Klasse zu entwickeln. Lediglich acht Monate, vom September 1938 bis zum April 1939, dauern Entwicklung und Bau von zwei Fahrzeugen. Der W 165 orientiert sich in vielen Konstruktionsdetails am Mercedes-Benz W 154, dem 1938 vorgestellten und für die Saison 1939 weiterentwickelten 3-Liter-Grand-Prix-Wagen.
Der neue Monoposto hat einen mechanisch aufgeladenen 1,5-Liter-V8-Motor mit 1.493 Kubikzentimeter Hubraum, der 187 kW (254 PS) bei 8.000/min leistet - es ist der erste V8 in der Geschichte von Mercedes-Benz. Das kurzhubige Aggregat wird für hohe Drehzahlen bis 9.000/min ausgelegt. Der W 165, der eine Höchstgeschwindigkeit von 272 km/h erreicht, baut auf einem Ovalrohrrahmen auf, der als Leiterrahmen mit vier Querträgern konstruiert ist. Es gibt Planungen für eine Stromlinienverkleidung, doch in Tripolis tritt der W 165 in klassischer Form mit frei stehenden Rädern an.
Mercedes-Benz Rennfahrer Hermann Lang
Hermann Lang wird am 6. April 1909 in Stuttgart geboren. Er beginnt seine Rennfahrerlaufbahn auf dem Motorrad: Noch als Mechanikerlehrling gewinnt er 1927 ein Rennen auf der Solitude-Strecke in Stuttgart. 1933 stellt ihn die Mercedes-Benz Renn- und Versuchsabteilung als Monteur ein. Dabei darf er gelegentlich die Bremsen des 750-Kilogramm-Formel-Wagens warmfahren, wobei sich seine fahrerische Begabung zeigt. 1935 startet er erstmals auf Mercedes-Benz W 25 im Internationalen Eifelrennen und erzielt einen 5. Platz. Nach der Beförderung zum Reservefahrer sammelt er 1936 bei Trainingsrunden in Tripolis erste Erfahrungen auf dem Mellaha-Kurs, geht aber noch nicht ins Rennen. 1937 gewinnt Hermann Lang die beiden schnellsten Rennen der Welt, den Großen Preis von Tripolis und das Avusrennen in Berlin. In der Saison 1938 baut er mit einem Wiederholungserfolg in Tripolis sowie einem 1. Platz bei der Coppa Ciano seine Position in der Mercedes-Benz Rennabteilung weiter aus. Zusammen mit Manfred von Brauchitsch und Rudolf Caracciola bildet er das bei der Konkurrenz gefürchtete Fahrertrio auf den Mercedes-Benz Silberpfeilen: Er holt für die Marke zahlreiche Siege und Streckenrekorde. 1939 sichert er sich die Bergmeisterschaft und ist auch in der Grand-Prix-Europameisterschaft der erfolgreichste Fahrer - der Meistertitel wird 1939 wegen des Kriegsausbruchs nicht vergeben. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs setzt Hermann Lang seine Rennkarriere fort. Mit dem Mercedes-Benz 300 SL Rennsportwagen (W 194) feiert Lang das große Comeback: 1952 gewinnt er zusammen mit Fritz Rieß die 24 Stunden von Le Mans und siegt beim Jubiläumspreis vom Nürburgring für Sportwagen, außerdem erzielt er 2. Plätze im Preis von Bern und bei der Carrera Panamericana (mit Erwin Grupp). Nach dem Großen Preis von Europa im August 1954 auf Mercedes-Benz W 196 R beendet Lang seine Rennkarriere und arbeitet bis zur Pensionierung als Mercedes-Benz Kundendienst-Inspektor. Hermann Lang stirbt am 19. Oktober 1987 in Bad Cannstatt
Wussten Sie schon?
Mercedes-Benz feiert 2014 "120 Jahre Motorsport" - zum Beispiel bei der Mille Miglia in Italien (14. bis 18. Mai 2014).

Birgit Pillkahn
Redaktion
Themenmanagement Mercedes-Benz Classic
Tel.: +49 711 17-49049
Fax: +49 711 1790-97310
<img src="http://www.pressrelations.de/new/pmcounter.cfm?n_pinr_=563729" width="1" height="1">

Pressekontakt

Mercedes

70327 Stuttgart

Firmenkontakt

Mercedes

70327 Stuttgart

Herausgeber einer fahrzeugbezogenen Tank-und Servicekarte für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge und Transporter