den beabsichtigt Caracciola scheinbar die Lage des Feldes auch in den nächsten Runden so beizubehalten und den Weißen, französischer Nationalität, vor sich zu lassen. Ungeheuer schwere Anforderungen stellt die Bahn mit ihren gefährlichen Kurven und schwierigen Steigungen an Fahrer und Maschinen. Kaum hat Caracciola die Maschine beim Einbiegen in die Gerade auf 158-Kilometertempo gedrückt, so muß er schon wieder wegen der scharfen Krümmung drosseln und höllisch aufpassen, daß er nicht die Gewalt über die jagende Masse verliert. Die Schnelligkeit der Konkurrenz wächst in den nächsten Runden. Ein Blick Caracciolas streift den Tachometer — 154 — 162 — 168 Kilometer — doch aufgepaßt — drosseln — Kurve — und schon stiebt der robuste Achtzylinder mit sanfter Neigung durch die Kurven, daß die Reifen heulen — uiiiii — — Caracciola läßt den weißen Stutz nicht locker. Die Erregung und Spannung der Tribünenzuschauer steigt mit jeder Minute — die Köpfe gestreckt, halb über die Sitze hängend, entgeht ihren fiebrigen Augen kaum eine Maschine. Mit wilden Gesten, unartikulierten Schreien wird jede Veränderung des aufregenden Kampfes begleitet. In der Kurve stoppt der Stutz mit dem französischen Fahrer plötzlich sein rasendes Tempo — Caracciola stutzt nur einen Augenblick — eine Finte — aha — und gibt sofort wieder Vollgas. Doch zu spät, schon schießen zwei Bugatti an ihm vorbei. Nummer 23 und 24 — aha — die Konkurrenz sucht sich in geschlossenem Feld den zweiten und dritten Platz zu sichern. Caracciola verzieht keine Miene, keine Muskel zuckt in seinem starren, gebräunten Gesicht. Der Kompressor wird alles entscheiden. Vierzehnte, fünfzehnte Runde. Die Geschwindigkeiten werden immer größer — Rekordzeiten werden erreicht. Kann das Rennen noch in der Gewalt der Lenker liegen? Die heulenden Ungeheuer schienen die Willenskraft der Führer abgeschüttelt zu haben. Sie selbst, die Maschinen, kämpfen, hetzen sich ab, peitschen sich selbst scheinbar durch ihr eigenes Gedonner immer rücksichtsloser an. Wie farbige Billardbälle schießen die Maschinen durch die Kurven und Steigungen. Vorletzte Runde. Nicht weniger als vier Maschinen liegen vor dem roten Kompressor, davon drei Bugatti dicht vor ihm in geschlossener Reihe. Etwa 1900 Meter vor den Zieltribünen jagen die Rennwagen aus der Krümmung in die Gerade. Als Caracciola einbiegt, gibt er seinem Begleiter ein Zeichen durch Kopfbewegung. Blitzschnell tritt Caracciola mit dem Fuß den Beschleunigerfußhebel des Kompressors nieder. Pfeifend und heulend saugt der Vergaser die Zusatzluft aus dem Gebläse, dann noch ein schneller Griff zum Unterdruckfördererschlater. — Huiiiii, scharf werden die Oberkörper der Fahrer durch die enorme Geschwindigkeitssteigerung gegen die Polster gedrückt. Wie ein Gespenst jagt der Rote an den beiden Bugattis vorbei. Das begeisterte Geschrei der Menge auf den Tribünen erreicht die Maschine nicht mehr. Beide Fahrer sind mit der Maschine wie zu einem Körper verschmolzen. Unbeirrbar richtet Caracciola seinen Blick auf den noch vor ihm liegenden Stutz. Der rote Achtzylinder fliegt die Asphaltbahn nur so hinunter, die Kurve stört ihn nicht und wird mit unverminderter Geschwindigkeit genommen. Nur noch 50 Meter liegt die amerikanisch-französische Konkurrenz vor ihm. Caracciola rückt ihm unheimlich näher und näher. Nur stören die auffallend stärker werdenden Staubwolken, die der scharfe Wind über die Bahn führt. Wie Nebel liegt es vor den Augen der Fahrer, so daß sie schnell mit Hand über die Brille fahren müssen. Dort huiii — eine schwarze Staubwolke — dem Stutz ist der linke Reifen „abgeblasen" — ssssszzzt — und in hohem Bogen fliegt — während Caracciola an ihm bereits vorbeistürmt — der schwere weiße Stutz wie eine springende Kugel aus der steilen Kurve und bleibt am Abhang scheinbar schwer beschädigt und zertrümmert liegen.

— —

— — — In der Ferne, am Ziel mischen sich die flotten Klänge eines Militärmarsches mit dem „Vivat" des Volkes, das dem Sieger begeistert zujubelt, dem roten Kompressor unter Caracciolas Führung.

SLUB Wir führen Wissen. http://digital.slub-dresden.de/id359715567-19291800/12 gefördert von der Deutschen Forschungsgemeinschaft DFG UNIVERSITÄT ERFURT