

DIE DEUTSCHE TOURIST-TROPHÄE

(Eifelrennen des A. D. A. C. 1922)

Wer das Rennen gesehen hat, wird sagen müssen, dass es für Beschauer und Fahrer nicht ohne Nervenkitzel war, zumal es in seiner Art seit Jahren vor dem Kriege das erste grosse Strassenrennen war, welches wir in der Nachkriegszeit in Deutschland hatten. Ich kann aber verraten, dass es im nächsten Jahr noch besser kommt.

Die Vorbereitung.

Wälder und Felder schlafen in tiefer Nacht. Drinnen in der Werkstatt gleissen vielhundertkerzige Lampen nieder auf fleissige Monteure, die, Ehrgeiz schon im Herzen, an die Rennwagen letzte Hand anlegen. Die Fahrer erledigen die wichtigsten — ausschlaggebenden — Handgriffe persönlich. Alles wird nochmals sorgfältig überprüft. Morgen gehts zur Trainingsfahrt.

Grauender Morgen. Von ferne her tönt leises Brummen durch die Stille. Erinnerung an Fliegerangriff wird wach. Dann verschwindet's, schwillt an, wird deutlicher — zwei niedrige, am Boden hingekuschelte schwarz-rote Ungetüme schiessen heran. Breit stehen die Räder auseinander — die Motore trommeln mit 3000 Touren. Steine fliegen — ein Schlag, man sieht zwei Gestalten, wie Teufel — — — vorbei.

Renntag.

Wolkenfetzen fliegen am Himmel, leichte Regenschauer gehen nieder. Gelbes Band über der Strasse — Start.

In langen Reihen je zwei nebeneinander stehen da die Rennwagen. Erwartung fiebert über allem. Der Geruch von Benzin, Öl und Menschen liegt gleich einer Wolke über dem bunten Bild. Frauen mit grossen erstaunten Augen warten auf Sensationen, Leute vom Fach stehen wichtig inmitten der Wagen, Urteile fällend, Chancen abwägend.

Der Starter hebt die gelbe Flagge, die Uhr in der Hand: — Achtung!!! — — — Die Motore heulen wie tobsüchtig, los! — — Und weg fliegt der Erste wie der Pfeil von der Sehne.

Das Rennen.

Ich starte mit meinem Wagen als Letzter von allen. Vor mir liegen 13 Konkurrenten. Im Abstand von je 30 Sekunden werden wir auf die Reise geschickt. Freunde und Bekannte kommen noch schnell, drücken die Hand und wünschen gute Fahrt. Dann wird's ernst.

Mit einem Satz sind wir davon Bruckmayer, der treue Mechaniker, verschwindet hinter der Motorhaube und beobachtet seine verschiedenen Druckmesser und Uhren. Nach der ersten Runde habe ich schon die Hälfte meiner Konkurrenten überholt. Auf den kerzengeraden Läufen wird das Tempo zum heulenden Sausen; man sieht nur den geraden weissen Strich der Strasse. Kurz nach Beginn der letzten Runde liegt der stärkste und hartnäckigste Gegner endlich vor mir, und nun, wo er mich sieht, beginnt eine verwegene Jagd. Obgleich kühle Überlegung bleiben muss, packt einen das Fieber. Näher und näher rücken wir auf. Seile Serpentinaen mit ganz scharfen Kurven gehts hinauf, dass die Steine fliegen; die Zuschauer springen zur Seite. Da endlich, auf einer langen, geraden Strecke bin ich ihm auf Wagenlänge aufgerückt. Er verteidigt sich mit dem Mut der Verzweiflung. Der vor mir hin- und hertanzende Wagen macht einen beängstigenden Eindruck ein Hagel von Steinen und Staub fliegt mir um die Ohren. Zoll um Zoll komme ich ihm näher. Geräusche sind nicht mehr zu unterscheiden. Gefahr ist vergessen. Im 140 Kilometertempo jagen wir Seite an Seite auf die vor uns liegende Kurve los. Im aller-, allerletzten Moment werden die Bremsen bis zur Rotglut beansprucht, ein blitzschneller Ruck am Steuer — wir fliegen vorbei — die Kurve ist hinter uns, der Gegner bleibt zurück — hält; wahrscheinlich Maschinendefekt.

Die letzte Runde ist die schönste. Von weitem winkt das Ziel — die schöne Burg Nideggen. Dort warten viel Hundert — den letzten Berg gehts hinauf, die letzte Kurve wird genommen — Tücher winken, Blumen fliegen, Menschen schreien — Tusch — aus!

Oberingenieur Kurt C. Volkhart