

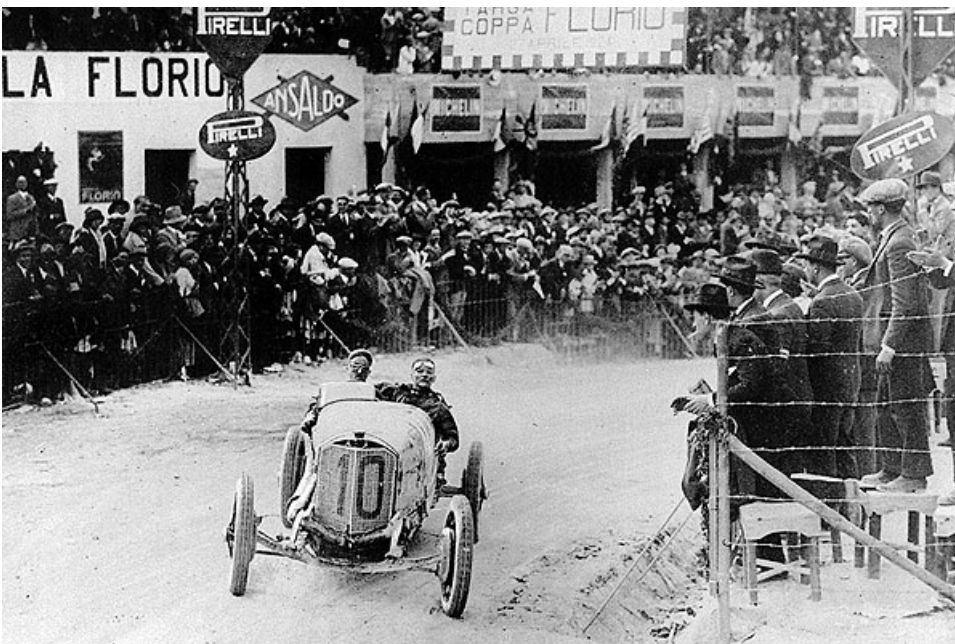
# CLASSIC DRIVER

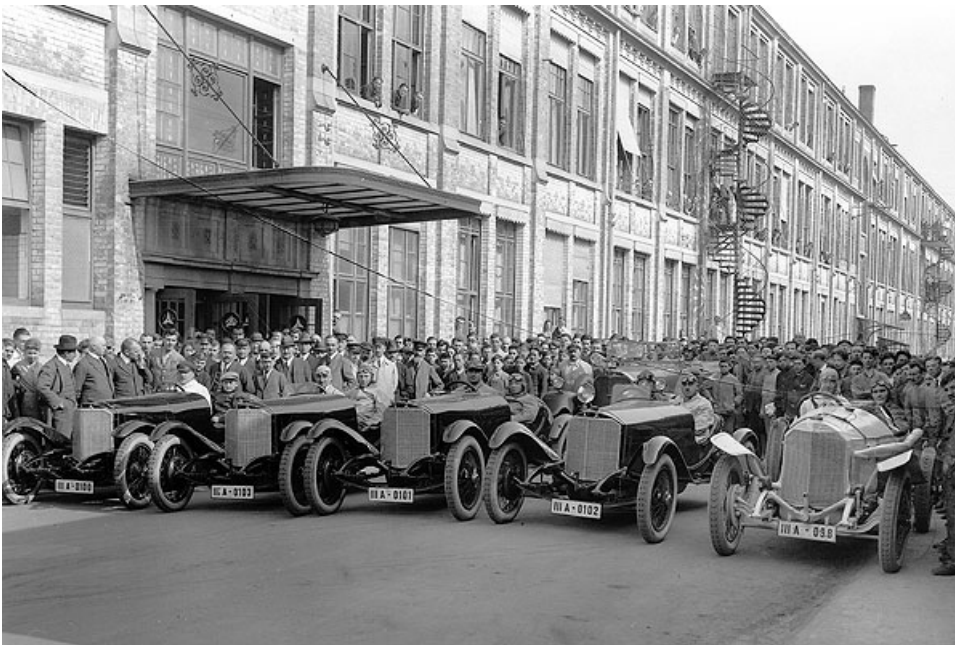
## Mercedes-Benz 1924: Triumph bei Targa Florio und Coppa Florio



**Die Targa Florio und die Coppa Florio zählen zu den härtesten und schwierigsten Straßenrennen Europas. Eine Runde auf dem extrem engen und kurvenreichen Gebirgskurs vor den Toren Palermos auf Sizilien ist 108 Kilometer lang. Vier Runden sind für die Targa Florio zu fahren, zur Coppa Florio eine weitere - insgesamt 540 Kilometer.**

Wer die Targa gewinnt, ist nicht zwingend auch Sieger der Coppa, denn die Chancen, auf der letzten Runde noch den Tribut an Straße und Gelände zu zahlen, sind immens. Da darf Christian Werner durchaus Achtung gezollt werden: Am 27. April 1924 gewinnt er auf einem Kompressor-Mercedes beide Auszeichnungen und fährt außerdem noch die schnellste Runde. Seine Teamkollegen Christian Lautenschlager und Alfred Neubauer gewinnen den 2. und 3. Klassenpreis. Ein zeitgenössischer Bericht gibt die Stimmung gut wieder:



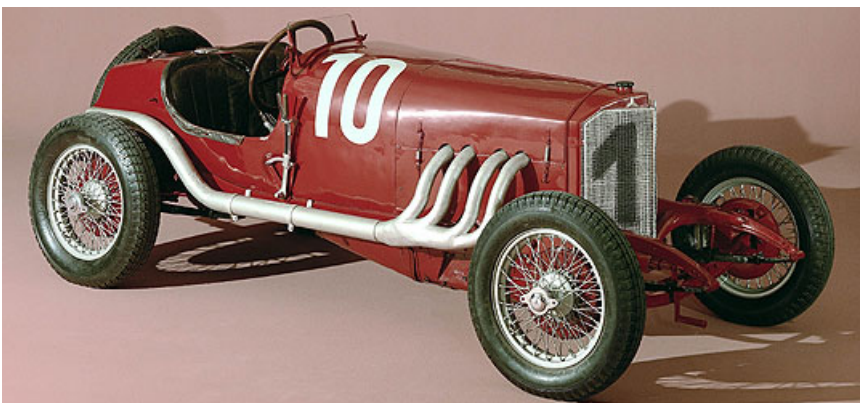


*„Das schwierigste europäische Straßenrennen, die berühmte Targa und Coppa Florio, die am Sonntag, den 27. April, auf der Madonie-Strecke bei Palermo gemeinsam ausgefahren wurde, hat mit einem überlegenen Erfolg von „Mercedes“ geendet. Die Konkurrenz war in diesem Jahr ganz besonders stark; nahmen doch 11 deutsche, 3 österreichische, 16 italienische und 7 französische Wagen an diesem Rennen der 7000 Kurven teil! Die Schwierigkeit des Rennens wurde in diesem Jahr noch dadurch erhöht, dass zugleich mit der Targa Florio auch die Coppa Florio ausgefahren wurde und deshalb das Rennen um eine 5. Runde erweitert wurde, sodaß die gesamte Strecke 540 Kilometer betrug. Die ersten 4 Runden wurden als Targa Florio gesondert gewertet.*

*Die Straßen waren in diesem Jahr in einem besonders schlechten Zustand, sodass die Beanspruchung von Fahrern, Wagen und Reifen eine ganz ungeheure war.*

*Wie im Jahre 1922 in der Targa Florio konnte auch in diesem Jahre in der Coppa Florio die Marke „Mercedes“ den Sieg erringen, indem der Rennfahrer Werner der Daimler-Motoren-Gesellschaft in 6:32:37 als Sieger die ersten vier Runden beendigte und mit der Zeit von 8 Stunden, 17 Minuten 1,4 Sekunden auch die Coppa Florio in neuer Rekordzeit gewann. Werner fuhr auf seinem Mercedes zugleich auch die schnellste Runde mit 1:35 Stunden.*

*Ab der zweiten Runde ging Werner in Führung, die er dann auch nicht mehr abgab, trotz heftiger Attacken, vor allem durch die Alfa Romeo. Auch die anderen beiden, von (Christian) Lautenschlager und (Alfred) Neubauer gefahrenen Mercedes-2-Liter-Rennwagen konnten alle 5 Runden durchhalten und den 2. und 3. Klassenpreis gewinnen“.*



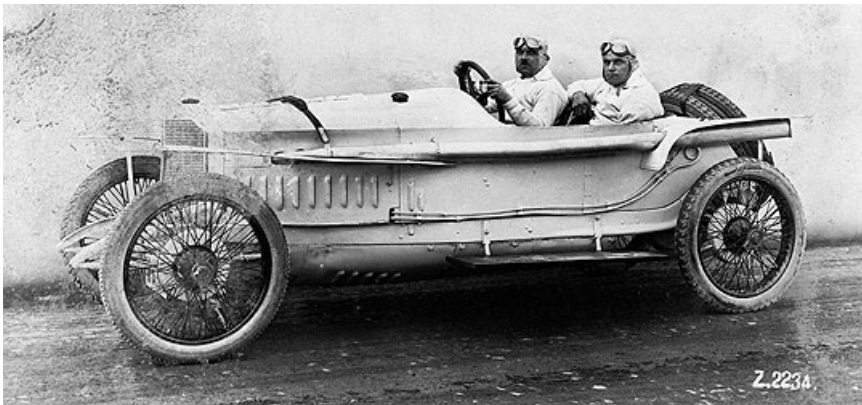
Das Gesamtergebnis für Mercedes bei der Targa und Coppa Florio 1924 liest sich nach der abschließenden Wertung der Rennleitung in einem Telegramm wie folgt:

*„Werner gewinnt Targa und Coppa Florio, die Coppa Caltavuturo für kürzeste Zeit vom Start bis dort, die Coppa Villa Ignea für den Rundenrekord, ferner die grosse goldene Medaille des Ital. Königs und die des Sizil. Automobilclubs, ausserdem sämtliche Preise gestiftet von der Kaufmannschaft Palermo. Klassenresultat: Werner erster, Lautenschlager zweiter, Neubauer dritter.*

*Das Mercedesteam gewinnt die Coppa Termini als bestes Fabrikteam“.*

Zwischen dem Ersten und dem Sechsten Fahrer auf den 108 Kilometern einer Runde liegen magere 58 Sekunden. Von den 37 gestarteten Wagen erreichen nach vier Runden nur 21 das Ziel der Targa Florio. Nur noch 16 sehen eine Runde später das Zielband der Coppa Florio.

### **Christian Werner und die Kompressor-Mercedes**

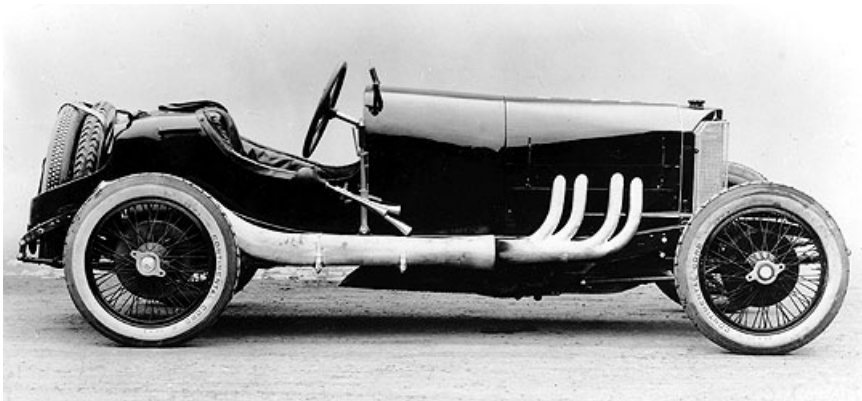


Christian Werner, Jahrgang 1892, beginnt im Dezember 1911 seine berufliche Laufbahn bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft als „Monteur und Chauffeur“, dient im Ersten Weltkrieg als Kraftfahrer und gehört ab Ende 1918 als „Fahrmeister“ zur Einfahrabteilung der D.M.G.

Als erstes großes Rennen bestreitet er 1922 die Targa Florio, die er als Zweiter in der Klasse über 4,5 Liter beendet. Im gleichen Jahr ist er Gesamtsieger der „Rumänischen Tourenfahrt“, deren herausragende Ereignisse aus einer Schnelligkeitsfahrt, einer Messfahrt für geringsten Benzin- und Ölverbrauch und einem Bergsteigrennen mit vier Personen an Bord bestehen. 1923 sieht man Werner in Indianapolis als Elften im Gesamtklassement, von den Fahrern deutscher Wagen ist er Zweiter und unter den europäischen Fabrikaten Dritter. Sein größter Triumph ist der Gewinn der Targa und Coppa Florio 1924.

Seine Fahrerkollegen Lautenschlager und Neubauer sind auch keine Unbekannten in der Rennszene der frühen Jahre. Lautenschlager ist der berühmte Sieger des Großen Preis von Frankreich 1908 und gilt als Erfinder des „Power Slides“, erstmals vorgeführt in jenem denkwürdigen Grand Prix von Frankreich in Lyon 1914, der mit dem grandiosen Mercedes-Dreifachsieg in die Geschichte eingeht.

Über Alfred Neubauer Worte zu verlieren, hieße Eulen nach Athen tragen. Er ist der nachgerade unvergessene Rennleiter der Marke Mercedes-Benz bis 1955.



Der Mercedes, oder besser die Mercedes, die Werner zwischen 1922 und 1924 pilotiert, sind Derivate jenes ersten Mercedes Kompressor-Rennwagens, der 1922 bei der Targa Florio eingesetzt wird, angetrieben von einem 1,5-Liter-Vierzylinder mit vertikal an der Motorstirnseite angeordnetem Kompressor. Dieser Motor hat bereits zwei durch eine Königswelle angetriebene oben liegende Nockenwellen und verfügt über Vierventiltechnik mit der erstmals in Zylindermitte angeordneten Zündkerze.

Aus diesem Motor entsteht der 2-Liter-Rennmotor für die ab 1922 gültige 2-Liter-Grand-Prix-Formel, bei dem als Neuigkeit erstmals das Querstromprinzip zur Geltung kommt: Ansaugung links, Auspuff rechts. Auf dem Kompressor sitzt in einer ersten Ausführung eine zusätzliche Benzinpumpe, die nach dessen Zuschalten für erhöhte Benzinzufuhr sorgt. Die Pleuel sind ungeteilt, die Kurbelwelle aus Einzelteilen zusammenschraubt. Die Auslassventile sind zur besseren Wärmeabfuhr erstmals im Schaft hohl gebohrt und mit Quecksilber gefüllt.

Die Leistung der 1924 eingesetzten weiter verbesserten Rennmotoren bei der Targa beträgt 67,5 PS ohne Kompressor, aufgeladen 126 PS bei 4500/min. Kurzzeitig kann er bis 4800/min gedreht werden, ab 5000

Touren drohte Pleuelschaden. Die letzte Ausführung dieses Motors erreicht gegen Ende 1924 150 PS.

Fahrgestell und Karosserie der Targa Florio Wagen entsprechen weitgehend den 1923er Indy-Rennern, nur die Spur wird etwas verbreitert und der Rahmen am hinteren Ende zur Aufnahme der unentbehrlichen Reserveräder verändert.

Die wichtigste Neuerung für die Fahrer war eine kleine Windschutzscheibe vor dem Volant, die sie vor den reichlich herumfliegenden kleinen Steinen schützt, wenn ein Konkurrent überholt wird. Für das Publikum etwas verwirrend ist, dass die Mercedes-Werkswagen bei der Targa rot lackiert sind statt der üblichen deutschen Rennfarbe Weiß.

Nachzutragen bleibt, dass es seinerzeit üblich war, Rennwagen auf eigener Achse zu den Rennorten zu fahren. Für diese „Überführungsfahrten“ wurden Kotflügel und Scheinwerfer montiert. Es müssen wahre Teufelskerle gewesen sein, die zum „Anwärmen“ die Strapazen der Anreise auf sich nahmen und dann beherzt die Targa fuhren.



*Text & Fotos: DaimlerChrysler*

## **Galerie**



**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/mercedes-benz-1924-triumph-bei-targa-florio-und-coppa-florio>  
© Classic Driver. All rights reserved.