

RACEN MET DE FAMEUZE "SILVER ARROWS"

De fameuze Silver Arrows waren niet alleen de Mercedes-Benz renwagens maar ook de niet minder imponerende Auto Unions. Totaal anders van opzet dan Mercedes-Benz had dit merk de motoren achterin. Dit concept was bedacht door Ferdinand Porsche die aan de wieg stond van de eerste modellen van het merk uit Zwickau.

Het hele "circus" begon zoals bekend in 1934 toen de zgn. 750 kilo formule in werking trad voor Grand Prix auto's. Zonder vloeistoffen, banden en rijder mochten de auto's niet meer dan dit gewicht hebben. De kort daarvoor in Duitsland aan de macht gekomen Nazi-partij zag deelname aan de autosport als een goed propagandamiddel en bood aanvankelijk alleen Mercedes-Benz een zeer fors bedrag om zich (wederom) in een Grand Prix avontuur te storten. Later haakte Auto Union ook aan en zo deden uiteindelijk maar liefst twee Duitse teams mee aan de Grand Prix races vanaf 1934!

Het werd gaandeweg duidelijker dat Mercedes-Benz diepere zakken had dan Auto Union. Dit ondanks de reeds genoemde "investering" die het Hitler-regime gedaan had. De uiteindelijke bedragen, die hiermee gemoeid waren, zijn niet bekend maar de initiële RM 500.000,-- toegekend aan Mercedes-Benz en Auto Union lijkt niet iets eenmaligs geweest te zijn. Mercedes had overigens een veel langere race-ervaring dan de recent gevormde combine Auto Union (voor de goede orde: Audi, Wanderer, DKW en Horch). Een gedeelte van deze voorsprong werd evenwel teniet gedaan door de aanwezigheid van het technisch brein Ferdinand Porsche bij Auto Union.

Het is trouwens een illusie te denken dat de inmenging van het Regime beperkt bleef tot financiële bijdrage(n). Om enige controle over beide renstallen te hebben werd Korpsführer (prominent Nazi, SA-lid en legerofficier) Adolf Hühnlein aangesteld.



Adolf Hühnlein "in volle glorie"

Hij en zijn trawanten hielden de zaak op hun bemoeizieke manier in de gaten, wat hen vaak tot onderwerp van spot ("alleen maar zuipschuiten" of woorden van gelijke strekking) maakte. Hühnlein was desondanks een gevreesd man omdat hij dicht bij Hitler stond (is het alleen al om de initialen?) en daardoor wel degelijk een stempel drukte op het doen en laten van de beide renstallen. Zo was de keuze van de rijders iets waar hij invloed op kon uitoefenen. Bij voorkeur moesten dit "natuurlijk" Duitsers en soms Italianen zijn, maar "buitenlanders" lagen toch moeilijk.

Dit ondervond Louis Chiron die in 1936, het rampjaar van Mercedes-Benz, voor dit merk uitkwam. In 1937 kwam hij niet meer voor dit merk aan de start. Ook de Engelsman Dick Seaman was een moeilijk verhaal, maar zijn absolute talent en het feit dat hij de Grote Prijs van Duitsland van 1938, in zijn tweede jaar bij Mercedes-Benz, won, vergoedde in dit geval echter veel. Daarnaast was Seaman getrouwd met Erica Popp, dochter van de hoogste man bij BMW.



Dick en Erica Seaman

Veel meer dan thans het geval is, waren indertijd de rijders een belangrijke schakel in het succes van een team. Als men meer in zijn algemeenheid naar de beide teams kijkt, wordt duidelijk dat ook hier Mercedes-Benz het meest stabiel was. In de periode 1934/1939 waren Carracciola en Von Brauchitsch de vaste waarden, terwijl Auto Union in die periode geen permanente kopman had. Het

tragische ongeluk van Bernd Rosemeyer begin 1938 bij een eigenlijk absurde recordpoging op de autobahn Frankfurt-Darmstadt wierp Auto Union dan ook ver terug. Slechts bij de komst van Nuvolari in 1938 was er sprake van een nieuwe leider in het team. Ook de overkomst van deze laatste was niet geheel rimpelloos. De grote rivaal van Nuvolari, Achille Varzi, raakte in 1937 verslaafd aan morfine en presteerde zeer wisselvallig. Nuvolari die het inmiddels wel had gezien bij Alfa Romeo wilde niet met Varzi in een team. Pas toen Varzi van het toneel verdween kwam Nuvolari naar Auto Union.

Veel van de nieuwelingen van vooral Auto Union kwamen uit de motorraces. DKW maar ook BMW bleken een goede kweekvijver voor nieuw talent. Met name Mercedes-Benz hield in het begin van het seizoen testsessies waar jonge rijders zich konden bewijzen. Merkwaardigerwijs leverde dit niet veel op en kwam de belangrijkste "nieuweling" gewoon uit eigen kweek in de persoon van Hermann Lang, die in veel races van 1939 oppermachtig bleek. Lang was van origine de mecanicien van Von Brauchitsch maar bleek een zeer goede coureur te zijn. Dit tot irritatie van Caracciola en dezelfde Von Brauchitsch, die hem met de nek aankeken. Tegenstellingen in raceteams zoals wij die vandaag de dag ook kennen, zijn dus in feite niets nieuws!

In de tweede helft van de periode van de "Silberpfeilen", eind jaren dertig deed zich een ander fenomeen voor. De toen al gevreesde SS ging zich met de autosport bemoeien. Na allerlei schandalen was de SA opgegaan in de SS. Hoewel de al eerde genoemde Hühnlein de "baas" bleef, doken veel zwarthemden op in de pits van met name Auto Union. Hetzelfde deed zich later voor bij BMW (oppermachtig in de sportwagenraces tot 2 liter), waar de rijders met de beruchte SS-runen op de overalls rondliepen.

Het mag duidelijk zijn dat deze vorm van exhibitionistische folklore zich beperkte tot de voor Duitsland "bevriende" gebieden. Het was dan ook komisch om te zien hoe, ten tijde van de Grote Prijs van Engeland in 1937 en 1938, Hühnlein zichzelf in een tweed kostuum had gehuld. Voor de kenners, die hem alleen zagen, uitgedost in een van veel decoraties voorzien para-militair uniform, was dit een uiterst koddig gezicht.



Donington Grand Prix 1937

Degenen die werkten bij de renstallen zelf hadden weinig last van deze bemoeienissen, anders dan dat zij, zoals de meeste "amateurs" in de pits, in de weg liepen. Het bleef bij pompeus vlagvertoon.

Hühnlein sneuvelde overigens in de Tweede Wereldoorlog in 1942

Peter Helbach