

NDB-Artikel

Lautenschlager, Christian Fahr- und Werkmeister, Rennfahrer, * 13.4.1877 Magstadt Kreis Böblingen, † 3.1.1954 Stuttgart-Untertürkheim. (evangelisch)

Genealogie

V Johannes (1836–91), Schuhmacher in M., S d. Webers Gottfried u. d. Christina Ruof;

M Elisabethe Barbara Dorothea (1837–97), T d. Hafners Joh. Jakob Wolbold u. d. Sophie Paulus;

• 1) Magstadt 1900 Katherine Maria (1877–1914), T d. Maurers Gottlieb Steegmüller in M. u. d. Mario Katherine Nonnenmann, 2) Stuttgart-Wangen 1915 Maria (1885–1970), T d. Lehrers Georg Friedrich Harm u. d. Maria Dorothee Gohl;

2 S, 3 T aus 1), 1 S, 1 T aus 2).

Leben

Nach einer Schlosserlehre in Stuttgart ging L. auf Wanderschaft und arbeitete in Zürich und Luzern, dann in einer Chemnitzer Fahrradfabrik. 1899 stellte ihn →Gottlieb Daimler als Monteur im Fahrzeugbau der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) ein. 1905 machte ihn →Wilhelm Maybach zum Meister in der Fahrabteilung, wo er Inspektionen und Einfahrarbeiten zu verrichten hatte. Dadurch ergab sich für ihn die Möglichkeit, am Automobilsport aktiv teilzunehmen. 1906 startete er zum erstenmal als Bordmechaniker des dienstälteren Meisters des Personen- und Rennwagen-Bauers Otto Salzer (1874–1944) im V. Internationalen Ardennen-Rennen bei Bastogne, 1907 beim Kaiserpreis im Taunus. |Aus der ersten Generation deutscher Rennfahrer aus dem Mechanikerberuf war L. zwar der jüngste, sollte aber alle in der Bedeutung seiner Erfolge übertreffen. Als die Daimler-Wagen 1906 und 1907 wenig Glück im Automobilsport hatten, zudem ein Großfeuer die amerikan. DMG-Fabrik in Long Island vernichtete, so daß die DMG schon um ihren Verkauf bangte und die Jahresproduktion drosselte, berief ihr technischer Direktor Adolf Daimler L. als Rennfahrer in das Fabrikteam; er versprach ihm 40 000 Mark für einen Sieg im „Großen Preis von Frankreich“, der damals einzigen und deshalb für den neuen Industriezweig wichtigsten Leistungsprüfung für Automobile. Hier mußte L. 1908 in Dieppe gegen Fiat, Itala, Lorraine-Dietrich, Panhard und Renault, aber auch Benz und Opel antreten. Für das Rennen hatte ihm →Paul Daimler als Spitzenprodukt seiner fünf Kardanmodelle einen 140 PS-Rennwagen konstruiert. L. merkte bald nach dem Start, daß es in diesem Rennen auf den geringsten Reifenverbrauch ankam. Zwar war auch er mit den damals neuen abnehmbaren Felgen ausgerüstet, aber es galt doch, so wenig

wie möglich zu wechseln. Er übernahm von der Hälfte des Rennens (770 km) an die Spitze und siegte trotz 15 Reifenwechseln mit 9 Minuten Vorsprung. Darüber hinaus führte er einen dreifachen Sieg deutscher Wagen (Benz) an. Durch L.s Überraschungssieg vor 350 000 Zuschauern rückte die DMG wieder ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Schon 1909 trat eine starke Belebung im Absatz von Mercedes-Wagen ein, der sich bis 1912 fast verdreifachte. Im Automobilsport legte die DMG eine Pause ein und startete erst wieder 1914 im französischen Grand Prix, diesmal in Lyon. Hierfür bereitete →Paul Daimler einen 115 PS-Rennwagen vor, in dessen 4,5 Liter-Vierzylinder-Motor Max Friz (1883–1966) bereits Erfahrungen aus dem Flugmotorenbau einfließen ließ.

Zu diesem Grand Prix hatte sich die DMG mit einem Werksteam von 5 Fahrern vorbereitet. Das Rennen wurde zu einem Zweikampf Peugeot gegen Mercedes. Mercedes war überlegen in allen technischen Punkten außer den Bremsen, denn Peugeot besaß die neue Vierradbremse, die vor allem in den Kurven Vorteile brachte. L. erwies sich als der beste Taktiker eines Spitzenquartetts aus je zwei Mercedes- und Peugeot-Wagen. Bei elf Runden langer Führung eines Peugeot fuhr er zunächst abwartend. Erst drei Runden vor Schluß überholte er den führenden Peugeot, seine Teamgefährten Wagner und Salzer folgten ihm. L. siegte mit 1½ Minuten Vorsprung vor dem übrigen Mercedes-Team. Einen dreifachen Sieg einer Marke in einem großen Rennen hatte es bisher nicht gegeben. Es war ein bedeutender Erfolg für die deutsche Automobilindustrie. Die beiden Grand Prix-Siege von 1908 und 1914 begründeten den Weltruf von Mercedes. L. hatte sich als sicherer und methodischer Fahrer erwiesen, der nur so schnell fuhr wie er mußte und sein Bestes für den Schluß aufhob. Er war mit diesen Eigenschaften, wie sie erst wieder 1925-39 Rudolf Caracciola auszeichneten, der erste bedeutende deutsche Rennfahrer. L. startete noch 1923 in Indianapolis/USA und 1922 und 1924 in der Targa Florio (Zehnter und Neunter), bevor er 1936 seine Tätigkeit im Daimler-Benz-Werk Untertürkheim beendete.

Werke

Wie ich d. Gr. Preis v. Frankreich gewann, in: Radschau v. 16.7.1908;

Mein Sieg im Grand Prix, in: Allg. Automobil Ztg., Wien, 15, 1914, Bd. 2, Nr. 30, S. 33;

Allg. Automobil Ztg., Berlin, 15, 1914, Bd. 3, Nr. 31, S. 21.

Literatur

G. Braunbeck, 25 J. Daimler Motoren Ges. 1890-1915, 1915, S. 45 (P) u. S. 52-00;

H. J. Plathner u. W. Bittorf, Die brüllende Straße, 1954, S. 75-81;

W. Nostheide, Meister üb. Nerven u. PS, 1955 (P);

F. Schildberger, Chronik d. Mercedes-Benz Fahrzeuge u. Motoren, 1956, S. 100;

T. A. S. O. Mathieson, Grand Prix Racing 1906–14, 1965 (P);

M. Ulmer, Mein Urgroßvater - d. schwäb. Rennfahrer, 1968 (Ms., Daimler-Benz-Archiv, P);

Allg. Automobil Ztg. Berlin 9, 1908, Bd. 3, Nr. 28, S. 33-47 (P) u. Nr. 29, S. 33-48 (P);

Allg. Automobil Ztg. Wien 15, 1914, Bd. 2, Nr. 28, S. 24-80 u. Nr. 29, S. 20-63;

-

H. G. Wolf, in: ADAC-Motorwelt 1954, H. 2, S. 93 (P);

Genealog. Mitt. v. Frau Linde Quendt, Stuttgart-Bad Cannstatt.

Autor

Hans Christoph Graf von Seherr-Thoß

Empfohlene Zitierweise

, „Lautenschlager, Christian“, in: Neue Deutsche Biographie 13 (1982), S. 732-733 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
