

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1931

176 (27.6.1931) Sonderbeilage. Internationales Automobil-Turnier zu
Baden-Baden

Internationales AUTOMOBIL-TURNIER zu Baden-Baden

SONDERBEILAGE ZUM KARLSRUHER TAGBLATT / SAMSTAG, DEN 27. JUNI 1931

Baden-Baden

Stille Spaziergänge, rechts und links der Oos.

Ein Enthusiast hat einmal die Pöchtentaler Allee die schönste Straße der Welt genannt. Möglich, daß es keine zweite gibt, wo in lieblicher Gegend auf einem von der Natur vorgesehnen, durch Menschenhand in künstlerischem Einklang mit ihr gebrachten Wege ein so festlich gestimmtes Publikum sich ergeht. Als wäre immer Sonntag.

Heute, nach Art und Herkommen grundverschieden, wandeln, bummeln, schlendern, sitzen auf dieser Straße, wollen sehen und gesehen sein. Die meisten gehen die mehrere Kilometer lange Allee nicht bis an ihr Ende, sondern kehren um und wenden sich wieder den Brennpunkten der Geselligkeit zu. Das tun sie Tag für Tag, und wenn sie heimkehren, meinen sie, Baden-Baden zu kennen. Aber nur wer in alle die Täler, Schluchten und Mulden hinab, auf alle die Felsen, Höhen und Gipfel hinaufgestiegen ist, wer tiefen von Urkräften vor Zeiten so mannigfaltig und schön gestalteten Fleck Erde in seinen intimsten Reizen aufgespürt und sich in sie versenkt hat, nur der kennt Baden-Baden. Und siehe, er möchte glauben, daß das Wort von „Gottes schöner Welt“ eigens für Baden-Baden geprägt worden ist.

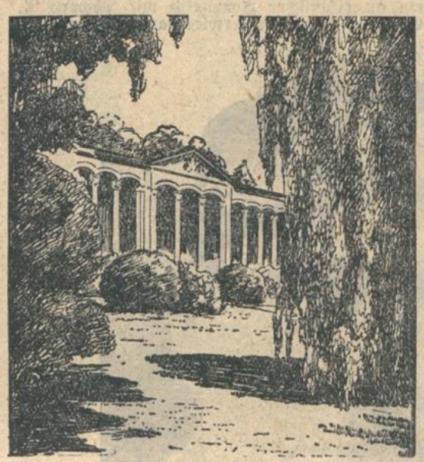
Zahlreiche Bächlein eilen diesseits und jenseits der Oos aus geheimnisvollen Gründen unter den Moosen und Farnen des Bergwaldes munter bergab hüpfend, ihrer größeren Schwester zu. Das Wasser ist es, das das Gelände so vielfältig gegliedert hat. Verschwiegene Pfade unter himmelanreihenden Fichten, lauschige Winkel in grün-goldener Waldumarmung und dem Auge ein weites Blickfeld eröffnende Standpunkte wechseln mit einander. Pittoreske Felsgebilde tragen wie für die Ewigkeit gefügte Manern einlader Sitzt längst vergangener Herrschergelechter. In dieser an Schönheiten reichen Landschaft spielte sich ein an Begebenheiten reiche Geschehnis ab.

In tiefer Waldstille, deren Stille nur das Klopfen des Spechts und der Zuruf der Aukunde unterbricht, liegt die Hütte am Dreiburgenblick. Ueber die Baumwipfel ragen Ruinen von Altsiedlerstein, Höhenbäden und der Burg; jäh steigt die trübige Ebersteinburg am Himmel. Die am Othana des Burgberges Hegende Wolfschlucht mit ihren phantastisch geformten Felsblöcken löst Freilichtstimmung aus. Der Klut mit ihrem düsteren Zauber entstieg, wirkt umso befreiender die Lichtfülle und die Fernschau auf der Paghöhe. Von ihr nehmen die Wasser ihren Weg einerseits zur Mura, andererseits zur Oos hinunter.

Umweit der Teufelskanzel entspringt das Rotenbächlein. Uebermütig springt es die Senke hinab. Ich an seiner Seite auf dem engen, den Felsen abgerundeten Pfad. Doch kurz vor der Seufzerallee, wo hinter dem Landesbad der quellfrische Bach nach seiner kurzen, lustigen Talsahrt in die Untergründe der Stadt versinkt; gelangt man ins Falkenbachtal, dessen grüne Matten hinaufziehen gegen den Merkur. Weltabgeschieden und doch ganz nahe der immer lebhaft pulsierenden Hauptschlagader Baden-Badens: der Pöchtentaler Allee.

Jenseits der Oos münden Herchenbach und Gunzenbachtal. Die Rosshalde, ein schmaler Berggrücken, schiebt sich als Trennungswand zwischen die beiden Täler. Im Tal des Gunzenbachtals, einstmals abgegraben und nur von Benigen besiedelt, liegen Wecker und Wiesen bei den niedrigen, langgestreckten Bauernhäusern, deren einstiges Dach sich über Wohnräume, Scheuer und Stallung erhebt. Aber noch weit mehr sieht man Villen; Fremde, die das windgeschützte, sonnige Tal anzog, haben sich in ihm festhaft gemacht. Nur an seinem Ende, wo es sich schluchtartig verengt, gemahnt es noch an seinen ursprünglichen Charakter.

Wer ein Stück unverfälschter Natur sehen will, der steige durch die Schlucht zur Lache hinauf. Er ziehe aber keine Lachsche an, denn das Bächlein, sonst ein ganz harmloses Wesen, tritt, zumal in der Frühlingstrunkenheit gern aus seinem Bett-



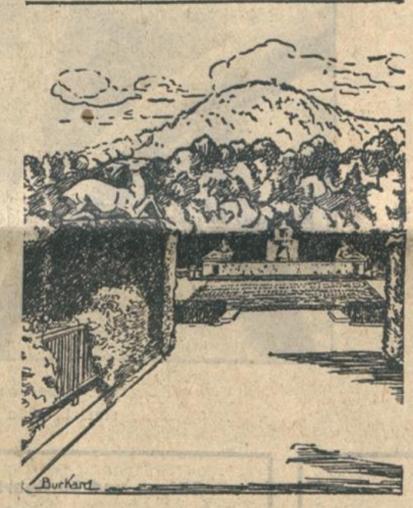
hen heraus und tollt den für ihn nicht bestimmten Pfad hinab. An der Hütte an der Lache, führen drei Straßen bergabwärts. Den schönsten Weg aber weist ein an eine riesige Nichte angelegter Weiser „Zum Felsenweg“. Welch ein überwältigendes, Sinne und Seele gefangen nehmendes Stück Natur offenbart sich auf dem schmalen, feinen Pfad, der durch Felsgerümpel mit dazwischen wuchernder Alpenflora auf notdürftig gebauene Stufen über gemaltige Klüfte führt. Und von der Höhe der Blick in die Wirnis der hinabsinkenden Raub- und Nadelholzwälder und jenseits der Tiefe auf die ansteigenden Berge; Welle über Welle sich brechend, bis zum Grindemais, das den Horizont abschließt.

Der Burghof der Burg lädt ein: stummer, im Verfall noch imponierender, von den Schauern einer vielhundertjährigen Vergangenheit umwitterter Zeuge längst zu Grabe gegangener Herrengeschlechter. Hier wächst jener würzige Trunk aus dem geeigneten Weinlande, das sich von der Hochwarte des Bergfrieds vor dem entzückten Auge ausbreitet bis hinunter zu den Quellen.

Die schönsten Wagen. Das Ergebnis der Schönheitskonkurrenz.

Von unserem Sonderberichterstatler.

Baden-Baden, 26. Juni. Mit der Schönheitskonkurrenz begann am Donnerstag der eigentliche Publikumsteil des Baden-Badener Autoturniers. Trotz des kühlen Wetters hatten sich im Kurgarten, wo die Veranstaltung traditionsgemäß



vor sich ging, zahlreiche Zuschauer eingefunden. Man sah die Spitzen der Baden-Badener Gesellschaft, darunter Frau Daniel, Frau von Barnekow; man sah die prominenten Fahrer, u. a. den Europameister Hans von Stuck, der am Samstag beim Bergrennen seine Kunst zeigen wird; man sah die

frühere deutsche Tennismeisterin Paula v. Reznicek, ferner den bekannten (Dammerhof-) Architekten Professor Gropius, dessen Karosserie-Entwürfe berechtigtes Aufsehen erregten.

Uebersieht man die Schönheitskonkurrenz, die mit 101 vorgeführten Wagen einen beachtenswerten Querschnitt vornehmlich durch die deutsche Automobilproduktion gab, als Ganzes, so ergibt sich das Zurücktreten des früher so dominierenden offenen Wagens zugunsten des Cabrioletts und der Limousine. Auf diese beiden Typen, die in sich verschiedene Variationsmöglichkeiten bieten, hat sich die Ingeniosität der Karosserie-Konstruktoren geworfen. Ganz außerordentlich an Geschmack und formvollendeter Schönheit wurde auf diesem Gebiete gezeigt. Vom Türgriff, Fensterfurbel bis Trittbrett, Stoßfänger und Schlußklappe ist alles einheitlich durchgebildet. Tiefenrahmen, schiefe Windschutzscheibe, fehlende Trittbretter charakterisieren den Großteil der Wagen. Die Farbgebung ist fast durchweg zurückhaltend geworden. Zum Teil sah man sogar mattierte Karosserien, die außerordentlich ästhetisch wirkten.

Die deutschen Wagen waren weitaus in der Mehrzahl; von den Ausländern ist nur Austro-Daimler mit einer größeren Anzahl vertreten. Die Sentation des ersten Tages bildeten unbestritten die Mercedes-Cabrioletts, 3,7 Liter, Zweiflügel. An Schnelligkeit und Ästhetik der Form, an Raffigkeit der Pintenführung sind sie schlechterdings nicht zu überbieten. In enger Konkurrenz mit Mercedes standen die ebenfalls hervorragend durchgebildeten Austro-Daimler-Wagen.

Am Freitag, dem zweiten Tag der Konkurrenz, zogen die Groß-Cabrioletts und vor allem die Limousinen das Hauptinteresse auf sich. Da markierte sich die Form mit seinen wunderbaren Wagen auf. Eine große Groß-Limousine in Stahlgrauer Farbgebung, fast kromlinienartig geformt, gehört zu den exquisitesten Schöpfungen geschmackvollster Karosseriekunst. Die Adler-Cabrioletts und besonders die Limousinen, deren Entwürfe von Professor Gropius stammen, ließen in ihrer außerordentlich klaren, übersichtlichen, fast kühlen Formgebung die Hand des Architekten erkennen. Sie bestanden durch ihre bis ins letzte und kleinste durchdachten Formen, durch ihre völlige Einheitlichkeit und ihren bewussten Stil. Noch sind zu nennen der „große Mercedes“, die prachtvolle letzte Schöpfung des Untertürkheimer Werkes, der Manbach-Zwölfzylinder, Typ Zepplin, der als schnittiges Großcabriolet karosziert ist. Als Neufunktion wurden zwei Stoeber-Vorderradsantriebswagen gezeigt, die durch ihre gefälligen Formen Aufmerksamkeit erweckten.

Die Preisverteilung hatte für die einzelnen Firmen folgendes Ergebnis:

Firma	Anzahl der vorgeführten Wagen	erste	zweite	dritte
Mercedes-Benz	34	21	10	2
Adler	14	7	6	1
Brennabor	14	1	5	5
Dorr	7	5	2	—
Manbach	3	2	—	1
Austro-Daimler	7	5	2	—

Der abschließende Sonntag bringt am Vormittag die Geschicklichkeitsprüfung, die schon um 8 Uhr morgens beginnt, sich aber bei der großen Zahl der Teilnehmer (201) bis gegen Mittag hinziehen dürfte. Der dann vorgesehene Blumenparade fällt leider aus, dafür findet die Fahrt um das „Goldene Band von Baden-Baden“ statt, bei der dann auch der endgültige Sieger der Schönheitskonkurrenz ermittelt werden dürfte.

Emil Kappler
AUTO-SPRITZ-LACKIERUNG
Durlacher Allee 58 - Tel. 2012

MERCEDES-BENZ
DIE PREISGEKRÖNTEN MERCEDES-BENZ-WAGEN
eine Auswahl aus der Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden
SIND DREI TAGE IN KARLSRUHE
von Montag, 29. Juni bis Mittwoch, 1. Juli
10-19 Uhr
MERCEDÉS-BENZ-AUSSTELLUNGSHALLE
SCHOEMPERLEN & GAST, Ecke Sofien- u. Hans-Sachsstraße (am Mühlburgerort)
Außerdem Aufstellung der Wagen Ludwigsplatz
Montag und Dienstag 15-16 Uhr

Neugummiert bei Frank
Bringt Autofahrers Dank
Dampfvulkanisierungsanstalt
Gottfr. Frank
Karlsruhe
Fernruf 850 / Westendstraße 29 b und Hans-Sachs-Straße 31

Auto-Sattlerei

Änderungen von Limousinen zu Rolldächern
Übernahme sämtlicher Arbeiten an Karosserien — Fachgemäße Beratung und prompte Bedienung bei maß. Preisen

Wilhelm Nirk
Gottesauerstraße 6 — Telefon 3892

Wer siegt im Bergrennen?

Training und Fahrzeugvorbereitung.
Die Aussichten der Fahrer.

Wenn am Samstag nachmittag die ersten Fahrzeuge über den schwierigen 10 Km.-Kurs der Berg-Rennstrecke Baden — Geroldsau — Plättig an den Zuschauerermengen vorbeidonnern, wissen und ahnen bestimmt die wenigsten, welche weiten mühseligen Weg jeder einzelne Konkurrent all die Tage vorher zurücklegen mußte, um wirkliche Aussichten auf einen Erfolg zu haben. Mit dem Besitz eines hochgezüchteten Rennfahrzeugs ist es ja heute längst nicht mehr getan, um einen Sieg erringen zu können! Wohl wird das Letzte, Beste und Entscheidende im Rennen selbst vom Fahrer und seiner Maschine verlangt und hergegeben, aber um diese Faktoren auf ein Maximum zu bringen, hat es zuvor eines eifrigen Trainings für den Fahrer und Anpassen seines Fahrzeugs an die speziellen Eigenschaften des Rennkurses bedurft.

Wie verläuft das Training?

Der Fahrer setzt sich ans Steuer oder in den Sattel und fährt die Strecke, die er in kürzester Zeit zu bewältigen hat, zunächst einige Male im gemächlichen Tempo ab, macht sich persönlich zu allererst einmal mit dem Kurs und seinen Tücken und Schwierigkeiten wirklich vertraut. Er merkt sich markante Streckenstellen, heimtückische Kurven, die im Anfahren ungesährlich aussehen und dann gefährdend werden, er steigert bei diesen Trainingsfahrten langsam das Tempo, überlegt und versucht, schwierige Kurven zu schneiden, andere Kurven wieder durch „Einschieben“ der Maschine zu bewältigen. Mit einem Wort: zunächst fährt sich erst einmal der Mensch ein.

Dann kommt das Fahrzeug!

Es wird reifertig gemacht, d. h. man bringt den Motor auf höchste Leistung, gibt ihm also gefähsmäßig zunächst den Reifenluftdruck, den man dem Kurs am besten angepaßt erachtet, gibt dem Vergaser jene Düse, die die Motorleistung auf das höchste Maß bringt, wählt jene Kerzenart, von der man weder Verlöten noch Glühzündungen oder gar Durchblafen befürchten muß, und jagt nun einige Male im höchstmöglichen Tempo über die Strecke. Und hierbei zeigen sich dann erst all die Besonderheiten, denen Motor und Fahrzeug bis ins kleinste Detail angepaßt sein müssen: immer wieder wird der Reifenluftdruck der vorher tadellos ausgemusterten Räder verändert, bis jedes Rad auf schlechten Streckenstellen und jedes Schieber in Spitzkurven aufgehört hat. Dann werden die ganz besonders wichtigen Bremsen eingestellt, wieder und wieder wird die Düse des Vergasers ausgetauscht, wieder und wieder wird ein anderer Satz Kerzen ausprobiert und

— was vielleicht das Wichtigste und am meisten Zeitraubende ist — das Uebersetzungsverhältnis der einzelnen Getriebegehänge wird durch Auswechslung der Nibel so ausprobiert und gewählt, daß die Motorleistung in Bezug auf Gesamtschwindigkeit auch tatsächlich ein Höchstmaß von Ausnutzung erhält. Das Abstoppen vor jeder Kurve und Wiederaufahren, die Möglichkeit, auf einem kurzen geraden Stück großes Tempo fahren zu können und die Notwendigkeit schließlich, nach heißen Spitzkurven mit einem förmlichen Sprung bergauf weiterzujagen zu können, all das sind Dinge, die nicht der Motor allein, sondern das Getriebe und die richtige Abstimmung seiner Gänge beim Rennen zu schaffen haben! In den allermeisten Fällen wird solch vorichtiges Training von Mensch und Maschine ja auch voll belohnt, aber mit der Fülle des Objekts muß natürlich auch der routinierteste Renntechniker rechnen: ein spitzer

Stein, der einem Reifen den Garaus macht, ein Kerzenschaden durch zu früh heruntergeschalteten Gang und Ueberdrehzahl des Motors, ein kleiner Kugellagerbruch im Getriebe oder Kardan, ein Bolzenbruch am Bremsgehänge, all diese unzähligen minimalen Kleinigkeiten können auch den Besten bei jedem Rennen um den Sieg bringen!

Das Training zum Bergrennen beginnt heute vormittag um 8 Uhr und muß bis 11 Uhr beendet sein. Ueber die Chancen der Teilnehmer ist außerordentlich schwer etwas zu sagen, da gerade die Baden-Badener Rennstrecke ihre besonderen Tücken hat. Favorit des Rennens dürfte aber doch Deutschlands Meisterfahrer Hans von Stuck sein.

Künstlicher Gummi?

Eine Erfindung Edisons.

Vor einigen Wochen war davon die Rede, daß es Ruhland gelungen sei, auf chemischem Wege und zu sehr billigen Preisen künstlichen Gummi herzustellen. In regelmäßigen Abständen sind auch in der amerikanischen Öffentlichkeit immer wieder Gerüchte verbreitet worden, das Geheimnis der künstlichen Herstellung von Gummi sei in Amerika längst bekannt. Man habe aber aus wirtschaftlichen Gründen diese Erfindung zurückgehalten und für den Fall eines Krieges reserviert. Diese Nachricht ist jetzt durch ein merkwürdiges Interview bestätigt worden, das ein amerikanischer Journalist mit Thomas A. Edison hatte. Er verwies darauf, daß es sein

Geheimnis sei, daß er, und zwar schon im Dezember 1929, den künstlichen Gummi erfunden habe.

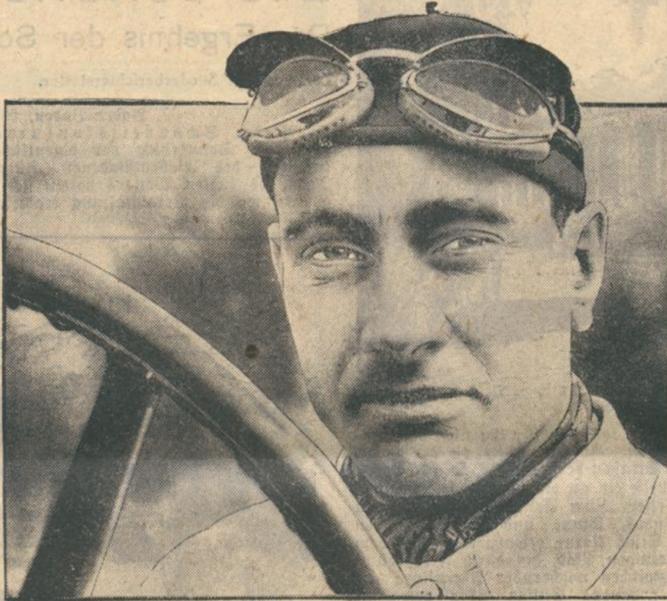
Damals wurde stets behauptet, daß dieser Gummi sich nur im Kleinen im Laboratorium herstellen lasse und unter sehr großen Kosten. In Wirklichkeit hat sich die Regierung dieser ganzen Sache angelegenlich angenommen und Edison beauftragt, die Methoden einer billigeren Fabrikation zu untersuchen. Er soll es dann auch fertig gebracht haben — und auch das deutete er in seinem Interview an —, Gummi für 16 Cents das Pfund herzustellen. Interessant aber sind folgende Worte, die er dann sagte:

„Die Vereinigten Staaten werden normalerweise nie genug Gummi haben, um auch nur ein Jahr von den Vorräten zu leben. Henry Ford, Harvey Firestone und ich haben natürlich lange überlegt, was wir im Falle eines Krieges anfangen sollen. So sind wir auf den künstlichen Gummi gekommen. Aber er ist für die Zeit des Krieges. Die Herstellungsmöglichkeit des künstlichen Gummis ist unbedingt nötig, denn — niemand gebe sich einer Illusion darüber hin — der Krieg, von dem die Rede ist, kommt, er kommt leider ganz bestimmt.“

Man hat also scheinbar die Absicht, alle Vorbereitungen zur sofortigen Aufnahme der Fabrikation zu treffen, um im Notfall gerüstet zu sein. Erstaunlich ist nur, daß die Vereinigten Staaten glauben, nicht genügend gerüstet zu sein, wenn sie nur Gummiworräte für ein Jahr stapeln.

Mercedes-Benz zeigt seine schönsten Wagen in Karlsruhe.

Die General-Vertretung Schoemperlen & Golt stellt diese herrlichen Wagen von der Schönheits-Konkurrenz in Baden-Baden von Montag, 29. Juni bis Mittwoch, 1. Juli in der eigenen Ausstellungshalle, Ede Sofien- und Hans-Zach-Straße (am Mährburger Tor) aus. Es ist geradezu bezaubernd, welche Energie Mercedes-Benz in dieser Zeit härtester Widerstände, die die angepaßte Wirtschaftslage auferlegt, entwickelt. Mercedes-Benz bringt immer einen befandenen, hochentwickelten Geschmack für edle Form. U. a. wird dem Publikum der neue niedere Typ Mannheim 3,7 Liter gezeigt, ein Cabriolet mit einer Dachhöhe von 1,55 Meter. Auch der „Große Mercedes“ 8-Zylinder mit Kompressor für 41000 \mathcal{M} ist ausgestellt. Man bekommt aber schon einen Mercedes-Benz 8-Zylinder für 3880 \mathcal{M} , hat also in allen Preislagen Auswahl je nach Anspruch und Geschmack. Wer sich erlauben will an edler Form und Farbenpracht, möge den Besuch der Sonderchau nicht veräumen.



Hans von Stuck
startet heute im Bergrennen.

Fabrikniederlage der

Verein. Kugellagerfabriken

A.-G.

Autozubehör-Großhandlung

A. Rempp

Karlsruhe, Gottesauerstraße 6, Telefon 1929

Allianz und Stuttgarter Verein Vers.-A.G.



KRAFT

Vers.-AG. des Automobil-Clubs von Deutschland

Filial-Direktion für Baden:

Karlsruhe, Karlsru. 84



AUTOGUMMI jeden Fabrikats liefert billigst

Karlsruher
Dampf-Vulkanisier-Anstalt
J. KÜCHLER
Reparaturen, Autozubehör

FERNSPRECHER 5471 - AMALIENSTR. 37



ADLER Automobile

Adlerwerke

vorm. Heinrich Kleyer A.G.

Filiale Karlsruhe

Garagen und Reparaturen

Gottesauerstr. 6 (Autohof) Tel. 6902

DKW-Frontantrieb

und der

DKW-Vierzylinder

sind Fahrzeuge, welche ihrem Besitzer Freude machen. — Billig in der Anschaffung und im Verbrauch.

VORFÜHRUNG UND VERKAUF durch:

DKW-Fabriklager

THEODOR LEEB, KARLSRUHE

Sofienstraße 76 — Telefon 2654/55

Auto-Federn

Neuanfertigungen u. Reparaturen / Aus- u. Einbau

Richard Kopp

Blumenstraße 27 - Telefon 3579

Gegründ. 1906



Gottesauerstraße 8

Telefon 5148 und 5149

Besuchen Sie die besteingerichtete

FAHRSCHULE

der
Bad. Kraftverkehrs-Ges.m.b.H. Karlsruhe

Moderne Lehrwagen.

Jederzeit systematische Kurse und Einzelausbildung

ALBERT HUNN

Gottesauerstraße 6 (Autohof) Fernruf 4187

Ältestes Spezialgeschäft am Platze

Reparaturen sowie sämtliche Neuanfertigungen von Auto Blecharbeiten.

Spezialität: Ausbülen von Kotflügeln und Karosserien
Billigste Preise.

Autoblechnerei - Blechnermeister

