

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

141 (25.5.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

Avus-Rennen mit Rekord-Besetzung

Europas schnellste Rennwagen am Start - Die deutschen Neukonstruktionen

Die Augen der ganzen Motorsportwelt richten sich am kommenden Sonntag nach Berlin, wo die Oberste Nationale Sportbehörde für die Deutsche Kraftfahrt durch den D.A.C. das 9. Internationale Avusrennen für Automobile zum Austrag bringt. Dieses Berliner Avus-Automobilrennen ist etwas alljährliches und doch — diesmal etwas ganz außergewöhnliches: beginnt doch mit ihm der härteste Kampf der Nationen um die Vorherrschaft im internationalen Rennsport!

Mit guten Hoffnungen gehen wir diesmal in den Kampf, denn wir können erstmals nach Jahren wieder deutsche Fahrzeuge einsehen, die unsere deutsche Industrie dank der Initiative des Führers in unerhörte kurzer Zeit aus dem Nichts schuf.

Trotzdem wir unser bestes Material und unsere hervorragendsten Fahrer einsehen, dürfen wir

unsere Siegesaussichten

für dieses Debut unserer Neukonstruktionen durchaus nicht überschätzen. Wie schon Obergruppenführer Kühnlein dieser Tage in einer Pressebesprechung ausführte, ist nicht das Entscheidende, wie unsere deutschen Wagen und Fahrer bestehen und ob die deutsche Siegesflagge am Mast hochgeht, sondern vielmehr die Tatsache, daß uns endlich wieder die Waffen geschmiedet wurden, die uns endlich wieder



Erster USAC-Start auf der Avus

Peter de Paolis, der USAC-Champion von 1925/26 ist bereits in Berlin eingetroffen. Er ist der erste amerikanische Teilnehmer bei einem Avus-Rennen.

zum vollwertigen Einsatz unserer Kräfte bei den großen internationalen Wettkämpfen befähigen.

Betrachten wir die Starterlisten

zu den beiden Konkurrenzen, dann erkennen wir ohne weiteres, daß diesmal die Besten der Besten im sportliche Weltleistung ringen: 20 Teilnehmer bestreiten das über 10 Stunden gleich 108,5 km. führende erste Rennen der kleinen Wagenklasse bis 1500 ccm, 13 deutschen Fahrern, von denen jedoch nur vier reindeutsche Wagen steuern, stehen 7 Ausländer gegenüber. Das große Fragezeichen dieser Konkurrenz sind

die 3 neuen Bolter-Wagen,

die mit Sechszylinder-Zweitaktmotoren mit zwölf Ventilen und zwei Kompressoren bei etwa 5500 Touren etwa 200 PS. leisten und von der neuen deutschen Renngemeinschaft von Delius-Berlin, Macher-Berlin und Wimmer-Kappelrodek gesteuert werden. Ob diese kaum vom Prüfstand gekommenen Maschinen genügend Durchschvermögen haben, kann im voraus nicht abgesehen werden, zweifellos werden sie aber ein bedeutendes Wort mitreden können, denn ihre PS-Zahl und die Stromlinien-Karosserien bringen der Konkurrenz gegenüber von vornherein eine gewisse Überlegenheit, so daß diese Bolterwagen vielleicht nicht einmal ganz ausgefahren werden müssen. Ganz unvorhersagbar ist auch das Ab-

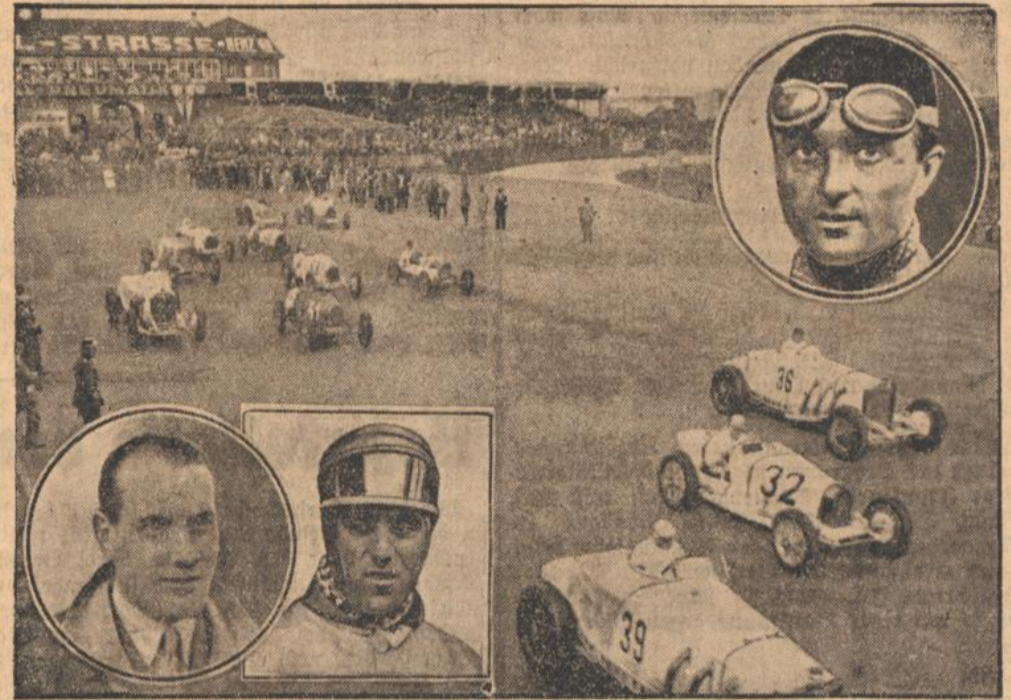
scheiden des vierten Deutschen, des Münchener Eugen Stöcker, der einen eigengebauten Rennwagen mit einem auf 1098 ccm vergrößerten BMW-Motor an den Start bringt. Hiergegen wissen wir, was die 1,5-Liter-Bugatti-Rennwagen und ihre Fahrer Burgaller-Berlin und Beyron-Paris leisten, noch sehr gut vom vorjährigen Avusrennen her, bei dem der Franzose nach sensationellem Zweikampf den Deutschen in dieser Klasse um nur zwei Fünftel Sekunden schlug; bis heute war der Bugatti in der 1,5-Liter-Kategorie unschlagbar! Ob gegen Burgaller und Beyron die Deutschen Seibel-Diez und Simons-Berlin sowie der Tscheche Sojka mit ihren älteren Bugattis etwas anrichten können, ist demnach reichlich zweifelhaft. Dagegen werden die drei Maserati-Wagen, die von dem italienischen Grafen Castellbarco und den Franzosen Baguetz ins Rennen gebracht werden, eine gewichtige Rolle spielen. Hierzu kommen noch 5 englische Rennwagen, die sehr gute Namen haben: ein Weltrekord-MG-Magic, der schon Weltrekord fuhr und von Robert Kohlschlag gesteuert wird, zwei weitere MG's, die von dem Breslauer Motorradrennfahrer Brubas und dem Berliner Ford gemeldet wurden und zwei kleine, ebenfalls nur 750-ccm-Austin-Wagen mit den Bündener Brüdern Walter und Werner Kämmer am Volant. Carl Howe, der königliche Sportsmann aus England, kommt zu dieser außerordentlichen Gesellschaft mit seinem schneller gemachten Delage hinzu, und den Reigen der Teilnehmerliste in der 1,5-Liter-Klasse beschließt der Ludwigsburger Brien mit einem Amilcar.

Das Hauptereignis des Tages

wird natürlich das zweite Rennen der großen Wagen, das über 15 Stunden (204,4 km.) geht. Deutschlands große Hoffnung sind in dieser Weltkonkurrenz

die Neuschöpfungen von Mercedes-Benz und Auto-Union,

die nach der internationalen Rennformel gebaut sind und nach den bisherigen Trainingsversuchen — den Stundenweltrekord Stacks auf dem Auto-Union-P-Wagen nicht zu vergessen — zu den besten Hoffnungen auf einen Sieg berechnen. Hans Stuck und Prinz zu Leiningen und — wahrscheinlich Mombberger werden die P-Wagen steuern, für Mercedes-Benz gehen v. Brauchitsch, Berlin, und der Italiener Fagioli an den Start, der dritte Rennwagen des Untertürkheimer Werks wird möglicherweise von unserem Meisterfahrer Caracciola, der am Donnerstag trainierte und Rekordrunden drehte, wahrscheinlicher aber von Ernst Henne, dem Motorrad-Weltrekordmann, gefahren. Wir gehen wohl nicht fehl in der Annahme, daß Stuck, v. Brauchitsch und Fagioli die Hauptfavoriten dieses Rennens sind, wenigstens was unsere neuen deutschen Rennwagen anbetrifft! Als weiterer deutscher Bewerber hat sich hier übrigens auch der Schwarzwälder Fietisch, Neustadt, eingeschrieben, er wird mit seinem älte-



Start zu einem Autorennen in der Nordkurve der Avus. In den Ausschnitten einige der prominentesten Teilnehmer. Oben rechts: Louis Chiron-Frankreich. Unten: Hans von Stuck-Deutschland (links) und Tazio Nuvolari-Italien.

ren Alfa Romeo allerdings nur auf „Nag“ fahren können. Denn Alfa Romeo selbst ist durch die Scuderia Ferrari mit den Fahrern Parzi, Chiron und Moll so groß vertreten, daß unsere deutschen Mercedes-Benz- und P-Wagen-Fahrer kein leichtes Spiel haben werden, zumal die Alfas die letzten Neuheiten des berühmten italienischen Konstrukteurs darstellen! Ein weiterer Mann ist favorisiert, das Ergebnis dieses Rennens entscheidend zu beeinflussen: der Italiener Tazio Nuvolari, der, von seinem Unfall in Alexandria kaum genesen, unter allen Umständen auf der Avus dabei sein will und seinen 16-Zylinder-Maserati als Halbinvalid mit geschientem rechten Bein fahren wird, ob er körperlich durchhält, muß immerhin in Frage gestellt werden. Auf Maserati-Wagen werden auch Taruffi und Stenea in das große Rennen gehen, ebenso haben sich der Franzose Zehenderm, der englische Carl Howe, der also zweimal startet, und der Schweizer Meisterfahrer Ruesch, der erst jetzt neue Rekorde auf der Montlhérybahn aufstellte, mit Maserati-Wagen gemeldet. Das Molsheimer Bugatti-Werk wollte mit einem 2,8-Liter-Wagen unter dem alten Rennfahrer Benoist und mit zwei 4,9-Liter-Wagen

unter Brivio und Dreyfus bzw. Wimille antreten, hat aber seine Meldung in letzter Minute zurückgezogen mit dem Vorwand, in diesem Jahre nur die offiziellen „Großen Preise“ in Europa zu bestreiten. Den Beschluß dieser Starterliste, die damit also auf 16 Mann verkleinert ist, bildet der in Deutschland erstmalig startende Amerikaner Peter de Paolis, der Sieger des Indianapolis-Rennens 1925, der einen 5,2-Liter-Miller-Wagen fährt und seine Teilnahme an diesem Avusrennen sowie einigen anderen Konkurrenzen in diesem Jahre in erster Linie als „informativ“ bezeichnet, da im nächsten Jahre die California Races Incorporation in Los Angeles eine Dreiermannschaft zur Bestreitung von Autorennen nach Europa entsenden will.

Kein Zweifel also: der Sonntag wird uns das schnellste Automobilrennen bescheren, das je in Europa gefahren wurde. Wir wollen gern auf einen deutschen Sieg hoffen, aber wir dürfen auch nicht enttäuscht sein, wenn wir uns diesmal noch nicht voll durchsetzen können! Auf jeden Fall halten wir unseren deutschen Kämpfern den Daumen und wünschen ihnen: Hals- und Beinbruch! Alex Büttner.

Motor-Mosaik

Die Deutschen Schweröl-Kraftfahrzeuge vorbildlich.

Die Hochdieselmotoren für Kraftfahrzeuge sehen sich neuerdings auch in Ländern durch, die keineswegs unter so hohen Benzinpreisen zu leiden haben wie wir. Aus Canada kommt die Nachricht, daß sich in Toronto

eine Gesellschaft gebildet hat, die den Bau von Dieselmotoren aufnehmen will. Bezeichnend für den Stand der deutschen Technik auf diesem Spezialgebiet ist die Tatsache, daß diese Gesellschaft die Patentrechte der Mercedes-Benz-Hochdieselmotoren für Canada erworben hat.

Schlüsselindustrie Kraftfahrzeug.

Ansgelamt 34 392 Personen, die zusammen 72 247 000 Reichsmark an Löhnen und Gehältern verdienten, wurden im Jahre 1932 unmittelbar von der deutschen Kraftfahrzeug-Industrie beschäftigt. Davon arbeiteten 15 819 Mann, also beinahe die Hälfte, in Baden, Sachsen und Württemberg. Hier werden die Zahlen des Jahres 1933, die noch nicht vorliegen, gewaltige Aufwärtstendenzen zeigen.

Was die Faschinen gebaut haben.

Die faschistische Regierung hat in zwölf Jahren ihres Bestehens für rund 25 Milliarden Lire (mehr als 5 Milliarden Reichsmark) Arbeit beschafft. 8652 km. Straßen wurden erneuert und 1126 km. Militärstraßen für Zivilzwecke hergerichtet. 525 km. Staatsstraßen, 1143 km. Provinzialstraßen, 3844 km. Kommunalstraßen und etwa 436 km. Autobahnen wurden neu gebaut. Das ist für das mit Naturgaben nicht sonderlich beglückte Italien eine sehr beachtliche Leistung.

Reise mit dem Motor!

Die Zahl derer, die mit dem Kraftfahrzeug, sei es auf dem Motorrad, sei es im Auto oder Omnibus, auch größere Reisen durchführen, wächst immer mehr an. Reisebüro für den Motortouristen sind heute bereits zum Bedürfnis geworden. In Erkenntnis dessen hat die Handels- und Verkehrsschule in Bern in ihrem Lehrplan nunmehr Sonderkurse über den Reiseverkehr im Auto aufgenommen, für die sogar eine Abschlussprüfung möglich ist.



v. Brauchitsch



Fagioli

Die beiden Mercedesfahrer

„Der Führer“

Freitag, 25. Mai 1934, Folge 141, Seite 13