

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1934

203 (26.7.1934) Motor und Straße

Motor und Straße

WOCHENBEILAGE DES „FUHRER“

Die „2000 Kilometer“ — ein Weltereignis!

Von Prof. Doppermann, M. d. R.

Am 21. und 22. Juli erlebte die Welt das großartigste und volkstümlichste Kraftfahrereignis: die „2000 Kilometer durch Deutschland“.

Zurückblick auf den hochentwickeltesten Kraftfahrersport des Auslandes wird mancher verwundert fragen, weshalb es gerade Deutschland gelang, diese eindrucksvolle Veranstaltung zu bieten.

Die Antwort liegt in der Vorgeschichte, beginnend mit dem jahrelangen Freiheitskampf unseres Führers Adolf Hitler. Indem der Führer die Nation rettete, verhinderte er den weiteren Verfall der Wirtschaft und des Verkehrs. Mit dem Sieg des Nationalsozialismus erlebte die jahrzehntlang vernachlässigte Kraftfahrt wesentliche Erleichterungen und Deutschlands Motorisierung entscheidenden Antrieb. Zugleich entstand Hitlers einzigartiges Werk der Reichsautobahnen, deren Bau bereits an vierzig Stellen in Angriff genommen wurde und deren Vollendung einst für Jahrhunderte Vorbild deutschen Fortschritts sein wird. So dringt aus bisheriger Enge die endlich befreite Kraftfahrt freudig vorwärts! Der die Ferne überwindende, alten Berufswege nützliche Motor wurde volkstümlich.

Diese Entwicklung kann gar nicht genug gefördert werden. Denn je volkstümlicher das Kraftfahrzeug wird, um so segensreicher werden die Auswirkungen in wehr- und verkehrspolitischer Hinsicht sein. Obendrein befördert die Automobilindustrie derartig viele Gewerbezweige, daß ihr Gedeihen ein Hauptfaktor des gesamten Wirtschaftsaufbaues wurde.

Ein jene Volkstümlichkeit besonders belebendes Mittel ist der Kraftfahrersport — eine Angelegenheit eng begrenzter Kreise, heute Sache der ganzen Nation.

Auch hier war es der Nationalsozialismus, der bahnbrechend wirkte. Bereits in der schweren Kampfszeit hatte der Führer einen seiner treuesten und ältesten Mitarbeiter, den Obergruppenführer Hühnlein, mit den Aufgaben der Motorisierung betraut. Dem Organisationsgenie und der Tatkraft dieses früheren Generalkäufers verdankt das NSKK mit der Motor-EM seine Gestaltung und Größe. 150.000 dieser 400.000 Männer sicherten die lange Strecke der „2000 Kilometer“, nicht als gleichgültige Laien, sondern — selber Fahrer — als zuverlässige Wegbereiter. Und so wie hier der Geist der freiwilligen Hingabe und Kameradschaft vorherrschte, so ist auch im Kraftfahrersport als solchen der Wille zur Gemeinschaft entstanden. An Stelle der früheren Vielheit der Klubs mit ihren oft wahllosen Veranstaltungen schuf Obergruppenführer Hühnlein neben dem NSKK den DDA: die beiden einzigen maßgebenden Organisationen deutscher Kraftfahrer, denen seit 1933 die sportlichen Aufgaben obliegen. Veranstalter — so auch bei den „2000 Kilometern“ war die Oberste Nationale Sportsbehörde für die deutsche Kraftfahrt, die gleichfalls Obergruppenführer Hühnlein untersteht.

Wie sehr von seinem aktivistischen Geist alle am Kraftfahrersportlichen Leben Beteiligten mitgerissen wurden, haben bereits die vorerzählten die diesjährigen Veranstaltungen bewiesen. Ein Händedruck, ein aufmunterndes Wort dieses berufenen Führers des deutschen Kraftfahrersports läßt die Augen der Kämpfer aufleuchten und ihren Einsatzwillen steigern. Daher die Höchstleistungen, die z. B. die bewundernswerte „Dreitages-Darzfahrt“ kennzeichnet; daher der neue Ruhm deutscher Motorradfahrer und zweifellos auch die erhöhte Kampfesfreude jener Männer, die 1934 endlich wieder deutsche Rennwagen zum Siege führten. Daher insbesondere die erwachte Begeisterung der Massen mit den bei sonstigen Sportarten äußerst seltenen, beim Kraftfahrersport jedoch üblich gewordenen Rekordziffern von z. B. Ams und Nürnberg 100.000 bis 300.000 Zuschauern. Und aus solchem Geist heraus fogar eine in der ganzen Welt beispiellose Fahrt wie die nunmehrigen „2000 Kilometer“.

Man muß diese Vorbedingungen kennen, um zu verstehen, weshalb nur in Deutschland solche Fahrt möglich ist. Und man darf nicht flüchtig darüber hinwegsehen, sondern man muß einmal ruhig überlegen, wie vielsagend die wenigen Zahlen sind:

Über 2500 Fahrer aus zehn Ländern mit rund 1700 Kraftwagen und Motorrädern verschiedener Typen hatte, ungeachtet der Wege- und Witterungsverhältnisse, bei Tage und während der Nacht eine 2195 (Motorradfahrer 1186) Kilometer lange Strecke in stündlich 64

bis 88 (Motorräder 56 bis 66) Km. Durchschnittsgeschwindigkeit zu bewältigen. Ein förmlicher Strom donnernder Motoren zog durch einen großen Teil unseres Vaterlandes. Millionen Volksgenossen waren an der Strecke Zeugen dieser gewaltigen Fahrt, die nicht ein verkapptes Straßenrennen war, sondern eine Prüfung der Massenleitung, deren Erfahrungen in technischer, straßenbaulicher und sonstiger Hinsicht dem Kraftverkehr ungeahnten Nutzen bieten werden.

Mehr noch: diese „2000 Kilometer“, deren Verlauf Presse und Rundfunk eingehend schilderten, die in ganz Deutschland und darüber hinaus das Tagesgespräch bildeten und noch bilden, sind der lebendigste Kunder des Gedankens der Motorisierung gewesen.

Vermeidung von Pannen

Während man bei modernen Motorrädern keine allzu großen Schwierigkeiten mehr mit den Brennstoff- und Delleitungen hat — es sei denn eine gelegentliche Verstopfung derselben —, laufen noch Hunderttausende von Maschinen, deren konstruktive Gestaltung der Brennstoff- und Delzufuhr Rohrbrüche aller Art geradezu Vorschub leistet. Die Ursache dieser Erscheinung ist darin zu suchen, daß die Brennstoff- und Delantans unabhängig vom Motor im Rahmen aufgehängt sind und eben nur durch die Leitungen mit diesem in Verbindung stehen. Die von den einzelnen Elementen des Motors beschriebenen Eigenbewegungen führen zwangsläufig immer wieder zu Brüchen oder Rissen in den Leitungen, wenn in diese nicht ein elastisches Zwischenstück eingeschoben wird. Das moderne deutsche Motorrad besitzt allerdings vielfach einen organisch mit dem Karbelgehäuse zusammengebauten Frischölbehälter, der völlig gleichgerichtete Vibrationschwingungen mit dem Motor auf-

weist, so daß also der schädliche Einfluß gegenständlicher Bewegungen in diesem Falle wenigstens für die Delleitungen in Wegfall kommt.

Je länger eine Leitung ist, desto elastischer ist sie auch. Da man infolge des am Motorrad beschränkten Raumes aber an Grenzen gebunden ist, verlegt man vornehmlich die Brennstoff-, vielfach aber auch die Delleitungen in zwei oder mehrere Windungen. Schwierigkeiten ergeben sich hierbei nur dann, wenn die Windungen senkrecht statt waagrecht liegen, da die sich dann bildenden Luftfäden zu einer Unterbrechung der Brennstoff- oder Delzufuhr führen können.

Am besten ist bei solchen Maschinen, die durch häufige Rohrbrüche irgendwelche Fehler in der konstruktiven Anordnung der Zuleitungen vermuten lassen, die Zwischenschaltung eines elastischen Zwischenstückes, wofür folgender Wint gegeben sei:

Man beschaffe sich ein entsprechendes Schlauchstück aus einem gegen Del und Benzin unempfindlichen Material, das in jedem Gummi- und Abbestgeschäft zu haben ist. Aus der eigentlichen Rohrleitung wird ein zwei bis drei Zentimeter langes Stück herausgeschnitten. Die beiden sich gegenüberliegenden Rohrenden werden mit der Lötflamme erhitzt, worauf sie sich mittels eines Feileinsages ohne weiteres etwas trichterförmig ausweiten lassen. Der Abbestschlauch wird nun als Verbindung über die beiden Rohrenden geschoben und mittels Draht so angeklammert, daß er nicht mehr von den Rohrenden freizufallen vermag, ehe nicht der Draht gelöst wird, weil ja die Drahtwindungen einen kleineren Durchmesser als die aufgestauchten Rohrenden aufweisen.

Motorisport befruchtet die Wirtschaft

Der Motorsport bringt in Deutschland alljährlich Millionen von Menschen auf die Beine. Die Bewegung bzw. der Transport dieser Massen, ebenso ihre Verpflegung, bringen eine Belebung des Geldzuflusses in manche, oft ausgesprochen arme Gegenden, so daß sich hieraus schon volkswirtschaftliche Vorteile für die Volksgemeinschaft ergeben, die bei der Beurteilung des Kraftfahrersportes bzw. seiner Notwendigkeit keineswegs übersehen werden dürfen. Von welcher Bedeutung für die Arbeitsbeschaffung dieser Sport aber ist, erhellt am besten die Meldung einer englischen Fachzeitschrift, daß für die Aufbesserung, den Ausbau und die Instandhaltung der klassischen Rennstrecke und ihrer Zufahrtsstraßen auf der Insel Man, die ja alljährlich Schauplatz der Tourist Trophy ist, in den letzten zwölf Jahren rund zwanzig Millionen Mark ausgegeben worden sind. Durchschnittlich wurden im Jahre in einem relativ kleinen Bezirk also 1,66 Millionen Mark aufgewendet, während im kommenden Jahre sogar zwei Millionen Mark vorgesehen sind. Dies geschieht lediglich im Hinblick auf den Kraftfahrersport. Man kann mit Bestimmtheit annehmen, daß die Finanzbehörden der Insel in der Frischen See genau darüber auf dem laufenden sind, ob sich diese alljährliche Investition an Straßenbau-Kapitalien rentiert, so daß also die Mehrfache an Wirtschaftsbelebung für das kleine Land einbringen.



Neuzzeitliche Werbung für das Hockheimer Rennen

Erprobte Ratschläge für die Langstrecken-Fahrer

Wie man lange Fahrten am besten durchsteht

Eine reichliche Portion Übung, Energie, körperliche Gesundheit und Entschlossenheit sind die unerlässlichen Vorbedingungen für jeden Motorrad- und Wagenfahrer, eine mehr als 15stündige Parforcefahrt pausenlos durchzuhalten. Denn die Zahl der Ursachen, die zu vorzeitiger Ermüdung bei Langstreckenfahrten führen, ist sehr groß.

In erster Linie spielt die körperliche Konstitution des einzelnen in jedem Fall eine ausschlaggebende Rolle im Kampf gegen die Übermüdung: der Pflaumtatter wird im allgemeinen länger „frisch“ bleiben, als ein nervöser Mensch. Von besonderem Einfluß ist natürlich die Gewöhnung an Dauerfahrten. Kraftfahrer mit nur geringer Fahrpraxis vermögen niemals solange durchzuhalten, wie alte Landstrassen-Praktiker, die tagaus-tagein ihre 100–200 Kilometer herunterfahren. Es ist nämlich erwiesen, daß der Körper und seine Organe sich erst einmal vollkommen an das Kraftfahren gewöhnen müssen: an die besondere Sitzhaltung, durch die beim Neuling der Blutumlauf und damit die Ernährung des Nervensystems gehemmt wird, an die starke Beanspruchung der Sehnerven insbesondere bei hellem Sonnenschein und regen dunkler Nacht. Aber auch die Temperatur-Unterschiede, das gleichmäßige Dröhnen des Motors, die rein physischen Beanspruchungen durch Betätig-

ung der Lenkung, Bremsen und Gangschaltung, alles das ermahnt natürlich speziell den Anfänger am Steuer oder Lenker besonders stark. Kommt dann noch hinzu, daß das Fahrzeug eine schlechte „Straßenlage“ hat, schwer zu steuern ist, wegen abgefahrener Reifenprofile leicht rutscht oder gar den Fahrer durch häufige Reparaturarbeiten noch besonders beansprucht, dann wird der Kräfteverschleiß bei Langstreckenfahrten natürlich noch rasider vor sich gehen. Sehr oft wird aber auch vom Fahrer selbst aus reiner Unvermunt eine vorzeitige Übermüdung verschuldet: Fahrpausen mit umfangreichen Mahlzeiten oder womöglich Alkoholgenuss und übermäßig starkes Rauchen sind die schwersten Sünden, die ein Langstreckenfahrer begehen kann!

Was muß man sich also merken, um sich bei solch anormaler Beanspruchung auf Dauerfahrten möglichst lange frisch zu erhalten? Zunächst soll man sich seinen Sitz so bequem, als nur möglich, einrichten. Der erfahrene Autotourist wird zu diesem Zweck immer ein paar rollenförmige Kissen mitführen, die ihn durch geschickte Placierung vor Ermüdung im Kreuz und Genick schützen werden. Eine Fuß- bzw. Kniestütze für das linke, das Kupplungspedal bedienende Bein, ist zum Ausruhen ebenso empfehlenswert, wie ein Handgashebel am Steuer, der es auf langen, überflüssigen Geraden ermöglicht, den rechten Fuß ab und

zu einmal vom Gaspedal zu nehmen und zu strecken. Der Motorradfahrer muß andererseits dafür sorgen, daß sein Sattel breit genug und gut gefedert ist, ohne jedoch auf schlechtem Gelände durchzuschlagen, und daß Fuß-Matke sowie Kniepolster am Tank seinen Beinen die bequemste Lage geben. Auch bei ihm schützt gelegentliches Weintreten vor dem Steif- und Gefühloswerden der Knie.

Von besonderer Wichtigkeit ist natürlich außerdem, daß alle Bedienungsorgane des Fahrzeuges praktisch und leicht erreichbar angeordnet sind, damit man ja keine „Turnübungen“ zu machen braucht. Auch jene Aggregate, die speziell zur Erhöhung der Fahrersicherheit und des Fahrkomfortes dienen, sind für Parforcefahrten unerlässlich: gutprofilerte Contireifen, womöglich vom „Top Aero“ mit ihren weichen Luftpolstern, genau nach der Luftdrucktabelle aufgepumpt, sind ebenso empfehlenswert und wichtig, wie die richtige Einstellung der Stoßdämpfer (und beim Motorrad des Steuerungs-dämpfers) und einwandfreies Scheinwerferlicht. Guttes Licht ist bei Nachtfahrten zum schnellen Vormärtskommen jedenfalls eben so wichtig, wie ein schneller, leistungsfähiger Motor!

Zu diesen rein „technischen“ Grundforderungen für Langstreckenfahrten kommen jene, die die rein körperliche Frischhaltung betreffen: Jede längere Ruhepause mit größerer Mahlzeit macht müde und schläft. Deshalb pflegt der erfahrene Weltstreckenfahrer nur alle paar Stunden einen kleinen Imbiß zu nehmen und dabei ausschließlich leichte Kost zu bevorzugen: Zwieback, Kekse und eine möglichst bittere

Nährschokolade sind glänzende Hungerfüller, während man den Durst mit kaltem Tee oder auch Obst bzw. einem Glas Sprudel, niemals aber mit alkoholischen Getränken stillen soll. Sind überhaupt keine Ruhe- und Schlaupausen möglich, dann können ein paar besondere Hilfsmittel zur „Frischhaltung“ empfohlen werden: Lecitin-Präparate in Tablettenform, das gelegentliche Rauchen von ein paar Kaffeebohnen und auch gelegentliches Rauchen einer leichten Zigarette sowie der Genuss von Pfefferminz- oder sauren Fruchtbonbons helfen über zeitweilige Ermüdungszustände gut hinweg. Ein prächtiges Erfrischungsmittel ist auch das gelegentliche Einreiben der Stirn und Schläfen mit einem ätherischen Öl und dessen Genuss mit einem Schluck Wasser.

Schon ein Weisfahrer ohne Führerschein, der lediglich für Unterhaltung und Anspornung sorgt, den Lenker bei der Begorierung unterstützt, ohne ihn nervös zu machen und der bei Pannen ein wenig zugreifen oder wenigstens gute Laune machen kann, ist ein ausgezeichnete Vertreter vorzeitiger Ermüdung. Noch idealer ist natürlich ein Fahrer, der selbst das Fahrzeug zu steuern vermag, ohne daß man während der Abfahrpause stets in Angst schweben muß. Wenn man sich zu Zweit in möglichst regelmäßigen Zeitabständen am Steuer abläßt, dann ist das Gegenmittel der Übermüdung bei Fernfahrten ziemlich gebannt. Auf jeden Fall sollte sich jeder vernünftige Fahrer vor dem falschen Ehrgeiz hüten, besonders lang ohne Abfahrpause durchhalten zu wollen, um seinen Kameraden zu zeigen, was man kann!

Ausklang der „2000 Kilometer“

Was unsere badischen Fahrer leisteten

Von 71 Gestarteten wurden 39 bewertet - Vom Fliegen mit Brotteig, Vergaserstörungen, Dienentischen und Ähnlichem

Die 33, die den „Preis der 2000 Kilometer“ in Gold erhielten:

Der Karlsruher Hans Eberhardt war mit 5. Heiser in der Gruppe 6 - Wagen bis 1000 ccm, die 64 km/Std. zu fahren hatten - nicht nur siegreich, er brachte seinen serienmäßigen Opel sogar 4 Stunden vor der Sollzeit nach Baden-Baden, so daß er genau den von der Wagengruppe bis 1500 ccm geforderten Durchschnitt von 72 km/Std. erreichen konnte. Und das, trotzdem der Kühler seines Wagens durch Steinschlag andicht geworden war, und trotz widrigsten Fliegens mit Brotteig, an jeder Tankstelle neues Wasser verlangte. Auch drei schwere „Schlenker“ des Wagens auf frisch mit Sand gestreuten Teerstraßen taten dem Draufgänger dem jungen Karlsruher Sportmanns keinen Abbruch!

Die Brüder Engesser-Karlsruhe steuerten in Gruppe 4, die einen Durchschnitt von 78 km/Std. zu fahren hatte, einen 1932 ccm-Opel siegreich zum Ziel, nach ihren Erfolgen bei den 8000 Kilometer durch Italien und der Badischen Grenzlandfahrt gewiß ein Beweis ihrer sportlichen Tüchtigkeit. Vom Vorjahr her gewöhnt, wo sie auf der Klaus einen bösen Sturz machten, mäßigten sie das Tempo auf den regennassen und gummiabgedeckten Rutschstraßen Berlins, kamen aber am Ziel Baden-Baden noch über 1 Stunde vor ihrer Sollzeit ein, so daß sie einen Gesamtdurchschnitt von rund 80 km/Std. herausfuhren. Die „Dochleistungsprüfung“, die anlässlich des Freiburger Vergaserförderns ausgetragen wird und die „Internationale Alpenfahrt“ wird die Engessers wieder am Start sehen.

Der Mannheimer Heise von der MSA mit seinem Landsmann Stich holte sich in dieser Wagengruppe auf Adler ebenfalls eine Höchstauszeichnung.

Die Brüder C. und W. Keidel, die in derselben Wagengruppe einen 988 ccm-DKW. fuhren, lagen zunächst weit vorn, verloren aber dann durch rutschende Kupplung wieder viel Boden, mußten zudem das locker gewordene Auspuffrohr abmontieren und erreichten die 1. Zeitkontrolle trotzdem mit 15 Minuten Verzögerung. Zwei Fahrstunden vor Gera jedoch gab es neuen Aufenthalt durch das Auspuffen der völlig verstopften Benzingleitung, wobei fast zwei Stunden verloren gingen. Aber auch das konnten die Keidels wieder aufholen, und in Berlin kamen sie 2 Minuten nach ihrer absoluten Sollzeit durch. Große Schwierigkeiten bot die Nachfahrt durch den Harz mit derart großer Staubentwicklung, daß bei Kolonnenfahrt kaum an Überholen zu denken war. In Limburg lagen die Keidels wieder genau in ihrer Zeit, die Schlusstrecke Bruchsal-Baden-Baden wurde im Renntempo gefahren, so daß sie am Ziel doch noch fast 1/4 Stunden vor ihrer Sollzeit eintrafen. Ihr Start nach diesem neuen Sportersfolg bei der bevorstehenden „Alpenfahrt“ steht bereits fest.

Die Heidelberger Brüder S. und A. Kaufmann, die in derselben Gruppe einen der schwächsten Wagen, einen 580 ccm-DKW. „Reichsklasse“ steuerten, brachten es fertig, ebenfalls ein halbe Stunde vor ihrer Sollzeit zum Ziel zu gelangen und sich die „Goldene“ zu sichern.

Der Mannheimer E. Jölinger, als Steger der Grenzlandfahrt noch in bester Erinnerung, steuerte mit W. Reichert-Wiesenthal seinen schnellen Fiat-Balilla in derselben Wagengruppe bis 1000 ccm so pfeiflos und schnell über die Strecke, daß er als Dritter aller gestarteten Wagenfahrer in Baden-Baden eintraf und fast 6 Stunden Zeitvorsprung vor seiner Sollzeit herausgeholt hatte.

Der Mannheimer Trauth, der mit Frau A. Kaffner die Konkurrenz auf einem NSU-Fiat bestritt, erreichte ebenfalls bestbewertet das Ziel.

Auch Schmidt-St. Masten mit Renker-Freiburg holten sich in dieser Gruppe mit einem nur 600 ccm-DKW-Wagen die Goldplakette der 2000 Kilometer.

Emil Goehler-Karlsruhe mit Karl Kniehl im Beiwagen fuhr auf seinem BMW-Gespann in der Seitenwagengruppe 7 von Leipzig nach Karlsruhe ein ganz großes Rennen. Trotzdem er unterwegs das Beiwagenschuhblech verlor und infolge Bruchs am Beiwagen-Chassis einen Koffertand machte, traf Goehler in Berlin 45 Minuten vor seiner Sollzeit, also mit 70 statt 84 km/Std. Gesamtdurchschnitt ein. Das Ziel Baden-Baden wurde von ihm nur 20 Minuten hinter dem siegreichen BMW-

Fabrikteam Stelzer, Mauermeyer und Omelch erreicht, womit die Goldplakette gesichert war. Der Freiburger Schwormskädi und sein Landsmann Muck holten sich ebenfalls auf einem BMW-Gespann in dieser Gruppe die Höchstauszeichnung.

Der bekannte Karlsruher Karl Braun steuerte diesmal, von seinem Schmiermagaziner Badtsching hervorragend unterstützt, eine 11.2-Jap-Beiwagenmaschine und bekam in der Gruppe 8 bis 800 ccm eine „Goldene“; er kam ebenfalls trotz Vergaserstörungen und Defekten an der Lichtanlage, die großen Zeitverlust kosteten, reichlich vor seiner Sollzeit nach Baden-Baden, und wird schon am kommenden Sonntag beim Hockenheim Rennen wieder versuchen, seinen Vorjahrsieg mit Veltzeit auf dieser Strecke zu wiederholen. Badtsching, sein bewährter Beifahrer, will in Hockenheim auf einem Horex-Gespann erstmalig als Ausweiss-Rennfahrer seine Kunst versuchen.

Auch Sengel-Karlsruhe mit Lehr im Beiwagen, schon bei der 850-km-Grenzlandfahrt unter den Bestplatzierten, kam trotz Lichtmaschinenstörungen an seiner DKW-Superior mit einigen Minuten Vorsprung vor seiner

Sollzeit ans Baden-Badener Ziel und sicherte sich so seine „Goldene“.

Der Karlsruher Blum, ebenfalls einer der Sieger der Grenzlandfahrt, war in der großen Solomotorradklasse über 500 ccm, die 68 km/Std. Durchschnitt halten mußte, mit seiner 800 ccm-Zweizylinder Horex erneut siegreich. Blum teilte sich als einer der wenigen die zur Verfügung gewesene Fahrzeit genau ein, machte im Harz bei Limburg in aller Ruhe Regenspauken, da der Boden durch den Gummi der vorausgefahrenen Fahrzeuge teilweise spiegelglatt war, hatte trotzdem in Dortmund 2 Stunden Zeitvorsprung und kam am Ziel Baden-Baden in bester körperlicher Frische an. Auch er wird am kommenden Sonntag beim Hockenheim Rennen als Ausweissfahrer erstmalig an den Start gehen.

Robert Rall-Karlsruhe von der Motor-SS ist von den Bildparkrennen früherer Jahre mit seiner BMW den Karlsruhern noch in bester Erinnerung. Er fuhr ebenfalls in einer großen Solomotorradklasse und hatte mangelnde Zwischenfälle zu überwinden: beim Tanken in Braunlage hatte man ihm in der Eile die Verschraubungen seines Benzintanks und Deseinfüllstutzen nicht festgezogen, der Tankdeckel ging kurz darauf in der Dunkelheit verloren und mußte mit einem Tuch und Fußwolle er-

setzt werden, die lockere Verschraubung aber verursachte Verlust des gesamten Motoröls, so daß Rall aus dem vorsorglich mitgenommenen Reservereservoir nachfüllen mußte. Bei Paderborn stach ihn obendrein eine Biene in die Nase, so daß er ärztliche Hilfe in Anspruch nehmen mußte. Trotz weiteren langen Halts an einer geschlossenen Bahnstraße, an der sich rund 25 Konkurrenten anammelten, kam er 1 1/4 Stunden vor seiner Sollzeit nach Baden-Baden und erhielt die Bestbewertung.

Der Karlsruher SS-Standartenführer Fuller, der in derselben Klasse auf einer 700er BMW, die Konkurrenz mitmachte und ebenfalls die „Goldene“ errang, erwies sich als Sportsmann von Rang, seine Leistung verdient insofern besondere Anerkennung, als er erst fünf Monaten im Sattel eines Motorrads saß!

Auch der Freiburger Herbstrieth von der Motor-SS erreichte auf seiner BMW lange vor seiner Sollzeit das Ziel.

Der Heidelberger Schurl brachte seine BMW mit 70 Minuten Vorzeit nach Baden-Baden.

Der Böttcherer Schneider holte sich auf einer BMW eine weitere „Goldene“ und auch der Motor-SS-Mann Herm-Bietigheim, der ebenfalls eine BMW in der großen Solomotorradklasse fuhr, kam lange vor seiner Sollzeit in bester Verfassung durch.

Müllensiefen-Karlsruhe fuhr trotz seiner Beinverletzung, die er sich bei einem Sturz kurz vor der Schwarzwald-Grenzlandfahrt zugezogen hatte, die schwere Konkurrenz in der Halbliterklasse (64 km/Std.) mit, hatte das Pech, daß ihm unterwegs der Benzin-Metallschlauch brach, der sich nicht ersetzen ließ. Trotz notwendiger Reparatur verlor Müllensiefen soviel Brennstoff, daß er mehrmals fast Kilometerweit stehen und an fast jeder Tankstelle tanken mußte. Er brauchte nicht weniger als 160 Liter Benzin und kam ob dieser unvorhergesehenen Unkosten bargelockt nach Baden-Baden, aber er hatte es doch noch geschafft und überfuhr 7 Minuten vor seiner Sollzeit das Zielband.

Auch Scherbacher-Durlach gelangte mit seiner Rudge bestbewertet durch.

Mai-Heidelberger holte sich und seiner NSU ebenfalls eine Goldplakette und half zum Sieg der Heidelberger DMG-Mannschaft, denn seine Landsleute

Kauf-Heidelberger auf NSU und Ragerhöfer-Heidelberger auf Ariel konnten ebenfalls bestbewertet die Konkurrenz beenden.

Kumpf - ein weiterer Heidelberger Motorradfahrer, der eine Halbliter-DKW fuhr, war ebenfalls mit großem Vorsprung in Baden-Baden.

Der Karlsruher Scholz, als bewährter Fahrer ja bestens bekannt, steuerte seine Imperia in der 350 ccm-Klasse (62 km/Std.) so pfeiflos und pfeiflos über die Strecke, daß auch er mit 2 1/2 Stunden Vorzeit ans Ziel gelangte.

Kohfink-Bietigheim, der alte Motorradfahrer, tat es ihm gleich und sicherte den Imperia-Werfen mit seinem Marfengeführten Schanz und Loof einen Induktiv-Mannschaftspreis.

Mit Reinhard-Vensheim auf NSU kam ein fünfter Badener in der Motorradgruppe bis 350 ccm bestbewertet durch.

Der Karlsruher MGS-Mann Schmidt steuerte seine 200 ccm-Horex in der kleinsten Motorrad-Gruppe bis 250 ccm, die 56 km/Std. Durchschnitt zu fahren hatte, siegreich über die Strecke, nachdem er schon bei der Grenzlandfahrt Preisträger gewesen war. Er fuhr mit genauer Zeitanzeige und gewissen Pausen, so daß er bis zum Schluß körperlich völlig frisch blieb und keineswegs wie viele zum Absteigen oder Ausbocken fremde Hilfe beanspruchen mußte.

Daß der Badener Rennfahrer Geiß-Mühlacker auf DKW sich eine „Goldene“ holen würde, war ja vorauszusehen, er sicherte aber mit seiner Leistung auch der Auto-Union mit seinen Stallgefährten Müller und Kluge-Jochopau zugleich einen Induktiv-Mannschaftspreis der 2000 Kilometer!

Der MSA-Mann Erdmehlbein-Lauterbach auf 200 ccm-Victoria, der Gimmeldinger Weiß auf 200 ccm-NSU und schließlich

der Schwarzwälder Niedermeyer-St. Georgen auf 200 ccm-NSU vervollständigten diese Liste der Badener, die sich den Preis der 2000 Kilometer in Gold durch ihre überragenden Sportleistungen redlich verdienten.

Silber und Bronze . . .

Die 2, die den Preis der 2000 Km. in Silber erhielten,

waren die Mannheimer C. S. und R. Volbrecht, die in der Wagengruppe 5 einer Steyr mit nicht ganz 30 Minuten Ueberleistung ihrer Sollzeit zum Ziel brachten und der Freiburger Scherger, der mit seinem Landsmann Kopp im Beiwagen seines Jändappgespanns in Gruppe 7 das Ziel nur wenige Minuten zu spät erreichte.

Die 4, die den „Preis der 2000 Km.“ in Bronze erhielten,

waren die Karlsruher Schneider und Treiter auf einem 1,8 Liter Opel in Gruppe V, die infolge Kurzschlusses durchgeschnerter Ka-

bel stundenlang bei Nacht mit Standlicht fahren mußten und den Zeitverlust nicht mehr ganz auszubohlen vermochten, so daß sie etwa 35 Minuten nach ihrer Sollzeit in Baden-Baden eintrafen, dann

die Karlsruher Reichspostbeamten Ellburg und Barth auf Hanomag, die ebenfalls durch Aufenthalt zurückfielen, genau wie

der Heidelberger Mappes mit Stump als Beifahrer, die in derselben Klasse einen Hanomag noch kurz vor Wertungsschluß durchbrachten und schließlich der BMW-Fahrer Jakob-Hohenwetersbach, der den verlangten 64-Km-Std.-Durchschnitt seiner Gruppe etwas mehr als eine halbe Stunde überschritt.

. . . und die 32 Reithögel

Das Schicksal der übrigen gestarteten, aber ausgeschiedenen Badener ist bis jetzt leider nur teilweise genau bekannt geworden.

Karl Kappler-Gernsbach, der alte Rangstreckenpezialist, der in der größten Wagengruppe den kaum möglichen Durchschnitt von 88 km/Std. einhalten mußte, wäre bestimmt unter den Preisträgern gewesen, hätte er nicht außergewöhnliches Pech mit seinem Mercedes-Benz gehabt: zweimal brach ihm ein zu stark gekrümmtes verlegtes Delleitungs-Duchrohr und die Ausweissung kostete soviel Zeit, daß „Charlie“ 3 Minuten zu spät zur 1. Zeitkontrolle nach München kam, wo er ausbreitungsgemäß ausscheiden mußte.

Der Kappelroeder Rennfahrer Herbert Wimmer, der einen 3,3 Liter Koehr in der Wagengruppe 2 steuerte, fiel noch früher aus: bei Ulm hatte sich die Hinterachse seines Wagens bis zum Glühendwerden festgefahren, so daß an eine Weiterfahrt nicht mehr zu denken war.

Durch Pannen mußten weiter die Waffensreden: Dibel-Medessheim auf Mercedes-Benz (Gr. 2), Pauber-Freiburg auf Adler (Gr. 4), der schon in München zu spät eintraf, Rees-Mannheim auf Opel, der bei Angsburg Kolbenbruch hatte, Stahl-Mannheim vom Mercedes-Benz-Team der Gruppe 3, der wegen defekten Kühlers Zeitverlust bekam und in München aus der Wertung kam, Zenne-Heilbronn auf Adler, der in Dortmund noch 4 Stunden Zeitvorsprung hatte, dann aber durch einen nicht festgezogenen Deltanverfchluß soviel Del verlor, daß die Kolben fraßen. Dallwachs-Vensheim auf BMW war ebenfalls noch bis 3 Uhr nachts in seiner Zeit im Wettbewerb, fiel aber gegen Morgen aus. Unbekannt sind auch die Ausgabegründe der DKW-Wagenfahrer Prohlewski-Offenburg, Hummel-Freiburg, Huber-Offenburg, und Heilig-Heidelberg. Von dem Mannheimer Schmidt auf Adler-Beiwagen-Gespann war nur zu erfahren, daß er bei Dortmund Beiwagen-Chassisbruch hatte, reparierte, jedoch dann in Weinheim aufgeben mußte. Der bekannte Motorradrennfahrer Neuter-Sinsheim, der - wie bei der Grenzlandfahrt - mit eingeregtem Wein ein Adler-Beiwagen-Gespann steuerte, kam bis Magdeburg.

Der Mannheimer Franz Isinger (ein Bru-

der des Fiat-Fahrers) auf Horex und der Neulargemünder Eide auf Harley sind ebenfalls Opfer von Pannen geworden, der Mannheimer Braun auf Horex hatte Beiwagen-Rahmenbruch bei Köln, der Karlsruher Schmitt auf Triumph mußte wegen Jändspulen- und Kondensatordefekt bei Kassel die Waffen strecken, Geiler-Karlsruhe auf Ardie, Vogel-Mannheim auf NS, Post-Mannheim auf Horex, Dehler-Heidelberg auf BMW, Siegmann-Mannheim auf Triumph fielen aus, ohne daß die Gründe bekannt wurden. Merkt-Karlsruhe auf Norton, der trotz Sturz auf der Klaus gut im Wettbewerb lag, mußte wegen Kolbenbruch aufgeben, Suher-Karlsruhe auf Triumph war durch einen Sturz bei Dortmund körperlich überanstrengt und mußte auf die Weiterfahrt verzichten. Unbekannt blieben schließlich die Ausfallursachen von Verner-Ettlingen (DKW), Reitermann-Sulzbach (UL), Leibinger-Freiburg (Standard), Geiser-Bietigheim (Standard), Feuerstein-Mannheim (Victoria), Anbrle-Karlsruhe (BMW) sowie Dreithaupt-Freiburg (Standard).



Der „Plakettenjäger“

„Der Führer“

Donnerstag, 26. Juli 1934, Folge 203, Seite 18