Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936
1935

169 (22.6.1935) Motor und Straße

Visual Library

Beilage des „Führer"

MOTOR und STRASSE

22. Juni 1935

Vom Nürburgring nach Montlhéry

Man erwartet einen deutschen Sieg beim Großen Preis von Frankreich

Noch ist der große Motorenkampf, das Eifel-Rennen mit seinem neuen schönen deutschen Rennwagensieg ganz frisch in unserer Erinnerung — noch schwingt die Siegesfreude in uns nach, hat uns auf unserm Weg von der Eifel hierher nach Paris begleitet.

Auto-Union kämpfen unsere deutschen Wagen, die der Große Preis von Frankreich auf der Pariser Montlhery-Bahn. Fünf große Rennen sind in diesem Jahr bisher gefahren worden —

fünfmal haben die deutschen Rennwagen siegen können!

Wird es diesmal auch wieder klappen, das ist die Frage. Einmal bisher haben wir Deutschen den „Grand-Prix" gewonnen, das war wenige Tage vor Kriegsausbruch im Jahre 1914 in der großen Glanzzeit des deutschen Kraftfahrzeugs. Damals waren drei Mercedes-Wagen mit Lautenschlager, Wagner und Salzer die Sieger gewesen. Ein neuer Sieg deutscher Wagen im Jahre 1935 wäre also ein besonders beredtes Zeugnis für die wiedergewonnene Spitzenstellung unserer Kraftfahrzeugindustrie. — Und es sieht ganz so aus, als ob es gelingen würde! Immerhin werden am Sonntag die 12 besten Maschinen, die zur Zeit in Europa gebaut werden, am Start sein — am Steuer die Spitzenklasse unserer, der französischen und italienischen Rennfahrer.

Drei Mercedes-Benz-Wagen mit Caracciola, Fagioli und von Brauchitsch, drei Auto-Union-Wagen mit Stuck, Varzi und dem jungen Rosemeyer werden für uns starten, ferner zwei Alfa-Romeo mit Chiron, Frankreichs bestem Fahrer, und Dreyfuß am Steuer, zwei Maserati-Wagen, deren Fahrer noch nicht feststehen, ein Bugatti mit dem französischen Altmeister Benoist und der mit großer Spannung erwartete neue französische „Sefac"-Wagen, den der Franzose Lehoux fahren wird. Der erste Trainingstag am Donnerstag verlief noch recht ruhig. Es waren außer einem Alfa-Wagen nur die deutschen Mannschaften der Auto-Union und der Daimler-Benz auf der Bahn. Bei der Mercedes-Mannschaft machten Caracciola, Fagioli, Brauchitsch und als Ersatzfahrer Geyer nur noch letzte Versuche, denn Rennleiter Neubauer war ja bereits vor Wochen mit seiner Mannschaft zum Training in Montlhery.

Die Auto-Union hatte bei der Anfahrt Pech, denn zwei Kilometer vor dem Ziel, zwischen Paris und Montlhery verunglückte einer der drei Transportwagen, die vom Nürburgring die Rennwagen nach Paris brachten. Ein entgegenkommender Lastwagen fuhr in den zweiten der Transportkolonne herein, so daß zwei Mechaniker, gottlob allerdings nicht schwer, verletzt wurden, der Wagen recht ordentlich demoliert wurde, aber dem Rennwagen im Innern nichts passierte.

Die Auto-Union trainierte heute eifrig unter der Leitung von Walb, dem Rennleiter und Konstrukteur Dr. Porsche. Der junge, und beim Eifelrennen so plötzlich bekannt gewordene Rosemeyer, Stuck und Varzi, der von seiner Blindarmerkrankung wieder hergestellt ist, saßen am Steuer.

Die Montlhery-Bahn — der kleine Nürburgring

Vielleicht könnte man die Monthlery-Bahn mit dem Nürburgring vergleichen — nur ist sie eine Miniatur-Ausgabe, denn die Strecke führt nur über 12,5 Kilometer, ist also wesentlich kürzer — aber auch in Montlhery bringt die Rundstrecke zahlreiche Kurven, Steigungen und Gefälle — nur alles längst nicht so potenziert, wie auf der Eifel. 500 Kilometer haben die Fahrer am Sonntag zu durchfahren. Die Strecke ist nun in diesem Jahr durch zwei „Schikanen" langsamer gemacht worden. Diese „Schikanen" bestehen aus 2 bzw. 3 Strohwänden, die in die Strecke hinein gebaut worden sind, und die umfahren werden müssen, so daß es eine scharfe Kurve bzw. eine S-Kurve bei der Schikane mit drei Strohwänden zu nehmen gilt. Die Bahn ist nun leider auf vielen Stellen in recht schlechtem Zustand, so daß die Wagen nicht selten springen. Risse in der Zementstrecke, gehörige Unebenheiten sind durchaus nicht selten. Ihre gute Straßenlage wird also den deutschen Wagen wohl sehr zunutze kommen, wie auch ihre schnelle Beschleunigung, denn nach den Schikanen und aus den Kurven heraus, die wesentliche Verminderung des Tempos bedingen, wird schneller Anzug von großer Bedeutung sein.

Ein Stoßseufzer!

„Am kommenden Sonntag wird der Große Preis des Automobilklub von Frankreich ein Triumph der deutschen Industrie werden. Gewiß, jede menschliche Voraussage ist zerbrechlich, aber die Sicherheit eines deutschen Sieges ist die gleiche wie die des Sonnenaufgangs am Morgen."

C. Faroux im „L'Auto"-Paris vom 19. Juni 35.

*

Unberufen!

Die Mercedes-Benzwagen treffen in Montlhéry ein — Werk-Photo

Der Weg zum Führerschein

Welche Papiere braucht man? — Wo lernt man fahren? — Was wird bei der Prüfung verlangt?

Obwohl das Kraftfahrzeug längst aufgehört hat, Luxusgegenstand besonders begütterter Schichten zu sein, herrscht auch heute noch in vielen außenstehenden Kreisen die Meinung, daß das Steuern eines Motorrads oder Kraftwagens eine äußerst schwierig zu erlernende Kunst sei. In Wirklichkeit handelt es sich bei dieser Annahme aber um ein unbegründetes Vorurteil, und allen Zaghaften sei gesagt, daß das Führen eines Kraftfahrzeugs durchaus keine besonders ausgeprägten

geistigen oder körperlichen Fähigkeiten

verlangt.

Die vor Beginn des Fahrkurses zu beschaffenden

Antragspapiere

sind obendrein schnell besorgt, der Fahrschüler braucht heute nichts weiter als einen Geburtsschein, oder eine amtlich beglaubigte Abschrift hiervon, und außerdem ein Lichtbild im Format 6×8 cm., und zw. ein Brustbild mit eigenhändiger Unterschrift auf der Rückseite.

Mit diesen beiden Dokumenten begibt er sich zu einer renommierten

Fahrschule,

denn nur in solchen Instituten, die es ja heute in allen Großstädten reichlich gibt, ist die Garantie gegeben, daß man tatsächlich fachgerecht ausgebildet wird und das obendrein noch zu wirklich geringen Preisen. Diese Fahrschulen bilden im allgemeinen ihre Schüler auf eigenen Lehrfahrzeugen aus, bei denen der neben dem Fahrschüler sitzende Lehrer durch ein zweites Kupplungs- und Bremspedal die Möglichkeit besitzt, grobe Betätigungsfehler des Lernenden jederzeit sofort auszugleichen und damit die Gefahren und Schäden zu verhüten. Der

praktische Fahrunterricht

erstreckt sich auf Fahrübungen auf öffentlichen Straßen der Stadt und näheren Umgebung und beginnt meist damit, daß der Fahrschüler zunächst einmal die Funktion der drei Fußpedale bezw. beim Motorrad der entsprechenden Fuß- und Hand-Betätigungsaggregate für das Kuppeln, Gasgeben und Bremsen kennen lernt, die Schaltung der Gänge erlernt und schließlich das Fahrzeug geradeaus, also nicht im Zickzackkurs zu steuern vermag. Sind diese Vorübungen bereits einigermaßen in Fleisch und Blut übergegangen, d. h., vermag der Lernende aus dem Stillstand bereits „weich" anzufahren, ohne daß der Motor vom zu schnellen Einkuppeln „erwürgt" wird, dann erfolgen die ersten Fahrübungen durch die Straßen, wobei namentlich spitzwinklige Kurven, enge, unübersichtliche Gäßchen der Altstadt und Hauptverkehrsstraßen während der stärksten Geschäftszeit als „Uebungsgelände" dienen.

Parallel zu diesem praktischen Fahrunterricht, der solange fortgesetzt wird, bis der Schüler allen Anforderungen, die der innere Stadtverkehr (das Kreuzen von Hauptverkehrsstraßen usw!) und die verschiedenen Geländeverhältnisse an den Fahrzeugführer stellen, in vollem Umfang und ohne jede Mithilfe des Fahrlehrers unter genauester Beachtung der Verkehrsregeln gerecht zu werden vermag, geht die

theoretische Ausbildung,

die von jeder Fahrschule in einem bestimmten Lehrraum regelmäßig während der praktischen Ausbildungszeit vorgenommen wird.

Selbstverständlich erteilen die Fahrschulen auch

Unterricht auf Fahrzeugen des Schülers,

doch ist hierbei Voraussetzung, daß das vom Fahrschüler gestellte Fahrzeug absolut verkehrssicher ist, leicht zugängliche Bremsvorrichtung und einwandfreie Sitzgelegenheit für den an der Prüfung teilnehmenden Revisionsbeamten und den Fahrlehrer aufweist. Zweisitzer kommen also als Prüfungswagen nicht in Frage. Die

Dauer des Fahrunterrichts

richtet sich natürlich ganz nach der Anzahl der notwendigen Uebungsfahrten, die bei Motorradfahrern meist nur wenige Stunden beanspruchen, bei Wagen- und Lastkraftwagenfahrschülern je nach deren Veranlagung zwischen 8 und 18 Stunden liegen.

Jedenfalls kann jedem Fahrschüler in Anbetracht der gerade in den letzten Jahren enorm gestiegenen Verkehrsdichte nicht dringend genug ans Herz gelegt werden, sich so gründlich als nur möglich ausbilden zu lassen und keineswegs an einigen Stunden Fahrunterricht sparen zu wollen. Denn die Revisionsbeamten nehmen es mit der

Fahrprüfung

vor Aushändigung des Führerscheins heute im Interesse aller Verkehrsteilnehmer mit Recht sehr ernst und genau und verlangen nicht selten eine Wiederholung der Prüfung nach weiteren praktischen Lehrfahrten.

Die Ausbildungsgebühren der amtlich anerkannten Fahrschulen sind heute fast überall gleich hoch, sie betragen beim Fahrenlernen auf einem Fahrzeug der Fahrschule für Personenwagen (Klasse 3) RM. 20.— Grundgebühr und RM. 5.— pro Uebungsstunde, für Lastkraftwagen (Klasse 2) ebenfalls RM. 20.— Grundgebühr und RM. 7.— pro Uebungsstunde, für Motorrad (Klasse 1) wird meist eine Pauschale von RM. 15.— gefordert. Für die Ausbildung von Fahrschülern auf eigenen Fahrzeugen werden von Fall zu Fall besondere Preisvereinbarungen getroffen. Zu diesen Fahrschulkosten kommen schließlich noch RM. 15.— für die Fahrprüfung und für sogen. „Polizeisporteln" bei der Ausstellung des Führerscheins hinzu.

In Karlsruhe und Umgebung zugelassene Fahrschulen

Kraftfahrer-Lehrinstitut
Ing. Alfred Jung, Karlsruhe, Hirschstraße 67 / Fernruf 2487
Modernst eingerichtete Auto-Fahrschule!
Dienst am Schüler, durch gründlichste, theoretische und praktische Fahrerausbildung zu ortsüblichen Preisen! Verlangen Sie ausführlichen Prospekt! Unterrichtsbeginn jederzeit! Achten Sie bitte genau auf die Adresse! 13128

Philipp Hatzner, Fahrschule 13140
Karlsruhe Telefon 1995 Rüppurrerstraße 8

Ob jung du bist, ob alt an Jahren
bei Walter lernst du Auto fahren
auf den neuesten Lehrfahrzeugen
Walters Privatfahrschule
Kaiser-Allee 25 / Telephon Nr. 4501
Kursbeginn jederzeit Opel 1,2 Liter 3 Gang — Opel 2 Liter 4 Gang Schaltung 13136

Fahrschule Otto Fr. Henninger
Sorgfältige, gewissenhafte Ausbildung in allen Klassen 13139
Sofienstr. 115, Telefon 7815 / Wohnung, Telefon 2505

Privat-Fahrschule Adolf Spoth
Durlach — Friedrichstraße 5 — Telefon 246 (13137
Gewissenhafte Ausbildung in allen Klassen — Kursbeginn jederzeit

Ph. Scharmann
Robert Wagner-Allee 105 - Telefon 5070
(Aelteste Fahrschule am Platze)
Fachgemäße und individuelle Ausbildung in sämtlichen Klassen. 13127

Im Sommer und im Winter lernt man vorteilhaft bei Linder
Auto-Fahrkurse Eugen Linder
Karlsruhe Amalienstraße 31 *Telefon 7497*
Kursbeginn jederzeit 13138

Auto-Fahrschule Ph. Hess
Gottesauerstraße 6 * Fernsprecher 5148

Gründliche Ausbildung in allen Klassen / Kursbeginn jederzeit
Garagen, Betriebsstoffe, Diesel-Roßöl
Vertragswerkstatt für Hanomag-Schlepper 13142

Kraft-Fahrschule Ing. Gustav Jung
Nur Kaiser-Allee 12 a (ehem. Dragonerkaserne)
Privatwohnung Gluckstraße 11 / Telefon 1551
Als langjähriger Fahrlehrer am hiesigen Platze empfehle ich meine besteingerichtete Fahrschule für gewissenhafte praktische und theoretische Ausbildung in kürzester Frist, zu ortsüblichen Preisen. Kursbeginn jederzeit.
Ing. Gustav Jung Fahrlehrer
Bitte genau auf die Adresse achten. 13134

Schröppel's Kraftfahrschule ETTLINGEN Mühlstr. 6, Tel. 214

Auto-Besitzer
bevor Sie Ihr Kraftfahrzeug zulassen, denken Sie an die geprägten 83037
Auto-Nummern-Schilder
nach den neuesten polizeilichen Vorschriften. Billigste und schnellste Lieferung.
Auto-Blechnerei
Albert Hunn, Karlsruhe
Gottesauerstraße 6, Telefon 4187

Autokühler
Anfertigung von neuen sowie Instandsetzen von Autokühler aller Art
L. Stather Amalienstr. 4 Telefon 2226

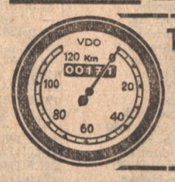
ARDIE-Motorräder 13145
und
STEIB-Seitenwagen
Vertreter:
Hans Wachter
Karlsruhe, Robert-Wagner-Allee 10, Telefon 5729
Bei einem Rechnungsbetrag von **25.— Mark** aufwärts gewähren wir bei Vorauszahlung einen Nachlaß von **2 v. Hundert**

Willy Rock, Fahrschule 14251
Karlsruhe Telefon 3935 Kaiserstraße 91

DKW Automobile und Motorräder
haben Vorzüge, die ihrem Besitzer Freude bereiten!
Vorführung und Verkauf durch: 11462
Theodor Leeb Karlsruhe a/Rh. Kriegsstr. 130
Telefon 2654/55 - Spezialgroßwerkstätte Baumeisterstr. 3

Der deutsche Citroen „FRONT" 11464

1,6 Liter 34 Ps, 4türige Lim. 4/5sitz. **RM. 3750.-**
Oldruckbremse, splitterfreies Glas, Vo lschwingachsen; der geräumigste Wagen seiner Klasse
General-Vertreter: **Ing. HANS VOLLMER**
Karlsruhe — Ettlingerstraße 47 — Telefon 4610



Tachometer
L. Bürkle
Reparaturen aller Art
17 Waldhornstraße 17

- **Gleitsicherheit** durch das griffige Zickzackprofil
- **Widerstandsfähigkeit** durch Verwendung nur besten Materials 13135
- **Betriebskosten-Ersparnis** da Preis nur 50% des Neuwerts, sind die Hauptvorteile des in der neuesten Vollformanlage erneuerten Reifens.

GUMMI-REEB Karlsruhe, Tel. 4941 Gottesauerstraße 6

HORCH
Auto-Großgarage
und Reparaturwerk GmbH.
Karlsruhe, Kreuzstr. 30 / Tel. 195
Neuzeitl. Reparaturwerk für alle Fabrikate. 13170

Berücksichtigt diese Inserenten!

Auto-Glaserei Ed. Riesterer Nachf. Inhaber A. Kleiner
Luisenstraße 24 — Telephon 1687
Splitterfreies Glas / sämtl. Profil-Gummi und Filz. 83030