

Eiserne Nerven

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Illustrierte**

Band (Jahr): **9 (1933)**

Heft 18

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-752304>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

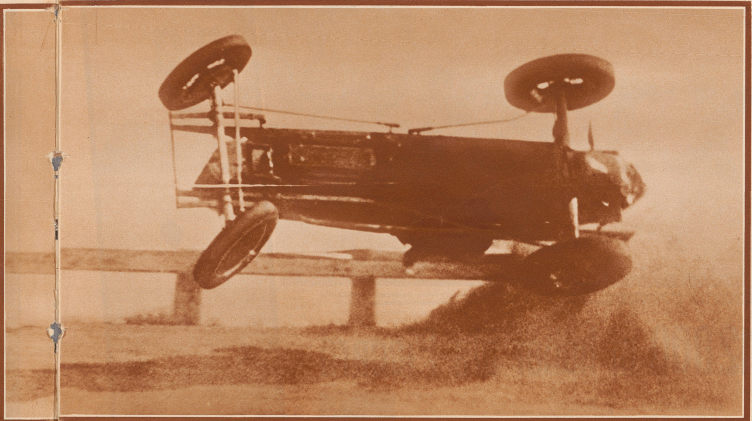
Eisener Wettbewerb

AUFNAHMEN VON DEN AUTORENNEN DER JÜNGSTEN ZEIT VON MAX SEIDEL

Die Autorennensaison hat begonnen. Vazari Sieg über Nuvolari beim Rennen um den großen Preis von Monaco war ein unglaublich spannendes Vorkommnis. Der belizische Caracciola liegt mit einem Oberschenkelbruch im Krankenhaus. Sturz beim Trainingsfahren. Hinter allen Männern, die sich dem Ringen um die Schürzenkrieger widmen haben, lauert der plötzliche Tod. Die großen Zusammenstöße aber bescheiden sich an der Gefahr, die über den Hängern der Fahrer schwebt, beruhend sich an den Geschwindigkeit, um Lärm, an der Kraft der Motoren und verlangen oder erwarten immer mehr. Die Rennfahrer gehören ein wenig zur Gattung der Fließenden und aller andern Publikumsliebhaber, es ist nun im Sport oder auf der Bühne. Sie kommen in Gunst und verlieren diese Gunst manchmal diese erschütternden Grund wieder an einen Rivale. Werden sie geschlagen, jubelt die Menge dem neuen Sieger zu, und der bisherige Liebling ist vergessen. Von großer Bedeutung für die Schicksale ist auf der andern Seite ihre Zugänglichkeit zu der oder jener Autofirma. Fahrer und Firma bilden eine Art Ehe. Da gibt es auch Spannungen und Zerwürfnisse neben Tagen höchster Ehrlichkeit und Glückseligkeit. Trennungen werden immer als eine Art Unglück betrachtet. Es gab im vergangenen Winter besonders zahlreiche Veränderungen in der Zusammengehörigkeit der Fahrer und Marken. Wir haben in den Unterzeilen zu unsern Bildern den derzeitigen Stand der Dinge zu fassen gesucht. Die Veränderungen in der Zusammengehörigkeit der Automarken und der Fahrer rühren zum Teil daher, daß die großen Rennaufgaben in diesem Jahr weniger auf den Rennbahnen als vielmehr auf den Konstruktionstischen gelöst werden, steht doch 1933 vollständig im Zeichen des Überlegens von der alten zur neuen Rennformel. Unter Rennformel ist nicht etwa die Formel zu verstehen, wie die Rennen gefahren werden, sondern wie die Rennwagen gebaut sein sollen; die internationale Sportkommission hat für 1934 eine Änderung vorgegeben, nach welcher bei unbedingtem Zielverhältnis das Höchstgewicht des Motors 700 kg nicht übersteigen darf, wodurch man die leichte Tendenz zur Vergrößerung des Zylinderinhaltes der Motoren abzurufen versucht. Zieht man nun noch die wirtschaftliche Depression in Betracht, unter welcher ja auch die Autofabriken zu leiden haben und die schon Mercedes-Benz, wie auch Austro-Daimler bewegen hatten, vollständig keine eigenen Equipen mehr fahren zu lassen, so wird wohl leicht erklärlich sein, daß für den einen oder anderen Fahrer ein Wechsel



Albert Divo, Frankreich
 Alter unbekannt. Geboren seit 1928 im Bugatti-Wagen und hat für die Targa Florio, auf der Rennbahn von Montlhéry bei Paris mehr als fünf Bugatti im Jahre 1932 verschiedenes Klassenrennen der 2000-20000 cm Klasse auf. Saison 1933 wiederum auf Bugatti



Früher oder später. Früher oder später, manchmal auch früher und später, das heißt meistens im Leben des Rennfahrers kommt der Augenblick, wo die Kräfte, die er sonst mit Besonnenheit und Gelassenheit meistert, sich vor ihm lagern, sich über ihn erheben und ihn in Lebensgefahr oder zum Tode bringen. Manchmal errettet ihn dann das Glück, ein Wunder, ein Zufall, eine Unbegreiflichkeit, manchmal löst er zu rasch auf, als der Tag kommt, wo ihn das Glück verläßt, ob aber fordert er's immer wieder heraus, bis ihn der Tod auf der Rennbahn findet. Bild: der amerikanische Rennfahrer Wilbur Shaw. Bild mit 200 km Geschwindigkeit gegen die andere Richtung der Rennbahn in Los Angeles. Der Wagen drehte sich um viele Laugen. Wir sehen die Unterseite. Auf der linken Seite sieht man das Hinterrad. Im nächsten Augenblick wird er herausgeschleudert, liegt 15 Meter weit durch die Luft und kommt mit einigen Schlägen davon. Der Wagen wird vollkommen zertrümmert.

pro 1933 kommen mußte. Sind Markenwechsel bei Rennfahrern eigentlich beliebt? Sie fallen fast unter das Kapitel Abergläube. So wird der Tod des italienischen Rennfahrers Rodolfo allgemein dem Wechsel von Fiat hinüber zu Bugatti in die Schuhe geschoben, wobei Rodolfo noch die für einen Rennfahrer unbedingte Unverletzlichkeit begehren haben soll, das Schicksal dadurch heraufzuerufen, daß er, trotz Warnung seiner Kameraden, in einem Gasstau in Mollatzen, der Heimat der Bugatti-Maschinen, in einem

Zimmer Nr. 16 übernachtete. (16 ist für die Auto-Rennfahrer noch eine viel schmerzlichere Unglückszahl als 13.) Jedoch als nach acht Tagen später bei der ersten Trainingsfahrt auf Bugatti, nachdem der Wagen durch einen überfahrenen Hand zum Unknappen gelockt worden war. Auch Graf Maserati verunglückte, als er nach dem Wechsel von Sunbeam hinüber zu Daimler an der Targa Florio unter Nr. 13 startete. K. Egl.



Adolfi Vazari, Italien
 28 Jahre alt. Sieger im Großen Preis von Italien in den Jahren 1929 und 1930, auf Alfa Romeo respektive Maserati. Seit 1931 gebürtiger Bugatti-Equippe, mit der er im laufenden Jahre startet.

Louis Chiron, Monaco
 32 Jahre alt. Wohl der populärste europäische Rennfahrer, der Jahr für Jahr seine stattliche Anzahl im Klassenrennen der Sportwagenklasse (SPA) 1928 und 1929. Da Mercedes im Jahre 1932 keine Equipe mehr aufstellte, wechselte Chiron, wie ihn der Volksmund nennt, primär zu seiner bisherigen stärksten Konkurrenten hinüber und fuhr auf Alfa Romeo am Klassenrennen eines wunderbaren Sieges in der Rennwagenklasse nach Hause. Was er 1931 fahren wollte, war lange eine offene Frage, da sein Vertrag mit Alfa Romeo aufgelöst ist und einen eigenen Autorennestall gegründet, der zwei Alfa Romeo-Rennwagen 2,3 Liter, einen gleichartigen Sportwagen der selben Type und zwei 2,3 Liter Bugatti-Wagen laufen lassen wird.

Rudolf Caracciola, Deutschland
 32 Jahre alt. Der große Mercedes-Fahrer der Jahre 1931-1931. Dreifacher Sieger im Klassenrennen der Sportwagenklasse (SPA) 1928 und 1929. Da Mercedes im Jahre 1932 keine Equipe mehr aufstellte, wechselte Caracciola, wie ihn der Volksmund nennt, primär zu seiner bisherigen stärksten Konkurrenten hinüber und fuhr auf Alfa Romeo am Klassenrennen eines wunderbaren Sieges in der Rennwagenklasse nach Hause. Was er 1931 fahren wollte, war lange eine offene Frage, da sein Vertrag mit Alfa Romeo aufgelöst ist und einen eigenen Autorennestall gegründet, der zwei Alfa Romeo-Rennwagen 2,3 Liter, einen gleichartigen Sportwagen der selben Type und zwei 2,3 Liter Bugatti-Wagen laufen lassen wird.

Tazio Nuvolari, Italien
 Nuvolari ist einer der berühmtesten und bekanntesten italienischen Rennfahrer und fuhr zwar für Austro-Daimler bis Ende 1930. Mit dem Rückzug der Austro-Daimler aus dem aktiven Rennsport, ging Stück zur Unternehmerrin Firma Mercedes-Benz über, die sich ein Jahr später von Renault zurückzog. So startete Stück 1932 denn auf eigene Rechnung auf einem Mercedeswagen. Da nicht ausgeschlossen ist, daß Mercedes seine neuen Rennsport nach der neuen Rennformel (Motorenleistung des Motors 700 kg) vor 1934 herausschleift, so wird Stück in diesem Jahre auf dem neuen deutschen Rennwagen des Konstrukteurs, Pirelliher ansetzen, der im Mai startbereit sein soll.

Hans Stuck, Deutschland
 Junger Ehrenmann der Sportwagensportwelt. Sieger der Rennwagenklasse nach Hause. Was er 1931 fahren wollte, war lange eine offene Frage, da sein Vertrag mit Alfa Romeo aufgelöst ist und einen eigenen Autorennestall gegründet, der zwei Alfa Romeo-Rennwagen 2,3 Liter, einen gleichartigen Sportwagen der selben Type und zwei 2,3 Liter Bugatti-Wagen laufen lassen wird.

Emmy Munz, Zürich
 Eine junge Dame. Unter abenteuerlichen Umständen, in früheren Jahren fuhr er auf Wanderer- und Simson-Wagen, um dann im Jahre 1931 auf Bugatti überzugehen, wo er sich im Bugatti-Wagen 1931 in Grenchen beim Klassenrennen 1931/1932 zweifache Siegerin im Bezirksrennen von Solothurn (Genf) unter Stuck. Ihrem Bugatti bleibt sie auf alle Fälle treu.

Dr. Joseph Karrer, Zürich
 1892 ist der Senner der Schweizerischen Rennfahrer. In früheren Jahren fuhr er auf Wanderer- und Simson-Wagen, um dann im Jahre 1931 auf Bugatti überzugehen, wo er sich im Bugatti-Wagen 1931 in Grenchen beim Klassenrennen 1931/1932 zweifache Siegerin im Bezirksrennen von Solothurn (Genf) unter Stuck. Ihrem Bugatti bleibt sie auf alle Fälle treu.

Giuseppe Campari, Italien
 Athletischer und zugleich wohl gewickelter Fahrer der Kontinentaler. Bisherreich nicht nur den Volant mit vollkommener Meistererschaft, sondern ist dazu auch ein glänzender Teamboss mit scharfen, erprobten Anlagen. Kam Mitte des letzten Jahrzehntes zur Alfa Romeo-Equippe, der er auch in den nächsten paar Jahren angehören dürfte.

Emilio Borzachini, Italien
 Mitte der dreißiger Jahre ist in den internationalen Rennen eine wichtige Stütze der Alfa Romeo-Equippe, der er seit einigen Saisons angehört. Fuhr früher auf Maserati, auch er soll 1933 bei Alfa Romeo bleiben, möglicherweise wird er aber auch für den Austro-Rennstall Scuderia Ferrari wechseln, der unter Alfa Romeo-Wagen auch Maserati laufen lassen wird.

Earl of Howe, England
 Der älteste europäische Rennfahrer überhaupt. 36 Jahre alt. Alter Rennfahrer, der schon in einem großen Rennen feilschte, aber besonders hervorzuheben, sich stets in einem ausgezeichneten Rang zu klassieren weiß. Fuhr bisher meistens für andere Marken, zuletzt für Bugatti und Daimler, wurde letztere jedoch für 1933 gegen Alfa Romeo um.