

Zeitschrift: Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses

Herausgeber: Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer

Band: 5 (1930)

Artikel: Das Klausen-Rennen

Autor: Schmidlin, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727434>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die Entwicklung der Klausenstrasse vom Flugzeug aus. Links die Zielkehren

Das Klausen-Rennen.

Von

Dr. H. SCHMIDLIN.

Länge der Strecke: 21,5 km

Stehender Start: Ab Punkt 664 m ü. M. bei der Linthbrücke in Linththal.

Ziel: 1937 m ü. M. auf Klausenpasshöhe.

Höhendifferenz: 1273 m.

Durchschnittliche Steigung: 6,21 %.

Maximal-Steigung: 8,5 %.

Die prächtige Klausenstrasse, welche als Prüfungsstrecke für dieses wichtigste Bergrennen Europas dient, zieht sich von Linthal in einer grossen Zahl von Kehren die steil aufragenden Hänge des Fruttberges hinauf, mit herrlichen Rückblicken auf das freundliche, grüne Glarnerland und die leuchtenden Schneeberge. Die Strasse biegt auf 1000 m Höhe ü. M. in das malerische Alpental des Urnerbodens (1313—1391 m ü. M.) ein, um sodann, durch den wilden Felskessel der Klus und die unzähligen Kehren der Vorfrutt sich emporwindend, die Klausenpasshöhe auf 1937 m Höhe, inmitten einer imponierenden, grossartigen Gebirgslandschaft, zu erreichen.

Durch ihre bemerkenswerte Anlage, durch die Einschaltung eines fast ebenen Teilstückes von fast 4 km Länge auf dem Urnerboden, durch die vielen schweren Kehren etc., eignet sich die Klausenpasstrasse wie keine zweite Alpenstrasse so ausgezeichnet als Prüfungsstrecke für Bergrennen schwierigster Art. Sie stellt einen «Banc d'essai» für schwere Autorennen dar, wie man solchen nirgends anderswo findet.



Der Urnerboden

Das Klausenrennen, das heute grösste Bergrennen der Welt, kann keinen Anspruch machen auf den historisch hergebrachten Titel eines «klassischen» Rennens, der z. B. eine Targa Florio auszeichnet. Aber das ist gerade das auffallend eigenartige des Klausenrennens, dass es sich, infolge der vorzüglichen Eignung der Klausenstrasse für ein schweres Bergrennen, und Dank einer vorbildlichen Organisation und Durchführung, in den sieben Jahren seines Bestehens zum wichtigsten Bergrennen der Welt emporgerungen hat, das heute alle seine Rivalen an Bedeutung und sportlicher Auswirkung überragt.

Erstmals am 26. August 1922 als nationales Rennen der Sektion Zürich des A. C. S. ausgetragen, brachte dasselbe durch die grosse Zahl von Konkurrenten und bei einem Massenaufmarsch von Zuschauern, den Organisatoren bereits einen hervorragenden, sportlichen Erfolg. Von den gemeldeten 66 Wagen (52 Touren- und 14 Rennwagen) hatten sich 56 dem Starter gestellt. Die beste Zeit der Tourenwagen fuhr der Zürcher Muhl auf Benz, während in der Rennwagenklasse der Basler Nieth auf Hispano-Suiza ein prächtiges Rennen fuhr und mit einem Durchschnitts-Tempo von 56,7 km (21 Min. 43 Sek.) die beste Zeit des Tages und den ersten Klausenrekord aufstellte.

Die erste Wiederholung des Klausenrennens am 29. Juli 1923, zeigte recht deutlich die begeisterte Aufnahme, die das Rennen gefunden hat. Gegen 20,000 Zuschauer, 1200 Automobile und 600 Motorräder hatten sich zu diesem Grossporttag Rendez-vous gegeben. Als internationales Rennen der Sektion Zürich des A. C. S. ausgeschrieben, konnte bereits eine ansehnliche Beteiligung seitens der Auslandfahrer registriert werden. Bekannte Namen zierten die nicht weniger als 86 Konkurrenten aufweisende Nennliste. Erstmalig war eine Zweiteilung der Tourenwagen, in Touren- und Sportwagen, auf Grund der Tourenzahl vorgenommen worden. Der grosse Sieger des



Die Kehren oberhalb Linttal

Tages war der Oesterreicher Rützler auf Steyr, der mit 20' 24" (63,2 km) einen neuen Klausenrekord aufstellte. Der 1922er Rekord war von nicht weniger als vier Fahrern geschlagen worden.

Um der Veranstaltung eine kräftigere internationale Note und Bedeutung zu geben, wurde das Klausenrennen 1924 als Veranstaltung der gesamten Automobil-Clubs der Schweiz, und zwar als einziges internationales Bergrennen der Schweiz ausgeschrieben, wobei der Sektion Zürich unter Mitarbeit der Sektionen Glarus und Uri die Durchführung des Rennens übertragen wurde. Das an zwei Tagen, am 16. und 17. August, ausgefahrene Rennen konnte eine weitere Zunahme der Zahl der Konkurrenten und speziell der Auslandsfahrer verzeichnen, hatte doch beispielsweise die Marke Mercedes allein eine Equipe von 8 Fahrern entsandt. Daneben war auch beste französische und österreichische Klasse vertreten. Trotz den zeitweisen Unbilden der Witterung wurden 1924 hervorragende Zeiten gefahren. Den neuen Klausen-Rekord stellte der bekannte deutsche Rennfahrer Merz auf Mercedes-Kompressor-Rennwagen mit 18' 48,6" (68,7 km) auf.

Für das Klausenrennen 1925 wurden erstmalig unter Mitwirkung der Union Motocycliste Suisse auch Motorräder und Sidecars zugelassen. Der Erfolg der Ausschreibung war ein grossartiger. Die Nennliste des am 22. und 23. August 1925 ausgefahrenen Rennens verzeichnete nicht nur die Anmeldungen von 46 Motorrädern, 4 Sidecars, 55 Tourenwagen, 32 Sportwagen, 12 Rennwagen, total 149 Konkurrenten, sondern sie erhielt ein spezielles Merkmal dadurch, dass eine Elite von Fahrern bester Klasse sich gemeldet hatte. 15,000 Zuschauer, mit über 1200 Autos und 500 Motorrädern, hatten sich eingefunden. Nicht weniger als fünf Automobil- und drei Motorradfahrer schlugen den bestehenden Strecken-Rekord, wobei Graf Masetti auf



Escher, Zürich, auf Bugatti

Sunbeam mit 17' 28,8" (73,950 km) die beste Zeit des Tages und den neuen Klausen-Rekord aufstellte. Bei den Motorräder fuhr Franconi (Motosacoche) mit 18' 21,8" (70,3 km) die beste Zeit.

Die Beteiligung am Klausenrennen 1926 übertraf die Erwartungen, lagen doch nicht weniger als 191 Anmeldungen vor, wovon 66 auf die Motorräder, 10 auf Sidecars, 46 auf Tourenwagen, 50 auf Sportwagen und 19 auf die Rennwagen entfielen. Dass auch das Ausland dieser einzigartigen internationalen Veranstaltung wiederum grösste Bedeutung beimass, bewies die hohe Zahl von insgesamt 61 ausländischen Nennungen, unter welchen sich zahlreiche Sportgrössen befanden.

Leider hatte das Rennen stark unter der Laune der Witterung zu leiden, was natürlicherweise auch die sportlichen Leistungen zu beeinträchtigen vermochte. Aber selbst das missliche Wetter konnte das grosse Interesse, welches weiteste Kreise dem Rennen alljährlich in steigendem Masse entgegenbrachten, nicht vermindern, und es fanden sich an die 20,000 Zuschauer ein, welche dem Schnee und Regen trotzten, um sich keine Phase der sportlichen Ereignisse entgehen zu lassen.

Die beste Tageszeit aller Automobile fuhr Kessler auf Alfa Romeo mit 18' 42,8" (69,0 km). Franconi auf Motosacoche erreichte abermals die beste Zeit bei den Motorräder und übertraf sogar mit 17' 48,6" (72,5 km) seine letzjährige Leistung.

Mit dem Klausenrennen 1927 ist hinsichtlich sportlichem und propagandistischem Erfolg wohl ein Höhepunkt erreicht worden. Die ganze Veran-

staltung war nicht nur durch ideale Witterungsverhältnisse begünstigt, sondern die grosse Internationalität der Veranstaltung, bedingt durch die sehr starke Besetzung des Rennens durch prominente Auslandsfahrer, gab dem Klausurenrennen 1927 eine besonders bedeutungsvolle Note. Das Automobilrennen war im Hinblick auf die neuen Vorschriften des Internationalen Rennreglementes in ein nationales und internationales Rennen gegliedert worden.

Für das nationale Rennen meldeten sich 68 Fahrer, wovon 26 aus dem Ausland. Von den 58 Fahrern, welche sich für das internationale Automobil-Rennen meldeten, entfielen 38 auf das Ausland, und zwar: auf Deutschland 21, auf Frankreich 9, auf Italien 3, auf Belgien 2, auf Österreich, Ungarn und die Tschechoslowakei je 1.

Von den 122 für das nationale und internationale Automobil-Rennen gemeldeten Fahrern stellte somit das Ausland mit 64 Fahrern mehr als 50%, und zwar liegt das erfreuliche darin, dass Namen von besonderer Bedeutung im internationalen Automobilsport die Nennliste zierten. So lagen Nennungen von Rosenberger auf Mercedes, Chiron auf Bugatti, Benoist auf Delage, Werner auf Mercedes, Campari auf Alfa Romeo, Caracciola auf Mercedes, Merz auf Bugatti, etc. vor.

Auch das Motorrad-Rennen erfreute sich einer regen internationalen Besetzung, indem von den 48 Nennungen 10 auf deutsche und 2 auf belgische Fahrer entfielen. Es waren somit am Klausuren-Rennen 1927 Fahrer von acht verschiedenen Staaten: Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Ungarn, Tschechoslowakei, Belgien und der Schweiz anwesend.

Das Rennen nahm bei einem Rekordbesuch seitens der Teilnehmer einen äusserst interessanten und befriedigenden Verlauf. Dank der vorzüglichen Qualität der Fahrer und der günstigen Witterungsverhältnisse wurden Rekordzeiten gefahren.

Die beste Zeit der Motorräder wurde von Franconi auf Motosacoche mit 18'23,4" (70,2 km), die beste Zeit der Sidecars von Hörler auf Scott mit 21' 16,6" (60,6 km) aufgestellt.

Im nationalen Automobil-Rennen fuhr Caracciola auf Mercedes die beste Zeit mit 17'43,8" (72,75 km) heraus, was einen neuen Rekord für die Tourenwagen-Kategorie bedeutete. Delmar auf Steyr erzielte mit 18'15" (70,68 km) die beste Zeit der Sportwagen und Rosenberger auf Mercedes mit 17'17" (74,65 km) die beste Zeit der Rennwagen des nationalen Rennens. Mit diesem vorzüglichen Resultat schuf Rosenberger einen neuen Klausuren-Rekord, da im internationalen Rennen diese Leistung nicht mehr überboten wurde.

Die beste Zeit der Sportwagen des internationalen Rennens ist von Caracciola auf Mercedes mit 17'35,4" (73,3 km) aufgestellt worden, was den Klausurenrekord für Sportwagen bedeutet. In der Kategorie Rennwagen erzielte Chiron auf Bugatti mit 17'28" (73,9 km) das beste Resultat und wurde da-



Durchs Ziel

mit Inhaber des «Grossen Berg-Preises der Schweiz 1927». Allgemeiner Rekordinhaber des Klausen-Rennens ist jedoch Rosenberger auf Mercedes.

Die Organisation des Klausenrennens 1927 klappte wiederum in allen Teilen ausgezeichnet, und es konnten für den Gabentisch Preise im Gesamtwert von ca. 35.000 Schweizerfranken zur Verfügung der Fahrer gestellt werden.

Im Sommer 1928 fiel das Klausenrennen aus, um jedoch 1929 wieder aufgenommen zu werden. Ueber 35.000 Zuschauer waren am 17. und 18. August 1929 zum schönen Klausenpass hinaufgezogen und die Zahl der Zuschauer-Automobile und Motorräder betrug gegen 3500.

64 Motorrad- und Sidecar-Fahrer und 79 Automobilfahrer hatten ihre Nennungen abgegeben. Dem französischen Rennfahrer Chiron, Paris, auf Bugatti war es beschieden, den bestehenden Klausenrekord in imponierender Fahrt zu Fall zu bringen und mit 16' 42,4" (77,210 km) einen neuen Klausenrekord aufzustellen. Die beste Zeit der Motorräder erzielte der Berner Céresole auf Harley-Davidson, mit 17' 22,0" (74,280 km) neuer Rekord, die beste Zeit der Sidecars der Deutsche Lang auf Standard mit 20' 27,8" (63,030) ebenfalls neuer Rekord. In der Kategorie Tourenwagen erzielte Gacon, La Chaux-de-Fonds auf Martini mit 20' 15,2" (73 km) und in der Kategorie Sportwagen Graf von Kalnein auf Bugatti mit 17' 57,8" (71,810 km) die beste Zeit. Als beste Automobilequipe klassierte sich die Bugatti - Mannschaft Chiron, Graf von Kalnein und Escher.

Zum ersten Mal war man 1929 zur Aussetzung namhafter Barpreise geschritten, und dem Gabentisch war eine besonders reiche Ausstattung zugekommen, sodass sich dessen totale Preissumme auf über Fr. 45,000.— stellte.

Der ausgezeichnete Erfolg, der dem Klausenrennen 1929 beschieden war, veranlasste den Automobil-Club der Schweiz, das Klausenrennen auch für das Jahr 1930 in Aussicht zu nehmen und ist das Rennen denn auch am 9. und 10. August 1930 mit grösstem Erfolg gefahren worden. Auf Anregung des A.C.S. fand im Jahre 1930 erstmals die europäische Automobil-Bergmeisterschaft statt und befindet sich das Klausenrennen als einzige schweizerische Veranstaltung unter den für diese Konkurrenz massgebenden Rennen.

Ueber die erzielten Erfolge orientiert die folgende Tabelle:

Die Sieger am internationalen Rennen

| Klasse | Im I. Rang | Fabrikmarke | Total Zeit Min. Sek. |
|--------------------|--|------------------------------------|---------------------------|
| <i>SPORTWAGEN</i> | | | |
| H, 500-750 cc... | H. Simons, Berlin | D. K. W. Zweitakt-motor Kompressor | 22.24,6 |
| G, 750-1100 cc... | V. Marret, Nice | Salmson Kompr. | 19.31,8 |
| F, 1100-1500 cc... | Kessler & Jäger, Zürich Fahrer: P. Kessler | Alfa Romeo | 20.47,8 |
| E, 1500-2000 cc... | Scuderia Ferrari, Modena. Fahrer: T. Nuvolari, Milano | Alfa Romeo Compr. | 17.39,6 |
| D, 2000-3000 cc. | E. G. Burgaller, Berlin | Bugatti Compr. | 17.53,8 |
| C, 3000-5000 cc. | Ch. H. Freuler, Zürich | Steyr | 19.29,2 |
| B, 5000-8000 cc. | R. Caracciola, Stuttgart | Mercedes-Benz Compr. | 17.04,6 |
| <i>RENNWAGEN</i> | | | |
| J, 350-500 cc... | W. H. Oesterreicher, Dresden | D. K. W. Compr. | 23.43,6 |
| H, 500-750 cc... | E. Markiewicz, Genève | Rosengart | 25.31,0 |
| G, 750-1100 cc... | H. Kessler, Zürich | Amilcar Compr. | 18.53,6 |
| F, 1100-1500 cc... | E. Lehmann, München | N. S. U. Compr. | 20.22,0 |
| E, 1500-2000 cc... | H. Stuber, Bern | Bugatti Compr. | 16.43,0 |
| P, 2000-3000 cc... | L. Chiron, Paris. Fahrer: Bouriat, Paris | Bugatti Compr. | 17.16,4 |
| C, 3000-5000 cc... | L. Chiron, Paris | Bugatti Compr. | 16.24,6 |
| B, 5000-8000 cc... | W. Rosenstein, Stuttgart | Mercedes-Benz Compr. | 18.14,8 |

L. Chiron, Paris, hat mit diesem Rennen den Klausenrekord erneut gedrückt und zum dritten Mal die Siegestrophäe errungen.

Um die Veranstaltung des Klausenrennens für die Zukunft sicher zu stellen, hat sich als Abschluss der diesjährigen Grossporttage eine Vereinigung «Pro Klausen» gebildet. Es lebe das Klausenrennen 1931!