

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 9 (1933)

**Heft:** 18

**Artikel:** Eiserne Nerven

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-752304>

### 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:** 08.02.2026

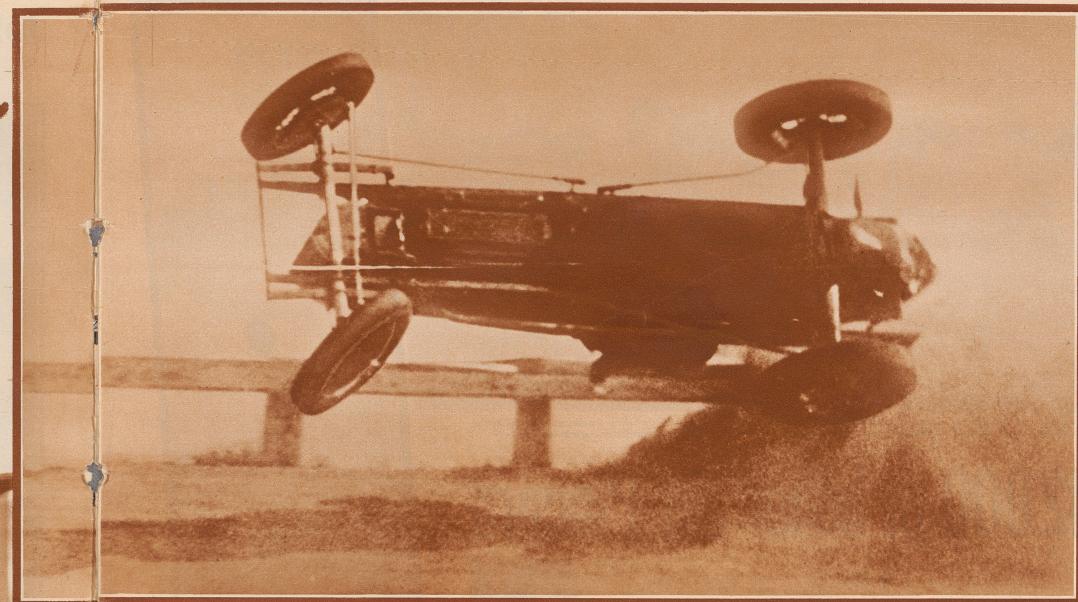
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Eiserner Nerven

AUFAHMEN VON DEN AUTORENNEN DER JÜNGSTEN ZEIT VON MAX SEIDEL

Die Autorennära hat begonnen. Varzis Sieg über Nuvolari beim Rennen um den großen Preis von Monaco war ein ungeheuer spannungsreiches Vorkommnis. Der beliebte Caracciola liegt mit einem Oberschenkelbruch im Krankenhaus. Sturz beim Trainingsfahren. Hinter allen Männern, die sich dem Ringen um die Schnelligkeit verschrieben haben, lauert der plötzliche Tod. Die großen Zuschauermengen aber berauschen sich an der Gefahr, die über den Häuptern der Fahrer schwebt, berauschen sich an den Geschwindigkeiten, am Lärm, an der Kraft des Motors und verlangen oder erwarten immer mehr. Die Rennfahrer gehören ein wenig zur Gattung der Filmdivas und aller andern Publikumsleiblinge, sei es nun im Sport oder auf der Bühne. Sie kommen in Gunst und verlieren diese Gunst manchmal ohne ersichtlichen Grund wieder einer Rivalen. Werden sie geschlagen, jubelt die Menge dem neuen Sieger zu, und der bisherige Liebling ist vergessen. Von größter Bedeutung für ihr Schicksal ist auf der andern Seite ihre Zugehörigkeit zu der oder jener Autofirma. Fahrer und Firmen bilden eine Art Ehe. Da gibt es auch Spannungen und Zwirnfisse neben Tagen höchster Einigkeit 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 Unterschriften zu unseren Bildern den derzeitigen Stand der Dinge zu fassen gesucht. Die Veränderungen in der Zusammengehörigkeit der Automarken und der Fahrer röhren zum Teil daher, daß die großen Rennaufgaben in diesem Jahr weniger auf den Rennbahnen als vielmehr auf den Konstruktionsstellen gelöst werden, steht doch 1933 vollständig im Zeichen des Überganges 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 vorgesehen, nach welcher bei unbeschränktem Zylinderinhalt das Höchstgewicht des Wagens 700 kg nicht überschreiten darf, wodurch man die heutige Tendenz zur Vergrößerung des Zylinderinhaltes der Motoren abzuriegeln 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 bewogen hatten, vorläufig kein eigenes Equipment mehr fahren zu lassen, so wird wohl leicht erklärlich sein, daß für den einen oder anderen Fahrer ein Markenwechsel

**Albert Divo, Frankreich**  
Alter unbekannt. Gehört seit 1928 zur Bugatti-Familie. Er ist der Sohn des zweimal den Sieg in der Targa Florio. Auf der Rennbahn von Montlhéry bei Paris stellt er auf Bugatti im Jahre 1932 verschiedene Klassensiegerrekorde der 2000/3000 cm<sup>3</sup>-Klasse auf. Starter 1933 wiederum auf Bugatti



Früher oder später, früher oder später, manchmal auch früher und später, das heißt mehrmals im Leben des Rennfahrers kommt der Augenblick, wo die Kräfte, die er sonst mit Steuerrad, Bremspedal und Gashebel meistert, sich von ihm lösen, sich über ihn erheben und ihn in Letztinstanz überwältigen. Einmal ist es ein Zufall, kurz, ein Unheil, manchmal hört er zu fahren auf, ehe der Tag kommt, wo ihm das Glück verlässt, oft aber fordert es immer wieder heraus, bis zu dem Tod auf der Rennbahn festhält. Mit dem französischen Rennfahrer Wilbur Shaw fährt mit 300 km die äußere Brüstung der Rennbahn in Los Angeles. Der Wagen dreht sich um seine Längsachse. Wir sehen die Untersetzung. Auf der hinteren Seite sitzt der Fahrer noch drin. Im nächsten Augenblick wird er herausgeschleudert, fliegt 15 Meter weit durch die Luft und kommt mit einigen Schürfungen davon. Der Wagen wird vollkommen zertrümmt.

pro 1933 kommen mußte. Sind Markenwechsel bei Rennfahrern eigentlich beliebt? Sie fallen fast unter das Kapitel Aberglaube. So wird der Tod des italienischen Rennfahrers Bordini allgemein dem Wechsel von Fiat hinüber zu Bugatti «in die Schuhe geschoben», wobei Bordini noch die für einen Rennfahrer unbegreifliche Unvorsichtigkeit begangen haben soll, das Schicksal dadurch herauszufordern, daß er, trotz Warnung seines Kameraden, in einem Gasthaus in Molsheim, der Heimat der Bugatti-Maschinen, in einem

Zimmer Nr. 16 übernachtete. (16 ist für die Auto-Rennfahrer noch eine viel schlimmere Unglückszahl als 13.) Jedenfalls starb er acht Tage später bei der ersten Trainingsfahrt auf Bugatti, nachdem der Wagen durch einen überfahrenen Hund zum Umpicken gebracht worden war. Auch Graf Masetti verunglückte, als er nach dem Wechsel von Sunbeam hinüber zu Delage an der Targa Florio unter Nr. 13 startete. K. Egli.



**Achille Varzi, Italien**  
28 Jahre alt. Sieger im Großen Preis von Italien 1929 und 1930. Auf Alfa Romeo respektive Maserati. Seit 1931 gehört er zur Bugatti-Equipe, mit der er im laufenden Jahre startet.



**Louis Chiron, Monaco**  
32 Jahre alt. Wohl der populärste europäische Rennfahrer der Jahre 1928-1931. Durch seinen Sieg im Klausurenrennen der Sportwagenklasse (1924, 1926 und 1927). Der Marke Bugatti ist er seit Beginn seiner Laufbahn bisher treu geblieben. Für 1933 hat er sich wiederum nicht prontop gegen seine bisherigen schärfsten Konkurrenten, Rudi Caracciola verbündet, stellt mit ihm zusammen einen Autorennteam auf, der in den Hauptrennen nicht teilnehmen darf, aber – nach der Situation auch noch zwei Bugattirennen ins Feuer schicken wird. Diese Loslösung Chirons von Bugatti stellt eine große Sensation dar. Chiron war in den Jahren 1929 und 1930 Sieger im Klausurenrennen.



**Rudolf Caracciola, Deutschland**  
32 Jahre alt. Der große Mercedes-Fahrer für 1928-1931. Durch seinen Sieg im Klausurenrennen der Sportwagenklasse (1924, 1926 und 1927). Da Mercedes im Jahre 1932 keine Equipe mehr aufstellt, wechselt Caracciola wiederum, diesmal nicht so prompt, wie seine bisherigen schärfsten Konkurrenten hinüber und auf Alfa Romeo am Klausurenrennen einen wundervollen Sieg in der Rennwagenklasse nach Hause. Was er 1933 fahren wird, weiß man nicht. Er ist mit Achille Varzi in einer Verbindung mit Alfa Romeo abgelösft. Nun hat er sich mit Chiron verbündet und einen eigenen Autorennteam gegründet, der zwei Alfa Romeo-Kupplungen 2,5 Liter, einer gleichstarken Sportwagen des selben Typs und zwei 2,5 Liter Bugatti-Wagen laufen lassen wird.



**Tazio Nuvolari, Italien**  
Nuvolari ist einer der berühmtesten und bekanntesten italienischen Rennfahrer und steht heute in deß vierziger Jahren. Auch er liebt einen Markenwechsel, und zwar nicht, weil er sich nicht an die Rennsportart er an den wichtigsten internationalen Rennen auf Alfa Romeo, mit deren Monopostotype 1932 gleichzeitig als Erster zum Ziel führte im Grand Prix von Mailand, Großer Preis der Italiener, was die italienische Rennsportgeschichte mit Alfa Romeo abgelösft. Nun hat er sich mit Chiron verbündet und einen eigenen Autorennteam gegründet, der zwei Alfa Romeo-Kupplungen 2,5 Liter, einer gleichstarken Sportwagen des selben Typs und zwei 2,5 Liter Bugatti-Wagen laufen lassen wird.



**Emmy Munz, Zürich**  
Eine junge Dame. Unsere schweizerische Rennfahrerin Paula von Reznick, Ging 19' unter die Rennfahrer und fuhr zuletzt für Austro-Daimler bis Ende 1930. Mit dem Rücktritt des österreichischen Aktivs der Rennsport ging Stuck zur Unternehmerin Firma Mercedes-Benz über, die sich ein Jahr später vom Rennsport zurückzog. So startete Stuck 1932 in einer eigenen Rennsport auf einem Mercedeswagen. Da nicht anzunehmen ist, daß Mercedes seine neuen Rennfahrern nach der neuen Rennformel (Maximalgewicht des Wagens 700 kg) von 1933 ausdrücklich soviel Stuck in diesem Jahr auf dem neuen deutschen Rennwagen des Konstrukteurs Porschewagen antreten, der im Mai starb bereit sein soll.



**Dr. Joseph Karrer, Zürich**  
geb. 1892, ist der Senior der Schweizerischen Rennfahrer. In früheren Jahren fuhr er auf Wagen des österreichischen Markenwechsels, um dann im Jahre 1924 auf Bugatti überzugehen, weller Markt er seither treu geblieben ist. Auch er soll 1933 bei Alfa Romeo bleiben, möglicherweise aber mit dem Alfa-Romeo-Equipe, der er auch in den nächsten paar Jahren angehören dürfte.



**Giuseppe Campari, Italien**  
Achtziger und zugleich wohl gewichtiger Fahrer des Künstlers. Beherrscht nicht nur den Vollgas-Meisterschaftsmeister, sondern ist dazu noch ein glänzender Tenor mit nahezu carissimus Anlagen. Kommt Mitte des Jahres 1933 zu Alfa Romeo, bleibt aber auch in den nächsten Jahren für Sportwagen. Dr. Karrer ist der einzige internationale Rennfahrer, der bisher alle Klausuren absolviert hat.



**Emilio Borzachini, Italien**  
Mitte der dreißiger Jahre ist an den internationalen Rennen eine wichtige Stütze der Alfa-Romeo-Equipe, der er einige Jahre angehört. Fuhr früher auf Maserati. Auch er soll 1933 bei Alfa Romeo bleiben, möglicherweise aber mit dem Alfa-Romeo-Equipe, der er auch in den nächsten Jahren angehören dürfte.



**Earl of Howe, England**  
Der älteste europäische Rennfahrer überhaupt, 56 Jahre alt. Alter Routinier, der selten an einem großen Rennen fehlt, obwohl er besonders hervorzuzeichnen, sich stets in einem anständigen Rang zu klassieren weiß. Fuhr bisher meistens für mehrere Equipes, letztere für Bugatti und Delage, taucht letztere jedoch für 1933 gegen Alfa Romeo um.