

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

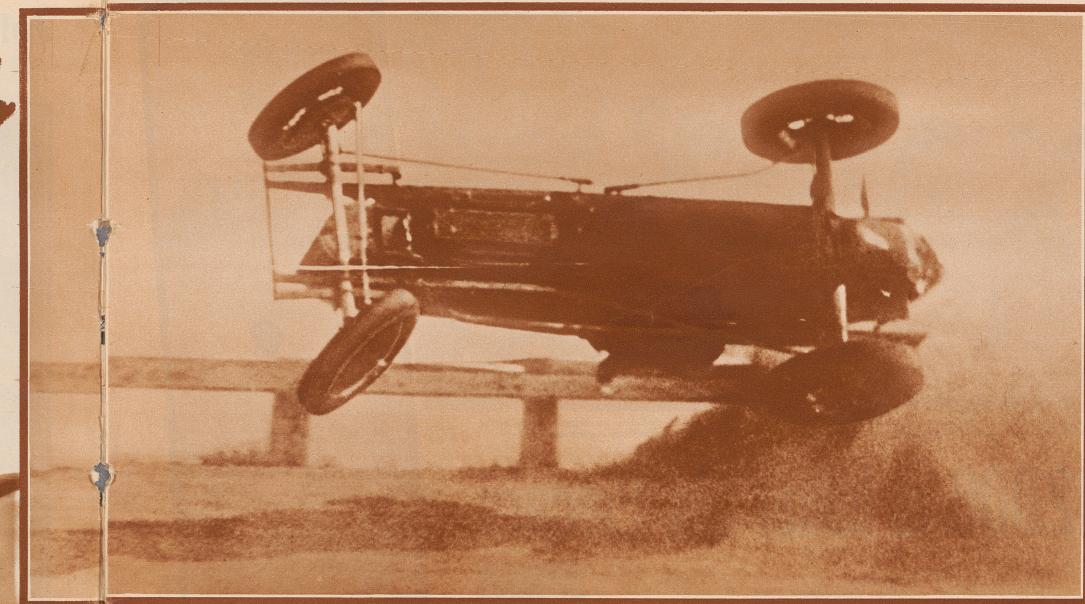
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eiserner Nerven

AUFAHMEN VON DEN AUTORENNEN DER JÜNGSTEN ZEIT VON MAX SEIDEL

Die Autorennaissance hat begonnen. Varzi's Sieg über Nuvolari beim Rennen um den großen Preis von Monaco war ein ungeheuer spannendes 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 Zuschauermassen aber berauschen sich an der Gefahr, die über den Häuptern der Fahrer schwebt, berauschen sich an den Geschwindigkeiten, am Lärm, an der Kraft der Motoren 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 Zerwürfnisse 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 Konstruktionsstilen 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 unbeschranktem 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. Gehörte seit 1928 zur Bugatti-Gruppe. Erst 1932 fuhr dieser Fahrer zweimal den Sieg in der Targa Florio. Auf der Rennbahn von Monlhery bei Paris stellt er auf Bugatti im Jahre 1932 verschiedene Klassensiegerrekorde der 2000/3000 cm³-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 Letzterem unterwerfen. Einmal, vielleicht ein zweites Mal, 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 festzuhalten. Bild oben: Der italienische Rennfahrer Wilbur Shaw fährt mit 300 km die äußere Brüderung der Rennbahn in Los Angeles. Der Wagen dreht sich um seine Längsachse. Wir sehen die Unterseite. 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 zerstört.

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.



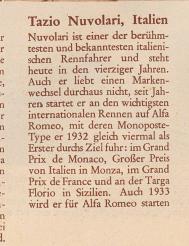
Achille Varzi, Italien
28 Jahre alt. Sieger im Großen Preis von Italien 1929 und 1930. Auf Alfa Romeo respektive Maserati. Seit 1931 gehört er zur Bugatti-Equipe, mit der er im laufenden Jahre startet.



Louis Chiron, Monaco
32 Jahre alt. Wohl der populärste europäische Rennfahrer der letzten Jahre. Er hat eine stattliche Anzahl Siege nach Hause fahren. Der Marke Bugatti ist er seit Beginn seiner Laufbahn bisher treu geblieben. Für 1933 hat er sich wiederum mit dem prompte zu seinen bisherigen schärfsten Konkurrenten, Rudi Caracciola verbündet, stellt mit ihm zusammen einen Autorennstall auf, der in den Hauptrennen der Autorennen fährt, 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 Autorennen stand eine Anzahl Siege nach Hause fährt. Der Marke Bugatti ist er seit Beginn seiner Laufbahn bisher treu geblieben. Für 1933 hat er sich wiederum mit dem prompte zu seinen bisherigen schärfsten Konkurrenten, Rudi Caracciola verbündet, stellt mit ihm zusammen einen Autorennstall auf, der in den Hauptrennen der Autorennen fährt, 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.



Tazio Nuvolari, Italien
Nuvolari ist einer der berühmtesten und bekanntesten italienischen Rennfahrer und steht heute in debt vierziger Jahren. Auch er liebt einen Markenwechsel, und er ist wiederum seit Jahren mit dem prompte zu seinen bisherigen schärfsten Konkurrenten hinüber und auf Alfa Romeo am Klausurenrennen einer wundervollen Sieg in der Rennwagenklasse nach Hause. Was er 1933 fahren wird, weiß man nicht. Er ist in der Rennfahrt mit Alfa Romeo abgelaufen. Nun hat er sich mit Chiron verbündet und einen eigenen Autorennstall gegründet, der zwei Alfa Romeo-Kräfte, 2,5 Liter, einer gleichartigen Sportwagen der selben Type und zwei 2,5 Liter Bugatti-Wagen laufen lassen wird.



Hans Stuck, Deutschland
Jünger Ehemann der Sportschriftstellerin Paula von Reznick. Ging 1919 unter die Rennfahrer und fuhr zuletzt für Austro-Daimler bis Ende 1930. Mit dem Rücktritt des großen und aktiven Rennsporters ging Stuck zur Unterbücherin Firma Mercedes-Benz über, die sich ein Jahr später vom Rennsport zurückzog. So startete Stuck 1932 wiederum eine Rennfahrt auf einem Mercedeswagen. Da nicht anzunehmen ist, daß Mercedes seine neuen Rennfahrten nach der neuen Rennformel (Maximalgewicht des Wagens 700 kg) von 1934 ausrichtet, so ist Stuck in diesem Jahre auf dem neuen deutschen Rennwagen des Konstruktors Porsch am anstreben, der im Mai starb bereit sein soll.



Emmy Munz, Zürich
Eine junge Dame. Unsere schweizerische Rennfahrerin Paula von Reznick. Ging 1919 unter die Rennfahrer und fuhr zuletzt für Austro-Daimler bis Ende 1930, um dann im Jahre 1924 auf Bugatti überzugehen, welcher Marke er seither treu geblieben ist. Auf dieser Marke hat sie sich auch in den Jahren 1927, 1930, 1931 und 1932 den Titel eines Schweizer Meisters für Sportwagen. Dr. Karrer ist der einzige internationale Rennfahrer, der bisher alle Klausurenrennen absolviert hat.



Dr. Joseph Karrer, Zürich
Mitte der dreißiger Jahre; ist an den internationalen Rennen eine wichtige Stütze für die Alfa Romeo-Equipe, der er auf einige Stützen besonders hervorzuheben, sich stets in einem anständigen Rang zu klassieren. Bei Alfa Romeo bleibt er, möglicherweise aufgrund einer anderen Autoren-Equipe, der er auch in den nächsten paar Jahren angehören dürfte.



Giuseppe Campari, Italien
Aeltester und zugleich wohl gewichtiger Fahrer des Käfignetz-Equipes. Beherrscht nicht nur den Vollgas- und Vollschnelllauf, sondern ist dazu noch ein glänzender Tenor mit nahezu carusischen Anlagen. Kam Mitte der letzten drei Jahre auf dem neuen deutschen Rennwagen auf einen Mercedeswagen (Genf) hinter Stuber. Ihres Bugatti bleibt sie auf alle Fälle treu.



Emilio Borzachini, Italien
Mitte der dreißiger Jahre; ist an den internationalen Rennen eine wichtige Stütze für die Alfa Romeo-Equipe, der er auf einige Stützen besonders hervorzuheben, sich stets in einem anständigen Rang zu klassieren. Bei Alfa Romeo bleibt er, möglicherweise aufgrund einer anderen Autoren-Equipe, der er auch in den nächsten paar 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 hervorzuheben, sich stets in einem anständigen Rang zu klassieren weiß. Fahr bisher meistens für mehrere Equipes, letztere für Bugatti und Delage, taucht letztere jedoch für 1933 gegen Alfa Romeo um.