

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

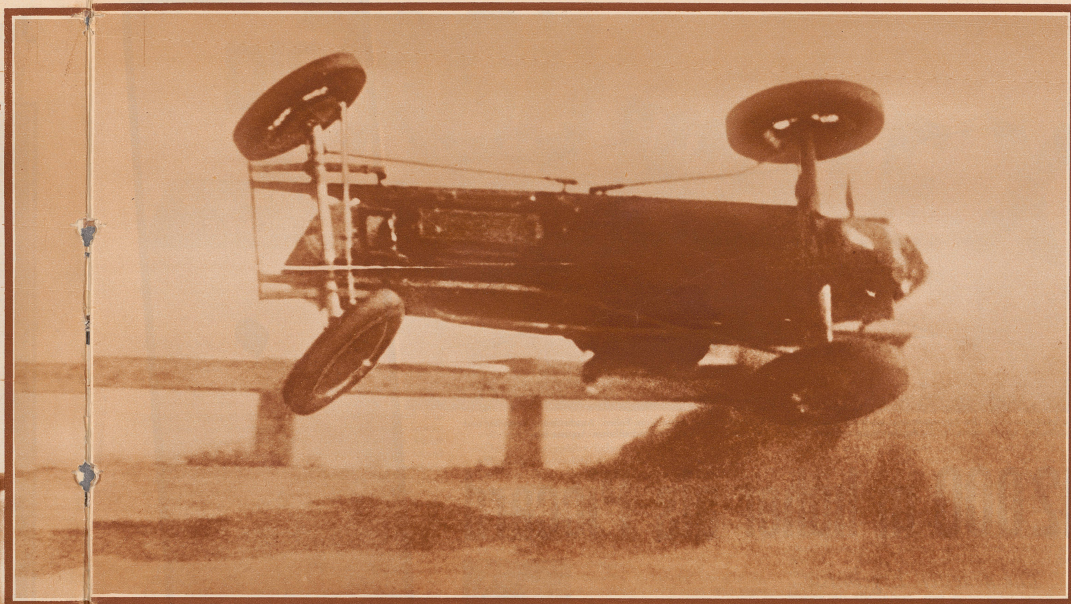
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Eisener Nerv

AUFNAHMEN VON DEN AUTORENNEN DER JÜNGSTEN ZEIT VON MAX SEIDEL

Die Autorennaison hat begonnen. Varzis Sieg über Nuvolari beim Rennen um den großen Preis von Monaco war ein ungeheurer spannungsreicher 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 glänzliche 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 der Motoren und verlangen oder erwarten immer mehr. Die Rennfahrer gehören ein wenig zur Gattung der Filmdiven und aller andern Publikumsbeliebte, sei es nun im Sport oder auf der Bühne. Sie kommen in Gunst und verlieren diese Gunst manchmal ohne ersichtlichen Grund wieder an einen 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 Firma 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 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 Ueberganges 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 bewegt hatten, vorläufig keine eigenen Equipen mehr fahren zu lassen, so wird wohl leicht erklärlich sein, daß für den einen oder anderen Fahrer ein Markenwechsel

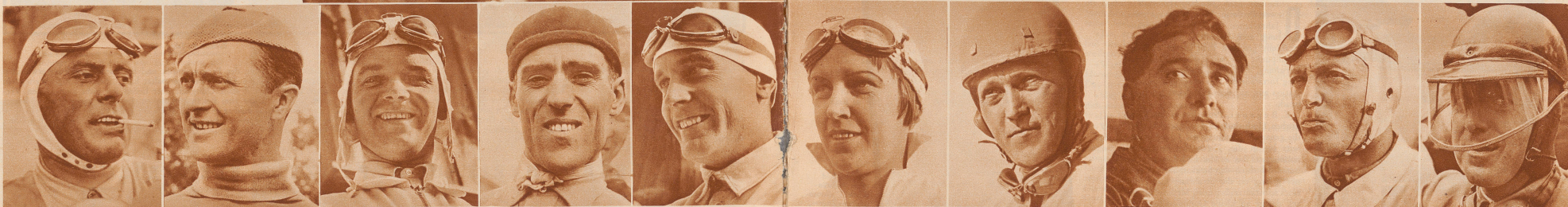
Albert Divo, Frankreich
Alter unbekannt, Gehört seit 1928 zur Bugatti-Equipe und holt für diese Marke zweimal den Sieg in der Targa Florio. Auf der Rennbahn von Montlhéry bei Paris stellt er auf Bugatti im Jahre 1932 verschiedene Klassenrekorde der 2000/3000 cm³-Klasse auf. Startet 1933 wiederum auf 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 Lebensgefahr oder ums Leben bringen. Manchmal rettet ihn dann das Glück, ein Wunder, ein Zufall, kurz, ein Liebesgöttchen, manchmal hört er zu fahren auf, ehe der Tag kommt, wo ihn das Glück verläßt, oft aber fordert er's immer wieder heraus, bis ihn der Tod auf der Rennbahn festhält. Bild: der amerikanische Rennfahrer Wilbur Shaw fährt mit 300 km Geschwindigkeit gegen die äußere Brüstung der Rennbahn in Los Angeles. Der Wagen dreht sich um seine Längsachse. Wir sehen die Unterseite. Auf der linken Seite sitzt der Fahrer noch drin. Im nächsten Augenblick wird er herausgeschleudert, liegt 15 Meter weit durch die Luft und kommt mit einigen Schürfwunden davon. Der Wagen wird vollkommen zertrümmert.

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 Schöße geschoben», wobei Bordini noch die für einen Rennfahrer unbegreifliche Unvorsichtigkeit begangen haben soll, das Schicksal dadurch herauszufordern, daß er, trotz Warnung seiner 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 Glückszahl als 13.) Jedenfalls starb er acht Tage später bei der ersten Trainingsfahrt auf Bugatti, nachdem der Wagen durch einen überfahrenen Hund zum Umkippen 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. Egl.



Achille Varzi, Italien
28 Jahre alt. Sieger im Großen Preis von Italien in den Jahren 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 Jahr für Jahr seine stattliche Anzahl Siege nach Hause führt. Der Marke Bugatti ist er seit Beginn seiner Laufbahn bisher treu geblieben. Für 1933 hat er sich mit seinen bisherigen schärfsten Konkurrenten Rudi Caracciola verbunden, stellt ihn zusammen mit einem Autorennstall auf, der in der Hauptsache Alfa Romeo laufen lassen, aber je nach der Situation auch noch zwei Bugattiwagen ins Feuer schicken wird. Diese Loslösung Chirons von Bugatti stellt eine große Sensation dar. Chiron war in den Jahren 1929 und 1930 Sieger in Klausurrennen.

Rudolf Caracciola, Deutschland
32 Jahre alt. Der große Mercedes-Fahrer der Jahre 1924–1931. Dreimaliger Sieger im Klausurrennen der Sportwagenklasse (1924, 1926 und 1927). Da Mercedes im Jahre 1932 keine Equipe mehr aufstellte, wechselte Caracciola, wie ihn der Volksmund nennt, prompt zu seiner bisherigen schärfsten Konkurrenz hinüber und fuhr auf Alfa Romeo am Klausurrennen einen wundervollen Sieg in der Rennwagenklasse nach Hause. Was er 1933 fahren würde, war lange eine offene Frage, da sein Vertrag mit Alfa Romeo abgelaufen ist. Nun hat er sich mit Chiron verbunden und einen eigenen Autorennstall gegründet, der zwei Alfa Romeo-Rennwagen 2,3 Liter, einen gleichstarken 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 nicht heute in den vierziger Jahren. Auch er liebt einen Daimler aus dem aktiven Rennsport ging. Stuck zur Untertürkheimer Firma Mercedes-Benz über, die sich ein Jahr später vom Rennsport zurückzog. So startete Stuck 1932 denn auf eigene Rechnung auf einem Mercedeswagen. Da nicht anzunehmen ist, daß Mercedes seine neuen Rennentypen nach der neuen Rennformel (Maximalgewicht des Wagens 700 kg) vor 1934 herausbringt, so wird Stuck in diesem Jahre auf dem neuen deutschen Rennwagen des Konstrukteurs Porsche antreten, der im Mai startbereit sein soll.

Hans Stuck, Deutschland
Junger Ehemann der Sportschriftstellerin Paula von Recznick. Ging 1919 unter die Rennfahrer und fuhr zuerst für Austro-Daimler bis Ende 1930. Mit dem Rückzug der Austro-Daimler aus dem aktiven Rennsport ging Stuck zur Untertürkheimer Firma Mercedes-Benz über, die sich ein Jahr später vom Rennsport zurückzog. So startete Stuck 1932 denn auf eigene Rechnung auf einem Mercedeswagen. Da nicht anzunehmen ist, daß Mercedes seine neuen Rennentypen nach der neuen Rennformel (Maximalgewicht des Wagens 700 kg) vor 1934 herausbringt, so wird Stuck in diesem Jahre auf dem neuen deutschen Rennwagen des Konstrukteurs Porsche antreten, der im Mai startbereit sein soll.

Emmy Munz, Zürich
Eine junge Dame. Unsere gewichtigste Rennfahrerin. In früheren Jahren fuhr er auf Bugatti schon dreimal den ersten Damenpreis am Klausurrennen holte. Ausgezeichnet im Bag-Fahren. 1931 in Giubiasco beste Rennwagenzeit, 1931/1932 zweitbeste Tageszeit im Bergkloster von Saccon (Genf) hinter Stuber. Ihrem Bugatti bleibt sie auf alle Fälle treu.

Dr. Joseph Karrer, Zürich
geb. 1892, ist der Senior der schweizerischen Rennfahrer. In früheren Jahren fuhr er auf Wanderer- und Salomon-Wagen, um dann im Jahre 1924 auf Bugatti überzugehen, welcher Marke er seither treu geblieben ist. Auf dieser Marke holte er 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 Klausurrennen absolviert hat.

Giuseppe Campari, Italien
Ältester und zugleich wohl gewichtigster Fahrer des Kontinentes. Beherrscht nicht nur den Volant mit vollkommener Meisterschaft, sondern ist dazu noch ein glänzender Tenor mit nahezu carusischen Anlagen. Kam Mitte des letzten Jahrzehntes zur Alfa Romeo-Equipe, der er auch in den nächsten paar Jahren angehören dürfte.

Emilio Borzacchini, Italien
Mitte der dreißiger Jahre; ist an den internationalen Rennen eine wichtige Stütze der Alfa Romeo-Equipe, 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 Auto-Rennstall Scuderia Ferrari starten, der außer Alfa Romeo-Wagen auch Maserati laufen lassen wird.

Earl of Howe, England
Der älteste europäische Rennfahrer überhaupt, 56 Jahre alt. Alter Routinier, der selten an einem großen Rennen fehlt, ohne aber besonders hervorzuweisen, sich stets in einem anständigen Rang zu klassieren weiß. Fuhr bisher meistens für mehrere Marken, zuletzt für Bugatti und Delage, tauscht letztere jedoch für 1933 gegen Alfa Romeo um.