

# Der "Grand Prix" in Bern

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 24

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-646177>

## **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.

# Der «Grand Prix» in Bern

hatte noch nie eine solche krasse Gegenüberstellung der Aktiv- und Passivseite aufzuweisen gehabt, wie das der Fall war in den denkwürdigen Tagen des 7. und 8. Juni 1947.

Die Aktivseite ist eigentlich ausschliesslich beherrscht durch den sportlichen Erfolg und die erzielten Resultate. Schon die Ausscheidungskämpfe zeigten glänzende Leistungen der Fahrer und Maschinen. Im Final aber wurden alle gestellten Anforderungen noch übertroffen. Im Grossen Preis von Europa für Motorräder der 250-ccm-Klasse siegten die Italiener und belegten auf der Maschine Marke Guzzi die ersten Plätze.

In der 350-ccm-Klasse dominierten die Engländer auf Velocette. Dritter in der Kategorie wurde der Schweizer Fahrer Cordey, der in ausgezeichneter Form eine beachtenswerte Leistung vollbringen konnte. Seine Fahrerqualitäten stempeln ihn schon heute zu einem der besten Fahrer unseres Landes.

Das Rennen der Seitenwagenklasse der Motorräder von 600 ccm verlief überaus spannend. Sieger wurde der Italiener Cavanna Luigi auf Guzzi, den zweiten Platz belegte der Schweizer Fahrer Hans Haldemann auf Norton und den dritten Platz der Schweizer Fahrer Hans Stärkle auf NSU. Die Schweizer zeigten sich von ihrer besten Seite, und das Publikum spendete den Fahrern besonderes Lob.

Den Höhepunkt um den Europapreis für Motorräder bildete der Endkampf der Maschinen der 500-ccm-Klasse. Auch da belegte die Italiener nach glänzender Fahrt die zwei ersten Plätze.

Das Rennen der Automobile steigerte um Vieles mehr die Leistungen der Fahrer und der neuesten Maschinen. Im Preis vom Bremgarten siegte in der Kategorie der Rennwagen Hürzeler Ernst auf Maserati, in der Kategorie der Sportwagen über 1500 ccm Berglas Peter, Ruswil, auf Alfa Romeo, und in der

Kategorie der Sportwagen unter 1500 ccm Heeb Joseph, Appenzell, auf MG. Der Fahrer des Wagens Nr. 6 in dieser Kategorie, der eigentlich Erster wurde, musste wegen Vergehen gegen das nationale Sportreglement disqualifiziert werden. Der dem Wagen entnommene Treibstoff unterschied sich bei der Riechprobe deutlich vom normalen Benzin. Eine Untersuchung des betreffenden Wagens ergab, dass im Benzineinfüllstutzen ein kleiner Benzinhälter eingesteckt war, der mit normalem Benzin gefüllt war, wodurch der Eindruck erweckt werden sollte, der Wagen fahre mit handelsüblichem Benzin, während in Wirklichkeit der Tank mit einem Spezialtreibstoff gefüllt war. Bei der durch die Nationale Sportkommission angeordneten Einvernahme gab der Fahrer zu, mit einem Gemisch von 50 Prozent Benzol und 50 Prozent Alkohol gefahren zu sein, was seine Disqualifikation auf zwei Jahre von allen nationalen und internationalen Rennen zur Folge hatte.

Den Gipfelpunkt der Sportveranstaltung bildete das Autorennen um den Grand Prix. Schon in den beiden Vorläufen zeigten sich die Fahrer von ihrer besten Seite, so dass zum Endkampf die beste Europaklasse beieinander war. Wimille, Varzi, Trossi und Sanesi auf Alfa Romeo, Sommer, Chiron, Bira, Ansell, Pazani und de Grafenried auf Maserati, Louveau, Loyer, Hürzeler auf Delage u. a. m.

Vom Start weg übernahmen Wimille und Varzi die Spitze, und Sommer auf Maserati setzte sich an die dritte Stelle. Der Kampf der Maschinen und Fahrer steigerte sich von Runde zu Runde. Nach 10, 15 und 20 Runden stand der Sieg der Alfa-Romeo-Werke ausser Zweifel. Wimille fuhr unbestritten dem Sieg entgegen, während Sommer an dritter Stelle mit allen zu Gebote stehenden Kräften versuchte, die Ueberlegenheit der Italiener zu brechen. Er musste aber wegen Kerzenwechsel und Brennstoffmangel an der Boxe zweimal halten, so dass er nur guter Viertes im Endkampf werden konnte. Wimille fuhr in einer glänzenden, sicheren und weit überlegenen Form, er überrundete fast das ganze Feld,

ausgenommen seine Kollegen Varzi und Trossi. Als Sieger wurde er stark bejubelt, ebenso empfangen seine «Stallkollegen» Varzi der Zweite, und Trossi, der Dritte, jubelnden Beifall. Sommer belegte, wie schon erwähnt, den vierten, und Sanesi den fünften Platz.

Anschliessend an das Ende des Kampfes der Giganten soll nun die grosse Passivseite des Rennens Erwähnung finden. Im Augenblick, als Wimille als Erster die Ziellinie passierte, durchbrach das Publikum den Korridor und stürmte auf die noch befahrene Rennpiste, um den Sieger zu beglückwünschen. Varzi, der glänzende Zweite, sah sich bei der Einfahrt in die Gerade dem Menschenhaufen gegenüber; er konnte, da er unangeführt fuhr, seine Maschine schon von weitem her abstoppen, ohne dass es Schaden unter den Zuschauern gab. Der Dritte aber, Conte Trossi, fuhr, da er von Sommer bedrängt wurde, mit einer Geschwindigkeit von ca. 200 km in die Zielgerade ein und dann mitten in die Menschen hinein, welche sich wie eine Horde auf der Rennpiste zusammengedrängt hatten. Nur seiner Geistesgegenwart ist es zu verdanken, dass keine Opfer verzeichnet wurden. In brillanter, aber auch für ihn sehr gefährlicher Weise stoppte er den Wagen ab und verhütete ein grosses Unglück. Desgleichen musste auch Sommer mit seiner Maschine ein wahres Kunststück vollbringen, um die Masse, welche vor Trossi auf die Seite gewichen war, nicht niederzumachen.

Dieses Verhalten des Publikums ist und bleibt für einen normal denkenden Menschen unbegreiflich, um so mehr, als das Publikum ständig von der Rennleitung und den Polizeiorganen gewarnt und zur Ordnung gerufen wurde. Drei Todesopfer eines solch ungehörlichen Verhaltens konnten die Masse nicht zur Besinnung bringen.

80 000 Zuschauer umgaben die Rennstrecke, und es ist klar, dass auch bei bester Organisation, vollem Einsatz der Polizei und der Rennorgane Verfehlungen nicht zu vermeiden sind, doch für sträflichen Leichtsin — nein, für das hat der Berner kein nachsichtiges Verständnis.

Neuheiten  
für  
Strandkleider



Stoffhalle AG. Bern Marktgasse 11