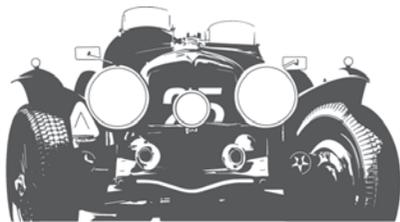




KLAUSENRENNEN

1922 - 1934



PANTHEON BASEL

Klausenrennen 1922-1934

Sonderausstellung

14. April - 20. Oktober 2013

Pantheon Basel, Forum für Oldtimer



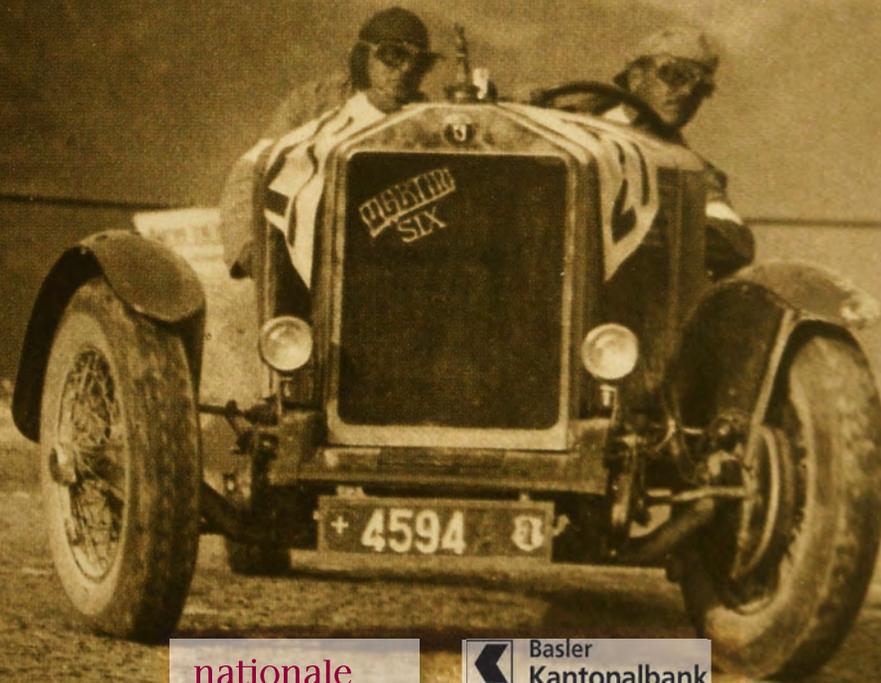
Otto Merz im 2-Liter-Mercedes-Kompressor auf der Fahrt zur neuen Rekordzeit, er unterbot 1924 die alte Bestzeit um 1.35.8 Minuten

KLAUSEN RENNEN

Sonderausstellung

Pantheon Basel, Forum für Oldtimer

14. April - 20. Oktober 2013



nationale
suisse

Basler
Kantonalbank
fair banking

www.pantheonbasel.ch

Pantheon Basel AG, Hofackerstrasse 72, CH-4132 MuttENZ, Telefon +41 61 466 40 77
Öffnungszeiten: Mo bis Fr: 10 bis 17.30 Uhr, Sa und So: 10 bis 16.30 Uhr, Eintrittspreis CHF 10

Der „Grosse Bergpreis der Schweiz“, 1922 - 1934

von **Stephan Musfeld**

Zehnmal ist das Internationale Klausenrennen auf der seinerzeit bekanntesten und schwierigsten Bergstrecke Europas zwischen 1922 und 1934 ausgetragen worden. Dort trafen sich die besten Rennfahrerinnen und Rennfahrer der Welt.

Nach sechsjähriger Bauzeit wurde im Jahr 1899 die 46,6 km lange Klausenpassstrasse von Altdorf UR nach Linthal GL für Fussgänger und Kutschen freigegeben. Die unbefestigte Schotterstrasse wurde militärtauglich ausgebaut: 4,8 m breit, Kurven mit grosszügigen Radien, die maximale Steigung betrug weniger als 9 Prozent.

Gut zwanzig Jahre später, der Erste Weltkrieg war vorüber, die Goldenen Zwanziger hatten begonnen, faszinierte die Menschen dieser Zeit nichts mehr als die Erfüllung des Wunsches nach individueller Freiheit und Mobilität. Der Genfer Autosalon öffnete nach dem Unterbruch von 1908 bis 1922 seine Tore wieder, die Produkte der damals auch in der Schweiz florierenden Automobilindustrie waren gefragt. In England, Frankreich und Italien verfolgten Zehntausende die populären Autorennen auf verschiedenen Rennstrecken. Es herrschte Aufbruchstimmung: Die Zeit war reif für ein Rennen auch in der Schweiz.

1922 war es soweit. Die Sektion Zürich des Automobil Clubs der Schweiz organisierte in Zusammenarbeit mit Autofreunden in den Kantonen Glarus und Uri das als „Bergprüfungsfahrt für Automobile“ deklarierte erste Klausenrennen vom 27. August 1922. Das erste 24-Stunden-Rennen von Le Mans startete ein Jahr später, 1923, die Mille Miglia 1927 – das Klausenrennen war seiner Zeit voraus. Und dies mit durchschlagendem Erfolg, denn in den folgenden Jahren avancierte die Rennstrecke zu einer der ersten in ganz Europa. Sie führte über 21,5 km und eine Höhendifferenz von 1237 m durch 136 Kurven, davon 57 Kehren, von Linthal auf die Klausenpasshöhe. Den sagenhaften historischen Streckenrekord stellte 1934 der legendäre Deutsche Rudolf Caracciola in einem Mercedes W25 auf, er benötigte 15:22:20 Minuten, fuhr – notabene auf der unbefestigten Schotter-Bergstrasse – im Durchschnitt 83,9 Stundenkilometer. Den Berg hinauf! Den Rekord für Motorräder fuhr Tom Bullus auf NSU im Jahr 1930, er benötigte 16:41:00 Minuten. Zeitgenössische Berichte schreiben von Spitzengeschwindigkeiten von über 200 km/h, von fauchenden und brüllenden Motoren, von feuerspeienden Grand-Prix-Rennwagen, von gefährlichen und halsbrecherischen Manövern, von einer wil-

den Angelegenheit – den tödlichen Unfall eines luxemburgischen Rennfahrers würdigte das Rennkomitee als „Heldentod“.

Das 10. und letzte Internationale Klausenrennen fand am 5. August 1934 statt. Löcher und Absenkungen im Schotterbelag überstiegen das Schluckvermögen der Fahrwerke der damaligen Rennwagen. Die Legende Klausenrennen begann sich zu entwickeln ...

Verschiedene Personen und Institutionen haben sich für das gute Gelingen der Sonderausstellung *Klausenrennen* eingesetzt, bei ihnen bedanke ich mich herzlich. An erster Stelle bei allen Privatpersonen und dem Verkehrshaus der Schweiz, die mit ihren Leihgaben die Ausstellung erst möglich gemacht haben. In diesen Dank schliesse ich die Sponsoren, die Basler Kantonalbank und die nationale suisse ein. Namentlich bedanke ich mich bei Marcel Blöchlinger, Bernhard Brägger, Beat Buholzer, Thomas Kohler und Urs. P. Ramseier für ihre Unterstützung. Auch dem bewährten Pantheon-Team, dem Fotografen Urs Gautschi und dem Schreiber und Gestalter Niggi Starck danke ich für die Zusammenarbeit.

Lassen Sie sich von einem Mythos in den Bann ziehen! – Willkommen im Pantheon Basel, Forum für Oldtimer.





und Cilly Stärkle jagen durch die Kurve am Steuerndieb (übrigens weiß man noch nicht, ob der Dieb die Steuer oder das Steuer geklaut hat!). Stärkle hatte Spitze seines Seitenwagens ein kleines Zelluloidfenster gesetzt, durch das seine Cilly auf der Geraden das Rennen gut verfolgen konnte



Hans Stärkle und Werner Mellmann machen eine Seitenwagen-Maschine startbereit



Die beiden Schweizer Fahrer mit Sonny, dem Pekinesenhündchen

11



Das „fliegende Ehepaar“ aus der Schweiz, Hans und Cilly Stärkle



(... 10 Minuten vorher entdeckte



Hans und Cilly, der Spitze, und die regt helle Begeisterung ..

16

erscheinen Hans und Cilly Stärkle mit NSU-Seiten-
in 1000 ccm, in Wirklichkeit beträgt das Hubvolumen

Inhalt

Mythos Klausenrennen	6
Die Legende entsteht zwischen zwei Kriegen	10
Bergprüfungsfahrt Linthal-Klausenpass, 1922	12
Austro-Daimler ADM III Sport, 1926.....	14
Velos	16
Internationales Klausenrennen, 1923	18
3. Internationales Klausenrennen, 1924	22
Amilcar CGSS, 1926	24
4. Internationales Klausenrennen, 1925	28
Condor D50, Gespann, 1932.....	30
Sunbeam, TT80, 1927	32
The Dot, 1923	34
Lancia Lambda, 1925.....	36
Internationales Klausenrennen, 1926	38
Amilcar C0/C6, 1928.....	40
Brough Superior SS 80, 1924.....	42
Salmson AL GSS, 1926	44
Motosacoche 207 SCCC Franconi, 1926	46
Bugatti Typ 37, 1929.....	48
DKW Supersport Z 500, 1926.....	50
Internationales Klausenrennen, 1927	52
Bugatti 35B, 1930	54
Motosacoche M-35, 1927	56
Velos	58
Itala, 51S, 1923	60
Internationales Klausenrennen, 1929	64
Maserati 26, 1928	66
Harley-Davidson FHAD Two Cam Racer, 1929.....	68
Allegro 175 ccm, 1924	70
Bugatti 35C, 1926.....	72
BMW R63, 1929.....	74
Marmon Model T68, 1928.....	76
Motosacoche 207 SCCC Franconi, 1927	78
New Henley, 1927	80
Internationales Klausenrennen, 1930	82
BMW R63, 1930.....	84
Alfa Romeo 6C 1750 Zagato, 1930	86
NSU Bullus 500 SS, 1934	88
Motosacoche D50, „Banane“, 1930	90

Velos	92
Motosacoche A35, 1929	94
Salmson, Grand Prix, 1927.....	96
IX. Internationales Klausenrennen, 1932	98
MG M, 1931	100
Condor Grand Sport D50, 1931.....	102
Rudge Ulster, 1934.....	106
MG L, 1933	108
New Hudson, 1933.....	110
Invicta S-Type, low chassis, 1929	112
OK Supreme A/31, Lighthouse, 1931	114
X. Internationales Klausenrennen, 1934	118
Maserati 8 CM, 1933.....	120
Austin 7 EA Sports, Ulster, 1930	122
Motosacoche F-50, 1934	124
Norton Model 20, 1932.....	126
MG K3, 1934	128
Das Zielhaus	130

© Editions Pantheon Basel, 2013

Hofackerstrasse 72

CH-4132 Muttenz

+41 61 466 40 77

www.pantheonbasel.ch

Idee und Konzept: Stephan Musfeld

Rennberichte: Urs P. Ramseier, Swiss Car Register, Präsident

Farbfotos: Urs Gautschi

Historische Aufnahmen: Swiss Car Register

Fahrzeugtexte und Gestaltung: Niggi Starck

ISBN 978-3-952-3682-7-5

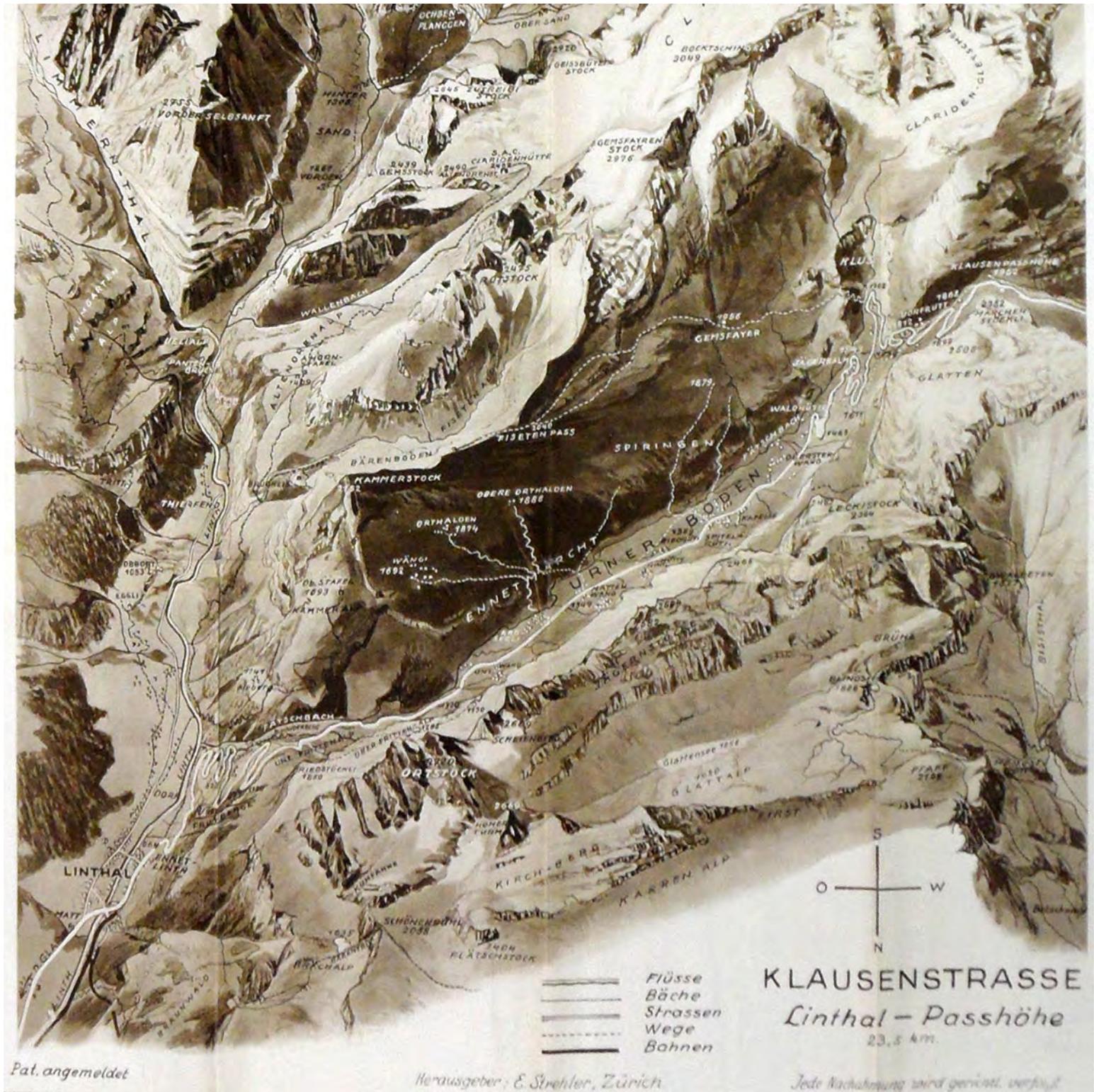
Mythos Klausenrennen

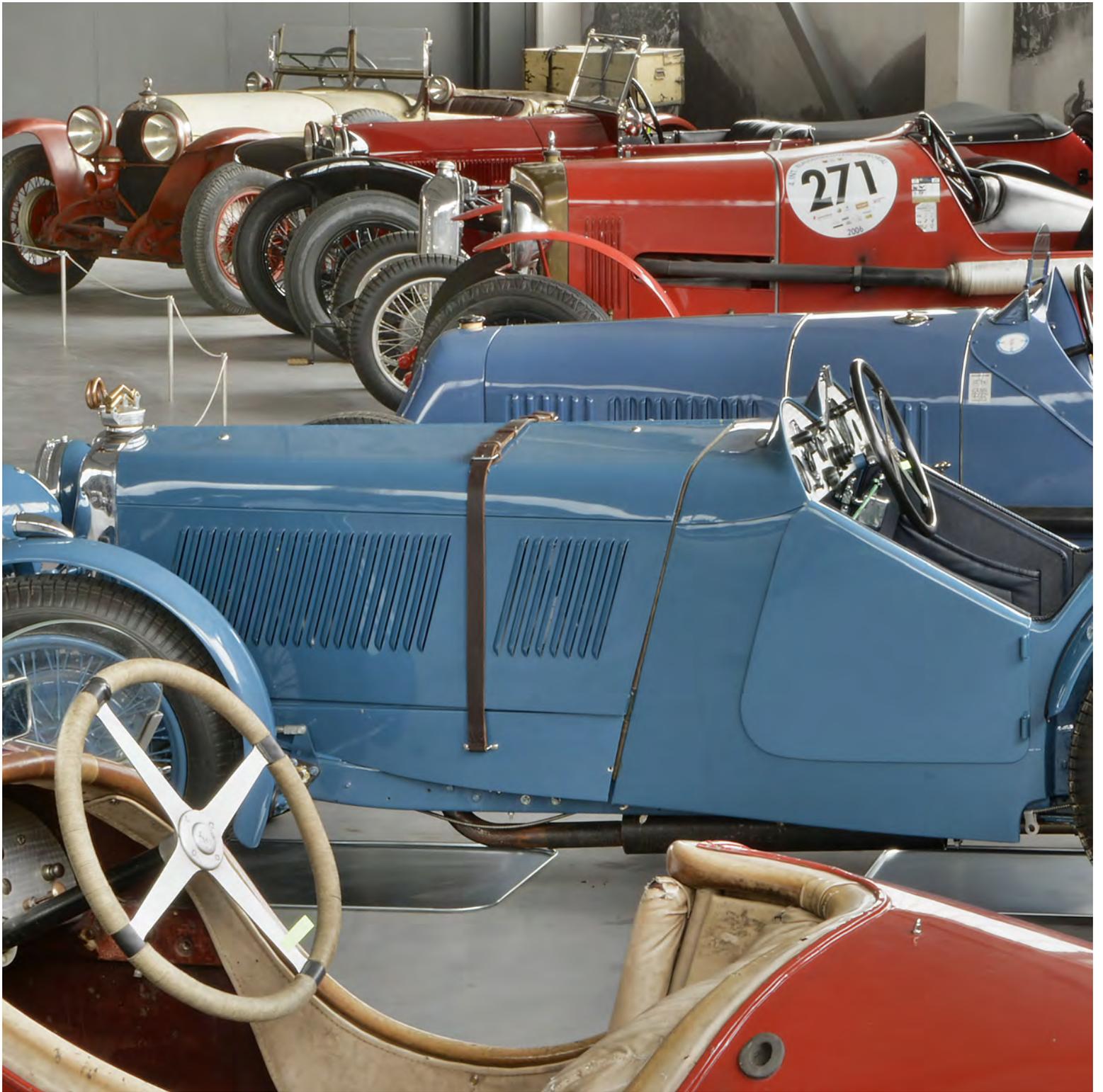
von **Bernhard Brägger**

Behutsam fahre ich im lärmigen Derby K4 durchs ruhige Linthal, zum Hotel Bahnhof. Das Geheul des Kompressors verendet, stirbt. Hier wohnten sie, feierten Rekorde, trauerten verlorenen Sekunden nach, feilschten mit dem Rennleiter um Geld: Chiron, Caracciola, Stuck, Nuvolari, Varzi. Rizinus, das Rennöl aus Wolfsmilchgewächs war ihr Parfum. Die Frauen – kokett, flachbrüstig, mit Bubikopf und Zigarette als Zierde für ihre verwegene Männlichkeit. Das nackte Knie verführte, weckte Lust. Doch Mechaniker verscheuchten die Begierde.

Ein Ruck, ein Knall, die schlummernden Geister sind erwacht. Der Start zum längsten und wildesten Bergrennen Europas ist frei. Unbewegt hängt das Startband über der staubigen Strasse. Umso arroganter die Kommissäre, schreiend, gestikulierend. Nach 200 Metern die Startkurve. Pflastersteine, aalglatt bei Regen, rechts die unverrückbare Mauer. Dann stockdunkle Tunnels, mit weisser Farbe markiert. Hier haucht der Luxemburger Mazzapicchi sein blutjunges Leben aus - auf einer Tragbahre, mit Laubästen zugeeckt. Die Rennleitung spricht vom Heldentod! Welch ein Unsinn! Es folgen Spitzkurven, in die Felswände gehauen. Die enge Landschaft öffnet sich, die Fruttberge tauchen auf, das Gasthaus Bergli. Gäste in klobigen Nagelschuhen, Motorradfahrer in hochgeschürnten Lederstiefeln. Per Mistgabel wirft Wirt Zweifel den Dreck zur Tür hinaus. Die Fruttbergbauern wünschen das Rennen zum Teufel. Wer bezahlt die kaputten Schindeldächer und die zerstampften Wiesen? Weiter gehts auf der engen Strasse, zu eng für die Fahrkünste des einheimischen Arztes. Totalschaden. Zuerst verspottet, jetzt als Doktorrank verewigt. Plötzlich der Urnerboden. Nicht alle schaffen es bis hier. Dünner werdende Luft, Vergaserbrände, geplatze Reifen, alles zerstörende Holzzäune, Randsteine aus Granit. Links und rechts der schnurgeraden Strasse bescheidene Holzhäuser, weiss vom aufgewirbelten Staub der über 200 km/h schnellen Grand-Prix Renner von Bugatti, Alfa Romeo, Mercedes, Steyr oder Auto Union. Die Hände ins Lenkrad verkrampft, das Gesicht versteinert, die Augen starr im Kampf gegen den tödlichen Sturz. Vorbei an Älplern, stumm geworden vom Geschwindigkeitsrausch, dem Wahn der Unzerstörbarkeit. Vorbei am flachdachigen Hotel Tell, hinein in die Jägerbalm, in die Klus. Ein eisiger Wind fällt vom Clariden zum Teufelsfriedhof hinunter. Gierig fressen die metallenen Ungeheuer die reine Bergluft in sich hi-

nein. Längst vergessene Namen, Geschichten werden wach. Graf Masetti im schleudernden Sunbeam, Rosenberger, Ferdinand Porsche's Financier im brennenden Mercedes, Zimmermann, abgestürzt, kreidebleich am Strassenrand, unverletzt. Und von Kalnein, der Graf aus dem fernen Ostpreussen, abgebrannt, ausgespielt, doch den Stuck will er hier nochmals schlagen. In der Vorfrutt ein Zuschauerchaos. Prall gefüllte Hänge, Volksfeststimmung. Die Verrücktesten stehen beidseits der Strasse, schreien, winken. Mitten hindurch brausen die Junek, die Munz und die Hellé-Nice – alle auf Bugattis, der Männerwelt Paroli bietend. Gehetzt von Caracciola, Stuck, Bullus, Rosemeyer. Burggaller, der Flieger aus Richtofens Geschwader, im vollen Drift um die Alphütten. Der Saubodenkehr. Betoniert! Grand Prix-Fahrer Braillard duelliert sich mit Whitney Straight, Ruesch, der Dichter, mit Kessler, dem Tagessieger. Zuschauer halten den Atem an, den schrecklichen Unfall herbeiwünschend. Am Horizont das Ziel – die Erlösung, endlich. Chiron feiert den Sieg auf den Schultern seiner Freunde, der blutverschmierte Cérésole und der Glarner Zuber im Biergarten des Passhotels. Der Kaplan vom Urnerboden sammelt Almosen für seine neue Kapelle. Wilhelm Tell in Altdorf wartet auf die Rennfahrer, mit ihm das Empfangskomitee. Alles ist zur Rangverkündigung bereit. Auch der Kassier. 35 Fränkli bezahlt er dem Franconi, 2000 dem Caracciola. Oben auf dem Pass heult der Wind, rüttelt an leeren Fahnenstangen. Nebelfetzen jagen über den Pass. Leichter Schneefall setzt ein, deckt behutsam den kargen Boden und mit ihm die Rekorde, die Rennwagen, die Rennmotorräder, die nach Geld und Ehre strebenden Rennfahrer, ihre stets in Ängsten lebenden Frauen, die Älpler und die nach Sensationen geifernden Zuschauer. Alle haben sie Platz unter der weissen Decke. Bis der Schnee schmilzt und der Mythos Klausen wieder erwacht.







Die Legende entsteht zwischen zwei Kriegen

von Niggi Starck

Das Klausenrennen war eine Erfindung der Zwanzigerjahre. Vor und nach diesen *verrückten Zwanzigerjahren* oder *Roaring Twenties* und der anschliessenden Weltwirtschaftskrise tobten in Europa die grössten Dramen der Menschheitsgeschichte.

Ein Blick zurück: Der Erste Weltkrieg wurde von 1914 bis 1918 in Europa, dem Nahen Osten, Afrika und Ostasien geführt und forderte rund 17 Millionen Menschenleben. 1919, drei Jahre vor dem ersten Klausenrennen, besiegelte der Versailler-Vertrag den Frieden zwischen den alliierten und assoziierten Staaten und dem Deutschen Reich. Dieser Vertrag wies Deutschland die Alleinschuld am Krieg zu, es musste einen Siebtel des Staatsgebiets abtreten, enorme Reparationsverpflichtungen und andere drastische Sanktionen hinnehmen. Die Last dieser Massnahmen traf die Deutschen mit aller Härte, sie betrachteten den Versailler-Vertrag als ungerecht, es gab wütende Proteste. Die ersten demokratischen Wahlen in Deutschland nach der Kaiserzeit gewannen 1919 republikanisch-demokratische Parteien. Die materielle Last des Versailler-Vertrags, die damit einhergehende Verletzung des Nationalstolzes, Massenarbeitslosigkeit und enorme Inflation führten zu politischen und sozialen Spannungen. Im Jahr 1923, dem Jahr der zweiten Durchführung des Klausenrennens, besetzten Frankreich und Belgien das Ruhrgebiet, das deutsche Industriezentrum, als Pfand für Reparationsleistungen. Im *Ruhrkampf*, der deutsche Staat bezahlte die Löhne von zwei Millionen Streikenden, explodierte die Inflation förmlich, weil unaufhörlich Geld gedruckt wurde, um diesen Kampf finanzieren zu können. Ein Laib Brot kostete damals einen dreistelligen Millionenbetrag. Im gleichen Jahr rief Adolf Hitler im Bürgerbräukeller in München die nationale Revolution aus und erklärte die Berliner Regierung für abgesetzt. Am Tag darauf wurden die Putschisten auf ihrem Marsch durch München gestoppt, bei der folgenden Schiesserei starben 16 Menschen. Hitler wurde zu fünf Jahren Festungshaft verurteilt, jedoch nach neun Monaten vorzeitig entlassen. Sein Putschversuch machte ihn und die 1920 gegründete antidemokratische, antirepublikanische und antisemitische Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei, NSDAP, auf einen Schlag bekannt. Pyramidenartig strukturiert, fand diese Partei Rückhalt in allen Schichten der deutschen Gesellschaft. Sie erreichte mit dem *Bund Deutscher Mädel* und der *Hitlerjugend* die junge Generation, sie organisierte Studenten, Dozenten und Lehrer, Beamte, Ärzte und so weiter – sie

organisierte das Alltagsleben und – sie kontrollierte es auch, mit der Allgemeinen- und der Waffen Schutzstaffel, SS, und der Sturmabteilung, SA. Zum Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps, NSKK, zählten über eine halbe Million Menschen, unter ihnen Rennfahrer wie Rudolf Caracciola oder Hans Stuck, die immer wieder in den Klassementen des Klausenrennen figurierten. Oft trugen sie auf ihren Anzügen das NSKK-Logo, den Reichsadler über dem Hakenkreuz. Wer im Deutschland dieser Jahre dabei sein wollte, musste *braune Farbe* bekennen.

Ab 1928 setzte der weltweite Abschwung der Wirtschaft ein. Der New-Yorker Börsencrash, *Black Thursday*, von Ende Oktober 1929 war Auftakt zur *Great Depression* in den USA und gilt als Beginn der globalen Krise. Unzählige Konkurse und massive Arbeitslosigkeit sorgten für Deflation und soziales Elend. Praktisch die gesamte Schweizer Autoindustrie mussten aufgeben, auch die Exportindustrie brach zusammen. Trotz allem kam die Schweiz vergleichsweise glimpflich durch die Krise, die hier 1936 mit der Abwertung des Frankens um 30 Prozent ihren Höhepunkt erreichte. Begriffe wie *Genfer Unruhen*, *Bauernheimatbewegung* oder *Wehranleihen* erinnern an diese Zeit.

Ab 1929 festigte die NSDAP in Deutschland ihren gesellschaftlichen und politischen Einfluss und besass schliesslich anfangs 1933 die Macht. Ende Februar 1933 trat die Verordnung *Zum Schutz von Volk und Staat* in Kraft. Damit konnten in Deutschland Andersdenkende ohne gerichtliche Prüfung auf unbestimmte Zeit festgehalten werden. Das Hitlerregime hatte die Demokratie ausgehebelt. – Die deutsche Wirtschaft nahm wieder Fahrt auf, Autobahnen wurden gebaut, Gewehre, Panzer und Flugzeuge ... Die dramatischen Folgen der Geschichte – des dunkelsten Kapitels, das die Menschheit bisher schrieb – sind bekannt: „Bis Kriegsende waren rund sechs Millionen Juden und hundert- bis zweihunderttausend Roma und Sinti tot. Die Zahl der insgesamt durch deutsche Massenverbrechen vernichteten Menschenleben schwankt, je nach Quelle, zwischen 12 und 14 Millionen. Die geschätzte Zahl von Kriegsoffizieren schwankt ebenfalls: Zwischen 50 und 80 Millionen Menschen, wahrscheinlich je zur Hälfte Soldaten und Zivilpersonen, fielen diesem Wahnsinn zum Opfer.“

Das Klausenrennen bleibt der Mythos, es bleibt das „legendäre Bergrennen Europas“. Und es bleibt gleichzeitig Zeuge des Beginns einer Zeitepoche, die es so besser gar nie gegeben hätte.



Bergprüfungsfahrt Linthal-Klausenpass, 1922

27. August 1922

Es war ein risikoreiches, ambitioniertes Vorhaben, dass die aktive Sektion Zürich des ACS mit der Unterstützung der Kollegen aus Uri und Glarus für den 27. August 1922 plante; die erste „Bergprüfungsfahrt Linthal – Klausenpass“ sollte starten. Kein leichte Aufgabe, auf der 20,5 Kilometer langen Bergstrecke von Linthal über den Urnerboden hinauf auf den Klausenpass. Die Geburtsstunde der „Klausenrennen“, die bis 1934 als das schwierigste Bergrennen der Welt gelten sollte.

Neben der Zeitmessung, dem Sicherheitsdispositiv für Fahrer waren auch die Zuschauerräume und -parkplätze eine grosse Herausforderung an das Organisationskomitee. 1288 Höhenmeter von durchschnittlich 6,06 % und maximal 12,14 % waren zu überwinden, und dies bei unbefestigter Strasse.

Eine Trainingsfahrt war 1922 nicht vorgesehen, jedoch war die Abnahme der Wagen an der öffentlichen Waage in Glarus mit der Kontrolle obligatorisch. Nach der Erteilung der letzten Instruktionen durch die Rennleitung und der Streckenkommissäre gab es erst mal ein Begrüssungsbankett im Hotel Glarnerhof mit anschliessenden Soirée dansante. Alle mussten schon wieder sehr früh aufstehen, wurde doch ab 06 Uhr gestartet. Bereits um 13 Uhr war die ganze Kolonne unterwegs nach Altdorf (Vorfahren strengstens untersagt), wo ab 14.30 Uhr im Anschluss an das Ban-

kett im Hotel Schlüssel, Altdorf, die Preisverteilung stattfand. Gestartet wurde in zwei Klassen. Herrenfahrer auf Tourenwagen und Berufs- und Herrenfahrer ohne Vorschriften für die Ausstattung der Wagen. In der Tourenwagen Klasse bis 1500 ccm siegte E. Suter auf Talbot, bis 2500 ccm war M. Lepori auf einem Ballot der schnellste, bis 3500 ccm siegte E. Muhl auf Benz, A. Maffei auf Lancia war der schnellste bis 5000 ccm und J. Merz auf Cadillac siegte in der Klasse über 5000 ccm.

Bei den „Rennwagen“ siegte Hotelier Kracht (Baur au Lac, Zürich) auf einem Bugatti, bis 2500 ccm war J. Kessler auf Ansaldo der schnellste und die Bestzeit in der Klasse über 2500 ccm stellte J. Nieth auf Hispano-Suiza auf, der auch die absolute Tagesbestzeit mit 21 Minuten und 43 Sekunden erreichte, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von nahezu 60 Kilometern entspricht. Dabei erreichte er auf den 4,4 leicht ansteigenden Kilometer auf dem Urnerboden ein Stundenmittel von nahezu 120 Kilometer. Eine schier unglaubliche Leistung, der von Fahrer und Maschine alles abverlangte.

Diese fantastische Zeit von J. Nieth trug sehr viel zum Erfolg und zur Etablierung des Klausenrennens bei. Wenn wunderts, dass die Sektion Zürich des ACS die Organisation des zweiten „Klausenrennen“ vom 29. Juli 1923 bereits mit internationaler Beteiligung in Angriff nehmen konnte.





Der Zürcher E. Muhl fuhr auf einem Benz die viertbeste Zeit.

Austro-Daimler ADM III Sport, 1926

Zylinder: 6
ccm: 3000
Leistung: 100 PS
Geschwindigkeit: 140 km/h
Gewicht: 970 kg
Besitzer: Werner Loser, Rheinfelden

Austro-Daimler war die Kurzform von Österreichische Daimler Motoren Gesellschaft, dem Ableger der deutschen Daimler-Motoren-

Gesellschaft. Austro-Daimler produzierte alles, was sich fortbewegen sollte: Autos, Panzerwagen, Nutzfahrzeuge, Omnibusse, Schienenfahrzeuge, Flugzeugmotoren und Rennwagen. 1911 erlaubte Franz Joseph I. dem Unternehmen persönlich, den kaiserlichen Doppeladler im Firmenlogo zu führen. Mit der Fusion mit der Steyr AG zur Steyr-Daimler-Puch AG verschwanden die Austro-Daimler von den Strassen.

Der ausgestellte Vierplätzer ist mit einer Weymann-Karosserie eingekleidet und mit einem Königswellen-Antrieb versehen.

Am Klausenrennen waren sie immer wieder vertreten, zum ersten Mal anlässlich der ersten „Bergprüfungsfahrt“ 1922; der Schweizer Goenner fuhr die Strecke in knapp 25 Minuten. Der Deutsche Hans Stuck wurde in den Klausenrennen von 1929 und 1930 mit einem Austro-Daimler mit Zeiten unter 17 Minuten Zweiter, jeweils hinter Chiron auf Bugatti.





Klassament 1922, Automobile

Rennwagen über 2500 ccm	1	J. Nieth	Schweiz	Hispano-Suiza	6600	21.43.00
Rennwagen über 2500 ccm	2	J. Merz	Schweiz	Hispano-Suiza	6600	22.48.00
Rennwagen bis 2500 ccm	3	J. Kessler	Schweiz	Ansaldo	1980	22.50.60

Velos



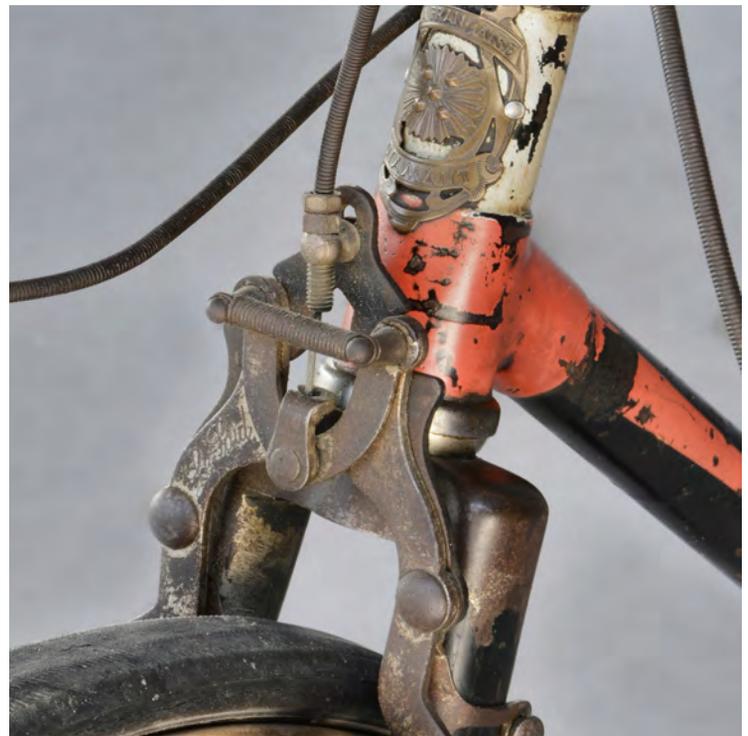
Liberator, 1915, Frankreich

Originalzustand, "Brückenrahmen", das Rad verfügt über Frei- und Starrlauf, eine 1/2"-Kette und Stahlreifeln mit Drahtreifen, Besitzer: Urs Schuler.



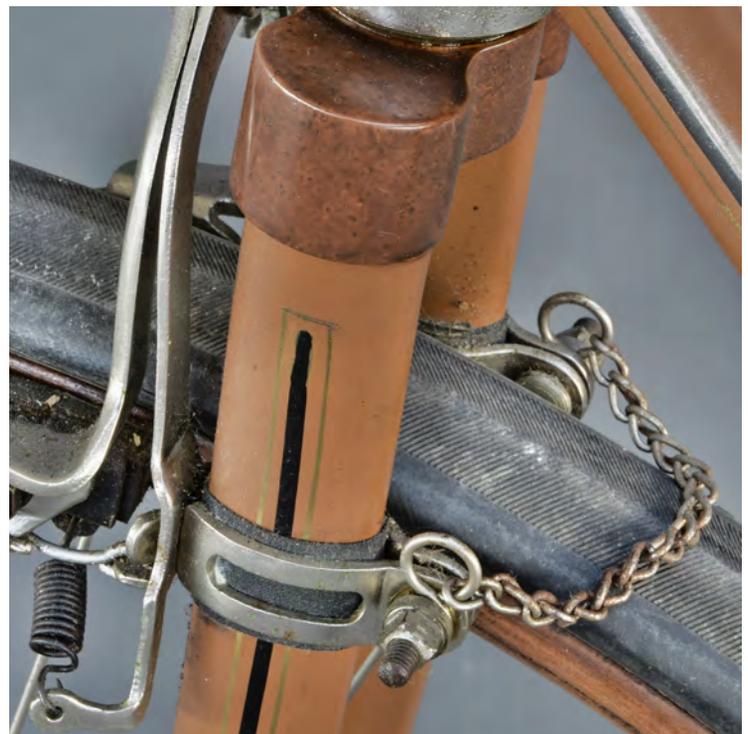
La Francaise, 1920, Frankreich

Originalzustand, Freilauf, Holzfelgen mit Collés, Besitzer: Urs Schuler.



Brillant, 1920, Winterthur, Schweiz

Das Rad wurde 1990 restauriert, Frei- und Starrlauf, Holzfelgen mit Collés, hinten Steckachse für den raschen Radwechsel, Nalgfänger, Besitzer: Urs Schuler.



Internationales Klausenrennen, 1923

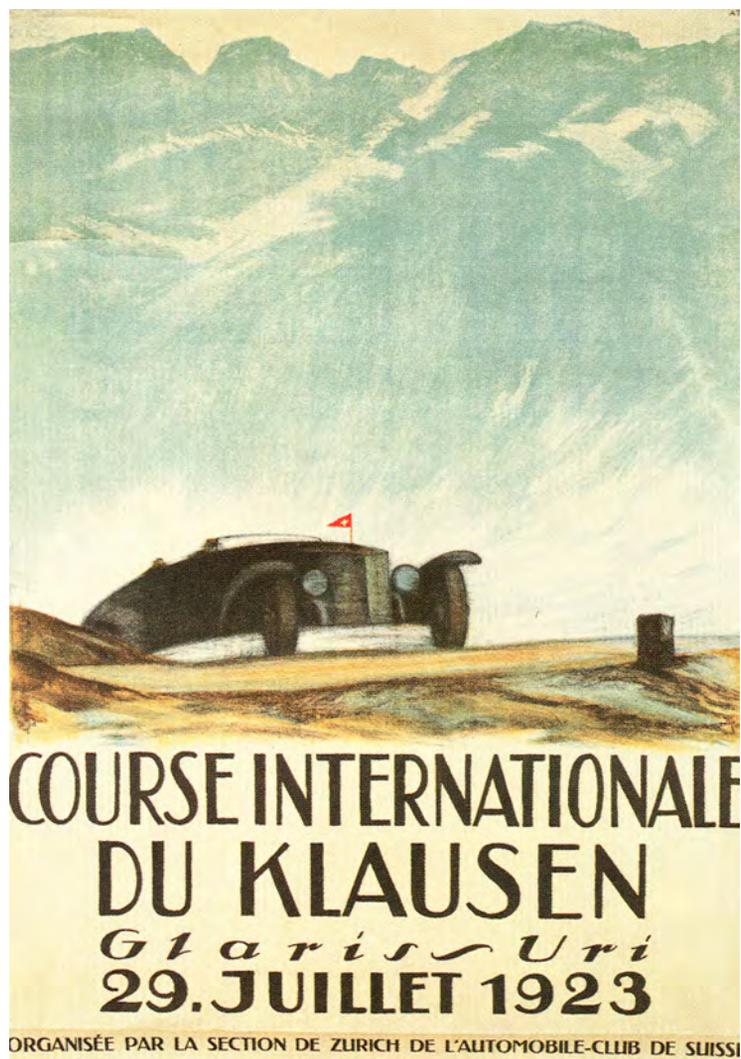
29. Juli 1923

Am 29. Juli 1924 war es soweit. Der Starter schickte den ersten Fahrer auf die 21,5 Kilometer lange Strecke von Linthal über den Urnerboden auf den Klausenpass. Erstmals nahmen 1924 ausländische Rennfahrer mit ihren Boliden an diesem von Mensch und Maschine alles abfordernden Bergrennen teil.

Die 1923 erstmals erfolgreiche Durchführung und das grosse Interesse an der vom ACS Zürich organisierten „Bergprüfungsfahrt“ auf den Klausen spornte das Organisationskomitee an, die Veranstaltung 1924 erstmals als „Klausenrennen“ auszuschreiben. Was im Jahr zuvor noch mehr einer Sonntagsausfahrt mit Sonderprüfung glich, wurde 1924 erstmals international ausgeschrieben und mit einem Plakat beworben; mit grossem Erfolg, haben doch über 30000 Personen entlang der Strecke das Rennen mitverfolgt.

Gestartet wurde in den Kategorien Tourenwagen, Sportwagen und Rennwagen, wobei es bei den Rennwagen keine Vorschriften betreffend Chassis, Motor, Karosserie, Gewicht und Besetzung gab. Hingegen musste in der Kategorie Touren- und Sportwagen mindestens ein Passagier mitfahren.

Neben dem Ungarn Delmar auf Steyr und dem Grafen Giulio Masetti aus Italien meldete sich auch der österreichische Werksfahrer Hermann Rützler auf Steyr, der mit 20 Minuten 24,40 Sekunden eine neue Bestzeit aufstellte, nur 8 Zehntelsekunden vor dem Grafen Masetti auf Alfa Romeo. Dieser wurde jedoch von dem vor ihm fahrenden Schweizer Kremer auf dem viel langsamer fahrenden Presto am Überholen gehindert. Beide mussten nach einem heftigen Gewitter starten. Die unbefestigte, schlammige Strasse, die Reifen und die ganz nah entlang der Strecke jubelnden Zuschauer verlangten von den Fahrern und ihren Rennmaschinen alles ab. Die Siegerehrung mit Preisverteilung fand im Anschluss an das Rennen in Altdorf vor dem Telldenkmal statt, wo hunderte von Zuschauern ihren Helden applaudierten. In der Berichterstattung über das Klausenrennen 1923 wurde dann sogleich auch die Frage gestellt, ob es nicht von allem etwas zu viel gab; zu viele Zuschauer, zu viele Teilnehmer und zu viele Unterbrüche. Die Organisation unter der Federführung des ACS nahm diese Kritik ernst. Die Erkenntnisse aus dem grössten schweizerischen Sportereignis des Jahres wurden in die Vorbereitungsarbeiten für das 3. Klausenrennen-Memorial 1924 miteinbezogen.







Das zweite Klausenpassrennen

Das zweite Klausenpassrennen. Programm:

So, jetzt kann's losgehen. Erleichtert seufzt die Sportskommission auf, denn dieser letzten Tage Qual war gross und die Hitze nicht minder. Nun wollen wir hoffen, es klappe am nächsten Sonntag alles wie am Schnürchen und das Wetter begehre nicht im letzten Moment noch eine Gemeinheit. Ueber die Strecke sind unsere Leser bereits eingehend orientiert; wir fügen noch unsere Kartenskizze bei und hätten nun noch auf die letzten Programmpunkte hinzuweisen:

Samstag den 28. Juli.

13 Uhr: Abnahme der Wagen in Glarus. — Nachher werden die Wagen parkiert und unter die Aufsicht der Sportskommission gestellt.

18 Uhr: Besammlung der Rennleitung, der Sportskommission und der Präsidenten der Komitees sowie sämtlicher Rennteilnehmer im Hotel Glarnerhof zur Erteilung der letzten Instruktionen. (Anwesenheit obligatorisch.)

19.30 Uhr: Begrüssungsbankett im Hotel Glarnerhof für Ehrengäste, Komitees., Rennteilnehmer und die anwesenden Clubmitglieder mit ihren Angehörigen.

Sonntag den 29. Juli.

6.30 Uhr: Öffnung des Parkes. Abfahrt in geschlossener Kolonne zum Start in Linthal. — Von 7.30 Uhr an ist die ganze Rennstrecke von Linthal bis zur Passhöhe für Fahrzeuge und Fussgänger bis zur Beendigung des Rennens vollständig gesperrt. Beginn und Ende des Rennens werden durch Abfahren der Strecke durch einen Wagen mit weisser Fahne angezeigt. Punkt

8 Uhr: Beginn des Startes. Nach Beendigung des Rennens, zirka

14 Uhr: Fahrt der Rennteilnehmer in geschlossener Kolonne nach Altdorf, wo die Wagen parkiert und zur Verfügung des Preisgerichtes gestellt werden.

17 Uhr: Festakt mit Preisverteilung auf dem Rathausplatz in Altdorf.

18 Uhr: Offizielles Bankett im Hotel Schlüssel in Altdorf.

Es sei dabei noch auf folgende Punkte aufmerksam gemacht:

☛ Für Unterkunft ist auf der ganzen Strecke bestens gesorgt; wir verweisen diesbezüglich auf unsere Touristenbeilage.

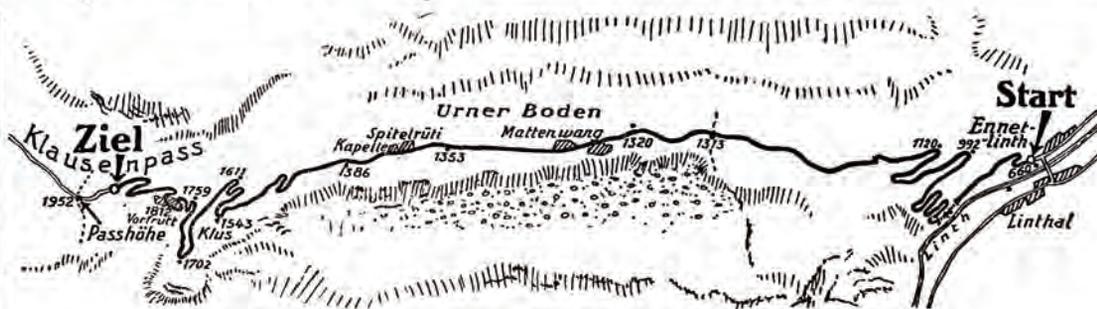
Ferner müssen alle Besucher des Klausenrennens mit Wagen sich mit folgenden Gebühre vertraut machen:

1. Fahrbewilligung des Kantons Glarus Fr. 4.—

2. Fahrbewilligung des Kantons Uri Fr. 10.—

3. Obligatorisches Abzeichen der Sektion Zürich des A. C. S. Fr. 5.—

Alle diese Ausweise können auf der



Der Klausenpass, wo die grosse schweizerische Bergprüfungsfahrt am Sonntag den 29 Juli stattfinden wird. Le col du Klausen, où se disputera la grande épreuve suisse de côte, dimanche 29 juillet prochain.

Strecke während der Durchfahrt bezogen werden.

Die Nennungen.

Die Anziehungskraft des Klausens hat sich aufs neue glänzend bewährt; die Nennungen sind fast überreich eingegangen. Das letzte Jahr waren ihrer 65 am Start, diesmal sind es fast 90. Diese Zahlen bekommen noch besondere Bedeutungen, da jeder Konkurrent nur einmal starten darf, während die Liste von 1922 vielfach doppelte Nennungen aufwies.

Auf die Neuerungen des Reglements und die Dreiteilung in Tourenwagen, Sportwagen und offene Klasse sowie die Klassifizierung in Experten und Amateure in den beiden ersten Klassen haben wir bereits ausführlich hingewiesen.

Tourenwagen.

Die meisten Nennungen, nämlich bis dato 37, entfallen auf die Tourenklasse. Leider haben sich wieder die Cyclecars unter 1100 cm³ Zylinderinhalt ferngehalten, dagegen machen sich in der zweiten Kategorie 2 Fiat, 3 Aga, 1 Talbot, 1 Wanderer und 1 N. S. U. den Sieg streitig. Der eine Fiat wird vom bekannten Fahrer Schneiter (Bern) geführt, der Talbot von Berger, Lausanne, der eine Aga von Jakobs, Berlin.

Die 3. Kategorie zählt 10 Nennungen: 1 Bianchi, 1 Ansaldo, 3 Dürkopp, 1 Selve, 1 F. N., 1 Lorraine-Dietrich, 1 Ceirano, 1 De Dion-Bouton. Die drei Dürkopp werden von Dürkopp, Bauer und Hoffmann gelenkt. Ansaldo von unserem bekannten Kessler.

4. Kategorie: 11 Nennungen: 1 Chevrolet, 1 Fischer (Steinbuck), 1 Peugeot, 1 N. S. U., 2 Lorraine-Dietrich, 2 Steiger, 1 Alfa-Romeo, 1 Opel, 1 Steyr. Der Opel, 3,4 Liter, wird vom bekannten Fahrer Joerns gelenkt, die beiden Steiger von den Herren Steiger und Maier. Mit besonderem Interesse wird man einen 3 Liter Alfa-Romeo von Schmidt, Gent, verfolgen.

5. Kategorie: 3 Wagen: 1 Martini, 1 Buick, 1 Nash, sieht den zweiten Schweizerwagen (Martini mit Jaccard) im Treifen.

In der 6. Kategorie laufen 3 Marmon, 1 Minerva und 1 Packard. Von den 3 Marmon-Fahrern dürfte wohl Risch die grössten Steigechancen besitzen.

Sportswagen.

Zugelassen wird in dieser Kategorie jedes Fahrzeug, das im Handel als Sportstyp (type sport) bezeichnet und verkauft wird; im übrigen aber eine komplette permanente Karosserie besitzt. Auch ausgesprochen hochtourige Motoren über 3000 cm³ sowie Motoren mit Vorverdichter, sonst mit normaler Karosserie, fallen in diese Klasse, unter Ausschluss der professionellen Rennfahrer. Auch diese Klasse ist mit 33 Nennungen (8 Amateure und 25 Experten) sehr stark besetzt und bietet jedenfalls grösstes Interesse. Auch ausländische Meldungen sind in dieser Klasse besonders gut vertreten. Im Gegensatz zur Tourenklasse haben sich hier auch die Cyclecars herangelassen.

Die erste Kategorie weist 5 derartige Fahrzeuge auf: 4 Salmson und 1 Diabolo. Die Salmson sind alle von 1100 cm³ Zylinderinhalt.

2. Kategorie: 7 Wagen: 3 Bugatti, 2 Fiat, 1 Talbot, 1 Aga. Alfier auf Bugatti und Schmidt, Zürich, auf Talbot dürften zu den Favoriten zählen; aber auch Kochs Fiat S, 1,5 Liter, wird ein gewichtiges Wort mitsprechen.

3. Kategorie: 11 Wagen: 2 Bignan, 4 Ansaldo, 3 Bugatti, 1 Bianchi, 1 Presto. Bignan ist durch Schriever und Blaser vertreten, die 4 Ansaldo 2 Literwagen durch Mäder, Wehrli, Nigg und durch einen Fahrer der Turinerwerke (Marinoni). Beck fährt den gefährtesten 8 Zylinder-Bugatti, 2 Liter, den wir kürzlich am Gurnigel erstmals haben kennen lernen.

4. Kategorie: 6 Wagen: 1 Benz, 1 Steiger,

1 Cottin-Desgouttes, 1 Alfa-Romeo, 2 Steyr. Den 2,6 Liter Benz leitet Muhl, die beiden 3,3 Liter Steyr Veladini, Zürich, und W. Delmar, Budapest, der Sieger der 1923er österreichisch-ungarischen Tourenfahrt Wien-Budapest. Der 3 Liter Alfa-Romeo sieht Schmidt, Genf, am Volant.

5. Kategorie: 2 Wagen: Gönner, Basel, auf Austro-Daimler, und Kirchhofer, Biel; der an den diesjährigen Rennen sonst einen Ansaldo unter der Hand hatte, auf Spa, 4,45 Liter.

6. Kategorie: Zwei Nennungen. Merz auf Hispano-Suiza, und Direktor Kappler (Benzwerke), auf Benz.

Rennwagen.

In dieser Klasse wird der Kampf ganz besonders scharf entbrennen. Hervorragende Namen der ausländischen Rennpraxis lassen die internationale Bedeutung des Klausenrennens, welches im Auslande bereits geschätzt wird, ganz besonders vorteilhaft erkennen.

Die Verteilung auf die Kategorien, die in dieser Klasse also nicht weiter nach Amateure und Experten ausgeschieden werden, ist hier folgende:

1. Kategorie: 3 Wagen: 1 Grade, 1 Amilcar, 1 Morgan.

2. Kategorie: 4 Wagen: 1 Fiat 501 SS (1,5 Liter), mit Lepori, 2 Aga, von den Aga-Werken direkt gemeldet (1,5 Liter), mit Knobler und Scholl, und einer der neuen italienischen Wagen Silvani.

3. Kategorie: 5 Wagen: 1 Chiribiri mit Deo, 1 Presto, 1 Ford, 1 Alfa-Romeo (3 Liter), mit Graf G. Masetti, und 1 Mesmer, einem dritten Schweizerwagen, eigene Konstruktion von Herrn Mesmer, Erlenbach (2 Liter).

4. Kategorie: 2 Wagen: 1 Peugeot und 1 Steyr (4 Liter) mit Büttler, dem Sieger des 1922er Semmeringrennens.

5. Kategorie: 1 Wagen: 1 Mercedes, 7,34 Liter, genannt vom tschechoslowakischen Fahrer Mahla.

Klassement 1923, Automobile

Rennwagen	1	H. Rützler	Österreich	Steyr	4000	20.24.40
Rennwagen	2	G. Masetti	Italien	Alfa Romeo	3000	20.25.20
Sportwagen über 3500 ccm	3	J. Merz	Schweiz	Hispano-Suiza	6600	20.34.60

3. Internationales Klausenrennen, 1924

16. und 17. August 1924

Durch den grossen Erfolg der bisherigen beiden Austragungen und die Berichte der atemberaubenden Fahrten auf den Klausenpass ist 1924 auch die Daimler-Mercedes-Automobil AG mit verschiedenen Kompressoren-Rennwagen am Start. Das Engagement sollte sich auszahlen, unterbot doch der Werksfahrer Otto Merz dank dem Kompressor die bisherige Rekordzeit um 1 Minute 35,8 Sekunden auf sagenhafte 18 Minuten und 48,6 Sekunden!

Bereits zum dritten Mal lud der Automobil Club der Schweiz 1924 zum Klausenrennen. Durch den immer grösser werdenden organisatorischen Aufwand übernahm der Gesamtclub das finanzielle Risiko, während die Organisation den Sektionen Glarus, Uri und Zürich übertragen wurde. Eine weitere Neuerung war die Zeitmessung, die Foto-Chronometrage, wo neben der Start- auch die Ankunftszeit fotografiert wurde. So konnten sich die Organisatoren einige Proteste ersparen.

Zum ersten Mal mit am Klausen war 1924 auch ein dreiundzwanzigjähriges „Supertalent“, dessen Name wie kein anderer mit dem Klausen in Verbindung steht. Rudolf Caracciola, 1924 noch als Automobilverkäufer bei Mercedes angestellt, fuhr ein begeisterndes Rennen. Obwohl er nur mit einem 1,5-Liter-Rennwagen unterwegs war, fuhr er die ausgezeichnete drittbeste Tageszeit. Dank seinem „Rennfahrerinstinkt“, seinem optimal dosierten „Gasfuss“ gepaart mit dem permanenten Bemühen um die Ideallinie liess er so manch „gestandenen Rennfahrer“ hinter sich, obgleich er ohne Kompressor unterwegs war.

1924 waren auch zum ersten Mal zwei „Amazonen“ am Klausenrennen dabei. Während Frau Rothenbach die anspruchsvolle 21,5 Kilometer lange Strecke mit einem Amilcar unter die Räder nahm, war die Prinzessin zu Hohenlohe mit einem Bugatti am Start. Eine Selbstverständlichkeit war ihre Teilnahme in dieser mehrheitlich von Männern dominierten „Rennfahrerwelt“ überhaupt nicht. Frau Rothenbach, mit der Startnummer 1 ins Rennen geschickt, kam nur bis zum „Bergli“, versagten doch bei ihrem Amilcar kurz nach dem Start die Bremsen. Mehr Glück hatte da die Prinzessin zu Hohenlohe, ihre nicht überragende Zeit von 32 Minuten 48,00 Sekunden reichte immerhin noch zum zweiten Rang in ihrer Kategorie. Bis 1934 sollten sich noch insgesamt 23 Fahrerinnen der Herausforderung „Klausenrennen“ stellen.





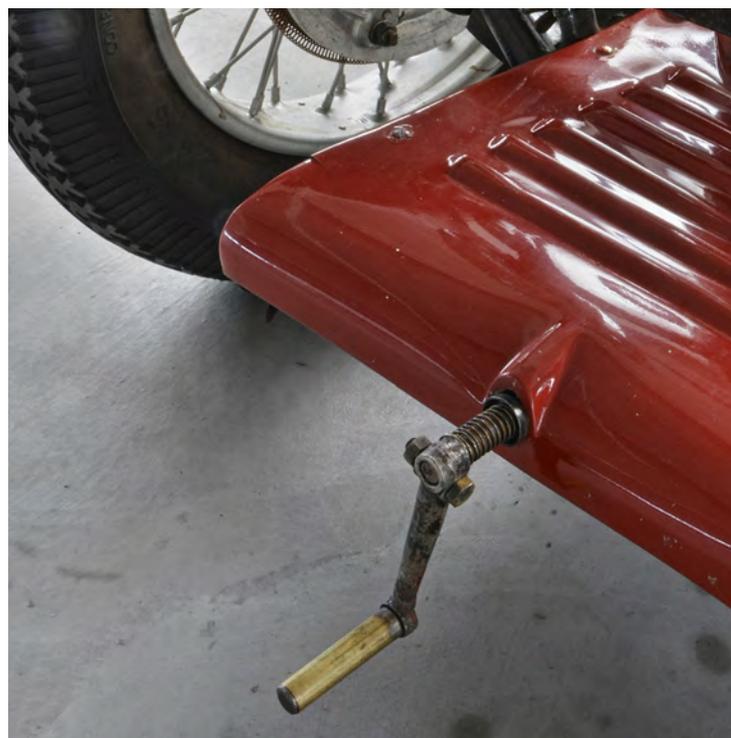
Amilcar CGSS, 1926

Zylinder: 4
ccm: 1074
Leistung: 35 PS
Geschwindigkeit: 120 km/h
Gewicht: 650 kg
Produktionsjahre: 1924-1929
Besitzer: Christian Merz, Bern

Die französische Marke Amilcar aus Saint-Denis bei Paris wurde in den Jahren 1921 bis 1939 produziert. Amilcar war auf die Produktion von renntauglichen Kleinwagen spezialisiert. Das bekannteste Modell war der CGS, Grand Sport, der ab 1924 erhältlich war. Auf der Basis des CGS entstand 1926 die zweiplätzig Sportversion CGSS, Grand Sport Surbaissé, ein Fahrzeug, das auf der Klausenpassstrasse und auf anderen Rennstrecken zu sehen war. Surbaissé steht übrigens für „tiefergelegt“.

Das ausgestellte Fahrzeug wurde im Juli 1924 als Neuwagen in die Schweiz importiert und während Jahren ausschliesslich als Rennwagen verwendet, die amtliche Inverkehrsetzung erfolgte erst im Jahr 1932.

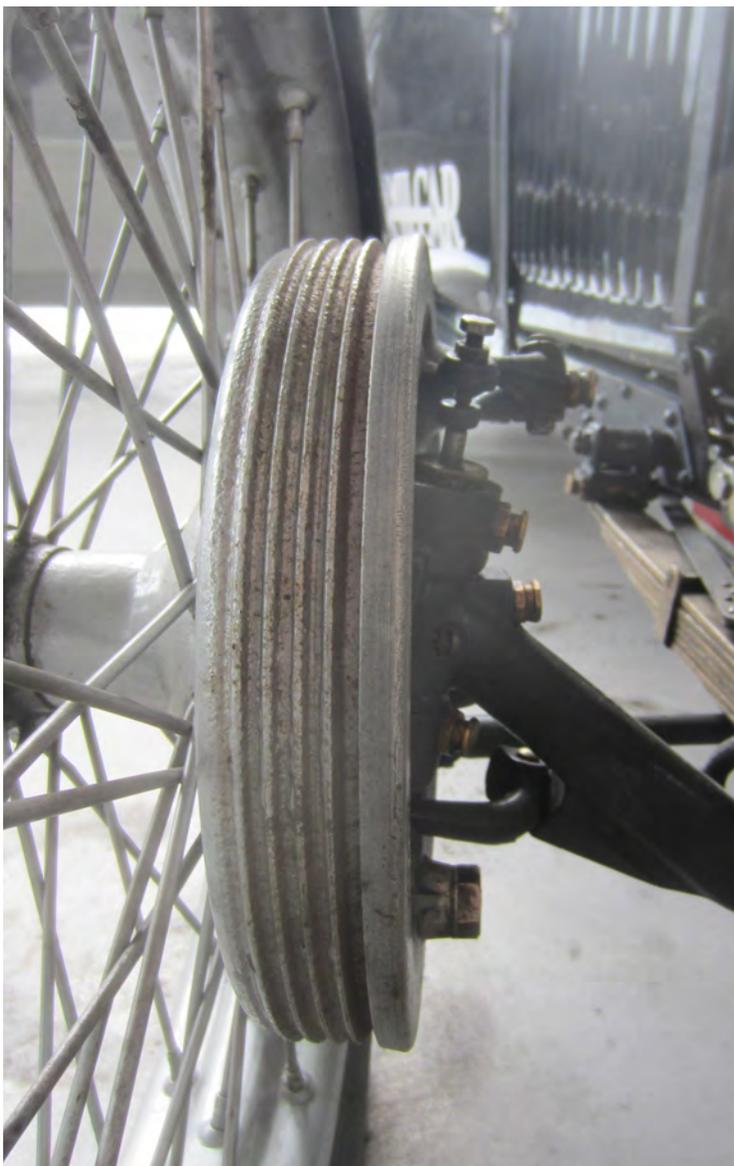
Der Amilcar CGSS nahm an den Klausenrennen von 1924 und 1925 teil.

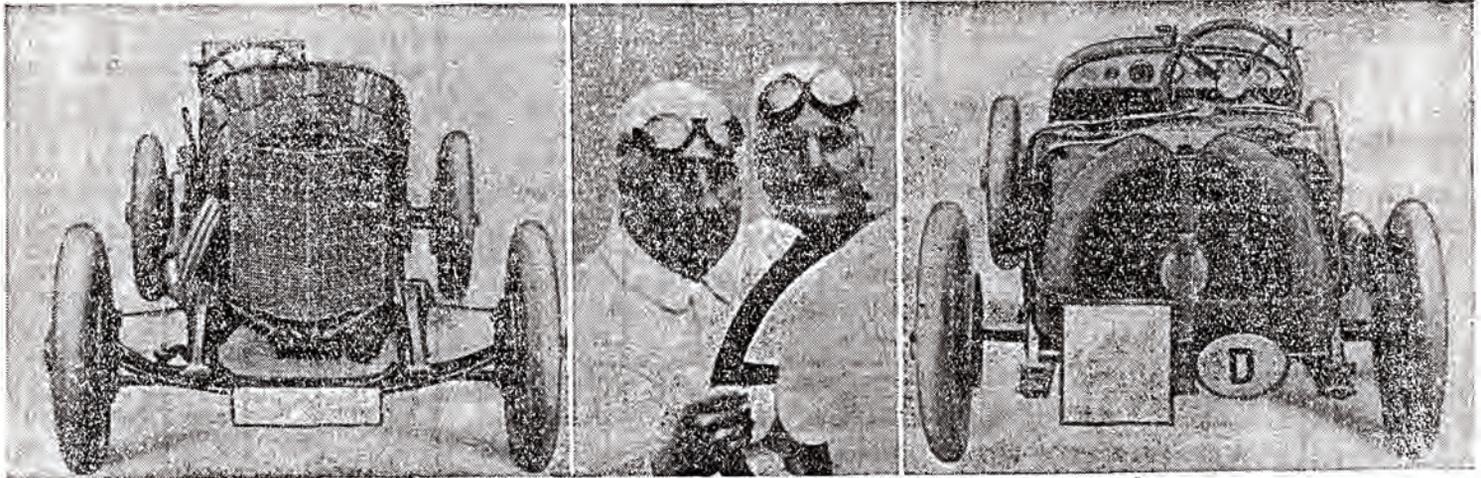




Amilcar CGSS, 1926

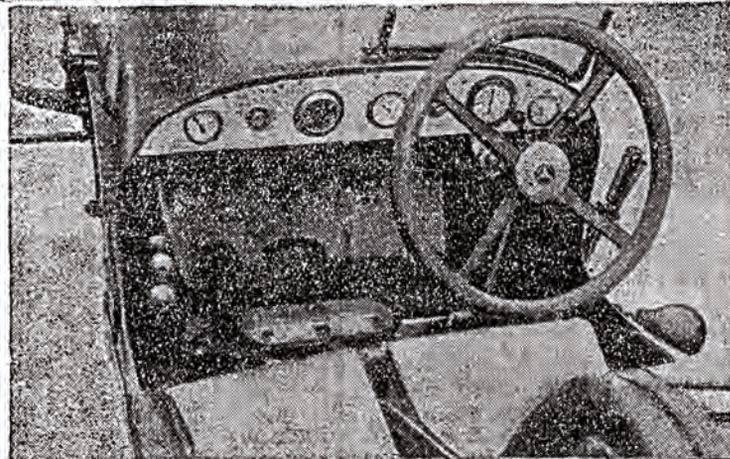
Technische Daten und Beschreibung des ausgestellten Fahrzeugs
siehe Seiten 24 und 25. Besitzer: Jürg Pilgrim, Muri.





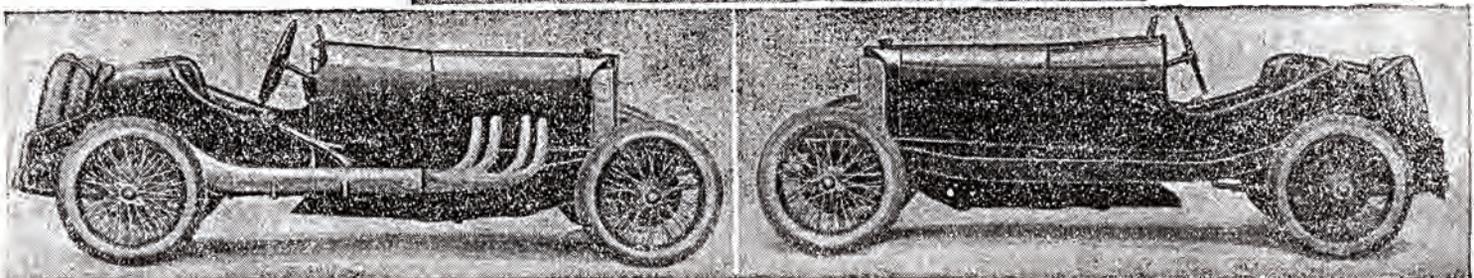
**Der Sieger des Klausen-Rennens
Otto Merz mit seinem siegreichen
Wagen.**

Der Mercedes-Wagen, auf welchem Merz mit 18:48,6 einen neuen Klausenrekord schuf, ist ein Zwei-Liter-Rennwagen. Der Vierzylindermotor mit Stahlzylindern (70×129 mm) besitzt einen Kompressor. Ueber die Konstruktion des Motors berichten wir eingehend an anderer Stelle dieser Nummer. Die Abbildungen zeigen den Wagen in seinen hauptsächlichsten Stellungen.



**Der Vainqueur du Klausen
Otto Merz et sa Mercedes.**

La Mercedes, sur laquelle Merz vient d'établir un nouveau record du Klausen en 18 m. 48,6 s., est une voiture de course 2 litres, moteur à 4 cylindres d'acier 70×129, avec dispositif de suralimentation. On trouvera plus loin une description détaillée de ce moteur. Nos clichés ci-contre représentent la voiture sous ses divers aspects.



Automobil Revue vom 19. August 1924

Klassament 1924, Automobile

Rennwagen bis 3000 ccm	1	O. Merz	Deutschland	Mercedes-Benz	1990	18.48.60
Rennwagen über 3000 ccm	2	H. Rützler	Österreich	Steyr	4500	19.26.80
Sportwagen bis 1500 ccm	3	Rudolf Caracciola	Deutschland	Mercedes-Benz	1500	20.29.20

4. Internationales Klausenrennen, 1925

22. und 23. August 1925

Die grosse Herausforderung „Klausenrennen“ scheint sich 1925 weit herumgesprochen zu haben. So kam es, dass sich die beiden Weltklassefahrer Albert Divo auf Delage und Giulio Masetti auf Sunbeam ein spannendes Duell um die beste Tageszeit lieferten. Erstmals reihten sich auch 46 Motorräder und vier Seitenwagengespanne am Start in Linthal auf. Wird der Streckenrekord von Otto Merz auf Mercedes verbessert? Für nervenaufreibende Spannung war gesorgt.

Unterschiedlicher konnten die Rennwagen der beiden Kontrahenten Graf Masetti und Divo nicht sein. Während Graf Masetti in der Rennwagen-Kategorie bis 2000 ccm mit dem agilen Sunbeam an den Start ging, setzte Divo als einziger seiner Klasse bis 5000 ccm auf einen für Langstreckenrennen und „Kilometer lancé“ konzipierten Delage. Es sollte sich herausstellen, dass er trotz höherer Motorenleistung hinter der Zeit Divo zurückbleiben sollte.

1925 waren auch zum ersten Mal Motorräder zugelassen, eine Tradition die mit allen weiteren kommenden Klausenrennen weitergeführt wurde. Eingeteilt in drei Kategorien Individuals, Experten und Gespanne fuhr der Schweizer Franconi auf Motosacoche die beste Tageszeit heraus, lediglich 53 Sekunden hinter der besten Tageszeit bei den Rennwagen. Die ausgezeichnete Durchschnittsgeschwindigkeit von über 70 km/h lässt erahnen, wie der Motosacoche Testfahrer Franconi die Rennmaschine mit der Start Nr. 39 den Klausenpass hinauf geprügelt haben muss!

Der junge Rudolf Caracciola, der am letzten Klausenrennen auf einem Mercedes-Benz mit einer ausgezeichneten Zeit in die Schlagzeilen kam, machte das typische Klausenwetter einen dicken Strich durch die Rechnung. Gerade als er in Linthal auf seinem Mercedes-Benz los donnerte, behinderten Regen, Schnee und Windböen die Sicht. Doch der draufgängerische Rudolf Caracciola sollte in späteren Jahren noch seinen Frieden finden mit dem Klausenpass ...

Das Duell zwischen dem Grafen und dem Französischen Piloten konnte Graf Masetti auf Sunbeam klar für sich entscheiden. Sein Zweiliter Rennwagen war für diese schwierige Bergprüfung auf der kurvenreichen Strasse trotz geringerer PS Zahl besser geeignet. Mit der fantastischen Zeit von 17 Minuten 28,8 Sekunden stellt er neben der Tagesbestzeit auch noch eine klare neue Bestzeit auf.





Albert Divo auf Delage

Condor D50, Gespann, 1932

Zylinder: 1 OHV

ccm: 490

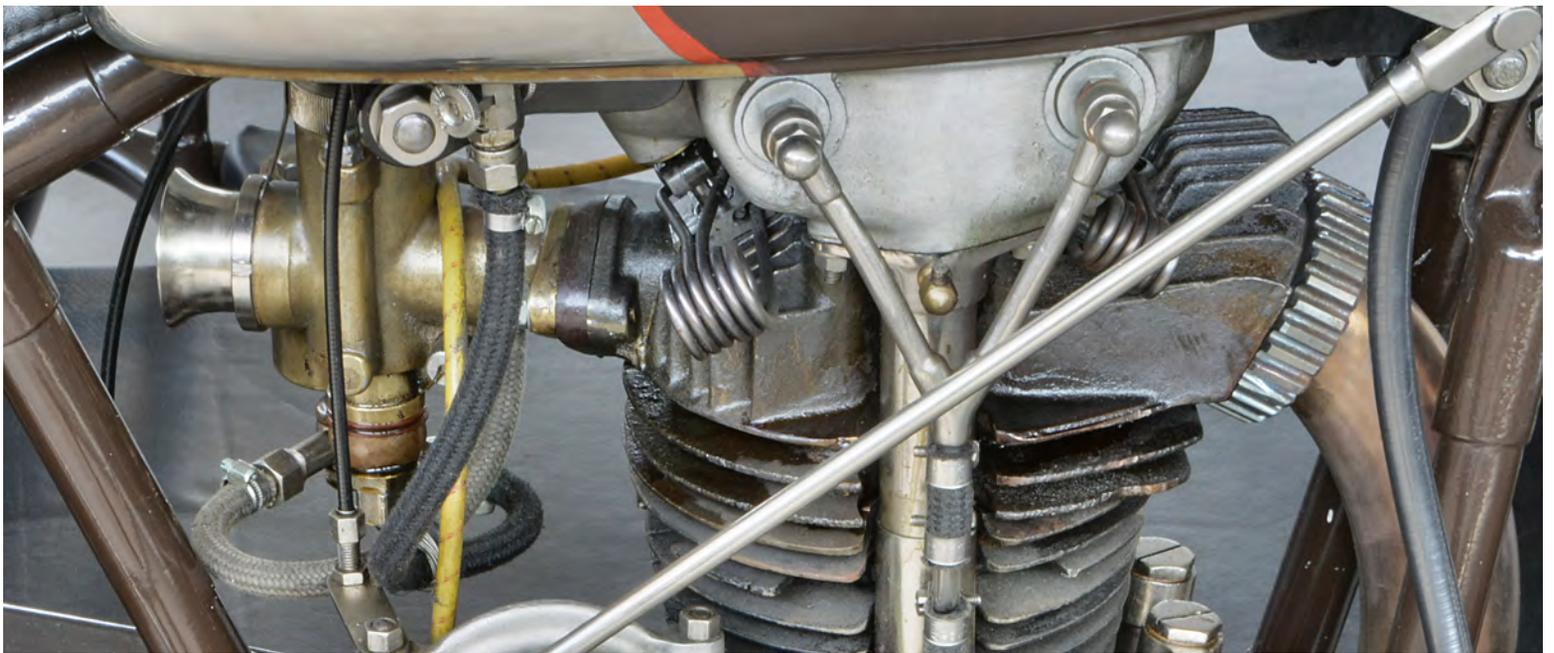
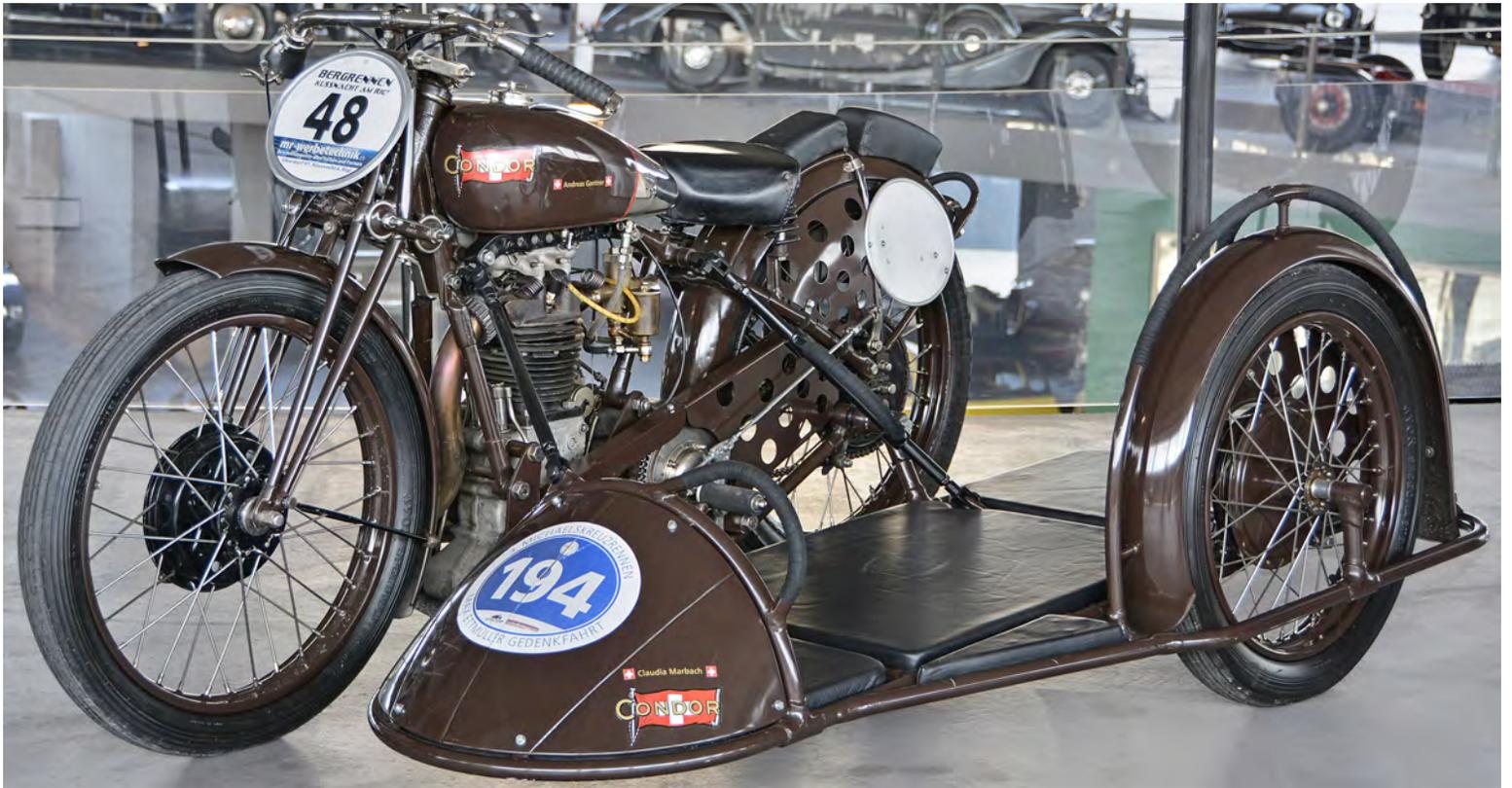
Leistung: 28 PS

Geschwindigkeit: 130 km/h

1894 gründeten die Gebrüder Eduard und Jules Scheffer, Werkzeugmacher aus den französischen Freibergen, die Uhren-Werkzeugfabrik „Scheffer-Frères“ am Fluss Sorne in Courfaivre. Sie wurden von lokalen Geldgebern unterstützt, die Uhrenindustrie blühte damals in den Juratälern. Sie erkannten den beginnenden Boom der Fahrräder: Ab 1896 entstanden erste Fahrräder, ab 1905 produzierte die Firma das bekannte Militärfahrrad Modell 05 und schaffte damit den Durchbruch. 1903 wurde das erste Mo-

torrad bei Condor gebaut, mit einem Motor von Zürcher & Lüthi. Es war das erste einer Reihe wunderschöner Motorräder. Die Fabrik baute in kleinen Serien, in handwerklicher Art. Auf den Höhepunkt, Mitte der Zwanzigerjahre, in der goldenen Zeit des Motorrades, bauten sie etwa 1200 Motorräder im Jahr. Das entsprach der Tagesproduktion bei Vespa in den 60er Jahren! Die Condor fuhren zahlreiche Siege an nationalen und internationalen Rennen ein. Die geschmackvoll lackierten Töff's aus Courfaivre hatten Motoren von MAG, Moser, Villiers oder eigene Triebwerke. Für die Armee baute die Fabrik ab 1939 die Ordonnanzmotorräder A540, A680, A580, A580-1, A750, A250 und A350. Wer heute eine Condor besitzt, hat ein Stück Schweizergeschichte zum Anfassen. Die Fabrik wurde als Motorradfabrik bis in die 70er Jahre hinein betrieben, war Importeur der Puch-Roller und -Mofas und später der roten Renner der Motorradschmiede Ducati. Condor stellte am Schluss auf Teilefertigung für die Flugzeugindustrie um. Das Werksarchiv von Condor liegt heute im jurassischen Staatsarchiv, die noch erhaltenen Ersatzteile werden von Mitgliedern der „Freunde alter Motorräder“ bewirtschaftet. Das ausgestellte Seitenwagenmodell wurde im April 1931 zum Preis von CHF 2880.- ausgeliefert.





Sunbeam, TT80, 1927

Zylinder: 1 OHV

ccm: 350

Leistung: 22 PS

Geschwindigkeit: 135 km/h

Sunbeam, „Sonnenstrahl“, in Wolverhampton, eine ehemalige Porzellanmanufaktur, begann 1888 mit der Fahrrad-, 1911 mit der Motorradproduktion. Markenzeichen der Sunbeam-Produkte war die schwarze Lackierung mit goldenen Zierstreifen und ihre hohe Zuverlässigkeit und Robustheit. Nach den erfolgreichen 1920er Jahre musste Sunbeam gegen die globale Wirtschaftskrise kämpfen, 1937 ging die Marke an Associated Motorcycle Company, 1943 an BSA. Die Produktion von Sunbeam Motorrädern wurde 1958 eingestellt.

Das ausgestellte Modell ist die einzige Maschine dieses Typs in der Schweiz. Es gilt als äusserst schnell, aber anfällig auf Defekte.

Sunbeam Motorräder erschienen in den Klassements der Klausurrennen der Jahre 1925 und 1926.





The Dot, 1923

Zylinder: 1

ccm: 330

Besitzer: Werner Loser, Rheinfelden

Die Dot Motors Ltd. in Manchester, gegründet vom Rennfahrer Harry Reed, produzierte von 1903 bis 1968 Motorräder. In die selbst hergestellten Fahrgestelle wurden Motoren bekannter Marken wie Peugeot, Villiers, JAP von 170 bis 900 ccm eingebaut. Das ausgestellte Motorrad ist mit einem ölgekühlten Bradshaw-Motor ausgerüstet.





Lancia Lambda, 1925

Zylinder: 4
ccm: 2120-2570
Leistung: 49-59 PS
Geschwindigkeit: 120 km/h
Gewicht: 1150-1250 kg
Produktionsjahre: 1921-1931
Produzierte Fahrzeuge: rund 13000

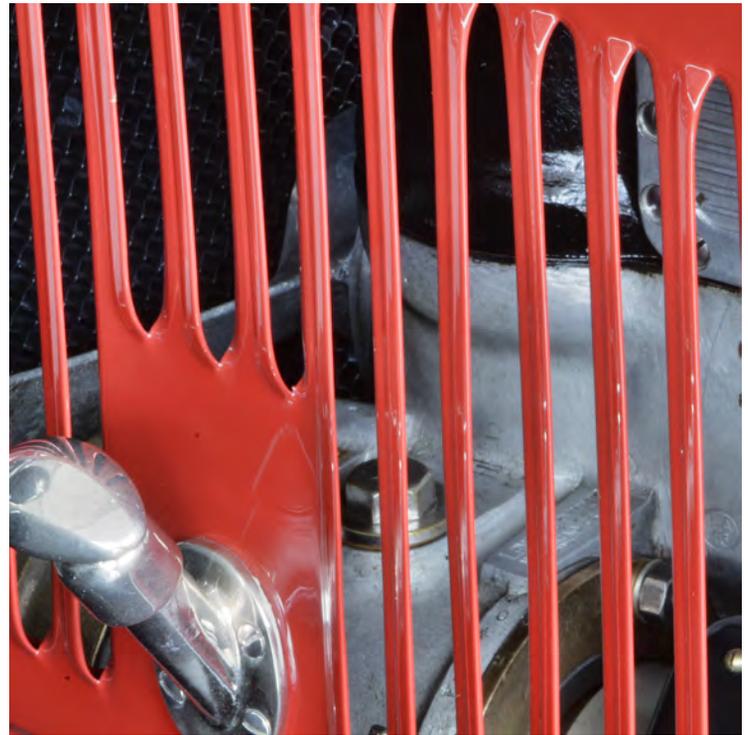


Die Firma Lancia wurde 1906 von Vincenzo Lancia gegründet. Lancia war zuvor erfolgreicher Rennfahrer bei Fiat. Er positionierte seine Marke von Anfang an als sportlich und dennoch komfortabel und machte sich einen Namen als innovativer Autobauer. Der Lancia Lambda war das erste Fahrzeug mit selbsttragender Karosserie, Einzelradaufhängung und hydraulischen Stossdämpfern – und damit das fortschrittlichste Fahrzeug seiner Zeit. Er wurde in neun verschiedenen Serien produziert.

Das ausgestellte Fahrzeug wurde 1925 als Neuwagen nach Stansstad verkauft und 1966 vom heutigen Besitzer erworben, es handelt sich um eine Occasion aus erster Hand.

Lancias figurieren in den Klassements der Klausenrennen der Jahre 1924 bis 1927, 1929, 1932 und 1934. Das ausgestellte Fahrzeug stand in jedem der genannten Jahre in Linthal am Start.





Klassament 1925, Automobile, Motorräder

Rennwagen bis 2000 ccm	1	Graf G. Masetti	Italien	Sunbeam	1980	17.28.80
Rennwagen über 2000 ccm	2	A. Divo	Frankreich	Delage	5088	17.45.60
Rennwagen bis 2000 ccm	3	H. Kracht	Schweiz	Bugatti	1988	18.12.60
Experts bis 750 ccm	1	F. Franconi	Schweiz	Motosacoche		18.21.80
Experts bis 750 ccm	2	A. Dom	Schweiz	Scott		18.35.20
Experts bis 1000 ccm	3	A. Carmine	Schweiz	Harley-Davidson		18.46.20

Internationales Klausenrennen, 1926

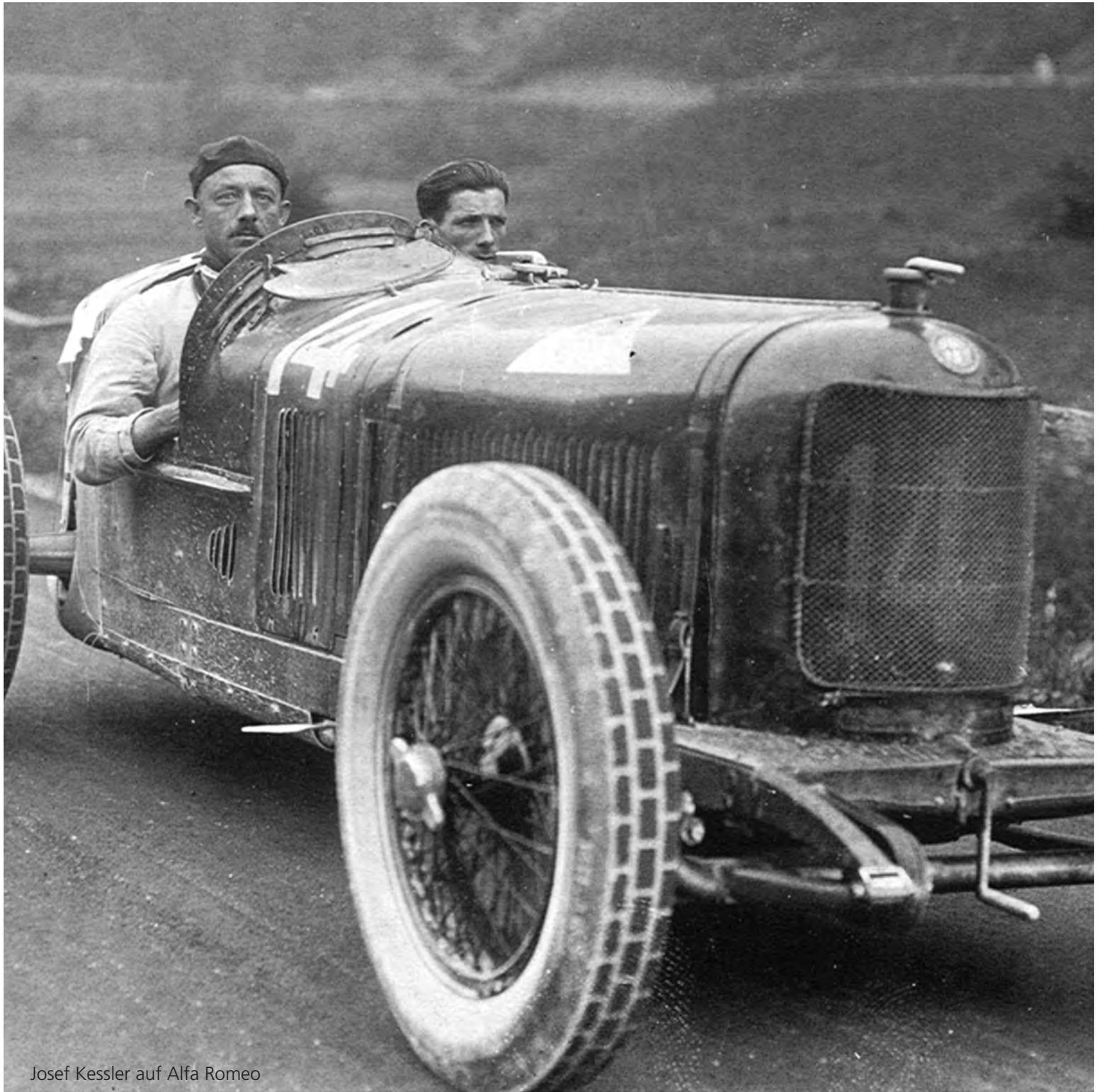
7. und 8. August 1926

Das unberechenbare Wetter am Klausenpass spielte auch 1926 eine bedeutende Rolle. Die Konkurrenten mussten neben der äusserst anspruchsvollen Rennstrecke von 21,5 Kilometern auch noch gegen Schneegestöber und missliches Wetter ankämpfen. 1926 holte Josef Kessler den einzigen Schweizer Tagessieg an den Klausenrennen.

Bei den Motorrädern, erstmals 1925 am Klausen dabei, wiederholte der Tessiner Francesco Franconi seinen Triumph und gewann 1926 (schneller als alle Rennwagen) und 1927 knapp vor Emil Frey (später Autoimporteur) auf HRD. Ein klassischer Hattrick und beste Werbung für die Schweizer Motorradmarke „Motosacoche“.

Besonders bemerkenswert am Klausen 1926 war der Schweizer Josef Kessler. Er setzte die 160 Pferdestärken seines Alfa Romeo P2, des Ex-Werksrennwagens von Giuseppe Campari besonders geschickt ein und stellte mit 18 Minuten 42,8 Sekunden die Bestzeit auf. Es sollte der einzige Schweizer Tagessieg am Klausen bleiben. Ebenfalls bemerkenswert die junge Pragerin Elisabeth Junek, die sich gegen die starke Männerkonkurrenz mit ihrem Bugatti 35 durchsetzen konnte und den hervorragenden 11. Gesamtrang von insgesamt 180 Teilnehmern belegte. Wer weiss, welcher Rang Elisabeth Junek herausgefahren hätte, wenn das Wetter besser gewesen wäre. Sie sollte nie mehr am Klausen starten, doch war das Rennen 1926 der Beginn ihrer erfolgreichen internationalen Rennkarriere.

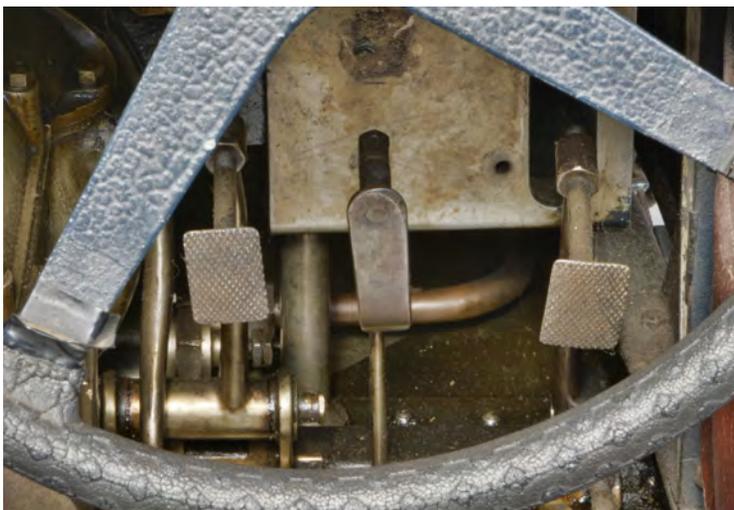




Josef Kessler auf Alfa Romeo

Amilcar C0/C6, 1928

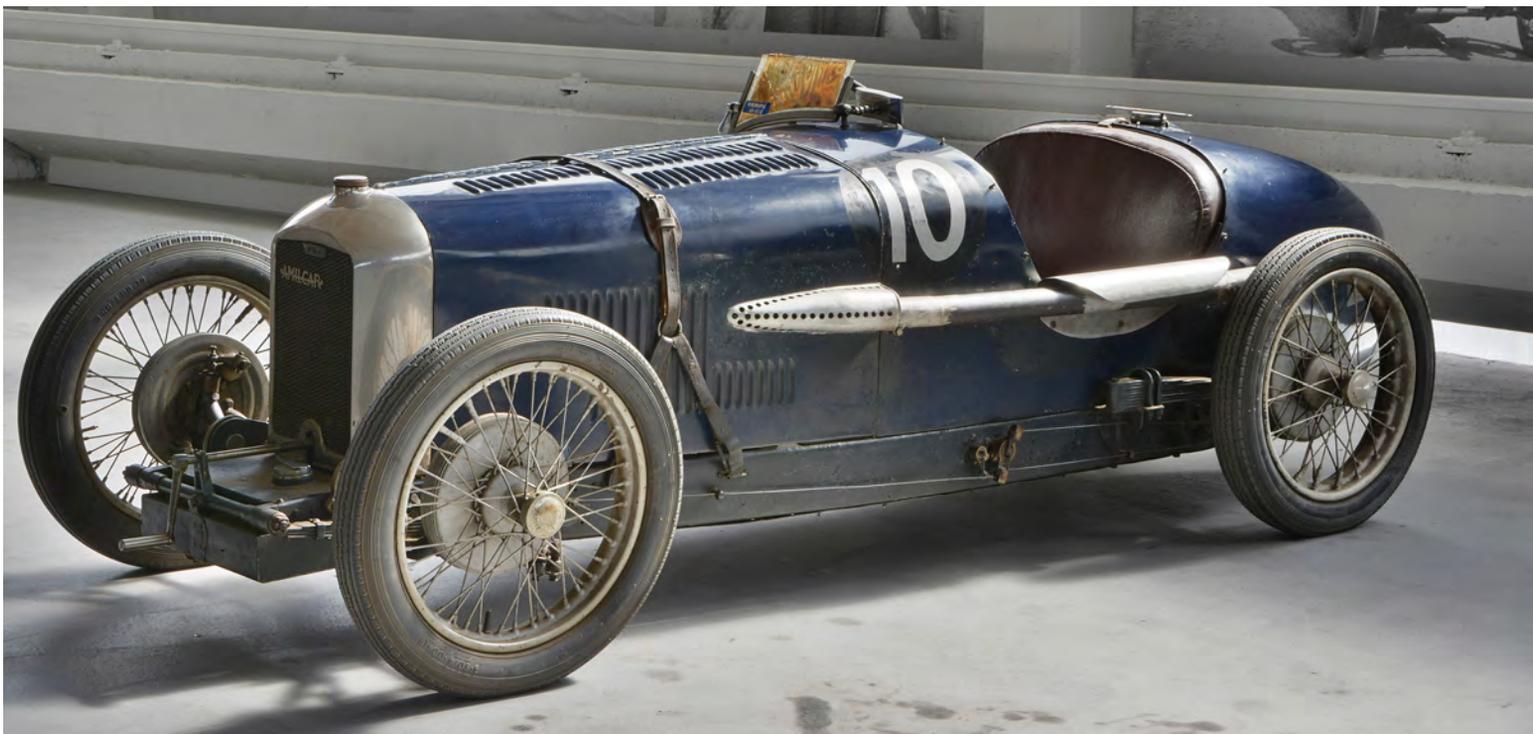
Zylinder: 6
ccm: 1094
Leistung: 62 PS
Geschwindigkeit: 165 km/h
Gewicht: 550 kg
Produktionsjahre: 1926-1930
Produzierte Fahrzeuge: 55
Besitzer: Hans Matti, L'Isle



Der Name Amilcar wurde 1921 in Paris angemeldet, er ist ein Anagramm der Namen der Firmengründer Emile Akar und Joseph Lamy. Amilcar machte sich im Segment der Voiturettes einen Namen, die nach dem Ersten Weltkrieg in Mode kamen: kleine, leichte, zuverlässige Sportwagen. Der Amilcar C6, ein Einsitzer mit nur einer Tür, war bei sportlich ambitionierte Fahrer als wendiges Leichtgewicht beliebt.

Das ausgestellte Fahrzeug, es befindet sich im Originalzustand, wurde als Werksrennwagen ausgeliefert und gewann mit José Scaron am Steuer 1929 den Grand Prix d'Antibes.

1926 schaffte es der französische Rennfahrer André Morel in einem Amilcar C6 auf Platz 3 des Klausenrennens, er benötigte 19.15.20 Minuten. Amilcar wurde 1937 vom französischen Rüstungs- und Automobilhersteller Hotchkiss & Cie., Paris, übernommen.





Brough Superior SS 80, 1924

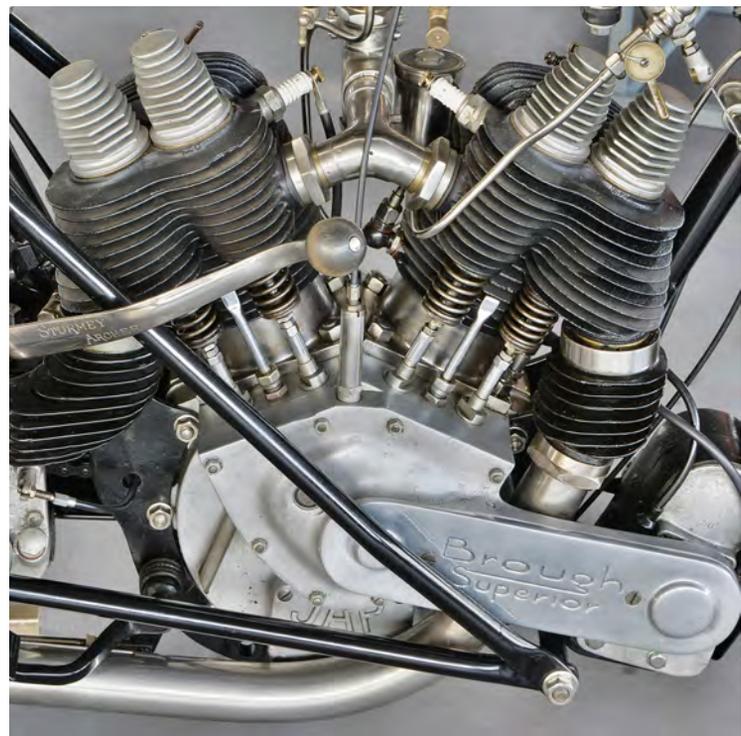
Zylinder: V2
ccm: 998
Leistung: 35 PS
Geschwindigkeit: 128 km/h
Produktionsjahre: 1923-1939

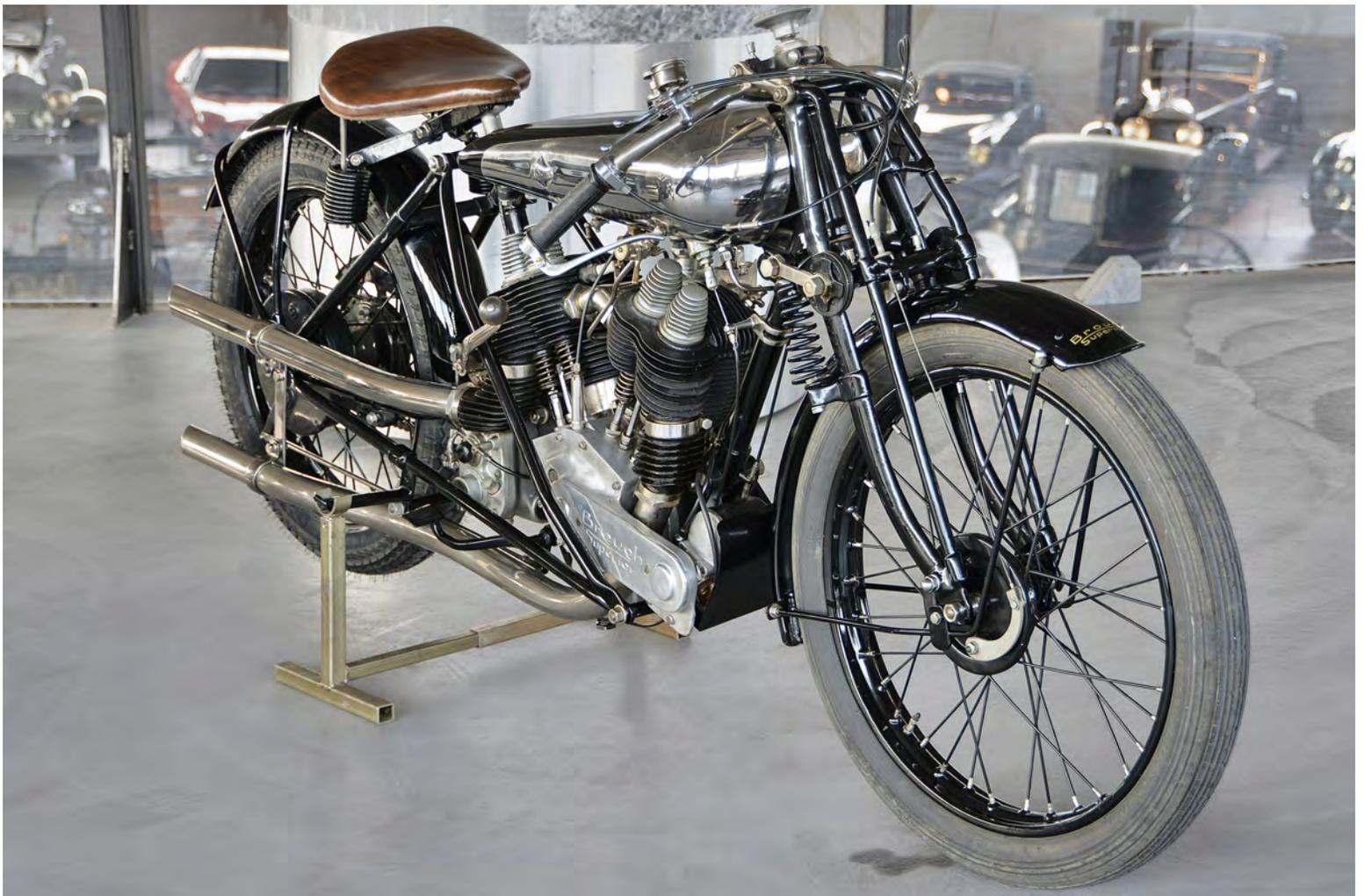


George Brough baute in Nottingham Motorräder, die als die Rolls-Royce der Zweiräder galten: in Handarbeit gefertigt mit starken und zuverlässigen JAP-Motoren versehen und teuer. Jede Maschine wurde für ihren Käufer massgeschneidert. Brough-Maschinen zählen zu den weltweit schnellsten. Nachdem Brough im Zweiten Weltkrieg seine Produktion auf Rüstungsgüter umstellen musste, wurde Mitte Juli 1940 das letzte Motorrad ausgeliefert. Mangels geeigneter Motoren wurde der Versuch „Golden Dream“ – ein Motorrad mit quer eingebautem 4-Zylinder-Boxermotor mit Kardanantrieb – aus Kostengründen fallen gelassen, die Marke verschwand.

Die Brough Superior SS 80 war die meist gebaute Maschine der Marke, versehen mit einem Zertifikat, dass sie mindestens 80 Meilen oder rund 130 Kilometer in der Stunde fährt.

Am Klausenrennen nahm nur eine Brough Superior teil: 1926 fuhr der Schweizer Blickensdorfer mit einer SS 80 in exakt 20 Minuten auf die Passhöhe hinauf.





Salmson AL GSS, 1926

Zylinder: 4
ccm: 1086
Leistung: 40 PS
Produktionsjahre: 1912-1957



Emile Salmson stellte ab 1890 in Paris Dampfkompressoren und Pumpen für die Eisenbahn und die Armee her, später kamen Fahrstühle und Motoren, speziell Flugzeugmotoren, hinzu, die Automobilproduktion in Billancourt begann nach dem Ersten Weltkrieg. Mit dem Modell Grand Sport war Salmson im Motorsport höchst erfolgreich. Über 500 Siege bei Autorennen und zehn Weltrekorde zwischen 1921 und 1928 konnten verbucht werden, bis die Sportabteilung 1929 geschlossen wurde. Salmson konzentrierte sich auf den Bau von eleganten Zwei- und Viertürer. Nach einem Comeback nach dem Zweiten Weltkrieg ging Salmson Konkurs, Peugeot übernahm 1957 die Fabrik in Billancourt. Die Karosserie des ausgestellten Fahrzeugs wurde in Basel, bei der Karosserie Wenger gefertigt. Es war einst in Besitz der Prinzessin von Hohenlohe aus Luzern, die mit einem Bugatti die Klausenrennen von 1924 und 1925 mit Zeiten um 33 bzw. 28 Minuten bestritt. Salmson Automobile standen in den Jahren 1923, 1925, 1926, 1927, 1929 und 1930 am Start des Klausenrennens.

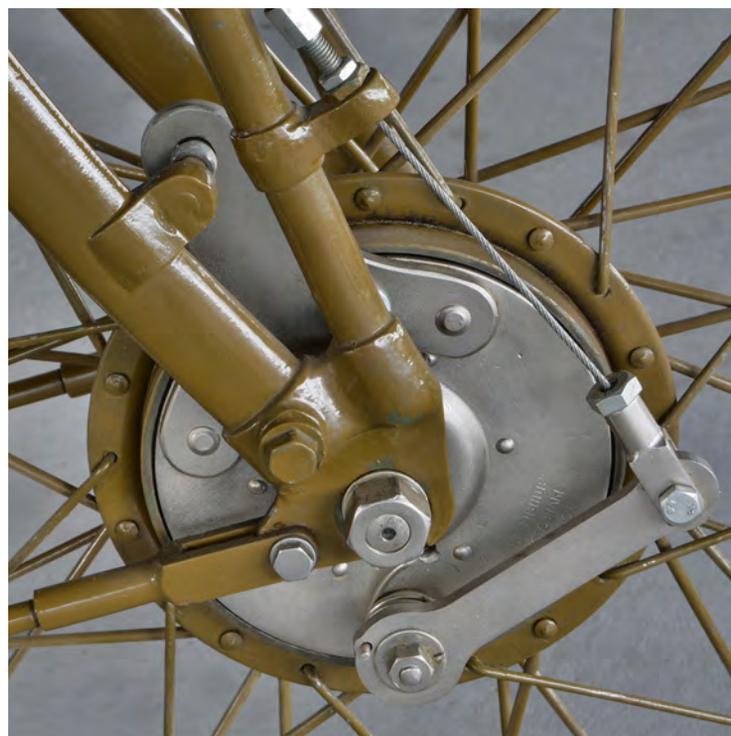
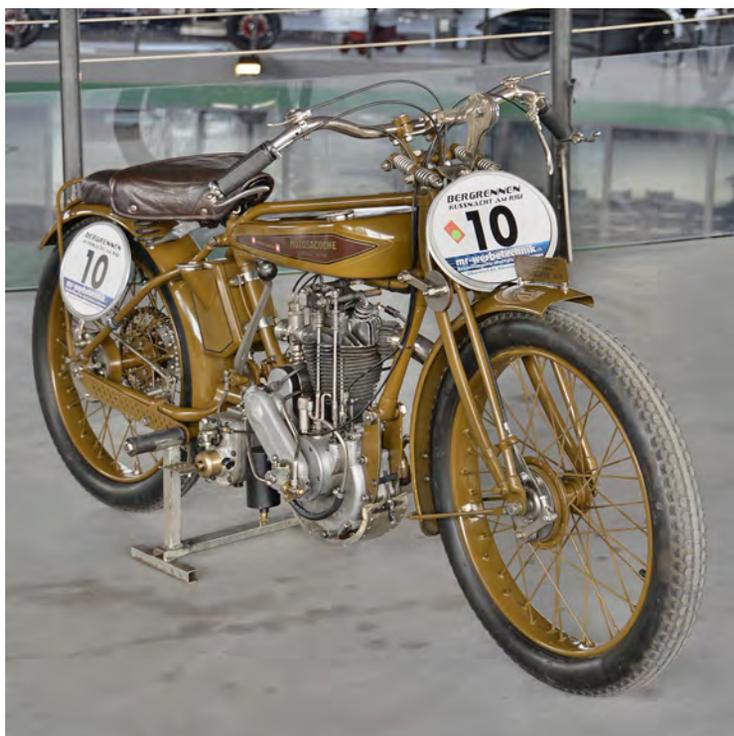
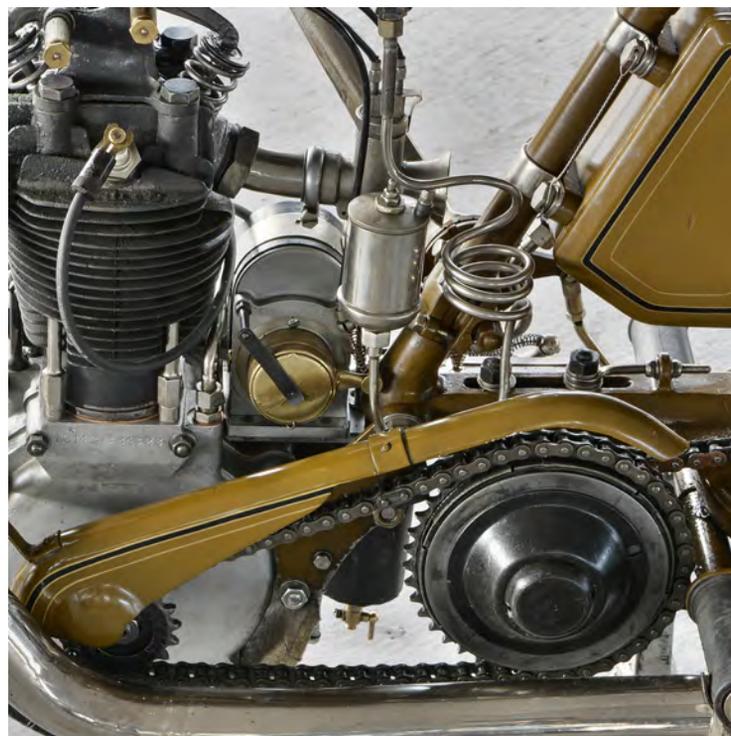




Motosacoche 207 SSCC Franconi, 1926

Zylinder: 1 OHV
ccm: 350

Der Tessiner Francesco Franconi zählte in den 1920er und 1930er Jahren zu den erfolgreichsten Schweizer Motorradrennfahrern. Die Spezialmodelle Franconi wurden Mitte der 1920er Jahre als Einzylinder mit 250 und 350 und als Zweizylinder mit 500 ccm in OHV-Technik produziert. Weitere Informationen zu Motosacoche siehe auch im Rennjahr 1934.





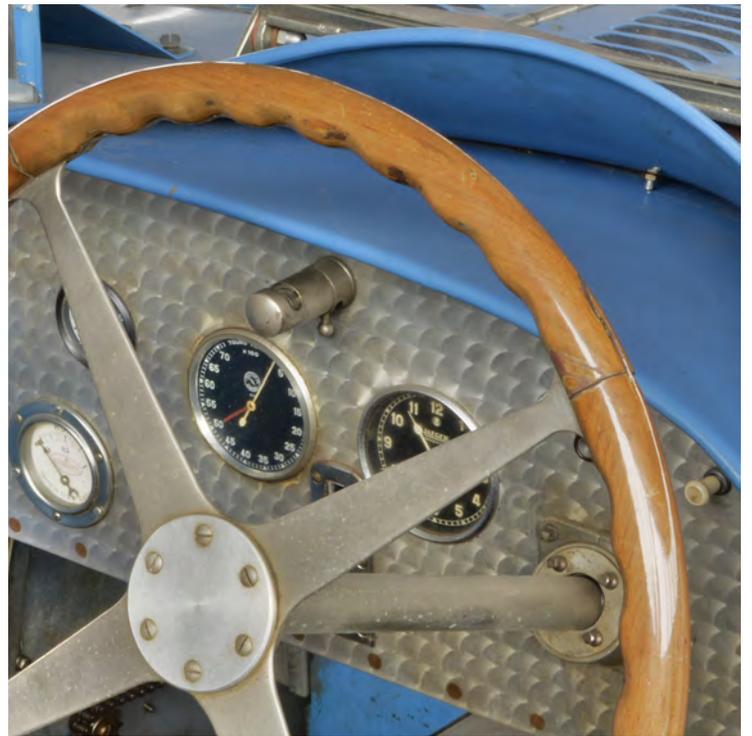
Bugatti Typ 37, 1929

Zylinder: 4
ccm: 1496
Leistung: 70 PS
Geschwindigkeit: 150 km/h
Produktionsjahre: 1926-1930
Produzierte Fahrzeuge: 300
Besitzer: Werner Looser, Rheinfelden

Der Bugatti Typ 37 war das ideale Einsteigerfahrzeug für junge Rennfahrer. Der Preis von rund 10000 Mark war verhältnismässig günstig, der Wagen sah rassig aus und war einfach zu fahren – er war seiner Zeit weit voraus – und er war Teil des werdenden Mythos.

Der Typ 37 wurde in Klausen-Klassements verschiedener Jahre gleich mehrfach aufgeführt.





DKW Supersport Z 500, 1926

Zylinder: 2
ccm: 494
Leistung: 18 PS
Geschwindigkeit: 100 km/h
Gewicht: 145 kg
Produktionsjahr: 1926
Besitzer: Verkehrshaus der Schweiz



DKW hat seine Ursprünge in Chemnitz und Zschopau. Vor dem Ersten Weltkrieg wurde ein Dampfkraftwagen, kurz DKW, entwickelt. Gleichzeitig sicherte man sich die Rechte an einem Zweitakt-Kleinmotor, woraus sich schliesslich die Motorradproduktion ergab. In den 1920er Jahren begann DKW mit dem Bau von Automobilen. 1932 fusionierten DKW, Audi, Horch und Wanderer zur Auto Union. Mit der Übernahme der Auto Union durch den Volkswagen-Konzern verschwand die Marke DKW 1966 vom Markt. Die DKW Supersport Z 500 war die erste DKW-Maschine mit einem Zweizylinder-Motor, „Z“ steht für „zwei“. Im ersten Produktionsjahr wurde sie als luftgekühlte Version ausgeliefert, mit entsprechenden thermischen Problemen, ab 1927 als ZWS 500 mit Wasserkühlung. DKW-Motorräder erscheinen in den Klassements der Klausenrennen der Jahre 1926, 1929, 1930, 1932 und 1934.





Klassement 1926, Automobile, Motorräder

Rennwagen bis 2000 ccm	1	J. Kessler	Schweiz	Alfa Romeo	2587	18.42.80
Rennwagen bis 5000 ccm	2	Graf U. Kinsky	Österreich	Steyr	4470	18.57.00
Rennwagen bis 1100 ccm	3	A. Morel	Frankreich	Amilcar	1094	19.15.20
Experts bis 500 ccm	1	F. Franconi	Schweiz	Motosacoche		17.48.60
Experts bis 1000 ccm	2	C. Céréssole	Schweiz	Harley-Davidson		18.11.60
Experts bis 500 ccm	3	P. Ghersi	Italien	Moto Guzzi		18.18.60

Internationales Klausenrennen, 1927

13. und 14. August 1927

Bei ansprechenden Wetterbedingungen war 1927 eine „Grossmutter“ aus dem Jahr 1914 für die Sensation besorgt. Absolutes Highlight des Klausenrennens 1927 war der Husarenritt von Adolf Rosenberger auf der „Grossmutter“. Grossmutter deshalb, weil der von ihm eingesetzte Mercedes-Benz 1914 mit Lautenschlager am Steuer den grossen Preis von Frankreich gewann. Mercedes-Benz holte diesen Rennwagen aus dem Museum. Ein Kompressor und Vorderradbremsten wurden eingebaut, Fahrgestellmodifikationen vorgenommen. Und ab ging die Post. Keiner der aktuellen Rennboliden hatte eine Chance. Mit 17 Minuten 17,0 Sekunden stellte Rosenberger, ein Financier des legendären Ferdinand Porsche, auf dem dreizehnjährigen Rennveteranen einen neuen Klausenrekord auf, elf Sekunden schneller als der Franzose Louis Chiron auf Bugatti 35B. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 74,65 km/h auf dieser kurvenreichen Strecke eine wahrlich superschnelle Grossmutter.



Josef Merz fährt im Bugatti auf Platz 3.





Adolf Rosenberger auf Mercedes-Benz, „Grossmutter“

Bugatti 35B, 1930

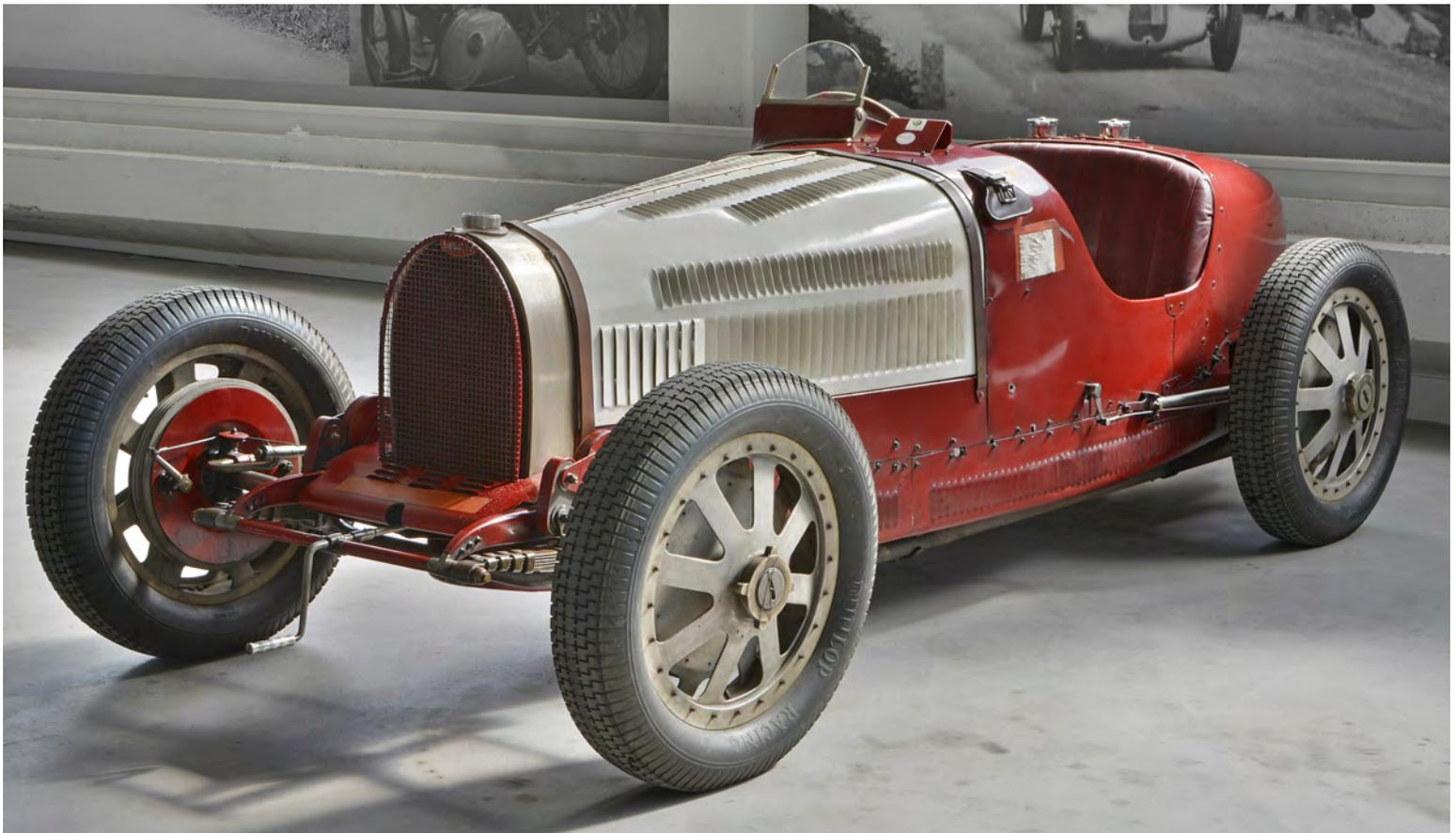
Zylinder: 8
ccm: 2262
Leistung: 130 PS
Geschwindigkeit: 210 km/h
Gewicht: 750 kg
Produktionsjahre: 1927-1930
Produzierte Fahrzeuge: 45
Besitzer: Hans Marti, L'Isle

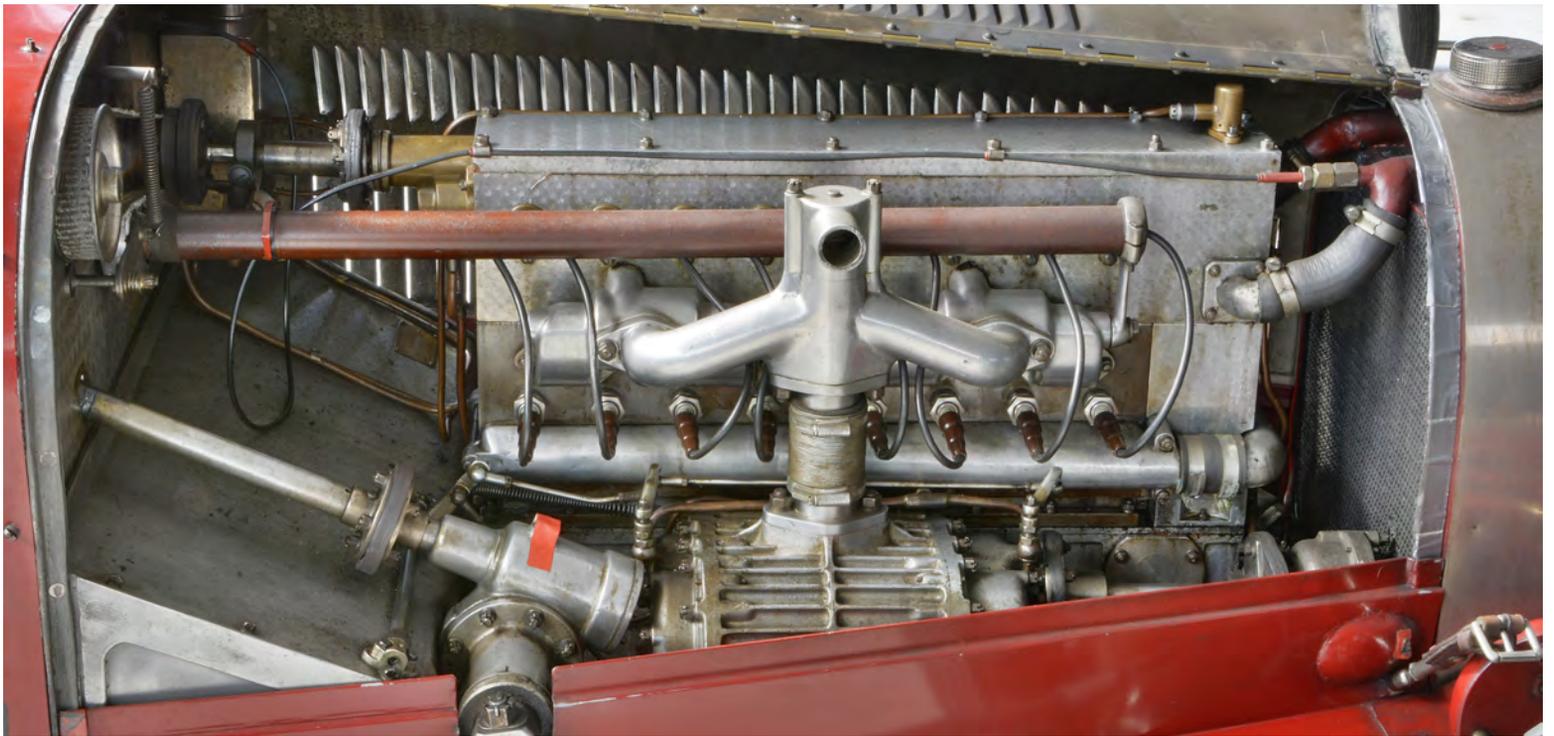
Die im elsässischen Molsheim domiziliert gewesene Autofabrik Bugatti gehörte in den Jahren vor dem Zweiten Weltkrieg zusammen mit Alfa Romeo und Bentley zu den dominanten Herstellern von

Sport- und Rennwagen. Alfa Romeo verkörperte Technologie und Leistung, Bentley Ausdauer und Beständigkeit und Bugatti stand für die Genialität im Bau von schnellen Fahrzeugen. Bugatti sind in den Klassements sämtlicher Klausenrennen vertreten, es ist die am meisten vertretene Marke. Heute gehört sie zum Volkswagenkonzern. – Der Typ 35B trug das seine zur Bildung des Mythos um Bugatti bei: Handbremse und Gangschaltung, eine umgekehrte H-Schaltung, das heisst der 1. Gang hinten, der zweite vorn, sind am 35B aussen angebracht, es gibt keinen Zündschlüssel. Es muss Luft in den Tank gepumpt werden, damit das Benzin durch die Leitung gepresst wird, dann wird vorne an der Kurbel gedreht und der Motor heult auf.

Der ausgestellte Bugatti 35B war am Klausenrennen 1932 mit Starnummer 88 mit Alois Muff, der den Wagen 1931 erwarb, am Steuer im Einsatz. Er zeigt sich im originalen, klassischen rot-weißen Rennkleid der Schweizer Fahrzeuge.

Im Klausenrennen 1927 fuhr der französische Weltklasse-Rennfahrer Louis Chiron in 17.28.00 auf einem Bugatti 35B auf den ersten Rang.



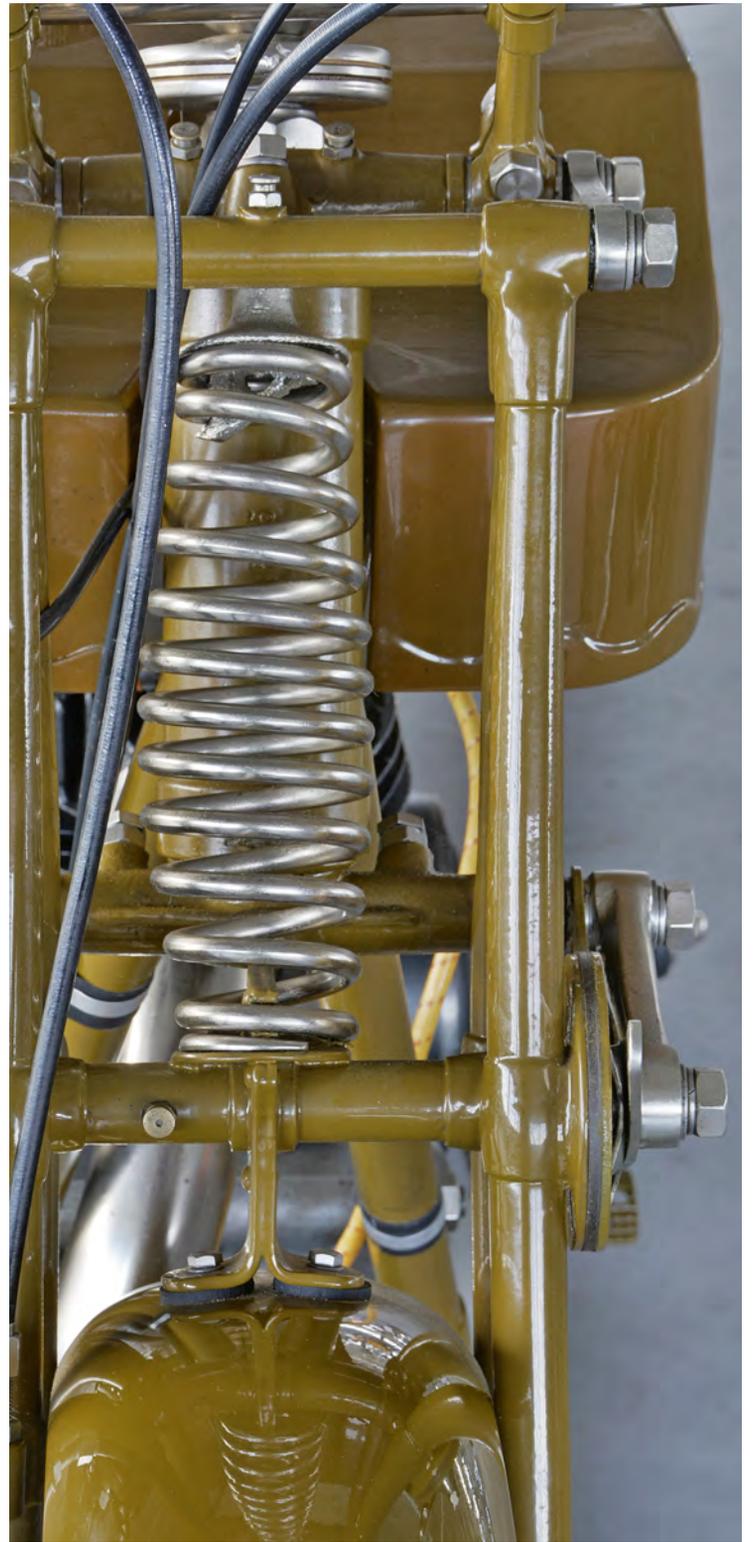


Motosacoche M-35, 1927

Zylinder: 1
ccm: 350
Leistung: 23 PS
Geschwindigkeit: 120 km/h
Produktionsjahr: 1926

Beim ausgestellten Modell handelt es sich um eine Werksrennmaschine. Auf diesem Modell gewann Francesco Franconi im Jahr 1927 die Kategorie Motorrader des Klausenrennens. Weitere Informationen zu Motosacoche siehe auch Rennjahr 1934.





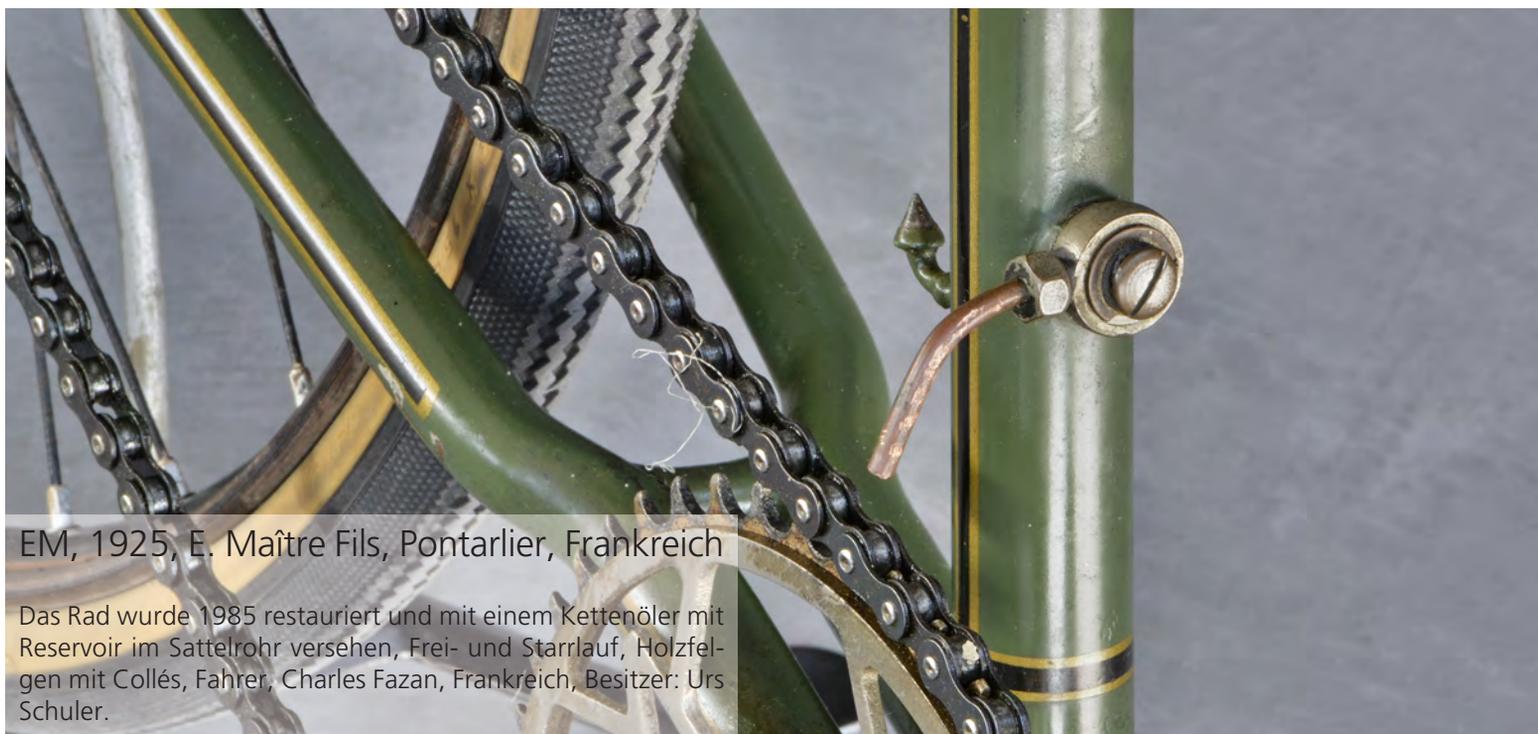
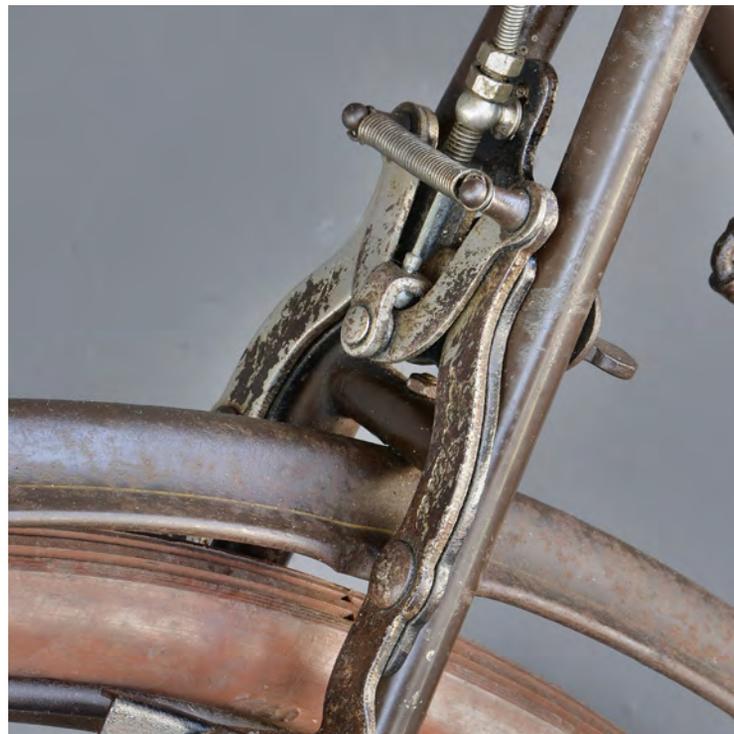
Velos





Gutner, 1930, Pontarlier, Frankreich

Originalzustand, Velo mit Frei- und Starrlauf, Stahlfelgen mit Drahtreifen, Besitzer: Urs Schuler.



EM, 1925, E. Maître Fils, Pontarlier, Frankreich

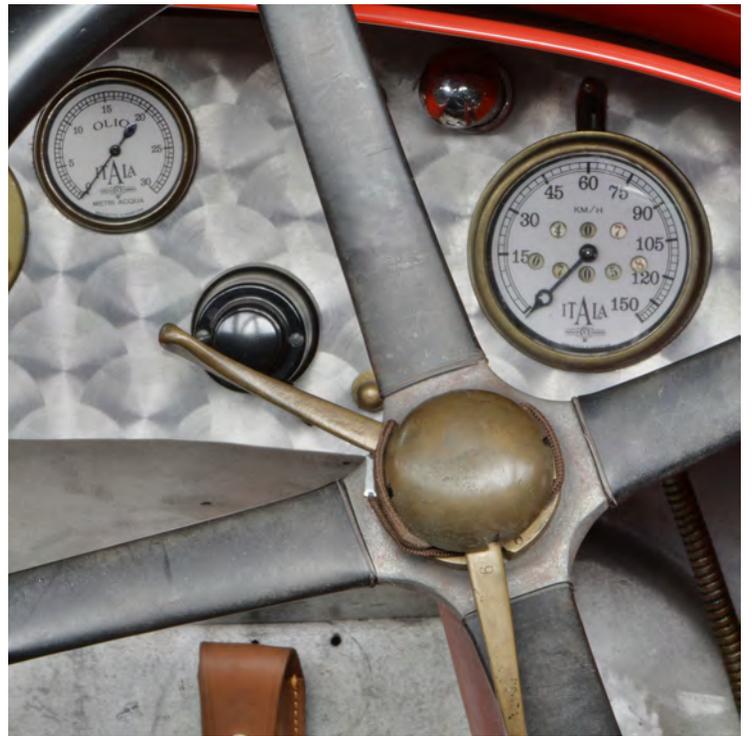
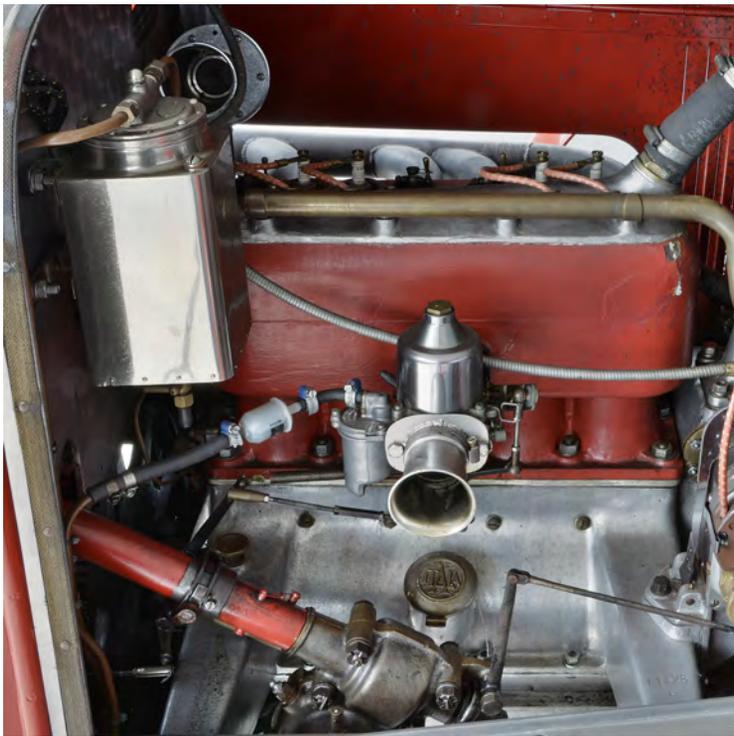
Das Rad wurde 1985 restauriert und mit einem Kettenöler mit Reservoir im Sattelrohr versehen, Frei- und Starrlauf, Holzfelgen mit Collés, Fahrer, Charles Fazan, Frankreich, Besitzer: Urs Schuler.

Itala, 51S, 1923

Zylinder: 4
ccm: 2813
Leistung: 50 PS
Geschwindigkeit: 100 km/h
Produktionsjahre: 1920-1926
Besitzer: Jürg Furter, Oberrieden

Die Turiner Fabbrica Automobili Itala war eine Gründung von Matteo Ceirano, der mit schweren, soliden Autos auf finanzkräftige Kunden zielte. Die Marke bestand von 1904 bis 1934. Bereits 1905 gewann ein 14,8 Liter Itala mit 5 Zylindern die Coppa Florio, ein Jahr später auch die Targa Florio. 1907 gewann Prinz Scipione Borghese die Rallye von Peking nach Paris in einem weissen 7,5 Liter Itala mit 4 Zylindern, er benötigte für die 16000 Kilometer 44 Tage. Diese Erfolge liessen die Umsätze bei Itala rasant ansteigen. Die Karosserie des Tipo 51S hatte Giovanni Bertone entworfen. Im Klausenrennen des Jahres 1927 standen zwei Itala am Start.





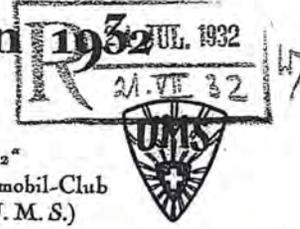
Internationales Klausenrennen 1932 JUL. 1932

6. und 7. August



GROSSER BERGPREIS DER SCHWEIZ

Schweizerische Konkurrenz für die „Internationale Bergmeisterschaft 1932“
 Offen für Automobile, Motorräder, Sidecars und Fahrräder, veranstaltet vom Automobil-Club
 der Schweiz (A. C. S.), der Union der Motorradfahrer-Clubs der Schweiz (U. M. S.)
 und vom Schweiz. Radfahrer- und Motorfahrer-Bund (S. R. B.)



1. Konkurrent. Name: Alois Muff
 Anerkanntes Pseudonym: _____
 Club und Sektion: A. C. S. Luzern
 Wohnort: Luzern Strasse: Hellbühl
 Nr. der Lizenz des Konkurrenten: 18 Ausgestellt von: A. C. S.

2. Fahrer. Name: Alois Muff
 Anerkanntes Pseudonym: _____
 Club und Sektion: A. C. S. Luzern
 Wohnort: Luzern Strasse: Hellbühl
 Nr. der Lizenz des Fahrers: 18 Ausgestellt von: A. C. S.

3. Fahrzeug. Nachstehende Angaben müssen, sofern sie nicht aus dem beigelegten Katalog ersichtlich sind, durch eine schriftliche, der Anmeldung beizulegende Erklärung der Fabrik oder deren Vertreter beglaubigt sein.

Fahrzeugkategorie (Touren-, Sport- od. Rennwagen; Motorrad oder Sidecar)	Klasse cm ³	Fabrikmarke des Chassis oder Motorrades	Jahrgang der Fabri- kation	Polizei- Nummer des Fahr- zeuges	Nummer des Motors	Zahl der Zylin- der	Zylin- der- bohrung in mm	Kolben- hub in mm	Zylin- der- Inhalt in cm ³ (maximaler Leistung*)	Touren- zahl des Motors bei maximaler Leistung*)	Maximale Leistung des Motors in PS*)	Mit oder ohne Kom- pressor
<u>Rennwagen</u>	<u>2300</u>	<u>Bugatti</u>	<u>1931</u>		<u>4956</u>	<u>8</u>	<u>60</u>	<u>100</u>	<u>2200</u>	<u>6000</u>		<u>Mit.</u>

Zwei- oder Viertakt-Motor*): _____
 Übersetzung der Hinterachse *): _____
 Dimensionen der Bereifung der Hinterräder*): _____
 Anmerkung: *) Gilt nur für Automobile.

4. Beilagen. Dieser Anmeldung ist beigelegt: Fabrikatalog, Fabrikationsausweis (Nichtpassendes gefl. streichen).
 Das Nenngeld und die Versicherungsprämie werden bezahlt: In Bar — auf Postcheck VIII 3944 — auf
 Bankkonto A. C. S. bei der Schweiz. Kreditanstalt, Zürich (Nichtpassendes gefl. streichen).
 Die Unterzeichneten erklären, von den Vorschriften des Reglementes Kenntnis genommen zu haben und sich
 denselben in allen Punkten zu unterziehen, was sie durch ihre Unterschrift bestätigen.

Luzern, den 20. Juli 1932.

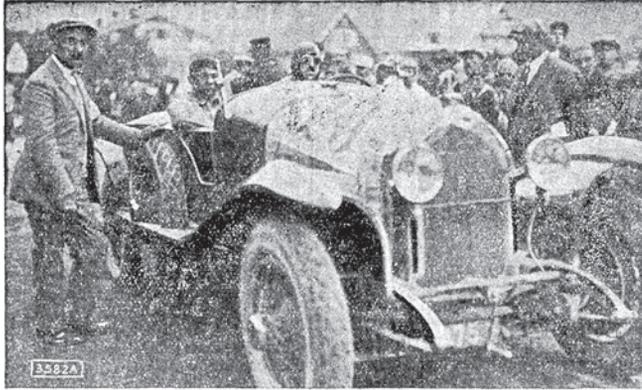
Unterschrift des Konkurrenten: Alois Muff Unterschrift des Fahrers: Alois Muff

Uvollständig ausgefülltes Anmeldeformular ist ungültig. Die Anmeldung ist an das Sekretariat der Sektion Zürich des A. C. S., Waisenhausstrasse 2, Zürich 1, zu senden.

Nenngeld: 1. Automobile: Fr. 80.—. 2. Motorräder und Sidecars: Fr. 60.—.
 Postcheck-Konto VIII 3944 — Bankkonto A. C. S. bei der Schweiz. Kreditanstalt, Zürich.

Erster Nennungsschluss: Dienstag, 26. Juli 1932, 18 Uhr. Definitiver Nennungsschluss bei doppeltem Nenngeld: Samstag, 30. Juli 1932, 18 Uhr.
 Haftpflichtprämie: Für Automobile Fr. 10.—, für Motorräder Fr. 8.—. Anmeldungen werden nur dann anerkannt, wenn sie auf dem offiziellen
 Anmeldeformular ausgefüllt werden und samt dem Nenngeld, der Haftpflichtprämie und dem Katalog oder Fabrikationsausweis bis zum vor-
 genannten Zeitpunkt im Besitze des Sekretariates der Sektion Zürich des A. C. S. sind. (Telephon: 38.744)

Bilder vom Klausen.



Herr Frey (links), Vizepräsident des Komitees und Starter, welcher von Kommissär Dinkel (rechts) unterstützt wurde, im Begriffe, Stocker, auf Lorraine-Dietrich, das Startzeichen zu geben. (Photo Automobil-Revue.)



Die Kommission, welche mit der Entgegennahme der für das internationale Rennen eingeschriebenen Wagen beauftragt war. Von links nach rechts: X ein Berliner Journalist, Frey, Decrauzat, Empeya, Brieger, S. Jenny-Peter, Dr. Hummel, Brüderlin, Christen und Badertscher auf dem Bahnhofplatz in Zürich. (Photo Automobil-Revue.)



Rosenberger (Mitte) und Caracciola (rechts), die grossen Sieger und Mercedes-Rennkanonen, nach dem Kampfe in froher Stimmung auf der Passhöhe. Links von ihnen Hörmann, der Leiter der Sportssektion des Bayrischen A.C. (Photo Automobil-Revue.)



Eine Gruppe von Sportsfreunden auf der Terrasse des Hotels «Post» in Linthal. Von links nach rechts sitzend: Gräfin Erbach, Hr. Hürlimann, Vizepräsident der Sektion Zürich des A.C.S., Fran Merck, Hr. Zettritz und Hr. Tändler, der Renngeneral, Graf Erbach, Präsident des A.C. von Hessen; Major Czermak, Präsident des A.C. von Bayern, Hr. Merck, Hr. Hörmann, Präsident der Sportssektion des A.C. von Bayern, der Rennfahrer Butenuth und Hr. Wollensberger, Journalist von Stuttgart. (Photo Automobil-Revue.)

Klassement 1927, Automobile international, Automobile national, Motorräder

Rennwagen bis 2000 ccm	1	L. Chiron	Frankreich	Bugatti	2262	17.28.00
Rennwagen bis 8000 ccm	2	O. Merz	Deutschland	Mercedes-Benz	7100	17.31.20
Sportwagen bis 8000 ccm	3	R. Caracciola	Deutschland	Mercedes-Benz	6765	17.35.40
Rennwagen bis 5000 ccm	1	A. Rosenberger	Deutschland	Mercedes-Benz	4500	17.17.00
Rennwagen bis 3000 ccm	2	J. Merz	Schweiz	Bugatti	2262	17.23.40
Rennwagen über 5000 ccm	3	O. Merz	Deutschland	Mercedes-Benz	7100	17.33.40
bis 350 ccm	1	F. Franconi	Schweiz	Motosacoche		18.23.40
bis 500 ccm	2	E. Frey	Schweiz	HRD		19.01.40
bis 350 ccm	3	B. Martinelli	Schweiz	Motosacoche		19.14.20

Internationales Klausenrennen, 1929

17. und 18. August 1929

Nachdem 1928 kein Klausenrennen stattgefunden hat, ist es am 17. und 18. August 1929 wieder soweit: Wird der Streckenrekord unterboten? Louis Chiron will den Klassensieg in der Kategorie Rennwagen mit dem Bugatti 35B verteidigen. Wird er sich wieder gegen die starke Konkurrenz durchsetzen können? Wer kommt bei den Motorrädern diesmal als Schnellster durchs Ziel? Antworten auf diese Fragen erhofften sich wieder zehntausende von Interessierten, die zum Klausenpass gepilgert waren, um ihre Stars aus nächster Nähe in voller Aktion zu erleben.

Bei den Motorrädern, erstmals 1925 am Klausen dabei, siegte 1929 der Berner Motorradhändler Claude Cérésolle auf Harley-Davidson mit der neuen Rekord-Zeit von 17:22:00 Sekunden vor dem BMW-Werksfahrer Karl Stegmann. Besonders bemerkenswert am Klausenrennen 1929 war das Duell zwischen Louis Chiron auf Bugatti und Hans Stuck auf Austro-Daimler. Am Ende konnte sich Louis Chiron auf Bugatti 35B um drei Sekunden gegenüber Hans Stuck durchsetzen. Der Austro-Daimler verfügte zwar über 70 PS weniger Motorenleistung, mit exzellenter Kurventechnik machte Stuck dieses Handicap jedoch wieder mehr als nur wett. Neuer Streckenrekord! So sicherte sich Louis Chiron die Siegesprämie von Fr. 2000.- in bar und Fr. 1000.- in bar für die Rekordverbesserung.





Louis Chiron auf Bugatti

Maserati 26, 1928

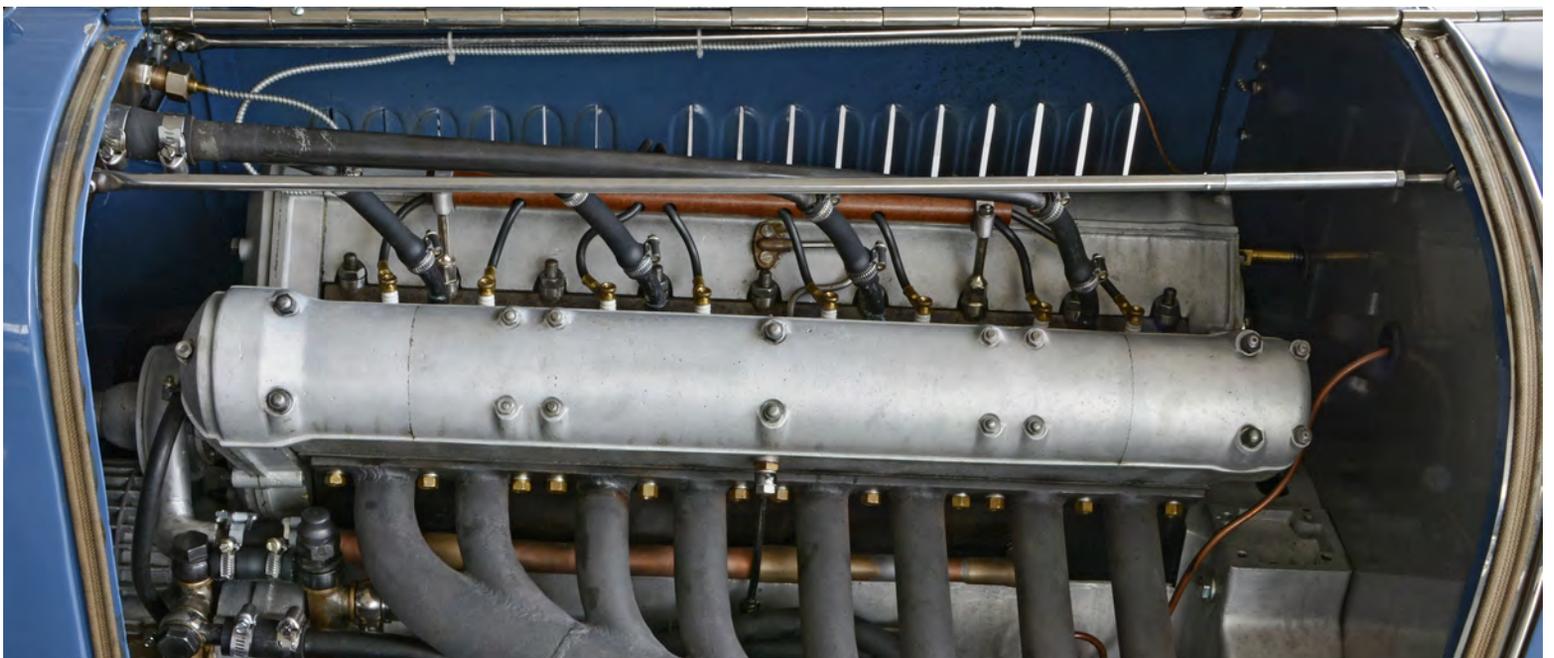
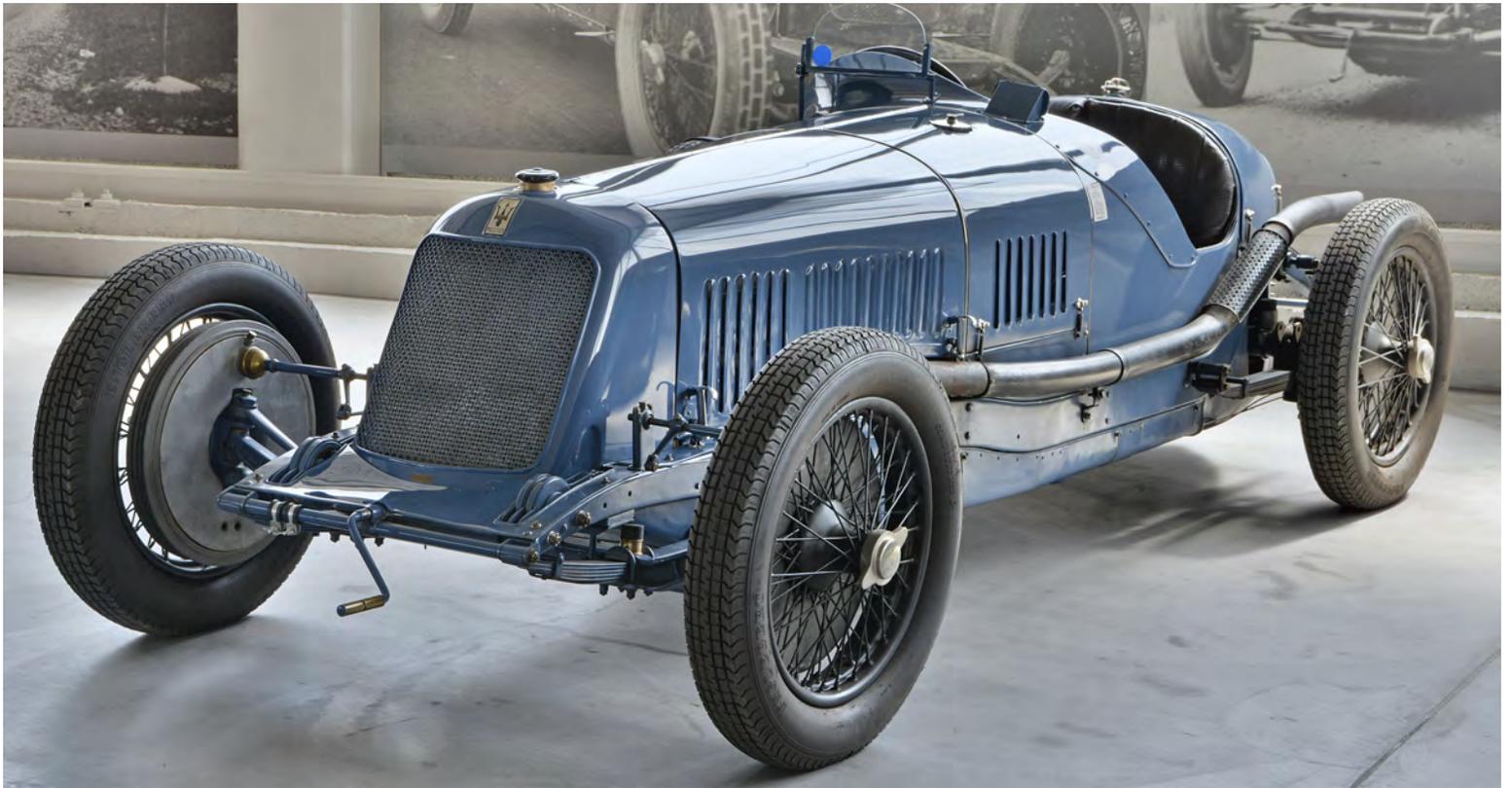
Zylinder: 8
ccm: 1493
Leistung: 128 PS
Geschwindigkeit: 200 km/h
Gewicht: 720 kg
mit Kompressor
Besitzer: Hans Matti, L'Isle

Maserati wurde im Kriegsjahr 1914 von 5 Brüdern in Bologna gegründet. Alferi Maserati, selbst ein erfolgreicher Rennfahrer, entwickelte 1925 mit dem Tipo 26 den ersten werkseigenen Rennwagen, an dessen Steuer er ein Jahr später die Targa Florio in seiner Klasse gewann. Das Markenzeichen der Maserati, der Tridente, Dreizack, wurde Neptun entliehen, der seit 1566 im Bologneser Zentrum als Statue auf einem Brunnen steht. Ab 1946 stellte Maserati auch sportliche Serienfahrzeuge. Die erfolgreichste Zeit der Marke waren die 1950er Jahre, als Juan Manuel Fangio auf einem Maserati 250 F Weltmeister der Formel 1 wurde. Im Jahr 1993 ging Maserati zu Ferrari und damit zum Fiat-Konzern über.

Das ausgestellte Auto ist der zehnte Maseratti, der hergestellt wurde, er wurde als Werksrennmaschine gebaut und am 28. August in Bologna fertiggestellt. Nach einer eindrucklichen Rennkarriere ist er zwischen 1994 und 2002 restauriert worden und hat inzwischen an den Klausen-Memorials 2002 und 2006 teilgenommen.

Maserati fuhren in den Klausenrennen der Jahre 1929 und 1934 mit. Der Engländer Whitney Straight erreichte 1934 mit seinem Maserati 8CM in einer Zeit von 16.20.60 Minuten den dritten Rang.





Harley-Davidson FHAD Two Cam Racer, 1929

Zylinder: 2
ccm: 986
Leistung: 50 PS
Geschwindigkeit: 160 km/h
Produktionsjahre: 1903 bis heute
Besitzer: Alex Lüchinger, Niederönz

William Harley und Arthur Davidson begannen 1903 in einem Schuppen in Milwaukee mit dem Bau von grossvolumigen Motorrädern mit 1000 und 1200 ccm Hubraum. Ihre ersten Erfolge hatten sie mit einer Maschine, die sie „the silent grey fellow“ – „der ruhige graue Kollege“ nannten. Ab 1907 wurden Modelle mit V-Twin-Motoren gebaut. Bis Mitte der zwanziger Jahre besaßen die amerikanischen Motorräder keine Bremse im Vorderrad. Die Kundschaft in den USA hatte Bedenken, eine solche würde auf den schlechten Strassen nur die Sicherheit der Fahrer mindern. Die Trommelbremse hinten und der starke Motor waren genug, um selbst 400 kg schwere Gespanne zu bremsen. Ab 1928 kamen Motoren mit 750 ccm Hubraum hinzu. Es waren ruhige und äusserst zuverlässige Motorräder, die auch von der US-Army benutzt wurden. Tausende von ihnen kamen so im Zweiten Weltkrieg nach Europa und waren ab 1945 günstig zu haben. Die Harley-Davidson Rennmaschinen waren hervorragend gebaut und sehr leistungsfähig.

Bei der ausgestellten Harley-Davidson handelt es sich um eine von drei im Jahr 1929 gebauten Strassenrennmaschinen mit dem legendären Two-Cam-V2-Rennmotor, kurzem Radstand, kurzer Renngabel, Integralbremssystem und verstärktem Rahmen. Sie wurde damals von Claude Cérésolle gefahren, dem gefeierten Rennfahrer und Harley-Importeur an der Montbijoustrasse in Bern. Cérésolle wurde mit diesem Motorrad 1929 Schweizermeister in der Expertklasse und stellte damit insgesamt neun Streckenrekorde auf. Bereits in den Jahren 1924, 1925 und 1927 wurde er auf Harley Schweizermeister. Sein Name und der von Alfredo Carmine, ebenfalls ein Harley-Davidson-Fahrer, figurieren im Klausenrennen-Klassement von 1925, Carmine wurde Dritter. Cérésolle fuhr 1926 auf den 2. Platz, 1929 stand er mit der Klausen-Rekordzeit von 17.22.00 Minuten zuoberst auf dem Podest, siehe den Artikel aus der Automobil-Revue rechts. 1930 schliesslich belegte er wiederum den 2. Platz.

Die letzte Motorradkategorie, die schweren 1000 ccm, wuchs sich zu einer

sensationellen Fahrt Cérésolles

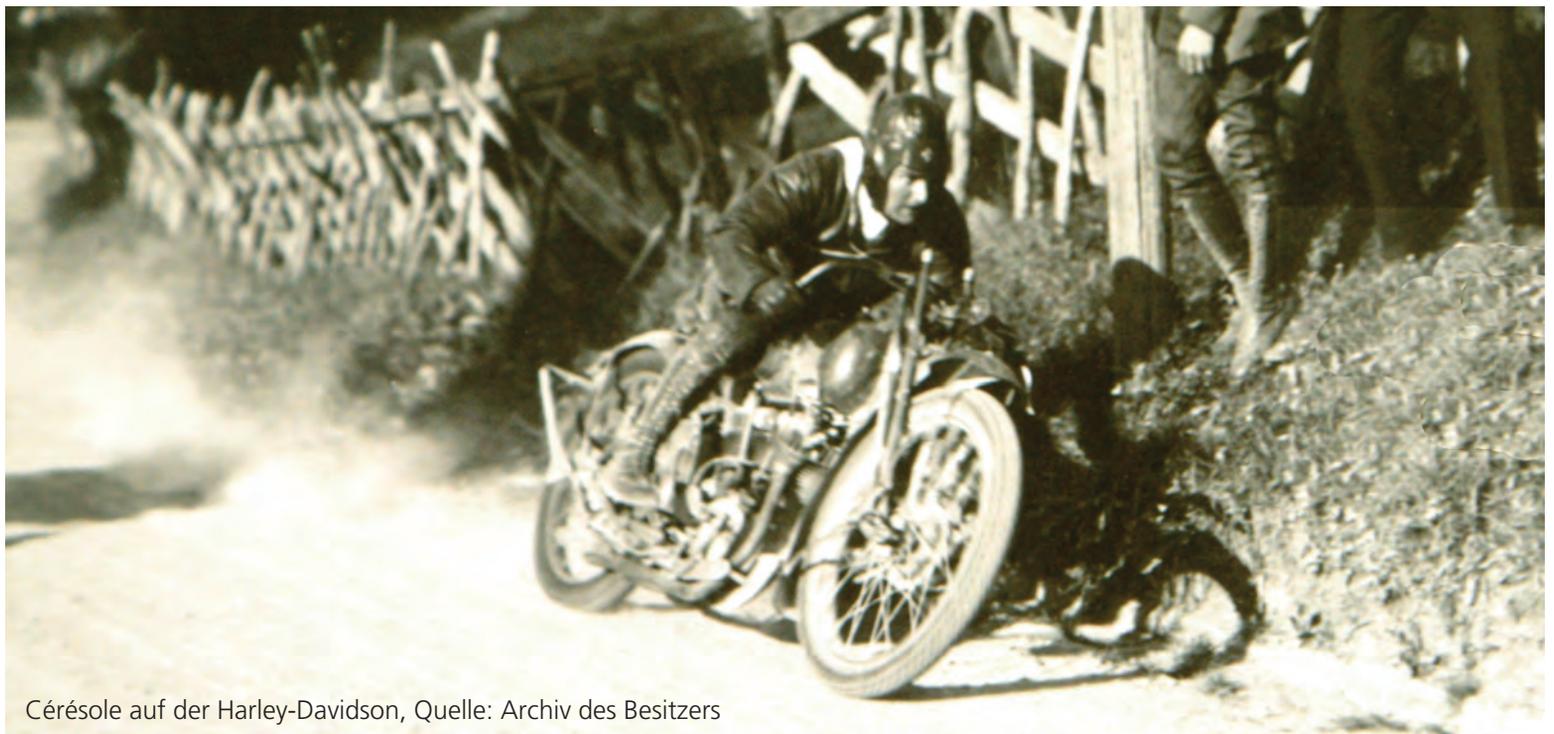
aus. Bekanntlich wurde er vor 14 Tagen am deutschen Bergrekord von Gall um nur Sekundenbruchteile geschlagen. Und da der Deutsche heute am Klausen mit 17:27,4 immer noch die beste Zeit der Motorräder verzeichnete, ging der Berner auf seiner Harley-Davidson, die ihn dieses Jahr schon so oft zu bedeutungsvollen Erfolgen gebracht hatte, mit Aufbietung der letzten Muskel und äusserster Konzentrierung ins Rennen. Er durchflog auch Geraden und Kurven in beängstigend waghalsiger, aber technisch sicherer Art. An der zweitletzten Kurve aber geriet er nebenaus und flog von der Maschine. Des am Ziel und an jener Stelle besonders stark vertretenen Publikums bemächtigte sich atembeklemmende Spannung. Aber zu aller Begeisterung riss Cérésolle das Rad an sich, ging in die Bahn und steuerte den letzten Kilometer in fabelhafter Zeit. Genau 15 Sekunden hatte er durch den Sturz eingeblüht. Als er durchs Ziel flitzte, begleiteten ihn laute Bravorufe, die zur Begeisterung auswuchsen, als Cérésolles Zeit trotzdem mit 17:22 ausgerufen wird. Damit hat der wackere Fahrer nicht nur die beste Tageszeit aller Motorräder erzielt und den eigenen Kategorienrekord geschlagen, sondern einen nicht so schnell wieder zu verbessernden

neuen Klausenrekord der Motorräder

erzwungen. Das technische Ergebnis ist eine Geschwindigkeit von 74,280 Std./km. — Heini, ebenfalls auf Harley-Davidson, kam unbestritten als Zweiter in 18:46,8 über die Distanz.

Mit diesem überwältigenden Ereignis schloss die Konkurrenz der Motorräder. Cérésolle liess man bei seinem Erscheinen (er blutete aus der Nase) natürlich hochleben, was ihn sichtlich rührte. Erwähnt sei, dass er ohne den bedauerlichen Sturz den bisherigen Rekord Rosenbergers aller Fahrzeuge ganz gewaltig geschlagen hätte.

Quelle: Archiv des Besitzers



Céréssole auf der Harley-Davidson, Quelle: Archiv des Besitzers

Allegro 175 ccm, 1924

Zylinder: 1

ccm: 175

Leistung: 17 PS

Geschwindigkeit: 125 km/h

Produktionsjahre: 1903 bis heute

Besitzer: Verkehrshaus der Schweiz

Arnold Grandjean betrieb von 1923-1943 in Neuchâtel eine Fahrradfabrik, wo die legendären Allegro-Velos gefertigt wurden. Grandjean gilt auch als Entwickler der sportlich erfolgreichen Allegro 175 ccm, auf der er selbst an diversen Rennen teilnahm. Er fuhr die 175er auch als Gespann mit seiner Frau als Beifahrerin. Die Allegro-Motorräder wurden mit Motoren von MAG, Sturmey-Archer und Villiers bestückt.

Die Allegro 175 ccm erscheint in den Klausenrennen-Klassements der Jahre 1925, 1926, 1927, 1929, 1930, 1932 und 1934.





Bugatti 35C, 1926

Zylinder: 8

ccm: 1991

Leistung: 125 PS

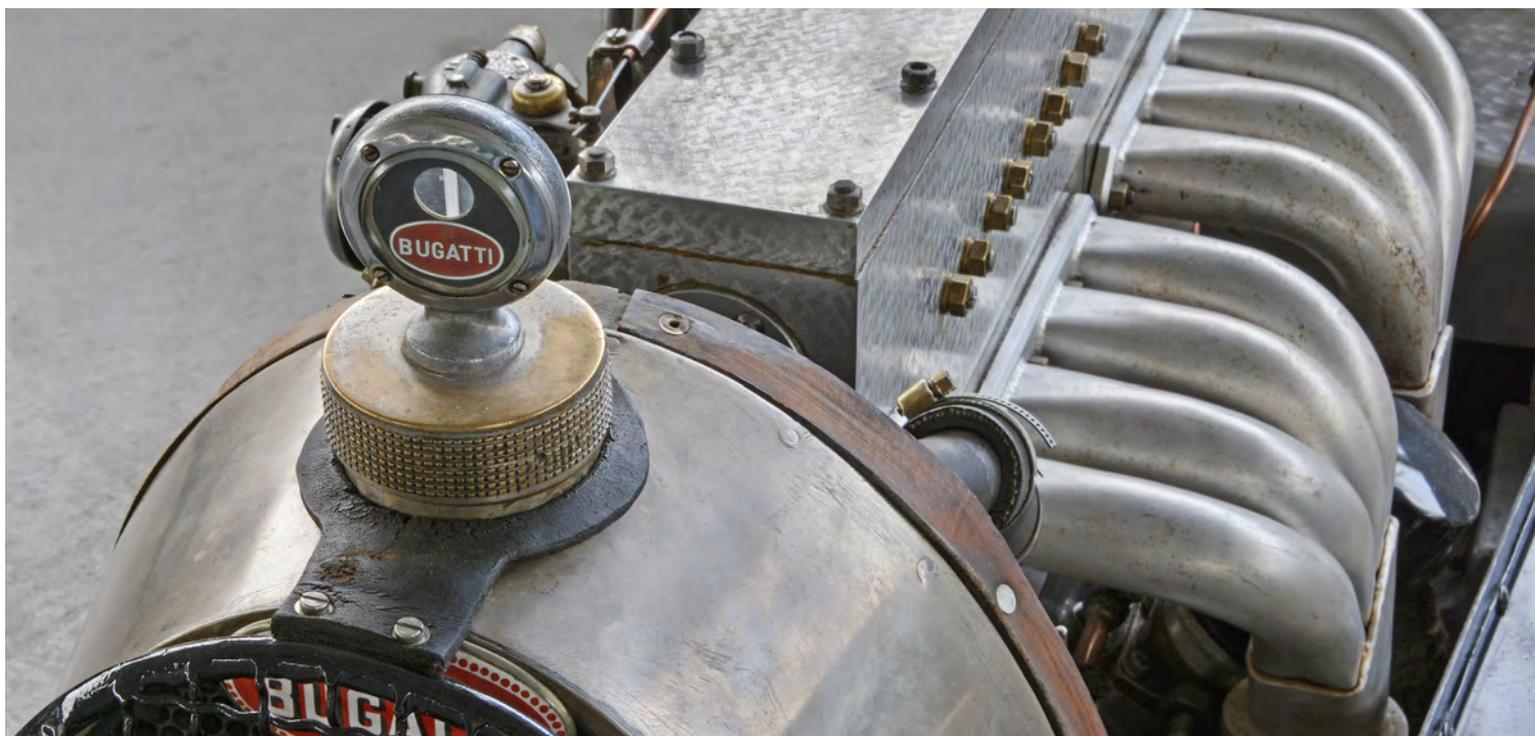
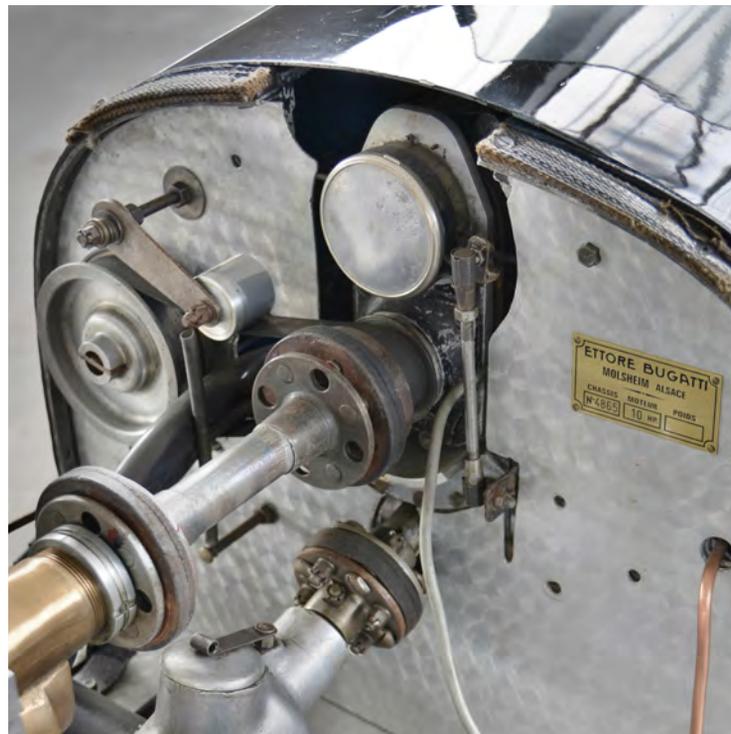
Geschwindigkeit: 200 km/h

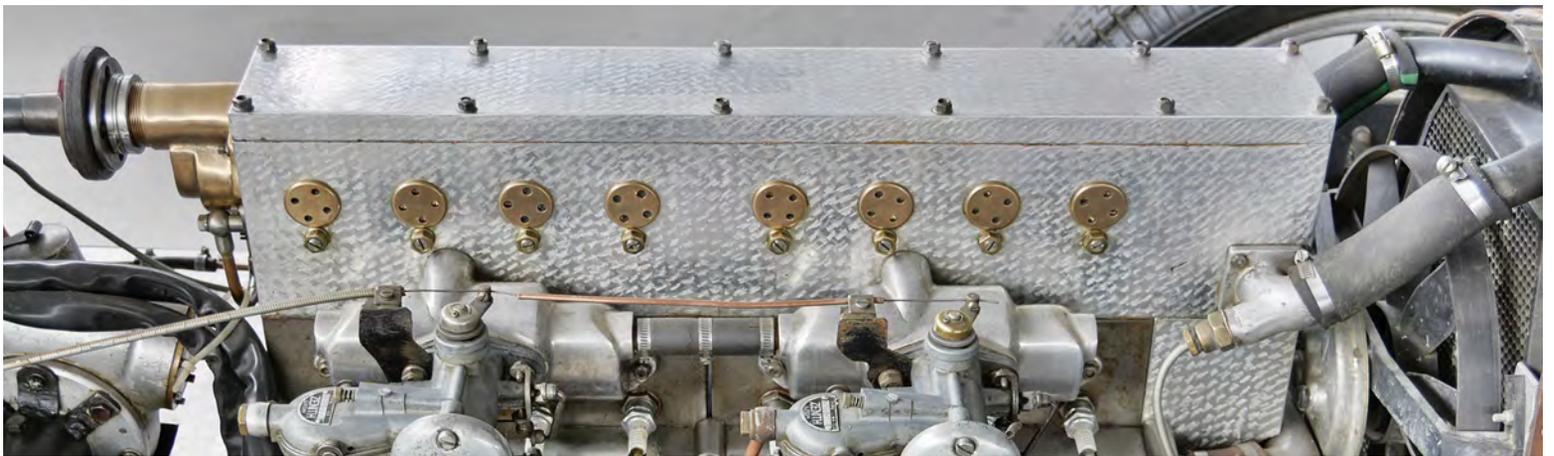
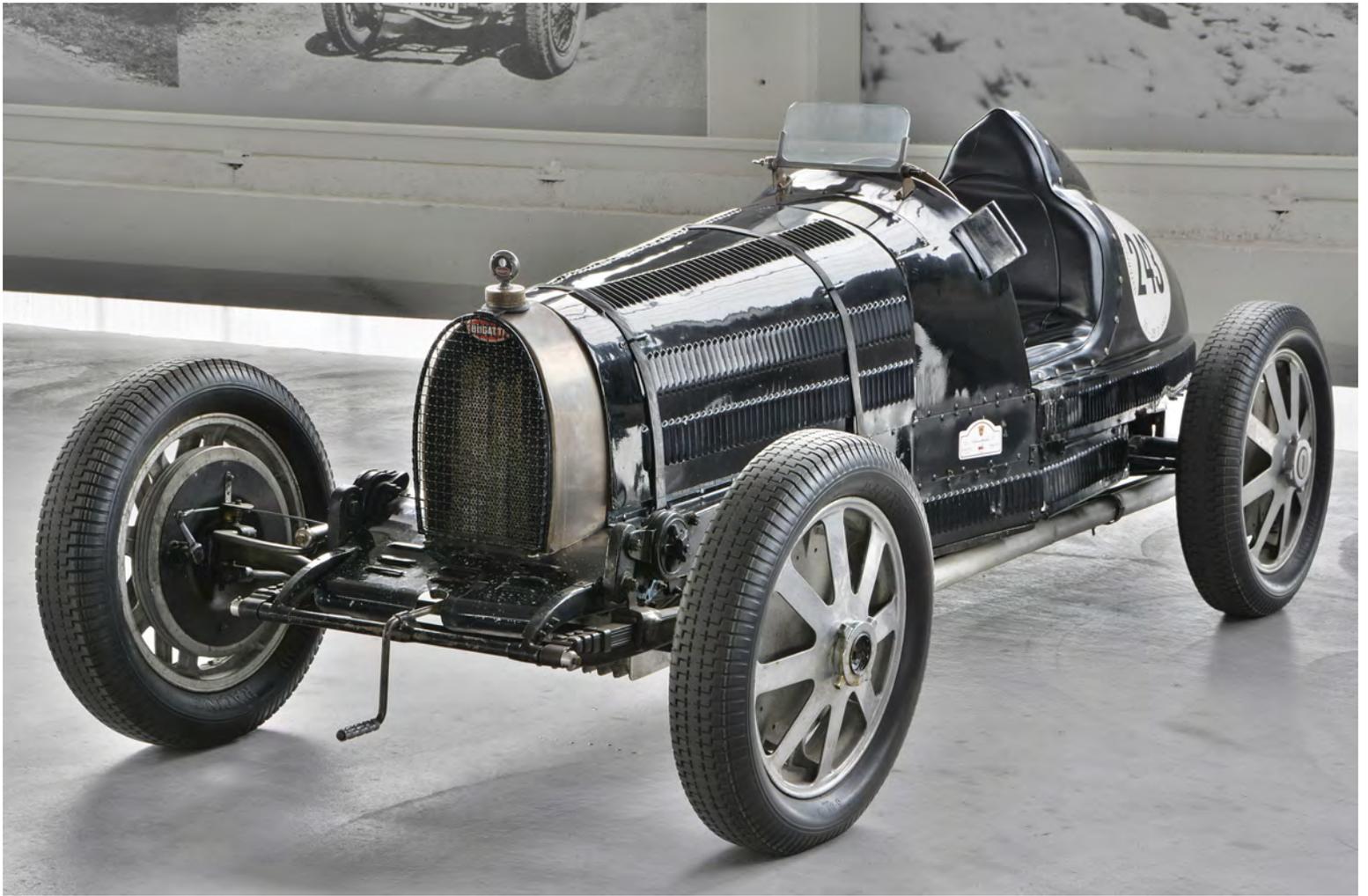
Chassis-Nummer: 4865

Besitzer: Philippe Douchet de Rouère, Aubonne

Der Typ 35C gehört zu den erfolgreichsten Bugatti-Rennwagen überhaupt, mit ihm wurde der französische Grand Prix der Jahre 1928 und 1930 gewonnen.

Der ausgestellte Bugatti war erstmals am Pariser Autosalon im Jahr 1926 zu sehen, als normaler Typ 35, das heißt ohne Kompressor. Der Roots-Lader wurde später eingebaut. Nach einer Karriere als Rennwagen fristete der Wagen ab 1959 im Musée Bonnal in der Gironde ein ruhiges Dasein.

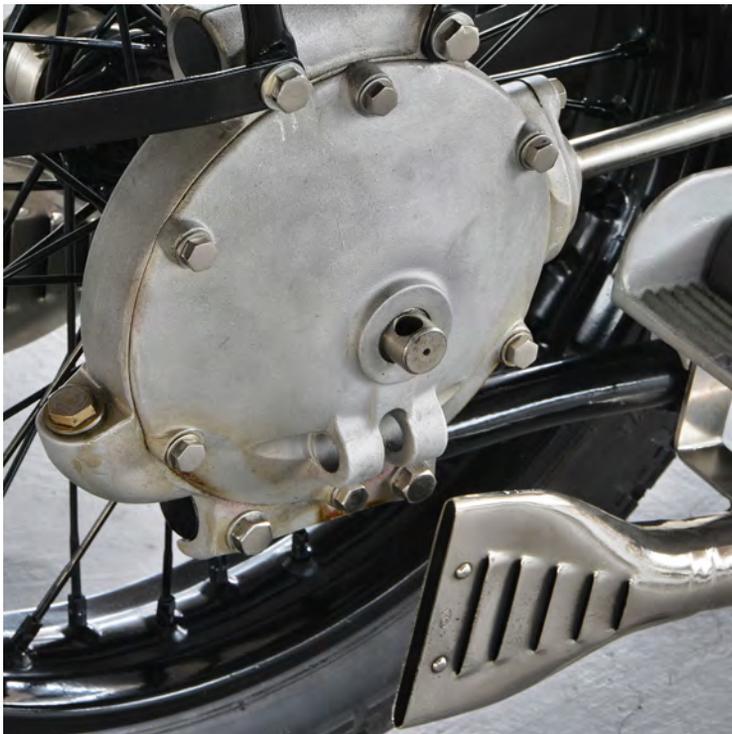




BMW R63, 1929

Zylinder: 2, OHV-Boxer
ccm: 745
Leistung: 24 PS
Geschwindigkeit: 140 km/h
Gewicht: 155 kg
Produktionsjahre: 1928-1929
Produzierte Fahrzeuge: 794

Das 1928 erschienene Sportmotorrad basierte auf dem erfolgreichen Vorgängermodell R32. Es verfügt über einen längs eingebauten Boxermotor, voll eingekapselte Ventile, einen Kardanantrieb und eine direkte Verbindung zwischen Lenkerkopf und Hinterachse. Eine Hinterachsfederung fehlt, die Vordergabel ist mit einer Kurzschwinge mit Blattfederung versehen.
Karl Stegmann belegte im Klausenrennen 1929 auf einer BMW R63 mit Kompressor in 17.42 Minuten den dritten Rang.





Nº 72 — 1929

AUTOMOBIL-REVUE

3

Prominente vom Klausen-Rennen . . .



HERR F. FREY

Herr F. Frey, Rennchef des Internationalen Klausenrennens.



HERR
BRÜDERLIN

Herr Brüderlin, Mitglied des Organisationskomitees v. Stück (Austro-Daimler), der Bergmeister, schlug Rosenbergers absoluten Klausenrekord.



VON STÜCK



V. DE STERLICH

De Sterlich auf Maserati, der beste Mann der Italiener.

Marmon Model T68, 1928

Zylinder: 8

ccm: 3300

Leistung: 92 PS

Geschwindigkeit: 150 km/h

Produktionsjahre: 1928-1929

Besitzer: Pitt Jung, Affoltern am Albis

Die Inhaber der Nordyke Marmon & Company in Indianapolis, dem damals grössten Mühlenbauer der USA, waren unzufrieden mit dem Angebot an Automobilen. Darum bauten sie 1902 einen Luxuswagen nach eigenem Geschmack und benannten ihn nach Howard Marmon. Während eines Vierteljahrhunderts schrieb Marmon Autogeschichte, bis die Marke in den Wirren der Great

Depression unterging. Ein Marmon „Wasp“ gewann 1911 das erste Indianapolis-500-Rennen. Diese „Wespe“ war der erste Rennwagen ohne Beifahrer, mit entsprechenden Gewichtsvorteilen. Gleichzeitig soll er das erste Auto mit Rückspiegel gewesen sein, schliesslich mussten die fehlenden Informationen des beobachtenden Beifahrers kompensiert werden ...

Der ausgestellte Marmon Model T68 fuhr am Klausen-Memorial im Jahr 2006.

Am den klassischen Klausenrennen der Jahre 1922, 1923 und 1926 war Marmon mit dem Model 34 vertreten. Dieses hatte einen Sechszylinder-Reihenmotor aus Aluminium, auch an Fahrgestell und Karosserie wurde aus Gewichtsgründen Alu verwendet. Hier die technischen Daten:

Zylinder: 6

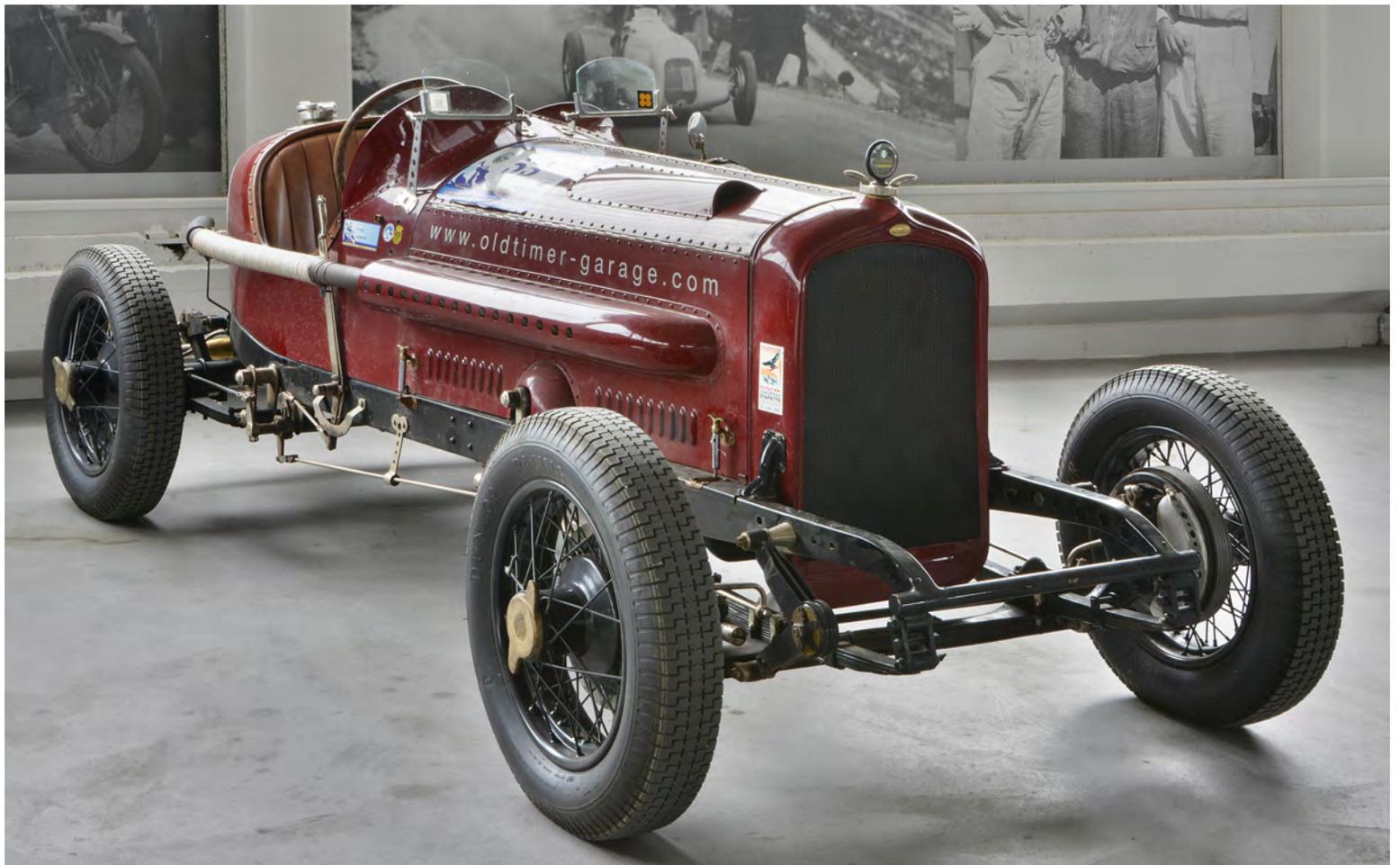
ccm: 5529

Leistung: 34-84 PS

Geschwindigkeit: 128 km/h

Produktionsjahre: 1916-1924



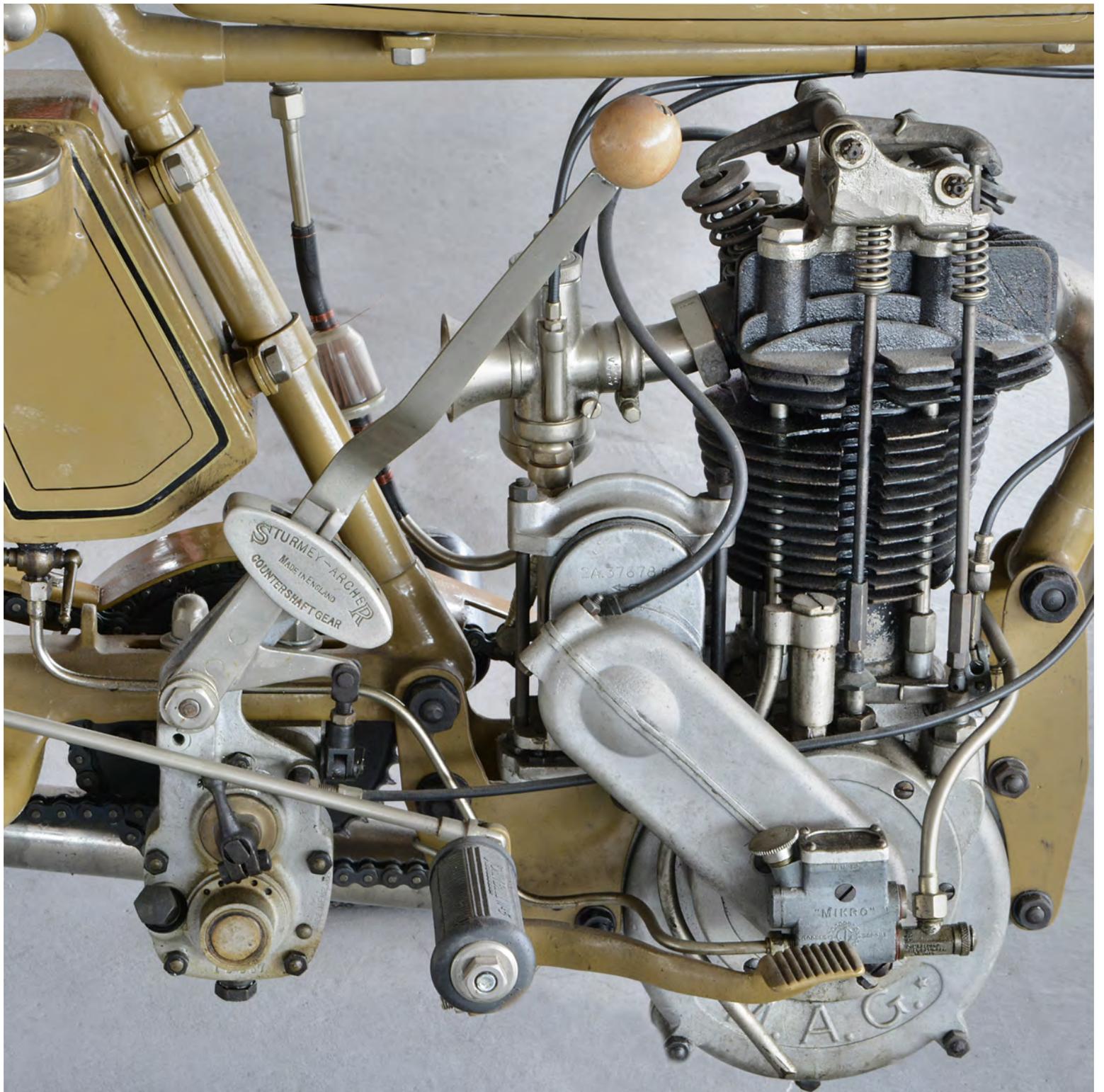




Motosacoche 207 SSCC Franconi, 1927

Zylinder: 1, OHV, MAG
ccm: 350

Weitere Informationen zum ausgestellten Modell siehe im Rennjahr 1926, Generelles zu Motosacoche im Rennjahr 1934.



New Henley, 1927

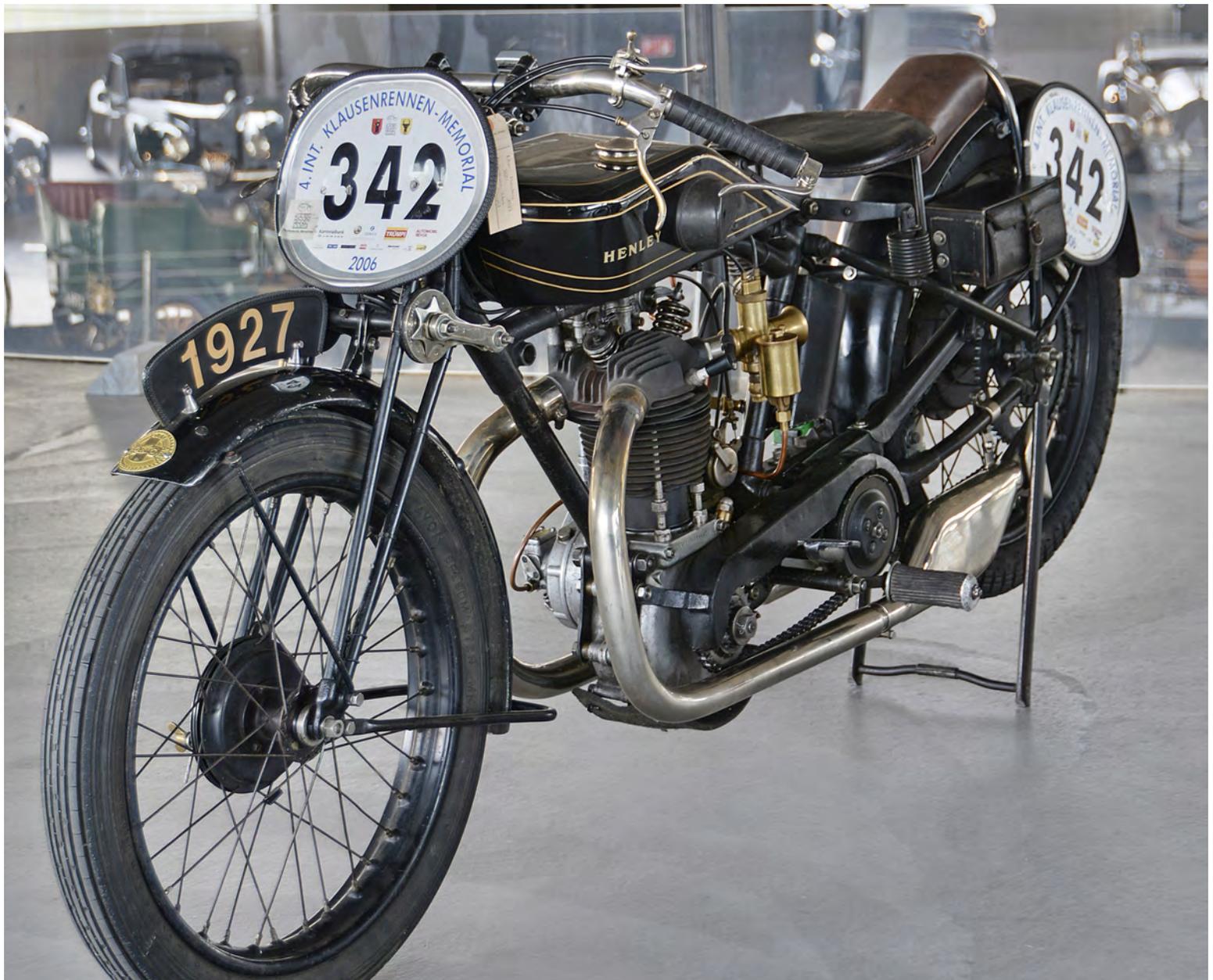
Zylinder: 1 OHV
ccm: 350
Leistung: 15 PS
Geschwindigkeit: 130 km/h
Gewicht: 125 kg
Produktionsjahre: 1927-1929
Besitzer: Urs Zihlmann, Giswil



Henley, eine kleine Motorradfabrik in Birmingham, produzierte zwischen 1920 und 1929 Motorräder mit JAP- und Blackburne-Motoren von 175 bis 680 ccm.

Das ausgestellte sportliche 2 $\frac{3}{4}$ OHV Super Sports Double Port Model hingegen ist mit einem MAG-Motor aus Genf bestückt, dem „zweifellos modernsten Motor auf der Welt“, wie damals im Verkaufsprospekt stand. Es wurde im Mai 1927 als SBB-Frachtgut in die Schweiz importiert. Der heutige Besitzer gewann darauf das Klausen-Memorial 2006 in der Kategorie Rennmotorräder 1920-1930 bis 350 ccm.





Klassement 1929, Automobile, Motorräder

Rennwagen bis 3000 ccm	1	L. Chiron	Frankreich	Bugatti	2262	16.42.40
Rennwagen bis 5000 ccm	2	H. Stuck	Deutschland	Austro-Daimler	3285	16.45.60
Rennwagen bis 5000 ccm	3	A. Rosenberger	Deutschland	Mercedes-Benz	4500	17.33.20
bis 1000 ccm	1	C. Cérésolle	Schweiz	Harley-Davidson		17.22.00
bis 500 ccm	2	K. Gall	Deutschland	Standard		17.27.00
bis 750 ccm	3	K. Stegmann	Deutschland	BMW		17.42.00

Internationales Klausenrennen, 1930

9. und 10. August 1930

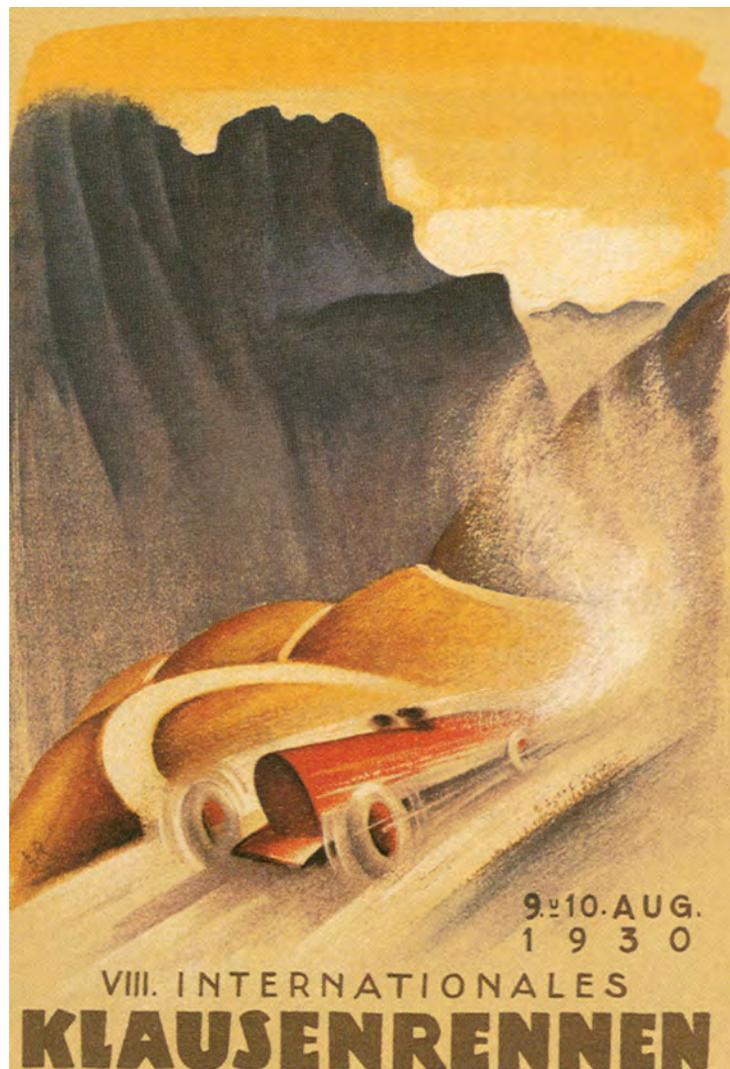
1930 kam es zur Revanche zwischen Chiron und Stuck in der Rennwagenklasse, während in der Sportwagenklasse Tazio Nuvolari und Rudolf Caracciola um die Bestzeit kämpften. Der Patron, Ettore Bugatti, liess es sich nicht nehmen, mit dem Bugatti Royale zum Klausenrennen hinzufahren und seinen Fahrer Louis Chiron zu unterstützen.

Wiederum war Louis Chiron um drei Sekunden schneller als Hans Stuck. Und wieder neue Bestzeit durch Chiron mit 16 Minuten 24,60 Sekunden. In der Sportwagenklasse siegte Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz SSK (7,1 Liter) mit 17 Minuten 04,60 Sekunden, während Tazio Nuvolari mit dem Alfa Romeo 6C 1750 (1,75 Liter) um 35 Sekunden langsamer war. Die schwächere Motorenleistung seines Alfa-Romeos kompensierte er mit einer sensationellen Fahrtechnik.

Absoluter Überflieger des Klausenrennens 1930 war der Engländer Tom Bullus auf NSU, der mit 16 Minuten 41,00 Sekunden einen neuen Streckenrekord aufstellte, der in den historischen Klausenrennen bis 1934 nie mehr verbessert werden sollte.



Hans Stuck fährt im Astro-Daimler auf Platz 2.





Phot. J. Gaberell, Thalwil

Teil der Rennstrecke — Partie du parcours — Tratto di percorso



Phot. J. Gaberell, Thalwil

Merz (Stuttgart) auf Mercedes — Merz sur Mercédès — Merz su Mercedes

VIII. INTERNATIONALES KLAUSENRENNEN

1930

GROSSER BERGPREIS DER SCHWEIZ - 9./10. AUGUST 1930

Organisiert vom Automobilklub der Schweiz (A.C.S.)
und vom Schweiz. Verband der Motorradfahrer (U.M.S.)

Das schwierigste und bedeutendste Bergrennen Europas
Einzig Schweizerische Konkurrenz für die «Europa-Automobil-Berg-
meisterschaft 1930»

Prüfungstrecke: Klausenpaßstraße von Linthal (664 m) bis Klausenpaß-
höhe (1937 m). Länge der Strecke 21,5 km. Höhendifferenz 1273 m.
Durchschnittssteigung 6,21%, Maximalsteigung 8,5%.

Zugelassene Fahrzeuge: Motorräder, Sidecars, Rennwagen, Sportwagen
und Tourenwagen (letztere national).

Zugelassene Fahrer: Inhaber einer für 1930 gültigen internationalen
Rennlizenz.

Nenngeld: Schweizer Franken 60.— per Motorrad oder Sidecar.
Schweizer Franken 80.— per Touren-, Sport- oder Rennwagen.

Anmeldetermin: Erster Nennschluß 29. Juli, 18 Uhr, letzter Nennschluß
2. August, 18 Uhr.

Reglemente, Anmeldeformulare und alle Auskünfte können beim Sekre-
tariat der Sektion Zürich des A. C. S., Waisenhausstraße 2, Zürich, be-
zogen werden.

Bestehende Rekorde

Motorräder: Cérésolle auf Harley Davidson	17'22.0" = 74,300 km
Sidecars: Lang auf Standard	20'27.8" = 63,050 km
Tourenwagen: Caracciola auf Mercedes	17'43.8" = 72,750 km
Sportwagen: Caracciola auf Mercedes	17'35.4" = 73,300 km
Rennwagen: Chiron auf Bugatti	16'42.4" = 77,200 km

Preise

Total der ausgesetzten Preise ca. Schweizer Franken 45,000.—.

Für Motorräder, Sidecars, Sport- und Rennwagen kommen nur Bar-
preise zur Ausrichtung, und zwar in der Höhe von Fr. 100.— bis 500.—.
Dazu werden noch Barpreise als Zeitprämien für besonders gute Leistungen
zuerkannt.

Außerdem sind folgende Spezialpreise ausgesetzt: Beste Zeit der Auto-
mobile: Ehrenpreis und Fr. 2000.— in bar. Beste Zeit der Motorräder:
Ehrenpreis und Fr. 1500.— in bar. Zweitbeste Zeit der Motorräder:
Fr. 500.— in bar. Beste Zeit der Sidecars: Ehrenpreis und Fr. 500.— in
bar. Beste Zeit der Tourenwagen: Ehrenpreis. Beste Zeit der Sportwagen:
Ehrenpreis und Fr. 2000.— in bar. Zweitbeste Zeit der Sportwagen:
Ehrenpreis und Fr. 1000.— in bar. Beste Zeit der Rennwagen: Ehrenpreis und Fr. 2000.—
in bar. Zweitbeste Zeit der Rennwagen: Fr. 1000.— in bar. Drittbeste
Zeit der Rennwagen: Fr. 500.— in bar. Für den besten Auslands-
automobilfahrer: Fr. 500.— in bar. Für die bestklassierte Dame:
Ehrenpreis. Für die bestklassierte Automobil-Equipe (drei Fahrer der
gleichen Marke): Ehrenpreis. — Außerdem ist ein Spezialpreis von
Fr. 1000.— in bar für denjenigen Automobil- oder Motorradfahrer aus-
gesetzt, der den bestehenden Klausenrekord (16'42.4") bricht und den
neuen Klausenrekord aufstellt.

BMW R52, 1930

Zylinder: 2

ccm: 486

Leistung: 12 PS

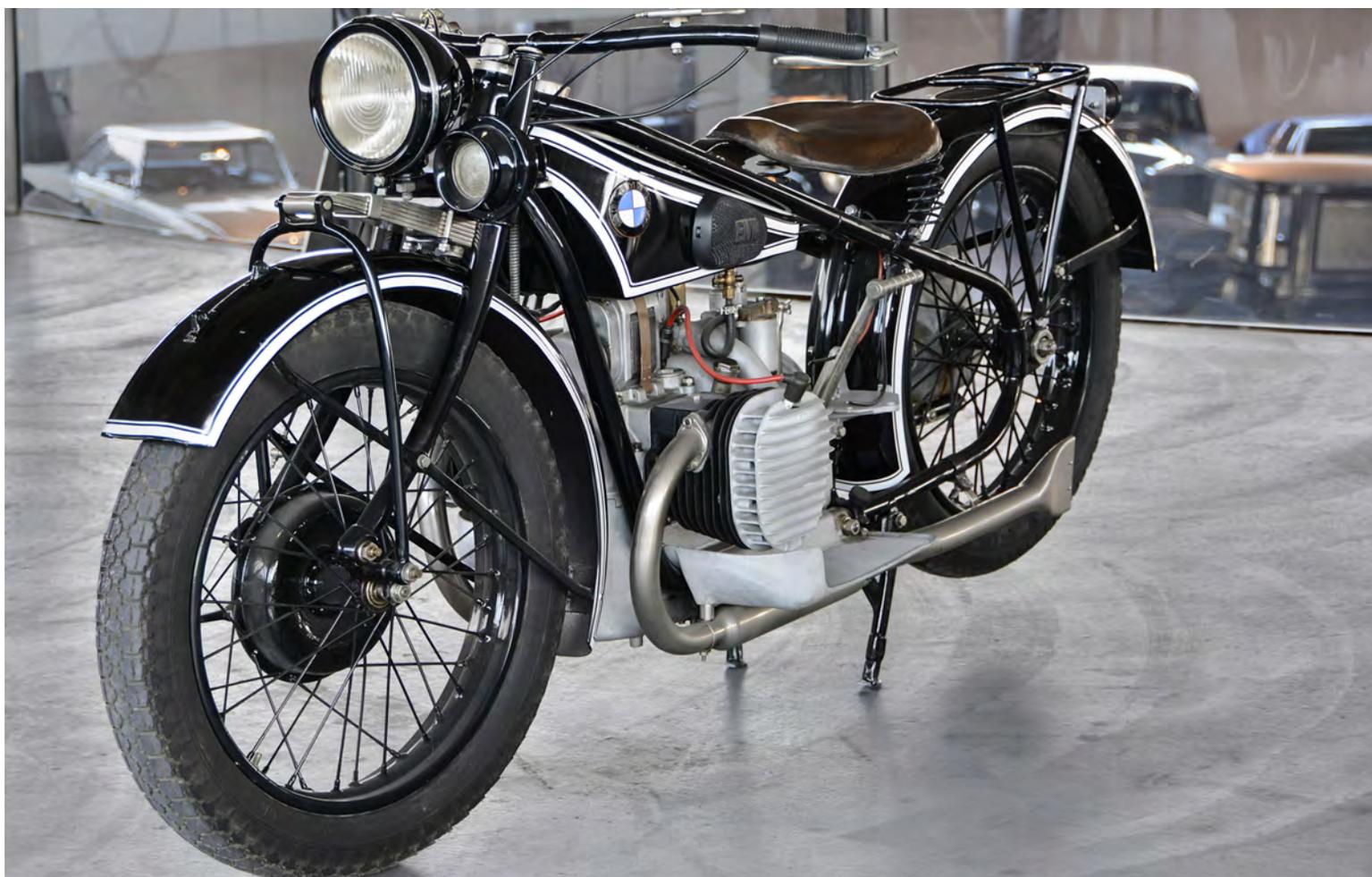
Geschwindigkeit: 95 km/h

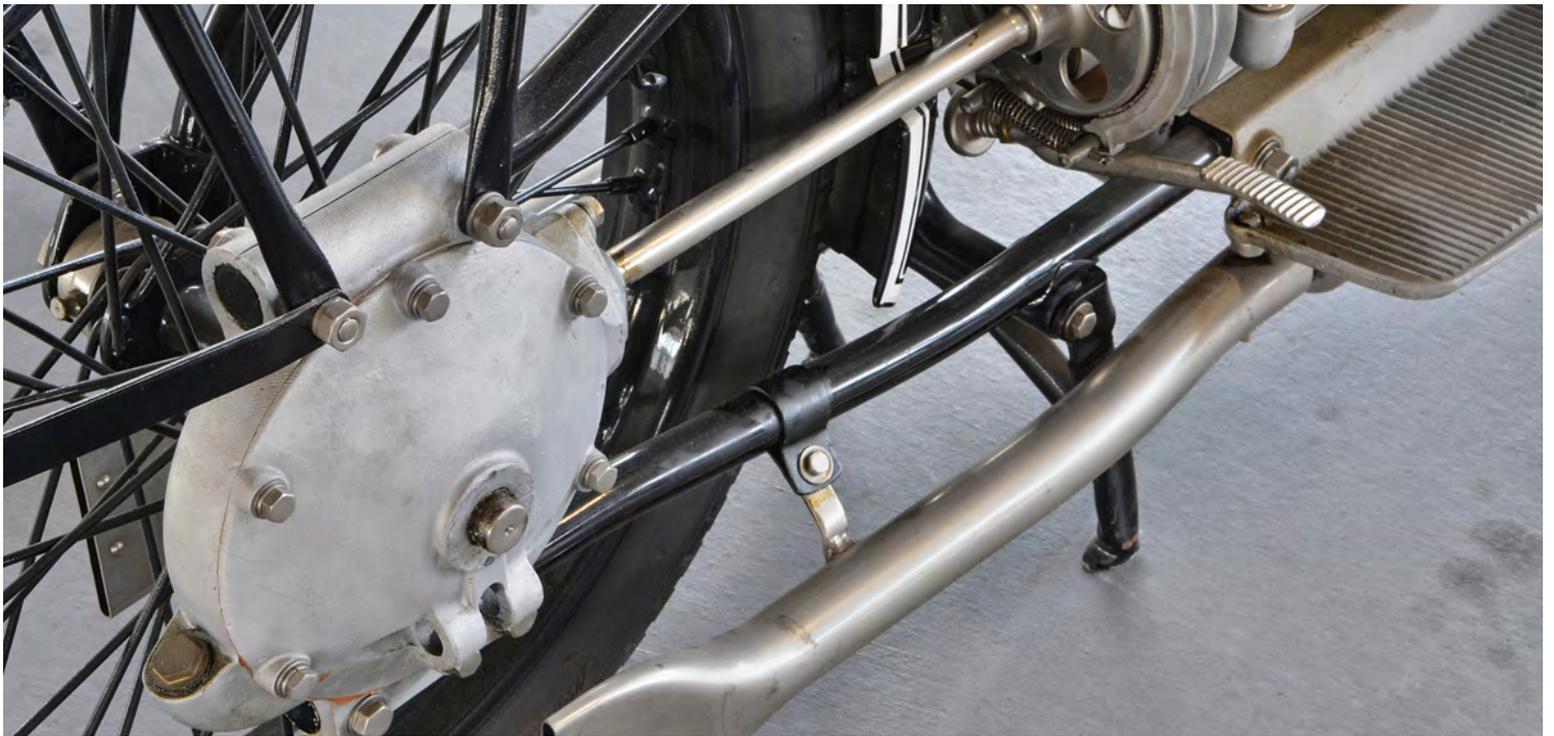
Gewicht: 152 kg

Produktionsjahre: 1928-1929

BMW – Die „Bayerischen Motoren Werke“ waren bekannt als Flugzeugmotorenbauer der deutschen Luftwaffe. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden sie gezwungen, die Produktion umzustellen. Sie bauten Einbaumotoren für Motorräder, später den Austin 7 in Lizenz, ab 1923 produzierten sie Motorräder mit Boxermotor und Kardanantrieb. Diesem Konzept blieb BMW bis heute treu.

In den Jahren 1928 bis 1929 produziert, erschien die R52 bis 1931 in den Verkaufsprospekten. Charakteristisch ist der gespanntaugliche Rohrahmen, der Kardanantrieb und der gekapselte Antriebsstrang, der das Motorrad im Gegensatz zu den damals üblichen ungekapselten Kettenantrieben praktisch wartungsfrei machte.





Alfa Romeo 6C 1750 Zagato, 1930

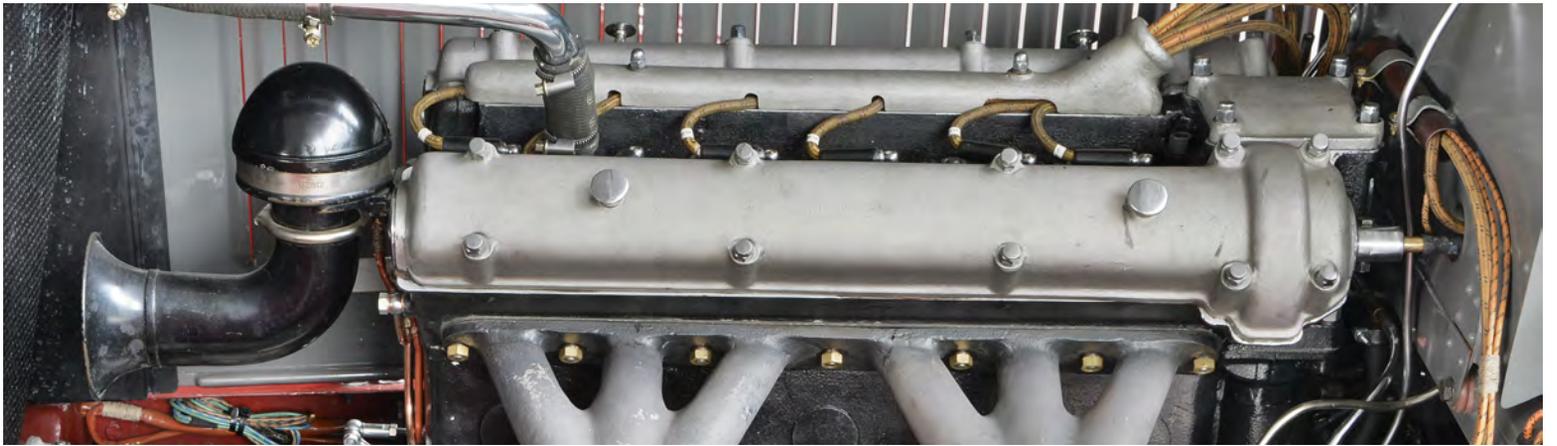
Zylinder: 6
ccm: 1748
Leistung: 85 PS
Geschwindigkeit: 145 km/h
Gewicht: 920 kg
Produktionsjahre: 1929-1933
Produzierte Fahrzeuge: 309
Besitzer: Philippe Douchet de Rouère, Aubonne



Den 6C 1750 lieferte Alfa Romeo als fahrbereites Chassis aus, die Kunden wählten ihren Karosseriebauer wie Castagna, Farina, Touring oder Zagato selbst aus. Zagato-Aufbauten waren ihres geringen Gewichts wegen bei sportlich ambitionierten Fahrern besonders beliebt. Gerade einmal drei Monate nach seiner Einführung gewann ein 1750er, gefahren von Giuseppe Campari und Giulio Ramponi, im Jahr 1929 die Mille Miglia. Auch 1930 hieß der Sieger Alfa Romeo 6C 1750, der Italiener Nuvolari fuhr als erster einen Schnitt über 100 km/h; die Ränge 2 bis 4 wurden ebenfalls von 1750ern belegt.

Am Klausenrennen im August 1930 fuhr Nuvolari mit dem 1750er in einer Zeit von 17.39.60 auf Platz 7.





NSU Bullus 500 SS, 1934

Zylinder: 1 mit Königswelle
ccm: 494
Leistung: 20 PS
Geschwindigkeit: 130 km/h
Produktionsjahre: 1931-1934

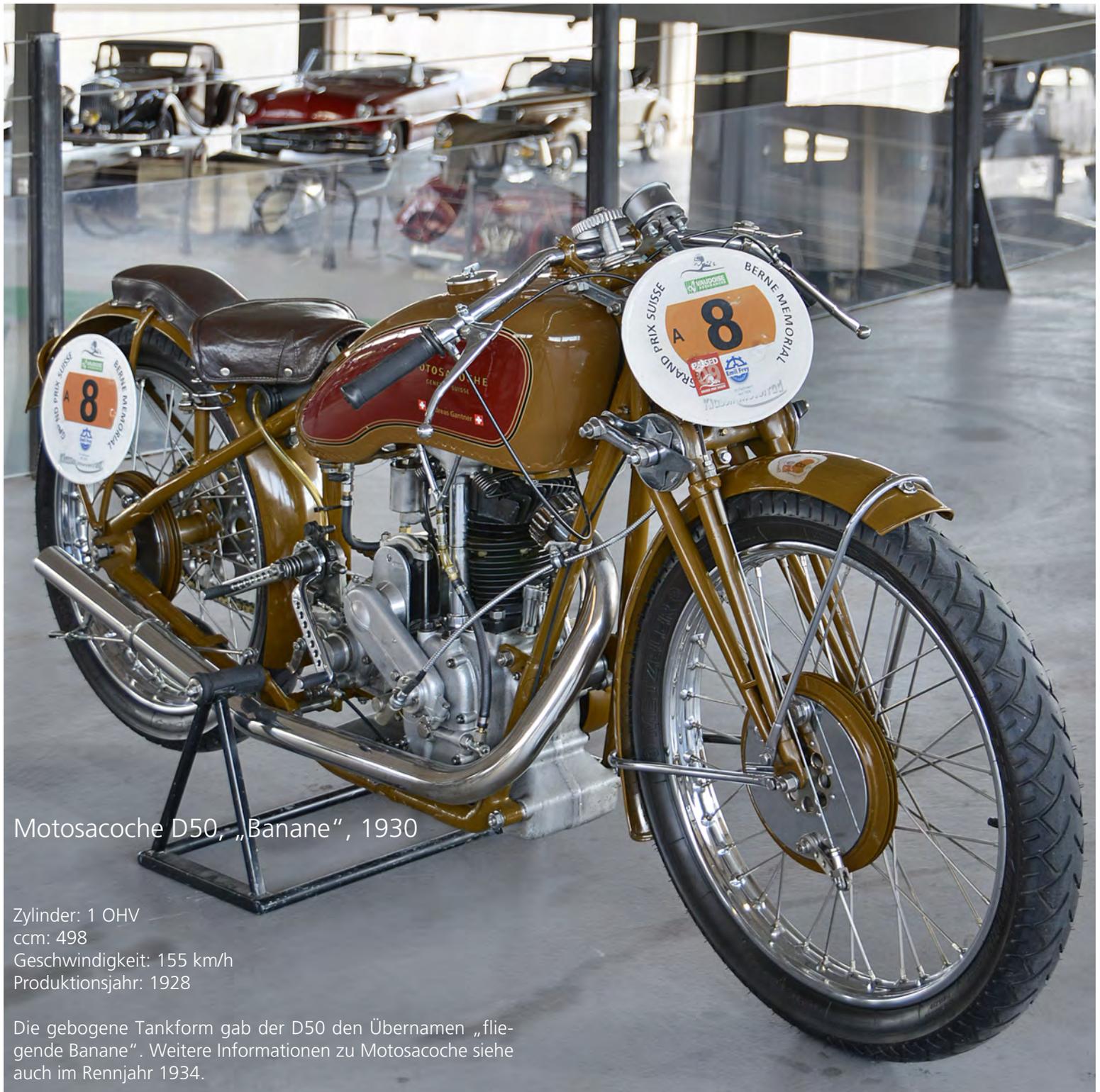


Was 1873 in Deutschland als „Mechanische Werkstätte zur Herstellung von Strickmaschinen“ begann, entwickelte sich bis zu den 1950er Jahren zum grössten Zweiradhersteller der Welt. Heute gehört NSU in Neckarsulm – die Abkürzung des Städtenamens ergab seinerzeit den Markennamen –, als Tochtergesellschaft von Audi, zum Volkswagen-Konzern. Zum Namen NSU existiert ein Bonmot: Nachdem der Norton-Konstrukteur Walter William Moore 1930 zu NSU wechselte, wurde in Insiderkreisen aus NSU „Norton Spares Used“ ...

Das ausgestellte Motorrad ist nach dem englischen Motorradfahrer Tommy Frederic „Tom“ Bullus benannt, SS steht für Super-Sport. Bullus fuhr 1930 am Klausenrennen auf einer 500er NSU-Maschine den legendären, heute noch gültigen Streckenrekord von 16 Minuten und 41 Sekunden, was der Durchschnittsgeschwindigkeit von 77,5 Stundenkilometern entspricht. NSU Motorräder standen an den Klausenrennen der Jahre 1927, 1930, 1932 und 1934 am Start.







Motosacoche D50, „Banane“, 1930

Zylinder: 1 OHV
ccm: 498
Geschwindigkeit: 155 km/h
Produktionsjahr: 1928

Die gebogene Tankform gab der D50 den Übernamen „fliegende Banane“. Weitere Informationen zu Motosacoche siehe auch im Rennjahr 1934.



Nº 68

II. Blatt

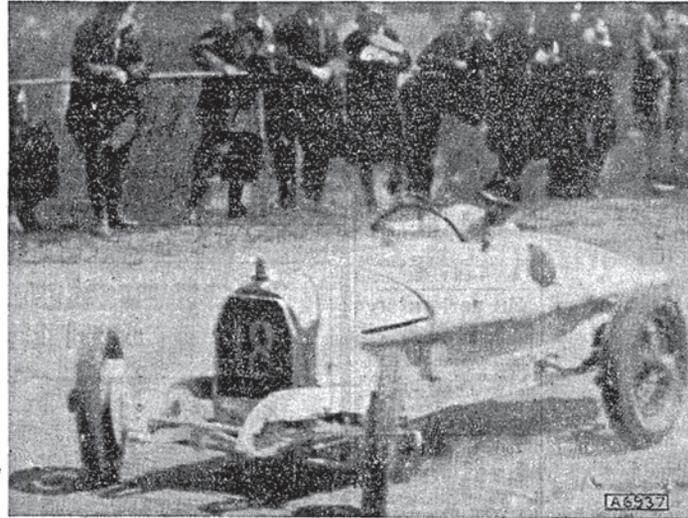
BERN, 12. August 1930

Automobil-Revue

Nº 68

II. Blatt

BERN, 12. August 1930



Links: Chiron in Siegerstimmung mit dem Chef der Bugattiwerke, Ettore Bugatti, und dessen Tochter.
Mitte: Stuck, auf Austro-Daimler, zweitbeste Tageszeit mit 16.28,0. Rechts: Nuvolari auf
Alfa Romeo fuhr die beste Zeit in der Klasse der Sportwagen 2—3000 ccm und bezwang den Klausen
in 17.39,6.

Velos



Bastide, 1925, Paris, Frankreich

Im Jahr 2003 sanft restauriert, Vittoria Margherita Wechsel,
3-Gang, Holzfelgen mit Collés, Besitzer: Urs Schuler.

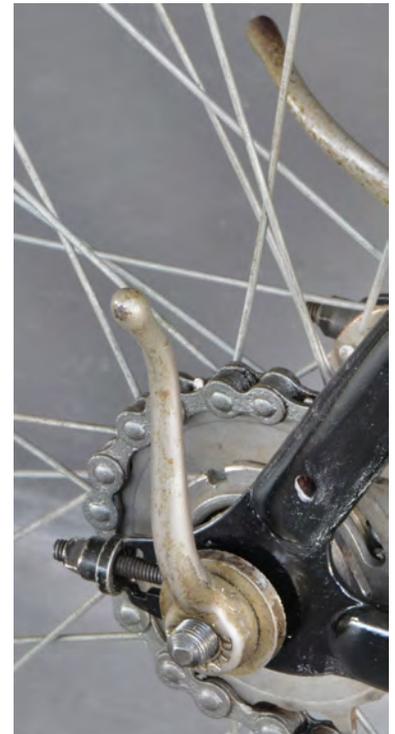
Zedi, 1934, Zürich

Originalzustand, 4-Gang Eggwechsel, Alufelgen mit Collés.
Besitzer: Urs Schuler.



Magnat-Debon, 1915, Grenoble, Frankreich

2003 restauriert, Modell AC, Typ "Tour de France", mit Holzfelgen, Besitzer: Werner Mundschin.



Dressler, Baden, Schweiz

BSA-Komponenten, Holzfelgen, Vittoria Margherita Wechsel, 2-Gang, Adolf Dressler war Konstrukteur und Rennfahrer in Baden, Besitzer: Werner Mundschin.



Motosacoche A35, 1929

Zylinder: 1

ccm: 350

Besitzer: Werner Loser, Rheinfelden

Das ausgestellte Motorrad ist mit einem Königswellen-Motor mit obenliegender Nockenwelle ausgerüstet. Dieser Motor, er ist bekannt für hohe Geschwindigkeit und Dauerhaftigkeit, ist eine Erfindung des englischen Konstrukteurs Dougal Machand, der 1927 zu Motosacoche kam. Weitere Informationen zu Motosacoche siehe auch im Rennjahr 1934.





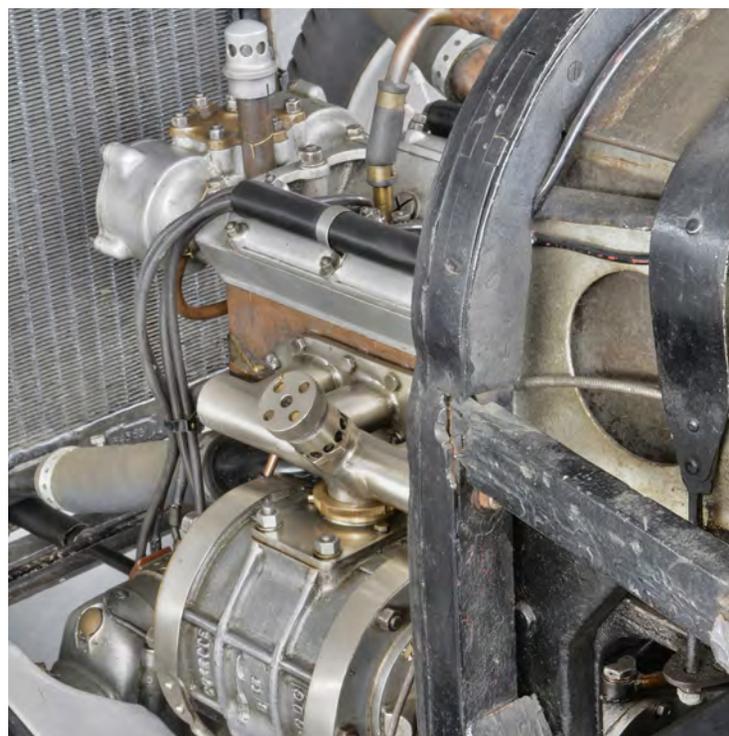
Salmson, Grand Prix, 1927

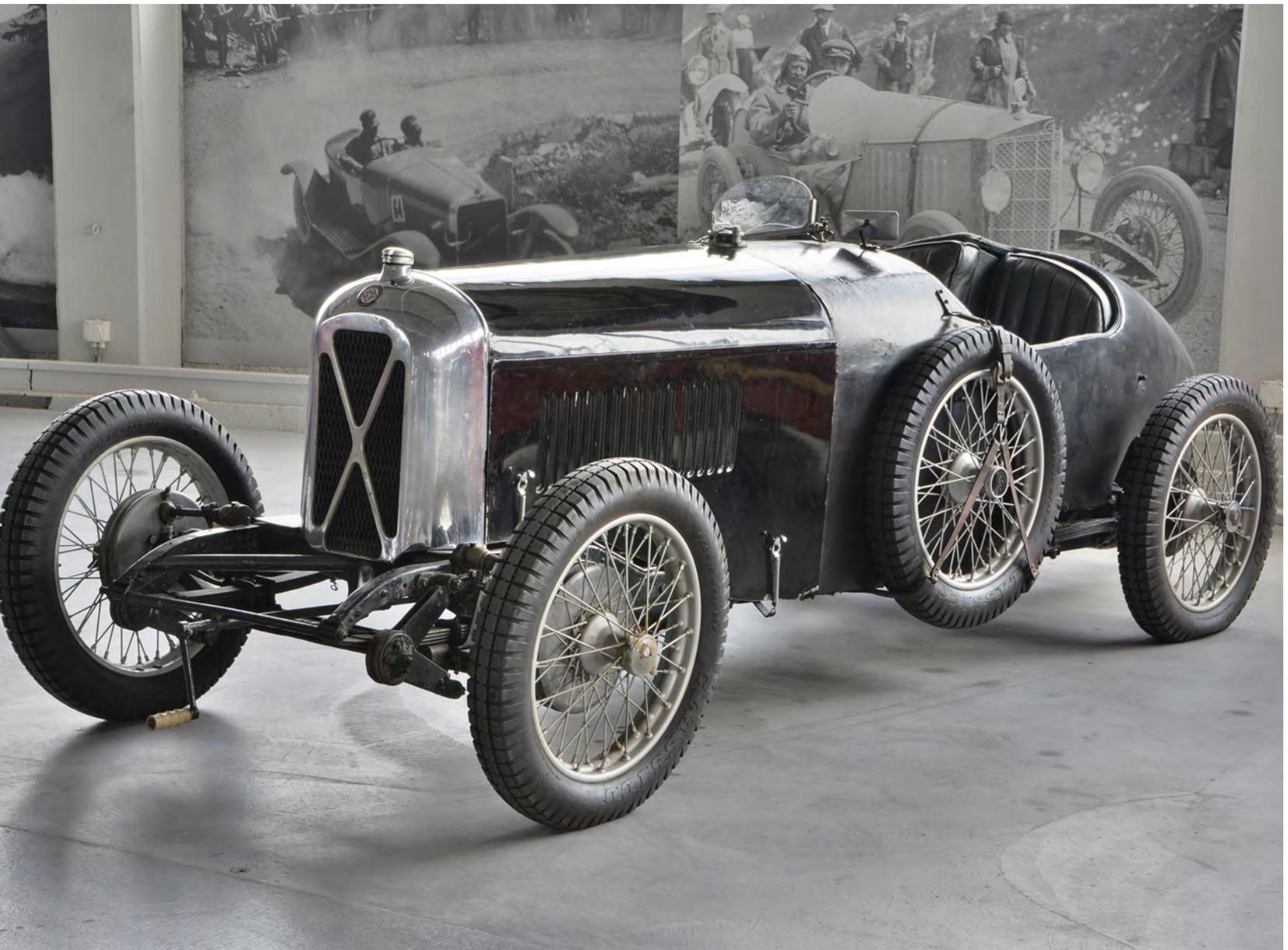
Zylinder: 4
ccm: 1086
Leistung: 80 PS
Geschwindigkeit: 176 km/h
Produktionsjahre: 1927-1930
Produzierte Fahrzeuge: 18

Am fünften 24-Stunden-Rennen von Le Mans im Jahr 1927 wäre es fast zur Sensation gekommen, denn die beiden Werksteam von Salmson belegten auf ihren 1100 ccm I4-Salmsons den 2. und 3. Rang hinter einem 3-Liter-Werks-Bentley. Bis heute waren diese Salmsons die kleinsten Rennwagen am Le Mans-Start. Zur Geschichte von Salmson siehe auch im Rennjahr 1926. Vom ausgestellten Werksfahrzeug wurden 4 Exemplare gebaut. Es fuhr im Jahr 1929 auf der englischen Rennstrecke von Brookland den Stunden-Rekord von 176 km/h.



Salmson Grand Prix am GP von Frankreich, 1928





Klassement 1930, Automobile, Motorräder

Rennwagen bis 5000 ccm	1	L Chiron	Frankreich	Bugatti	3976	16.24.60
Rennwagen bis 5000 ccm	2	H. Stuck	Deutschland	Austro-Daimler	4275	16.28.00
Rennwagen bis 3000 ccm	3	Bouriat	Frankreich	Bugatti	2262	17.16.40
bis 500 ccm	1	T.F. Bullus	England	NSU		16.41.00
bis 1000 ccm	2	C. Cérésole	Schweiz	Harley-Davidson		17.24.80
bis 500 ccm	3	J. Zuber	Schweiz	Condor		17.39.40

IX. Internationales Klausenrennen, 1932

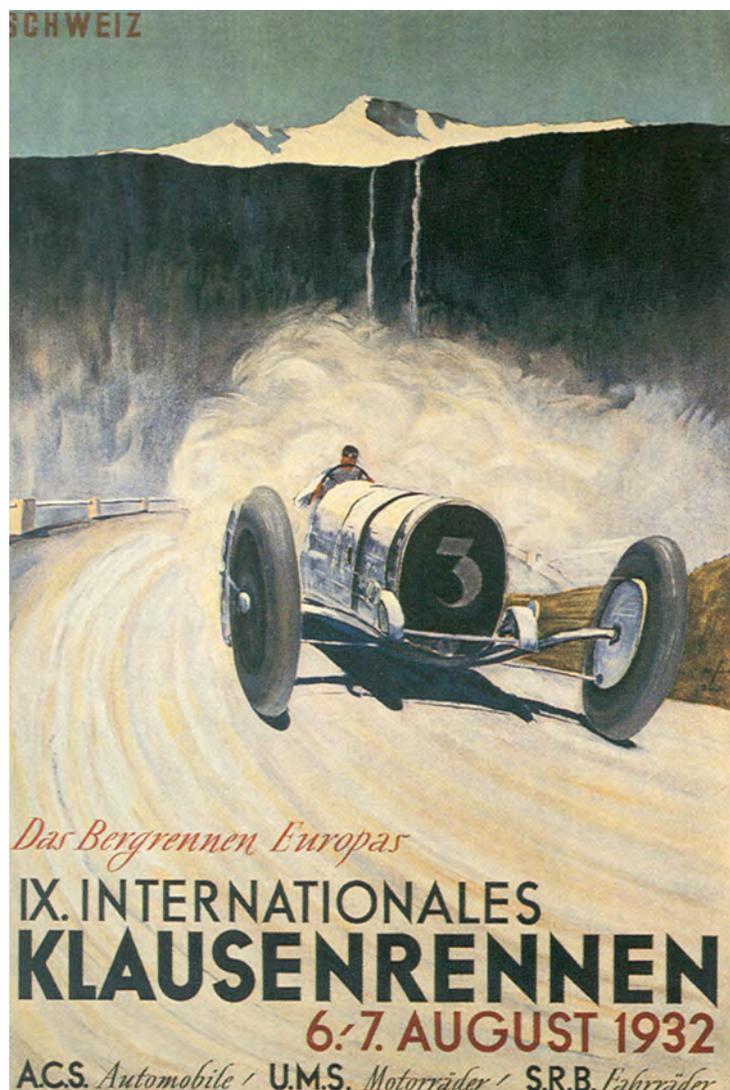
6. und 7. August 1932

Nachdem sich der ACS auf einen zweijährigen Turnus geeinigt hatte, fieberten am 6. und 7. August 1932 über 30000 Zuschauer dem berühmtesten Bergrennen Europas entgegen. Wird sich Louis Chiron, diesmal mit dem Bugatti 53 mit Vierradantrieb am Start, nach seinem Hattrick wieder ins goldene Buch der Klausen-Sieger eintragen können? Oder wird sich Rudolf Caracciola, diesmal auf dem legendären Alfa Romeo P3 am Start, gegen die starke Konkurrenz durchsetzen können?

Die ganze Rennsportelite war wieder in Linthal am Start; bei den Sportwagen kam es zum Duell zwischen Hans Stuck auf Mercedes SSKL und Tazio Nuvolari auf Alfa Romeo 8C, bei den Rennwagen zwischen Rudolf Caracciola und Louis Chiron. Tazio Nuvolari, erzielte die Bestzeit in seiner Kategorie bis 3000 ccm, musste den Sieg aber Hans Stuck mit einem Rückstand von einer Minute und vierzig Sekunden überlassen.

Die Spannung stieg ins Unermessliche, als die Rennwagen in Linthal starteten. Louis Chiron, wie Achille Varzi mit dem eigens für Bergrennen konstruierten Bugatti 53 am Start, hatte keine Chance gegen den Alfa Romeo Monoposto von Rudolf Caracciola. Und wie! Wegen der komplizierten Kraftübertragung auf alle vier Räder verlor Chiron über 37,8 Sekunden auf die Bestzeit von Rudolf Caracciola. Positiv auf die Fabelzeit von 15 Min. 50,20 Sekunden wirkten sich der sensationelle Fahrstil und das fahrerische Können Caracciolas aus.

Neben Fahrrädern waren auch wieder Motorräder am Start. Der einheimische Sepp Zuber, mit 17 Min. 01.00 Sekunden auf der 500er Condor A50 Schnellster am Klausen, soll seinen Sieg über eine Woche ausgekostet haben. Zwei Jahre später war es wiederum mit dem Berner Ernst Hänni ein Schweizer, der auf der Condor Werksmaschine die beste Zeit erzielte, ohne jedoch den Rekord von Tom Bullus aus dem Jahr 1930 zu unterbieten.





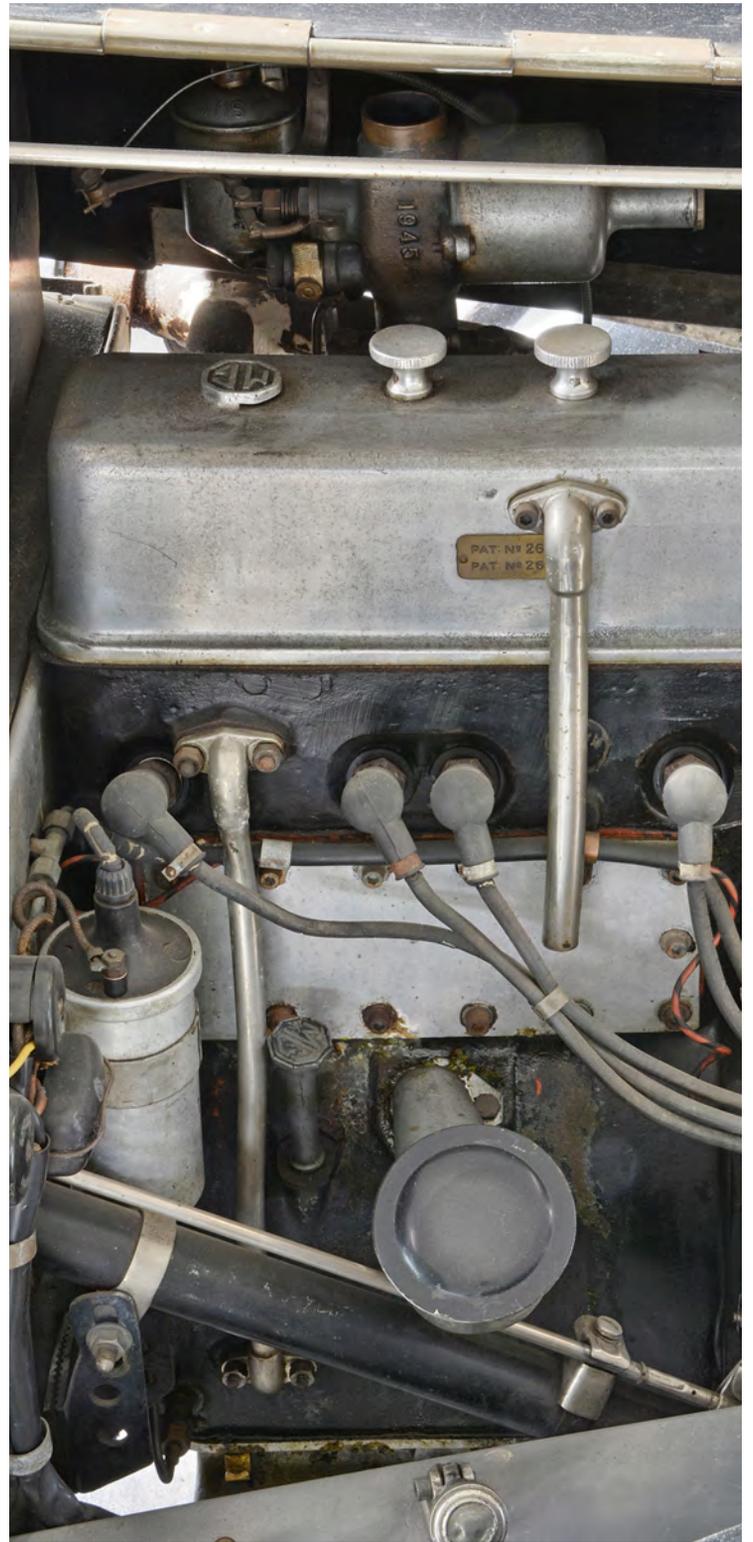
Rudolf Caracciola auf Alfa Romeo

MG M, 1931

Zylinder: 4
ccm: 847
Leistung: 20-27 PS
Geschwindigkeit: 105 km/h
Gewicht: 505 kg
Produktionsjahre: 1929-1932
Produzierte Fahrzeuge: 3235
Besitzer: Pantheon Basel

Der MG M, auch Midget, Zwerg, genannt, war ein Segen für die Marke: 1928 vorgestellt wurde er ab 1929 ausgeliefert, dem Jahr, in dem die Verkaufszahlen der Weltwirtschaftskrise wegen zusammenbrachen. Der „Kleine“ erschloss erfolgreich ein neues Marktsegment. Der Zweitürer verfügte über ein nicht synchronisiertes Dreiganggetriebe mit Hinterradantrieb. In England feierte der MG M auf den Rennstrecken Erfolge, zwei Wagen nahmen 1930 am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil, kamen jedoch nicht ins Ziel. Im Jahr 1932 fuhr der Schweizer Rennfahrer und Schriftsteller Hans Ruesch als 19jähriger mit dem Nachfolger des MG M, einem MG J3 Midget mit Kompressor, in beachtlichen 20.24.00 Minuten auf den Klausenpass hinauf.





Condor Grand Sport D50, 1931

Zylinder: 1 OHV

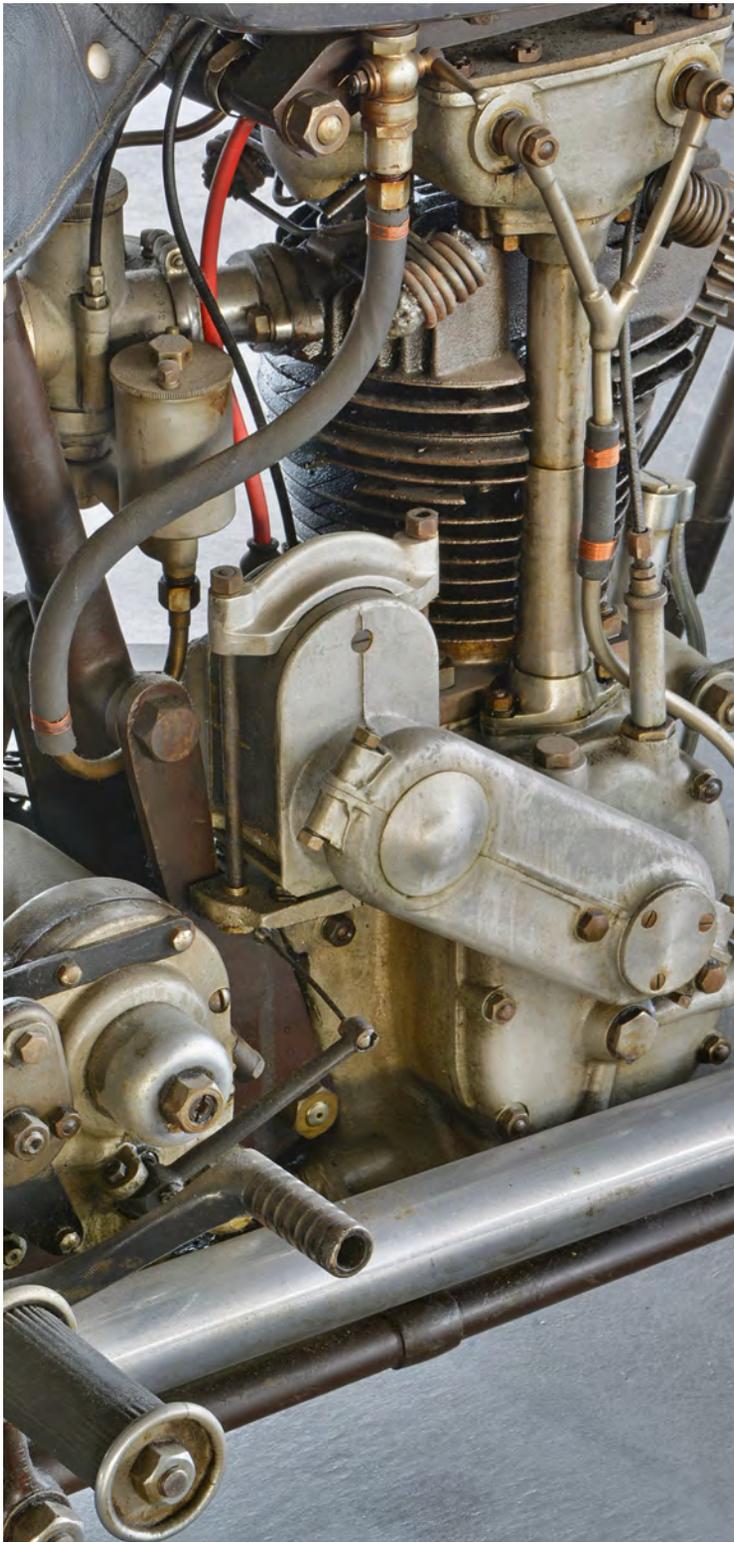
ccm: 490

Leistung: 28 PS

Geschwindigkeit: 130 km/h

Beschreibung des ausgestellten Motorrads siehe Seite 30.





Rekordfahrer am Klausen.

Nieth, der erste Rekordmann des Klausen, errang im Jahre 1922 mehrere grosse schweizerische Rennerfolge. Am 9. Juli erzielte er beim Gurnigelrennen auf Hispano die beste Zeit der Touren- und der Rennwagen und gleichzeitig die beste Tageszeit. Nicht weniger glänzend schnitt er in Rheineck-Walzenhausen ab, wo er gleichfalls die beste Tageszeit sowohl der Bergprüfungsfahrt als auch im fliegenden Kilometer in Speck-Bauriet erzielte. Am Weissenstein klassierte er sich als Zweiter, nur wenige Sekunden hinter dem Sieger. Seinen grössten Triumph jedoch erfocht er am Klausen 1922, wo er mit 21 Minuten 43 Sekunden die beste Tageszeit und den ersten Klausenrekord schuf. Auch am Klausen 1924 stieg er wieder in die Arena und vermochte mit einem Amilcar-Sportwagen in der Klasse 700—1100 ccm einen zweiten Platz zu belegen. 1925 führte er am Klausenrennen einen Peugeot-Vierzylinder (Inhalt 3,8 Liter).

Rützler,

ein Oesterreicher, ist im Jahre 1923 am Klausen aufgetaucht und stellte damals mit seinem Sechszylinder 4,4-Liter-Sportwagen (es konkurrierten damals nur Touren- und Sport-



Rützler (Steyer), der Rekordmann von 1923.

wagen) den zweiten Klausenrekord auf. Fahrzeit: 20.24,4 (Stundenmittel 63,2 km). Schon im nächsten Jahr verbesserte er seine Fahrzeit auf 19 Min. 26,8 Sek., wurde aber durch Merz, auf Mercedes, um 38 Sek. unterboten. Rützler heimste in jenen Jahren auch im Auslande bedeutende Rennerfolge ein, zeigte sich aber späterhin am Klausen nicht mehr. Wir vermuten, dass er die Arena der Rennfahrer verlassen hat.

Otto Merz, der Klausensieger 1924,

trat im Jahre 1906 in die Daimler-Motoren-Gesellschaft als Monteur ein und war in den Jahren 1907—1912 Mechaniker und Fahrer bei dem bekannten deutschen Herrenfahrer Willi Poege, Chemnitz, als dessen Mitfahrer er zahlreiche internationale Automobilrennen mitmachte. Seit 1914 ist er wieder bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft. Merz hat sich in den vielen Jahren, indem er dem Rennsport oblag, in ungezählten Flachrennen, Bergrennen, Kilometerrennen u. Verbrauchsprüfungen Lorbeeren geholt. Schon 1922, am ersten Klausen, sicherte er sich mit 22.48 Min. die zweitbeste Tageszeit. Im Jahre 1923 konnte er seine Zeit verbessern, stand aber mit 2.34,6 an dritter Stelle in der Liste der besten Zeiten. Am Lenkrad eines Vierzylinder-Mercedes-Kompressors gelang es ihm 1924 einen neuen Klausenrekord (18.48,6) aufzustellen, der aber 1925 von Masetti zu Fall gebracht wurde. Immerhin schnitt Merz mit 19.15,6 auf einem Mercedes-Achtzylinder (Inhalt 2 Liter) wiederum gut ab. 1926 startete Merz mit einem Sechszylinder-Kompressor-Wagen (Inhalt 8 Liter) in der Tourenklasse und erzielte 21.45,6, eine Zeit, die nur ca. 55 Sekunden unter der Tourenwagenrekordzeit von Caracciola blieb. Am Klausen 1927 führte O. Merz einen Rennwagen und fuhr in der nationalen (17.33,4) und in der internationalen Veranstaltung (17.31,2) Zeiten, die nur um 14, resp. um 16 Sekunden vom heutigen absoluten Rekord von Rosenberger (17.17) differieren. Die stetige Verbesserung seiner Zeiten lässt erkennen, dass er immer unter die allerersten Anwärter der Klausentrophäen zu zählen ist.

Giulio Masetti, Rekordinhaber 1925 und 1926.

Jeder wahre Sportfreund erinnert sich des sympathischen Siegers 1925, den der Tod an der Targa Florio 1926 mitten aus Be-



Links oben: Masetti, Rekordinhaber 1925/1926.

Rechts oben: Otto Merz, Klausensieger 1924.

Unten: Ceracciola, Rekordhalter der Tourenwagen 1927.

geisterung und Siegeswillen hinausriess. Masetti, der übrigens, wie der ebenfalls verunglückte Zborowski, bei dem der Sport eine erste Rolle unter seinen Lebensidealen spielte, klassierte sich unter die ersten europäischen Grössen des Volants, als er 1921 auf Fiat die Targa Florio gewann. 1922 wiederholte er seinen Triumph in diesem Rennen, diesmal

auf Mercedes. In der Targa Florio 1924 endet er auf Alfa Romo als Zweiter. 1925 verteidigte er im Grossen Preis von Frankreich die Farben Sunbeams, dem er den dritten Platz sicherte. Und ebenfalls auf Sunbeam stellte er am 24. August desselben Jahres mit der Zeit von 17 Min. 28,8 Sek., d. h. mit einem Stundenmittel von 73,9 Kilometern, einen neuen Klausenrekord auf, obgleich er das oberste Stück der Strecke nur auf fünf Zylindern fuhr. Kurz darauf bestritt er in San Sebastian den Grossen Preis von Spanien, wo ihm wiederum Divo als schärfster Rivale gegenüberstand.

Kessler, Zürich.

Kessler hat in der Schweiz wie in unsern Nachbarländern als Sportfahrer und als Rennfahrer einen vorzüglichen Ruf. Er gehört zu jener kleinen Schar von Fahrern, die am Klausen von Anbeginn an ständig vertreten waren. Er fuhr 1922 einen Vierzylinder Ansaldo-Tourenwagen in der hervorragenden Zeit von 27 Min. 59,6 Sek. ins Ziel. Im nächsten Jahr startete Kessler mit einem Sechszylinder-Zweiliter-Tourenwagen Ansaldo und wurde mit 24 Min. 57 Sek. Erster der III. Kategorie (Inhalt bis 2500 ccm). Mit 21 Min. 27 Sek. gelang es ihm im Jahre 1924, bei den Sportwagen mit einem Spa-Sechszylinder (Inhalt 4,4 Liter) den ersten Platz seiner Kategorie und zugleich eine der besten Zeiten des Rennens überhaupt zu erzielen. Auch im Jahre 1925, da Graf Masetti mit 17 Min. 28 Sek. einen absoluten Klausenrekord aufstellte,

zu beliebiger Zeit. Gegen erhöhtes Nenngeld können Meldungen bis 18. August 1932, mittags 12 Uhr, abgegeben werden. Das Nenngeld beträgt beim zweiten Nennungsschluss 10 Fr. Der Fahrer der längsten Strecke erhält einen Ehrenpreis, die übrigen Teilnehmer, die am Ziel ankommen, eine künstlerische Erinnerungsplakette.

Die Kreuz- und Querfahrt wird nach Punkten gewertet. Gewertet wird mit je einem Punkt jede einmalige Berührung eines Ortes, der in der der Ausschreibung beigelegten Karte enthalten ist. Arosa darf nur als Ziel angefahren werden. Ein Hin- und Herfahren zwischen zwei oder mehreren Orten, sowie Rundfahrt im Kreis zwischen gleichen Orten ist nicht gestattet und wird nicht gewertet. Gewertet wird ferner das einmalige Befahren eines PASSES mit zwei Punkten. Mehr als drei Pässe werden nicht gewertet. Ferner wird die vom Startort zum Ziel gefahrene Kilometerzahl pro angefangene 100 Kilometer mit einem Punkt gewertet. Strassensperren und Umleitungen werden nicht berücksichtigt. Zwischen zwei in der Kreuz- und Querfahrt gleich bepunkteten Teilnehmern entscheidet der schwächere Wagen, bei gleichen Wagen das Los. Der Start kann von einem beliebigen Orte aus, der in der Ausschreibungskarte verzeichnet ist, erfolgen. Der Start ist festgesetzt: für Wagen bis 1,5 Liter auf Samstag den 20. August, 4 Uhr 30 morgens; für Wagen über 1,5 Liter auf Samstag den 20. August, 5 Uhr morgens.

Das Ziel ist am Obersee in Arosa. Das Eintreffen hat bis 20. August, 17 Uhr, zu erfolgen. Jede zu späte Minute erhält einen Strafpunkt. Ankunft nach 17 Uhr 15 wird nicht mehr gewertet. Die Durchfahrt an den Kontrollstellen ist in dem zugesandten Kontrollbuch bescheinigen zu lassen. Als Zeit gilt die schweiz. Telegraphenzeit. Nachnennungen bis 17. August, 20 Uhr, Einsatz 20 Fr. Zur Verteilung kommen drei Ehrenpreise. Sieger ist der Fahrer mit den meisten Punkten. Ausserdem gelangt ein Damenpreis für die beste Fahrerinnen zur Verteilung. Alle anderen ankommenden Teilnehmer erhalten eine künstlerische Erinnerungsplakette.

Am Sonntag, den 21. August, 14 Uhr, findet ein Auto-Gymkhana auf dem Sportplatz am Obersee in Arosa statt. Die Bewertung erfolgt nach Punkten. Die Wagen sind in folgende Kategorien eingeteilt: 1. Geschlossene Tourenwagen- a) Herren, b) Damen; 2. offene Tourenwagen- a) Herren, b) Damen; 3. Sportwagen und kleine Wagen: a) Herren,

b) Damen. Nachnennungen bis 20. August, 18 Uhr, Nenngeld 10 Fr. Wagenabnahme: Sonntag, den 21. August, 10 Uhr morgens, auf dem Sportplatz am Obersee. Die Preisverteilung ist auf Sonntag, den 21. August, abends 20 Uhr 30, im Kursaal Arosa festgesetzt. Programm und Auskünfte durch die Auskunftsstelle des A. C. S., Verkehrsbureau am Obersee, Arosa, Tel. 457.

Nuvolari auf Alfa Romeo gewinnt die Coppa Acerbo.

Caracciola auf Alfa Romeo Zweiter. Chiron auf Bugatti Dritter. Scaron auf Amilcar Sieger bei den kleinen Wagen.

Auch der Grosse Preis um die Coppa Acerbo bei Pescara wurde eine Beute des von Sieg zu Sieg eilenden phantastischen Tazio Nuvolari! 50 000 Zuschauer wohnten dem überaus spannenden Rennen bei, das sich auf einer 25,5 km langen, sehr gut instand gestellten Rundstrecke abwickelte. Zwölfmal mussten die Konkurrenten diese Strecke durchfahren. Das Rennen brachte die bedeutendsten internationalen Fahrer zusammen, die sich um die Coppa Acerbo ein erbittertes Ringen lieferten. Der Klausensieger Rudolf Caracciola auf Alfa Romeo Monoposto ging zuerst an die Spitze vor, doch kam ihm bald Nuvolari auf Alfa Romeo-Monoposto sehr nahe. Schon nach wenigen Runden hatte Nuvolari seinen Stallgefährten überholt und somit die Spitze übernommen. Taruffi auf Alfa Romeo schied schon nach wenigen Runden aus. Nach der Hälfte des Rennen lag Nuvolari noch immer an erster Stelle, immerhin stark bedrängt von Caracciola und Borzacchini. Borzacchini musste in der achten Runde einige Zeit anhalten, somit kam Chiron, der überaus gut fuhr, an die dritte Stelle zu liegen. Caracciola und Chiron hetzten scharf hintereinander her. Nuvolari zog vor dieser gefährlichen Nacht doppel los und fuhr das glänzende Rundenmittel von 146,785 km Stundendurchschnitt. Unterdessen waren auch Ruggeri auf Maserati und Maserati auf Maserati ausgefallen, beide hatten Pech mit ihren Maschinen. Die beiden Mercedes-Wagen von Broschek und von Brauchitsch hielten sich tapfer, obwohl sie gegen die wenigen andern Maschinen auf dieser Strecke nicht ganz aufkommen konnten. So fielen sie langsam zurück. Fagioli und Brivio lieferten sich noch einen besonderen Kampf, den dann Brivio für sich entscheiden konnte. Sicher, wenn auch nur mit kleinem Vorsprung, ging Nuvolari als Erster durchs Ziel, stür-

Weitere Bilder zum Klausenrennen 1932



Nuvolari am Lenkrad seines Alfa Romeo-Sport wagens, mit dem er die zweitbeste Sportwagenzeit fuhr. (Photo Automobil-Revue.)

misch umjubelt, mit einem neuen internationalen Sieg in der Tasche. Caracciola befestigte seine Stellung als glänzender Alfa Romeo-Fahrer, während Chiron sehr ehrenvoll an dritter Stelle abschnitt. Sein Stallgenosse Varzi hatte Pech gehabt und war während des Rennens ausgeschieden.

Bei den kleinen Wagen kam es zu einer scharfen Auseinandersetzung zwischen Scaron auf Amilcar, Chambot auf Salmson und Matrullo auf Maserati. Der bekannte Scaron konnte aber schliesslich obenaus schwingen und erzielte einen schönen Sieg.

Die Resultate:

Klasse über 1100 ccm: 1. Tazio Nuvolari auf Alfa Romeo-Monoposte in 2:11:18 Stunden (Durchschnitt 159,829 Stundenkilometer, neuer Rekord); 2. Rudolf Caracciola auf Alfa Romeo-Monoposte in 2:11:33 Std.; 3. Louis Chiron auf Bugatti 2900 in 2:13:12 Std.; 4. Brivio auf Alfa Romeo 2900 in 2:15:27,4 Std.; 5. Fagioli auf Maserati 2700-Monoposte in 2:21:31,2 Std.

Schnellste Runde: Nuvolari (Alfa Romeo) in 10:25,4 Std. (Durchschnitt 146,785 km. neuer Rekord).

Klasse bis 1100 ccm: 1. Scaron. Amilcar, 51:32 (Durchschnitt 118,758 km); 2. Chambot (Frankreich), Salmson, 52:04; 3. Matrullo (Italien), Maserati; 4. Principe Cerami (Italien), Maserati.



Varzi auf Bugatti nimmt eine scharfe Kurve kurz vor dem Ziel. (Photo Automobil-Revue.)

Rudge Ulster, 1934



Zylinder: 1 mit 4-Ventilzylinderkopf
ccm: 499
Leistung: 20 PS
Produktionsjahre: 1929-1939

Rudge, seit 1869 Hersteller von Fahrrädern in Coventry, fusionierte 1894 mit dem Eisenwarenhersteller Withworth. Das erste Motorrad kam 1911 auf den Markt. Der Sieg von Graham Walker auf einer Rudge 500 beim Grand-Prix von Ulster 1928 – er fuhr die für damalige Verhältnisse traumhafte Durchschnittsgeschwindigkeit von über 130 Stundenkilometern – läutete die Ära der sportlichen Rudge Ulster-Modelle ein. – Mit der Ausradierung der Stadt Coventry durch die Luftwaffe von Nazideutschland im Zweiten Weltkrieg verschwand auch die Rudge-Fabrik.

Das Besondere am ausgestellten Modell ist der Zylinderkopf, ein halbradialer Vierventiler mit parallelen Einlass- und radialen Auslassventilen.

Rudge Motorräder standen in den Klausenrennen der Jahre 1932 und 1934 am Start.





MG L, 1933

Zylinder: 6

ccm: 1086

Leistung: 41 PS

Geschwindigkeit: 120 km/h

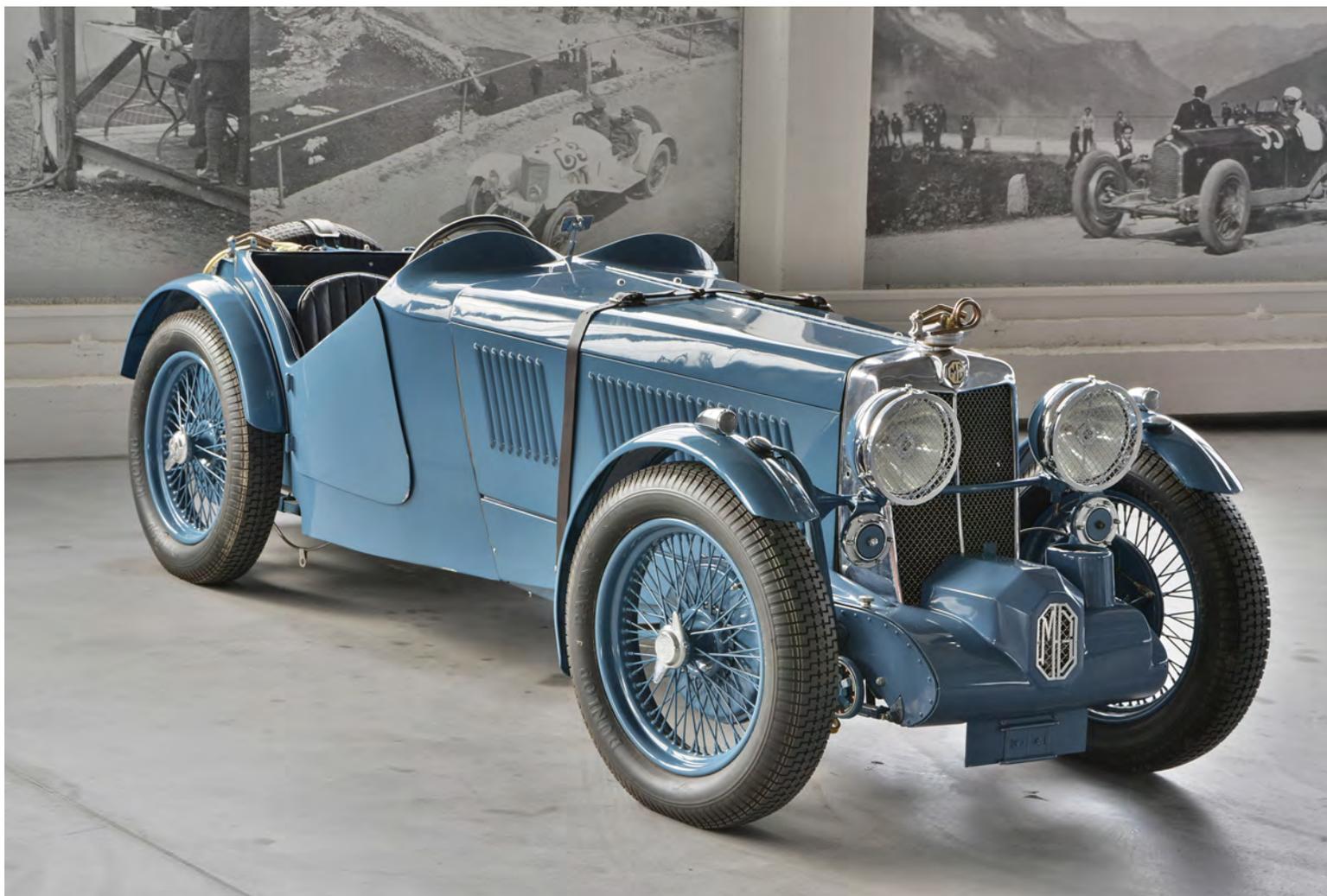
Produktionsjahre: 1933-1934

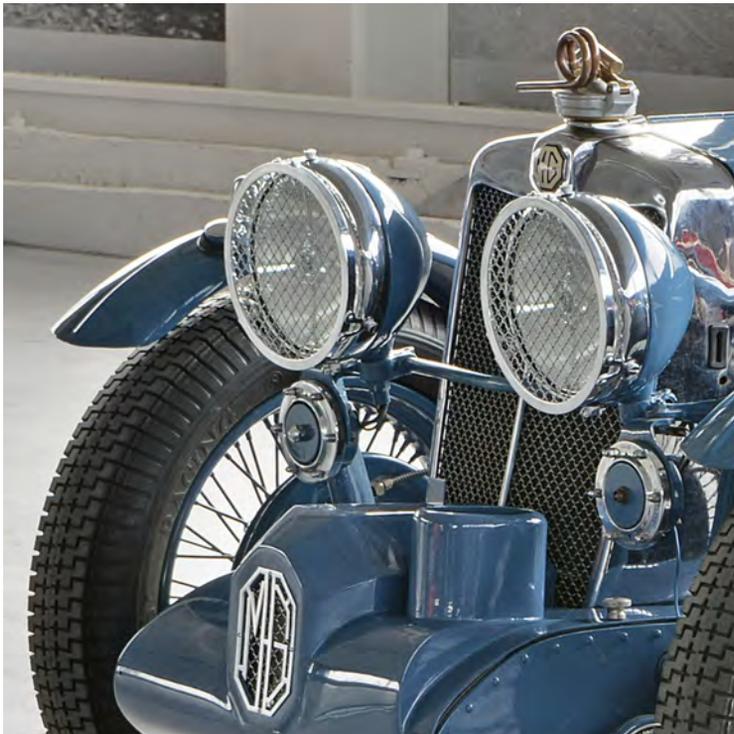
Produzierte Fahrzeuge: 576

Besitzer: Philippe Douchet de Rouère, Aubonne

Morris Garages, kurz MG, wurde 1923 in Oxford gegründet und Ende der 1920er Jahre nach Abingdon in Oxfordshire verlegt. Die Marke machte sich in der Autokategorie „preisgünstig mit guten Fahrleistungen“ rasch einen Namen. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg verlor MG seine Selbständigkeit und ging im Nuffield-Konzern auf. Nach erfolgreichen Jahren ging die Marke im Strudel des Niedergangs der englischen Autoindustrie ein. Heute gehört MG zur chinesischen Nanjing Automobile Group.

Der zweiplätzig MG L-Type, zwischen 1933 und 1934 produziert, war ein erfolgreicher Sportwagen, er verbuchte diverse Siege, unter anderem auch auf der Brookland-Rennstrecke.





New Hudson, 1933

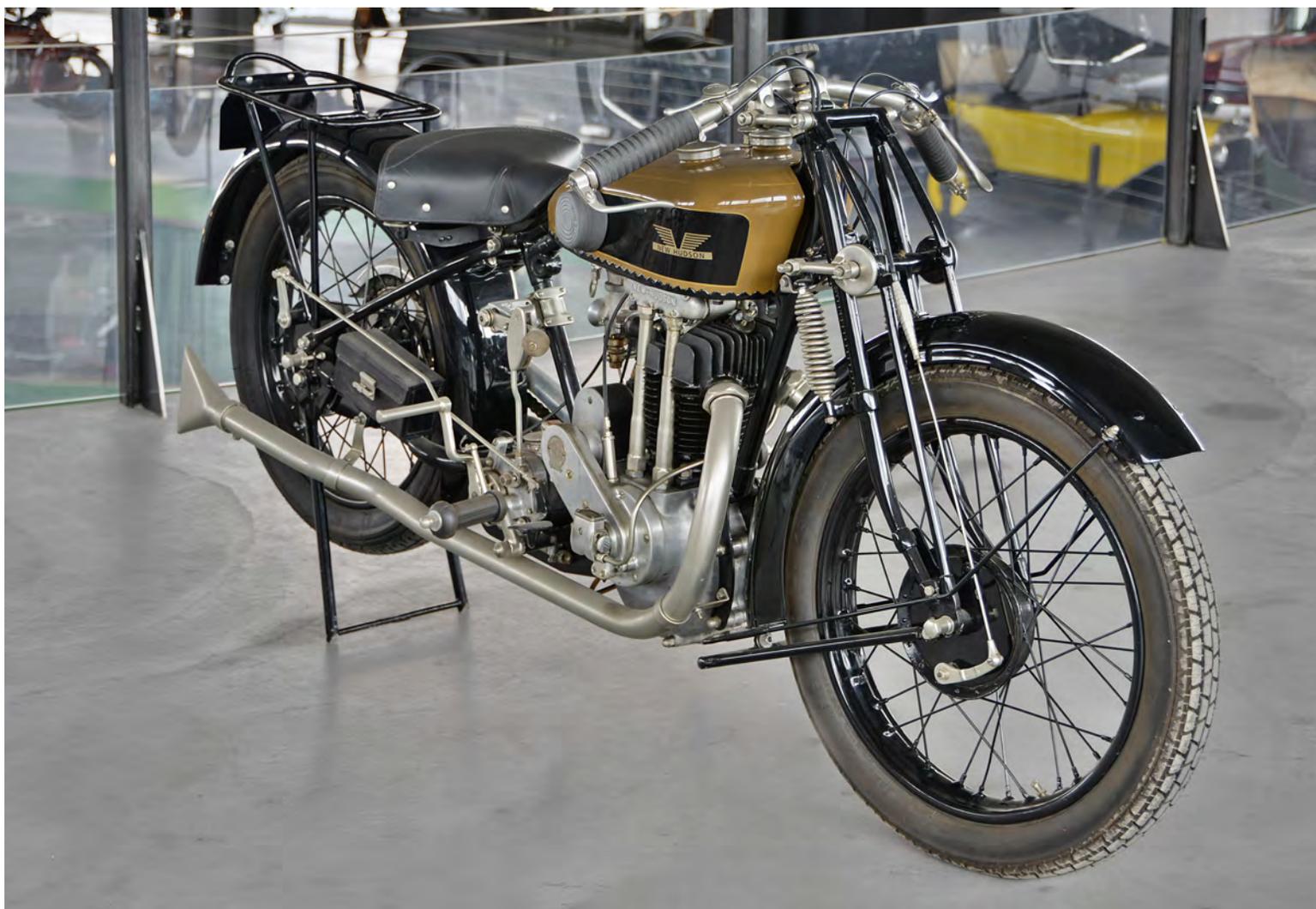
Zylinder: 1

ccm: 500

Besitzer: Werner Loser, Rheinfelden

Die New Hudson Cycle Co. Ltd. produzierte von 1903 bis in die 1930er Jahre in Birmingham Fahr- und Motorräder.

Das ausgestellte Motorrad ist mit dem legendären Plus-Power-Motor ausgestattet.



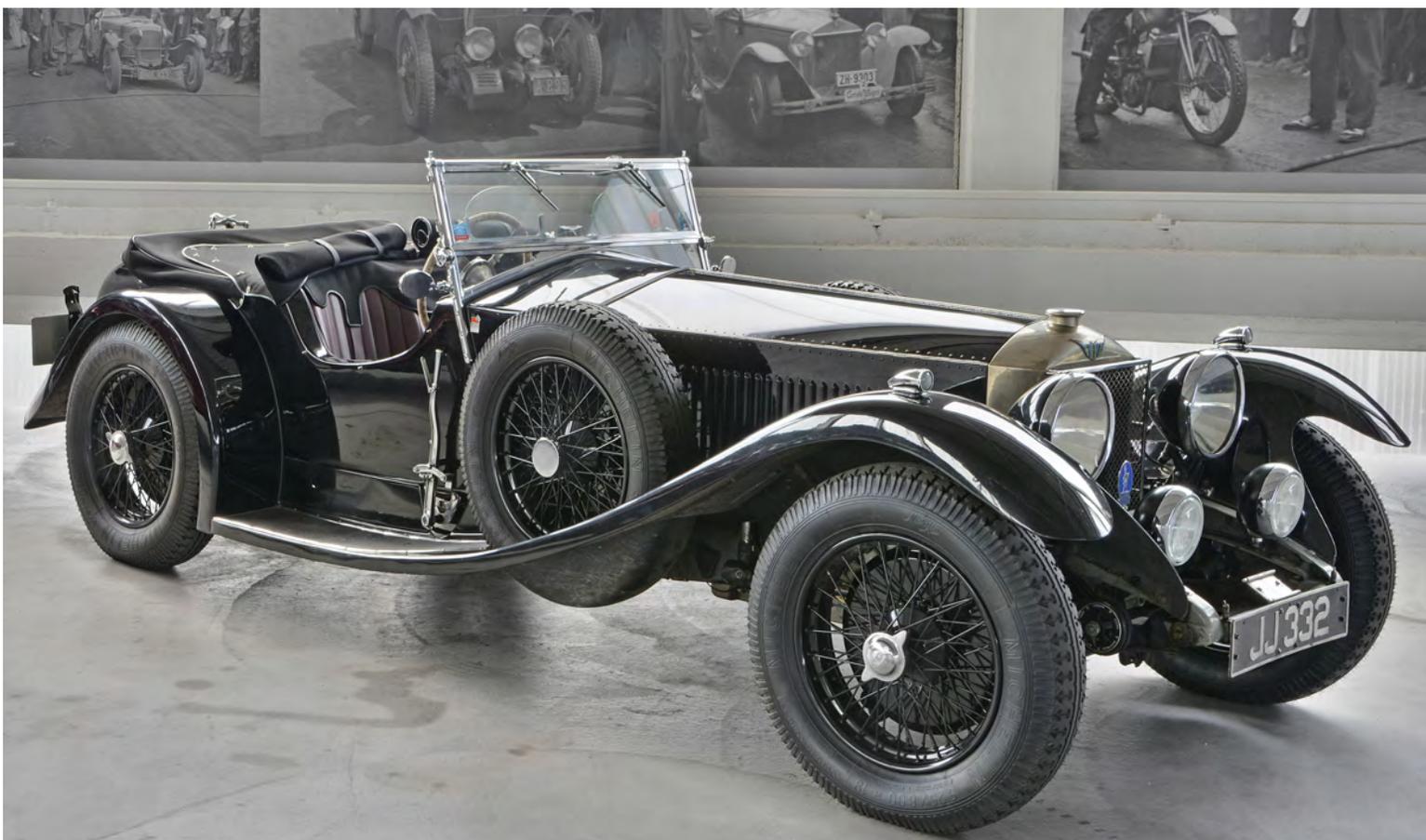


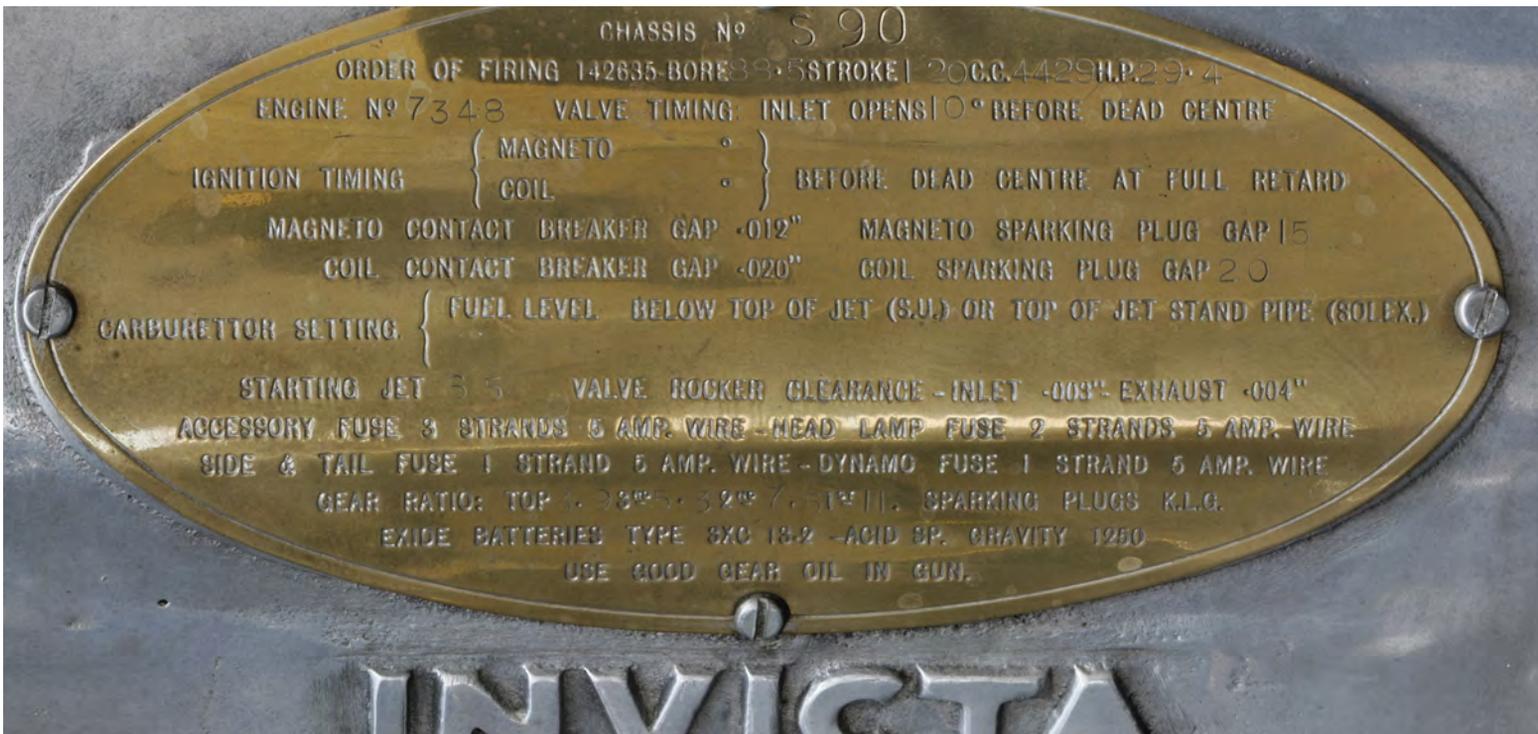
Invicta S-Type, low chassis, 1929

Zylinder: 6
ccm: 4467
Leistung: 115 PS
Geschwindigkeit: 160 km/h
Produktionsjahre: 1929-1934
Produzierte Fahrzeuge: 77 (S-Type)
Besitzer: Gerry Leumann, Meggen



Captain Noel Macklin gründete die Invicta Car Co. 1925 im englischen Bochim, Surrey. Drei Jahre später kam nach einem 2,5- und einem 3-Liter-Modell der 4,5-Liter-Wagen heraus, von dem auch der S-Type und die Sportwagenversion „low chassis“ produziert wurden. Invictas wurden damals mit der Qualität von Rolls-Royce und der Sportlichkeit von Bentley gleichgestellt. Der Betrieb ist 1936 eingestellt worden. Der Engländer Donald Healey fuhr das Klausenrennen im Jahr 1932 mit einer Invicta in der Zeit von 19.49.80. Ein Jahr zuvor gewann er mit dem gleichen Auto die Rallye Monte Carlo.





OK Supreme A/31, Lighthouse, 1931

Zylinder: 1 OHC, Königswelle mit Tellernocken

ccm: 248

Produktionsjahre: 1931-1939

1882 gründeten Ernest Humphries und Charles Dawes in Birmingham eine Fabrik, wo sie unter der Marke OK Velos produzieren.

Der Motorradbau begann vor dem Ersten Weltkrieg, es wurden Motoren von De Dion, Minerva und Green Engines eingebaut, ab Mitte der 1920er Jahre auch JAP-Motoren. Nach der Trennung der beiden Gründer 1926 setzte Dawes die Produktion unter dem neuen Markennamen OK Supreme fort. Beim Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im Jahr 1939 wurde die Produktion eingestellt.

Das Inspektionsfenster am oberen Ende des turmförmigen Zylindergehäuses haben zum Übernamen „Leuchtturm“ geführt. Das „Lighthouse“-Modell war das letzte bei OK Supreme in Serie gefertigte.

Die ausgestellte OK Supreme wurde im Juli 1937 durch die Emil Frey AG für den Rennfahrer Gustav Wick aus Wil SG importiert, Wick wurde damit Amateurmeister.

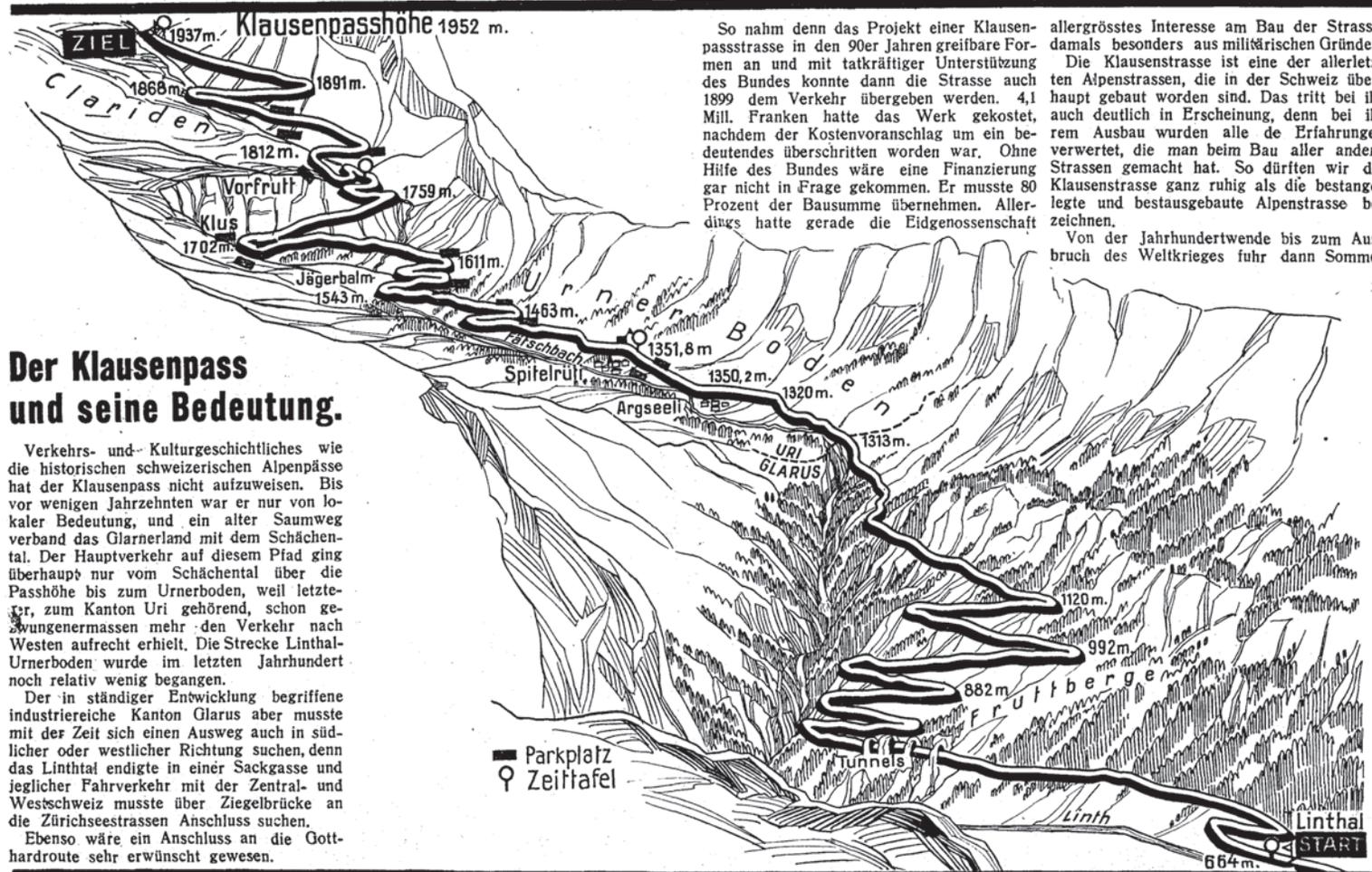




Wirz auf der OK Supreme, Nr. 5, Schaffhausen, 1932, Quelle: Archiv des Besitzers



Louis Chiron, Rudolf Caracciola und Hans Stuck



Der Klausenpass und seine Bedeutung.

Verkehrs- und Kulturgeschichtliches wie die historischen schweizerischen Alpenpässe hat der Klausenpass nicht aufzuweisen. Bis vor wenigen Jahrzehnten war er nur von lokaler Bedeutung, und ein alter Saumweg verband das Glarnerland mit dem Schächental. Der Hauptverkehr auf diesem Pfad ging überhaupt nur vom Schächental über die Passhöhe bis zum Urnerboden, weil letzterer, zum Kanton Uri gehörend, schon gewungenermassen mehr den Verkehr nach Westen aufrecht erhielt. Die Strecke Linthal-Urnerboden wurde im letzten Jahrhundert noch relativ wenig begangen.

Der in ständiger Entwicklung begriffene industriereiche Kanton Glarus aber musste mit der Zeit sich einen Ausweg auch in südlicher oder westlicher Richtung suchen, denn das Linthtal endigte in einer Sackgasse und jeglicher Fahrverkehr mit der Zentral- und Westschweiz musste über Ziegelbrücke an die Zürichseestrasse Anschluss suchen.

Ebenso wäre ein Anschluss an die Gott-hardroute sehr erwünscht gewesen.

So nahm denn das Projekt einer Klausenpassstrasse in den 90er Jahren greifbare Formen an und mit tatkräftiger Unterstützung des Bundes konnte dann die Strasse auch 1899 dem Verkehr übergeben werden. 4,1 Mill. Franken hatte das Werk gekostet, nachdem der Kostenvoranschlag um ein bedeutendes überschritten worden war. Ohne Hilfe des Bundes wäre eine Finanzierung gar nicht in Frage gekommen. Er musste 80 Prozent der Bausumme übernehmen. Allerdings hatte gerade die Eidgenossenschaft

allergrösstes Interesse am Bau der Strasse, damals besonders aus militärischen Gründen.

Die Klausenstrasse ist eine der allerletzten Alpenstrassen, die in der Schweiz überhaupt gebaut worden sind. Das tritt bei ihr auch deutlich in Erscheinung, denn bei ihrem Ausbau wurden alle die Erfahrungen verwertet, die man beim Bau aller andern Strassen gemacht hat. So dürften wir die Klausenstrasse ganz ruhig als die bestangelegte und bestausgebaute Alpenstrasse bezeichnen.

Von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Weltkrieges fuhr dann Sommer

Klassament 1932, Automobile, Motorräder

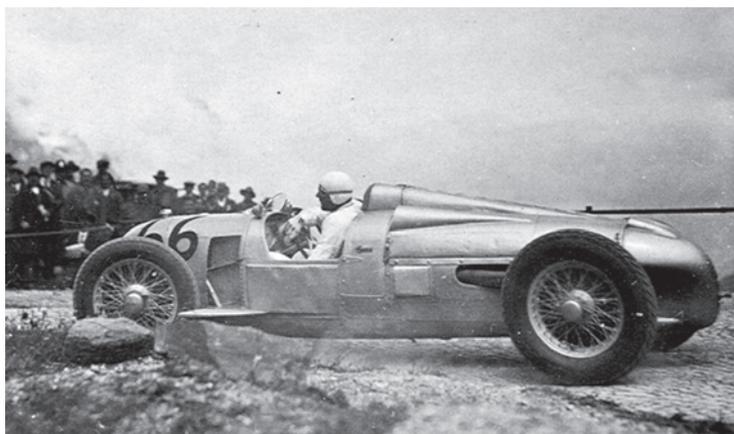
Rennwagen bis 3000 ccm	1	R. Caracciola	Deutschland	Alfa Romeo	2650	15.50.00
Rennwagen über 3000 ccm	2	L. Chiron	Frankreich	Bugatti	4900	16.27.80
Rennwagen über 3000 ccm	3	A. Varzi	Italien	Bugatti	4900	16.45.40
Motorräder bis 500 ccm	1	J. Zuber	Schweiz	Condor		17.01.00
Motorräder bis 500 ccm	2	J. Inderbitzin	Schweiz	Universal		17.12.40
Motorräder bis 500 ccm	3	G. Cordey	Schweiz	Condor		17.36.20

X. Internationales Klausenrennen, 1934

5. August 1934

1934 wurde zum zehnten und letzten Klausenrennen gestartet.

Louis Chiron konnte wegen eines Sturzes in Spa nicht wie geplant mit dem Alfa Romeo P3 der Scuderia Ferrari an den Start gehen. Absolutes Highlight waren deshalb der Kampf der Giganten Hans Stuck auf dem Auto Union (16 Zylinder, 4360 ccm, 354 PS, Spitze 290 km/h) und Rudolf Caracciola auf dem Mercedes-Benz W25 (8 Zylinder, 3360 ccm, 295 PS, 290 km/h). Kaum vorstellbar, wie die beiden Piloten diese technischen Spitzenprodukte mit der unbändigen Kraft den Klausenpass hinauf prügeln. Auf dem Urnerboden, voll mit Schlaglöchern und Unebenheiten, erreichte der Mercedes-Benz eine Spitzengeschwindigkeit von über 200 km/h. Am Ende stellte Rudolf Caracciola mit 15 Minuten 22,20 Sekunden den absoluten Klausenrekord auf, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,9 km/h entspricht. Wie knapp der Sieg war und wie auf der 21,5 Kilometer langen Strecke um jeden Hundertstel in jeder Haarnadelkurve gekämpft wurde, zeigt der geringe Rückstand von knapp drei Sekunden des Auto-Union.



Hans Stuck fährt im 16-Zylinder Auto-Union auf den 2. Platz.





Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz

Maserati 8 CM, 1933

Zylinder: 8
ccm: 2991
Leistung: 220 PS
Geschwindigkeit: 220 km/h
Chassis-Nummer: 3008
Gewicht: 785 kg
Produktionsjahre: 1933-1935
Produzierte Fahrzeuge: 17
Besitzer: Heinz Hofer, Villars-Ste-Croix

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA NA-17-111
Ufficio del Pubblico Registro Automobilistico di NAPOLI

ESTRATTO (generale o parziale) CRONOLOGICO
delle trascrizioni e iscrizioni relative all'autoveicolo sottoindicato

9/P.R.A.
Bollina 55101
Data

MARCA

Imposta di bollo assolta in modo
regolare - Autorizzazione dell'Intendenza
Finanziaria di Napoli del 18.11.1933

licenza di circolazione *APMNA*
N. del motore *3008*
Potenza del motore in HP *33*
N. del telaio *3008*
Specie della carrozzeria *aperta*
Destinazione attuale *uso privato*

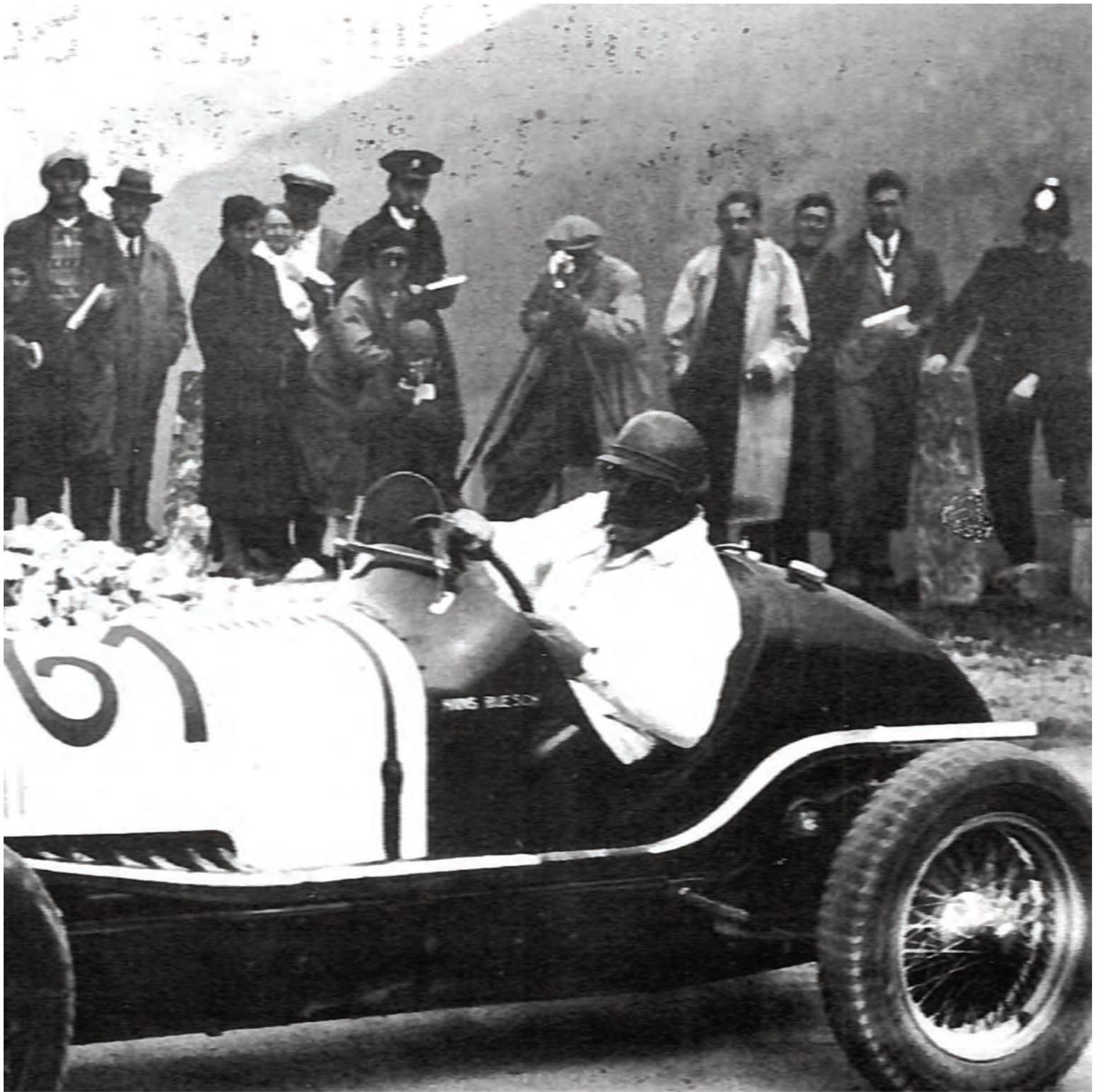
Data del rilascio della licenza di circolazione: *10.11.1933*
Data del certificato d'origine *8.11.1933*
S.6.M. (eventualmente) Serie di fabbricazione

veicolo ed autobus - Numero dei posti

autocarri } Peso a vuoto Q.²
Portata in Q.²
Se sia ausiliario militare

Der ausgestellte Maserati 8 CM war der erste Einplätzer, Monoposto, bei den Grand-Prix-Rennwagen. Die insgesamt 17 produzierten Fahrzeuge mit den Chassis-Nummern 3005-3027 wurden ausschliesslich von Privat-Rennfahrern gekauft. Das Exponat ist im Oktober 1933 an den Zürcher Piloten Hans Ruesch, ein erfahrener Klausenrennen-Teilnehmer, in den Schweizer Rennfarben ausgeliefert worden. Der Benzintank fasst respektable 170 Liter.





Austin 7 EA Sports, Ulster, 1930

Zylinder: 4
ccm: 747
Geschwindigkeit: 96 km/h
Produktionsjahre: 1930-1932



Der Politiker und Industrielle Sir Herbert Austin, 1st Baron Austin, (1866-1941) gründete 1906 mit der Austin Motor Company die erste britische Autofabrik, die sich bis ins Jahr 1987 hielt. Die erste Serie der Austin 7 hp stammt aus den Jahren 1909-1910, 1922 wurde an die Produktion des Austin 7 ist 1922 wieder aufgenommen worden und bis ins Jahr 1939 in verschiedensten Varianten aufrecht erhalten. Der Austin Ulster wurde mit einer Aluminiumkarosserie und spitzem Heck ausgerüstet, Türen gab es keine. In den Jahren 1932 und 1934 standen mehrere Austin 7 am Start.



Rechts: Jeden freien Augenblick widmet Hans Stärkle seinen Rennmaschinen, mit denen er schon unzählige Triumphe herausgeholt hat. Sie danken ihm seine immerwährende Fürsorge durch glänzende Leistungen. — Mitte: Schräges Bild: Frauenhände, die bei den Rennen überverschmiert und eisernen zugreifend sind, können im Privatleben doch zart und lind sein. Frau Stärkle freut sich an den Blumen, die ihr nach dem letzten Rennen von unbekannter — Damenhand gesendet wurden.



Das fliegende Ehepaar

Das Basler Ehepaar Hans und Cilly Stärkle zählt heute zu den am meisten geschätzten Gästen auf den internationalen Rennbahnen Europas. Mit ihren schnellen Motorrad-Seitenwagen haben sie sich unzählige Siege erkämpft und die besten Fahrer Europas hinter sich gelassen. «Hans und Cilly» sind in der motorsportfreundlichen Welt unseres Landes zu populären Erscheinungen geworden; man bewundert die kühne Fahrtechnik Stärkles ebenso sehr wie den Mut seiner Frau, die im Hundertkilometertempo im Seitenwagen kauern über die Pisten dahinrast. Unser Photograph hat das berühmte Ehepaar in seinem hübschen Basler Heim aufgesucht. Am Grand Prix in Bern, von dem am Sonntag, um 19.55 Uhr, ein Hörbericht übertragen wird, gehen «die Stärkles» wieder als gefürchtete Favoriten in den Kampf.



Nach den Aussagen ihres Mannes weiß Frau Cilly ebenso gut zu kochen wie zu fahren. Eine Rennfahrerin braucht also nicht unbedingt eine schlechte Hausfrau zu sein.



Motosacoche F-50, 1934

Zylinder: 1

ccm: 500

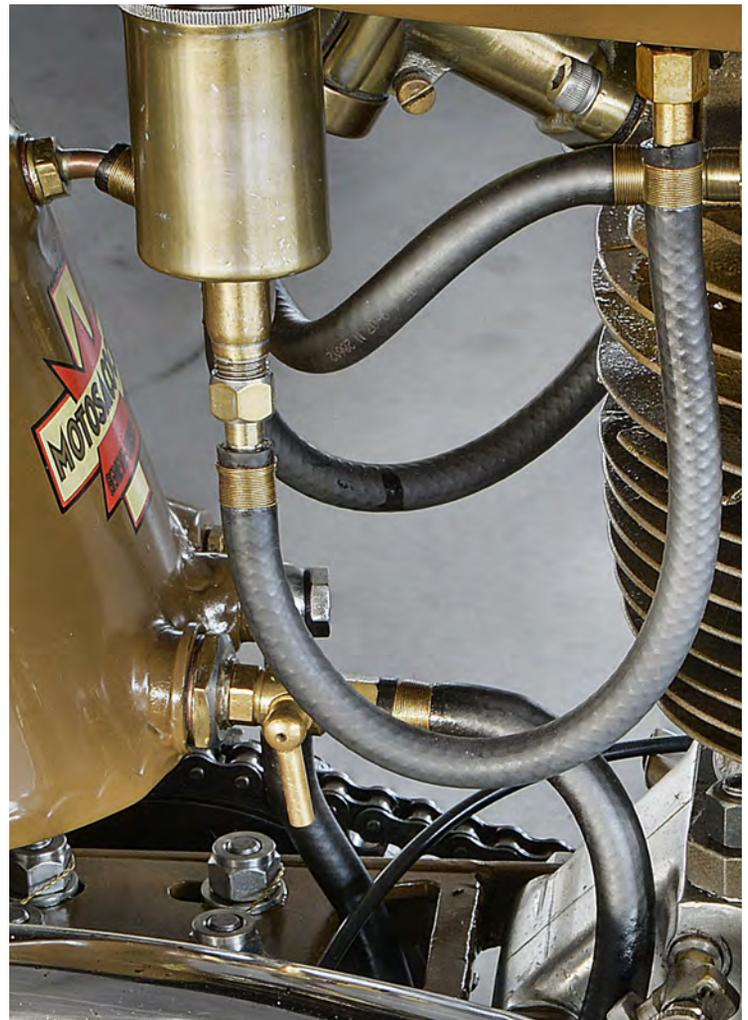
Leistung: 18 PS

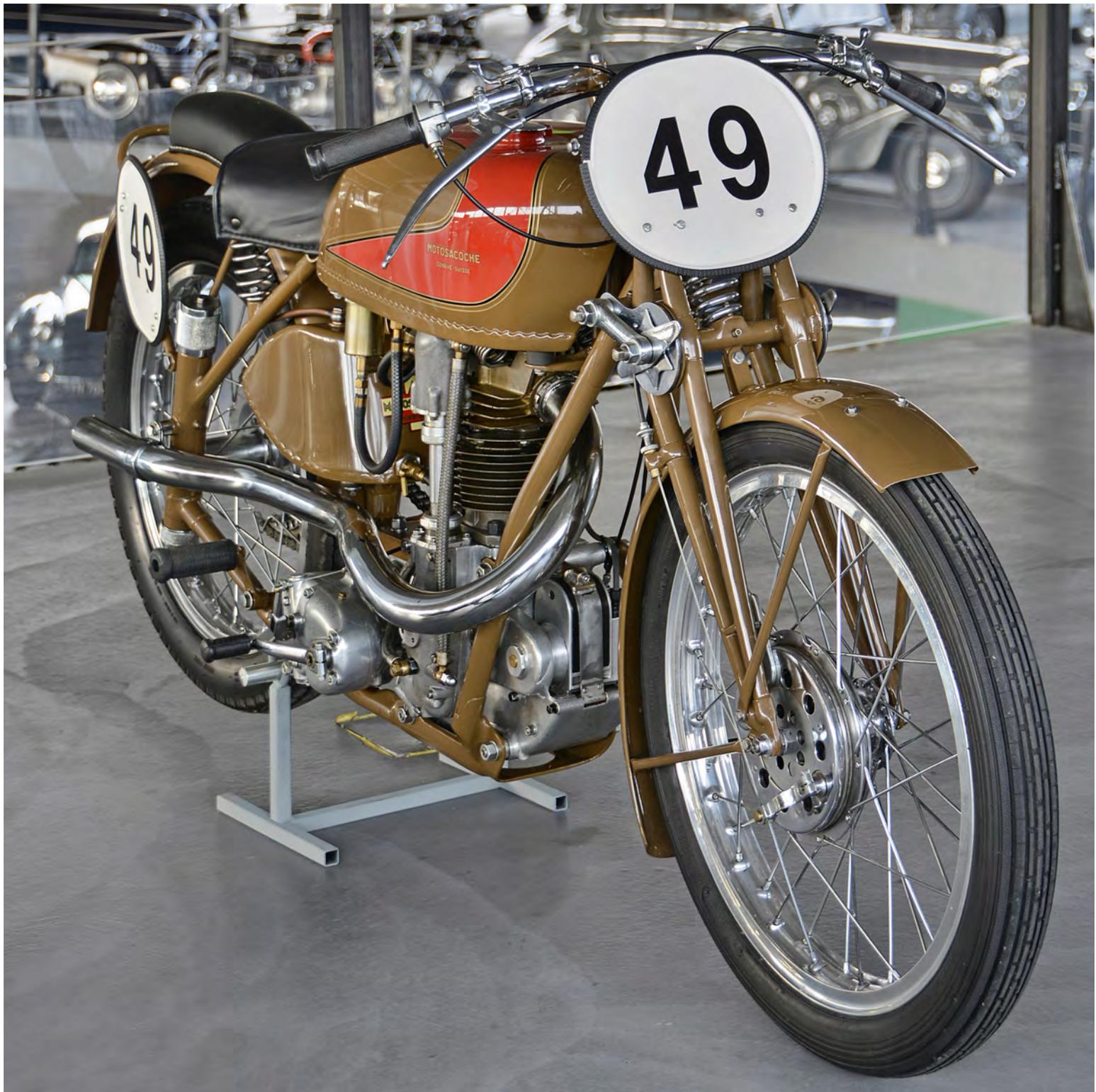
Geschwindigkeit: 155 km/h

Die Genfer Firma Armand & Henri Dufaix wurde durch ihre „Motortasche“ – französisch „Motosacoche“ – berühmt, die ab 1904 in grosser Zahl hergestellt wurde. Die ersten Motortaschen waren Umbausätze für Fahrräder. Die Fabrik lag in Acacias bei Genf, so gab sich die Firma später den Namen „Motosacoche Acacias Genève – M.A.G.“. Ab 1907 wurden Motorräder mit Zweizylindermotoren angeboten. Das ausgestellte Modell 2C7 von 1912 ist ein noch heute verkehrstaugliches Motorrad mit Zweizylindermotor, Kupplung und Getriebe. Damals wurde es im Prospekt als „Motorrad für die Liebhaber grosser Geschwindigkeiten“ bezeichnet. 1913 kamen die ersten gegengesteuerten Motoren auf den Markt. Mit ihnen wurden den Kunden die neuen Zweizylinder-Modelle angeboten, die Motosacoche weltberühmt machen sollte. Der gegen- oder wechselgesteuerte Motor galt als Inbegriff des unverwüstlichen Tourenmotors, der ewig lief und mit 3,5 Liter Kraftstoff 100 Kilometer fuhr. Die Modelle mit 740, 1000 und 1100 Kubikzentimetern Hubraum waren für den Gespannbetrieb vorgesehen. Für den sparsamen Solofahrer waren die kleinen Einzylinder-Modelle gedacht, die mit 250 oder 350 ccm genug leisteten, um sogar mit Sozia eine Wochenendtour zum angenehmen Erlebnis werden zu lassen. Diese Einbaumotoren wurden in die ganze Welt verkauft und fanden bei folgenden Marken Verwendung: Royal-Enfield, Darmont, Morgan, Sunbeam, OK-Supreme, Matchless, Lea Francis, New Hudson, New Henley, Brough-Superior, Terrot. Magnat-Debon, Monet-Goyon oder Condor. Im Jahr 1927 baute Motosacoche das Rennmodell „Franconi“ mit 496 ccm, 32 PS und einer Geschwindigkeit von 130 km/h. 1931 kamen die „Jubilée“-Motoren auf den Markt, sie wurden bis 1934 gebaut. Die Motorräder von Motosacoche und die Einbaumotoren hatten einen ausgezeichneten Ruf und wurden in die ganze Welt verkauft. 1930 produzierte das Werk nach eigenen Angaben zwischen 5000 und 6000 Motorräder und rund 40000 Motoren. Mit dem Sieg am Championnat d'Europe 1928 auf dem Genfer Rundkurs in den Klassen 350 und 500 ccm

hatte die Genfer Firma ihren Höhepunkt als international etablierte Motorradmarke erreicht.

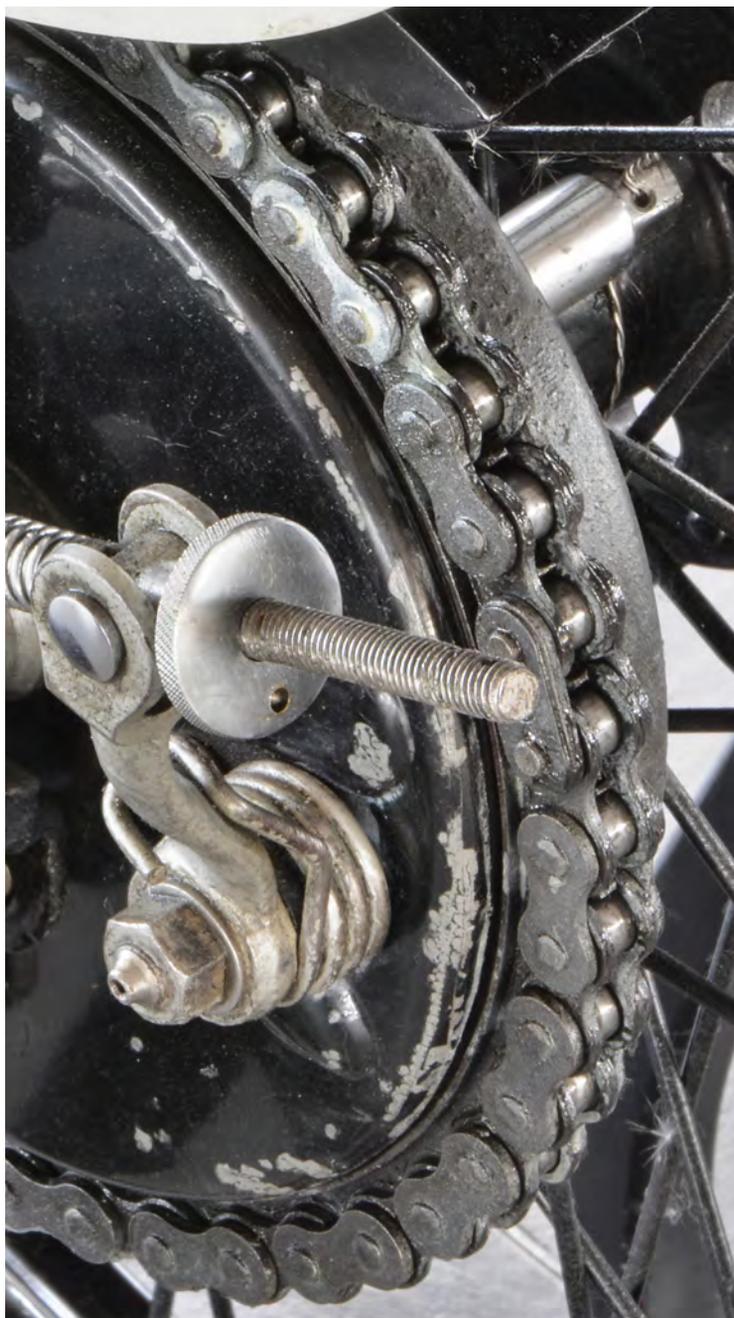
Als ab 1925 das Reglement des Klausenrennens auch die Kategorie Motorräder vorsah, fuhr der Genfer Francesco Franconi mit einer Motosacoche 740 gleich auf Platz 1. Diesen Erfolg wiederholte er im Jahr darauf mit einer Zeit unter 18 Minuten, er war damit knapp eine Minute schneller unterwegs als Kessler auf Alfa Romeo, der in der Kategorie Rennwagen bis 2000 ccm fuhr. Und auch 1927 hiess der Sieger bei den Motorrädern Franconi, diesmal auf einer Motosacoche 350 ccm, Zweiter wurde der Schweizer Martinelli auf der baugleichen Maschine. Mit dem Sieg des Schweizer Hänni auf der ausgestellten Motosacoche 500 ccm im letzten Rennjahr 1934 schloss die Marke ihre bemerkenswerte Erfolgsserie am Klausenpass ab.





Norton Model 20, 1932

Zylinder: 1
ccm: 490
Leistung: 21 PS
Geschwindigkeit: 130 km/h
Gewicht: 170 kg
Produktionsjahre: 1930-1939



Norton in Birmingham spielte ganz im Sinn des Gründers James L. Norton in der jungen Geschichte des Motorradsports während Jahrzehnten eine dominierende Rolle. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden neben den Ein- auch Zweizylindermaschinen gebaut. 1953 ging die Traditionsmarke in den AMC-Konzern über und damit in den Niedergang der englischen Motorradindustrie. Die letzte Norton verliess 1977 die Fabrik. Im Klausenrennen des Jahres fuhr der Schweizer Georges Cordey auf einer Norton 500 mit 17.12.40 Minuten die drittbeste Zeit. Norton Motorräder fuhren ebenfalls in den Rennjahren 1925 und 1932.





MG K3, 1934

Zylinder: 6

ccm: 1087

Leistung: 120 PS

Geschwindigkeit: 170 km/h

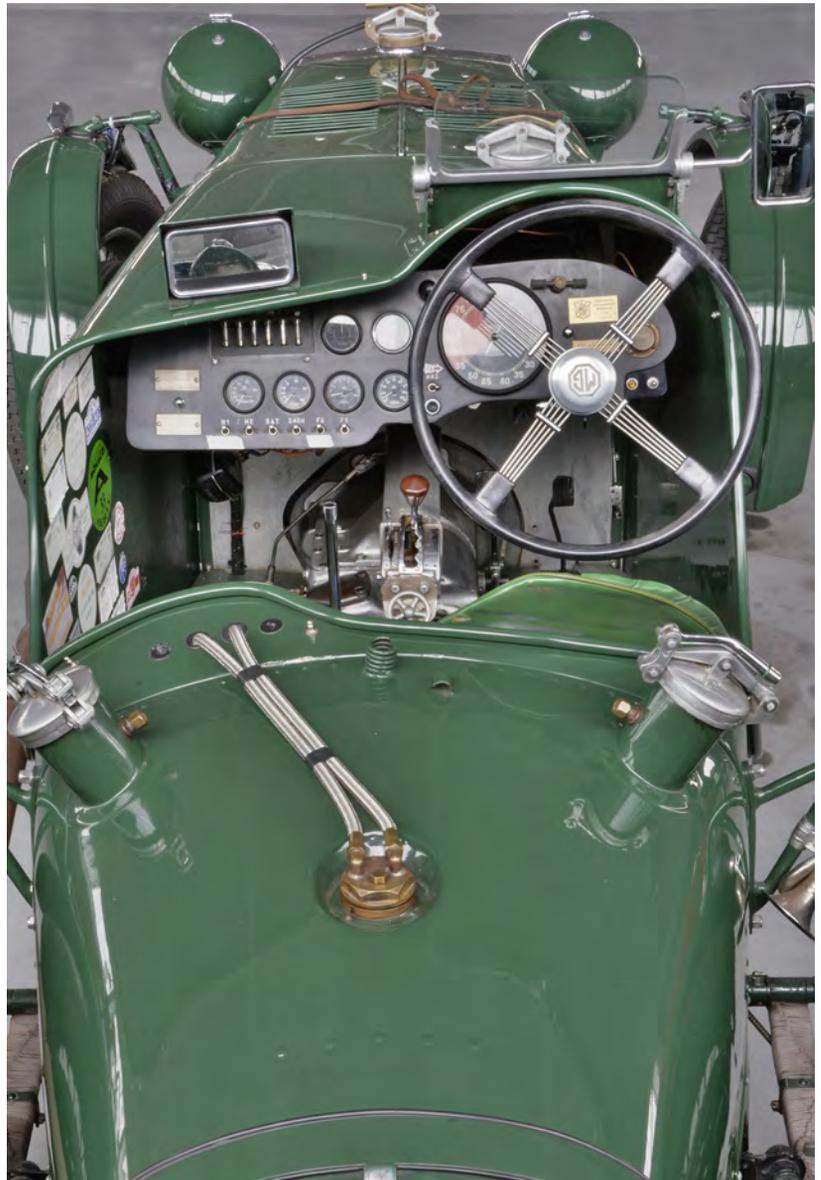
Produktionsjahre: 1933-1934

Produzierte Fahrzeuge: 33

Besitzer: Philippe Douchet de Rouère, Aubonne

Der MG K3 Magnette Supercharged, ein mit Kompressor aufgeladener 6-Zylinder-Reihenmotor, wurde von 1932-1934 produziert. Er dominierte zu seiner Zeit die Klasse der kleinvolumigen Rennwagen und gewann zahlreiche Preise. Sein technischer Leckerbissen neben dem 120 PS starken Motor war das Planetengetriebe. Der Gang wird vor dem eigentlichen Schaltvorgang eingelegt und erst beim Kuppeln ausgelöst. Das brachte den Fahrern hauptsächlich in kurvenreichen Strecken Vorteile, ihre Hände blieben am Steuerrad. 1934 erreichte der Engländer Hamilton mit einem MG K3 Magnette in 17.53.60 Minuten das Ziel auf der Klausenpasshöhe.





Klassement 1934, Automobile, Motorräder

Rennwagen über 2000 ccm	1	Rudolf Caracciola	Deutschland	Mercedes-Benz W25	3360	15.22.20
Rennwagen über 2000 ccm	2	Hans Stuck	Deutschland	Auto Union	4360	15.25.40
Rennwagen über 2000 ccm	3	Whitney Straight	England	Maserati	2948	16.20.60
bis 500 ccm	1	E. Hänni	Schweiz	Motosacoche		17.01.80
bis 500 ccm	2	B. Rosemeyer	Deutschland	DKW		17.10.20
bis 500 ccm	3	G. Cordey	Schweiz	Norton		17.12.40

Das Zielhaus

Im Jahr 1932 wurde am Klausenpass auf 1940 Metern Höhe nach den Plänen des Zürchers Leopold M. Boedecker (1890 - 1967), Architekt BSA, eigens ein Zielhaus erbaut. Darin war die Chronometrie des Rennens untergebracht. Die Zeitmessung erfolgte mittels bei Start und Ziel über die Strasse gelegte Schläuche, die beim Überfahren per Luftdruck die exakte Abfahrts- und Ankunftszeit festhielten. Die Startzeiten wurden telefonisch ans Zielhaus übermittelt, wo, anhand der installierten Schlepper-Uhren mit genauer Tageszeit, die Funktionäre die genauen Laufzeiten ermittelten. Die Original-Chronometrie ist im Museum Dörflihaus in Spirigen zu sehen. Das Zielhaus diente seinerzeit auch dem Speaker, der Rennleitung und dem Rettungsdienst. Bilder und Ehrentafeln von Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus aller Welt an seinen Wänden erinnern an die grosse Popularität des Klausenrennens. Als „industrielles Kulturgut aus der Pionierzeit der Automobilgeschichte“ wurde das Gebäude 1998 unter Denkmalschutz gestellt, es kann jeweils von Juni bis September besichtigt werden. Für Führungen und Öffnungszeiten: www.museen-uri.ch.

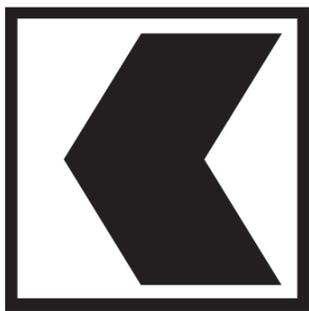


Ihr Schmuckstück in besten Händen!

Nationale Suisse
Generaldirektion
Steingraben 41
4003 Basel
Serviceline 24h: 00800 6004 6004
www.nationalesuisse.ch/liebhaberfahrzeuge

die Kunst des Versicherns

nationale
SUISSE

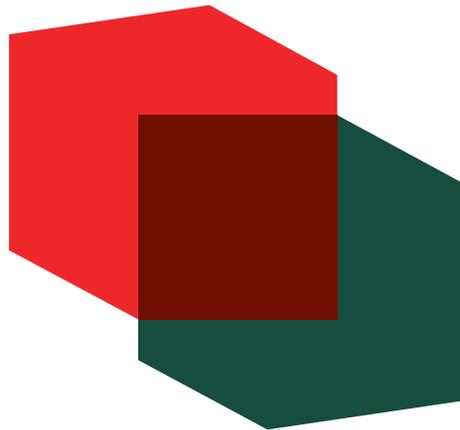


Basler
Kantonalbank
fair banking



PANTHEON
Classic Garage





Glücklich, wenn Du es bist.

kubusmedia.com

BAUEN MIT VERSTAND ■ ALLES AUS EINER HAND



Peter Siegin Dipl. Baumeister

Münchenstein

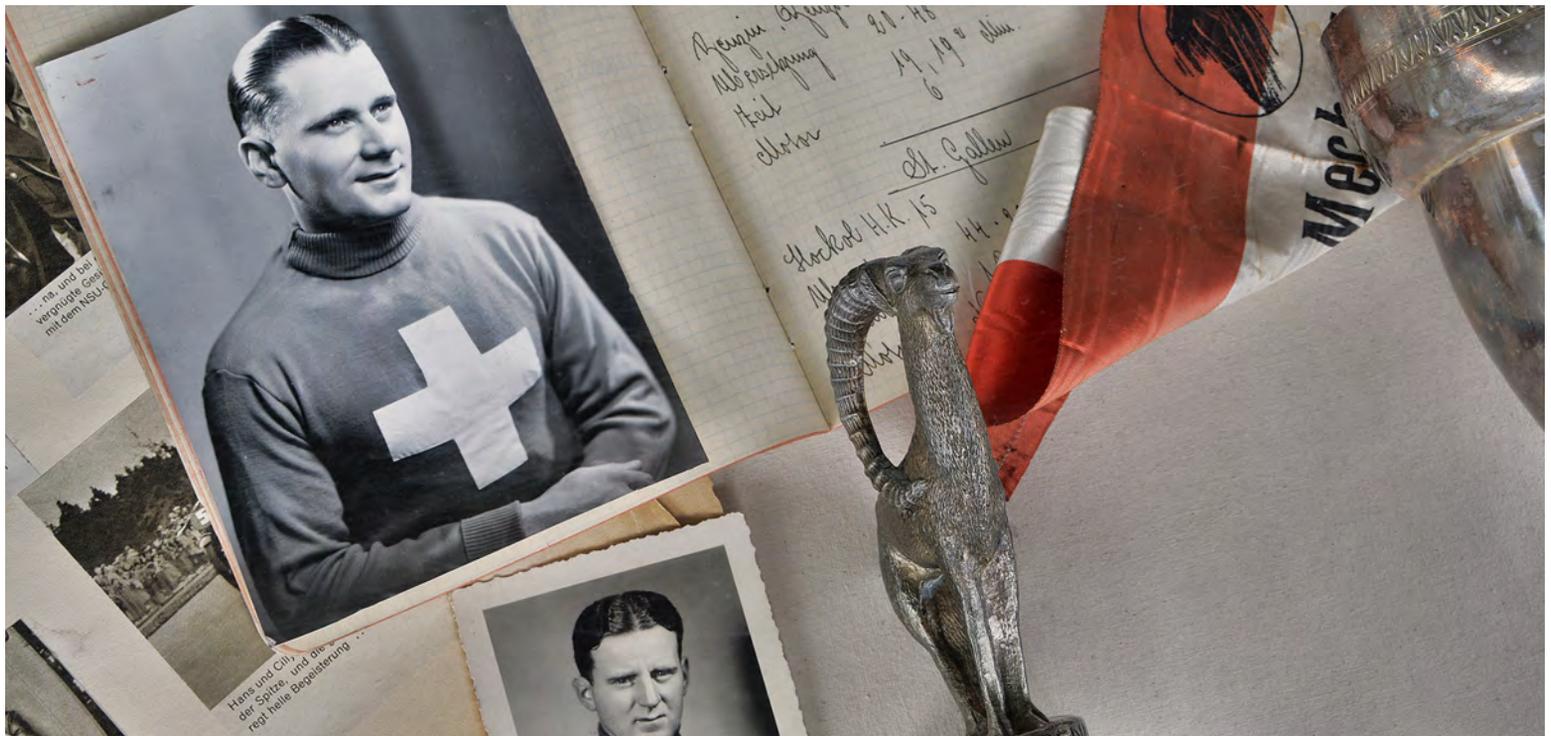
Telefon 061 312 32 42

Natel 079 330 88 52

E-Mail info@siegin.ch

Internet www.siegin.ch

- **Bauleitung**
- **Planung**
- **Umbau**
- **Renovierung**
- **Gipserarbeiten**
- **Kundenmaurerei**
- **Kernbohrungen**













**BRITISH
CLASSIC CAR
SPARES**









**Chromstossstangen
für Alfa bis VW**



Gottthardstrasse 63
6045 Meggen

Tel. 041 378 0000
Fax. 041 378 0001

www.bccs.ch
mail@bccs.ch



w w w . p a n t h e o n b a s e l . c h

ISBN 978-3-952-3682-7-5