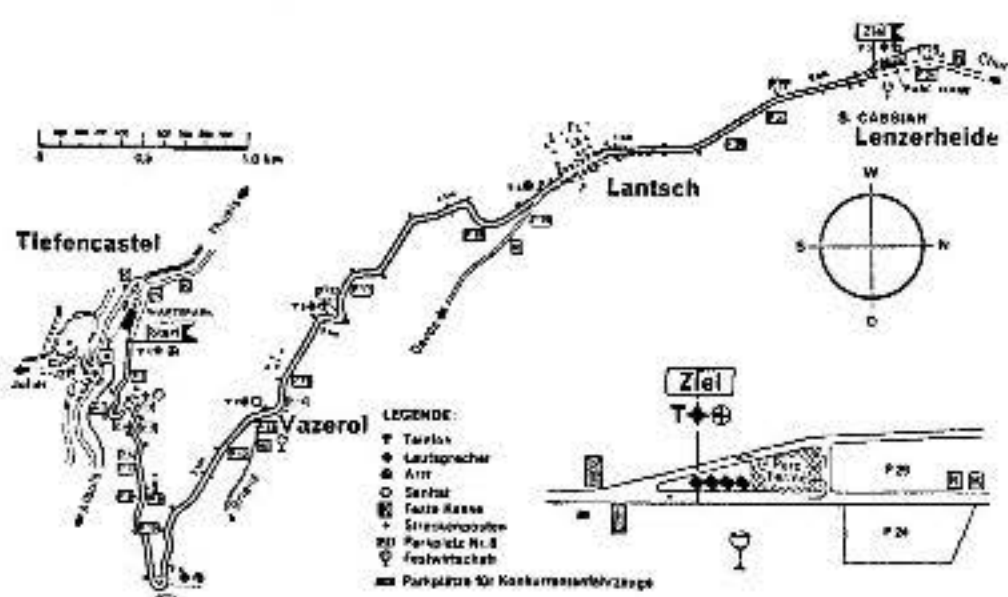


SPORTNACHRICHTEN

NÄCHSTEN SONNTAG:

Erstes Bergrennen Tiefencastel-Lenzerheide



STRECKENPLAN

Länge der Strecke: 6250 m; Start: oberhalb Bahnhof Tiefencastel-Lenzerheide; Ziel: oberhalb S. Cassian; Höhen-differenz: 504 m; durchschnittliche Steigung: 8,07%, maximale Steigung: 7,8% bei Vazerol.

Mancher Fahrer und Zuschauer, der das während Jahren von der Sektion Graubünden des ACS organisierte Malojarennen erlebte, wird den Entschluss, das Rennen vorläufig fallen zu lassen, noch heute bedauern. Die Streckenanlage und die Szenerie dieses Bündner Bergrennens war ja wirklich einzigartig. Die sportbegeisterte ACS-Sektion hat sich aber nicht etwa vom Rennsport zurückgezogen, sondern bietet mit dem am 26. August zum erstenmal zur Durchführung gelangenden Bergrennen Tiefencastel-Lenzerheide vollen Ersatz. Man kann das jüngste schweizerische Bergrennen nicht mit Maloja vergleichen, denn es ist in seiner Art wie seine ältere Schwester wiederum etwas Einmaliges.

In jenen tiefen Taleinschnitten, wo Albula- und Julierpass beginnen, in Tiefencastel, ist der Anfang der neuen Rennstrecke. Wenig oberhalb des Bahnhofes liegt der Start der 6,25 km langen Strecke, die in einer ziemlich gleichmässigen Steigung von durchschnittlich 8% nach dem vor dem Kanton Lenzerheide gelegenen idyllischen S. Cassian hinaufführt. 400 m nach dem Start haben die Konkurrenten die wohl schwierigste Kurvenkombination — eine fast geschlossene Kreisbahn mit anschliessender S-Kurve — zu bewältigen, um nach ungefähr 1 km die langgezogene Linkskurve zwischen Tiefencastel und Vazerol anzusteuern. Beim Weiler Vazerol, dem historischen Gründungsort der «Drei Bünde», ist mit 9,8% die Maximalsteigung zu überwinden. Von hier bis Lantsch folgen einige eher leicht aussehende Kurven, die es aber keineswegs sind und eine vorsichtige Dosierung der Geschwindigkeit verlangen. Oberhalb dem Dörfchen Lantsch erlaubt die Streckenanlage einen fulminanten Endstart.

Diese schnelle Strecke — Rennwagen sollten auf Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 100 km/h kommen — wird an das Durchschlupfvermögen der Maschinen ihre ganz besonderen Anforderungen stellen. Vor allem die kleineren Touren- und Sportwagen werden allerhand Strapazen über sich ergehen lassen müssen.

Für den Zuschauer bietet das neue Bergrennen insofern aussergewöhnliche Reize, als fast die ganze Strecke offen daliegt und von vielen Punkten sehr schön überblickt werden kann. Ein besonderer Genuss dürfte für das Publikum auch darin liegen, dass sämtliche durch den baldigen Abschluss der Schweizermeisterschaft heiss umkämpften Rennläufe am Sonntag gefahren werden.

Die Erwartungen sind sicher nicht zu hoch geschraubt, wenn man vom jüngsten schweizerischen Bergrennen erwartet, dass es sich seiner Vorgängerin, dem Malojarennen, würdig zeigen wird.

DAS PROGRAMM

Training

Freitag, den 24. August (ohne Zeitmessung)
14.45—17.00 Für alle Fahrzeuge
18.30—19.30 Für alle Fahrzeuge

Sonntag, den 25. August (mit Zeitmessung)
08.00—10.00 Touren-, Spezialtouren- und Sportwagen
10.00—12.00 Rennsport- und Rennwagen
14.45—17.00 Sport- und Rennwagen
18.30—19.30 Tourenwagen

Rennen

Sonntag, den 26. August

08.30 Sperrung der Rennstrecke
09.00—12.00 Freier Lauf
13.00—13.00 Strecke geöffnet
13.20—18.45 Zweiter Lauf
10.30 Preisverteilung bei S. Cassian

DIE NENNUNGEN

SERIENMÄSSIGE TOURNENWAGEN

bis 1100 cm³

Brungeboer Hans, Basel Skoda 1088
Brunner Max, Schaffhausen Simca 1088
Wess Hans, Zürich Simca 1088
Wittl Maria, Chur Fiat 1088

1100 bis 1500 cm³

Daxelhuber Marc, Zürich Opel 1488
Blum Carl, Zürich Opel 1488
Gillman Hansjörg, Lengnau Jowett Javelin 1488
«Bliss» Lancia 1488
«Quax» Lancia 1488

1500 bis 2000 cm³

«Peter» Citroën 1911
Rohr Hans J., Gatterkinden Citroën 1911
Schwendemann Franz, Landquart Citroën 1911
Wolf Peter, Chur Citroën 1911
Berger Willy, Lausanne Citroën 1955
Soncini Walter, Kössen (ZH) BMW 1971
Zekert Erwin, Baden BMW 1971

2000 bis 2500 cm³

Groh Heinrich, Zürich Citroën 2667
«Wiesel» Riley 2413
Unger Stefan, St. Gallen Sunbeam 2587
Lienhard Alfred, Budo (AG) Alfa Romeo 2413
Zinker Maria, Zürich Opel 2475

über 3000 cm³

Messers Marcel, Zollikofen Delahaye 3556

SPEZIAL-TOURENWAGEN

bis 1100 cm³

Müller Albert, Herisau Renault 743 K
Ernst Fritz, Zürich Fiat 1089
Slaneck Hans, Zürich VW 1050

1100 bis 1500 cm³

Slaneck Hans, Zürich VW 1286
Bortolin Giuseppe, Zürich Hillman 1420
Mausch Paul, Luzern Skoda 1088 K

1500 bis 2000 cm³

Christen Heinrich, Zürich Citroën 1911
Gillman Hansjörg, Lengnau Healey 2445
Junker Albert, Zürich Sunbeam 2248

über 2000 cm³

Campiche César, Pully Ford 3618

SERIENMÄSSIGE SPORTWAGEN

bis 1100 cm³

Heuberger Arthur, Goldbach (SG) Citralia 1089
Hubatsch Herbert, Frauenfeld Porsche 1088

1100 bis 1500 cm³

Gurzelzer Theo, Wabern Jowett Jupiter 1488
Gillman Hansjörg, Lengnau Jowett Jupiter 1488
«Wies» MG 1250
Schaffroth Walter, Zürich BMW 1478
Theiler Georg, Zürich BMW 1478
Betscher Heinrich, Winterthur Porsche 1286
Remund Ernst, Solothurn Porsche 1286

1500 bis 2000 cm³

Roschard Walter, Winterthur BMW 1971
Ammann Ernst, Trimbach BMW 1971
Kusler Josef, Zürich BMW 1971

2000 bis 2500 cm³

von Tscharnier Hans K., Bern Ferrari 2581
Brück Ray, Oetwil Healey 2443
Saparis Constantin, Lausanne Alfa Romeo 2443
Weber Karl, Zürich Alfa Romeo 2443

über 2500 cm³

Klaus Kurt, Zürich Jaguar 3442
«Rellens» Jaguar 3442
Dindo Camillo, Cresciano Jaguar 3442
Scherrer Albert, Riehen Jaguar 3442

RENNSPORTWAGEN

bis 1100 cm³

Havre Franz O., Zürich Fiat 1088
Fehr Hans M., Kloten (ZH) Fiat 1088
Hühling Hermann, Rapperswil Fiat 1088

1100 bis 1500 cm³

Schuler Hans, Frauenfeld Veritas 1498

1500 bis 2000 cm³

«Kobold» BMW 1971
Aebi Kasper, Goldbach (ZH) BMW 1971
Halter Kurt, Wülthelm BMW Veritas 1971
Häpke Oskar, Zürich MG 1250 K

über 2000 cm³

Dastwyler Willy P., Zürich Alfa Romeo 2403 K

RENNWAGEN

bis 1100 cm³

Aubert Ferdinand, Genève Cooper 1081
Saparis Constantin, Lausanne Cooper 498
Papaux Joseph, Zürich Citralia 1088
Rampinelli Rita, Schaffhausen Citralia 1088
Guldinmann Claude, Zürich Citralia 1088
Meier Walter, Zürich Citralia 1088

1500 bis 2000 cm³

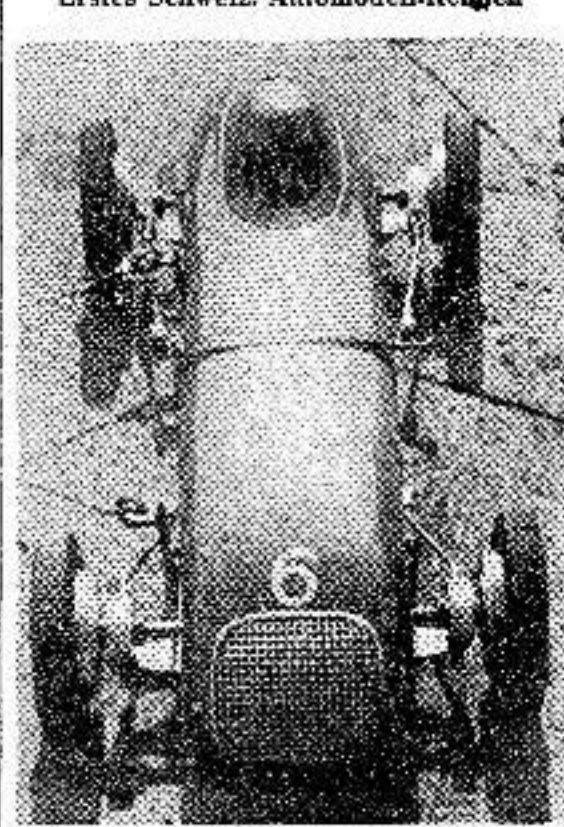
de Graftenried Emmanuel, Pully Maserati 1500 KK
«Hervé» HWM 1989
Hirt Peter, Zürich Veritas Meteor 1988

2000 bis 2500 cm³

Fischer Rudolf, Zürich Ferrari 2556

K = Kompressor; KK = Zweistufigenblase.

Erstes Schweiz. Automodell-Rennen



Sonntag, den 26. August, führt in Bern der «Swiss Model Car Club» mit dem Auto der Bräueri Göttsch sein erstes Rennen durch. Das Training beginnt morgen, am 15. Uhr, während zu den Rennläufen nachmittags 14 Uhr gestartet wird. Diese Modell-Rennen werden bekanntlich so durchgeführt, dass der Wagen an einem im Zentrum der kreisförmigen Piste befestigten Draht geführt wird. Im Ausland, wo der Modell-Sport in hoher Blüte steht, sind schon sehr oft Geschwindigkeiten von über 100 km/h erzielt worden. — Unser Bild zeigt einen der in Bern startenden Wagen, an dem die auf der rechten Seite angebrachte Drahtführung sehr gut ersichtlich ist.

Favoritensieg in der Nonstop-Fahrt Lüttich-Rom-Lüttich

Die Belgier Clacs-Ickx (Jaguar) als einzige Mannschaft strafpunktfrei am Ziel — Künzi-Bieri (Lancia) ausgeschlossen — Böhm-Hahn (Alfa Romeo) im 43. Rang — Die Skoda-Equipe Sauer-Batjens (Schweiz/Belgien) im 14. Rang — Von 126 Gestarteten beenden 58 das schwere Rennen

Die Fernfahrt Lüttich-Rom-Lüttich fand am Sonntagabend in Anwesenheit einer immensen Menschenmenge, die jeden einzelnen der «Überlebenden» traditionsgemäss heisslich applaudierte, auf der Rundstrecke von Spa ihren Abschluss. In dieser Nonstop-Fahrt sind ohne einen Moment Ruhe durch die Zweiermannschaften 4800 km in weniger als 90 Stunden zu durchfahren. Die Zeitkontrollen waren dieses Jahr so stark vermehrt worden (über 50), dass ein strafpunktfreies Eintreffen am Ziel zum vornehmen ausschliessen sein sollte. Die organisierende «Royal Motor Union» will nämlich das Schlussklassenlement einzig und allein auf Grund der Fahrleistungen und nicht unter Zu-

hilfenahme irgendwelcher zweifelhafter Ausschliessungswettbewerbe ermitteln. Trotz dieser Erschwerungen ist es der aus dem bekannten belgischen Rennfahrer John Clacs und unserem Mitarbeiter Jacques Ickx bestehenden Jaguar-Figuralge gelungen — als einzige allerdings — das ganze Pensum strafpunktfrei zu absolvieren. Zusammen mit einem von Herzog-Baudouin belegten zweiten Gesamtklassenment-Platz hat Jaguar einen neuen bedeutenden Erfolg in einer Langstreckenprüfung errungen.

Von den 126 Gestarteten erreichten nur 58 das Ziel, wobei die Ausfälle wie üblich bei solchen Fernfahrten zur Hauptsache auf Grund von Defekten erfolgten. Verschiedene Mannschaften streckten infolge Übermüdung die Waffen, während andere in Unfälle verwickelt wurden, von denen leider einer tödlich verlief: bei Tournay (zwischen Lyon und Dijon) — also kurz vor dem Ziel — überschlug sich der BMW von Catulle-Lemasse, wobei Lemasse getötet wurde.

Wenn letztes Jahr die französischen Marken die eigentlichen Gewinner der Nonstop-Fahrt waren, so mussten sie sich dieses Jahr mit einem Erfolg in der 1100er-Klasse (Sieger: Lescar-Penchevati auf Simca) und in der Coupe des dames (gewonnen von der einzigen ans Ziel gelangten Damenmannschaft Hammerley-Sigard, Peugeot) zufrieden geben. Das Gesamtklassenment wurde, wie bereits festgestellt, eine Beute Jaguars. In der Klasse über 3 Liter stehen drei Jaguar XK 120 an der Spitze; die Klasse 1500 bis 2000 cm³ wurde von Riley-Lamb auf Healey dominiert, während es in der Klasse 1100 bis 1500 cm³ durch von Guillemaume-von der Mühlle zu einem Sieg des neuen 1500er-Porsche, der scheinbar schon sehr weit entwickelt ist, kam. Die deutsche Porsche-Mannschaft belegte gleichzeitig in der Gesamtwertung den dritten Rang.

Die beiden Schweizermannschaften hatten Göttin Fortuna nicht rastlos auf ihrer Seite. Die Berner Fritz Künzi-Bieri (Lancia) schieden zwischen Grenoble und Briançon, nachdem sie bis dahin sehr gut im Rennen gelegen hatten, infolge eines Wasserpumpendefektes aus. Böhm-Hahn (Alfa Romeo 2442) erreichten das Ziel von Francorchamps mit 830 Strafpunkten (970 Min. 10 P.) und klassierten sich im 43. Rang. Zu diesem Resultat muss festgestellt werden, dass jeder, der diese Monstre-Fahrt überhaupt beendigt, eine seltene sportliche Leistung vollbringt. Wir beobachten, in einer unserer nächsten Nummern die Ergebnisse der beiden Schweizermannschaften etwas eingehender zu schildern.

Gesamtklassenment:

1. Clacs-Ickx (Jaguar 3442), 0 P.; 2. Herzog-Baudouin (Jaguar 3442), 20 P.; 3. ex aequo: von Guillemaume-von der Mühlle (Porsche 1486), Lescar-Penchevati (Simca 1089), 30 P.; 4. ex aequo: Laroche-Rodix (Jaguar 3442), Costa-Laura (Simca 1231), 40 P.; 5. Riley-Lamb (Healey 2442), 50 P.; 6. Caramelli-Durando (Lancia 1911), 60 P.; 7. Müller-von Hatzfeld (Porsche 1081), 70 P.; 8. Trappenstein-Behr (Simca 12, Gordini 1400), 80 P.; 9. ex aequo: Strich-Gestoguy (Ford 3609), Redele-Deumard (Renault 747), 100 P.; 10. Lescar-Penchevati (Simca 1490), 120 P.; 11. Sauer-Batjens (Skoda 1081), 140 P.; 12. Debrun-Collard (Peugeot 1240), 160 P.; 13. ex aequo: Rossetti (Lancia Aurelia 1754), Barandegret-Richten (Kaiser 2800), 170 P.; 14. Böhm-Hahn (Alfa Romeo 2442), 830 P.

Klassenment nach Kategorie:

Über 3 Liter: 1. Clacs-Ickx (Jaguar 3442); 2. Herzog-Baudouin (Jaguar 3442); 3. Laroche-Rodix (Jaguar 3442); 4. Franceschini-Marchal (Chevrolet 3609); 5. Heine-Gestoguy (Ford 3609); 6. Pedraccio-Lalmand (Ford 3602); 7. Lescar-Penchevati (Simca 1490); 8. Lescar-Penchevati (Jaguar 3609); 9. Wot-Neuhoff (Jaguar 3609); 10. Andres-Van Haeck (Plymouth 350).

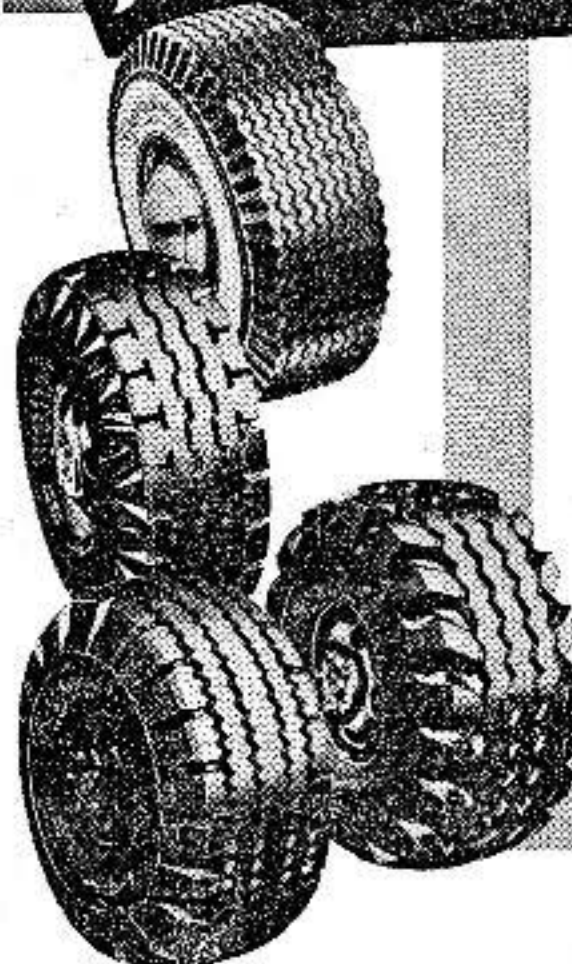
1500 bis 2000 cm³: 1. Riley-Lamb (Healey 2442); 2. Caramelli-Durando (Lancia 1911); 3. Rossetti (Lancia Aurelia 1754); 4. Barandegret-Richten (Kaiser 2800); 5. Craci-Rossetti (Vanguard 308).

1100 bis 1500 cm³: 1. von Guillemaume-von der Mühlle (Porsche 1486); 2. Costa-Laura (Simca 1231); 3. Trappenstein-Behr (Simca 1490); 4. Strich-Constantin (Peugeot 1250); 5. Lescar-Penchevati (Simca 1490); 6. Debrun-Collard (Peugeot 1240); 7. Lescar-Penchevati (Peugeot 1250).

Bis 1100 cm³: 1. Lescar-Penchevati (Simca 1089); 2. Müller-von Hatzfeld (Porsche 1081); 3. Sauer-Batjens (Skoda 1081); 4. Stasse-Decorte (Dyna Panhard 785); 5. Sigard-Kreisel (Renault 748).

RUND UM DEN ERDBALL

Firestone



In der Schweiz
zirkulieren mehr Fahrzeuge
auf Firestone-Rellen als auf
irgend einer andern Marke!

Eine solch aussergewöhnliche
Bevorzugung verdankt
Firestone seiner Qualität

FABRIK FÜR FIRESTONE-PRODUKTE AG., PRATTELN