

Spannende nationale Sportwagenrennen

Den Preis vom Bremgarten gewannen: Daetwyler auf Alfa Romeo, Jenny auf Jaguar und zweimal Heuberger auf Porsche

Die beiden Sportwagenrennen vom Samstagabend, die über die kurze Distanz von je 10 Runden (72,8 km) führten, waren wie üblich für Fahrer mit schweizerischer Lizenz reserviert. Das erste Rennen war für serienmässige Sportwagen (mit separater Wertung der Klassen bis und über 1600 cm³), das zweite Rennen für Rennsportwagen (Wertungsgrenze bei 1500 cm³) bestimmt. Es hat sich bewährt, die Teilnehmer für die beiden Rennen nach Fahrzeugkategorie und nicht, wie früher, nach Motorgrösse zu unterteilen. Diese Massnahme hat sich deshalb aufgedrängt, weil sich die kleineren Wagen in den letzten Jahren ihren grossen Brüdern derselben Kategorie verschiedentlich als ebenbürtig erwiesen hatten. Dies war auch diesmal wieder der Fall. So brachte der routinierte, draufgängerische Arthur Heuberger das Kunststück fertig, mit seinem Porsche Super von 1,5 Liter Inhalt dem ganzen Feld aller serienmässigen Sportwagen, in dem sich zahlreiche schnelle Maschinen, wie Jaguar XK 120, Lancia Gran Turismo, Austin-Healey usw., befanden, das Heck seines schwarzen Coupés zu zeigen; erst in der letzten Runde gelang dem mächtig in Fahrt kommenden Lausanner Jenny auf Jaguar die Ehrenrettung der Grossen, indem er sich kurz vor dem Ziel am St.-Galler Porsche-Piloten vorbeischoob. Auch im Rennen der Rennsportwagen, das unmittelbar nachher in den Abendstunden des Samstags in Szene ging, spielte der kleine Heuberger wieder die Rolle des Hechts im Karpenteich, indem er mit seinem 1,5-Liter-Werk-Porsche, Typ 550, schon am Start beinahe an Daetwyler vorbeiging, ihm dann kräftig aufsass, Musy auf dem Zweiliter-Maserati einige Runden hinter sich halten konnte und schliesslich vor weit stärkeren Wagen, wie Jaguar XK 120 C und Ferrari Mille Miglia, als gefeierter Doppelsieger das Zielband kreuzte.

Leider wurde zwar auch der Schluss des diesjährigen Rennsamstags von einem bedauerlichen Zwischenfall getrübt, den eine Kategorie unanständiger Rennbesucher auf dem Gewissen hat und der auf das schärfste zu verurteilen ist. Der im Training in der Jordanrampe gestürzte Daetwyler brachte das Kunststück fertig, seinen ordentlich beschädigten Alfa Romeo in den zur Verfügung stehenden 24 Stunden wieder auf die Beine zu bringen und erschien somit wider Erwarten am Ablauf. Es ist zur Genüge bekannt, wie überlegen Daetwylers Wagen ist. Diese Tatsache berechtigt aber nicht, den Sieger eines Rennens auszupfeifen, denn mit der Ausschöpfung aller Möglichkeiten des Reglementes macht man sich keiner Unsportlichkeit schuldig. Die in diesem Fall dokumentierte Haltung stellt dem Berner Publikum ein schlechtes Zeugnis aus.

Kampfreiches Rennen der Seriensportwagen

Wenn wir nachfolgend den Rennverlauf gesamthaft schildern und zwischen den Wagen über und unter 1600 cm³ nicht unterscheiden, so deshalb, weil sich das Feld als gesamtes spannende

Kämpfe lieferte, in denen sich Grosse und Kleine bunt durcheinandergewürfelt begegneten.

Startaufstellung der Seriensportwagen		
Cottler Porsche 4' 13,3"	Lippuner Porsche 4' 13,3"	
Frl. Rampinelli Triumph 3' 58,8"	Theiler Denzel 4' 08,4"	Debrit Porsche 4' 11,9"
Brugger Sunbeam 3' 55,0"	Juhn Jaguar 3' 50,1"	Buess Porsche 3' 52,9"
Spiliotakis Jaguar 3' 44,8"	Dindo Jaguar 3' 45,9"	Vogel Lancia 3' 47,4"
Ringgenberg Porsche 3' 32,9"	Kaltenbrunner Austin-Healey 3' 38,2"	Klaus Austin-Healey 3' 46,5"
Seiler Lancia 3' 26,0"	Heuberger Porsche 3' 31,5"	Jenny Jaguar 3' 32,5"

Halbfett - Seriensportwagen bis 1600 cm³

Am Start fehlte unter anderem der Neuenburger Fruttschi, der beim Training im Jordan bei Posten 5 (nach der Jordanrampe), also am selben Ort wie Daetwyler, gestürzt war. Er hatte seinen Wagen leicht überzogen, geriet an die kurveninnere Böschung, wodurch sich der Wagen aufs Dach legte und auf diesem etwa 100 Meter auf der Strasse dahinglitt. Fruttschi blieb vollkommen unverletzt, und auch das Dach seines Porsche erwies sich wieder einmal als standfest; auf jeden Fall fuhr der Wagen aus eigener Kraft zu den Boxen zurück. Ein Riesenpech hatte «Gaston», der wiederum einen seiner ehrwürdigen Postkutschen-Bugatti — diesmal den 57 SC — an den Start bringen — wollte. Beim Wenden auf dem Startplatz musste er über den Randstein fahren, verbog sich die Strebe eines Kotflügels, wodurch unglücklicherweise der Ventilator beschädigt wurde. Inderbitzin auf Nash-Healey erklärte wegen Kupplungsdefekts forfait.

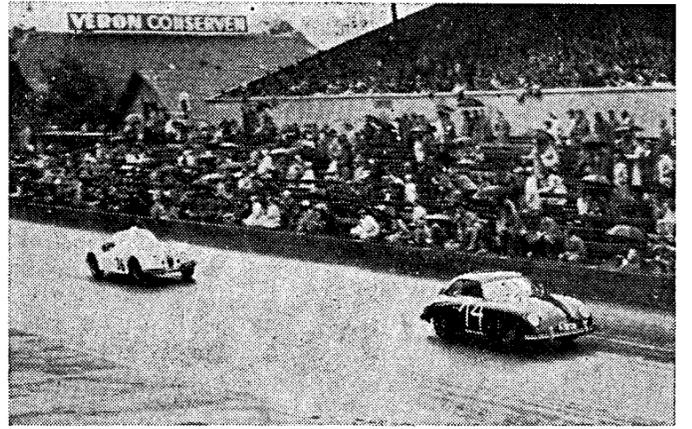
Ein «Kleiner» in Front

Der Start war fulminant: Heuberger wand seinen Supermotor schonungslos aus und ging an Seilers Lancia vorbei in Front. Dahinter folgten auf gleicher Höhe, sich scheinbar anblickend, Ringgenberg und Jenny, und dann kam das ganze dicht gedrängte Rudel farbenfroher, eleganter Seriensportwagen. In der Eymatt lag Heuberger in Front, und aus der ersten Runde kam er prompt mit 100 Meter Vorsprung auf Seiler zurück. Dahinter, folgten Ringgenberg,

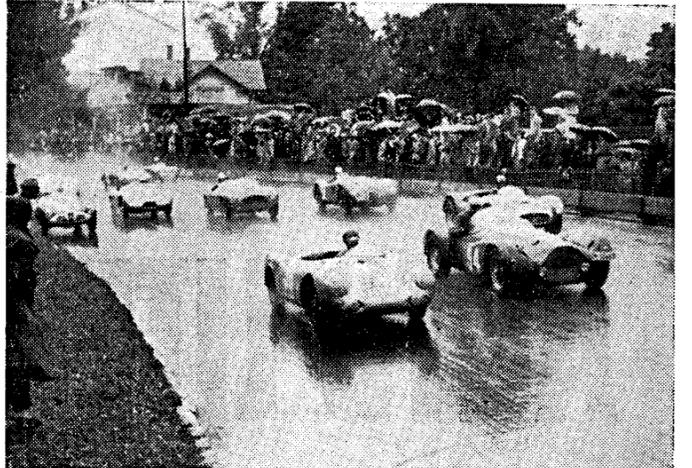
Jenny und Spiliotakis (ehemaliger Grieche, jetzt Amerikaner mit Schweizer Lizenz), der Skirennfahrer Kaltenbrunner auf seinem knallroten Austin-Healey usw. In der Spitzengruppe blieb es vorerst ruhig. Heuberger und Seiler folgten sich stets im gleichen Abstand, wobei Seiler jeweils in der Abfahrt zur Eymattkurve etwas Terrain gutmachte; Ringgenberg und Jenny bildeten das nächste Paket. Im Mittelfeld wurde indessen schon kräftig gewühlt. Stefan Brugger, der einen Sunbeam Alpine mit geschlossenem Verdeck fuhr, konnte überraschend an Dindo vorbeigehen, während der Berner Chemiker Dr. Débrit auf Porsche 1300 und Rita Rampinelli auf ihrem himbeerroten Triumph den Zürcher Theiler auf Denzel 1300 überholten.

In der dritten Runde fiel eine Vorentscheidung: Seiler stach dicht hinter Heuberger durch die Jordanrampe hinunter, als seine Windschutzscheibe plötzlich von einem Netz dichter Sprünge überzogen wurde, die ihm die Sicht nahmen. War es ein Stein von Heuberger Porsche oder Spannungen in der Scheibe aus Sicherheitsglas? Item, Seiler reagierte grossartig: er stellte mit einer Hand den infolge des Blindfahrens leicht ins Schleudern kommenden Wagen wieder gerade und mit der andern schlug er ein Loch in die Scheibe, und zwar dies alles, ohne wesentlich an Boden zu verlieren. In der 5. Runde lag Seiler 3,5 Sekunden hinter Heuberger, aber an ein Aufholen konnte er kaum denken, denn Fahrwind und Regen peitschten ihm ins ungeschützte Gesicht. Ringgenberg und Jenny folgten sich noch immer dichtauf, dann kamen Spiliotakis und Kaltenbrunner, und schliesslich notierte man eine dichte sich bekämpfende Gruppe mit Brugger, Dindo und dem Genfer Vogel.

Nach der Halbzeit konnten Vogel (Lancia) und Dindo (Jaguar) den vor ihnen fahrenden Sunbeam Bruggers überholen, während der Lausanner Jenny, der bekanntlich bis vor Rheineck-Wälzenhausen seinen alten 2,3-Liter-Alfa-



VERFOLGUNGSJAGD
Der Lausanner Jaguar-Fahrer Jenny setzt in der letzten Runde des Seriensportwagenrennens zum Angriff auf den Porsche 1500 Super von Heuberger an.



DAVID UND GOLIATH
Beim Start des Rennens der Rennsportwagen gibt Heuberger auf dem Porsche 550 dem Alfa Romeo Daetwylers für einige Meter das Nachsehen.

Romeo gefahren hatte, sich für einen grossartigen Endspurt bereitmachte. Er ging zunächst mit seinem «serienmässig fabrikfrisierten» Jaguar an Schweizermeister Ringgenberg, der sein Coupé (nicht den Leichtmetall-Roadster) fuhr, vorbei, passierte den in seiner Lage nicht zu beneidenden Seiler und machte sich zum Sturm auf Heuberger bereit. In einem dichten Rudel in der Reihenfolge Jenny-Heuberger-Seiler gingen die drei Spitzenleute dieses Rennens an der Flagge von Rennleiter Massara vorbei. Rund 15 Sekunden später kreuzte Walter Ringgenberg das Zielband, sich vor seinen Markengefährten Buess und Dr. Débrit und dem Denzel-Piloten Theiler, dessen Wagen die für Bern



Der «Railton Mobil Special», mit welchem John Cobb die absolute Höchstgeschwindigkeit zu Lande erreichte: 659 km/h

FÜR DEN WELTREKORD GEBAUT



Konstrukteure untersuchen das Verhalten von Motor und Oel bei extremen Geschwindigkeiten. Der «Railton Mobil Special» — John Cobbs Riesmaschine — ist nicht für eine normale Straße gebaut. Ihn voll auszufahren, braucht es Versuchsstrecken von ungeheurer Ausdehnung. Am ehesten eignen sich weite Wüstengebiete, wie jene von Utah (USA), dafür. Um was es John Cobb ging, war: einen Wagen zu bauen, der alle Geschwindigkeitsrekorde zu Lande schlagen sollte. Zugleich sollte er es erlauben, Motoren und Schmiermittel bei extremen Geschwindigkeiten zu erproben. Sein erstes Ziel, den Weltrekord, erreichte er mit einer

Durchschnittsgeschwindigkeit von 634 km/h. Dazu brauchte er zwei Motoren zu je 1300 PS, einen hochoktanigen Spezialtreibstoff — und Mobiloil. Genau das gleiche Mobiloil, das Ihnen Ihr Garagist verkauft. Die Ingenieure konnten aus dieser Rekordfahrt neue Erkenntnisse gewinnen: denn noch ehe die Motoren des «Railton Special» sich abgekühlt hatten, wurden sie gründlichster Prüfung unterworfen. Da zeigte es sich, daß die beiden Motoren absolut intakt waren. Und dies trotz der phantastischen Spitzengeschwindigkeit von 659 km/h. Auch in dieser strengsten Prüfung hatte sich Mobiloil wiederum als wirksamer Schutz des Motors bewährt.

Auch Ihr Wagen hat ein Recht auf die gleiche Pflege!

Die Leistung des Motors hängt von der Kompression ab. Mobiloil sichert Ihrem Motor eine einwandfreie Kompression und dadurch eine optimale Leistung.

MOBILIL wirkt den drei Ursachen der Abnutzung Ihres Motors entgegen:

der KORROSION: durch seine antioxydierenden Eigenschaften,

der ABRASION: durch seine Detergenz-Zusätze,

der EROSION: durch seinen hohen Viskositäts-Index

... und hält den Motor sauber!

Diese besonderen Eigenschaften haben

Mobiloil

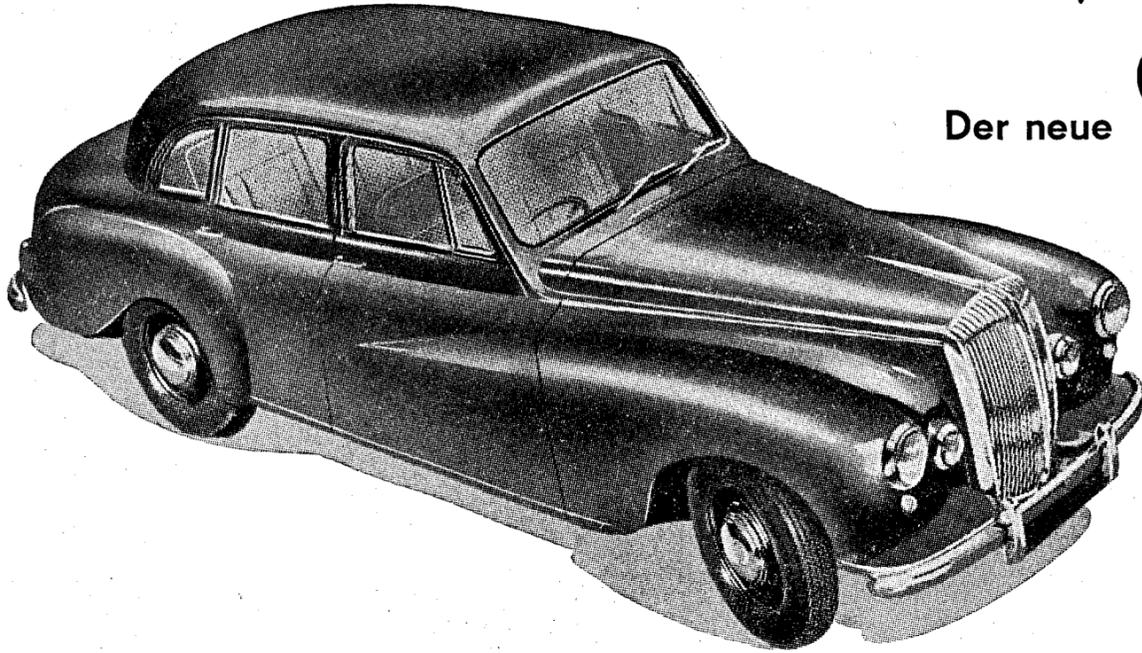
zum meistgekauften Oel der Welt gemacht

Warum auf Mobiloil wechseln?

Die aktive Reinigungskraft des Mobiloil hält Ihren Motor sauber während er läuft und neutralisiert die Verbrennungsrückstände und Schmutzteilchen. Dank der dreifachen Wirksamkeit des Mobiloil schützt es Ihren Motor vor den zerstörenden Einflüssen der Korrosion, der Abrasion und der Erosion. Verlangen Sie beim nächsten Oelwechsel ausdrücklich Mobiloil ... dann fahren Sie ruhig und sicher! Mit einem solchen Oel holen Sie aus Ihrem Wagen mehr Kilometer pro Liter Treibstoff heraus, mehr Kilometer ohne Fahren, mehr Kilometer mit weniger Unterhaltskosten, mehr Kilometer in grösserer Sicherheit — und eine längere Lebensdauer für Ihren Motor. Es gibt kein besseres Oel als Mobiloil!

Mobiloil ist das meistgekaufteste Motorenöl der Welt!





Der neue

Daimler Conquest

VON DAIMLER CO. LTD. COVENTRY/ENGLAND

Ein mittelgrosser Klassewagen, welcher alle Qualitäten und Vorzüge eines Daimlers besitzt.

6 Zyl., 12 St-PS, 75 oder 100 Brems-PS, « WILSON »-4-Gang-Vorwählgetriebe, hydr.-mech. Bremsen, thermo-automatische Zentralschmierung, Daimler-Flüssigkeitskupplung, 5 Plätze, Sitze aus geschmeidigem Leder, Heizung und Defroster, 130 oder 160 km/h Höchstgeschwindigkeit. Rechts- oder Linkssteuerung.

Saloon 4/5 Pl.	Cabriolet 4/5 Pl.	Roadster 2 Pl.
19500.—/20800.—	21500.—	21300.—

Generalvertretung für die Schweiz:

GARAGE DE GEORGETTE ET BELLEFONTAINE S.A.
LAUSANNE Rue Bellefontaine 4 — Telephon (021) 23 96 96

AUTO-LITE

AUF DER GANZEN WELT



erfüllt alle Wünsche

MADE IN USA

HEIZMANN & RÉGIS AARAU

In allen Garagen

Achtung!

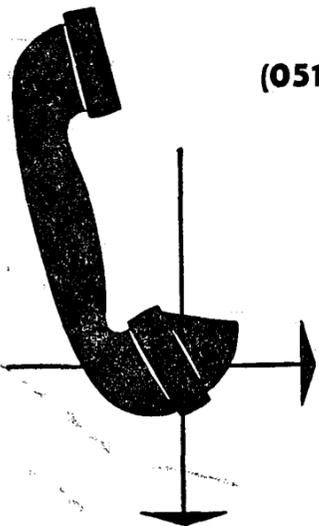
→ Borgward-, Goliath- und
Lloyd-Ersatzteile

Die Ersatzteile dieser Marken sind ab **15. August 1954**
wegen Betriebsumstellung nur noch im Lager

Dietlikon-Zürich Telephon 93 31 33

zu beziehen (Ersatzteile für die Typen Hansa 1100 und 1700
ab Modell 1934 noch lieferbar)

A. P. GLAETTLI, DIETLIKON-ZÜRICH

(051) **25 48 53**

Ihre Bezugsquelle für

ORIGINAL MOPAR PLYMOUTH ERSATZTEILE

zuverlässiger und rascher Service

M. Eschler Urania-Accessoires Zürich Badenerstr. 292-296



Glänzende Erfolge mit CASTROL
am **GRAND PRIX BERN**
21./22. August 1954

Grosser Preis der Schweiz für Motorräder

Klasse 250 cm³:

- | | |
|-------------------------------------|-----------|
| 1. R. Hollaus | auf NSU |
| 2. Georg Braun | auf NSU |
| 3. H. P. Müller | auf NSU |
| 4. Luigi Taveri (Schweizer Meister) | auf Guzzi |

Klasse 500 cm³ solo:

- | | |
|-----------------------|------------|
| 1. Geof. Duke | auf Gilera |
| 2. William Aimm | auf Norton |
| 3. Reginald Armstrong | auf Gilera |
| 4. Jack Brett | auf Norton |

Klasse 500 cm³ Seitenwagen:

- | | |
|---------------------|------------|
| 1. Wilhelm Noll | auf BMW |
| 2. Cyrill Smith | auf Norton |
| 3. Willy Faust | auf BMW |
| 4. Walter Schneider | auf BMW |

Preis vom Bremgarten (Rennsportwagen)

bis 1500 cm³:

- | | |
|---------------------|-------------|
| 1. Arthur Heuberger | auf Porsche |
|---------------------|-------------|

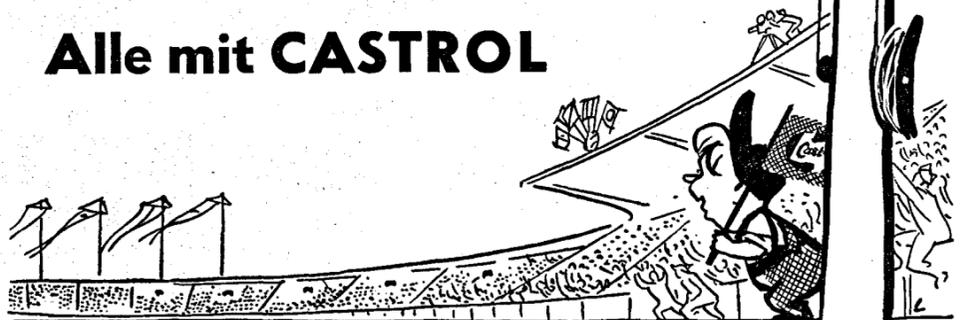
über 1500 cm³:

- | | |
|--------------------|----------------|
| 1. W. P. Daetwyler | auf Alfa Romeo |
| 2. Benoit Musy | auf Maserati |

Grosser Preis der Schweiz für Automobile, Formel 1

- | | |
|-----------------------|--------------|
| 1. Juan-Manuel Fangio | auf Mercedes |
| 3. Hans Herrmann | auf Mercedes |

Alle mit CASTROL

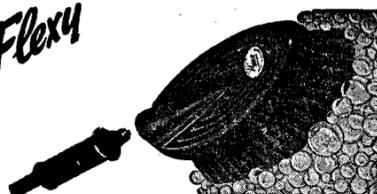


Generalvertretung für die Schweiz: **Bürke & Co. AG., Zürich**
Filiale in Landquart

ACHTUNG!

Achten Sie auf den Namen

Flexy



Es gibt **nur eine** englische, biegsame **Auto-**
waschbürste mit dem Namen *Flexy*

Modelle mit und ohne Shampoo
Vor Nachahmung wird gewarnt

Über **eine Million Flexy** im Gebrauch

In allen Fachgeschäften erhältlich

Bezugsquellennachweis durch die Generalvertretung

Zürich 34, Postfach 331

Telephon (051) 34 65 68

nötige Spitzengeschwindigkeit fehlte, den Ehrenplatz sichernd. Damit hatte gleichzeitig Heuberger seine letztjährige Niederlage, als er hinter Ringgenberg Zweiter wurde, gerächt. Ringgenbergs letztjähriger Rekorddurchschnitt aller Serienmässigen wurde zwar von Jenny nicht erreicht. Eines der schönsten und wohl das spannendste Rundrennen der letzten Jahre ging mit der verdienten Ehrenrunde von Jenny und Heuberger zu Ende, während Cottier seinen Wagen ohne Ventilatorriemen, mit überhitztem Motor und schiebend ans Ziel brachte.

Daetwyler endlich nicht ganz allein!

Aus dem erwarteten Zweikampf zwischen Daetwylers Alfa und dem Fabrik-Ferrari, den Tulo de Graffenried bei den Rennsportwagen hätte fahren sollen, wurde infolge einer ernstlichen Erkrankung des letzteren leider nichts. Rennleiter Massara hatte sich bemüht gehabt, der Lokomotive des Zürchers in Form des neuen Ferrari 750S-Vierzylinders einen ebenbürtigen Gegner entgegenzustellen. Im Donnerstagtraining hatte Tulo auf diesem Dreiliter-Rennsportwagen nach ganz kurzer Angewöhnung mit 2'55,0" (149,760 km/h) eine um 0,9 Sekunden schnellere Runde gefahren als Daetwyler. Am Freitagabend musste sich de Graffenried mit Fieber ins Bett

nützlicher Frist repariert werden und erschien am Samstagnachmittag noch zur Sonderabnahme.

Startaufstellung der Rennsportwagen		
Morand Fiat 3' 58,0"	«Trello» Stanguellini 3' 58,7"	Heibling Fiat ND 4' 05,3"
	Schuler Veritas 3' 39,3"	Caillet BMW 3' 39,8"
Sommerhalder MG-K 3' 33,3"		Walter BMW 3' 35,7"
	Jonneret Jaguar 3' 32,6"	Vögele Porsche-Gl. 3' 28,8"
Ducrey Alfa Romeo 3' 12,0"	Hammernick Borgward 3' 12,3"	Badaracco Jaguar 3' 14,6"
	Heuberger Porsche 3' 07,1"	Ruf Ferrari 3' 07,4"
		Daetwyler Alfa Romeo-K 2' 55,9"
		Musy Maserati 3' 01,6"

Halbfett - Rennsportwagen bis 1500 cm³

So ging Daetwyler doch als eindeutiger Favorit ins Rennen. Die von de Graffenrieds Wagen offengelassene Lücke benützte Heuberger, der nach seinem Sieg gleich auf Porsches Werkwagen umstieg, prompt, um Daetwyler, der auf der nassen Fahrbahn zu viele PS hatte, ein Schnippen zu schlagen. Er drückte sich an ihm vorbei, und erst in der Murtenallee konnte sich Daetwyler an die Spitze setzen. Während zwar auch Musy gleich von Anfang an zeigte, dass er ebenfalls ein Wörtchen mitreden werde, schien nun zunächst Heuberger de Graffenrieds Rolle zu spielen, indem er in seinem kleinen silbernen Wagen mit den roten Heckflossen dem Landesmeister mutig auf den Fersen blieb. Dies war eine unerhörte Leistung, obgleich Eingeweihte wussten, dass Daetwyler von den Kommissären wegen seines Sturzes die Weisung erhalten hatte, anfänglich etwas verhalten zu fahren, was er in sportlich einwandfreier Manier denn auch tat. Erst nach und nach begann er richtig aufzudrehen — er nahm zwar den Jorden begreiflicher Weise immer noch etwas piano — und konnte damit Heuberger leicht distanzieren. Während in früheren Rennen Daetwyler jeweils nach den ersten paar Runden seinen Konkurrenten weit, weit voraus war und zu den ersten Ueberrundungen ansetzte, lagen diesmal nach vier Runden oder rund 30 km die drei Spitzenreiter Daetwyler, Heuberger und Musy nur 300 m auseinander. Bereits leicht distanziert folgte diesem Trio eine dichte, sich spannend bekämpfende Verfolgergruppe, in der der letztjährige Sieger der Serien-sportwagen über 1500 cm³, Badaracco, jetzt auf XK 120 C, Ducrey auf dem Alfa Romeo Disco volante, Ruf auf dem Ferrari Mille Miglia der Scuderia Guastalla und Hammernick auf einem Borgward-Werkwagen steckten. Dann folgten in langgezogener Kette Jonneret, ebenfalls auf einem C-Jaguar, Vögele mit dem Glöckler-Porsche, Sommerhalder auf seinem ehrwürdigen, hervorragend präparierten MG-Kompressor usw. In der 5. Runde begann die Sache unerhört spannend zu werden, indem der ehemalige Motorradmeister Benoit Musy zu Heuberger aufschloss



ACHTUNG STEINSLAG!

Nachdem die Windschutzscheibe an Seilers Lancia durch einen Stein völlig undurchsichtig geworden war, schlug der Pilot mit der Faust ein Loch in die Scheibe und setzte die Fahrt trotz Regen und Wind unbeirrt fort.

legen und war nicht imstande, zu starten. Fast hätte aber auch Daetwyler auf die Teilnahme am Rennen verzichten müssen. Auf regennasser Piste brauste er im freitäglichen Training in der letzten Runde, als ihm der Rennleiter schon das Ende der Probefahrten angekündigt hatte, in unheimlichem Tempo durch die Jordenrampe und geriet beim Bremsen vor der letzten Linkskurve beim Einbiegen in die Eymatt leicht ins Schleudern, geriet auf den linken Grasrand, hüpfte über einen Markstein im Boden hinweg und sauste dann ohne grosse Korrektur frontal in die Strohballen der rechten Strassenseite. Der Wagen wurde hoch aufgeworfen, doch blieb der Pilot — diesmal glücklicherweise — im Wagen sitzen, da dieser nicht umkippte. Der Alfa zeigte Karosserie- und Kühlerschaden sowie eine verbogene Spurstange. Immerhin konnte er erstaunlicherweise innert

Preis vom Bremgarten 1954

Serienmässige Sportwagen über 1600 cm³						
Rang	Fahrer	Wohnort	Marke	Runden	Zeit	km/h
1.	Jenny Robert	Lausanne	Jaguar	10	36' 03,0"	121,165
2.	Seiler Ernst	Romanshorn	Lancia	10	36' 05,8"	121,008
3.	Spiliotakis Costas	Lausanne	Jaguar	10	36' 30,2"	119,660
4.	Kaltenbrunner A.	Davos	Austin-Healey	10	36' 37,4"	119,268
5.	Dindo Camillo	Bellinzona	Jaguar	10	38' 06,0"	114,646
6.	Vogel Paul	Genf	Lancia	10	38' 11,6"	114,366
7.	Brugger Stefan	St. Gallen	Sunbeam	10	38' 45,8"	112,684
8.	Klaus Kurt	Zürich	Austin-Healey	10	39' 07,1"	111,661
9.	Frl. Rampinelli R.	Schaffhausen	Triumph	10	39' 39,6"	110,136
10.	Juhn Giorgio	Morcote	Jaguar	9	36' 51,1"	

Schnellste Runde: Jenny Robert, Lausanne, Jaguar; 9. Runde in 3' 29,4" = 125,158 km/h.

Serienmässige Sportwagen bis 1600 cm³						
Rang	Fahrer	Wohnort	Marke	Runden	Zeit	km/h
1.	Heuberger Arthur	Goldach	Porsche	10	36' 05,0"	121,053
2.	Ringgenberg Walt.	Bern	Porsche	10	36' 19,5"	120,248
3.	Buess Heinrich	Basel	Porsche	10	39' 24,2"	110,854
4.	Dr. Debrit Felix	Bern	Porsche	10	39' 34,3"	110,382
5.	Theiler Georg	Zürich	Denzel	9	36' 31,5"	
6.	Lippuner Gebhard	Adliswil	Porsche	9	36' 57,4"	
7.	Cottier Hans	Basel	Porsche	9	46' 04,0"	

Schnellste Runde: Heuberger Arthur, Goldach, Porsche, 10. Runde in 3' 32,6" = 123,274 km/h.

Rennsportwagen über 1500 cm³						
Rang	Fahrer	Wohnort	Marke	Runden	Zeit	km/h
1.	Daetwyler W. P.	Zürich	Alfa Romeo-K	10	32' 37,9"	133,858
2.	Musy B.	Freiburg	Maserati	10	32' 54,1"	132,752
3.	Badaracco I.	Lugano	Jaguar	10	34' 17,5"	127,378
4.	Jonneret J.	Genf	Jaguar	10	34' 52,4"	125,253
5.	Ruf W.	Oftringen	Ferrari	10	34' 53,3"	125,199
6.	Sommerhalder E.	Spiez	MG-K	9	33' 28,9"	
7.	Caillet M.	Aubonne	BMW	9	35' 16,3"	
—	Ducrey W.	Genf	Alfa Romeo	8	aufg. 2)	
—	Walter H.	Aesch	BMW	6	aufg. 1)	

Schnellste Runde: Daetwyler W. P., 9. Runde in 03' 10,4" = 137,647 km/h.

Rennsportwagen bis 1500 cm³						
Rang	Fahrer	Wohnort	Marke	Runden	Zeit	km/h
1.	Heuberger A.	Goldach (SG)	Porsche	10	33' 26,3"	130,629
2.	Hammernick F.	Birsfelden	Borgward	10	34' 19,6"	127,248
3.	Vögele Ch.	Rapperswil (SG)	Porsche-Gl.	10	35' 49,7"	121,915
4.	Morand L.	Tour-de-Trême	Fiat	9	36' 15,2"	
5.	Schuler H.	Frauenfeld	Veritas	9	36' 15,3"	
6.	«Trello»		Stanguellini	8	36' 26,7"	
—	Heibling H.	Rapperswil (SG)	Fiat ND	7	aufg. 1)	

Schnellste Runde: Heuberger A., 4. Runde in 03' 17,2" = 132,901 km/h.

1) Ventildefekt; 2) Gaspedaldefekt; 3) Pleuellagerdefekt.

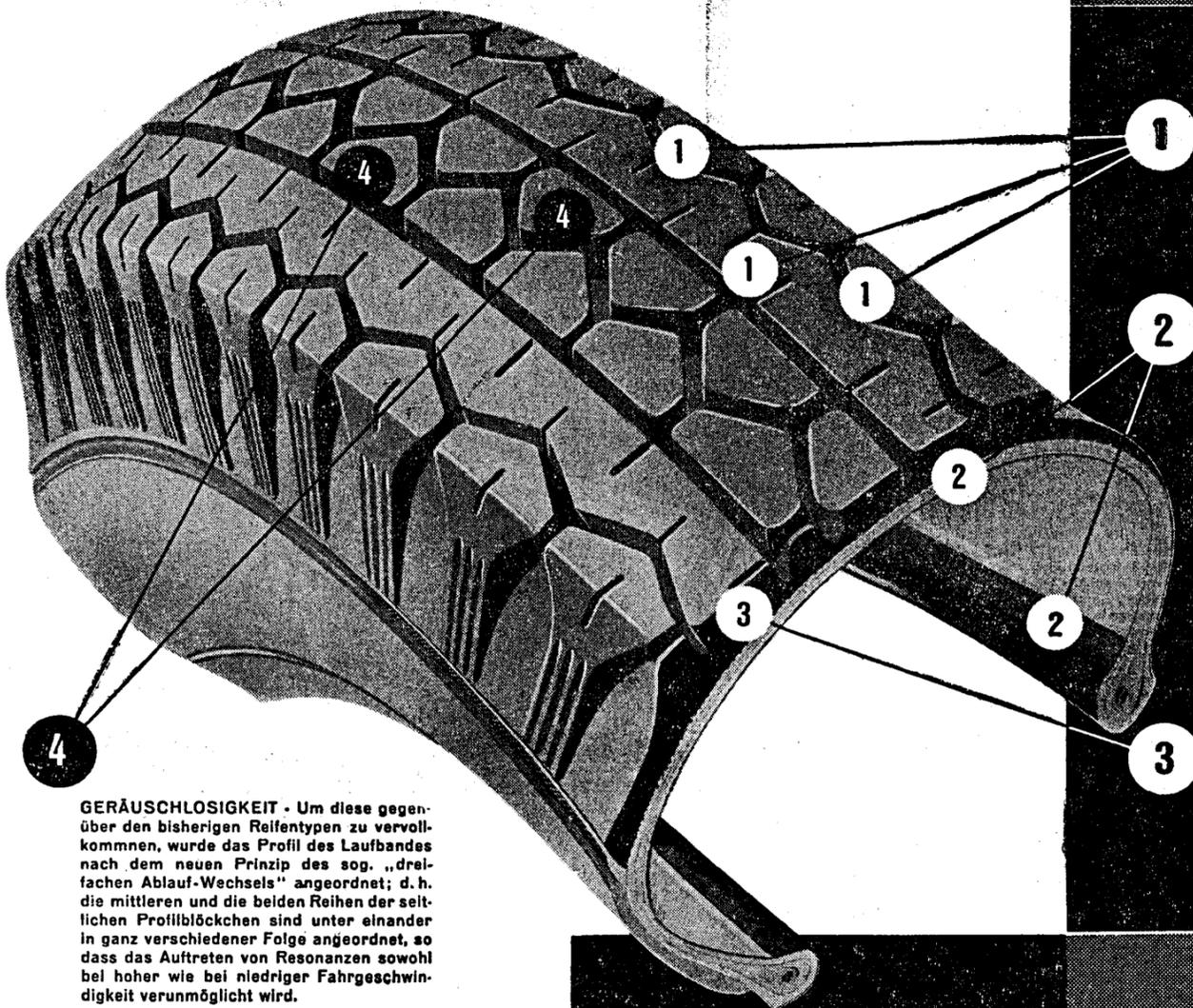
und in der Eymattkurve am Porsche-Piloten vorbeiging. Wird er Daetwyler erreichen? Dieser begann indessen aufzudrehen, und man stellte bald fest, dass ein Erfolg Musys nur noch bei einem Defekt Daetwylers in Frage kommen könnte. So ging auch dieses Rennsportwagenrennen mit einer deutlichen Ueberlegenheit des Zürchers Daetwyler zu Ende, die allerdings diesmal weniger drastisch war. Dies freute das Publikum riesig, denn sowohl Musy als auch Heuberger, der Doppelsieger, wurden mit herzlichem Applaus bedacht.

Für Spannung sorgte vor allem aber auch die geschilderte Verfolgergruppe, in welcher kurz vor der halben Distanz der Basler Hammernick mit seinem schnellen Borgward einen besonderen Angriffsgeist an den Tag legte. Er zeigte vor der Tribüne ein wunderschönes Ueberholungsmanöver, in dem er Rufs Zweiliter-Ferrari das Nachsehen gab. Hammernick hatte den Werk-Borgward — übrigens ohne Benzineinspritzung — erhalten, weil er im 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring zugunsten eines deutschen Werk-

fahrers auf den Start verzichtet hatte. Er lieferte in der zweiten Hälfte des Rennens dem Tessiner Jaguar-Piloten Badaracco einen hinreissenden Kampf, den er aber mangels nötiger PS nicht zu seinen Gunsten entscheiden konnte. In der Abfahrt zur Eymatt lag der Borgward glänzend auf der Strasse, und Hammernick konnte deshalb und wegen der besseren Bremsen — er ging stets 50 m nach Badaracco auf das Pedal — bis zum tiefsten Punkt der Rennstrecke immer wieder Terrain gutmachen.

Bei den Rennsportwagen stellten sich erwartungsgemäss auch einige Aufgaben ein. Als erster stieg Walter aus, der an seinem BMW Lager-schaden erlitt. Bei diesem eleganten Wagen handelt es sich um ein AFM-Chassis mit einem von Schleicher präparierten BMW-328-Motor. Hermann Heibling war auch wieder einmal unter den Pechvögeln und schied wegen Ventildefekts aus. Pech hatte der Genfer Ducrey, der die Brille verlor und, offenbar als er im Wagen suchte, schlief aufs Gaspedal trat und dieses abdrückte. (Weitere Sportnachrichten Seite 25)

Vier Gründe die entscheiden!



UNÜBERTREFFLICHE STRASSENHALTUNG. bedingt durch die besondere Profilierung des Laufbandes, d. h. durch die harmonische Verbindung und Anordnung von durchgehenden Längsrippen, kleinen Blöcken und Querrillen.

GRÖßERE ELASTIZITÄT UND FLEXIBILITÄT als bei allen anderen bisher hergestellten Reifentypen. Diese Eigenschaften sind auf die neue Form des Querschnittes, die diesem Reifen verliehen wurde, sowie auf die Verwendung von „super-gezirrten“ Rayonfasern für das Gewebe der Karkasse zurückzuführen.

DAUERHAFTIGKEIT - Die Dicke des Laufbandes ist um 10% erhöht worden. Ausserdem wird bei der Herstellung des Laufbandes der neueste Typ des sog. „kaltem-Gummis“ verwendet, der im Vergleich zu allen anderen Natur- und Kunstgummiarten, die im Reifenbau bisher zur Anwendung gelangt sind, einen viel grösseren Abriebwiderstand aufweist und sich durch eine stark erhöhte Reissfestigkeit auch bei schwerster Beanspruchung auszeichnet.

GERÄUSCHLOSIGKEIT - Um diese gegenüber den bisherigen Reifentypen zu vervollkommen, wurde das Profil des Laufbandes nach dem neuen Prinzip des sog. „dreifachen Ablauf-Wechsels“ angeordnet; d. h. die mittleren und die beiden Reihen der seitlichen Profilblöcke sind untereinander in ganz verschiedener Folge angeordnet, so dass das Auftreten von Resonanzen sowohl bei hoher wie bei niedriger Fahrgeschwindigkeit verunmöglicht wird.

FÜR DEN WAGEN VON GESTERN - VON HEUTE - VON MORGEN

ARIA ZÜRICH

PIRELLI P 309

