

Am deutschen Rhein! Zur Fuldigungsfahrt des ADAC an den deutschen Rhein am 8. u. 9. Sept. 1928 von Hans Ludwig Linkenbach

Es liegt das Land so prächtig
Im Frühherbstonnschein.
Da zog die Sehnsucht mächtig
Uns wieder hin zum Rhein,
Da sloh'n wir voll Vertrauen
Aus enger Alltagshaft,
Und zu den rhein'schen Gauen
Trug uns des Motors Kraft.

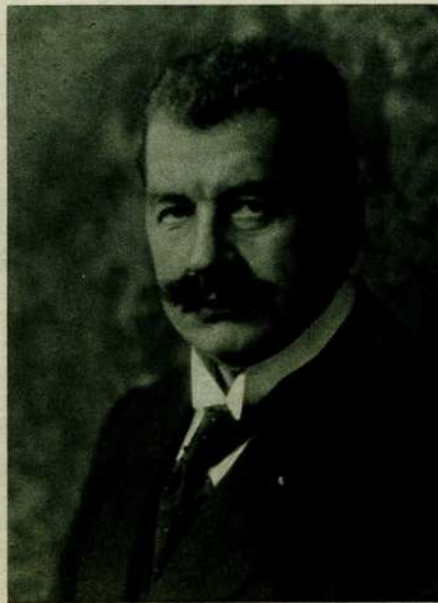
Nun tauscht zu unsren Füßen
Der deutsche Schicksalsstrom
Und freundlich seh'n wir grüßen
Den altersgrauen Dom.
Von Sonnenlicht umflossen,
Ein off'nes Ruhmesblatt,
Dehnt sich dem Blick erschlossen,
Alt-Mainz, die goldne Stadt.

Die lieben, trauten Lieder
Umweh'n uns wieder leis,
Die Gläser klingen wieder,
Dem Rhein zum Lob und Drets.
Schnell pocht das Herz uns allen,
Es fügt sich Hand in Hand,
Und ernste Worte schallen
Hinaus ins deutsche Land.

So stehen wir zusammen
Und heben den Pokal
Und der Begeißrung Flammen,
Sie lodern überm Tal.
Der deutsche Strom soll leben
Und frei für immer sein!
Gott segne seine Reben!
Gott segne unsren Rhein!

Christian Barth †

Wieder hat der unerbittliche Tod eine Lücke in die Reihe der noch lebenden Gründungsmitglieder des ADAC gerissen — Christian Barth ist vor wenigen Tagen in Berlin im Diakonissenhaus Ebenezer gestorben. Mit Christian Barth ist eine Persönlichkeit aus dem Leben geschieden, die aufs engste verknüpft war mit der Entwicklung der deutschen Motorindustrie und des deutschen Motorsports. Am 24. Mai 1903 gründete Christian Barth mit einigen sportbegeisterten Freunden den damaligen DMV, aus dem heraus sich das machtvolle Gebilde des heutigen ADAC entwickelte. Von jeher war Christian Barth ein überzeugter Anhänger des Sports, trat er doch schon als Hochradfahrer hervor, seine ganz besondere Liebe aber gehörte dem Motorsport, und zusammen mit seinem Freund Gustav Braunbeck, der uns ja auch erst vor kurzem entrisen wurde, war er außer bei zahlreichen Radfahrer-Vereinigungen Gründungsmitglied der Automobiltechnischen Gesellschaft, des Allgemeinen Schnauffer-Clubs, des Automobil-Clubs Westfalen, des Norddeutschen Automobil-Clubs, des Leipziger Automobil-Clubs, des Rheinischen Automobil-Clubs, des Bayerischen Automobil-Clubs, des Wiesbadener Automobil-Clubs, des Sächsischen Automobil-Clubs, des Württembergischen Automobil-Clubs und des Westdeutschen Automobil-Clubs. Zahlreiche Preise konnte er auf den von ihm bestrittenen Wettbewerben nach Hause fahren. Besonders erwähnt seien sein dritter Platz in der Motorradfern-



Christian Barth

fahrt Mainz—Koblenz—Mainz vom 14. Juli 1899, sein zweiter Preis in der Fernfahrt Nürnberg—Bamberg—Nürnberg am 17. Juni

1900 auf einem De-Dietrich-Wagen und sein zweiter Preis auf dem gleichen Fahrzeug Berlin—Aachen vom 30. August bis 2. September 1900.

Auch der Motorbootsport hatte in Christian Barth einen eifrigen Anhänger, und manch sportlich wertvolle Trophäe konnte er mit seinem Motorboot „Hexe“ erringen, so den ersten Preis bei der Manövrierfahrt am 3. Mai 1907 auf dem Wannsee und der Havel.

Als Gründer und Verleger der bekannten Zeitschrift „Das Auto“ hat er sich um das deutsche Wirtschaftsleben und seine Motorisierung unvergessliche Verdienste erworben. Gleich seinem Freund Gustav Braunbeck war er eine echte Vorkämpfernatur und setzte sich für das einmal als richtig Erkannte stets mit der ganzen Wucht seiner Persönlichkeit ein. Nun ist der immer noch rüstige Mann, der nur ein Alter von 58 Jahren erreicht hat, jäh von uns gegangen.

Die Beisetzung fand unter ungeheurer Beteiligung am Dienstag nachmittag in Berlin statt. Präsident Landesbaurat Fritz vom ADAC widmete dem verstorbenen Gründungsmitglied des ADAC und dem verdienstvollen Förderer der Motorisierung der deutschen Wirtschaft tiefempfundene Worte und rief ihm im Namen des großen ADAC die letzten Grüße nach.

Christian Barth ist nicht mehr, aber sein Andenken wird für immer bewahrt werden in der Geschichte des ADAC und des deutschen Motorsports.

Oberjochrennen 1928

Stuck-Beuerberg (Austro-Daimler) fährt die schnellste Zeit des Tages - Pummer-München (Imperia) stellt einen neuen Seitenwagenrekord auf - Martin-Sonthofen (Standard) schnellster Solofahrer - Ueber 600 Zielfahrer

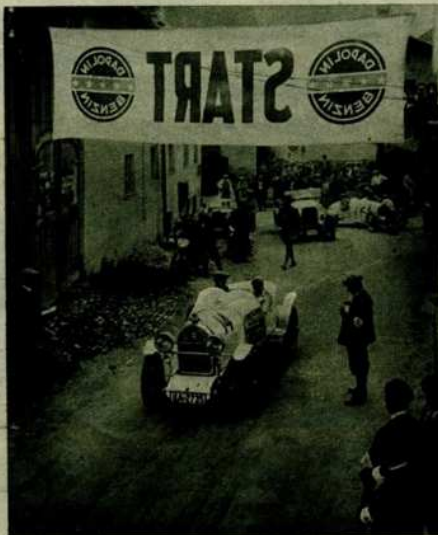
Noch hat der Winter sein strenges Regiment nicht abgegeben, da rüstet der getreue Motorsportchronist schon wieder zu neuen Taten, und wenn der Frühling ins Land zieht, dann kennt er keinen Sonn- und Feiertag mehr, dann steht er auf dem ovalen Zement oder auf der Makadambahn, an der rekordhungrigen Flachrennstrecke oder in den schwierigen Kurven der Bergkurse und beobachtet die jungen und die alten Anhänger des Motorsports bei ihrer Tätigkeit.

Und wenn es dann wieder Herbst wird und die Motoren dem wohlverdienten Winterschlaf übergeben werden, dann atmet er erleichtert auf.

Aber ein bayerisches Rennen ist es immer wieder, das selbst der geplagteste Chronist gern besucht: das Oberjochrennen der Bezirksgruppe Allgäu im Gau Südbayern des ADAC.

Was für den europäischen Motorsport das berühmte Klausenpaßrennen in der Schweiz ist, nämlich das europäische Bergderby, für Deutschland der Bergrekord bei Freiburg auf den Schauinsland, — das ist für Bayern das Oberjochrennen. Prädestiniert durch seine wundervolle landschaftliche Lage, durch die Schwierigkeit der 7 km langen Rennstrecke mit den weit über 100 Kurven, durch die fabelhafte Uebersichtlichkeit für den Beschauer, ist das Oberjoch wohl einzigartig nicht nur in Bayern, sondern in ganz Deutschland.

Hier also spielte sich am Sonntag, 2. Sept., zum sechsten Male das Oberjochrennen ab, das seine



Stößer-München am Start

(Bayer phot.)

besondere Bedeutung durch das erwartete Duell unseres bayerischen Bergspezialisten Stuck mit dem berühmten Berliner — in Wirklichkeit ist er ein echter Rheinländer — Rudolf Caracciola erhalten sollte. Leider kam es nicht dazu, denn Caracciola, der schon seit Tagen am Oberjoch weilte und eifrig trainierte, hatte einen nicht zu behobenden Maschinenschaden am letzten Trainingstag und wurde damit zur Untätigkeit verdammt. Aber auch Stuck wäre beinahe von seinem Schicksal ereilt worden. Am Samstag nachmittag war das letzte offizielle Training; unterhalb der Kanzel, kurz vor einer Kehre, wollte Stuck den vor ihm gestarteten Kaiser (Lancia) überholen und karambolierte dabei mit einer Felswand — sehr zum Schaden seiner Vorderachse, die sich diese rohe Behandlung nicht gefallen ließ.

Die ganze Nacht zum Sonntag wurde eifrig gearbeitet, und als am Sonntag früh die Strecke zum Rennen gesperrt wurde, war Stuck wieder da und trainierte ein letztes Mal.

Das bei schönstem Wetter durchgeführte Samstagstraining sah noch weitere Zwischenfälle, die aber zum Glück alle harmlos verliefen. Prinz Leiningen (Bugatti) fuhr gegen einen Baum und mußte reparieren, während Lorz-Immenstadt mit seiner Seitenwagenmaschine in einen Graben fuhr und eine Kopfverletzung erlitt.

Wie üblich versammelten sich die Teilnehmer am Samstag abend in der „Sonne“ zu Hindelang zu

einem Begrüßungsabend, der denkbar stimmungsvoll verlief. Stürmischen Beifall erweckte vor allem immer wieder mit seinen humorvollen Reden der Vorsitzende der Bezirksgruppe Allgäu, Gutsbesitzer Farny-Düren. Unter den Anwesenden bemerkte man auch die Spitzen der Behörden sowie den Präsidenten des ADAC, Landesbaurat Fritz, Architekt Filser-Augsburg als Vertreter der ONS und Gauvorsitzenden Madlener.

Noch immer war dem Oberjochrennen das schönste Wetter beschieden, und so blieb es auch in diesem Jahre. Als gegen 5 Uhr morgens die ersten Zuschauer der Rennstrecke zustrebten, lachte am Oberjoch die Sonne vom Himmel und nur im Tal lagerten noch dicke Nebelschwaden. Immer stärker wurde der Menschenzustrom, und als gegen 9 Uhr ein Böllerschuß als Zeichen zum Rennbeginn ertönte, war eine neue Rekordzuschauerzahl zu verzeichnen. Ueber 20 000 Zuschauer wurden amtlich gezählt, während am Parkplatz beim Ziel ca. 1200 Fahrzeuge eingestellt waren.

Ein wundervolles Bild bot sich dem entzückten Auge des Beschauers von der Kanzel: Bestrahlt von der Morgensonne lagen im Kreis die Berggipfel, über dem Tal brauende Morgennebel, die nur ab und zu zerrissen und den Blick freigaben. Nicht satt sehen konnte man sich an diesem Bilde, und erst die Böllerschüsse riefen in die rauhe Wirklichkeit zurück.

Bedauerlich war es nur, daß der Nebel während des ersten Teiles des Rennen die Sicht ins Tal vollkommen versperrte und man die Motorradfahrer nur auf ganz kurze Stücke verfolgen konnte.

Den Beginn machten diesmal nicht die Konkurrenten des Oberjochrennens, sondern die Fahrer der Bergprüfungsfahrt für Ausweissfahrer der Bezirksgruppe Allgäu, von denen 15 starteten und die teilweise recht ansprechende Leistungen zeigten. Bei ihnen schoß der Lokalmatador Koller-Hindelang (Ernst Mag) den Vogel ab, der einen Stundendurchschnitt von 57,8 km erreichte.

Erst dann kamen die anderen Konkurrenten.

Vom Start weg schon hört man sie heraufbrummen, in den Kurven Gas wegnehmen und dann wieder „aufdrehen“. In feiner Fahrt passiert Klein (Supreme) die Kanzel, der denn auch Sieger der kleinsten Klasse wurde.

Mittlerer-Innsbruck (Viktoria) hat dauernd Kerzenaussetzer und trotzdem schafft er es und belegt

in der 350-ccm-Klasse den ersten Platz. Von den meisten Zuschauern unbemerkt, fegt dann Frl. Steiner, die einzige teilnehmende Dame, durch die Kurven und belegt mit einer ganz ausgezeichneten Zeit den zweiten Platz. An dritter Stelle Oesterle vor dem etwas enttäuschenden E. Stöber.

Und dann beginnt der Kampf der Kanonen, und die Frage nach der schnellsten Zeit der Solofahrer wird akut. Einen neuen Rekord erwartet man ja hier nicht, denn einmal ist die Vorjahrszeit von Linser so fabelhaft, daß sie wohl kaum zu erreichen ist, und zum anderen Male sitzt der Rekordinhaber

Mal vielleicht auch etwas gehandikapt durch einen Sturz beim Training. Dann A. Stöber, der sich von seinem schlimmen Sturz in Freiburg recht bald wieder erholt hat und ganz ausgezeichnet fährt. Aber ein Sturz im ersten Teil der Strecke hat ihn um seine ganzen Chancen gebracht.

Martin ist der Schnellste und fährt mit 6,42,1 und 62,7 Stundenkilometer eine ganz ausgezeichnete Zeit, da die Straßenbeschaffenheit in diesem Jahre weit schlechter wie im Vorjahre ist. Der Rollkies und der Sand in den Kurven machen den Fahrern arg zu schaffen.

Pech hat auch Giggensch, dem man eine ganz große Chance gab. Zwar ist er wohl der schnellste Fahrer überhaupt, aber auch er riskiert zuviel und muß einmal den „Boden küssen“. Mit 1,2 Sek. muß er sich geschlagen bekennen, ist aber immer noch der weitaus schnellste Fahrer der 1000-ccm-Klasse. Auch Fischer machte mit dem Boden Bekanntschaft.

Dann kamen die Seitenwagen. Und hier ist jedes Wort des Lobes überflüssig, denn die Fahrer übertrafen sich selber. Nicht weniger wie vier, nämlich Pummer, Grohmann, Sitzberger und Möritz blieben unter dem alten Rekord des Vorjahres von Sitzberger mit 7,09,1 und lieferten sich ein Rennen von unerhörter Schärfe. Sie boten bei den Motorradfahrern unzweifelhaft den besten Sport. Ihre Fahrten waren ein Erlebnis für die Zuschauer, und ein Sonderlob gebührt den braven „Schmiermäxen“, die sich in den zahllosen Kurven redlich plagen mußten.

Wieder war es Pummer, der den Vogel abschöß und bewies, daß er nicht nur ein Zufallssieger ist. Er zeigte eine feine Fahrt! Die Überraschung war der Innsbrucker Grohmann, der einen so alten Routinier wie seinen Stallgenossen Möritz auf den dritten Platz verweisen konnte. Möritz hatte mit der mangelnden Schnelligkeit seiner Maschine zu kämpfen, der er vielleicht in diesem Jahre schon zuviel Rennen zugemutet hat. Bei den schweren Seitenwagen ließ sich Sitzberger nichts nahekommen.

Nach einer durch das Passieren der Postomnibusse bedingten Pause kommen die Wagen. Zuerst die kleinen Dixi, die wohl neben den Rennwagen die eindrucksvollsten Fahrten zeigten. In fabelhaftem Tempo brummen sie das Joch herauf und flitzen in fabelhafter Schneid durch die Kurven. Die von ihnen gefahrenen Zeiten sind geradezu staunenswert und beweisen, daß diese kleinen sympathischen



dieses Mal ganz vergnügt auf der Kanzel und schaut dem Rennen zu, das er zu seinem größten Leiden noch nicht bestreiten kann. Aber in ganz kurzer Zeit gedenkt er auch wieder „mit dabei zu sein“.

Fahrer folgt auf Fahrer, aber die wirklich sachverständigen Zuschauer haben sich im Programm schon ihre Anmerkungen gemacht und erwarten die „Klassfahrer“. Geheimtip war schon lange der Sonthofener Martin, der auch nicht mehr zu den Jüngsten zählt und mit seiner Standard in brillanter Fahrt den Berg heraufkommt. Kurz vor ihm passiert Bussinger die Kurven, von dem man hier nur genau dasselbe sagen kann wie am Vorsonntag in Schäftlarn. Er fährt denkbar vorsichtig und dieses

Wissenschaftlich angelegt und systematisch durchgeführt bilden unsere dauernden Fahrten auf dem Nürburg-Ring, der schärfsten Prüfungstrecke der Welt, die Fabrikationsgrundlagen für den

NÜRBURG-RING ERPROBT

Phoenix Cord

Wagen nicht nur zuverlässig, sondern auch eminent schnell sind. Der Stuttgarter Bach war der Schnellste von ihnen. Mollier (Hanomag) hatte unter Reifenschaden zu leiden.

Merath (Salmson) wiederholte mit dem gleichen Wagen seinen Sieg vom Vorjahr, bewies aber durch

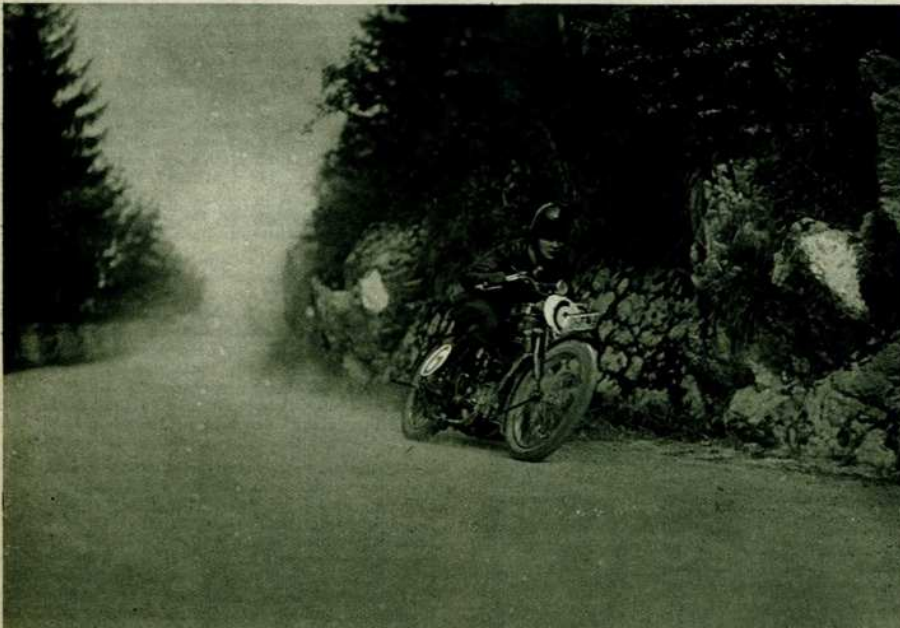
gatti gefahren, der genau so schnell war wie der schnellste Seitenwagenfahrer. A. Stöber (FN), als dessen Beifahrerin das von seinem schweren Sturz in Tölz zu Ostern endlich wiederhergestellte Frl. Keller fungierte, belegte den zweiten Platz. Bei den 2-l-Wagen war es wieder Bernstein (Bugatti), der

Prinzen v. Leiningen die Startgerade herauf. Doch schon nach wenigen Kilometern bleibt er in der Steinbruchkurve mit ausgelauenen Lagern liegen. Recht schnell kommt Sommer-Ravensburg mit seinem einsitzigen Opel-Rennwagen den Berg herauf, während man bei Fürst Hohenlohe eine ganz ausgezeichnete Kurventechnik beobachten kann.

Den Beschluß macht Stuck, und seine Fahrt war wohl die weitaus schönste des ganzen Tages. Mit fabelhafter Schneid „sägt“ er durch die Kurven, und alle Zuschauer hatten die Ueberzeugung, daß Caracciola ihm an diesem Tage nicht gefährlich geworden wäre. Das ist für den sympathischen Herrenfahrer wohl die schönste Anerkennung und das größte Lob.

Die Organisation war wie jedes Jahr geradezu mustergültig, und den Herren Farny, Scherer und Tröger gebührt dafür die volle Anerkennung.

P. Schweder.



Fräulein Betty Steiner in der Kurve

(Gradl & Gürtner phot.)

eine weitaus bessere Zeit, daß er sich in seiner Fahrtechnik stark vervollkommen hat. Er ließ den alten Routinier Dörfner (Opel) weit hinter sich. Bei den 1½-l-Wagen wurde die schnellste Zeit der Sportwagen von dem alten Kämpen Leiber-Ulm (Bu-

den ersten Platz belegte, während bei den 3-l-Wagen Kraß (Lancia) einwandfrei von v. Michel-Raulino (Steiger) geschlagen wurde.

Den Beschluß machten, mit Spannung erwartet, die vier Rennwagen. Zuerst heult der Bugatti des

Ergebnisse:

Krafträder:

Schnellste Zeit: Rich. Martin, Sonthofen (Standard) 6.42,1 (Std.-Durchschnitt 62,7 km).

Kategorie A (nicht über 250 ccm, 3 am Start, 3 am Ziel): 1. Klein R., München (OK-Supreme) 7.13,2; 2. Fischer Blas., Dachau (Zündapp) 7.37,4.

Kategorie B (nicht über 350 ccm, 4 am Start, 4 am Ziel): 1. Mitterer Franz, Innsbruck (Victoria) 7.14,1; 2. Frl. Steiner, Gmund (FN) 7.17,2; 3. Oesterle Herm., Ulm (AIS) 7.31,1; 4. Stöber E., München (Standard) 7.51,2.

Kategorie C (nicht über 500 ccm, 6 am Start, 6 am Ziel): 1. Martin Rich., Sonthofen (Standard) 6.42,1; 2. Bussinger Eug., München (AIS) 6.56,0; 3. Seltmann Max, Immenstadt (Ariel) 6.59,4; 4. Stöber Al., München (Standard) 7.09,0; 5. Funk Bernh., Nürnberg (S. u. G.) 7.31,4; 6. Weiß Osk., Bregenz (Panther) 8.34,3.

Kategorie D—F (nicht über 1000 ccm, 6 am Start, 5 am Ziel): 1. Giggelbach Jos., München (Norton) 6.43,3; 2. Oesterle H., Ulm (Sarolea) 7.22,0; 3. Fischer Blas., Dachau (Rudge Withworth) 7.22,4; 4. Müller Rich., Innsbruck (Sunbeam) 7.25,0; 5. Spieler Frz., Bregenz (Triumph) 8.27,0.

Er gewährt Ihnen die Kraft und Geschwindigkeit grosser Luxuswagen

Sein niedriger Preis macht ihn Millionen zugänglich

Überall in der Welt besitzen Millionen den großen, kraftvollen Chevroletwagen zu kleinem Preis. Denn er hat die bestimmenden Eigenschaften weit kostspieligerer Luxuswagen. Der starke Motor mit Ventilen im Zylinderkopf gibt Kraft her, wie sie bei großen, teuren Maschinen üblich ist. Sie werden überdies bald merken, wie leicht dieser Chevrolet mit der verlässlichen Vierradbremse, der kugelgelagerten Lenkung und der thermostatischen Wasserkontrolle zu fahren ist. Die kräftige, mit stoßdämpfender Sonder-Vorrichtung konstruierte Federung schützt Sie angenehm vor lästigen Stößen. Dieser elegante Chevrolet ist ein großer, schöner Wagen. Allein General Motors konnte diesen niedrigen Preis möglich machen. Sie müssen den Chevrolet auf einer ausgedehnten Probefahrt genau kennenlernen.

Günstige Zahlungs-Bedingungen.



Touring, 5-Sitzer	M 3725	Imperial-Landau Sedan	M 4920
Coach, 5-Sitzer	M 4250	Sport-Coupé, 4 Sitze	M 4650
Sedan, 5-Sitzer	M 4625	1/2-t-Lieferwagen-Chassis	M 2895
		1 1/2-t-Lastwagen-Chassis	M 3795

Preise ab Berlin, 5 Reifen bei Personenvagen. Auskunft und Beratung durch unsere Händler

CHEVROLET

General Motors G. m. b. H. · Berlin · Borsigwalde

Kraftträder mit Seitenwagen

Schnellste Zeit: Pummer Xaver, München (Imperia) 7.03,3 (Std.-Durchschnitt 59,6 km).

Kategorie F (nicht über 600 ccm, 5 am Start 4 am Ziel): 1. Pummer Xaver, München (Imperia) 7.03,3; 2. Grohmann, Innsbruck (Victoria) 7.04,3; 3. Möritz J., München (Victoria) 7.08,1; 4. Erhart Hans, Memmingen (Schüttoff) 8.55,0.

Kategorie G (nicht über 1000 ccm, 3 am Start, 3 am Ziel): 1. Sitzberger A., München (BMW) 7.06,1; 2. Moser Wilh., München (Norton) 7.30,1; 3. Bertolini, Bregenz (Brough Superior) 8.18,2.

Sonderwettbewerb nur für Ausweissfahrer

Beste Zeit: Koller Karl, Hindelang (Ernst Mag) 7.16,0 (Std.-Durchschnitt 57,8 km, 15 Solomaschinen am Start).

Kategorie A (nicht über 250 ccm): 1. Mühlegg Franz, Sonthofen (UT) 8.16,4.

Kategorie B (nicht über 350 ccm): 1. Koller K., Hindelang (Ernst Mag) 7.16,0; 2. Schnarrenberger, Pfingst-Waid (FN) 7.31,2; 3. Biechele A., Aichstetten (Schüttoff) 7.51,3; 4. Frank J., Kellmünz (Victoria) 8.19,1.

Kategorie C (nicht über 500 ccm): 1. Salzgeber H., Dietmannsried (AIS) 7.38,1; 2. Siegel, Blaichach (Standard) 8.33,3; 3. Zeiler J., Kempten (Rudge Withworth) 8.48,4; 4. Rauh Ant., Obergünzburg (S. n. G.) 9.02,0.

Kategorie D—F (nicht über 1000 ccm): 1. Haub jun., Immenstadt (Wanderer) 7.51,1; 2. Schütt Eug., Ueberruh (BMW) 8.02,0; 3. Felle, Isny (Wanderer) 8.16,0; 4. Weißenhorner, Legau (Wanderer) 8.17,4; 5. Bitterwolff, Zeil (BMW) 8.20,3.

Sportwagen

Schnellste Zeit: Leiber, Ulm (Bugatti) 7.03,0 (Std.-Durchschnitt 59,6 km).

Wertungsgruppe VI (nicht über 750 ccm, 5 am Start, 5 am Ziel): 1. Bach Otto, Stuttgart (Dixi) 7.46,1; 2. Schlittgen Wilh., München (Dixi) 7.54,1; 3. Linse, München (Dixi) 8.03,3; 4. Pott Gg., München (Dixi) 8.22,2; 5. Mollier Gg., München (Hano-mag) 10.53,0.

Wertungsgruppe V (nicht über 1100 ccm, 4 am Start, 2 am Ziel): 1. Marath Hans, München (Sal-mson) 7.14,4; 2. Dörfler H., München (Opel) 7.00,2.

Wertungsgruppe IV (nicht über 1500 ccm, 2 am Start, 2 am Ziel): 1. Leiber A., Ulm (Bugatti) 7.03,0; 2. Stöber A., München (FN) 7.11,3.

Wertungsgruppe III (nicht über 2000 ccm, 2 am Start, 2 am Ziel): 1. Bernstein, München (Bugatti) 7.22,3; 2. Schöffel jun., München (Bugatti) 7.27,0.

Rennwagen

Beste Zeit und beste Zeit des Tages: v. Stuck, Gut Sterz (Austro-Daimler) 6.22,4 (Std.-Durchschnitt 65,8 km).

Wertungsgruppe IV (nicht über 1500 ccm, 3 am



Von links nach rechts: Martin, Stuck, Pummer

(Gradl & Gürtner phot.)

Wertungsgruppe II (nicht über 3000 ccm, 4 am Start, 4 am Ziel): 1. v. Michel-Raulino, München (Steiger) 7.35,1; 2. Kraß Wilh., München (Lancia) 7.45,1; 3. Kaiser Wilh., München (Lancia) 8.48,0; 4. Dr. Kofler, Innsbruck (Ballot) 9.10,0.

Start, 2 am Ziel): 1. Fürst Hohenlohe-Bartenstein (Bugatti) 6.39,2; 2. Sommer, Ravensburg (Opel) 7.03,1.

Wertungsgruppe I (nicht über 8000 ccm, Alleingang): 1. v. Stuck, Gut Sterz (Austro-Daimler) 6.22,4.

BMW

erringt zum 2. Mal

DEN GROSSEN PREIS VON OESTERREICH

für Motorräder bei Beteiligung auserwählter internationaler Fahrer und Marken!

I. PREIS · GESAMTSIEGER · NEUER REKORD

Kl. üb. 500 ccm

II. Preis Kl. üb. 500 ccm · II. Preis Kl. 500 ccm



BAYERISCHE MOTOREN WERKE AKTIENGESELLSCHAFT MÜNCHEN 13