

Fahrers es ermöglichen wird, bis zum „Großen Preis“ gesund im Besitze seiner vollen Fähigkeiten an den Start gehen zu können.

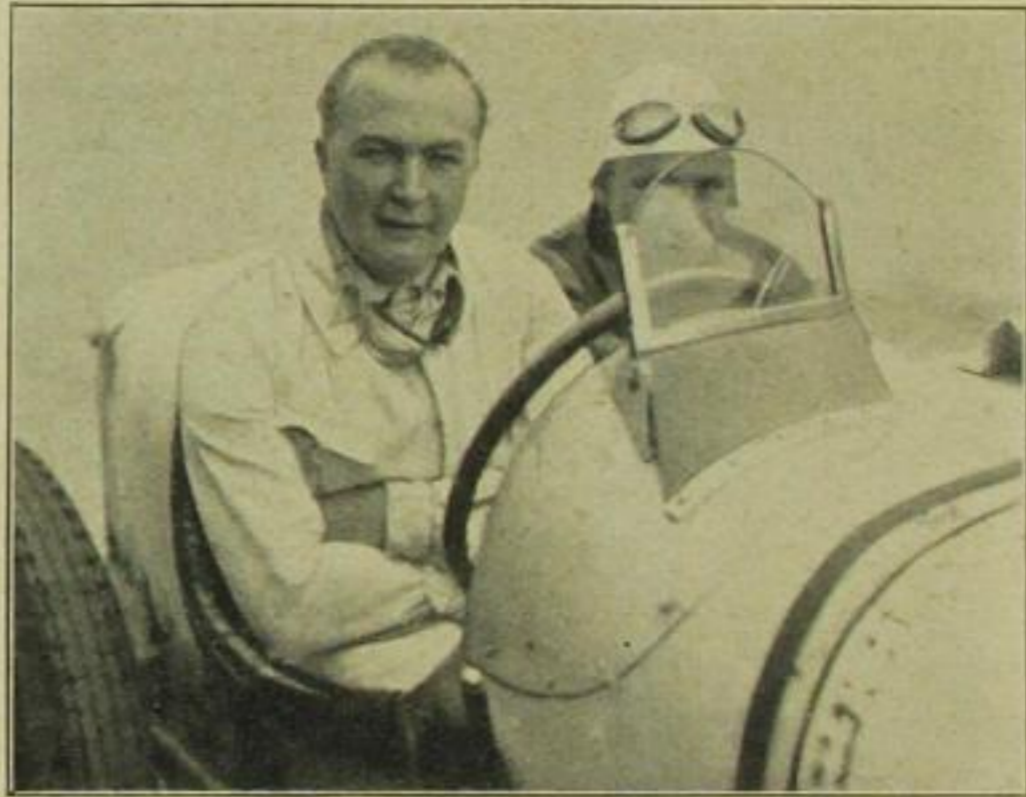
Burgaller, dessen Erfolgliste nicht weniger als 39 Siege, davon etwa ein Drittel auf schnellste Zeit, au weist, will mit seinem kleinen Bugatti überall dabei sein. Er besitzt eine seltene Fahrbegabung, ungewöhnliche Rou-



Das Autogramm auf der Rennbahn
(Der Meisterfahrer Rudolf Caracciola)

zu erobern, den sie durch die Tradition ihrer Triumphe, durch die Tüchtigkeit ihrer Konstrukteure und den Mut ihrer Fahrer verdient.

Hoffen wir, daß die neuen deutschen Rennwagen die Scharte wieder auswetzen werden, die uns das Mai-Avus-Rennen versetzte; hoffen wir, daß diesmal Manfred v. Brauchitsch oder H. v. Stuck als Erster durchs Ziel geht.



Die Ruhe selbst
(Ernst Günther Burgaller)

tine und Maschinenkenntnis. Auch der bescheidene Steinweg ist ein solider und überlegener Fahrer, der nie alles zu riskieren scheint, weil er stets durch neue Reserven überrascht. Er startet dieses Jahr auf 1,5 Liter Bugatti.

Neben diesen Prominenten gibt es eine ganze Reihe von deutschen Rennfahrern, die die Aufmerksamkeit der Kenner verdienen, die sich aber beim großen Publikum noch keinen Namen gemacht haben.

Die Erfahrungen des Avus-Rennens werden bis zum „Großen Preis“ sorgfältig überlegt und ausgenutzt werden müssen. Jedes Rennen ist sowohl für die Fahrer wie für die Maschinen eine scharfe Prüfung und, ob Erfolg oder Mißerfolg — jedenfalls eine Lehre. Der „Große Preis“ ist das letzte wirklich große, internationale Treffen der gesamten Extraklasse der Rennfahrer in dieser Saison. Für Deutschland bedeutet er mehr als nur eine Erfolgsfrage. Er ist berufen zu beweisen, daß die deutsche Rennwagenindustrie wieder bereit ist, in der Konkurrenz der Nationen sich den Platz

Die richtige Ölmischung wird ausprobiert
(Rudolf Steinweg der bekannte Münchener Fahrer)

