



Im Donner der Motoren

Karl Kappler

Die Geschichte des erfolgreichsten deutschen Rennfahrers der 1920er Jahre

„Karl Kappler sei der Schumi der 1920er Jahre“, so urteilt die Auto-Bild über den einst so bekannten Badener. Der Ausnahme-Rennfahrer war vor einem dreiviertel Jahrhundert mit über 300 Siegen auf so legendären Marken wie Mercedes, Simson Supra, Benz oder Bugatti einer der erfolgreichsten deutschen Rennfahrer und erzielte auch respektable Erfolge im Ausland. Karl Kappler wurde hoch geehrt, er erhielt hohe Auszeichnungen vom ADAC (beispielsweise als erster die goldene Vereinsnadel, ihm wurde die silberne und die goldene ADAC-Kanne überreicht). Der AvD zeichnete ihn für besondere Verdienste aus, der Schnaufferclub Deutschland erhob ihn sogar zum „Ehrenbundesbruder“. Von vielen anderen nationalen und internationalen Institutionen erhielt er Ehrungen.

JUGEND UND LEHRZEIT

Karl Kappler wurde am Morgen des 21. August 1891 als Sohn von August und Karoline Kappler im elterlichen Haus in der

Gernsbacher Igelbachstraße geboren. Der junge Karl begann 1906 eine Mechanikerausbildung bei der Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau (SAF). Nach eigenen Angaben hat er bereits mit 13 Jahren hinter dem Steuer eines Wagens gesessen. Im Jahr 1906 erhielt er als einer der ersten und als jüngster Automobilist in Deutschland seinen Führerschein. Seinen ersten „Auftrag“ diesbezüglich bekam er nur wenige Tage darauf übertragen. Von seinem Arbeitgeber wurde er gebeten, einen Wagen ins ferne Berlin zu überführen.

Sein erstes siegreiches Rennen, die Subventionsfahrt Berlin-Stuttgart, bestritt der angehende 15 Jahre alte Mechaniker auf einem SAF mit der Startnummer 637 im Jahr 1907. 1908 startete er als Beifahrer bei der Herkomerfahrt und 1909 nahm er an der Prinz-Heinrich-Fahrt teil. Karl Kappler arbeitete weiterhin bei den „Benzwerken Gaggenau“. Zum Sommersemester 1913 nahm Kappler das Studium am „Rheinischen Technikum Bingen für Maschinenbau und Elektrotechnik“ auf. Während des Krieges war der frisch gebackene Ingenieur in Leipzig verantwortlich für den Bau des bis dahin größten Flugzeuges: der viermotorigen Zeppelin Staaken R VI.

DER RENNFAHRER KARL KAPPLER

Das erste Rennen mit dem Kappler an die Öffentlichkeit tritt, ist das Flach- und Bergrennen in Baden-Baden, das er 1922 auf einem 1909 gebauten, bzw. 1920/21 modernisierten Benz-Gaggenau gewinnen kann. Er triumphiert in diesem Jahr auch beim schweren Bergrennen in Pforzheim-Huchenfeld. Selbst beim Internationalen Klausenrennen 1923 im Schweizer Kanton Uri belegt er „mit dem alten



Charlie Kappler gewinnt als 15-jähriger die Subventionsfahrt Berlin-Stuttgart auf einem Produkt der Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau, 1907
Kreisarchiv Rastatt



1927 gewinnt der „Schumi der 1920er Jahre“ den Freiburger Bergrekord auf einem Simson Supra SS. Dabei zeigt Kappler was einen Herrenfahrer ausmacht. Am Steuer des seltenen Rennwagens ist Kappler oft nur mit Jacket, weißem Hemd und Binder zu finden. Kreisarchiv Rastatt

Kappler'schen Benz-Gaggenau“ in der Sportwagen-Klasse über 5000 ccm einen hervorragenden zweiten Platz.

Das Highlight 1923 war sicherlich der unerwartete Gesamtsieg des Baden-Badener Automobilturniers. 1924 wechselte Karl Kappler das Fabrikat und steuerte in dieser Saison einen Mercedes. Mit der jeweils schnellsten Zeit des Tages gewinnt er das Kasseler Herkules-Bergrennen, ein drittes Mal in Pforzheim-Huchenfeld und wird zweiter beim Baden-Badener Automobilturnier. Unter anderem fährt er im September des Jahres auch ein Rennen in der Region, das „2. Motorrad und Automobilturnier Herrenalb“ und startet in der Rennwagenklasse mit einem Kompressor-Mercedes.

1925 erwirbt Kappler einen Simson Supra SS, eine Marke die heute nur noch Spezialisten kennen, damals gehörte der Rennwagen aber zu den schnellsten Fahrzeugen in Europa. Erste Erfolge mit dem Simson Supra SS erfuhr sich Karl Kappler bei der Baden-Badener Robert-Batschari-Fahrt 1925, aber auch bei den Freiburger Rekordtagen, bei denen er einen Doppelsieg feiern konnte. Einen souveränen Bergrekord konnte er auch beim II. Bergrennen in Marburg verbuchen. Insgesamt 32 erste Plätze belegten die Simson-Supras in diesem Jahr. 1926 gelang Kappler der 100. Sieg. Bei den „Rekordtagen“ in Freiburg 1927 konnte Kappler bereits den 200. Sieg in seiner



Die Sektion Baden-Baden des Badischen Automobilclubs verlieh Karl Kappler im Juni 1930 diese wertvolle Bronzeplatte auf Eichenholz für seine Verdienste um das legendäre Baden-Badener Automobilturnier. 1930. Privatsammlung

Laufbahn als Rennfahrer feiern. Dies brachte ihm eine Titelseite in der ADAC Motorwelt ein. Unglaubliche 300 Siege sollten es bis zum Ende seiner Laufbahn werden.

Kappler und Baden-Baden

Zahlreiche Siege beim Automobilturnier und bei den Herbstsporttagen verbinden das Ausnahmetalent mit Baden-Baden, das ihm sicher zu einer zweiten Heimatstadt geworden ist. Er siegte in der Weltkurstadt auf den berühmten Bugatti Rennwagen vom Typ 35, auf Simson-Supra SS, aber natürlich auch mit dem 1909 in Gaggenau produzierten Rennwagen Benz-Gaggenau des Typs Prinz Heinrich sowie auf Benz und später auf Mercedes-Benz. Kappler siegt in Bergrennen, bei den Geschicklichkeitsturnieren vor dem Kasino und er dominiert die Flachrennen zwischen Rastatt und Ettlingen, die auf der kerzengeraden heutigen B 3 ausgetragen wurden. Und nicht

nur einmal schlug er Koryphäen wie Rudolf Caracciola. 1930 erhielt er vom Badener Automobilclub für seine Leistungen, aber auch als Förderer des BAC eine wertvolle Bronzetafel auf Eichenholz (ein Unikat, das sich bis heute erhalten hat).

1926 siegte Karl Kappler mit dem Bugatti 35 T beim Schauinslandrennen, beim Kniebis-Rennen, im August des Jahres beim Oberjoch-Rennen im Allgäu sowie bereits im Mai '26 beim Herkules-Bergrennen bei Kassel. 1927 gewann er in das Taubensuhl-Rennen bei Landau und das Krähberg-Rennen im September 1927. Dabei stellte er mehrere Streckenrekorde auf. Bei fast jedem Start war Kappler siegreich.

Im Hinblick auf die Teilnahme am ersten deutschen Grand-Prix-Rennen 1927 – durchaus vergleichbar mit der heutigen Formel 1 – auf dem Nürburgring entschloss sich Kappler zum Kauf eines leistungsstärkeren Bugattis vom Typ 35 C mit Kompressor. In seinem 1932 erschienen Buch mit dem Titel „Im Donner der Motoren“ berichtet der Journalist Rolf Marben u. a. über zwei unerfreuliche Erlebnisse in der Rennfahrerkarriere des Gernsbacher Ingeni-

eurs, die er mit diesem Bugatti 35 C, hatte. Im Mai 1927 ging Charly Kappler mit seinem neuen 2-Liter Bugatti an den Start. Nachdem Kappler den Massenstart und die ersten drei Runden gut überstanden hatte, kam es in der vierten mit dem Rennfahrer Heusser fast zur Kollision. Kappler wich seinem Konkurrenten aus und trat mit aller Macht auf das Bremspedal „und stemmt sich gegen das Steuerrad, daß ihm die Gelenke schwellen“. Kappler bleibt nichts weiter übrig, als in den Graben zu fahren. Das Fahrzeug schoss allerdings darüber hinaus, der Bugatti kam ins Schleudern und raste in den Wald. Dabei rasierte der Bugatti eine Tanne mit einer Stammdicke von 28 cm ab und prallte gegen einen weiteren Baum, den er zunächst wie ein Streichholz umknickte. Kappler fand sich samt Bugatti in der Baumkrone eines Nachbarbaumes wieder. Kappler wurde in das Hospital eingeliefert. Wie sich dort später herausstellte, hatte er eine Beckenquetschung erlitten, die ihn aber nur wenige Tage ans Krankenbett fesselte. Allerdings brachte ihn dieser Unfall für geraume Zeit einen Spitznamen ein: „Karl Kappler der Rekord-Fäller von Wiesbaden“.¹



67 Jahre ist Karl Kappler mittlerweile alt. Hier sitzt er am Volant eines Mercedes Benz anlässlich des Gaggenauer Volksfestes. Auf dem Beifahrersitz sein Schäferhund Ajax. 1958.

Kreisarchiv Rastatt

Das rennfahrerische Highlight 1927 war sicher der erste Große Preis von Deutschland auf dem Nürburgring bei Adenau.

Karl Kappler nahm am 17. Juli 1927 mit dem reparierten Fahrzeug am Ersten Großen Preis von Deutschland teil.² Der Gernsbacher startete in der 2-Liter-Rennwagenklasse und hatte 6 Konkurrenten, denen er zunächst sicher davon gefahren war. Nach der fünften Runde besaß er bereits einen sicheren Vorsprung von knapp zwei Minuten. Nach einem Boxenstopp, bei dem das Kühlwasser aufgefüllt wurde, fuhr er weiter, ohne seine Spitzenposition zu verlieren. In der sechsten Runde steigerte er seine Geschwindigkeit auf rund 190 km/h und „brauste in die hintere Zielgerade bei den Tribünen. Sein Motor donnerte rund 13 000 Zuschauern um die Ohren. Kurz vor dem Zielrichterhaus bremst Kappler ab und will vom vierten auf den dritten Gang zurückschalten. In dem Augenblick, da er das Gas wegnimmt, merkt er, daß das Gas-Pedal, sich festgeklemmt hat, daß es ‚hängt‘ Das Gehirn kann kaum so

schnell arbeiten, wie der Wagen rast. Kappler kuppelt aus und zieht die Handbremse. Aber die Geschwindigkeit läßt nicht nach. Der Wagen fegt in die Kurve hinein“.

Der Bugatti 35 C schießt mit einer viel zu hohen Geschwindigkeit in die Kurve und rast direkt auf eine grasbewachsene Böschung zu. Der Rennwagen fliegt fast 15 Meter weit durch die Luft. Kappler wird dabei aus dem Fahrzeug geschleudert und landet im weichen Lehm-boden. Er verliert das Bewusstsein. Das Publikum hält ihn für tot. Und so wird auch das Gerücht unter den Zuschauern weitergetragen: Kappler ist tot!

Aber auch diesmal hat er wieder unsagbares Glück. Nach 23-stündigem Koma wacht er im Adenauer Krankenhaus auf. Nach wenigen Tage der Ruhe fährt er nach Hause nach Gernsbach, lässt sich in Baden-Baden röntgen, wo man dann feststellt, dass er „nur“ zwei Rippen gebrochen hatte. Ruhelos wie er ist, startet er acht Tage später beim Freiburger Bergrennen und siegt dort überlegen in der Sportwagenklasse.



Eines der Lieblingsfotos des Rennfahrers zeigt ihn zu Beginn der 1930 Jahre vor einem luxuriösen Mercedes-Benz Cabriolet. Im Hintergrund Schloss Neuberstein im Murgtal. Um 1932.

Kreisarchiv Rastatt

1928 erlebt Kappler wieder die Sonnen-
seiten im Leben eines Rennfahrers. Im
Wiesbadener Automobil-Wettbewerb gewinnt
er zwei Rennen. Zum einen in der Sportwagen-
klasse auf Simson Supra, zum anderen aber
mit dem damals brandneuen Kompressor-
Bugatti.

Die Ära Bugatti

Da das Leistungspotential des Simson
Supra SS für Grand-Prix-Rennen sicherlich
nicht ausreichte, kaufte Kappler bereits 1926
einen 120 PS starken Bugatti 35 T. Kappler
konnte mit dem Rennwagen kaum zu zählende
Erfolge erzielen. 1926 siegte er u. a. beim Frei-
burger Schauinslandrennen, beim Oberjoch-
Rennen im Allgäu, beim Herkules-Bergrennen
bei Kassel. 1927 gewann er überlegen das
Taubensuhl-Rennen bei Landau und das Kräh-
berg-Rennen im September 1927, um nur zwei
Erfolge aus diesem Jahr zu nennen.

Kappler's zweiter Bugatti: Type 35 C und Abschied vom Rennsport

Auch mit diesem etwa 20 PS stärkeren
Rennwagen nahm der Gernsbacher an zahl-
reichen Rennen teil. Im Sommer 1927 startete
er beim Zweiten Großen Preis von Deutsch-
land auf dem neu gebauten Nürburgring. Er
war für die 2-Liter-Rennwagenklasse gemeldet
und hatte 6 Konkurrenten, denen er zunächst
souverän davonfuhr. Nach der fünften Runde
besaß er bereits einen sicheren Vorsprung von
zwei Minuten. Nach einem Boxenstopp fuhr er
weiter, ohne seine Spitzenposition zu ver-
lieren. Leider musste er wegen eines tech-
nischen Defektes aufgeben und landete, wie
zuvor erwähnt, mit dem Wagen im Seiten-
graben. Der Bugatti 35 C von Kappler gilt
übrigens in Fachkreisen bis heute als der
erfolgreichste seines Typs. Mit dem Verkauf des
teuren Rennwagens im Frühjahr 1930
beendete Kappler seine Rennfahrerkarriere
und wandte sich einem neuen Kapitel in
seinem Autofahrer-Leben zu: den Lang-
streckenfahrten. Auch hier war „unser“ Charlie
wie gewohnt erfolgreich. Er nahm bei allen

bekanntesten nationalen Rallyes und Lang-
streckenfahrten teil und war auch im Ausland
erfolgreich. Er startete seit 1928 bei der Rallye
Monte Carlo und avancierte dabei zu einem der
erfolgreichsten deutschen Piloten. Sein außer-
gewöhnlicher Wagemut brachte ihm auch eine
besondere Auszeichnung aus der Hand des
Fürsten von Monaco ein.

Die ruhigen Jahre nach 1945

Wenn man heute gerade die ältere Gene-
ration befragt, so erinnert sich mancher an den
legendären Badener: „Rennfahrer Kappler
fährt wieder“ und ähnliches wissen die Murg-
tälner zu berichten, wenn der „schnelle Charlie“
mal wieder auf den engen Kehren zwischen
Gernsbach und Baden-Baden Staub auf-
wirbelte, oder die kerzengerade B 3 zwischen
Rastatt und Ettlingen als „Hausrennstrecke“
beanspruchte. Im Zweiten Weltkrieg stellte er
seine Villa in Gernsbach-Scheuern als Ent-
bindungsheim zur Verfügung und zog in die
umgebaute Garage. Nach dem Ende des
Krieges setzten ihn die Franzosen sogar zeit-
weise als Bürgermeister in Scheuern ein.
Vielen aber ist Karl Kappler wegen seines
Reifenhandels noch in Erinnerung, den er bis
zu seinem Tode im November 1962 betrieb.

Anmerkungen

- 1 Rolf Marben: Im Donner der Motoren. 1932.
S. 64 ff.
- 2 Beide Unfälle hat Kappler wohl mit dem 35 C ver-
ursacht. Denn Rolf Marben schreibt, dass Kappler
bereits im Mai 1927 mit dem neuen 2 Liter Bugatti
an den Start in Wiesbaden gegangen ist. Der „alte“
35 T hatte rund 300 ccm mehr Hubraum.

Anschrift des Autors:
Martin Walter
Kreisarchiv
Fortunatstraße 2
76437 Rastatt