

Motorisierte Amazonen: Frauen im Autosport

Hertling, Anke

2009

<https://doi.org/10.25595/4290>

Veröffentlichungsversion / published version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hertling, Anke: *Motorisierte Amazonen: Frauen im Autosport*, in: FGS (Freiburger GeschlechterStudien), Jg. 15 (2009) Nr. 1, 174–188. DOI: <https://doi.org/10.25595/4290>.

GenderOpen – Repository für die Geschlechterforschung: www.genderopen.de

Motorisierte Amazonen: Frauen im Autosport

Wer sich mit dem Automobilsport und seiner Geschichte beschäftigt, stößt unweigerlich auf die Kategorie ‚Geschlecht‘. So suggerieren die zahlreichen und zumeist populärwissenschaftlichen Abhandlungen, dass es sich beim Rennsport um eine Angelegenheit der Männer handle. Erst der Blick in die historischen Quellen offenbart eine Tradition von Frauen im Autosport, die bis in die Anfänge des Automobils zurückreicht. Bereits im Kaiserreich treten Gertrude Eisenmann, Emmy Opel oder Lilli Sternberg erfolgreich bei Tourenfahrten, Bergrennen sowie bei den prestigeträchtigen Herkomer- und Prinz-Heinrich-Fahrten an (Braunbeck 1910, 525, 588, 621). Nach der kriegsbedingten Unterbrechung des Rennsports sind in der Weimarer Republik Rennfahrerinnen eine zunehmende Konkurrenz für ihre männlichen Kollegen. Die Tschechin Elisabeth Junek ist bis in die dreißiger Jahre die erfolgreichste internationale Autorennfahrerin. Fasziniert von der Leidenschaft ihres Mannes für den Autosport nimmt die fremdsprachenbegabte junge Bankangestellte zunächst Fahrstunden und trainiert täglich mit einem Mittelklasse-Wagen der Firma Fiat. Schon kurze Zeit später unterstützt Junek ihren Mann als Beifahrerin bei zahlreichen Autorennen. Mit 24 Jahren dann fährt sie ihr erstes Rennen in Pilsen und wird auf Anhieb Siegerin in der Tourenwagenklasse. „Ich war berauscht von der Geschwindigkeit, bewahrte aber in gefährlichen Kurven kühles Blut und ließ den wilden Bugatti erst im Zielbereich mit vollem Gas los“ (Junek 1990, 70), schildert Junek ihre ersten Rennerfahrungen. Ihr Ziel, einen Sieg in allen Fahrzeugklassen, erreicht sie zwei Jahre später. 1926 schlägt sie ihren Mann um 1,3 Sekunden. Junek holt sich damit den ersten Sieg einer Frau in einem internationalen Rennen. Im folgenden Jahr ist sie mit ihrem Bugatti ebenfalls überaus erfolgreich. Beim ersten Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring erfährt sie sich den Sieg in der 3-Liter-Sportwagenklasse und den vierten Platz im Gesamtklassement.

Spätestens seit diesem Erfolg ist Elisabeth Junek für ihre Rennsportkollegen eine ernst zu nehmende Gegnerin. Auch vor den härtesten Autorennen, wie der schwierigen und international bedeutsamen Targa Florio in Sizilien, schreckt sie nicht zurück. Bei der Targa Floria muss eine 108 Kilometer lange Strecke fünfmal gefahren werden, was ungefähr der Entfernung zwischen Hamburg

und Prag entspricht. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen erwarten zudem Höhenunterschiede von bis zu 900 Metern und die insgesamt 1.500 Kurven erfordern einen ständigen Wechsel von Gas und Bremse. Für das Rennen entwickelt Junek ihre ganz eigene Strategie. Wochen vor dem Start läuft sie Teile der Strecke ab, fotografiert Kurven, fertigt Karten an und erprobt während des Trainings, wie sie wo zu fahren hat. Schon ab der zweiten Runde der Targa Florio 1928 setzt sich Elisabeth Junek an die Spitze und fährt gegen die Elite des Rennsports. Trotz Wasserpumpen- und Reifendefekts belegt sie am Ende einen beachtlichen fünften Platz in der Gesamtwertung und Platz 1 in der Klasse der Privatfahrer.



Die Rennfahrerin Elisabeth Junek 1926 (Bild: Werner Gradisch).

Von ihren männlichen Konkurrenten wird Elisabeth Junek für ihre präzise Streckenanalyse belächelt, heute ist die Strategie wesentlicher Bestandteil in der Vorbereitung auf ein Rennen. Dass sie von einer Frau entwickelt wurde, darüber schweigen die Annalen des Rennsports, ebenso wie über die zahlreichen Rennerfolge von Frauen in der Pionierzeit des Automobils. Die Aufarbeitung und postume Würdigung von Frauen im Rennsport steckt noch in den Anfängen. Einen historischen Überblick über die sportlichen Höchstleistungen von Rennfahrerinnen leistet erst jüngst Jean-Francois Bouzanquet (2007). Mit seiner Spurensuche, die sich sowohl durch die rekonstruierten Biografien von noch weitgehend unbekannten frühen Motorsportlerinnen als auch durch die zahlreichen historischen Foto-Aufnahmen auszeichnet, schließt er nicht nur eine Lücke in der Geschichte des Rennsports. Zugleich stellt sich umso nachdrücklicher die

Frage, weshalb der Autosport bis heute ein Refugium der Männer ist. Wie im Folgenden zunächst dargelegt wird, begleiten geschlechtsspezifische Diskurse bereits die Frühphase des Automobils. Dabei prägt vor allem den Autosport das Leitbild vom ‚starken‘, ‚tollkühnen‘ Mann. Im Hinblick auf dessen biologistische Rechtfertigung, vertrete ich die These, dass die auch gegenwärtig gepflegte Rede von der ‚Männersache‘ Autosport nicht auf biologische Dispositionen zurückzuführen ist. Vielmehr stellt sie einen Diskurs zur fortwährenden Absicherung des Leitbildes vom Mann als Rennfahrer und damit zur Gewährleistung der Vormachtstellung von Männern im Autosport dar. Nach Foucault ist ein Diskurs „nicht einfach das, was das Begehren offenbart (oder verbirgt): er ist auch Gegenstand des Begehrens; und (...) er ist dasjenige, worum und womit man kämpft; er ist die Macht, deren man sich zu bemächtigen sucht“ (Foucault 1991, 11). Der Diskurs vom Rennfahrer als Sinnbild so genannter männlicher Tugenden geht einher mit der Marginalisierung von Frauen im Autosport, die sich in der Professionalisierung von Autorennen systematisch verankert. Der zweite Teil der Untersuchung verfolgt die Abdrängung von Frauen in den Amateurbereich und zeigt, wie sie im Zuge dessen verstärkt auf die Bedeutung als ästhetisches Element des Motorsports reduziert werden. In das von den Medien hierfür lancierte Bild von der Motorsportlerin als ‚moderner Amazone‘ mischen sich tradierte Vorstellungen von ‚Weiblichkeit‘, die bis heute die Karriere von Autosportlerinnen bestimmen. Die Beschäftigung mit der Rolle von Frauen im Rennsport legt insofern nicht nur die systematische Diskriminierung von Frauen offen, sondern sie belegt auch, dass der Autosport eine machtvolle (Re-)Produktionsmaschinerie von tradierten Geschlechtervorstellungen und Rollenbildern ist.

Der Mythos von der ‚Männersache‘ Autosport

Um die Jahrhundertwende trägt der Autosport wesentlich zur technischen Verbesserung des neuen Verkehrsmittels bei und fördert die Entwicklung der Autoindustrie. In ihrem gesellschaftlichen Stellenwert profitieren die frühen Autorennen vom Rad- und Pferdesport (Merki 2002, 248 ff). Neben ihrer Vorbildwirkung hinsichtlich Veranstaltungsorganisation, Pressearbeit und dem Zusammenspiel mit der Wirtschaft überliefern der Rad- und Pferdesport auch die Ideologie vom ‚Herrensport‘. Definitorisch grenzt sich der bis in die Weimarer Republik gebräuchliche Begriff des ‚Herrensports‘ vom Profisport ab. Als ‚Herrensportler‘ oder *sportsmen* bezeichnen sich Amateure, die Sport frei von jeglichem Gewerbs- und Erwerbsinteresse in Form eines Hobbys betreiben (Merki 2002, 258). Mit dem ‚Herrensport‘ verbinden sich darüber hinaus Verhaltensmuster, die als typisch ‚männlich‘ gelten und, wie der Automobilhistoriker Christoph Maria Merki darlegt, an die kriegerische Tradition des europäischen Adels anknüpfen. So stehen die ‚Herrenfahrer‘ im Rad- und Autosport als Nachfolger der adligen ‚Herrenreiter‘ für ‚Kraft‘, ‚ritterlichen Wagemut‘, ‚Kaltblütigkeit‘ und ‚Geistesgegenwart‘ (Merki 2002, 257), Eigenschaften, über die sich das neue Vehikel bestens an den Mann bringen, also verkaufen lässt.

Vorgelebt wurden diese Ideale von großen Rennfahrern, mit denen sich auch die gewöhnlichen Automobilisten identifizieren konnten. Dabei war es wiederum gänzlich nachrangig, ob die Rennfahrer tatsächlich „ritterlich“ oder „kaltblütig“ waren. Entscheidend war, daß sie von der Öffentlichkeit und den angehenden Automobilisten als das wahrgenommen wurden. (Merki 2002, 260)

Es sind vor allem charakterliche und körperliche Eigenschaften und weniger der technische Sachverstand, wofür es Mechaniker gibt, durch die Rennfahrer zur Projektionsfläche für ‚männliche‘ Heldenphantasien avancieren. Das Ideal vom ‚unerschrockenen‘ Rennfahrer, der auf den schweren, kaum gefederten und noch anfälligen Wagen Höchstgeschwindigkeiten erzielt, zementiert das Bild vom Autosport als ‚Männersache‘. In einer Zeit, die sich dem technischen Fortschritt und der Jagd nach Rekorden verschrieben hat, findet es seine nachhaltige Verbreitung. Die Presse ist schon früh eine enge Verbündete des Motorsports. Verlage wie Ullstein und Scherl beteiligen sich an der Organisation von Rennen, stiften Preisgelder, treten als Sponsoren auf und verherrlichen in Zeitungen und Zeitschriften den Rennfahrer als ‚Helden der Moderne‘.¹

Die Medien sind die öffentlichkeitswirksame Plattform für das Leitbild vom Mann im Motorsport. Zeitgleich zur Würdigung der Leistungsfähigkeit von Rennfahrern, diskutiert die Presse die grundsätzliche Frage „Eignet sich die Frau zur Lenkerin eines Automobils?“². Die Antwort fällt sehr unterschiedlich aus. Zweifeln, ob Frauen überhaupt körperlich zum Autofahren in der Lage seien, steht die ausdrückliche Betonung ihrer Befähigung gegenüber. „Die Frau“, schreibt die *Allgemeine Automobil-Zeitung* 1912, „ist vielmehr infolge ihres feinen Gefühls und ihrer ‚leichten‘ Hand in vielen Punkten weit besser als der Mann zur Führung eines Automobils geeignet, vorausgesetzt, daß sie nur in entscheidenden Momenten genügende Geistesgegenwart und schnelle Entschlußfähigkeit besitzt“ (Anonym 1912, 28). Dieses Wohlwollen ist nicht ganz uneigennützig. Mit Autofahrerinnen wirbt vor allem die Automobil-Presse vehement um Absatz für das neue Verkehrsmittel. Dabei werden nicht nur Frauen als Käuferinnenschicht entdeckt, sie fungieren auch für weniger sportlich ambitionierte Männer als Exempel für die Ungefährlichkeit und leichte Handhabung der Wagen. „Es ist gewiss eine höchst sonderbare Erscheinung, dass alle modernen Vehikel erst dann wirklich populär werden, wenn die Frauen beginnen, sich ihrer zu bedienen“ (Forsten 1900, 109), kommentiert ein Beobachter die Bedeutung der Frau für den frühen Automobilismus nicht ohne Unbehagen.

Während Autofahrerinnen in ihrer Funktion für die Popularisierung des Automobils im Alltag gesellschaftsfähig werden, hoffen sie im Autosport vergeblich auf Akzeptanz. Stattdessen wird das Leitbild vom Rennfahrer mit pseudowissenschaftlichen Erklärungen bezüglich der vermeintlichen ‚Natur der Frau‘ untermauert. Das ‚weibliche‘ Nervensystem, so die Sicht zeitgenössischer Mediziner, reagiere bei Gefahr und Tempo anders als das der Männer. Obwohl die Französin Camille du Gast, eine der ersten Rennfahrerinnen in der Automobilgeschichte, schon bei zwei Wettfahrten ihre Befähigung und ihr Können bewiesen hat, wird sie mit Verweis auf die ‚weibliche Nervosität‘ für das

Bennett-Rennen 1904 gesperrt. Nach Meinung der Rennkommission stellt du Gast ein Risiko dar (Merki 2002, 292). Neben einem mangelhaften psychischen Reaktionsvermögen wären Frauen zudem physisch den Anforderungen hoher Geschwindigkeiten nicht gewachsen (Richter 1928, 20).

Das auch scheinbar medizinisch abgesicherte Argument, dass Frauen aufgrund ihrer biologischen Beschaffenheit nicht für den Motorsport geeignet seien, hält sich selbst dann noch hartnäckig, als Frauen sich bereits erfolgreich im Autosport durchzusetzen beginnen. Den ersten Erfolg der 140km/h schnellen Bugatti-Fahrerin Elisabeth Junek im Jahr 1924 feiert die Presse als Sensation und zugleich wird er als „galanter Zufall“ (ab-)gewertet: „Die Natur“, rekapituliert die Rennfahrerin die öffentliche Meinung, „hätte eben ihre Gesetze und der Rennsport sei etwas für starke Männer“ (Junek 1990, 71). Konfrontiert mit dem Mythos vom „[s]chwache[n] Geschlecht“ (Mann 1931, 18) stehen Rennfahrerinnen unweigerlich im Fokus um den Kampf gegen tradierte Geschlechtervorstellungen. Es ging nicht nur um ihre eigene „Ehre“, resümiert Junek ihre Karriere, gleichzeitig hat sie „gegen ein prähistorisches Vorurteil über Frauen im Sport“ (Junek 1990, 70) zu kämpfen. Vehement reagiert auch Erika Mann, die Tochter des Schriftstellers Thomas Mann, auf die geschlechtsspezifischen Ressentiments im Rennsport. Die begeisterte Fordfahrerin proklamiert ihren Sieg bei einer 10.000 Kilometer-Rallye im Jahr 1931 nicht nur als persönliche Leistung, sondern stellt ihn in den Dienst, „für den Ruf der Damen schlechthin (...) zu streiten“ (Mann 1931, 18). In ihrem Artikel „Auch wir Frauen haben’s geschafft“ erklärt sie, dass Autorennen nicht nur durch Muskelkraft zu gewinnen seien. „Mir scheint“, schreibt sie und wendet sich dabei direkt an ihre männliche Konkurrenz, die Frauen „haben es nicht viel schlechter gemacht, als Ihr, Ihr Starken“ (Mann 1931, 18). Die Zweifel gegenüber Rennfahrerinnen sind nach Erika Mann völlig unberechtigt. Was Frauen vielleicht an Körperkraft mangle, ersetzen sie durch Entschlossenheit und Durchhaltevermögen. Elisabeth Junek baut ihre Streckenanalyse indessen weiter aus, um auf diese Weise, die fehlenden „starke[n] Männerarme“ (Junek 1990, 139) auszugleichen. Für ihre Leidenschaft tritt auch sie offensiv ein. „Rennfahren“, schreibt Junek, „ist eine Einladung zum Tanz mit allen Teufeln. Es ist ein Furioso. Es findet an der Grenze des Möglichen statt und geht darüber hinaus. Das Rennen ist eine Revolution“ (Junek 1990, 214).



Auf der Rennstrecke: Elisabeth Junek 1927 (Bild: Werner Gradisch).

Elisabeth Junek und Erika Mann sind nicht die einzigen erfolgreichen Rennfahrerinnen, die schon zur Zeit der Weimarer Republik den biologistisch strapazierten Mythos von der ‚Männersache‘ Autorennsport widerlegen. Ines Folville, die in Frankfurt eine Verkaufsvertretung des Autoherstellers Steiger betreibt, gewinnt Mitte der zwanziger Jahre gleich mehrere Male einen Preis bei 24-Stunden-Rennen und fährt sogar mit einem ausgekugelten Arm durchs Ziel (Müller 2009). Bei insgesamt siebzehn Autorennen ist Clärenore Stinnes zwischen 1925 bis 1927 erfolgreich. Danach bricht die Tochter aus der großindustriellen Stinnes-Familie mit ihrem Adler Standard 6 zu einer Weltreise auf und legt innerhalb von zwei Jahren 47.000 Kilometer zurück (Stinnes 1996). Prinzessin von Hohenlohe auf ihrem Bugatti und Ernes Merck mit ihrem Mercedes fahren, wie auch die schweizerische Bugatti-Fahrerin Emma Munz, beachtliche Zeiten unter anderem in den Schweizer Alpen beim Klausenpassrennen, dem damals längsten und schwierigsten Bergrennen (Brägger 2002, 95, 138 f.). Margot von Einsiedel ist sowohl bei der Targa Florio als auch bei Rundstreckenrennen auf dem Nürburgring und der Berliner AVUS eine erbitterte Konkurrentin von Elisabeth Junek. Liliane Roehrs zeigt, dass sich auch mit dem ersten in Serie gefertigten Kleinwagen, dem als „Kommissbrot“ bekannten Hanomag 2/10 PS, Renngeschichte schreiben lässt (Herfs 1999, 44 f.). Minki Klinger ist Österreichs erfolgreichste Rennfahrerinnen.³

Mit diesen Erfolgen beweisen die Frauen, dass die Deklaration des Autosports als ‚Männersache‘ einer biologischen Begründung nicht standhält. Wie Paula von Reznicek 1932 erkennt, verbirgt sich dahinter vielmehr eine „Weltanschauung“ (Reznicek 1932, 28). Die Vorurteile gegenüber Rennfahrerinnen

hält die international erfolgreiche Tennisspielerin und Ehefrau von Rennfahrer Hans Stuck für ein Klischee, weil „der Mann am Steuer bereits zur Gewohnheit geworden ist“ (Reznicek 1932, 28). Im Autosport findet es mithin seine „archetypische Ausprägung“ (Merki 2002, 290). Insbesondere bei den reinen Geschwindigkeitsrennen auf der AVUS oder dem Nürburgring werden Eigenschaften wie „Leistungswille, Konkurrenzdenken Risikobereitschaft, Draufgängertum, Kaltblütigkeit, Geistesgegenwart und ‚stahlharte‘ Nerven“ (Merki 2002, 290) als typisch ‚männlich‘ gefeiert. Für den Wettbewerb um Tempo und Leistungsfähigkeit konstruieren die Automobilhersteller bereits um die Jahrhundertwende technisch immer höherwertige, eigens für Rennen geeignete Wagen und bilden für dessen Führung Werks-, also Berufsfahrer aus. Diese Professionalisierung des Autosports festigt im Wesentlichen das Leitbild vom Mann als Ikone des Motorsports. Einzig Ernes Merck, die bei Daimler-Benz arbeitet, ist bislang als Werksfahrerin in der Weimarer Republik bekannt. Den meisten Rennfahrerinnen bleibt eine solche Karriere verschlossen. Wie Elisabeth Junek kommen sie über ihre Ehemänner und damit erst relativ spät zum Rennsport. Berufsfahrer wie Rudolf Caracciola, der sogar schon mit 15 Jahren seinen Führerschein macht, profitieren hingegen von einer frühen Förderung durch ihre motorsportbegeisterten Väter. Zudem arbeiten viele Berufsfahrer vor oder während ihrer Sportlaufbahn in der Automobilbranche, etwa als Ingenieure, Mechaniker oder Chauffeure: Berufe, in denen sie sich als Profis qualifizieren, Frauen aber kaum vertreten sind.

Frauen nehmen vornehmlich als Privat- beziehungsweise Amateurfahrerinnen an Rennen teil und haben gegen die Profis auch deshalb keine Gewinnchancen, weil sie meist mit schwächeren Wagen antreten. Im Gegensatz zu Werksfahrern müssen Amateure die Kosten für das Fahrzeug und seinen Unterhalt selbst organisieren. Zwar haben Rennfahrerinnen ausschließlich einen großbürgerlichen Familienhintergrund, mit der Finanzkraft von Automobilherstellern, die leistungsstarke Rennwagen bereitstellen, können sie jedoch nicht mithalten.⁴ Die Situation für Frauen im Autosport ist ein nahezu undurchdringbarer Kreislauf. Für einen Sieg fehlt es ihnen an der technischen Spezialausrüstung, an die sie wiederum nur über den Erfolg kommen, denn er ist die Voraussetzung, um Sponsoren zu gewinnen. Einer der wenigen, der das Potenzial von Rennfahrerinnen erkennt, ist Ettore Bugatti, von dessen Unterstützung nicht nur Elisabeth Junek profitiert. Der französischen Rennfahrerin Hellé-Nice stellt Bugatti seine Mechaniker zur Verfügung und verhilft ihr auf diese Weise zu einem Geschwindigkeitsrekord. Beim Damen Grand Prix 1929 bezwingt Hellé-Nice mit 198km/h den Ring von Montlhéry und erfährt sich den Titel der Weltmeisterin (Néret/Poulain 1991, 49). Wettbewerbe wie der Damen Grand Prix in Montlhéry oder vergleichbare „Coupes de Dames“ sind eine Reaktion auf das Ungleichgewicht zwischen Profifahrern und Amateurrinnen. Diese speziell für Frauen organisierten Rennen gewährleisten allerdings nur ein beschränktes Maß an Ruhm und Ehre und garantieren keine Karriere als Profifahrerin. Prestigeträchtig sind Höchstgeschwindigkeitsrekorde: Automobilhersteller investieren dementsprechend in Rennwagen und fördern bevorzugt gut ausgebildete Fahrer, von denen

sie sich siegreiche Zeiten versprechen. Im Bündnis von Sport- und Autoindustrie sind Rekordfahrer ein Erfolgsrezept, durch ihre gezielte Förderung wird nicht zuletzt das eigene Leitbild kontinuierlich gesichert.

Wie sich die Ghettoisierung von Frauen als Amateurfahrerinnen unmittelbar im Wettkampf auswirkt, beschreibt Elisabeth Junek in ihrem Rückblick auf die Targa Florio 1928. Für sie, die es als Amateurin bis in die vorderen Reihen schafft, ist es sehr verlockend, sich „mit den Profis zu duellieren“ (Junek 1990, 148). Aus „Vernunftsgründen“ hält sie sich jedoch an ihren Plan, den Motor bis zur letzten Runde zu schonen und überlässt Albert Divo, dem französischen Bugatti-Werksfahrer, die Führung. Er ist zwei Minuten vor Junek gestartet und wenn sie sich an seiner Geschwindigkeit orientiert, so die Strategie, hätte sie immer noch einen Vorsprung. Juneks Temporeduzierung kommt aber vor allem ihrem Konkurrenten zu Gute. Divo kann dadurch ebenfalls seinen Vorsprung ausbauen und holt sich schließlich den Sieg. Beim anschließenden Empfang würdigt Ettore Bugatti auch Juneks Leistung. Die Bemerkung „Ich hätte die Jungs aus dem Werk-Team ordentlich traktiert, wenn Sie als Amateur sie geschlagen hätten!“ (Junek 1990, 171), konnte er, so Junek, sich aber nicht verkneifen.

Die Dame als Motorsportlerin

Im Publikumsmagnet Autorennsport findet der Zeitgeist einer Epoche Ausdruck, die sich im wahrsten Sinne des Wortes dem ungebremsen technischen Fortschritt verschrieben hat. Parallel zur Abdrängung von Frauen in den Amateurbereich verhelfen die Popularität von Autorennen in der Weimarer Republik, die zunehmende Motorisierung und die technischen Verbesserungen im Automobilbau, wodurch einfacher zu bedienende und vor allem komfortablere Wagen auf den Markt kommen, dem Autosport zu einem gesteigerten Interesse bei Frauen. Motorsportlerinnen profitieren darüber hinaus von dem emanzipatorischen Aufbruch und der neuen gesellschaftlichen Rolle der Frau. Mit den ‚Neuen Frauen‘, die politische Mitbestimmungsrechte haben, berufstätig sind und sich die Haare zum Bubikopf schneiden, geraten in den zwanziger Jahren tradierte Geschlechter- und Rollenbilder ins Wanken.⁵ Die Berufstätigkeit der ‚Neuen Frauen‘ ist das Hauptargument von zeitgenössischen Rennfahrerinnen gegen ihre Kritiker. So ermutigt Ines Folville auch andere Frauen, sich den Herausforderungen eines Autorennens zu stellen und begründet ihr Plädoyer, den Motorsport nicht den Männern zu überlassen damit, dass Frauen schon beruflich ihren „Mann“ stehen (Folville 1926).

Gerade weil Motorsportlerinnen den Angriff auf eine Männerdomäne wagen, avancieren sie in der Weimarer Republik zum Sinnbild für die Veränderungen im Geschlechtergefüge. Die zeitgenössischen Medien popularisieren dabei das Bild von der Motorsportlerin als ‚moderner Amazone‘. „Ein Amazonenstaat“, titelt die *Frankfurter Zeitung* anlässlich der Gründung des Deutschen Damen-Automobil-Clubs im Mai 1926. In herkömmlichen Automobilclubs wie dem Automobilclub von Deutschland (AvD) oder dem Allgemeinen Deutschen Auto-

mobil-Club (ADAC) spielen Frauen nur eine Nebenrolle. Die Vorstände auch in den Ortsgruppen sind ausschließlich mit Männern besetzt. Bei Clubabenden und Vereinstreffen bleiben sie entweder unter sich oder sind Frauen lediglich als Begleitung der ‚Herrenfahrer‘ erwünscht. Mit dem Deutschen Damen-Automobil-Club, der dem AvD angeschlossen ist, reagieren seine Gründerinnen um Freifrau Lucy-Elisabeth von Linsingen auf die Marginalisierung von Frauen innerhalb der institutionalisierten Automobilkultur. Sie verstehen sich als eine Interessensvertretung für so genannte Selbstfahrerinnen, wobei ihnen die Förderung des „weiblichen Autosportgeist[es]“ (von Oertzen 1926, 9) neben gemeinsamen Autoausflügen und Hilfestellungen bei Behördengängen ein besonderes Anliegen ist. Der DDAC veranstaltet regelmäßig Geschicklichkeitsprüfungen und Zuverlässigkeitsfahrten, bei denen die Teilnehmerinnen eine vorgeschriebene Strecke in einer genau festgelegten Zeit bewältigen müssen. Bei Geschicklichkeitsprüfungen ist darüber hinaus die Kunst des Manövrierens gefragt. Durch diese in den zwanziger und dreißiger Jahren auch bei Männern sehr populären Wettbewerbe (Merki 2002, 285) sollen Autofahrerinnen ihr fahrtechnisches Können verbessern, was schließlich auch dazu beitrage, die Vorurteile gegenüber Frauen und ihrer ‚nervösen Natur‘ auszuräumen. „Die Frau, der man gern Ueberreiztheit, Unlogik und geringe Konzentrationsfähigkeit vorwirft, beweist hier in höchstem Maße, wie logisch und konzentriert sie sein kann“ (Anonym 1925, 2), schreibt die *Dame* 1925. Ausdrücklich erwünscht ist der sportliche Wettstreit mit Männern. Während ihnen vor allem die professionalisierten Geschwindigkeitsrennen vorbehalten bleiben, erfreut sich der Auto-Amateursport in Form von Touren-, Zuverlässigkeits- und Geschicklichkeitsfahrten bei Frauen einer großen Beliebtheit.

Der Amateurautosport entwickelt sich in der Weimarer Republik zu einem populären Freizeitvergnügen mit hohem gesellschaftlichen Ansehen. Zum einen beweisen die Amateurfahrerinnen, dass sie technisch und sportlich auf der Höhe der Zeit sind, zum anderen stellen die Wettbewerbe eine Gelegenheit dar, sich selbst und den eigenen gesellschaftlichen Status vorzuführen. Zeitungen und Zeitschriften wie die *Allgemeine Automobil-Zeitung*, *Sport im Bild*, *Die Dame* oder *Elegante Welt* berichten nicht nur über die Erfolge bei den Tournieren, in Wort und Bild preisen sie zudem die Exklusivität der Limousinen und die Eleganz ihrer Besitzerinnen. Diese Mischung aus sportlicher Herausforderung und repräsentativem Habitus markiert den Einstieg der Dame in den Motorsport, ein von den Medien bevorzugt aufgegriffener Topos, der die angstbesetzte Vorstellung von einer ‚Weiberherrschaft‘ (Kind 1931) nach Vorbild des antiken Amazonen-Mythos effektiv entschärft. Die ‚moderne Amazone‘, die im Autosport „Macht, Elan“ und „Selbständigkeit“ beweise und zugleich „an die ‚große Dame‘ vergangener Epochen erinnert“ (von Oertzen 1926, 9), stellt eine werbewirksame Verkörperung der gesellschaftlichen Umbrüche der Zeit dar, ohne dass dabei tradierte Geschlechtervorstellungen grundlegend in Frage gestellt werden. Die vornehm gekleidete, damenhafte Motorsportlerin mit ihrem Luxuswagen kommt in der Weimarer Republik wortwörtlich in Mode. Verlangten die offenen Wagen in der Pionierzeit des Automobils noch praktische Lederkleidung,

die vor Wind und Wetter schützt, zeigen sich die ‚Amazonen‘ vom DDAC auch bei den Wettbewerben mondän in eleganter Garderobe. Angesichts der Fortschritte im Automobilbau, betont die *Elegante Welt*, sei eine spezielle Kleidung im Motorsport nun „absurd und unangebracht“ (Becker 1926, 21). Eigens für „Die Dame im Motorsport“ führt die *ADAC-Motorwelt* 1929 eine gleichnamige Rubrik ein. Thematischer Schwerpunkt sind Tipps zur modischen Aufmachung der Autofahrerin, wobei der Höhepunkt an Modebewusstsein darin besteht, dass die Farbe der Kleidung zur Farbe des Autos passt. Das mit dem Wagen abgestimmte Kostüm, erfährt die Leserin und neue Zielgruppe der Zeitschrift, gebe „Elan [und] die nötige Schwungkraft“ (Anonym 1929, 21) für die Fahrt. Ab 1931 verliert sich in der *ADAC-Motorwelt*-Rubrik der Bezug zum Autosport und automobilen Fragen vollständig. Die Ausführungen zur aktuellen Saisonmode für Damen könnten genauso gut aus einer Modezeitschrift stammen.



Die Präsidentin des Deutschen Damen-Automobil-Clubs Lucy-Elisabeth von Linsingen mit ihrem 6/25 PS Brennabor (Bild: *Elegante Welt* 22/1928).

Im Vergleich zur Jahrhundertwende steigt in der Weimarer Republik die Zahl an Autofahrerinnen und -besitzerinnen. Tatsächlich stellen sie aber eine Minderheit dar,⁶ derer sich die Autoindustrie und die zeitgenössischen Medien bedienen, um das Luxusobjekt Auto für die prestigebewusste neue gehobene Mittelschicht attraktiv zu machen. „Zu keiner Zeit“, resümiert der Historiker Wolfgang Sachs, „begegnen einem so viele Plakate und Werbeanzeigen, die Frauen oder besser Damen, zusammen mit Automobilen darstellten“ (Sachs 1990, 53). In der Werbung ebenso wie in der Modeberichterstattung kleiden

Frauen wie Gräfin Maria Esterhazy mit ihrem Cadillac oder Baroneß von Landenberg in einem Buick-Phaeton⁷ das Automobil in einen „genussvollen Lebensstil“ (Sachs 1990, 51). Ob per Wagen zur Oper, an die Riviera, zum Picknick oder Golfspiel, das Auto ist Vehikel eines luxuriösen Freizeitgenusses, zu dem auch der Autosport gehört. Hier beweist die ‚Dame von Welt‘ ihren perfekten Umgang mit dem neuen Statussymbol.

Zeitgleich mit dem Vorstoß von Frauen in die Männerdomäne Motorsport erobert die modische Sportdame die mediale Öffentlichkeit. Die „schönen Frauen mit ihren schönen Automobilen“⁸, die im Motorsport mehr ein amüsantes, repräsentatives Freizeitvergnügen als eine leistungsorientierte Herausforderung sehen, korrespondieren dabei mit dem Bild einer ‚neuen Weiblichkeit‘, das sich spätestens seit den dreißiger Jahren durchgesetzt hat. „Ganz besonders geeignet sind für die Dame die Geschicklichkeitsprüfungen, weil sie eine gewisse Grazie des Fahrens erfordern“ (Richter 1928, 20), erklärt Erna Richter, die Schriftführerin des DDAC. Der für die Wettbewerbe notwendige technische Sachverstand, die Ausdauer und Konzentration haben in derlei Berichten keine Bedeutung. Vielmehr verkörpert die elegante Autofahrerin das ästhetische Element im Luxusport. „Ohne ihre Schönheit und Grazie“ bliebe der Rennsport eine „nüchterne“ Angelegenheit, erklärt die *Allgemeine Automobil-Zeitschrift* schon 1913:

Die Dame am Steuer aber wird uns durch die Frische ihrer ganzen Erscheinung und die fröhliche Keckheit ihres Tuns bezaubern, und wenn sie auch nicht, wie beim Bergsport, dem Manne zu einer ausgezeichneten Kameradin werden kann, so wird sie doch, vermöge ihrer Naturanlage, ihrer Anpassungsfähigkeit und ihrer leichten Lebensauffassung größere Touren in sportlicher Hinsicht außerordentlich genußreich zu machen vermögen und vor allem den großen Zuverlässigkeitsfahrten durch ihre Beteiligung einen ganz besonderen Anreiz verleihen. Nichts erfrischt und feuert den Mann mehr an, als wenn er weiß, daß ihm zur Seite eine Frau um sportliche Lorbeeren kämpft. (Altkirch 1913, 28)

In dieser Bestimmung findet der durch Motorsportlerinnen erprobte Geschlechterrollenaufbruch sein versöhnliches Arrangement mit tradierten Vorstellungen von ‚Weiblichkeit‘. Der Zusammenschluss von „Fortschritt und Beharrung, Modernität und Tradition“ (Frevert 1986, 171) im Bild der Motorsportlerin spiegelt zugleich den Werdegang der ‚Neuen Frau‘ wider. Unterminiert von konservativen Geschlechtervorstellungen und Rollenbildern verlieren sich Emanzipationsansätze und wächst der Druck, wie Evelyn Zegenhagen am Beispiel der Fliegerinnen darlegt, auch auf Motorsportlerinnen, sich ‚weiblich‘ zu präsentieren (Zegenhagen 217 ff). So wird Elisabeth Junek nicht nur aufgrund ihrer Rennerfolge gewürdigt, betont wird zudem, dass sie „kein kraftstrotzendes Mannweib, keine burschikose Amazone“ (Hornung 1988, 50) war, sondern am Steuer ihres Rennwagens „genauso damenhaft und elegant wie im Salon ihrer Villa an der Moldau“ (Rowe 1997, 99) wirkte. Das feminine Erscheinungsbild der Frauen trägt zu einer verstärkten gesellschaftlichen Akzeptanz von Motorsportlerinnen bei, es erweist sich aber als zwiespältig: Frauen dürfen

Rennen fahren, solange sie dadurch nicht ‚vermännlichen‘. Der Vorwurf der ‚Vermännlichung‘ der Motorsportlerin macht die Angst vor der Irritation der Geschlechterordnung noch einmal deutlich (Schramm 1913, 6). Im Bild der ‚Frau‘ gebliebenen Amateurfahrerin findet sie ihr Ventil und darüber hinaus einen akzeptablen Gegenentwurf, bei dem das Ideal vom Mann als ‚tollkühnen‘ und ‚siegreichen‘ Rennfahrer unangetastet bleibt.

Die ‚Gefahr‘ der Destabilisierung der Geschlechterverhältnisse im Motorsport wie in der Gesellschaft ist ab 1933 endgültig gebannt. Rennfahrerinnen, aber auch auf Mode und Luxus bedachte Motorsportlerinnen sind weder mit dem nationalsozialistischen Frauenbild kompatibel, noch passen sie zu einem Rennsport, der für die Überlegenheit der ‚arischen Rasse‘ und der ‚deutschen Technik‘ instrumentalisiert wird. Autorennen stehen im Nationalsozialismus im Dienst der Propaganda und ähneln paramilitärischen Veranstaltungen. Die Gewinner werden zu Nationalhelden stilisiert, zu ‚stahlharten‘ Männern mit Kampfeslust und Siegeswillen (Day 2005). Dem aufpolierten, ideologisch vereinnahmten Leitbild und der Gleichschaltung der Automobilverbände fallen Rennfahrerinnen ebenso wie der Deutsche Damen-Automobil-Club zum Opfer. Ab 1934 ist er nur noch in Form eines Traditionsclubs unter dem Namen „Deutscher Damen Club von 1926“, also ohne den Vermerk, dass es sich um einen Automobilclub handelt und ohne Möglichkeit zur sportlichen Betätigung geduldet. Die Kriegsjahre überdauert allein die Regionalgruppe Hannover mit zehn Frauen. Sie treffen sich nunmehr zu Gesellschaftsabenden, Nähnachmittagen oder zum Strümpfestopfen für Soldaten (Thießen-Lüders 2006, 4).⁹

Mit Vollgas ausgebremsst: Ein Ausblick auf die neue Generation

Auch heute gehören ein Rennstall und gut ausgebildete Werksfahrer zum Marketinginstrument der Automobilhersteller, und sind Rennen, bei denen Wagen im Kampf um Höchstgeschwindigkeiten gegeneinander antreten, besonders werbewirksam und förderlich für das Prestige einer Automarke. Während beispielsweise Pat Moss-Carlsson, Helen Hough, Michèle Mouton, Silka Fritzing, Isolde Holderied oder jüngst Ellen Lohr, Claudia Hürtgen und Jutta Kleinschmidt sehr erfolgreich bei nicht weniger strapaziösen Rallyes oder Tourenmeisterschaften fahren und somit an die Erfolge der Rennpionierinnen anknüpfen (Vieser/ Gabelt 1996, 70ff), sind Frauen in der Formel 1, der so genannten Königsdisziplin des Automobilsports, weiterhin kaum vertreten. Als erste Frau in einer Formel-1-Weltmeisterschaft startet die Italienerin Maria Teresa de Filippis. Beim Großen Preis von Belgien 1958 holt sie sich auf ihrem Maserati den zehnten Platz. Die bisher einzige Frau, die es in der Formel 1 bis in die Punkteränge schafft, ist Maria Grazia „Lella“ Lombardi, ebenfalls eine italienische Rennfahrerin. Sie erzielt beim vorzeitig abgebrochenen Großen Preis von Spanien im Jahr 1975 einen halben WM-Punkt für den sechsten Platz. Bis heute hat nur Desiré Wilson aus Südafrika ein offizielles Rennen mit einem Formel 1-Wagen gewonnen. 1980 siegt sie bei der außerhalb der Formel-1-WM ausgetragenen britischen Aurora

AFX-Meisterschaft in Brands-Hatch. Die Italienerin Giovanna Amati ist seit 1992 die letzte Rennfahrerin, die, allerdings vergeblich, versucht, sich für ein Formel-1-Rennen zu qualifizieren (Bodmer 2005).

Noch immer dominieren Männer das Renngeschäft und erweist sich das Ideal von den ‚Herren‘ insbesondere der hoch professionalisierten Rundstreckenrennen als unerschütterlich. Dass der autoritative Diskurs vom Rennsport als ‚Männersache‘ auch eine Strategie darstellt, um das eigene Leitbild aufrecht zu erhalten, legt die Kritik von Jutta Kleinschmidt, die 2001 als bisher einzige Frau die Rallye Paris-Dakar gewonnen hat, nahe: „Ein Nachteil ist“, erklärt sie, „dass Frauen es in Teams erfahrungsgemäß immer noch schwerer haben, siegfähiges Material zu bekommen. Das wird eher an Männer vergeben, da allgemein noch die Meinung herrscht, dass Männer doch noch etwas schneller sind“ (Kleinschmidt 2009). Im Hinblick auf eine Karriere im Rennsport werden Frauen im wahrsten Sinne des Wortes ausgebremst, eine Praxis der Diskriminierung, die, wie das aktuelle Beispiel der Rennfahrerin Natacha Gachnang zeigt, schon in der frühen Nachwuchsförderung beginnt.

Die Schweizerin und große Nachwuchshoffnung Natacha Gachnang, die derzeit in der Formel 2 fährt, kommt auf Anregung ihres Vaters zum Motorsport. Der begeisterte Kartfahrer nimmt seine sechsjährige Tochter mit zum Go-Kart und trainiert sie gemeinsam mit ihrem Cousin Sébastien Buemi (Gachnang 2007). Die Karriere der Talente verläuft parallel, beide qualifizieren sich fürs Profigeschäft. Während Buemi, der ab 2009 in der Formel 1 startet, vom Getränkehersteller *Red Bull* unterstützt wird, ist es für Natacha Gachnang schwierig, einen für die Karriere unverzichtbaren, dauerhaften und finanzstarken Sponsor von sich zu überzeugen. „Es ist ein Vorteil, dass meine Tochter hübsch ist“, kommentiert ihr Vater die Sponsorensuche, wäre „sie nicht attraktiv, hätte sie überhaupt keine Chance“ (zit. nach Bodmer 2005). Für die gewinnbringende Vermarktung zählen bei Rennfahrerinnen nicht nur Leistung und Talent. Sie müssen auch die so genannten ‚weiblichen Reize‘ mitbringen, um sich im kommerzialisierten und medienwirksamen Autosport verkaufen zu können. Ob sich jedoch Männer durch ‚schöne Rennfahrerinnen‘ von den Siegerrängen verdrängen lassen und ihre motorsportliche Vormachtstellung preisgeben? Die Geschichte des Rennsports wäre schon längst umzuschreiben gewesen.

Anmerkungen

- 1 Zum Bild der ‚Heldenhaftigkeit‘ gehört auch, dass verunglückte Fahrer in den Medien zu Märtyrern stilisiert werden (Merki 2002, 260 f).
- 2 „Eignet sich die Frau zur Lenkerin eines Automobils?“ *Auto-Liga* 6 (1914) 17 (22. August): 205-207.
- 3 Weitere preisgekrönte Rennfahrerinnen aus Frankreich, Großbritannien, den USA und Kanada stellt Bouzanquet (2007) vor.
- 4 Einen eigenen Rennstall unterhält Alice Hoffmann-Trobeck, Gattin eines Schweizer Fabrikanten und ab 1937 Ehefrau von Rudolf Caracciola. Renngeschichte schreibt sie als Unterstützerin von Louis Chiron, in den dreißiger Jahren einer der erfolgreichsten Rennfahrer (Rowe 1997, 94).
- 5 Zur ‚Neuen Frau‘ (Frevert 1986, 163 ff); sowie (Kessemeier 2000, 18 ff). Kessemeier erörtert auch die Bedeutung der Autofahrerin als ein Idealbild der ‚Neuen Frau‘ (Kessemeier 2000, 71 ff).
- 6 Nur 4,2 % der ausgestellten Führerscheine gehen 1929 im Großraum Berlin an Frauen (Merki 2002, 289).
- 7 Vgl. die Werbeanzeige von General Motors: „Gräfin Maria Esterhazy ist eine der vielen vornehmen Cadillac-Besitzerinnen.“ *Die Dame* 56 (1928) 20; sowie „Baroneß von Landenberg in einem Buick-Phaeton.“ *Elegante Welt* 15 (1926) 11: 29.
- 8 Vgl. die Werbeanzeige für 6/30 PS NSU Sechszylinder. *Die Dame* 56 (1928) 18.
- 9 Ich danke Frau Dr. Sylvia Thießen-Lüders vom Deutschen Damen-Automobilclub für die Bereitstellung der Festschrift *80 Jahre DDAC*.

Literatur

- ALTKIRCH, ERNST (1913) „Die Dame am Steuer.“ *Allgemeine Automobil-Zeitung* 23/1913 (7. Juni): 28-29.
- ANONYM (1912) „Die Frau am Steuer des Automobils.“ *Allgemeine Automobil-Zeitung* 12/1912: 28-29.
- ANONYM (1925) „Die Frau als Schofför.“ *Die Dame* 53 (1925) 5: 2.
- ANONYM (1929) „Frühlingsfahrt.“ *ADAC-Motorwelt* 26 9/1929: 21.
- BECKER, WALTER M. F. (1926) „Immer bereit!“ *Elegante Welt* 15 21/1926: 21-22.
- BODMER, MICHÈLE (2005) „Die schnellen Frauen der Formel 1.“ 10. Mai 2009 <<http://emagazine.credit-suisse.com/app/article/index.cfm?fuseaction=OpenArticle&aoid=83811&lang=DE>>.
- BOUZANQUET, JEAN-FRANCOIS (2007) *Femmes pilotes de course auto: 1888-1970*. Boulogne-Billancourt: Ed. ETAI.
- BRÄGGER, BERNHARD (2002) *Mythos Klausen. Race to the clouds*. Glarus: Baeschlin.
- BRAUNBECK, GUSTAV (1910) *Braunbeck's Sport-Lexikon. Automobilismus*. Berlin: Braunbeck & Gutenberg.
- DAY, UWE (2005) *Silberpfeil und Hakenkreuz: Autorennsport im Nationalsozialismus*. Berlin: Be.bra-Wiss.
- FOLVILLE, INES (1926) „Die Dame im Rennen.“ *Sport im Bild* 32 8/1926: 328-329, 358-359.
- FORSTEN, HANS (1900) „Automobilismus.“ *Die Pariser Weltausstellung in Wort und Bild*. Hg. Paul Apostel. Berlin: Kirchhoff, 109.
- FOUCAULT, MICHEL (1991) *Die Ordnung des Diskurses* [1972]. Übersetzt aus dem Französischen von Walter Seitter. Mit einem Essay von Ralf Konersmann. Frankfurt/M.: Fischer.
- FREVERT, UTE (1986) *Frauen-Geschichte. Zwischen bürgerlicher Verbesserung und Neuer Weiblichkeit*. Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- GACHNANG, NATACHA (2007) „Frauenpower: Gachnang im großen Interview.“ 10. Mai 2009 <[http://www.motorsporttotal.com/](http://www.motorsporttotal.com/usracing/news/2007/08/Frauenpower_Gachnang_im_grossen_Interview_07081117.html)
- usracing/news/2007/08/Frauenpower_Gachnang_im_grossen_Interview_07081117.html>.
- GÜNTHER, ANNELISE (1980) „Hat die Frau Führertalent?“ [1928]. *Frau und Sport*. Hg. Gertrud Pfister. Frankfurt/M.: Fischer, 189-191.
- HERFS, ELLEN (1999) „Liliane Roehrs, der DDAC und Hanomag.“ *Hanomag-Personenwagen: Von Hannover in die Welt. Der Automobilbau des hannoverschen Traditionsunternehmens 1924-1951*. Hg. Horst-Dieter Görg/Torsten Hamacher: Soltau: Mundschenk, 44-45.
- HORNUNG, THORA (1988) „Frauenbewegung. Personen-Historie: über Frauen im Rennsport.“ *Motor-Klassik. Das aktuelle Magazin für alle Freunde klassischer Automobile* 8/1988: 50-51.
- JUNEK, ELISABETH (1990) *Bugatti – Mein Leben*. Wien: Siedler.
- KESSEMEIER, GESA (2000) *Sportlich, sachlich, männlich. Das Bild der «Neuen Frau» in den Zwanziger Jahren. Zur Konstruktion geschlechtsspezifischer Körperbilder in der Mode der Jahre 1920 bis 1929*. Dortmund: Ed. Ebersbach.
- KIND, ALFRED (1931) *Die Weiberherrschaft in der Geschichte der Menschheit*. 2. Ergänzungsband. Bd. 4. Wien, Leipzig: Verlag für Kulturforschung.
- KLEINSCHMIDT, JUTTA (2009) *Homepage*. 10. Mai 2009 <<http://www.jutta-kleinschmidt.de/d/aktuell/faq.html>>.
- MANN, ERIKA (1931) „Auch wir Frauen haben's geschafft.“ *Ford im Bild* 7/1931: 17-19.
- MERKI, CHRISTOPH MARIA (2002) *Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz*. Wien, Köln, Weimar: Böhlau.
- MÜLLER, ANNETTE C./ MICHAEL SCHICK (2009) „Ines Folville – Eine Lady gibt Gas.“ 10. Mai 2009 <[Freiburger GeschlechterStudien 23](http://www.steiger-</p>
</div>
<div data-bbox=)

- burgrieden.de/54%20Folville%20Biographie.htm>.
- NÉRET, GILLES/ HERVÉ POULAIN (1991) *Bilder einer Leidenschaft. Autos, Frauen, schöne Künste* [1989]. Übersetzt aus dem Französischen von Renate Daric. Stuttgart: Motorbuch-Verlag.
- VON OERTZEN, DR. A. (1926) „Deutscher Damen-Automobilclub. Ein Amazonenstaat.“ *Frankfurter Zeitung*. Automobil-Sondernummer vom 31.10.1926: 9-10.
- REZNICEK, PAULA (1932) „Rennfahrerinnen.“ *Sport im Bild* 38 1/1932: 28-29.
- RICHTER, ERNA (1928) „Die Dame und ihr Führerschein.“ *Allgemeine Automobil-Zeitung* 29 33/1928: 20.
- ROWE, HARVEY T. (1997) *Männer, Frauen und Motoren. Die Erinnerungen des Rennleiters Alfred Neubauer* [1959]. Stuttgart: Motorbuch-Verlag.
- SACHS, WOLFGANG (1990) *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche* [1984]. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt.
- SCHRAMM, FRAU DR. (1913) „Die Dame am Steuer. Ein Interview von Walter Isen-dahl.“ *Die Dame* 40 14/1913: 6.
- STINNES, CLÄRENORE (1996) *Im Auto durch zwei Welten. Die erste Autofahrt einer Frau um die Welt 1927-1929* [1929]. Hg. Gabriele Habinger. Wien: Promedia.
- THIEßEN-LÜDERS, SYLVIA (2006) „Der DDAC im Wandel der Zeit.“ *Festschrift 80 Jahre DDAC 1926-2006*. Sonderdruck: 2-12.
- VIESER, SUSANNE/ BEATE GABELT (1996) *Frauen in Fahrt. Ingenieurinnen, Designerinnen, Rennfahrerinnen machen Autogeschichte*. Frankfurt/M.: Eichborn.
- ZEGENHAGEN, EVELYN (2007) »Schneidige deutsche Mädels«. *Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945*. Göttingen: Wallstein.