

Zu diesem Buch

»Mein Benz macht 85 Kilometer in der Stunde – schafft Ihr Wagen das auch, mein Herr?« Heute mag man über solch »Autlerlatein« lächeln – doch als der Großvater des Autors ein Knabe war, galt das prahlerische Kriterium »Geschwindigkeit« als wichtigster Maßstab für die Beurteilung eines Motorwagens. Dieses neue, aufregende Spielzeug vorurteilsloser wie gutsittiger Mutbürger rief aber auch zahlreiche Gegner des Automobils auf den Plan. Besonders das höllisch lärmende, für die Teilnahme an Geschwindigkeits-Wettbewerben hochmotorisierte Benzingleitfahrzeug war ihre Zielscheibe des Spotts und der Verwünschungen ...

Dieses mit aussagestarken historischen Fotos aus der Ära 1894–1945 versehene Buch ist ein Beitrag zu einem speziellen Kapitel der frühen Automobilgeschichte, das im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts einen hohen Grad an gesellschaftlicher Aufmerksamkeit zu beanspruchen vermochte.

Der Blick aufs Inhaltsverzeichnis verrät der geneigten Kennerschaft, dass dieses Buch nicht nur »Rennen« gewidmet ist, sondern auch anderen frühen Automobilwettbewerben sowie Rekordfahrten und jenen unter der Inkaufnahme von verlustreichen Opfern bestrittenen Zuverlässigkeits-Konkurrenzen, bei denen es gelegentlich ebenfalls mehr um das Prestige tollkühner Fahrer als um die Sicherheit faszinierter Zuschauer ging.

Motorsport: Energie- verschwendung oder kulturelles Betätigungsfeld?

Nicht nur Kaiser Wilhelm verlieh seinem Zweifel an eine automobilen Zukunft Ausdruck, als er sein Bekenntnis zum Pferd postulierte. Die Beschäftigung mit Motorfahrzeugen definierte man anfangs als eine wohlhabenden Exzentrikern vorbehaltene Angelegenheit, als von geltungssüchtigen Narren demonstriertes Vergnügen und bestenfalls bezeichnet als »Sport«. Der – wie jegliche Art von so genanntem Sport – Wettbewerbe generierte, und zwar in Gestalt von Leistungsvergleichen in Geschwindigkeitsprüfungen und Zuverlässigkeitsfahrten über möglichst lange oder schwierige Wegstrecken. Das Einbeziehen mehrerer Gebirgspässe bot zusätzliche Herausforderungen.

Nach Professor Claus Tiedemann von der Universität Hamburg definiert sich Sport als »ein kulturelles Betätigungsfeld, in dem Menschen sich freiwillig in eine gewisse Beziehung zu anderen Menschen begeben, um ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten in der Bewegungskunst zu vergleichen – nach selbst gesetzten Regeln und auf Grundlage der gesellschaftlich akzeptierten Ethikwerte.«

Vergnügen oder Schwerarbeit? Kommerz oder Nationalstolz? Prestige oder Sport?

Dass Sport, nicht zuletzt Motorsport, auch unter einem geschäftlichen Aspekt als Herausforderung zu werten ist, offenbarte schon das erste, 1894 ausgetragene Automobilrennen. Zunehmend engagierten sich von jetzt an kapitalkräftige Visionäre für eine neue, rasch prosperierende Industriebranche, für die »Sport« ein Prüffeld und zugleich ein äußerst publikumswirksamer Auftritt darstellte – viel spektakulärer als die damals populären, oft als Volksfest-Highlights ausgetragenen Radrennen.

Das vor Ihnen liegende Buch will Sie nicht mit der Entwicklungsgeschichte des Kraftwagens langweilen, sondern erzählt von einigen der interessantesten Wettbewerben, die in der Frühzeit des Automobils für Schlagzeilen in der Presse wie für nationale Rivalitäten sorgten. Die erzürntes Landvolk zum Steinewerfen veranlassten und enthusiastische Bewunderer des technischen Erfindungsgeistes zu Beifallsstürmen hinrissen – zugleich die Motorindustrie

PANHARD et LEVASSOR

Panhard et Levassor zählt zu den ältesten Automobilmarken der Welt. In Abkehr der damals von den Deutschen praktizierten Unterbringung des Motors im Fahrzeugheck entstand das »System Panhard« mit dem Motor im Wagenbug, vorgestellt beim ersten Panhard et Levassor, der am 30. Oktober des Jahres 1891 debütierte – mit einem Daimler-Motor. Panhard et Levassor setzte Maßstäbe im Automobilbau,

wenngleich die Fahrzeuge bis 1906 noch durchwegs hölzerne, an einigen Stellen durch Blechplatten verstärkte Rahmen aufweisen. Durch die Siege in der ersten Zuverlässigkeitsfahrt Paris-Rouen 1894 und im Rennen von Paris nach Bordeaux und zurück im Jahre 1895 wurden die mit Daimler-Motoren ausgestatteten Panhard et Levassor-Motorwagen weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. Emile Levassor erlag am 14. April 1897 den Verletzungen, die er bei einem Rennunfall erlitten

hatte. Beim Rennen Paris-Marseille-Paris 1896 war er in Avignon einem Hund ausgewichen, mit seinem Wagen ins Schleudern geraten und gestürzt. 1908 befand sich die Firma auf dem Höhepunkt ihrer Geschichte. Das Grand Prix-Modell von 1906 mit einem 18,3-Vierzylindermotor, aber auch eine Reihe mittlerer und großer Straßenwagen hatten sich bestens bewährt. Mit innovativen Konzepten hielt die Marke unterschiedliche Positionen bis etwa 1939, und auch nach dem Kriege

zählte P+L noch immer zur Avantgarde (Frontantrieb, Stromlinie, GFK-Aufbauten), doch ohne starken Partner war ein weiteres Bestehen nicht mehr möglich. So fand 1965 die Integration Panhards durch Citroën statt, womit die Einstellung der Fertigung als beschlossene Sache galt. Am 20. Juli 1967 verließ der letzte Panhard das Band.

zwangen, ihre Produkte in einem permanenten Prozess noch zuverlässiger, belastbarer, sicherer und für weite Kreise erschwinglicher zu machen.

Aus zahlreichen Unzulänglichkeiten der Technik nach damaligem Stand resultierten aber weiterhin Aus-, Un- und Zwischenfälle aller Größenordnungen, Amateurfahrer wie Profis provozierten einander oft durch haarsträubende Überhol- und Abdrängungsmanöver; immer wieder gab es Todesopfer zu beklagen. Nicht selten wurde gemogelt, korrumpiert, leidenschaftlich gestritten, protestiert, manipuliert, sabotiert ...

Unter harter Belastung brachen Achsen, Federblätter, Radspeichen, Rahmenteile und Getriebe- oder Antriebszahnäder, es platzten Pneus, versagten Schmierpumpen und Zündapparate. Auf den zu Rennzwecken ungeeigneten Landstraßen trotteten Pferdefuhrwerke einher, waren Radfahrer und Fußgänger unterwegs. Unbedarfte Zuschauer am Wegesrand jumpen unversehens auf die Fahrbahn, um besser erkennen zu können, welches laut heran donnernde Gefährt die nächste Staub-

wolke aufwirbelte ... Gemeuchelte Hühner, Ferkel und andere Haustiere verursachten bei deren Besitzern begreiflicherweise heftigen Groll gegen das Automobil als solches. Häufig hagelte es Steine und Flüche, es flogen Eier und Tomaten ... Denn noch führte die Chemische Industrie keinen Klebstoff in ihrem Sortiment, mit welchem sich die Haut militanter Fortschrittsgegner nachhaltigst mit dem Pflaster napoleonischer Chausseen verbinden ließ, um Automobilisten den Spaß zu verderben und die rasenden Bürgerschrecker zur Kapitulation zu zwingen. Zu Beginn des Eisenbahn-Zeitalters gab es vergleichbare Ausdrucksformen des Protests, als sich Bahngegner an die Gleise binden ließen, um für ihren Zorn Beachtung zu finden.

»Bei einem Rennen geschah es, dass mein Mechaniker durch gezielte Steinwürfe am Kopf und an der Schulter verletzt wurde, während mich selbst zwei von Bauernbuben geschleuderte faule Eier trafen. Um den Attacken aus dem dörflichen Hinterhalt rasch zu entkommen, war erhöhtes Tempo geboten anstatt es bei Ortsdurchfahrten zu reduzieren, wie die Regeln es eigentlich vor-

schrieben,« erinnerte sich Pierre de Crawhez, unter anderem Sieger des Ardennen-Rennens 1903 auf Panhard-Levassor.

Der in den meisten frühen Rennen obligatorische Beifahrer hatte gut zu tun, nämlich den Motor anzukurbeln, den Ölhaushalt der Maschinerie zu überwachen, Druck auf den Benzintank zu pumpen, beim Radwechsel zu helfen, in den Kurven seinen Alabasterkörper je nach zentrifugaler Anforderung ein- oder auswärts zu verlagern. Als vom Kühler eines der Wagen im Paris-Wien-Rennen 1902 der Schraubverschluss des Einfüllstutzens verloren ging, legte sich der Beifahrer bäuchlings auf die Motorhaube und presste mit einer Hand einen Putzlappen auf die Öffnung des kochenden Kühlers, mit der anderen mühsam irgendwo Halt suchend, während es im Renntempo die Serpentina zum Arlberg hinaufging ...

Um die Belastbarkeit ihrer Produkte zu ermitteln, nahmen an den damaligen, mehr oder weniger ebenfalls als Rennen ausgetragenen Zuverlässigkeitsfahrten auch Werksingenieure, Konstrukteure, Firmenchefs oder deren Repräsentanten

DAIMLER

Als Maschinenbau-Ingenieur machte sich Gottlieb Daimler 1882 in Cannstatt bei Stuttgart selbständig. Schon ein Jahr später konnte er seinen ersten Motor zum Patent anmelden. Es war ein Viertakter mit Glührohrzündung, der im Sommer 1885 in einem weitgehend aus Holz gebauten Zweirad installiert wurde. Im Januar 1885 baute Daimler einen 1,5 PS leistenden 0,5-Liter-Einzylinder in eine Kutsche ein und schuf damit das

erste vierrädrige und zukunfts-trächtige Benzin-Automobil, das aber noch ein motorisierter Pferdewagen war, der eine Geschwindigkeit von 16 km/h erreichte. Mit diesem Gefährt, das einen kombinierten Riem-/Kettenantrieb aufwies, ließ sich Gottlieb Daimler von seinem Sohn Paul chauffieren. Nach zahlreichen Experimenten führten sie ihre erste Fahrt in der Öffentlichkeit am 4. März 1887 durch. Auch die Daimler-Motorkutsche war ein Versuchsfahrzeug. Es

sollte dazu dienen, die Brauchbarkeit des Daimler-Motors in einem Straßenfahrzeug zu demonstrieren – solche Fahrzeuge selbst herzustellen, lag gar nicht in Gottlieb Daimlers Absicht. Es war Daimlers Mitarbeiter Wilhelm Maybach, der seinen Chef bedrängte, für die Weltausstellung in Paris 1889 ein besonderes Fahrzeug zu bauen, um herauszufinden, welche Resonanz damit zu erzielen wäre. Es entstand der Daimler Stahlradwagen, der Maybachs Konzept von einem organischen Zusam-

menbau von Motor, Antrieb und Fahrgestell demonstrierte. Dieser Stahlradwagen zeigte noch deutlicher als das Motorzweirad oder die Motorkutsche von 1885/86, mit welcher Ingeniosität Maybach seine und Daimlers Ideen umzusetzen verstand. Eine kreative Begabung, die auch später alle seine Schöpfungen auszeichnete. Und wie die ersten von Benz hergestellten Serienwagen, lehnte sich auch der Daimler Riemenwagen formal noch an die pferdelose Kutsche an,

teil. Es galt zum einen, Schwachstellen zu entdecken, zum anderen, durch öffentliche Auftritte – vor allem im Falle eines erfolgreichen Abschneidens – den Bekanntheitsgrad einer Marke zu erhöhen. Werbung mit Sporterefolgen wurde zur Regel, denn sie legten Zeugnis ab von der Zuverlässigkeit der eingesetzten Technik.

Der erste und vorstehend erwähnte Automobilwettbewerb der Welt, bestritten von 21 Teilnehmern, fand am 22. Juli 1894 auf französischem Boden statt. Die Fahrt von Paris nach Rouen in der Normandie gewann ein De Dion-Bouton Dampfwagen; auf den Plätzen 4, 5, 7, 10 und 12 trafen Fahrzeuge der Marke Panhard-Levassor ein, auf den Plätzen 2, 3, 6, 8, 9 und 11 solche von Peugeot. Von 17 gewerteten Automobilen hatten elf das Rennen mit Verbrennungsmotoren Konstruktion Daimler absolviert. In Cannstatt nahm man es mit Genugtuung zur Kenntnis.

Erst knapp vier Jahre später gab es dann ein erstes Rennen in Deutschland: In der Hauptstadt Berlin versammelten sich am 24. Mai 1898 dreizehn Motorwagen zu einer

Wettfahrt nach Potsdam. Eine Sensation, die sich Tausende von Zuschauern am Chausseerand nicht entgehen ließen ...

Die nachfolgenden Seiten enthalten Berichte von den bedeutendsten Wettbewerben der frühen Automobilgeschichte – aus einer Zeit, als die mutigen Männer (ja: Frauen auch, doch eher selten) in den Schlagzeilen der Gesellschaftsblätter ob ihrer Heldenhaftigkeit jubelt wurden.

Aber die »Teufelskerle« am Volant ihrer Höllenmaschinen sorgten auch für Schrecken, Angst und Grusel – selbst bei jenem Schulknaben namens Enzo Ferrari, der in seiner Biografie geschildert hat, wie er im Sommer 1908 sein erstes Autorennen erlebte, das Felice Nazzaro vor seinem Landsmann Vincenzo Lancia gewann.

Nicht weniger begeisterte ihn ein zweites, ausgetragen 1909 auf der unbefestigten Landstraße zwischen Modena und Ferrara, auf der Geraden von Navicello. »Vor dem jeweiligen Durchgang der einzelnen Wagenklassen besprengten Männer mit Eimern und Fässern die staubige Strecke mit Wasser ... Diese Wett-

kämpfe mit Automobilen verursachten bei mir eine Gänsehaut!«

Der Schauer der Gänsehaut angesichts so gefährlich daherbrausender, lange Staubfahnen hinter sich nachziehender Motorwagen bewog den jugendlichen Enzo eine Zeit lang, lieber Opernsänger oder Zeitungsreporter zu werden. »Aber ich hatte leider weder Gehör noch Stimme«, gab er später zu, »und auch der zweite Traum verlief sich im Sande ...«

Der junge Mann entschied sich dann doch für eine Karriere im Automobilgeschäft.

Ob mit oder ohne Gänsehaut – die Ihnen auf den folgenden Seiten begegnenden Rennfahrer genossen die Bewunderung und Verehrung als nationale Idole, als kühne Herolde eines neuen Zeitalters, die sich ihren Platz in meiner Hall of Fame teilen mit zahlreichen weiteren, in diesem Buch unerwähnt gebliebenen Legenden, viele von ihnen wahre Teufelskerle – seitenweise ließen sie sich aufzählen ...

womit man eine Konzession an den Geschmack des Publikums machte. Von 1892 bis 1899 gab es den Riemenwagen in diversen Motorisierungen von 1,5 bis 10 PS. Grundaufbau und Antrieb entsprachen der ersten Daimler Motorkutsche. Der stehende Zweizylindermotor im Heck trieb über ein Riemengetriebe die beiden Hinterräder per Ritzel und Zahnkränze an. Als bedeutende Verbesserung besaß der Reihen-Zweizylinder mit geschlossenem Kurbelgehäuse einen von Maybach entworfenen Spritzdüsen-

vergaser. Vereinzelt erhielten die Motoren eine Niederspannungsmagnetzündung von Bosch statt der wenig zuverlässigen Glührohrzündung, auch verbesserte man das Kühl- und Schmiersystem. Den Daimler Phönix gab es ab 1898 auch als Vierzylindermodell mit 6, 10, 12, 16 und schließlich sogar 23 PS. Zur selben Zeit, als in Cannstatt der Daimler Phönix entstand, knüpfte ein Mann Verbindungen zur Daimler Motoren-Gesellschaft, dessen Name große Bedeutung erlangen sollte: Emil

Jellinek. Er war österreichisch-ungarischer Konsul in Nizza, ein vielseitig engagierter Geschäfts- und Sportsmann und verstand seinen gesellschaftlichen Rang mit wirtschaftlichen Interessen zu verbinden. Der Daimler Phönix war ein Motorwagen nach seinem Geschmack – nur zu langsam. Er formulierte eine Reihe von Vorschlägen, mit denen er sich an Wilhelm Maybach wendete, wie seiner Ansicht nach der Phönix zu verbessern sei, um ihn für eine anspruchsvolle Klientel an der

Côte d'Azur interessant zu machen, Leute, die wie Jellinek über genügend Zeit und Geld verfügten, um es in teures Spielzeug zu investieren. Maybach kannte Jellinek persönlich und wusste, welchen Einfluss der Konsul bei der illustren Gesellschaft im mondänen Nizza hatte. Er baute einen 24-PS-Sportwagen nach Jellineks Vorstellungen, leichter und mit 60 km/h sehr viel schneller als der Phönix. Emil Jellinek war nicht unter seinem eigenen Namen gestartet,



René Panhard und der Zeitungsverleger Giffard in dem Panhard et Levassor, der 1895 das Rennen nach Bordeaux gewonnen hatte; ein Foto von 1926. (BNF Gallica)

sondern hatte den seiner damals elfjährigen Tochter als Pseudonym verwendet. Das Mädchen hieß Mercédès.

Der 24 PS Daimler mit seinem hoch bauenden Motor, Bienenwabenkühler und geneigter Lenksäule ließ sich in den Kurven jedoch schlecht beherrschen. Noch immer lag der Schwerpunkt des Fahrzeugs zu hoch. Erneut tat sich Jellinek mit Maybach zusammen, und es entstand nach Jellineks Anregungen ein Wagen, der niedriger und mit 35 PS auch stärker mo-

torisiert war. Ende März 1901, knapp zehn Monate nach Beginn der Arbeiten, stand der neue Wagen am Startband von Nizza. Er trug den Markennamen Mercedes. Mit einer Spitze von 86 und einem Schnitt von 51 km/h qualifizierte sich Jellinek als strahlender Sieger. Auch hinsichtlich Straßenlage und Lenkbarkeit hatte sich dieser Wagen der Konkurrenz als weit überlegen gezeigt. Der leistungsstarke Vierzylinder gilt als der Wendepunkt in der gesamten Automobiltechnik.

»Wir sind in die Ära Mercedes eingetreten«, schrieb damals der Generalsekretär des Automobile Club de France, Paul Meyan. Gottlieb Daimler hat diese Wende nur ansatzweise miterlebt; er verstarb am 6. März 1900. Inzwischen hatte sein Sohn Paul unter der Ägide Maybachs die Position eines Konstrukteurs bei der D.M.G. eingenommen; ihm lag besonders die Entwicklung leichter Gebrauchswagen am Herzen. Mit Adaption des Markennamens »Mercedes« verschwand

die Bezeichnung »Daimler« bei den von der D.M.G. hergestellten Personalfahrzeugen. Lediglich die Nutzfahrzeuge trugen ihn weiterhin, bis die Fusion mit Benz im Jahr 1926 die neue Doppelmarke Mercedes-Benz hervorbrachte.

Stadt-zu-Stadt-Rennen
Paris–Bordeaux–Paris 1895

»... das ist epidemischer Geschwindigkeits- Wahnsinn ...«

Über gewisse Fertigkeiten zu verfügen in der Kunst, einen Motorwagen zu beherrschen, glaubten die Besitzer zweier Benz-Wagen, die zu jenen 47 »Sportsmen« zählten, die sich mit ihren Fahrzeugen zur Teilnahme am 1200-Kilometer-Rennen von Paris nach Bordeaux und retour im Juni 1895 gemeldet hatten. Beide gehörten zu den wenigen, deren in Mannheim gebaute Gefährte die Strapaze ohne nennenswerte Defekte durchstanden. Doch während Panhard-Levassor, De Dion-Bouton und Peugeot ihre Leistungen in Zeitungsannoncen stolz herausstellten, hielten sich die deutschen Hersteller dezent zurück, zumal der Automobilpionier Benz keinen Gefallen an jeglichem Reklamewirbel fand und ohnedies dem Motorsport nur geringen praktischen Nutzen zuerkannte.

Herr Benz hält nicht viel vom Rennsport

Carl Benz registrierte es, soweit überliefert, recht emotionslos, wenn seine Wagen in »Geschwindigkeits-Konkurrenz« genannten Wettbewerben auftauchten. Im Widerspruch

dazu kam es ihm aber darauf an, in Wettbewerben gewonnene Erkenntnisse in die Perfektionierung seiner Wagen umzusetzen. Individuelle, den Erfordernissen seiner Klientel angepasste Komfortattribute und ein hoher Grad an Zuverlässigkeit waren ihm wichtiger, als besonders schnelle Fahrzeuge eigens für den Renneinsatz anzufertigen. Erst um 1908 begann Benz seine Philosophie wirtschaftlichen Erwägungen unterzuordnen.

Relativ schnell konnte man auf den meist unbefestigten Landstraßen nur über wenige, kurze Distanzen fahren, und in den Städten zwangen Pferdefuhrwerke, Fußgänger, Radfahrer, Reiter und auch die Polizei zum Einhalten angemessener Schrittgeschwindigkeit.

Doch nicht nur Euphorie, sondern auch Ablehnung herrschte in Bezug auf den Sinn eines motorsportlichen Unternehmens. Und so fragte die Allgemeine Automobil-Zeitung 1903, welchen praktischen Nutzen es habe, »automobile Ungethüme von der Species der Ueberwagen drei Tage über Stock und Stein rasen zu lassen... der in Frankreich entstandene Geschwindig-

PEUGEOT

Als Industrieunternehmen besteht Peugeot seit 1810; in dieser Hinsicht kann kein anderer Automobilhersteller mithalten. Der Name Peugeot, aus der Gegend von Montbéliard stammend, stand für die Gewinnung und Verarbeitung von Pech, womit unter anderem Schiffsrümpfe abgedichtet wurden. Nachfolgende Generationen gründeten Schmiede- und Mühlenbetriebe, stellten Küchengeräte, Kaffeemühlen, Werkzeuge

und viele andere Gerätschaften her. Ab 1816 spezialisierte man sich bei Peugeot auf Gebrauchsgegenstände aus Walzstahl, deren Nachfrage als gesichert galt. 1882 rollte aus einem der Peugeot-Werke in Beaulieu ein erstes Fahrrad, und 1885 konstruierte Armand Peugeot ein Dreirad, dessen Motorisierung nur ein kurzer Schritt war. 1888 schloss er mit der Firma Panhard et Levassor einen Vertrag über die Lieferung von Daimler-Motoren ab.

Zunächst aber baute man bei Peugeot ein Tricycle mit Serpillet-Dampfmotor, das man 1889 auf der Pariser Weltausstellung unter dem Eiffelturm der Öffentlichkeit präsentierte. Doch mit den Eigenschaften dieses Gefährts war Armand Peugeot nicht zufrieden – eine Fahrt von Paris nach Lyon im Juni 1890 ging ihm zu langsam vonstatten, weil ständig Wasser nachgetankt werden musste. Ab 1891 produzierte Peugeot Quadricycles mit Daimler-V2-Motoren. 1894 konnte Peugeot einen wer-

bewirksamen Erfolg verbuchen, als bei der Wettfahrt Paris-Rouen fünf seiner Wagen ins Ziel kamen. Armand Peugeot teilte sich die Siegerprämie von 5000 Goldfranken mit seinem Motorenlieferanten Emile Levassor. 1896 begann Peugeot die Fabrikation eines Wagens mit eigenem Motor. 1897 trennte sich Armand Peugeot von seinem Bruder Eugène und der Gesellschaft Les Fils de Peugeot Frères, um die S.A. des Automobiles Peugeot zu gründen, die sich aus-

keits-Wahnsinn greift epidemisch um sich.« Die Leserbriefe der meisten Tempogegner blieben indes unveröffentlicht.

Mit Volldampf die Konkurrenten abgehängt

Bien sûr – die Wiege des Motorsports stand in Frankreich. Dort erfreute sich ja auch der – vor dem Benzinauto entstandene – Dampfwagen noch lange einer erstaunlich großen Beliebtheit; es war in den 1890er-Jahren keineswegs sicher, ob die Benzinmotorkutsche sich gegen ihn durchsetzen würde. Es rivalisierten die »vaporistes« mit den »petrolistes« – ein Wettbewerb der Ideologien, der auch in den frühen Autorennen ausgetragen wurde. So auch in jenem, das man als das erste der Welt bezeichnen darf. Es handelte sich dabei um ein Stadt-zu-Stadt-Rennen, das eine beliebte Wettbewerbsart auch im Radrennsport war.

Diese allererste motorsportliche Veranstaltung in Form eines Straßenrennens von Paris nach Rouen war der Höhepunkt eines mehrteiligen Wettbewerbs für »pfer-

delose Kutschen«, der vom 19. bis 22. Juli 1894 stattfand und von Pierre Giffard, dem Chefredakteur der Pariser Tageszeitung »Le Petit Journal«, organisiert wurde. Der Wettbewerb umfasste sich über vier Tage erstreckende Trainings- und Qualifikationsrennen. Mehrere Läufe von 50 Kilometer Länge wurden rund um Paris organisiert, um die besten Teilnehmer für das Hauptrennen von 126 Kilometer Streckenlänge auszuwählen – nicht zuletzt, um möglichst viele Zuschauer zu mobilisieren.

Nenngeld zehn Francs

102 Teilnehmer hatten sich für das Rennen angemeldet und ein Nenngeld von zehn Francs pro Fahrzeug entrichtet, doch nur 24 traten am 18. Juli zur abschließenden Qualifikation an.

Unter den teilnehmenden Fahrzeugen befanden sich Benzin- sowie Dampfwagen. Der Erste am Ziel war Comte Albert de Dion mit seinem Dampfwagen. Er hatte es in sechs Stunden und 48 Minuten erreicht. Jedoch wurde er nicht zum Sieger erklärt, da sein Dampfwagen

reglementwidrig eine Hilfsperson in Gestalt eines Heizers benötigte. Als offizieller Sieger wurde deshalb Albert Lemaître mit einem benzinge-triebenen Peugeot gefeiert, der dreieinhalb Minuten nach dem De Dion eingetroffen war. Außer dem De Dion waren fünf Serpollet und ein Gautier-Wehrlé mit Dampf unterwegs gewesen, aber als Letzte in Rouen eingetroffen. Die mit je fünf Wagen vertretenen Fabrikate Panhard et Levassor und Peugeot (beide mit Daimler-Motoren), ein Benz, ein De Bourmont und ein Le Brun zählten zu den »petrolistes«. Der letzte der 17 in Rouen ankommenden Wagen war 13 Stunden unterwegs gewesen, mithin sechs Stunden länger als der Sieger.

Sowohl seitens der Presse als auch der Industrie wurde dem Rennen hohe Aufmerksamkeit zuteil – vor allem in Frankreich. Und der in seinem Ehrgeiz herausgeforderte Comte de Dion hatte nichts Eiligeres zu tun, als Pierre Giffard zu drängen, für das kommende Jahr 1895 ebenfalls ein solches Rennen zu organisieren, über eine noch größere Distanz und unter noch härteren Bedingungen. Doch Giffard sah sich

schließlich mit der Produktion von Automobilen beschäftigen sollte. Es war ein Versuch, das Zweiradgeschäft vom Autogeschäft zu separieren. Die Produktion nahm rasch größeren Umfang an. 1899 wurden 323 Automobile gebaut. 1901 erschien mit dem Typ 36 der erste Peugeot mit einem Lenkrad statt eines Lenkhebels, und ab 1902 bekamen alle neu eingeführten Modelle einen Frontmotor. Im gleichen Jahr stellte Peugeot mit dem Modell 39 sein erstes Vierzylindermodell vor.

Die Motorsport-Aktivitäten Peugeots in der Dekade vor dem Ersten Weltkrieg bestimmte vor allem der Rennfahrer Georges Boillot. Er gewann von 1909 bis 1914 auf Peugeot einige der bedeutendsten Rennen jener Ära, in erster Linie durch seine draufgängerische Art, wie er zu fahren verstand. Zu Boillots ganz großen Erfolgen zählte der Sieg, den er mit seinem gewaltigen Peugeot L76 (7,6 Liter, 148 PS) im Rennen um den Grand Prix des ACF 1912 in Dieppe gegen Louis Wagner auf einem noch

mächtigeren Fiat errang, ein Rennen, das der Sieger in knapp 14 Stunden absolvierte und das als der strapaziöseste Grand Prix aller Zeiten gilt. Wie Boillot war auch Jules Goux ein brillanter Fahrer auf Peugeot.

BENZ

Zu den Sternstunden des Automobils gehörten jene eines Herbstabends im Jahre 1885, als es dem Ingenieur Carl Benz gelang, sein dreirädriges Veloziped über die Strecke von ein paar hundert Metern per Motorkraft fortzubewegen. In seiner Mechanischen Werkstatt entstand 1877–78 ein erster Zweitakt-Gasmotor. Benz war davon überzeugt, dass dem Verbrennungsmotor als wirtschaftlichere Alternative zur

überfordert und lehnte ab. Daraufhin ergriff Comte de Dion selbst die Initiative und gründete ein Organisationskomitee, dessen Leitung er dem jungen Baron de Zuylen antrug. Geplant war ein Non-stop-Rennen von Paris nach Bordeaux und zurück, wobei die Fahrzeuge mit jeweils vier Personen besetzt sein sollten. Und nur sie durften im Falle notwendiger Reparaturen unterwegs in Aktion treten; die Inanspruchnahme von Hilfe sollte zum Ausschluss führen. Jeder Fahrzeugtyp sollte mit nicht mehr als zwei identischen Wagen vertreten sein. Erlaubt war der Wechsel von Fahrern und Passagieren.

Anberaumt wurde der Wettbewerb für den 11. bis 15. Juni 1895, und es gingen 47 Nennungen

ein. Doch wie beim Rennen von Paris nach Rouen, zogen zahlreiche Teilnehmer ihre Meldung zurück oder erschienen nicht am Start, so

oder -masken versehen, präsentierten sich Fahrer und Beifahrer dem Publikum und den Reportern als große Helden in einem Abenteuer-

Epos mit ungewissem Ausgang – hatte es ein solch hochkarätiges Ereignis, eine solch spektakuläre Automobilprüfung bisher doch noch nie gegeben...

Jeder der Teilnehmer war auf Versorgungsdepots entlang der insgesamt zweimal 600 Kilometer messenden Strecke angewiesen, und deren Positionierung musste genau berechnet werden. Da auch

bei Dunkelheit gefahren wurde, mussten die nachts angesteuerten Depots ausreichend beleuchtet sein – allein das bedingte in jener Zeit einen enormen technischen Aufwand. Die Firma Peugeot richtete



Auf Initiative der in Paris erscheinenden Zeitschrift Le Petit Journal war am 22. Juli 1894 zum ersten Mal eine Stadt-zu-Stadt-Wettfahrt für Motorfahrzeuge (den Begriff Automobil verwendete man noch nicht) ausgetragen worden. Die Veranstaltung bildete den Höhepunkt eines Wettbewerbs für »pferdelose Kutschen«, der von Pierre Giffard organisiert wurde. Le Petit Journal erschien als Tageszeitung von 1863 bis 1944, gegründet von dem Pariser Verleger Moise Polydore Millaud. Nachrichten aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft standen einem Mix von Boulevard-Klatsch, Theaterkritiken und Satire gegenüber.

dass nur 22 am Arc de Triomphe in Minutenabstand auf die Reise gingen. Immerhin sechs der gemeldeten Fahrzeuge waren Dampfwagen, eins war ein Elektromobil. In lange Mäntel gehüllt und mit Schutzbrillen

Dampfmaschine die Zukunft gehören würde. Für das Zweitaktprinzip entschied er sich, weil er wusste, dass das Viertaktsystem der Firma Otto & Langen in Deutz patentrechtlich geschützt war.

Es war ein beschwerlicher Weg von diesem kleinen Betrieb, der sich mit finanziellen Problemen konfrontiert sah, zur Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Cie., die 1883 in Mannheim gegründet wurde, nicht vor Jahresfrist auf einem sicheren Fundament stand und zunächst etwa 40 Mo-

toren pro Jahr verkaufte – nicht genug, um die Existenz der Firma zu sichern.

Benz hatte sich seit langem mit dem Gedanken beschäftigt, ein Fahrzeug zu bauen. Hierfür gedachte er einen Viertaktmotor zu konstruieren, der ein geringes Gewicht aufwies und dennoch ausreichend Leistung lieferte. Dem Viertaktmotor wandte sich Benz aber erst zu, als die Otto-Patente aufgrund juristischer Einwände für nichtig erklärt worden waren. Der Plan nahm Gestalt an. Benz und seine Leute

bauten jetzt nicht nur einen Viertaktmotor, sondern auch den Wagen dazu. Das 1885 auf drei Drahtspeichenräder (hinten zwei große, vorn ein kleineres) gestellte Motor-Velociped wies im Grunde schon alle Elemente auf, die ein Automobil kennzeichnet. Das Bemerkenswerte am ersten Benz-Motorwagen ist die Tatsache, dass er Motor und Fahrgestell in organischer Symbiose aufwies. Benz nahm nicht etwa eine Kutsche, der er statt Pferde vorzuspannen einen Motor einbaute – seine Idee war, Antriebs-

aggregat und Fahrzeug als konstruktive Einheit zu gestalten. Als erster »Rennwagen« war 1894 ein Benz Victoria auf französischen Straßen unterwegs: Emile Roger beteiligte sich mit dem Einzylinder an der ersten Straßenwettfahrt der Welt, die für Automobile ausgeschrieben war. Sie führte von Paris nach Rouen; Roger legte die 126 Kilometer lange Strecke ohne Defekte zurück. Die Erfolge, die Benz mit dem Victoria verbuchen konnte, veranlassten ihn, sich mit einer Neukonstruktion



Oben: Comte Albert de Dion und sein Partner Georges Bouton.



Oben rechts: Charles Gautier auf dem Motorwagen, mit welchem er 1895 an der Wettfahrt Paris-Bordeaux-Paris teilnahm.

Rechts: Emile Roger auf Benz, 1895. (BNF Gallica)



zu beschäftigen; es sollte ein volkstümliches Fahrzeug zu einem günstigen Preis werden. So entstand im Frühjahr 1894 das Benz Velo, ein kleiner, leichter 1,5-PS-Wagen, der nur 2000 Mark kostete. Benz engagierte den Ingenieur Marius Barbarou, der zuvor bei Clément-Bayard gearbeitet hatte, und beauftragte ihn und weitere Fachleute aus Frankreich mit der Schaffung neuer Modellreihen. Barbarou war leidenschaftlicher Rennfahrer, hatte sich 1903 auf einem 40 PS

Benz am Rennen Paris-Madrid beteiligt und beim Semmering-Bergrennen 1904 einen zweiten Platz herausgefahren. 1905 trat ein junger, hochbegabter Ingenieur in das Mannheimer Konstruktionsbüro ein, dessen Name große Berühmtheit erlangen sollte: Hans Nibel. 1908 ernannte man ihn zum Chefkonstrukteur, 1911 wurde er Leiter des Konstruktionsbüros. Zahlreiche Neuentwicklungen trugen seine Handschrift; auch am Blitzen-Benz, an den schnellen Prinz-Heinrich-Typen und an

den erfolgreichen Grand-Prix-Wagen hat er maßgeblich mitgewirkt. Nach anfänglicher Abstinenz hatte man bei Benz erkannt, dass ein Bekenntnis zum Motorsport in zunehmendem Umfang Einfluss auf die Beachtung durch die Presse und damit auch auf den Verkaufserfolg hatte. Die wirtschaftlich erneut schwierige Situation auf dem Automobilmarkt in den frühen 1920er-Jahren ließ eine Kooperation der Firma Benz & Cie. mit der Daimler Motoren-Gesell-

schaft sinnvoll erscheinen. Aus einer Einkaufs- und Vertriebsgemeinschaft entstand eine Fusion: Am 29. Juni 1926 schlossen sich die beiden Firmen zur Daimler-Benz AG zusammen; die Fahrzeuge, die sie produzierte, hießen fortan Mercedes-Benz.

fünf solcher Stationen ein, Bollée nur drei: Der schwere Dampfwagen hatte alles an Bord, um längere Etappen ohne Pausen durchzustehen, und er wies auch einen riesig großen Proviantbehälter, einen

Der Mann, dem die Jury den Sieg im Rennen Paris-Bordeaux zuerkannte, war René Panhards Geschäftspartner Emile Levassor. Er dürfte davon profitiert haben, dass Albert Lemaître nicht gestartet war, der seinerzeit erfolgreichste Konkurrent auf Peugeot. Levassor war Konstrukteur und wusste mit seinem Wagen zweifellos bestens umzugehen, Lemaître aber war ein kluger Endspurt-Taktiker und ein routinierter Profi. Vom Peugeot-Lager wechselte er 1902 ins Mercedes-Lager und war dort ebenso erfolgreich.

Schlafplatz und eine Eimertoilette auf. Ärger gab es bei Serpollet: Die Wechsellmannschaft der Werks-

Equipe war nicht zur Stelle, als die beiden Dampfmobile ihre erste Station erreichten – die Herren hatten den Eilzug von Paris nach Ruffec versäumt ...

Die Gemeinde der Dampfgläubigen war groß, vor allem auch jenseits des Atlantiks. »Dampfkraft ist auf der Schiene die einzig logische Antriebsenergie und ebenso auf der Straße,« behauptete ein Ingenieur in den Staaten und lieferte die Effizienzformel für seine These gleich mit. Der in der New York Times veröffentlichte Beitrag war leider anonym erfolgt.

Auf staubiger Landstraße spielten sich zwischen den Zeitnehmer-Kontrollpunkten des Comité de la Course heftige Zweikämpfe ab, besonders an der Spitze des Feldes, wo Bollée und de Dion einander nichts schenkten.

Die Fahrzeuge mit Benzinmotor verzeichneten Probleme mit der Zündung, es gab Achs- und Felgenbrüche, kochende Wasserkühler, Reifenpannen sowieso... Jede verlorene Sekunde zählte. Hektik, Nervosität, Mangel an Erfahrung, dazu Müdigkeit, die ständige Alarmbereitschaft in Bezug auf den nächstmög-

lichen Defekt... Wer also diese Melange durchstand und auf der Bühne dieses faszinierenden Dramas bis zum Schluss die physische wie mentale Contenance behielt, bewies in der Tat Heldentum. Oder war das doch nur »Sport«?

Das Fahren bei Dunkelheit drückte die Durchschnittsgeschwindigkeit selbst der schnellsten Teilnehmer auf etwa 35 km/h, während ihre Spitze tagsüber zeitweilig mehr als 60 km/h betrug. Sieger der durch unsägliche Strapazen, straßenbedingte Zwischenfälle und materielle Höchstbelastung gekennzeichneten Parforce-Tour wurde Emile Levassor auf einem Panhard-Levassor mit einer Zeit von 48 Stunden und 48 Minuten (sein Schnitt: 24,14 km/h); als Neunter und Letzter schaffte es Amédé Bollée auf seinem Dampfwagen mit 90 Stunden. Fast vier Tage war er unterwegs gewesen. Allerdings hatte er nächtliche Ruhepausen eingelegt und morgens jedesmal viel Zeit mit dem Anheizen des Kessels eingebüßt.

Beklagt wurde von Monsieur Bollée der streckenweise miserable Straßenzustand: »Tief ausgefahrene

DE DION-BOUTON

Jules Félix Philippe Albert de Dion de Malfiance, 1856 geboren, interessierte sich schon als Kind für Technik. Der nicht zuletzt durch seine Größe und Korpulenz imponierende Aristokrat absolvierte zunächst eine politische Karriere, die in der Stellung eines Senators gipfelte. Trotz seines hohen gesellschaftlichen Standes besuchte er häufig kleine Werkstätten, in denen an Dampfmaschinen gewerkelt wurde. Albert de Dions

Wunsch, einmal ein Rennen für Dampfwagen zu veranstalten, ließen ihn Überlegungen zur Konstruktion von geeigneten Fahrzeugen anstellen. Zur praktischen Umsetzung seines theoretischen Wissens benötigte er indessen einen erfahrenen Techniker, den er in Georges Bouton fand. Bouton baute gemeinsam mit seinem Schwager Charles Trépardoux Miniatur-Dampfmaschinen. In gemeinsamer Arbeit schufen sie 1887 ein erstes leichtes Dreiradfahrzeug.

Die 1893 als De Dion, Bouton & Trépardoux gegründete Firma stellte zunächst Dampfkessel her, ehe weitere Drei- und Vierrad-Dampfwagen und bald auch Benzin-Motorfahrzeuge entstanden. Durch ihre zuverlässigen Fahrzeuge unterschiedlichster Größen wurde De Dion-Bouton weit über die Landesgrenzen hinaus berühmt. 1900 war das Unternehmen der größte Automobilhersteller weltweit. Das umsatzstärkste Geschäft bildete fortan jedoch die Herstellung von Einbauaggregaten; allein bis

1902 verließen rund 26.000 Motoren das Werk in Puteaux, und bis Ende 1904 waren es an die 40.000. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges gehörten 140 Anwender und Lizenzhersteller zum Kundenstamm. Der De Dion-Bouton 16 CV mit einem 2,5-Liter-Reihenachtzylindermotor war das letzte Pkw-Modell dieser Marke; es wurde bis 1930 hergestellt. Das Unternehmen bestand noch bis 1952; die letzten dort gebauten Fahrzeuge waren Niederflur-Omnibusse.

Spuren in den Sommerwegen erforderten beim Lenken äußerste Aufmerksamkeit, und dies umso mehr, als uns immer wieder Hunde kreuz und quer vor dem Wagen herumsprangen... und dort, wo die Chaussee gepflastert war, fuhr jedermann oben auf der Straßenmitte, so dass jegliches Überholen unmöglich war und ein eventuell entgegenkommendes Fuhrwerk die Katastrophe einer Kollision bedeutet hätte – eine Situation, die uns zum Glück erspart blieb, denn wer immer uns begegnete, wich geflissentlich aus ...«

Schüttelpartie im Einzylinder

Es war zwar ein veritables Rennen, aber weder waren die Teilnehmer Rennfahrer, noch waren ihre Fahrzeuge Rennwagen. Das wohl filigranste Gefährt stellte Emile Rogers hochbeiniger Benzwagen dar, der mit jedem Viertaktimpuls seines Einzylindermotors 300 Schüttelstöße in jeder Minute seiner zehnstündigen Reise zu ertragen hatte. »Dass der Wagen sich im Verlauf von 1200 Kilometern nicht in seine Bestandteile zerlegte«, so vermerkte der Chronist Jacques Ickx in einem 1965 in Genf

gehaltenen Vortrag, »hätte man als reines Wunder bezeichnen können. Aber das war kein Wunder, sondern vielmehr ein Beweis für die ausgezeichnete Werkmannsarbeit, die zu leisten man in der Benz-Fabrik zu Mannheim im Stande war.«

Nun, auch die Panhard et Levassor und Peugeot zerlegten sich nicht, »aber deren Daimler-Zweizylinder-Motoren in V-Bauart zeichneten sich durch mehr Laufruhe aus und drehten mit 700 Touren pro Minute auch mehr als doppelt so schnell wie der Benz-Monozylinder«.

Alle vierzig Kilometer frisch geladene Akkumulatoren

Besondere Anerkennung verdiente Charles Jeantauds Teilnahme. Der 4,8-kW-Elektromotor seines Fahrzeugs ermöglichte die gute durchschnittliche Geschwindigkeit von 24 km/h. Die hinteren Räder hatten einen Durchmesser von 1,40 m, die Vorderräder von 1,00 m. Motor und Antrieb befanden sich in einem Drehschemel (»Avant train«) vorn im geschweißten Stahlchassis, eine Konstruktion des Ingenieurs Rech-

niewski von der Société Postel-Vinay. Die Akkumulatoren befanden sich unter dem Fahrersitz. Alle 40 Kilometer musste Jeantaud die 850 kg schweren 70-Volt-Akkus wechseln. Die entsprechenden 14 Akku-Depots an der Strecke anzulegen, muss einen immensen logistischen Aufwand bedeutet haben. Jeantaud gehörte leider zu den 13, die das Rennen nicht in Wertung zu beenden vermochten. Elektrisch saftlos und kraftlos. Man hatte den Energiebedarf bei Fahren in der Dunkelheit unterschätzt.

Als Elektromobil-Hersteller war Jeantaud noch einige Jahre erfolgreich. 1901 begann er mit dem Bau von Motorwagen, bei denen die Akkumulatoren für den Antrieb sich an der Frontpartie des Fahrzeugs unter einer Haube befanden – jetzt sahen sie wie Benzinautomobile aus. Neben elektrischen Bremsen (Retarder) hatten die Wagen fünf Fahrstufen sowie einen Rückwärtsgang. Von 1903 und 1904 baute Jeantaud auch Benzinmotorwagen mit zwei, drei und vier Zylindern. 1906 verübte er aus ungeklärten Gründen Selbstmord.

GAUTIER-WEHLÉ

Von 1892 bis 1901 stellte die Kutschenbaufirma Charles Gautier et Cie. in Courbevoie bei Paris Dampfswagen mit Serpollet-Motor her. 1898 wurde auch die Fabrikation von Fahrrädern, Motordreirädern sowie Elektromobilen aufgenommen. Die Dreiräder erhielten Benzinmotoren. Ohne Wehlé setzte Charles Gautier 1902 bis 1907 den Automobilbau in einem neu gegründeten Unternehmen fort. Der Grund für die Trennung ist nicht bekannt.

SERPOLLET

Léon Emmanuel Serpollet gehört zu den Pionieren des Dampfautomobils in Frankreich. Mit 23 Jahren machte er sich in Paris selbständig und baute mehrere solche Dampfdreiräder, für die er sich auf der Präfektur eine Fahrerlaubnis erteilen lassen musste – man darf sie als den ersten Führerschein der Welt bezeichnen. 1888 entwickelte Serpollet ein System, das in einem kleinen Röhrenkessel stets nur den un-

mittelbar benötigten Dampf erzeugte, ab 1896 ergänzt durch eine automatisch dosierte Petroleumfeuerung. Eine wirtschaftliche und effiziente Methode, die vor allem eine schnellere Inbetriebnahme ermöglichte und durch die auch der Bauaufwand geringer als bisher gehalten werden konnte. Mit einer Serpollet-Dampfmaschine wurde 1891 auch das erste Peugeot-Dreirad motorisiert. Armand Peugeot tendierte jedoch mehr zum Benzinmotor nach dem System Daimler/Pan-

hard-Levassor. Serpollet blieb seiner Linie treu. Mit 120 km/h absolvierte ein Serpollet 1902 einen Weltrekord über einen Kilometer mit fliegendem Start. Auch im Rennen Paris-Madrid war ein Serpollet am Start, ebenso beim Gordon-Bennett-Rennen 1904. Mit dem Tod des Firmengründers endete 1907 jede weitere Entwicklung.

Daimler – immer auf der Seite der Sieger

Die Tatsache, dass die Fahrzeuge der französischen Marke Panhard-Levassor mit Daimler-Motoren versehen waren, wurde in Deutschland mit Genugtuung registriert. Die noch junge Automobilbranche und die Medien nahmen es applaudierend zur Kenntnis.

Die Gründung des Pariser Stammhauses geht auf das Jahr 1845 zurück, als die Zimmerleute Perin und Pauwels ein Unternehmen zur Herstellung von Bandsägen gründeten, denen bald auch andere Holzbearbeitungsmaschinen folgen sollten.

Pauwels Nachfolger wurde um 1867 der 26-jährige Louis René Panhard (1841–1908), der eine Kutschwagenfabrik besaß. 1875 begann die Firma Perin, Panhard et Compagnie die Lizenzherstellung von Deutz-Motoren für den französischen Markt, doch Deutz etablierte 1879 in Frankreich ein eigenes Werk, so dass der Vertrag mit Perin, Panhard & Cie. endete. Gemeinsam mit Emile Roger nahm man dafür die Lizenzproduktion von Benz-Motoren

auf. Mit seinem Freund Emile Levassor (der über eine Lizenz für den Bau von Daimler-Motoren verfügte) übernahm René Panhard 1886 die Firmenanteile des verstorbenen Partners Perin und richtete in der Avenue d'Ivry im 13. Arrondissement von Paris eine Abteilung für Automobilbau ein.

In Abkehr der von den Deutschen praktizierten Unterbringung des Motors im Fahrzeugheck entstand das »System Panhard« mit dem Motor im Wagenbug, vorgestellt beim ersten Panhard et Levassor, der am 30. Oktober des Jahres 1891 debütierte – mit Levassors Daimler-Motor (der erste Panhard-Versuchswagen hatte den Motor allerdings noch in der Mitte des Fahrzeugs unter den Sitzen gehabt).

1889 hatte Gottlieb Daimler seinen Stahlradwagen nach Paris gebracht; viele französische Unternehmen bewarben sich um eine Lizenz für die Herstellung dieses Wagens, so auch ein Rechtsanwalt namens Sarazin. Er verstarb noch während der Verhandlungen; seine Witwe Louisa Sarazin war es, die dann die Patentrechte erwarb und sie der Firma Panhard et Levassor

anbot. Louisa Sarazin heiratete am 17. März 1890 Emile Levassor, einen erfolgreichen Industriellen und Ingenieur. Von 1864 bis 1866 hatte er in den Cockerill-Werken in Seraing, Belgien, gearbeitet und brachte wie sein Partner Panhard technische Erfahrungen mit.

Im Anschluss an die Rückfahrt fand die Ehrung der Teilnehmer im Versailler Schlosses statt. Mit Rücksicht auf die erst sehr spät eintreffenden Nachzügler hatte man das Bankett zwei Stunden später als vorgesehen beginnen lassen. Was zur Folge hatte, dass einige Herrschaften bei Tisch unprotokollarisch einnickten. Endlos lange Reden, launige Toasts und musikalische Einlagen wechselten sich während des Neun-Gänge-Galadiners ab. Die Preise kamen zur Verleihung, es wurden goldene Plaketten überreicht und Champagnerflaschen entkorkt. Der Motorwagen feierte sein Debüt und fand seine Anerkennung als jüngstes Sportinstrument im Rang eines Statussymbols bei Frankreichs – wenn nicht gar Europas – gesellschaftlicher Elite und allen, die sich ihr zugehörig fühlten.

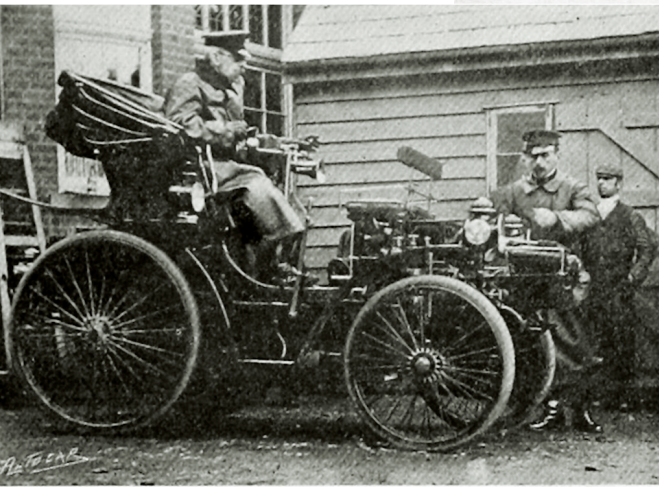
ROGER/ROGER-BENZ

Der französische Mechaniker und Geschäftsmann Émile Roger (1850–1897) übernahm 1883 in Paris die Vertretung für Benz-Motoren, und er war 1887 auch der erste Käufer eines Benz-Motorwagens. Roger beabsichtigte, in Anbetracht hohen Einfuhrzolls Benz-Wagen in Montage herzustellen, was Benz ihm aber nicht gestattete. Die in Frankreich unter der Marke Roger verkauften Drei- und ab 1892 auch Vierradwagen waren daher sämtlich

aus Deutschland importierte Benz, und Roger fand für sie sogar in den USA Abnehmer. Mit dem Ingenieur W.P. Williams gründete Roger in New York die Roger American Mechanical Carriage Co. zur Herstellung kompletter Motorwagen nach Benz-Vorbild, wenn auch nach wie vor ohne Einverständnis durch Carl Benz. In Großbritannien wurden Roger-Benz-Automobile unter dem Markennamen Anglo-French von einer Firma in Birmingham vertrieben, die mehrheitlich dem Amerikaner

Frank Gardner gehörte. Mit den Inhabern der Fahrradfabrik A. Diligeon & Cie. zog Roger 1897 des weiteren eine Fabrikation von Motorwagen auf, die ebenfalls Benz-Kopien darstellten und unter der Marke Hurlu verkauft wurden. Obwohl Rogers Betrieb in Paris durch ein Großfeuer vernichtet wurde, steigerte er seine Aktivitäten noch und wurde zum wichtigsten Abnehmer der Produktion aus Mannheim. Wenn Benz schon früh internationale Reputation erlangte, so

war sie Émile Roger zu verdanken, selbst wenn dieser sich Benz' Verdienste an die eigene Fahne zu heften versuchte. Als Roger 1897 infolge einer plötzlich aufgetretenen Lähmung verstarb, verlor Benz seinen ersten und wichtigsten Auslands-Agenten. Anschließend übernahm die Anglo-French Motor Carriage Co. Rogers Betriebsräume.



Oben: Peugeot 1895.
(BNF Gallica)

Rechts: Comte Albert de
Dion und sein Partner
Georges Bouton 1899 auf
dem Wagen, mit welchem
sie 1895 bereits an der
Wettfahrt Paris-Bordeaux-
Paris teilgenommen hatten.
(BNF Gallica)

