

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 gutsittuierter Mutbürger rief aber auch zahlreiche Gegner des Automobils auf den Plan. Besonders das höllisch lärmende, für die Teilnahme an Geschwindigkeits-Wettbewerben hochmotorisierte Benzinglefährer 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 automobile 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 enthusiastisierte Bewunderer des technischen Erfindungsgeistes zu Beifallsstürmen hinarissen – 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, korumpiert, 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 Erfordernis 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 Riemwagen 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 Sportserfolgen 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.

»... 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 Serpollet-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 Motorlieferanten 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 »per-

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