



Günter Schrön

C. & G. Schrön
 Wagnerring 20
 D-58553 Halver/W.
 Tel.: 02353/2865
 Tel.: 02353/665540
 # 0171 – 124 30 80
 Fax: 02353/665541
 e-Mail: info@gschroen.de
 http: www.gschroen.de



Die erste Überlandfahrt
Die Kraftfahrzeugsteuer
wird erfunden
 von *SF.-press*..... - 1 -

Der Graf & Stift Phaeton
Der Anlasser und die
Kraftfahrerinnen
 von *SF.-press*..... - 2 -

Die spannendsten Rennen
jener Zeit
 von *SF.-press*..... - 3 -

Am Anfang standen
Pro und Contra
 von *SF.-press*..... - 4 -

Der Kaiser und das Auto
T.E. Lawrences größter Wunsch
Warum der P – 4
kein Volkswagen wurde
 von *SF.-press*..... - 5 -

Der Skandal von Paris
 von *SF.-press*..... - 6 -

Marke Mercedes
 von *SF.-press*..... - 7 -

Der Mensch Ferdinand Porsche
 von *SF.-press*..... - 8 -

VW? – Nicht mal geschenkt!
 von *SF.-press*..... - 9 -

Die ersten Porsche
Die Autos der Zaren
Carl Benz und seine Kunden
 von *SF.-press*..... - 10 -

Vorläufer der Radarfallen
vom patentierten Irrtum
zur Magnetzündung
 von *SF.-press*..... - 11 -

Schnelle Elektromobile
Die Taxis von Paris
 von *SF.-press*..... - 12 -

Immer schneller ins
20. Jahrhundert
Die ersten Diesel
 von *SF.-press*..... - 13 -

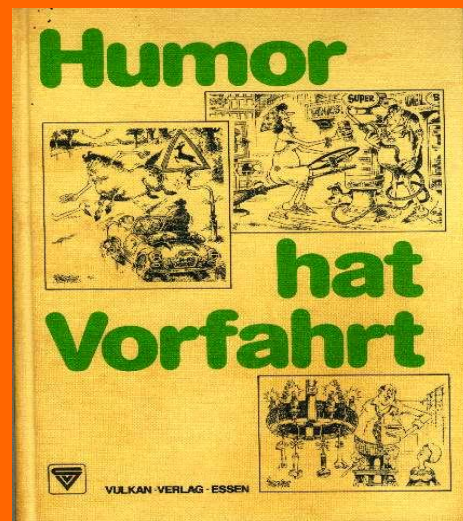
Die RR-Story
 von *SF.-press*..... - 14 -

Autos mit schlechtem Ruf
Liebenswertes – Verrücktes Auto
 von *SF.-press*..... - 16 -

Paris – Dakar
 von *SF.-press*..... - 18 -

Die ersten Autos und die Briten
 von *SF.-press*..... - 21 -

Volkswagen für die Rheinarmee
Die Geburt eines Highway –
von 7775 Kilometer Länge
 von *SF.-press*..... - 22 -



Auszüge aus:
 Vulkan-Verlag, Essen, 1987
 von C. & G. Schrön, 230 Seiten.

Weiter mit Seite 23



Die erste Überlandfahrt- mit Hutnadel und Strumpfband

Nach vielem Ärger und polizeilichen Verboten mit dem ersten öffentlich in Erscheinung getretenen, durch Verbrennungsmotor angetriebenen Automobil der Welt, schiebt Carl Benz das dritte Modell des von ihm gebauten Fahrzeuges in einen Schuppen, um es so schnell nicht wieder anzufassen.

Er hatte mit seinen stationären Gasmotoren genug am Halse. Seine Frau Berta und die beiden Söhne, 15 und 13 Jahre alt, sind da anderer Meinung. Die Jungen kennen jede Schraube am Wagen und sind schon oft mitgefahren. Eines Tages im Morgengrauen, während der Vater noch schläft, schieben Mutter und Kinder leise und heimlich den ‚Selbstbeweglichen‘ aus dem Stall.

Eugen auf dem Fahrersitz, die Mutter daneben und der kleine Richard vorn auf dem Kindersitz. Das Ziel ist Pforzheim, 120 Kilometer weit entfernt, wo Berta Benz' Mutter wohnt. Die Straße nach Heidelberg ist eben und der Wagen rollt störungsfrei dahin. Nach knapp einer Stunde ist man schon in Heidelberg. Vor Wiesloch aber beginnt die Straße zu steigen und das in einem Maß, dem weder der kleine 2/3-PS-Motor und auch nicht die Antriebskette gewachsen ist.. Der kleine Richard muss ans Steuer, Frau Berta und Sohn schieben von hinten.

Als endlich die Steigung überwunden ist, beginnt die Gefällstrecke. Die Bremsen quietschen und qualmen und der dünne Lederbelag verwandelt sich in kürzester Zeit in schwärzliche Kohle. Doch der Schuster des nächsten Dorfes kann mit kernigem Leder aushelfen. Aber die Weiterfahrt verlangt nach zusätzlichen Treibstoff, welcher beim Apotheker in Wiesloch gekauft wird, der aber nur einen Vorrat von drei Litern hat. In Bruchsal möchte der Apotheker den Benzinkutschern gerne zehn Liter verkaufen, doch es würde zehn Tage dauern, bis es geliefert ist.

Mit gelegentlichen und besorgten Blicken in den Tank, setzt man die Fahrt fort und noch größere Sorgen als das Benzin macht das Kühlwasser, welches alle zwanzig Kilometer erneuert werden muss. Hier helfen Dorfbrunnen und Wirtschaften aus. Gleich hinter Bruchsal reißt die Kette. Jetzt zeigen die beiden Söhne, was sie vom Vater gelernt haben. In einer Dorfschmiede reparieren sie unter den anerkennenden Blicken des Schmiedes die Kette. Wenige Kilometer später opfert die Mutter ihre Hutnadel, um eine verstopfte Benzinleitung reparieren und noch später ein Strumpfband um ein durchgescheuertes Zündkabel zu isolieren.

An den Steigungen der Schwarzwaldstraße wird geschoben und in den Gefällstrecken hängen Berta und Eugen Benz als Zusatzbremse hinten am Wagen.

Bevor der Abend in die Nacht übergeht, stehen sie auf dem letzten Berg und haben nur noch die steil abfallende Straße nach Pforzheim vor sich.

Alles auf eine Karte setzend, sausen sie in der Dunkelheit zu Tal und ruinieren die Bremsen dabei endgültig. Menschen laufen zusammen und begleiten sie bis vor das Gasthaus ‚Zur Post‘. Ein Telegramm meldet Carl Benz die gelungene erste Überlandfahrt mit einem Automobil. Wenn wir heute an einem Tag Hunderte von Kilometern fahren, sollten wir eines nicht vergessen: Es waren eine Frau und zwei Kinder, welche das Abenteuer einer ersten Überlandfahrt mit dem damaligen Vehikel – aus dem einmal unser heutiges Auto werden sollte – wagten.



(SF.-p)

Die Kraftfahrzeugsteuer wird erfunden

Um 1893 erscheinen die ersten Polizeivorschriften, welche das Kraftfahrzeug betreffen. ‚Angesichts des Umfangs, den der Verkehr mit mechanischen Fahrzeugen angenommen hat‘, bestimmt eine Vorschrift des Polizeipräfekten von Groß-Paris, ‚wird eine Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Stadt auf zwölf Kilometer in der Stunde begrenzt. Jedes Fahrzeug hat zwei voneinander unabhängige Bremsen zu führen‘. ‚Wenn das so weitergeht‘, regen sich die Zeitungen jener Zeit auf, ‚werden wir eines Tages noch eine Nummer an unseren Fahrzeugen führen müssen!‘ L'Echo de Paris veranstaltet 1897 das erste Championat des Chauffeuses, und bei den großen Militärmanövern sieht man unter dem Kommando des Generals Negrier die erste motorisierte Einheit. 1898 ist nicht nur das Jahr der ersten Automobilausstellung anlässlich der alljährlichen Gartenbauausstellung in den Gärten der Tuillerin, es ist auch das Jahr des ersten internationalen Automobilrennens Paris-Amsterdam-Paris in der Geschichte der Kraftfahrzeuge.

- 2 -

Für den allzeit aufmerksamen Fiskus ist es auch das Jahr des ersten Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Genau eine Woche nach Inkrafttreten des Gesetzes versammeln sich die Teilnehmer des Rennens in Champigny am Start, als plötzlich ein Beauftragter des Polizeipräfekten von Groß-Paris erscheint.

Er beanstandet, dass keines der Fahrzeuge mit einem Nummernschild versehen ist und verlangt die seit einer Woche vorgeschriebene amtliche Zulassung zu sehen – keiner ist Besitzer eines solchen Dokumentes.

Der Start wird daraufhin verboten und der Beamte ruft einen Zug eines Husarenregimentes zu Hilfe und lässt sicherheitshalber zwei Maschinengewehre in Stellung bringen. Es gibt ein fürchterliches Durcheinander und während das Rennkomitee lautstark mit dem Beauftragten des Polizeipräfekten und dem Rittmeister der Husaren diskutiert, hat jemand eine Idee.

Nur fünfhundert Meter weiter auf der Straße nach Villiers sur Marne liegt die Grenze zum Departement Seine-et-Oise, dort endet die Macht des Polizeipräfekten von Groß-Paris. Unbemerkt werden die Fahrzeuge über die Grenze geschoben und sammeln sich im Zentrum von Villiers zum neuen Start. Dabei stellt man betroffen fest, dass man die beiden Benzinfässer, aus welchen die Fahrzeuge auf der Strecke betankt werden sollten, bei den Husaren vergessen hat. Mit einem Pferdefuhrwerk, welches kein Nummernschild benötigt, fährt man nach Champigny zurück und, nachdem der Treibstoff nun endlich auch am Start ist, kann man schließlich das Rennen starten, das ein großer Erfolg für Frankreich und die weitere Entwicklung des Automobils in der ganzen Welt werden soll. (SF-p)

Der Graf & Stift Phaeton

Die drei Brüder Carl, Heinrich und Franz Graf taten sich 1897 mit Josef Hans Stift zusammen, um ein Automobil zu bauen. So entstand der große Graf & Stift Phaeton, mit einem Vier-Zylinder-Motor und dem ersten Vorderradantrieb der Welt, als erstes in Österreich hergestelltes Auto. Es war leider auch das Auto, welches eine maßgebliche Rolle in der Tragödie des Beginns des ersten Weltkrieges spielen sollte.

Der Graf & Stift Phaeton war der Wagen, der von Thronfolger Erzherzog Franz Ferdinand bevorzugt benutzt wurde, als er Bosnien besuchte.

Er benutzte dieses Auto auch am 28. Juni 1914, als er in Sarajewo von Gavrilo Prinzip erschossen wurde. Diese Tragödie diente als Vorwand für den ersten Weltkrieg. Das Fahrzeug war in den folgenden zwölf Jahren im Besitz von fünfzehn verschiedenen Privatpersonen und in dieser Zeit in sechs schwere Unfälle verwickelt, welche dreizehn Menschenleben forderten.

Nach dem letzten Unfall 1928 in Rumänien, wurde das Auto endgültig aus dem Verkehr gezogen und fand einen historischen Platz im Wiener Museum für Kriegsgeschichte, wo es heute noch zu sehen ist. (SF-p)

Der Anlasser und die Autofahrerinnen

Bis etwa 1910 war Autofahren beinahe ausnahmslos reine Männersache. Allein für das Anwerfen des Motors wurden Kräfte benötigt, welche die Damen in der Regel überforderten. Die Tätigkeit an der Kurbel erforderte darüber hinaus auch noch eine gewichtige Portion Erfahrung. Selbst erfahrene Automobilisten verletzten sich oft die Finger, Hände und Unterarme, wenn die Kurbel unversehens zurückschlug.

Byron Carter, ein Freund des Chefs der Cadillac-Werke, musste diese Arbeit sogar mit seinem Leben bezahlen, als er einer der wenigen autofahrenden Damen in Detroit half, den Wagen wieder anzukurbeln. Der Motor sprang zwar sofort an, aber die Dame hatte vergessen, den Gang herauszunehmen und so setzte sich das Fahrzeug sofort in Bewegung, überfuhr den galanten Helfer und verletzte ihn dabei so schwer, dass er an den erlittenen Verletzungen kurz darauf starb.

Der Cadillac-Boss, Henry M. Leland, der Zeuge dieses Unfalls wurde, beauftragte daraufhin einen Charles Kettering, welcher in Ohio schon länger mit elektrischen Anlassern experimentierte, ein solches Zubehör für seine Fahrzeuge zu entwickeln.

Noch im gleichen Jahr konnte das Vorhaben zur Serienreife entwickelt werden, doch da die Modelle für 1911 bereits entwickelt sind und nicht mehr nachgerüstet werden können, werden erst die Cadillac-Fahrzeuge des Jahrgangs 1912 mit einem serienmäßigen elektrischen Anlasser angeboten.



In nur wenigen Monaten setzt sich dieses Aggregat in der ganzen Welt durch und wenn in der Folgezeit allein in den USA zwanzig Millionen Frauen den Führerschein erwerben, dann ist das vor allem der Entwicklungsarbeit von Charles Kettering aus Dayton in Ohio zu verdanken. Vielleicht ist das ein Anlass für die Damen, welche heute am Steuer sitzend, lässig den Zündschlüssel herumdrehend, den Motor starten und dann stolz davonfahren, dieses Mannes zu gedenken, welcher das Auto nicht allein zu Männersache machte. (SF-p)

Die spannendsten Rennen jener Zeit

Rennwagen waren für die Automobilhersteller schon immer eine Möglichkeit, ein Fabrikat bekannt zu machen und auf dem Markt durchzusetzen. Wir wollen uns hier nur auf wenige Namen beschränken und nicht allein Technik und Wirtschaftskraft komplett herausstellen, sondern vor allem, was der Mensch aus dem Auto und das Auto aus dem Menschen gemacht hat.

In den dreißiger Jahren des vergangenen Jahrhunderts waren es in Europa vor allem Namen wie Alfa Romeo, Auto Union, Bugatti, Maseratti und Mercedes. Die Männer hinter dem Steuer dieser Traumfahrzeuge waren Nuvolari, Ascari, Caracciola, Fangio, Rosemayer, Stuck usw., usw.

Das waren Männer, die mit dem Auto und für das Auto lebten und es zu dem machten, was es uns heute bedeutet. Mit den Technikern schoben jene Rennfahrer die technische und menschliche Grenze des Möglichen immer wieder ein Stück nach vorn. Sie waren Enthusiasten, Begeisterte und vielleicht sogar Besessene. Die Zeit der ‚Silberpfeile‘ war angebrochen und die Zeit der ‚Rennschlachten‘.

Nur wenige Begebenheiten sollen, hier in kurzen Rückblicken erhellt, den Geist jener Zeit noch einmal verdeutlichen.

Caracciola ist schon ein berühmter Rennfahrer, als 1930 wegen der Wirtschaftskrise der Mercedes-Rennstall aufgelöst wird. Als Privatfahrer gewinnt er mit seinem Mercedes ‚SSK‘ die Mille Miglia, ehe er Werksfahrer bei Alfa Romeo wird. Beim Training zum Großen Preis von Monaco verunglückt er im April 1933 so schwer, dass er mit zersplitterten Hüften in Gips liegen muss. Schon 1934 fährt und siegt er wieder auf Mercedes – mit einem Hüftknochen, welcher nur noch im Fleisch seinen Halt findet, unter Höllenqualen.

Hans Stuck fährt 1934 auf der Monza-Bahn die ersten Proberunden mit einem neuen Auto-Union-Rennwagen, für den Porsche einen Sechszylindermotor konstruiert hat. Der Motor ist in Ordnung, doch der Wagen ist hecklastig und rutscht in den Kurven weg. Stuck steigt aus und weigert sich, weiter sein Leben mit diesem Auto aufs Spiel zu setzen. Schnell setzen die Konstrukteure eine neue Vorderachse ein, die, mit verlängerten Querlenkern, den Schwerpunkt des Wagens nach vorne verlagert.

Auf der Avus fährt er mit dem ‚Silberfisch‘ dann gleich drei absolute Weltrekorde. Den Stundenrekord, den Zweihundert-Kilometer-Rekord und den Rekord über hundert Meilen. Im gleichen Jahr fährt der erste ‚Silberpfeil‘ von Mercedes auf dem Nürburgring. Manfred von Brauchitsch am Steuer schlägt alle Konkurrenten.

Ab 1. Juli 1934 werden alle Rennveranstaltungen zu einem ‚Duell der Deutschen‘. Das Geschehen auf der Strecke wird von Mercedes und Auto Union bestimmt. Die internationale Elite wird zur Kulisse.

Caracciola gewinnt 1935 dem großen Preis von Tripolis, das Eifelrennen, den großen Preis von Frankreich, die Europameisterschaft und den Weltrekord in Budapest. Aber auch Caracciola soll seinen ebenbürtigen Gegner finden. Auch noch jüngeren Lesern dürfte der Name Bernd Rosemeyer ein Begriff und den älteren Lesern unvergessen sein.

Er ist noch nicht lange Werksfahrer bei NSU. Bei einem Grasbahnrennen in Oldenburg hat er die DKW-Mannschaft abgehängt und die gesamte Motorrad-Elite der Welt auf dem Hohensyburgrennen 1931 bei Dortmund.

Dem NSU-Chef stehen die Haare zu Berge, als er seinen neuen Werksfahrer im Training sieht. „Du fährst zu frech, mein Junge, aus dir wird erst ein richtiger Rennfahrer, wenn du mal ordentlich auf das Gesicht fliegst!“ Und Rosemeyer fliegt. Stunden später bekommt NSU ein Telegramm: ‚Befehl ausgeführt. Auf das Gesicht geflogen. Spucke Zähne. Fahre morgen Rekord‘. Und Rosemeyer fährt Rekord, einen seiner gebrochenen Zähne lässt er in den Siegespokal einschmelzen.



Als Auto Union auf dem Nürburgring 1935 jungen Rennfahrern eine Chance gibt, ist Rosemeyer natürlich dabei, fährt die schnellste Runde und bekommt seinen Vertrag. Nach zwei Anläufen führt er die Auto Union beim Massaryk-Rennen in Brünn zu ersten großen Sieg. Bei einem Rekordversuch auf der Autobahn bei Frankfurt am 18. Januar 1938 verunglückt Bernd Rosemeyer tödlich.

Die Zeitungen bringen Extrablätter heraus und der Rundfunk unterbricht sein Programm. Der Tod dieses hervorragenden Rennfahrers löst in ganz Europa tiefste Betroffenheit aus. Es wurde später und auch heute noch immer die Frage gestellt, ob die Gefahren des Autorennsports mit den daraus resultierenden Fortschritten in der technischen Entwicklung zu rechtfertigen sind. Es hat im Verlaufe von Rennsportveranstaltungen immer wieder schwere Unfälle gegeben, und die Meinungen über Sinn und Unsinn dieser Sportart gehen weit auseinander. Wer einmal die Atmosphäre am Rande einer Piste erlebt hat, erkennt, dass hier kaum die Gesetze von Sinn und Unsinn Gültigkeit haben, unter solchen Umständen würden die Veranstalter kaum noch Zuschauer und Teilnehmer finden. Rennsportveranstaltungen sind und bleiben, und mit dieser Ansicht stehe ich nicht allein, Ausdruck einer besonderen Menschlichkeit, welche sich mit den Herausforderungen durch eine moderne und komplizierte Technik auseinandersetzt. Wo es Menschen und Autos gibt, wird immer wieder der Mensch versuchen, die Technik auch im Grenzbereich zu beherrschen und es wird leider auch immer wieder geschehen, dass er sich dabei überschätzt. Wenn auch nicht immer dem Fahrer, sind solche Unfälle oft weniger der Technik und mehr dem Menschen anzulasten. (SF.-p)

Am Anfang standen Pro und Contra

Der bedeutende französische Automobilpionier und Fachschriftsteller seiner Zeit, Baudry de Saunier, empfiehlt in seinen Publikationen: „Was die Hühner und Enten betrifft, so sollte der Automobilist auch vor einer Henne die Bremse ziehen. Gegen die Behörden, die immer die Stärkeren sind, empfiehlt sich eine stets nachgiebige Haltung.“ Arnold Zechlin, als deutscher Journalist gibt zu bedenken: „Wohl auf keinem anderen Gebiete der Technik steht man mit Staatsanwalt und Gefängnis in so inniger Berührung, wie auf dem Gebiet des Automobils!“

In England, Frankreich, Italien und Deutschland diskutieren die Parlamentarier über die Gefährlichkeit des Automobils, erlassen immer neuere und schärfere Gesetze, welche immer rigorosere Strafen nach sich ziehen. Monsieur Lepine, der im Volk populäre Polizeichef von Groß-Paris, weist die Polizei an, regelrechte Jagden auf schnellfahrende Automobile zu machen. Unter der Führung des modernen Kabarets, der berühmten Chansonette Yvette Guilbert, deren Charme und Einkommen nur von ihrer Hässlichkeit übertroffen werden, gründet sich eine Anti-Automobilisten-Liga zum Schutze der Fußgänger.

Im Jahre 1902 schreibt die Allgemeine Automobilzeitung: „Man kann nicht gerade sagen, dass es ein Vergnügen ist, in Konstantinopel ein Auto zu besitzen. Die Behörden betrachten jeden Automobilisten als außerhalb der Gesetze stehend und behandeln ihn danach. Der Automobilist muss eine Steuer bis zu 1600 Piaster jährlich bezahlen, dafür wird er in ein Register eingetragen und erhält eine Nummer. Die gestattet der Polizei stets eine erfolgreiche Jagd auf Automobilisten zu machen. Ob der Lenker schnell oder langsam gefahren ist, ist vollkommen gleichgültig.. Der Automobilist wird nicht vorgeladen, sondern nur verurteilt. Er erhält das Urteil zugestellt, ob er schuldig oder unschuldig ist, wird auf der Wache entkleidet, unter die Dusche gebracht und anthropometrisch gemessen. Diese Formalitäten werden aber nicht etwa in einem abgesonderten Raum vorgenommen, sondern in Gegenwart des Abschaums der Menschheit, der jeden Morgen aus Stambul eingeliefert wird“.

Aber das Automobil wird auch als medizinisches Heilmittel dieser Zeit gepriesen: „Das Automobil als idealer Schaukelstuhl“, schreibt da ein Zeitgenosse. „Wenn Voltaire Chauffeur hätte sein können, würden wir vielleicht niemals seine Galle kennen gelernt haben. In allen Fällen intellektueller Übermüdung wird das Automobil durch seine Erschütterungen, diese vollkommenste Art passiver Bewegung, zu einem medizinischen Mittel von hohem therapeutischen Wert. Es vertreibt die Muskelkrämpfe, fördert die Ausscheidung der Organe und die Verdauung und dient als Regulator für die Blutzirkulation. Wir erreichen das Alter, das unsere Arterien uns geben. Da die Erschütterung die Verkalkung aufhält, sollte das Automobil zum Lieblingssport jedes Mannes über fünfzig werden.“

Auch die Automobilunfälle jener Zeit sollen überraschend glimpflich abgelaufen sein, wie La France Automobile schreibt: „81 Prozent aller Unfälle werden durch Pferdefuhrwerke verursacht und nur drei



Prozent durch Automobile, und diese drei Prozent laufen etwa so ab: Bei einem Unfall mit einem mechanischen Wagen ist hingegen in vielen Fällen keine andere Gefahr vorhanden, als dass vier, nur Luft enthaltende Reifen auf den Kleidern weiße Spuren des Unfalls zurücklassen. Es ist schon vorgekommen, dass Leute, welche sich zum Zwecke des Selbstmordes vor ein Automobil warfen, nichts anderes als ein Umwerfen des Fahrzeuges erreichten'. (SF.-p)

Der Kaiser und das Auto

Kaiser Wilhelm II. hatte noch im Jahre 1902 eine tiefe Abneigung gegen den ‚Stinkkarren‘ wie er das Auto nannte. Als er im Herbst 1902 jedoch vierspännig in der Nähe seines Schlosses spazieren fuhr, begegnete ihm ein Major von der Berliner Trainabteilung mit einem alten Benz-Wagen. Der Kaiser hielt an und befahl dem Major, mit ihm eine Wettfahrt zu wagen. Der Major ließ der Majestät anstandshalber einige hundert Meter Vorsprung, doch dann rauschte er stinkend und rasselnd an der Kutsche vorbei.

Der Kaiser befahl noch am selben Tage, dass man von Berlin aus den schnellsten Daimlerwagen, der aufzutreiben war, als Eilgut mit der Bahn abzusenden habe. Später bestellte er drei weitere Mercedes und erlaubte 1905 dem ‚Deutschen Automobil-Club‘ sich in Zukunft ‚Kaiserlicher Automobil-Club‘ zu nennen. 1910 besaß Wilhelm II. bereits 22 Kraftwagen für seinen persönlichen Bedarf. (SF.-p)

T.E. Lawrences größter Wunsch

Als der britische General Edmund Allenby zwischen 1916 und 1918 gegen die türkische Armee in Syrien kämpfte, wurde Lawrence von Arabien in einer gemeinsamen Offensive die Führung einer Truppe arabisch nationalistischer Guerillas übertragen.

Um seine Einheit mobil und schlagkräftig zu machen, forderte Lawrence neun Rolls Royce als Leihgabe an, von denen er einen für sich persönlich reservierte.

An einem einzigen Tag gelang es Lawrence von Arabien, der seinen Wagen selber fuhr, zwei feindliche Brücken zu sprengen, zwei türkische Vorposten gefangen zunehmen und ein kurdisches Kavallerieregiment zu vernichten.

Als man Lawrence nach dem Krieg fragte, welchen materiellen Gegenstand er sich am meisten wünschen würde, sagte er: „Vielleicht ist es kindisch, aber ich wünsche mir einen eigenen Rolls Royce mit so vielen Reifen und soviel Benzin, dass es für mein ganzes Leben reicht“. (SF.-p)

Warum der P-4 kein Volkswagen wurde

Der 28. Februar 1937 war der Tag der Eröffnung der Berliner Automobilausstellung. Am Tage vorher hatte die Regierung die Preissenkung für Auto-Ersatzteile gemeldet und der Führer verkündete die Herstellung eines kleinen Wagens, der Volksauto heißen sollte.

Originalton: „Es ist mein unabänderlicher Entschluss, die deutsche Kraftverkehrswirtschaft, welche eine der größten Industrien unseres Volkes ist, von der Ungewissheit der internationalen Wirtschaft unabhängig zu machen. Es gibt keinen Zweifel: Entweder ist die sogenannte freie Wirtschaft fähig, diese Probleme zu lösen, oder sie ist nicht fähig, als freie Wirtschaft weiterhin zu bestehen. Der national-sozialistische Staat wird unter keinen Umständen weder vor der Bequemlichkeit oder der Beschränktheit noch vor dem bösen Willen des einzelnen Deutschen kapitulieren.“

Mit diesen Worten, eines Imperators würdig, zog der Führer in das Ausstellungsgelände ein.

Auf dem Wege von der Reichskanzlei zum Ausstellungsgelände wurde er von den besten deutschen Rennfahrern dieser Zeit eskortiert. Die Straßen waren von 12 000 motorisierten mit schwarz-glänzenden Helmen bedeckten und braunen Hemden bekleideten Männern gesäumt. Wir waren wer und zeigten das.

Es war wohl ein Zufall und keine Absicht, dass sich Heinrich Nordhoff gerade mit dem alten Geheimrat von Opel am Stand der Firma aufhielt, als Hitler daher kam. ‚Opels letzte Errungenschaft‘, verkündete ein Schild über einem etwas altmodischen Auto, ‚P-4.‘, das Auto des kleinen Mannes, 1450 Mark.“

Mit beinahe etwas väterlichen Stolz wandte sich der alte Geheimrat an Hitler: „Und das, mein Führer, ist unser Volkswagen!“



Hitler bekam ein knallrotes Gesicht, drehte sich beleidigt um und verließ wortlos den Opel-Stand.

Die Firma Opel hatte in der Folgezeit mit erheblichen Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung zu kämpfen. Als Opel später den Preis des Wagens um zweihundert Mark herabsetzte, wurde der Geschäftsleitung inoffiziell aus der Reichskanzlei mitgeteilt, dass der Preisnachlass nicht statthaft sei, kein deutscher Wagen dürfe sich dem für den Volkswagen festgesetzten Preis nähern.

Nach dem Willen des Führers sollte Deutschland genauso kraftfahrzeugfreudig werden wie die USA und die Anzahl der in Deutschland laufenden Fahrzeuge von weniger als eine Million auf mehr als fünf Millionen steigen. Zunächst jagten zwölf Versuchsmodelle über süddeutsche Autobahnen und der Mann, welcher den Versuch beaufsichtigte, trug den Namen Ferdinand Porsche... Wir wollen hier nicht die Intelligenz der damaligen Autohersteller in Frage stellen, aber sie alle begingen den Fehler, Hitlers Entschlusskraft zu unterschätzen. Das Auto für den kleinen Mann war inzwischen zu einer politischen Strategie geworden und die Hinhaltetaktik der Industrie fand ihren, in dieser Situation, nahezu schwachsinnigen Höhepunkt, als sie die Regierung wissen ließ, dass sie Volksautos bauen könnte – wenn man pro Wagen eine Subvention von zweihundert Mark zahlen würde.

Damals konnte Hitler noch rechnen, mit zweihundert Millionen konnte er auch ein eigenes Werk bauen, so wie das Volkswagenwerk in Wolfsburg.

„Die Automobilhersteller waren damals mehr als töricht“, äußerte sich später ein Insider, der die Szene richtig einschätzte. „Hätten sie damals dem Führer das preiswerte Volksauto geliefert, dann hätte sich Hitler damit zufrieden gegeben. Aber so haben sie sich mit dem Volkswagenwerk eine gefährliche Konkurrenz auf allen Märkten der Welt geschaffen.“

Das haben sie tatsächlich, aber dem Markt haben sie damit auch eine technische und wirtschaftliche Entwicklung geschenkt, ohne welche der heutige Fortschritt kaum noch vorstellbar ist. (SF-p)

Der Skandal von Paris

Eines Tages fährt der Comte de Dion auf einem fauchenden und stinkenden Ungeheuer durch die Porte Maillot. Die Pariser betrachten dieses Gefährt als das Produkt einer seiner neuesten Verrücktheiten. Man ist von ihm gewohnt, dass er im Cafe de Paris die Spiegel zerschießt oder auch schon einmal eine nackte Frau durch den Bois de Bologne reiten lässt, aber das geht zu weit! Der junge Comte zieht den Namen der Dion in den Schmutz, und so etwas macht man einfach nicht. Die Familie ist außer sich und der Familienrat schaltet sogar, wegen unstandesgemäßer Beschäftigung ein Gericht ein. Dieses beschließt: „Eine Beschäftigung mit so kindischen Spielereien stellt eine Gefährdung des Vermögens des jungen Grafen dar, die in seinem eigenen Interesse zu verhindern angezeigt scheint. – Der Comte wird auf diesem Weg entmündigt.“

Doch jetzt zeigt er, dass er nicht nur ein Playboy seiner Zeit ist. Mit Freunden entwirft er den ‚mechanischen Dogcart‘, wie er seine dampfgetriebenen Ungeheuer nennt und fährt damit im Bois spazieren. Die Leidenschaft der Technik hat ihn gepackt und bald verdient er soviel Geld, wie ihm die Familie früher als Zuschuss zukommen ließ. Er studiert Motorenkunde und erkennt rechtzeitig, dass die Zeit der Dampfmaschinen vorbei ist. Schon ein Jahr vor der Weltausstellung von 1889 meldet er ein Patent auf einen eigenen Explosionsmotor an.

So wie heute durch Skandale Filmsterne und Schönheitsköniginnen ‚gemacht‘ werden, so wurde damals der technische Fortschritt ‚gemacht‘. Die Logik der Technologie beruhte schon damals auf der Sensation, welche sie hervorrief. Noch heute ist es ja so, dass die Technik graue Theorie bleibt, bis das Bedürfnis der Verbraucher sie weckt. Konsum ist und bleibt Auftraggeber der modernen Technik. So war es auch bei der Entwicklung der Automobils.



Die französische Firma Panhard & Levassor, Peugeot und de Dion haben bis 1894 zirka 500 Fahrzeuge verkauft – in dieser Zeit wurde in Deutschland noch nicht ein einziges an den Kunden gebracht – aber das genügte den Franzosen nicht, ihre Unternehmen auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen. Allein Peugeot ist finanzstark genug, um noch mehr Geld in die Entwicklung zu investieren, ohne dabei auf die Gewinne angewiesen zu sein. Panhard und Levassor verdienen ihr Geld mit Motorbooten und de Dion verdankt seine Erfolge nahezu ausschließlich seiner gesellschaftlichen Stellung und seinen hochgestellten Freunden.

Die gesamte Entwicklung der Automobilindustrie wartet auf den großen Durchbruch. Und er kommt, als Pierre Giffard der Chefredakteur des ‚Petit Journal‘ am 19. Dezember 1893 einen beachtenswerten Leitartikel dem Automobil widmet.

‚Sehr gut‘, so schreibt der Herr Chefredakteur, ‚ist das Zweirad für einen Menschen, sehr gut ist auch das Dreirad für zwei Menschen. Aber was tun die übrigen Mitglieder der Familie? Sollen sie traurig zu Hause sitzen, wenn Vater und Mutter hinausfahren, in die Landschaft, in die herrliche Umgebung von

Paris? Haben Sie nicht auch ein Recht, teilzuhaben an den Freuden der Landstraße, an den Genüssen, die das Fahren auf ihr den Menschen bietet?
Sie haben ein Recht, aber nicht die Möglichkeit. Ein Gefährt, welches ihnen diese Möglichkeit verschafft, verdient die Förderung unserer großen Nation. Es ist der mechanisch betriebene Wagen. Er allein ist imstande, dieses Problem zu lösen'.
Es war das ‚Petit Journal‘, welches erstmals den Automobilismus in der Öffentlichkeit förderte. Die gleiche Zeitung schrieb auch einen Wettbewerb aus, welcher mit hohen Geldprämien dotiert war. Fahrzeuge aller Art sollten eine Wettfahrt unternehmen, die im Frühjahr 1894 auf der Strecke Paris-Rouen stattfinden sollte. – Der Skandal von Paris, vom Comte de Don ausgelöst, wird zu einer Sensation, welche alle Pariser begeistert.

Es sind 102 Teilnehmer, die sich für das Rennen melden. Neben den wenigen Benzinfahrzeugen, melden sich Dampf- und Elektrowagen in großer Zahl, aber auch Wagen, welche durch Federkraft, komprimierte Luft, durch Wasserkraft und eine Kombination menschlicher und mechanischer Kräfte betrieben werden. Peugeot, Panhard & Levassor, de Dion und Benz sind da vertreten und die Benzinfahrzeuge sind in der Minderheit. ‚Petit Journal‘ muss eine Veranstaltung starten, um eine Vorauswahl zu treffen, in welcher sich 21 Fahrzeuge für das eigentliche Rennen qualifizieren.

Der Start des ersten Automobilrennens der Welt ist eine aufregende Angelegenheit. Mitten in die Vorbereitungen an jenem 22. Juli 1894 um acht Uhr in der Frühe fährt ein riesiger Dampfswagen, mit neun Passagieren besetzt, unter dem lustigen Gebimmel zahlreicher Glöckchen, welche an fransenverzierten Volant seines Verdecks befestigt sind. Am Steuer dieses Ungetüms: Ein braver Hutmacher aus Epernay.

In einem Schreiben bestätigt der Präfekt von Epernay: ‚Herrn Scott, Hutmacher und Dampfwagenbesitzer aus Epernay ist aufgegeben worden, seinen Wagen mit Glöckchen zu versehen, welche nicht nur das peinliche Geräusch, das der Dampf und die übrigen Mechanismen des Wagens verursachen, angemessen übertönen. Sie sollen auch vielmehr beim Passieren von Gespannen, die von Pferden gezogen werden, Unruhe vermeiden, dadurch, dass diese Glocken bei den Zugtieren vertraute Vorstellungen erwecken, da es allgemein bekannt ist, dass auf dem Lande die Pferde Glöckchen am Geschirr tragen und somit dieselben das dampfende Gefährt für ihresgleichen halten...‘

Mit mächtigem Lärm gehen die Fahrzeuge vom Start weg und sollte der Wettbewerb auch nur eine Zuverlässigkeitsfahrt sein, so entwickelte er sich schnell zu einem richtigen Rennen. Für die 126 Kilometer lange Strecke hat man den Teilnehmern zwölf Stunden zugestanden. Doch bereits nach fünf Stunden und vierzig Minuten erreicht mit unheimlichen Getöse der erste Wagen Rouen. Es ist der Dampf-Traktor von de Dion. In kurzer Folge laufen dann noch zwei Peugeot, zwei Panhard & Levassor und dann noch ein Peugeot ein.

Fünfzehn Wagen erreichen das Ziel, unter ihnen ist auch ein Benz. Bei der Preisverteilung gibt es Schwierigkeiten, als das Schiedsgericht sich fragt, ob der Traktor von de Dion wirklich ein Wagen ohne Pferde ist. Als Traktor entspricht er nicht den Vorschriften des Rennens. Ausdrücklich war in den Bestimmungen die Rede davon, dass der erste Preis von 5000 Francs für ein Fahrzeug vorgesehen war, „welches sich ohne Gefahr, leicht handlich für die Reisenden und mit nicht zu teuren Fahrtkosten erwiesen hat“. Vom schnellsten Fahrzeug war in den Startbedingungen nicht die Rede.

Der Comte de Dion verzichtet als fairer Sportsmann auf den ersten Preis und gibt sich mit dem zweiten Preis zufrieden. So waren die Rennfahrer damals!

Den ersten Preis teilen sich die Fahrer der Wagen von Panhard & Levassor und Peugeot. Beide Fahrzeuge fahren mit Motoren des ‚Systeme Daimler‘.

Für den Comte de Dion wurde die Fahrt Paris-Rouen zu einer Rechtfertigung des sogenannten Skandals von Paris und er wurde auch wieder in die Arme der Familie aufgenommen. Paris-Rouen hat das Auto so populär gemacht, wie kein anderes Ereignis zuvor.



Der Comte ist auch der Initiator des ersten richtigen Automobilrennens in der Geschichte der Menschheit: Paris-Bordeaux-Paris, welches ohne jeden Unfall verlief. Er ist der ‚Comte sportif‘, der ‚Motor-Graf‘, der ‚Renn-Graf‘. Der Mann, der das Auto in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses gerückt hat. Der Comte de Dion suggerierte den Menschen, dass sie unbedingt Autos kaufen sollten... (SF-p)

Marke Mercedes

Ferdinand Porsche war kein Mann, der Halbheiten liebte. Wenn er sich für eine Sache einsetzte, dann voll und ganz. Für Motoren besaß er einen besonderen Sinn, er brauchte nur einmal

hinzuhören und wusste dann, was da nicht stimmte. Das Indianapolis-Rennen über 500 Meilen von 1923 war das erste Autorennen, an dem die Daimler-Werke nach Porsches Eintritt teilnahmen. Porsches ganze Liebe galt dem Star der Daimler Modelle, dem Mercedes, der erst 1926 zum Mercedes-Benz wurde.

Man hatte bei Daimler schon früher viele Rennen gewonnen, aber die wirtschaftliche Lage des Werkes verlangte nach einem technischen Direktor vom Format eines Ferdinand Porsche. Schnell zeigte sich damals, dass die bisherigen Mercedes-Fahrzeuge noch nicht technisch ausgereift waren. Zwar hatte Ralph de Palma schon 1915 die 500 Meilen mit einem Schnitt von 145 Kilometer in der Stunde gewonnen, doch schnell erreichte Conny Milton auf einem HCS-Spezial 147 km/h. Porsche verbesserte den Motor und den Kompressor des Zwei-Liter-Achtzylinder-Mercedes und entwickelte später einen 120-PS-Vierzylinder-Motor. Dieses Fahrzeug schickte er in die Zerreißprobe der Targa Florio. Mit dem Standarddurchschnitt von 66 km/h wurde der Wagen in Sizilien Targa-Sieger.

Nun entwickelte Ferdinand Porsche in den folgenden Jahren eine Reihe hervorragender Mercedeswagen für die deutschen Daimlerwerke. Viele dieser eleganten Fahrzeuge verhalfen der Firma bei 27 Starts zu 21 Siegen, begründeten den Ruhm eines Rudolf Caracciola und prägten die Epoche des Automobils.

Der Entschluss, schon damals serienmäßig hergestellte Personenwagen mit Kompressoren auszustatten, führte zu dem Begriff der ‚Marke Mercedes‘. Dennoch sollten der geniale Konstrukteur und das Unternehmen im Streit auseinandergehen. Ferdinand Porsche hatte in dieser Zeit sein Ziel nicht aus den Augen verloren, einen kleinen Wagen für jedermann zu bauen. Dass sich ein solches Fahrzeug großer Beliebtheit und damit auch großer Nachfrage erfreuen würde, stand für ihn fest.

Die Direktoren sahen das anders, und man muss sich die damalige wirtschaftliche Situation in Deutschland vor Augen führen, wenn man die Zeit verstehen will. Depression hatte die Wirtschaft des Landes bis nahezu Null vermindert und die nationale Währung war beinahe wertlos, während in den USA ein Auto auf 5,7 Einwohner kam, waren es in Deutschland 221 Einwohner. Die Basis eines Marktes für Automobile konnte also nicht der von Bismarck berufenen ‚kleine Mann, den uns keiner nachmacht‘, sein, sondern die wenigen Wohlhabenden, an denen jede Krise nahezu spurlos vorübergeht.

Porsche aber schwebte weiterhin die Entwicklung eines Wagens für die breiten Bevölkerungsschichten vor. Ob er damals schon an einen Volkswagen gedacht hat, ist nicht bekannt, das sollte Adolf Hitler vorbehalten bleiben.

Bei Porsches Auseinandersetzung mit der Geschäftsführung ging es aber nicht nur um den Kleinwagen. Die Fusion mit Benz & Co lieferte hier mehr Material. Zum offenen Bruch kam es, als die Direktoren behaupteten, dass der 38-PS-Stuttgart nicht anspringen würde, wenn er eine Nacht in der Kälte gestanden hätte. Fünfzehn Autos wurden für einen Test aufgeboten, und nicht einer von ihnen sprang an.

Porsche war außer sich vor Wut, riss sich den Hut vom Kopf, trampelte ihn in den Schnee und verließ das Werksgelände, um es nie wieder zu betreten. Am 1. Januar 1929 trat Ferdinand Porsche als technischer Direktor, Chefingenieur und Vorstandsmitglied, bei den Steyr-Werken ein. (SF-p)



Der Mensch Ferdinand Porsche

Gerne würden wir an dieser Stelle all jenen Menschen gedenken, welche zum Siegeszug des Automobils beigetragen haben, doch das ist aus Platzgründen nicht möglich.

Also wollen wir an dem Menschen Ferdinand Porsche nur eine der Persönlichkeiten und ihrer humorvollen Seite zeichnen und damit für die heutige Zeit menschlich machen. Schon bei Astro-Daimler hatte Porsche Flugzeugmotoren entwickelt und so wie er seine Motoren in den Autos testete, testete er auch seine Flugzeugmotoren in lenkbaren Ballons selber.

Dabei war es einmal sehr stürmisch und, um nicht einen Kirchturm zu streifen, warf man Ballast ab – zuviel, wie sich schnell herausstellte, als der Ballon von da an unbeirrt nach oben stieg. Das Überdruckventil war schnell überfordert und es war nur noch eine Frage von Minuten, wann die Ballonhülle zerreißen würde. Das Manometer stand längst über dem roten Strich, als die Höhenzunahme endlich aufhörte und man darangehen konnte, die Landung einzuleiten.

Als man auf glücklich auf dem Boden wieder angekommen war, sagte Ferdinand Porsche zu der übrigen Ballonbesatzung: „Ich habe von meiner Frau eine gute Salami eingepackt bekommen, die

wollen wir uns jetzt teilen.“ Er packte vor der erwartungsvollen Mannschaft die erwartete Salami aus und fand – ein neues Mieder.

Frau Porsche musste wohl eine Verwechslung passiert sein. Aber dennoch hatte der Inhalt des Päckchens die erwartete Wirkung, die Angst vor dem wahrscheinlichen Absturz war schnell wieder vergessen. (SF-p)

VW? – Nicht mal geschenkt!

In den Märztagen des Jahres 1948 saß Henry Ford II. in Köln an einem Konferenztisch, um dort über das Schicksal des Volkswagens mitzuentcheiden.

Nicht ihm gegenüber, aber an der anderen Seite des Tisches, saß ein jüngerer Mann namens Heinrich Nordhoff, den man kurz zuvor zum Direktor der Überbleibsel des Volkswagenwerkes ernannt hatte, weil er Ingenieur war und gerade ohne besondere Aufgaben schien. Man verhandelte einige Zeit erfolglos hin und her, immerhin wurde das Volkswagenwerk als Geschenk angeboten, aber Ford konnte sich auch dafür nicht erwärmen.

Schließlich beendete der Vertreter der britischen Militärverwaltung die fruchtlose Diskussion mit der Frage an Henry Ford, ob er nun VW geschenkt haben wolle oder nicht. Oberst Radclyff beschreibt die Situation so, dass der amerikanische Autokönig sich hilfeschend an seinen Aufsichtsvorsitzenden Ernest Breech wandte und eine nahezu klassische Antwort bekam. „Mister Ford“, sagte Breech bestimmt und überzeugt, „was man uns hier anbietet, ist nicht einen roten Heller wert!“

So wurde das Volkswagenwerk zu einer deutschen Firma und der Ingenieur Heinrich Nordhoff hatte das Problem am Halse, Volkswagen zu verkaufen, weil man sie in den zerstörten Werkhallen produzieren konnte, wenn das Wetter schön war und es nicht gerade regnete. – Für die Amerikaner war, wie Breech es vorhergesagt hatte, der Volkswagen keinen roten Heller wert. Niemand wollte das ‚Nazi Product‘ haben.

Aber als die Käfer in zweistelliger Millionenaufgabe in der ganzen Welt liefen, schrieb die angesehene Times, Ford sehe in dem Volkswagen einen äußerst schwer zu verdrängenden Konkurrenten. Hitler hatte den Volkswagen den Besatzungsmächten hinterlassen, nicht einmal die Sowjets wollten ihn haben. Also fiel er an einen Mann namens Heinrich Nordhoff, der ihn auch nicht mochte, aber das sollte sich schnell ändern.

Mit Nordhoff an der Spitze, Hunger im Magen und ein Bett unter einem Dach, dass es durchregnen ließ, schaffte die Belegschaft der heutigen VAG ihren bedeutenden Beitrag zum wirtschaftlichen Wiederaufschwung Westdeutschlands – Ein Aufschwung, welcher ein bedeutender Beitrag zum demokratischen Staat Bundesrepublik Deutschland werden sollte.



Für einen der bedeutendsten Automobilpioniere Deutschland erfüllte sich damit auch ein Lebensziel – Die Massenproduktion eines Wagens für die breite Masse des Volkes, eben ein Volkswagen. Nach zweijähriger Haft aus französischer Gefangenschaft entlassen, besichtigt Ferdinand Porsche die Fahrzeugfertigung in Wolfsburg. „So habe ich es mir immer vorgestellt, Herr Nordhoff“, soll Porsche damals gesagt haben. Er hatte so lange von einem Auto für die breite Masse geträumt, Autos sollten nicht allein nur für Vermögende zu haben sein.

Der Volkswagen in seinen Anfängen war eine gute Idee und gute Ideen haben ein zähes Leben. Drei Männer haben hinter dieser Idee gestanden. Ferdinand Porsche, der in ihr sein Lebenswerk sah, Adolf Hitler, der sich diese Idee für seine Politik dienlich machte und Heinrich Nordhoff, der sie unter großen Schwierigkeiten schließlich verwirklichte.

Es ist völlig gleichgültig, welche Namen in den Direktionsetagen in Wolfsburg an den Türen stehen, sie alle haben ihre Daseinsberechtigung allein der Tatsache zu verdanken, dass es zwei Männer gab, die Ferdinand Porsche und Heinrich Nordhoff hießen. Otto, Langen, Daimler und Benz schrieben ihre Namen auf die deutsche Seite des Geschichtsbuches der automobilen Entwicklung. Aber es war jener, damals in der Öffentlichkeit noch weitgehend unbekannt Ingenieur Heinrich Nordhoff, der wie seine Arbeiter arbeitete und hungerte, der den Volkswagen in der ganzen Welt berühmt machen sollte.

Wenn es so etwas wie ein deutsches Wirtschaftswunder gab, dann ist das nicht allein dem berühmten Wirtschaftsminister Erhardt unter Konrad Adenauer zu verdanken, sondern auch der Tatsache, dass damals das Schicksal aufbauwillige Männer wie Heinrich Nordhoff an die Spitze stellte, der in zerbombten Fabrikhallen etwas produzieren ließ, das Deutschland wieder einen Namen auf den

Märkten der Welt gab. ‚Made in Germany‘ kann nicht allein das Produkt eines Einzelnen sein, es ist das Ergebnis aller, ob sie nun Lieschen Müller oder Heinrich Nordhoff heißen. Vergessen wir es nicht! (SF.-p)

Die ersten Porsche

Ferdinand Porsche ging von Anfang an im Automobilbau besondere Wege. Wo sich andere noch mit Dampf- oder Benzinmotoren herumschlugen, konstruierte er 1900 einen Zwölf-PS-Elektromotor, der unmittelbar auf die Radnabe gebaut wurde. Solche Fahrzeuge fanden besonders in Großbritannien Lob und Zustimmung reicher und adeliger Leute, welche Geräusch und Gestank von Dampf- und Benzinfahrzeugen als allzu lästig empfanden. Die Porsche Elektromotoren, von Lohner in Wien gebaut, ließen die eleganten Kutschen leise und im Zwanzig-Kilometer-Tempo durch den Hydepark gleiten. Dennoch war der Nachteil schwerer Batterien und geringer Reichweite so groß, dass diese Fahrzeuge schon nach wenigen Jahren nicht mehr gefragt waren. (SF.-p)

Die Autos der Zaren

Zar Alexander II. hatte davon gehört, dass der belgische Ingenieur J.J. Etienne Lenoir im Mai 1862 in Paris ein Automobil mit Verbrennungsmotor gebaut hatte. Das Auto, es erinnerte eher an einen Kinderwagen auf drei Rädern, wurde mit Kohlenwasserstoff angetrieben und der Zar war davon so fasziniert, dass er 1864 ein solches Auto kaufte und es mit der Bahn von Vincennes nach St. Petersburg bringen ließ. Damit war Alexander II. vermutlich der erste Mann im damaligen russischen Reich, der über ein eigenes Automobil verfügen konnte – er sollte 1881 bei einem Bombenattentat getötet werden. Als man 1905 nach dem historischen Fahrzeug eine intensive Suche organisierte, blieb dieses unter rätselhaften Umständen verschwunden.



1913 erwarb Zar Nikolaus II. zwei Rolls Landaulets. Die Fahrzeuge waren innen mit dicken Teppichen ausgeschlagen, die Sitze mit reiner Seide bezogen und auch die Armaturen und die übrige Ausstattung waren aus den kostbarsten Materialien, welche man damals für Geld kaufen konnte. Für die später zur Revolution aufrufenden Bolschewiki waren diese Fahrzeuge Symbole der Überheblichkeit und der Ausbeutung. Einen beinahe ähnlich luxuriösen Wagen von Rolls Royce, der mit Kettenantrieb und Kufen für Fahrten im russischen Winter nachgerüstet wurde, kaufte sich ein sowjetischer Genosse nach der Revolution. Das Fahrzeug ist heute noch in Moskau zur Besichtigung ausgestellt und sein früherer Besitzer war Wladimir Iljitsch Uljanow – weltbekannt unter dem Namen: Lenin... (SF.-p)

Carl Benz und seine Kunden

Die deutsche Gesetzgebung des 19. Jahrhunderts war nicht gerade geeignet, den Automobilpionieren das Leben leicht zu machen. Und als auch noch die Pariser Weltausstellung für Carl Benz eine Herausforderung wurde, bangten seine beiden Gesellschafter um ihr Geld. Benz sucht und findet neue Teilhaber, mit denen er am 1. Mai 1890 einen Vertrag macht. Diese Teilhaber sind nicht nur vom Erfolg des Automobils überzeugt, sie können auch ein beträchtliches Vermögen in die junge Firma investieren und verfügen über Organisationstalent und entsprechende Verbindungen. Die Produktion von ortsfesten Motoren, sowie von Motorbooten wird gesteigert und die Gewinne aus diesen Geschäften werden in die Produktion von Motorkutschen gesteckt. So kommt nicht nur das Geschäft mit Frankreich in Gang, auch der zweite deutsche Kunde erscheint auf dem Betriebsgelände der Firma Benz. Er glaubt, an einer unheilbaren Krankheit zu leiden, und möchte vor seinem Ende noch „das Höchste, was das Leben zu bieten hat, genießen“, für ihn ist das eine Benz-Kutsche. Ein Vermögen gibt er dafür aus und fährt damit solange durch die Lande, bis er völlig vergessen hat, dass er ja eigentlich todkrank ist. Der dritte Kunde, welcher nicht aus Frankreich kommt, ist eine Lehrerin aus Ungarn. Der Sohn Eugen Benz überführt den Wagen nach Sommerein bei Pressburg. Es wird eine einzigartige Triumphfahrt. Die ganze Stadt feiert die Ankunft des Autos mit Hammel am Spieß, Tokayer und Csardasmusik. – Das wäre doch ein gedanklicher Anstoß für heutige Neuwagenkäufer – Oder?

Dennoch läuft das Geschäft bis 1893 noch sehr ruhig. Nur Stück für Stück kann Carl Benz seine Motorkutschen verkaufen und das ist ihm wohl auch gar nicht so unangenehm, wie August Horch in seinem Buch aus der Zeit seines Betriebsleiterdaseins bei Benz erzählt... „An einem schönen Vormittag kommen da zum Fabriktor hereinspaziert zwei Leut, ein Mann und eine Frau. Der Mann hat ein Köfferche in der Hand, geht gleich auf mich zu und fragt: Sind Sie der Herr Benz? Ja, der bin ich. Sage se mal, Herr Benz, Sie baue doch solche Wage, die von selber laufe? Ja, das tu ich schon. Aber warum wolle Sie das wisse? Ich möchte mir gern so ein Wage ansehe und eventuell kaufe. Ich sag: So weit sind wir noch nit, ich verkaufe Ihne kei Wage. Aber der Kunde war zäh und ließ nicht locker, er wollte sich wenigstens einen Wagen ansehe. Ich geh also zu meinem Sohn Eugen und sag: Bring mal einen von den dreirädrigen Wage raus (wir hatten zwei), und mach den Riemen schön kurz. Die Sach mit dem Riemen war nämlich so: Das Wägelche hat vorn beinahe kein Gewicht gehabt und wenn der Riemen sehr kurz gespannt war und man etwas grob einschaltete, ging der ganze Wagen vorn hoch wie ein Geißbock und wenn man's noch ein bisschen gröber machte, ging er gleich so hoch, dass man hinne wieder herunterfiel. Na also, mein Eugen bringt das Wägelche in den Hof, läßt den Motor anlaufen, setzt sich in den Sitz, schaltet ein ... und mein Wägelche geht hoch wie ein scheuer Gaul oder wie'n Ziegenbock... und wie der Mann das sieht, nimmt er in die eine Hand sein Köfferche und in die andere Hand sei Frau, sagt Gute Morge, und weg is er gewese und nie mehr wiedergekomme...'

Das spricht für den grundsoliden Charakter von Carl Benz, der damals noch davon überzeugt ist, dass seine Fahrzeuge für den Verkauf noch nicht ausgereift sind. Im Gegensatz zu Daimler erkennt Benz, dass seine Fahrzeuge noch nicht sicher genug für die damaligen Straßen sind. Es passiert einfach zu oft, dass die dreirädrigen Wagen umkippen und ihre Passagiere auf die Straße werfen. (SF.-p)

Vorläufer der Radarfallen

Am 11. Juni 1905 beginnt die ‚Glidden Tour‘, welche nach Art der heutigen Rallyes als eine Zuverlässigkeitsfahrt über eine Entfernung von 1000 Meilen in Amerika ausgetragen wird. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind für diese Veranstaltungen nicht aufgehoben worden. Daher hat jeder Fahrer eine Tabelle bei sich, in welcher steht, wo wie viel Meilen jeder fahren darf. Die Polizei des Städtchens Dover hat unauffällig eine Messstrecke markiert und Beamte in Zivil mit Stoppuhren aufgestellt. Der Posten am Ende der Strecke ist mit starken Stricken ausgerüstet, mit denen Geschwindigkeitssünder rigoros abgefangen werden sollten – Die ersten Vorläufer der heute so modernen Radarfallen. (SF.-p)

Vom patentierten Irrtum – zur Magnetzündung

Nicht nur Menschen wie Wilhelm Maybach und Emil Jellinek haben das Auto in Deutschland hoffähig gemacht – es bedurfte auch noch eines damals unbekanntem schwäbischen Mechanikers, der als erster eine brauchbare elektrische Zündanlage konstruierte, welche die Leistung der Mercedeswagen auf 35 PS zu steigern vermochte – sein Name war Robert Bosch.

Vom Beginn an war beim Verbrennungsmotor die Zündung das größte Problem. Daimler gelangte auf dem Umweg des ‚patentierten Irrtums‘ zur Glührohrzündung, die mit den möglichen Tourenzahlen bis zu 900 Umdrehungen zwar den schnelllaufenden Motor ermöglichte, aber doch den Nachteil hatte, dass sie – wegen der außen am Motor brennenden Flamme, feuergefährlich war.

Jellinek, der das klar erkannte, verlangte schon zu Beginn seiner Verhandlungen mit der Daimler-Motorenengesellschaft eine elektrische Zündung. Da er zunächst bei Daimler und Duttonhofer auf Unverständnis stieß, schrieb er in einem Zeitungsartikel: ‚...es ist nicht notwendig, dass ein Wagen umfällt, um das Benzin in Brand zu stecken, es genügt, dass eine heftige Erschütterung das Zuleitungsrohr zu den Brennern beschädigt...‘

Schon ein Jahr nach der Erfindung des Viertaktmotors hatte N.A. Otto bei Werner Siemens in Berlin angefragt, ob man dort nicht eine elektrische Zündung entwickeln könnte. Siemens lehnte zunächst ab, schrieb dann aber doch am 14. Juni 1877: ‚Werter Freund, Sie wünschten sich kürzlich eine elektrische Zündung für Ihre Maschinen. Es sind auch von anderer Seite dieselben Forderungen an uns gestellt worden. Ich möchte Ihnen aber zuerst die Lösung, die wir eventuell gefunden haben, zur Verfügung stellen, Es fragt sich, ob es Ihre Maschine gestattet, eine



ganz kleine Welle in den Zündraum hineinzuführen und permanent in denselben zu drehen. Dann wird die Sache sicher gehen...'



Siemens konstruiert auch eine Zündung, die aber versagt, weil innerhalb des Verbrennungsraumes ein Zahnrad angebracht ist, auf dem eine Kontaktfeder schleift – beide verbrennen in kürzester Zeit. Später greift Nikolaus August Otto den Gedanken der elektrischen Zündung auf. Eines Tages, bei einem seiner abendlichen Spaziergänge, beobachtete er zwei Dutzend Pioniere, welche an einem Holzkasten kurbelten. Auf seine Frage, was sie damit bezweckten, erklärten die Soldaten, dass in dem Kasten ein magnetisch-elektrischer Funke erzeugt würde, der eine Mine zur Explosion bringen könnte.

Das regte Otto zu dem Gedanken an, eine solche magnetische Zündung bei seinen Benzinmotoren zu verwenden und so läuft bereits 1884 der erste von Otto gebaute Viertaktmotor mit elektrischer Zündung. Auf besonderen Wunsch liefert auch Deutz stationäre Motoren mit magnetelektrischer Zündung, doch ist sie immer noch der offenen Flammzündung unterlegen.

Fast zur gleichen Zeit wie Otto beschäftigt sich in Wien der Mecklenburger Siegfried Marcus nicht nur mit dem Kraftfahrzeug, sondern auch mit dem Zündproblem von Benzinmotoren. Im Gründungsjahr von Siemens & Halske war er 1848 als Lehrling in die Firma eingetreten und ging vier Jahr später nach Wien, um dort als Mechaniker an der K. u. K. Medizinischen Josephs-Akademie im Physikalischen Institut zu arbeiten.

Im Jahre 1860 macht er sich selbständig und erwirbt seinen Lebensunterhalt mit der Reparatur von Webstühlen für die Seidenweber des ‚Schottenfeldes‘ bei Wien. Er betätigt sich aber auch als Erfinder und baut in einen Handwagen einen Benzinmotor ein. Damit erregt er die Aufmerksamkeit von Professor Releaux in Berlin, der seinen Studienfreund Eugen Langen in Deutz darauf aufmerksam macht, dass jener Siegfried Marcus bereits Benzin zum Antrieb seines Verbrennungsmotors benutzt. Schon 1875 – zehn Jahre vor Benz und Daimler - baute Marcus ein richtiges großes Automobil und bekommt für die elektrische Zündung desselben am 11.11.1883 nicht nur das österreichische ‚Privileg‘ sondern auch das deutsche Reichspatent Nr. 29.947 auf eine elektrische Zündung explosiver Gase oder Flüssigkeiten in Explosionsmotoren.



Sein Automobil und die elektrische Zündung bleiben lange Zeit unbekannt. Es mochte aber auch so sein, dass der Erfinder kein großes Zutrauen zu seinem Werk hatte.

Erst anlässlich der Wiener Jubiläumsausstellung 1898 und damit nur wenige Tage vor dem Tode von Siegfried Marcus, wird sein Automobil der Öffentlichkeit vorgestellt.

Aber es ist zu spät. Zu dieser Zeit haben bereits die Automobile von Benz und Daimler, sowie zahlreicher anderer französischer Konstrukteure eine bessere technische Vollkommenheit erreicht als das Fahrzeug von Marcus. (SF.-p)

Schnelle Elektromobile

Schon 1898 stellte Chasseloup-Laubat mit einem von Elektromotoren getriebenen Fahrzeug mit mehr als 63 Kilometern in der Stunde zu einen Rekord auf. Der absolute Geschwindigkeitsrekord für Fahrzeuge alle Klassen wird 1899 von dem Belgier Camille Jenatzy mit knapp 106 Kilometern in der Stunde aufgestellt. Mit seinem Elektromobil ‚La Jamais Contente‘ erreicht er eine Geschwindigkeit, welche zu dieser Zeit bisher nicht von einem Benzinwagen erreicht werden konnte. (SF.-p)

Die Taxis von Paris

Im ersten Weltkrieg, am 7. Dezember 1914, hat die deutsche Armee sehr schnell die Marne überschritten und nähert sich offensichtlich unaufhaltsam der Straße Meaux-Paris. Zwischen Paris und den deutschen Truppen gibt es praktisch keine französischen Verbände mehr.

In großer Eile beschlagnahmt General Naunoury, als Kommandant von Paris, alle Taxis der Stadt, mit denen einmal die vornehmen Damen und Herren zum Dejeuner oder ins Theater zu fahren pflegten. Mit diesen Taxis fahren nun annähernd zehntausend wehrfähige Männer, die in Paris noch zu finden sind, innerhalb weniger Stunden nach Meaux.

Das sogenannte ‚Marne-Wunder‘ geschieht, die deutschen Armeegruppen werden durch den völlig unerwarteten Flankenangriff überrascht und verunsichert und kommen in ihrem Vormarsch erst einmal zum Stehen – Paris ist erst einmal gerettet.

Das bewirkten mehr als tausend rote und grüne Taxis, welche Louis Renault zum Vergnügen der Pariser gebaut hatte. Aber der Einsatz der Taxis von Paris hatte für den Automobilbau auch eine besondere Bedeutung: Die Militärs erkannten, dass das Automobil auch eine strategische Bedeutung haben kann – seit 1914 ging man daran, robuste und zuverlässige Militärfahrzeuge zu bauen. (SF-p)

Immer schneller ins 20. Jahrhundert

Es ist ein Mercedes, der sich 1901 in Nizza als erstes Bezfahrzeug an den Rekord über ‚eine Meile mit fliegendem Start‘ heranwagt. Bescheidene 86,1 km/h werden dabei erzielt. Bereits 1902 werden wiederum mit einem Mercedes, mit einem 40-PS-Motor 103,4 km/h erreicht und man liegt damit immer noch unter dem Weltrekord, von 105,8 km/h, den Jenatzy mit seinem Elektromobil im Jahre 1899 erzielte. Doch bereits zwei Tage später wird dieser Rekord von dem Franzosen Serpollet auf der Promenade des Anglais in Nizza gebrochen. Sein selbstgebautes Dampfmo bil jagt mit genau 120,805 km/h über die Strecke.

In den Morgenstunden des 5. August 1902 erreicht Vanderbilt jr., von Beruf Sohn und Erbe des zweihundertfachen Millionärs William Vanderbilt, auf den Rennstrecken von Ablis eine Geschwindigkeit von 122,478 km/h und wird somit neuer Inhaber des Weltrekords. Am Ende des Jahres 1902 steht der Weltrekord schon auf 124,137 km/h. 1903 schraubt ein Gordon-Brillie Wagen den Rekord auf 136,3 km/h. Aber bereits 1904 holt ihn Vanderbilt mit einem 90-PS-Mercedes und einer Geschwindigkeit 148,5 km/h ‚über die fliegende Meile‘ von Frankreich erneut nach Amerika. Doch der Kampf um die Rekorde wird sofort wieder von den Europäern aufgenommen. In Nizza erreicht ein 100-PS-Gordon-Brillie 152,5 km/h und ein 90-PS-Mercedes in Ostende 156,5 km/h. Das Jahr schließt mit dem Rekord eines Daracq: 168,20 km/h.

Die Geschwindigkeit von 195,652 km/h wird von einem Stanley-Dampfwagen in Ormonde-Beach erreicht. Da dabei der Kessel des Fahrzeuges explodiert, werden weltweit strengste Bauvorschriften für solche Fahrzeuge erlassen – Der Dampfwagen stirbt, aber nicht an der Technik, sondern wegen der Sicherheitsvorschriften.

Im Jahr 1909, auf der britischen Brooklands-Bahn erreicht der zur Legende gewordene ‚Blitzen-Benz‘ 205 km/h, 1910 in Daytona Beach 211 km/h und 1911 228,1 km/h. Mit einem Hubraum von 21,5 Litern und einer Leistung von 200 PS, hält der ‚Blitzen-Benz‘ von 1909 bis 1919 den absoluten Geschwindigkeits-Weltrekord.



Doch machen wir jetzt einen kleinen Sprung in das Jahr 1927 als ein Sunbeam die Dreihundertkilometergrenze überschreitet und schon 1931 von einem Napier Blue Bird mit 404,494 km/h auf den zweiten Platz verwiesen wird. Ein Thunderbolt erreicht 1937 502,1 km/h und ein Railton Mobil Spezial 1947 633,6 km/h.

Zweiunddreißig Jahre später wird auf dem kalifornischen Luftwaffenstützpunkt Edwards mit 1,0106 Mach erstmals die Schallgeschwindigkeit von einem Fahrzeug auf Rädern überschritten. Mit einer 48.000-PS-Raketenmaschine und einer zusätzlichen Siedewinder

Rakete, welche einen Schub von 2.724 kg entwickelt, erreicht das Budweiser Rocket eine Geschwindigkeit von 1.190,377 km/h.

(SF-p)

Die ersten Diesel

In den ersten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts wird der Diesel-Motor, wegen seiner überschweren Bauart, lediglich als Schiffs- oder stationärer Motor verwendet. Erst nach Diesels Tod macht ein Diesellastwagen eine Probefahrt über hundert Kilometer mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von dreißig Kilometern bei drei Tonnen Nutzlast.

Als Schöpfer des Benz-Diesel-Motors gilt Prosper L'Orange, der Leiter der Versuchsabteilung in der Gasmotorenfabrik Deutz. Er hat bereits 1908 mit einem kompressorlosen Diesel-Motor experimentiert. Mit Hilfe eines Kompressors experimentiert Diesel noch 1908 mit einem höheren Druck als er im Zylinder herrscht; er spritzt einen Luftstrahl ein, denn es gab damals noch keine brauchbaren Kraftstoffpumpen und Düsen.

Nach seinem Eintritt in die Firma Benz findet Prosper L'Orange heraus, dass man sich den umständlichen und schweren Einblas-Kompressor sparen kann, wenn man im Zylinderkopf eine kleine Vorkammer anbringt, in der ein Teil des Kraftstoffs verbrennt, wobei der Druck in der Vorkammer ansteigt und der restliche Kraftstoff unter der Einwirkung des Überdrucks, wie beim Einblasverfahren, in den Hauptbrennraum geschleudert wird.

Die Anmeldung des Patent es datiert auf den 14. März 1909. Im gleichen Jahr entwickelt auch Vickers Ltd. ein Verfahren mit direkter Strahleinspritzung. Rudolf Diesel, dem diese Maschine vorgeführt wird, lehnt das Verfahren jedoch ab. Hugo Junkers in Dessau beschäftigt sich aber weiter mit diesem Problem, doch der Erste Weltkrieg bringt alle Arbeiten zur Entwicklung eines Diesel-Fahrzeug-Motors zum Stillstand.

Nach dem Ende des Krieges erfährt Prosper L'Orange, dass Harry Leissner in Schweden einen kompressorlosen Diesel entwickelt hat. L'Orange verbessert diese Maschine und erhält am 8. März 1919 das sogenannte ‚Trichterpatent‘, welches endlich im Jahre 1922 zum Bau des ersten brauchbaren Dieselmotors für Lastwagen führt. Auch die MAN in Nürnberg hat inzwischen einen leichten Dieselmotor ohne Kompressor entwickelt, dessen Funktion im wesentlichen mit L'Oranges Vorkammer-Motor übereinstimmt. Im Dezember 1924 werden auf der Berliner Automobilausstellung die ersten serienmäßigen Fahrzeug-Diesel-Motoren der Welt vorgestellt. Mit dem Vorkammermotor der Benz-Werke in Gaggenau und dem Strahleinspritzmotor der MAN beginnt die schnelle Entwicklung des Diesel-Lastwagens bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges in Europa und danach auch in Amerika.

Nicht vergessen werden soll an dieser Stelle, dass die Firma Bosch die Voraussetzungen für die serienmäßige Produktion der Diesel-Motoren schuf. Seit 1924 werden dort Einspritzpumpen, Düsenaggregate und Filter serienmäßig hergestellt und in alle Welt geliefert. Von Bosch gehen auch die ersten ernstzunehmenden Versuche aus, den Diesel-Motor als Antrieb für Personenwagen nutzbar zu machen.

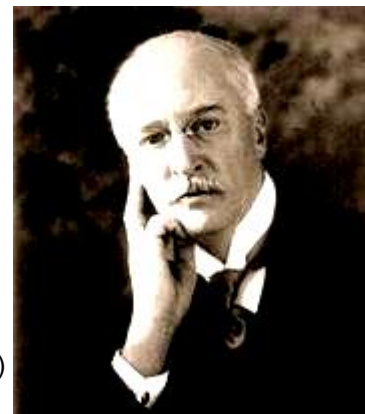
Das erste Diesel-Auto für den Personenverkehr war ein Vierzylinder-Stoewer-Motor, der als Otto-Motor in einen Diesel-Motor umgewandelt wurde, schreibt Dr. Schildberger in seiner Schrift ‚Bosch und der Diesel-Motor‘.

Man hatte damals noch gar nicht die Absicht, mit dem Diesel- dem Otto-Motor Konkurrenz zu machen. Man wollte lediglich beweisen, dass Einspritzpumpen und Düsen auch bei kleinen Kraftstoffmengen von etwa zehn Kubikmillimeter pro Einspritzung noch einwandfrei arbeiteten. Mit den Typ 260-D liefert Daimler-Benz ab 1936 den ersten Diesel-Personenwagen aus einer Serienproduktion. Zwanzigtausend Stück werden davon bis zu Beginn des Zweiten Weltkriegs gebaut. Es ist die gleiche Firma, welche nach dem Krieg wieder neue Personenwagen auf den Markt bringt. Zunächst den 170-D, dann den 180-D und den 190-D. Mit dem ‚Hansa 1800‘ zieht 1953 Borgward nach, und es dauert nun auch nicht mehr lange, bis der Diesel-Motor im Pkw international wird. Noch heute sind die Motorkonstruktionen immer noch weit davon entfernt, die von Rudolf Diesel angestrebte ‚Isotherme‘ zu erreichen, aber diese Motoren sind die wirtschaftlichsten Wärmekraftmaschinen, die es gibt. Ursprünglich das Land des Diesels, musste Deutschland diese Vorrangstellung an Amerika abgeben. Dort werden jetzt die meisten Diesel-Motoren der Welt hergestellt.

Der Erfinder Rudolf Diesel verlor sich unter rätselhaften Umständen im Dunkel der Menschheitsgeschichte. Auf dem Dampfer ‚Dresden‘, der am Nachmittag des 19. September 1913 von Antwerpen nach Harwich fuhr, verschwand der Mann, der die Motorentechnik alternativ machte, spurlos von Bord. Erst am 10. Oktober sichtete ein holländisches Motorboot eine im Meer treibende Leiche. Man entnahm der Bekleidung des Toten einige Papiere aus denen hervorging, dass es sich um die Überreste von Rudolf Diesel handelte.

Die Leiche ließ man weiter treiben, da es damals auf See nicht üblich war Tote an Bord zu nehmen. Sie wurde nie wieder gesichtet und die Meinung der Techniker bis in unsere Zeit geht davon aus, dass der große Rudolf Diesel seinem Leben selber ein Ende gesetzt haben könnte.

Warum er das tat, ist für die Nachwelt ein Rätsel geblieben, aber der Mensch Rudolf Diesel lebt bis heute noch in seiner Erfindung fort. Er schuf den Motor, der als wirtschaftliche Alternative zu der Erfindung von Benz und Otto heute beinahe jeden Lastwagen antreibt und viele Personenkraftwagen. Wir haben allen Grund, seiner zu gedenken, wenn wir das charakteristische Geräusch des im Leerlauf laufenden Diesel-Motors hören.



(SF.-p)

Die RR-Story

Der 9. Juli 1908 war für die britische High Society ein großer Tag, es war auch ein Tag, der in die Automobilgeschichte der Welt eingegangen ist. An diesem Tag begann die britischste aller

britischen Automobilfabriken mit der Einweihung ihres neuen Werkes in Derby, sechzig Kilometer nördlich von Coventry, mit der Produktion des Rolls Royce. Schon die Wahl des Standortes für das neue Werk schien symbolisch zu sein. Das Städtchen Derby ist die Heimat des Earl of Derby, jenes Mannes, der den Grundstein für das damals berühmteste Pferderennen der Welt legte. The Honorable Charles Steward Rolls, jüngste Sohn des Lord Llangattock of Monmouth, war nur ein Mitbegründer des Werkes. Henry Royce, der eigentliche Begründer kam aus kleineren Verhältnissen. Mit einem Anfangskapital von ganzen siebenzig Pfund gründete Royce mit A.E. Claremont eine Elektrowerkstatt. 1902 kaufte er sich einen gebrauchten Devauville, der sein erstes Auto war. Damit war Royce dem Automobil verfallen und begann bald Autos eigener Konstruktion zu bauen, welche zwar technisch gut waren, denen es aber in Öffentlichkeit an der nötigen Beachtung mangelte. Zu dieser Zeit lernte Henry Royce auf Umwegen die Gentlemen C.S. Rolls und Claude Johnson kennen, der damals der bekannteste Motorjournalist der britischen Inseln war. Außerdem war Johnson Rolls Teilhaber, der nicht nur Rennen fuhr, sondern auch mit Automobilen handelte. Als ein bis dahin unbekannter Crossley-Wagen eine spektakuläre Fahrt von London nach Monte Carlo unternommen hatte, startete Johnson sofort in umgekehrter Richtung mit einem Royce-Wagen. Die Presse war informiert und der Royal Automobile Club überwachte die Fahrt, bei der Johnson die Zeit des Crossley-Wagens um drei Stunden und einundzwanzig Minuten unterbieten konnte, obwohl er in Calais drei Stunden und elf Minuten auf ein Schiff warten musste.

Im Jahr 1905 baute Henry Royce den ersten V-8-Motor der Welt und wenig später den ‚Legalimit‘-Wagen, der den englischen Gesetzen entsprechend eine Höchstgeschwindigkeit von zwanzig Meilen hatte, egal ob er bergauf oder bergab fuhr. Vor allem diese Entwicklung wurde ein großer Misserfolg, welche am Vermögen der Rolls Ltd. zehrte. Um die Firma zu sanieren, gründeten die Gentlemen Royce, Claremont, Rolls und Johnson am 16. März 1906 die Rolls-Royce Ltd. Kein Mensch konnte an diesem Tag geahnt haben, dass dieser Name später in der ganzen Welt eine beinahe magische Faszination erreichen sollte.

Es war Henry Royce, der den Plan hatte, das prächtigste und beste Auto der Welt zu bauen. Es sollte ein Wagen sein, der so leise fuhr wie ein Elektro-Taxi und dabei den Komfort eines Pullmann-Wagens der amerikanischen Eisenbahnen bot. Außerdem sollte der Wagen repräsentativ sein. Weithin sichtbar sollte er beweisen, dass sein Besitzer in der Gesellschaft ganz oben stand.

Gerade noch rechtzeitig zur Londoner Automobilausstellung 1906 wurden die beiden ersten Wagen fertig – majestätische Automobile mit Polstern aus bestem Saffianleder.

Es war Johnsons Idee, Stoßstange, Kühlerverkleidung und sonstigen Zierrat versilbern zu lassen und dezent ein Schild anzubringen, das verkündet, dass das erste Auto von Rolls-Royce auf den Namen ‚Silver Ghost‘ getauft wäre.

Der ‚Silver Ghost‘ begründete den Ruhm der Rolls Royce Werke und er wurde bis 1925 nahezu unverändert gebaut. Ein Triumph, den C.S. Rolls nur noch in den Anfängen erleben konnte. Er starb am 12.7.1910. Wenige Monate später brach Henry Royce am Reißbrett zusammen. Er zog sich nach Le Canadel in Frankreich zurück, wo er weiter konstruierte und das Werk in Derby immer nur für kurze Zeit besuchte.

Claude Johnson übernahm die Leitung der Firma. Royce der Chefkonstrukteur blieb im Hintergrund. Seine Anweisungen wurden auf Büttchen gedruckt und in Leder gebunden, den Sachbearbeitern der Firma zugeleitet. Noch heute, als Royce-Bibel bekannt, werden diese Aufzeichnungen aufbewahrt – Ihr Inhalt ist ‚top secret‘.

Auf den Rennstrecken der Welt und auf allen Straßen feiern die Fahrzeuge von Rolls-Royce in dieser Zeit Triumphe. Der russische Zar, indische Maharadschas, Könige und Dollarmillionäre fahren die Fahrzeuge der berühmten Firma. Im ersten Weltkrieg werden gepanzerte Fahrzeuge für Generale und Oberbefehlshaber gebaut. Außerdem Flugzeugmotoren. Der 225-PS-Eagle, der 75-PS-Hawk und der Falcon erreichen auf Anhieb Weltberühmtheit. Seit 1931 baute Rolls Royce nach Übernahme der Bentley Motors Ltd. Sportwagen. Unter dem Namen Bentley wurde ein nahezu geräuschloser Silent Sport Car mit Rolls Royce Motor geliefert.



Heute ist die Automobilfertigung weitgehend in den Hintergrund getreten. Auf jeden Rolls Royce gibt die Firma aber heute noch drei Jahre Garantie und jeder Wagen wird einmal im Jahr von einem Werksmonteur kostenlos geprüft und überholt.

Als Henry Royce am 22. April 1933 im Alter von 70 Jahren starb, machten sich in der ganze Welt Monteure auf den Weg um an allen Rolls Royce-Wagen die bisher rot prangenden Insignien ‚RR‘ durch Schwarze zu ersetzen. Im Zeichen der Trauer um Henry Royce sollte dieses Symbol auto-mobiler und menschlicher Vornehmheit von da an nur noch in Schwarz gefertigt werden. (SF.-p)

Autos mit schlechtem Ruf

Auf dem Gipfel seiner Macht besaß Adolf Hitler 1941 zwei völlig identische Mercedes Benz 770-K. Die Fahrzeuge waren sechs Meter lang und hatten ein Gewicht von 4,5 Tonnen. Der Schutz vor Attentaten wurde von einer 30 Millimeter starken Panzerplatte und zwölf Millimeter dickem Glas übernommen. Die Fahrzeuge verbrauchten 76 Liter auf 100 Kilometer und die Tanks fassten 200 Liter. Der Führer benutzte diese Limousinen für Paraden und Reisen in die eroberten Länder Als Kriegsbeute wurden diese Fahrzeuge in die USA gebracht und noch vor einigen Jahren wurde eines von ihnen auf einer Auktion für 141000 Dollar an einen Autohändler in Wisconsin verkauft.

Ebenfalls in keinem guten Ruf stand ein Ford V-8, den sich der Großhändler Jesse Warren für 785 Dollar, mit Bar und Heißwasserboiler im März 1934 gekauft hatte. Der Wagen wurde bereits am 29. April 1934, als er vor der Garage stand, seinem stolzen Besitzer gestohlen. In nur 23 Tagen fuhren die Diebe damit 12000 Kilometer, ehe sie in Louisiana in einen Hinterhalt der Texas Rangers gerieten und dabei zusammen von 77 Kugeln getroffen wurden. Die Namen der beiden Toten: Bonnie und Clyde.

Ähnlich weltbekannt wie der Graf & Stift Phaeton, wurde die Spezialanfertigung Lincoln Continental, Modell 1961, der sieben Personen Platz bot und dem amerikanischen Präsidenten Kennedy zur Verfügung stand.

Der Wagen war mit zusätzlichen Klappsitzen, Haltegriffen und Steigbügel an der hinteren Stoßstange für die Sicherheitskräfte ausgerüstet und hatte ein Klappverdeck, das in vier separaten Segmenten den Wagen ganz überspannen konnte. Das Verdeck war an jenem 22. November 1963 offen, als der Präsident von den tödlichen Kugeln getroffen wurde.

Der Lincoln erhielt später neue verbesserte Sicherheitsausrüstungen und soll heute noch zum Wagenpark des US Geheimdienstes gehören.

(SF.-p)



Liebenswertes – verrücktes Auto

Wir hatten bereits eingangs behauptet, dass das Auto, vom Menschen geschaffen, den Menschen geformt hat. Wir können uns vorstellen, dass das einen kleinen Sturm der Entrüstung ausgelöst hat – vor allem unter denjenigen Zeitgenossen, die davon überzeugt sind, nicht nur ihr Auto immer fest im Griff zu haben. Wir sind bereit, hier den Beweis anzutreten, dass der Beziehung zwischen dem Menschen und seinem Auto nicht selten eine skurrile und verblüffende Eigenschaft zuzuschreiben ist.

Eine besondere Verrücktheit dürfte der schnellsten Erdumrundung mit 42670 Kilometern beim Rundum-die-Welt-Rennen aus Anlass der Feierlichkeiten zum 200jährigen Bestehen der USA, vom 4. Juli bis 15. Oktober 1976 in 102 Tagen, 18 Stunden, 26 Minuten und 54,7 Sekunden bei einem Durchschnitt von 75,99 km/h nicht unbedingt zugrunde liegen. Dieser Rekord wurde von Jonnie Parsons mit einem Pontiac GP erreicht.

Als uneingeschränkte Verrücktheit kommt uns allerdings der Weltrekord im Rückwärtsfahren vor, den Charles Creighton und James Margis aus Mapplewood in Missouri aufstellten. Mit ihrem Ford S Roadster, Baujahr 1929, fuhren sie vom 26. Juli bis zum 13. August 1930 die 5.375 Kilometer von New York bis Los Angeles im Rückwärtsgang, ohne den Motor abzustellen. Selbstverständlich fuhren sie die Strecke auch so wieder zurück und wir können heute nur noch rätseln, ob hier die Technik dem Menschen standgehalten hat oder die Menschen der Technik standhielten. Es scheint jedenfalls so zu sein, dass die Autos damals mehr aushielten als heute. Und damit sind wir beim Thema Reparaturen!

Es war John Guest, ein Geschäftsmann aus Barnsley in England, der seinen Triumph-Sportwagen, Baujahr 1949, im Mai 1966 wegen ein Reifenreparatur in eine Werkstatt brachte. Kurz darauf erkrankte er für längere Zeit und als er nach seiner Genesung in der Werkstatt nach seinem



Auto fragte, wusste dort niemand etwas davon. Er nahm an, dass der Werkstattbesitzer inzwischen das Auto verkauft hatte, um die Reparaturkosten zu decken. Ein neuer Werkstattbesitzer fand das inzwischen 31 Jahre alte Auto in einer Ecke der Werkstatt wieder und erwarb den Wagen vom ursprünglichen Besitzer, der ihn vor 14 Jahren zur Reparatur gegeben hatte, 1980 für umgerechnet DM 8000.

Bevor man jedenfalls ein Auto vorwärts, rückwärts oder auch reparaturbedürftig fahren darf, benötigt man einen Führerschein und auch darüber gibt es Verblüffendes zu berichten. Der erste Führerschein wurde am 14. August 1893 von der Pariser Polizei ausgegeben, gleichzeitig mussten schon damals alle Bewerber eine Fahrprüfung ablegen. Ab 10. März 1899 mussten diese Führerscheine mit einem Passbild versehen sein und bereits am 1. November 1899 waren 1795 Bürger im Besitz einer solchen Fahrerlaubnis.

In Deutschland wurde die erste Fahrerlaubnis am 1. August 1888 in Mannheim für die Tochter von Carl Benz ausgegeben. Seine Tochter Clara dürfte die erste Dame in Deutschland gewesen sein, welche ohne offizielle Fahrerlaubnis ein Fahrzeug steuerte. Sie tat das im Alter von 15 Jahren, allerdings mit Erlaubnis ihres berühmten Vaters.

So junge Fahrer sind auch heute noch keine Seltenheit, denn allein in 13 Staaten der USA dürfen Jugendliche ab 14 Jahren mit einer amtlichen aber eingeschränkten Fahrerlaubnis die Straßen unsicher machen. Den normalen Führerschein macht man in den USA mit 15 Jahren, und in Hawaii und Mississippi braucht man dafür nicht einmal Fahrunterricht zu nehmen.

Die leichtesten Fahrübungen der Welt dürfte es wohl in Ägypten geben, wo man die Fähigkeit, sechs Meter vorwärts und sechs Meter rückwärts zu fahren für den Erwerb eines Führerscheins für ausreichend hält.

Besonders beharrlich beim Ablegen der Fahrprüfung zeigte sich Mrs. Miriam Hargrave aus Wakefield in West-Yorkshire. Am 29. April 1970 fiel sie durch die 39. Fahrprüfung innerhalb von acht Jahren, nachdem sie eine Reihe von Ampeln mit Bravour bei Rot und ohne anzuhalten passiert hatte. Bei ihrem 40. Versuch und nach 212 Fahrstunden bekam sie endlich am 3. August 1970 den so begehrten Führerschein. Über das weitere automobilistische Leben der Dame schweigt die Chronik. Wir möchten hier aber nicht über die Autounfälle schweigen, gehören sie doch zum Auto, auch wenn sie kaum lebenswert-verrückt sind.



Das erste Todesopfer des Autoverkehrs war der Grundstücksmakler H.H. Bliss, der 1899 beim Aussteigen aus einer Straßenbahn überfahren wurde und am nächsten Tag seinen Verletzungen erlag. Bereits achtzig Jahre später gab es in den USA alle 18 Sekunden einen Verkehrsunfall, und alle elf Minuten kam dabei ein Mensch ums Leben.

Das ergab in der Unfallstatistik 1.240.200 Straßenverkehrsunfälle mit 1.846.000 Personenschäden und 49.200 tödlich Verunglückten. Man nahm schon damals an, dass mehr Amerikaner bei Autounfällen ums Leben kommen als bei allen von Amerika geführten Kriegen zusammengenommen.

Als ein besonders vielseitiger Verkehrssünder muss zweifellos ein 57-jähriger Kraftfahrer aus McKinney in Texas gelten, der am 15. Oktober 1966 in Dallas innerhalb von zwanzig Minuten zehn Strafmandate wegen verschiedener Verkehrsdelikte erhielt. Er war viermal auf der falschen Straßenseite gefahren, hatte sich viermal der Fahrerflucht schuldig gemacht und sechs schwere Unfälle verursacht. Noch mehr Unfälle verursachte 1977 ein 21-jähriger Student in München, der in zwanzig Minuten 200 geparkte Autos rammte und dabei einen Schaden von einer Viertelmillion DM produzierte.

Dass man sich mit einem Auto nicht unbedingt auch auf größeren Strecken nur auf dem Land bewegen muss, bewiesen Ben und Eleanore Carlin, welche am 8. Mai 1952 von einer Reise nach Montreal zurückkehrten, bei der sie mit einem Amphibienjeep vom Typ Half-Safe 62765 km auf dem Land und 15450 km auf dem Wasser zurückgelegt hatten.

Aber egal, wo ein Auto in der Öffentlichkeit bewegt wird, es benötigt ein amtliches Kennzeichen – und auch hier wollen wir aus der vorhandenen Menge an Material einige lebenswerte Verrücktheiten nicht außer Acht lassen.

Das wohl umstrittenste Nummernschild war die Berliner Nummer IA-1. Der deutsche Kaiser Wilhelm II. glaubte, darauf ein Anrecht zu haben und prozes-



sierte deswegen mit dem Berliner Kaufhausunternehmer Rudolf Herzog, dem die Nummer von der Berliner Polizei zugeteilt worden war und einen seiner Lieferwagen zierte. Majestät beabsichtigte, damit seinen nach eigenen Angaben ausgestatteten ‚Großen Mercedes‘, ein Acht-Zylinder-Fahrzeug, welches damals schon 44500 Reichsmark gekostet hatte, zu schmücken. Statt des Mercedesstern wurde das Kaiserliche Fahrzeug von einem Hohenzollernwappen geziert und legte 130000 Kilometer ohne das begehrte Kennzeichen zurück, da der Kaiser den Prozess verlor. Aber noch heute gelten besondere Kennzeichen als beliebte Statussymbole. So erwarb damals der in Hongkong ansässige chinesische Filmproduzent Run Run Shaw für 130000 Mark eine besonders glücksverheißende Nummer, welche auf einer Wohltätigkeitsauktion der Hongkong-Kolonialbehörden verkauft wurde und in London wechselte im April 1973 eine besondere Kraftfahrzeugnummer für umgerechnet 91000 DM den Besitzer.

Es ist kein Geheimnis, dass die Liebe zum Auto teuer werden kann und es gibt sogar Autos, welche mit zunehmendem Alter immer wertvoller werden. Sie einfach als Oldtimer zu bezeichnen, wäre eine Plaspheemie.

So wie ein Oldtimertreffen weit über einen Gebrauchtwagenhandel einzustufen ist, ist eine Versteigerung von sagenhaften Luxuskarossen bei Christie in London vielleicht nur noch dem Gebot auf einem echten Rembrandt unterzuordnen. So wurde in dem berühmten Londoner Auktionshaus im Juni 1980 ein Silver Ghost von Rolls Royce aus dem Jahr 1910 für umgerechnet 280000 DM versteigert. Ein Mercedes Roadster aus dem Jahre 1936 wechselte ebenfalls bei Christie für umgerechnet 779000 DM den Besitzer. Zwar nicht als altes, aber dafür sicherlich als dauerhaftes Auto wurde im August 1978 der Mercedes 180 D aus dem Jahr 1957 des Robert O'Reilly in Olympia, Washington USA mit 1906879 Kilometern ermittelt.



Es gibt aber auch Autos, welche nicht für den normalen Straßenverkehr gebaut werden und nur für den Beweis dienen, was man alles aus und mit einem Auto machen kann.

Das Fahrzeug mit dem stärksten Kolbenmotor der Welt ist die 1964 von Jim Little gebaute Quad Al. Das Fahrzeug ist mit vier Allison-V 12-Flugzeugmotoren ausgerüstet und bringt mit Vierradantrieb, acht Rädern, einer doppelten Sechs-Scheiben-Kupplung, sowie 96 Zündkerzen und 96 Auspuffrohren 12000 PS auf die Straße.

Als damals möglicherweise schnellstes Straßenfahrzeug der Welt ist der 298 km/h schnelle Jameson-Merlin anzusehen, der von einem Rolls V 12-Merlin-Flugzeugmotor mit 1760 PS angetrieben wird. Aber der gewöhnliche Autoliebhaber träumt doch eher von den großen Ereignissen des privaten Straßenverkehrs, welche hier nicht vergessen werden sollen.

Das größte damals für den Straßenverkehr gebaute Personenauto war der Bugatti Royale, Modell 41. Nur sechs Exemplare wurden von Ettore Bugatti hergestellt, einige sollen heute noch existieren.

1927 erstmals gebaut, hat das Fahrzeug einen Acht-Zylinder-12,7-Liter-Motor und ist 6,7 Meter lang, allein die Motorhaube hat eine Länge von mehr als zwei Metern.

Nur ein Zentimeter fehlt an der Länge von neun Metern der Sonderanfertigung eines Cadillac-Fleetwood, mit zwei Farbfernsehgeräten, einer Stereoanlage mit acht Lautsprechern, Kühlschränken, Bar, Videorecorder und -kamera, vier Telefonen und einen Tresor – das Fahrzeug kostete 1000000 Dollar. Aber als längste Limousine gilt bisher das 10türige, 18sitzige Travellall-Modell der Stageway Coaches Inc. Mit einer Gesamtlänge von 9,7 Metern.



Um in der Terminologie der Autofahrer zu bleiben, möchten wir an dieser Stelle auf die Bremse treten, aber damit eine weniger eindrucksvolle Bremsspur verursachen als jener Jaguar auf einer öffentlichen Straße am 30. Juni 1960, der in der Nähe von Luton in Bedfordshire eine Bremsspur mit einer Länge von 290 Metern verursachte – Das ist wenig gegen die Bremsspur, welche der düsengetriebene ‚Spirit of America‘ hinterließ als er am 15. Oktober 1964 auf dem Salzsee von Bonneville in Utah außer Kontrolle geriet, sie war fast 9600 Meter lang.

Also lassen Sie uns zurückkehren zu den lebenswerten Verrücktheiten, die man mit einem ganz normalen Auto auf einer ganz normalen Straße aus einer ganz normalen Situation heraus anstellen kann und die vielleicht nicht den Betroffenen, oft aber den Beteiligten weitere Bausteine zum scheinbar unerschöpflichen Thema Auto liefern.

(SF.-p)

Paris – Dakar

Man sitzt in der Wüste auf der vom Dreck verkrusteten Stoßstange seines Wagens und starrt auf den Helm, der vor einem im Sand liegt. „Am besten schmeißt du die Karre gleich von einem Berg“, hatte ein Freund gesagt. Es ist zu spät auf ihn zu hören, ich habe die Hälfte der Rallye Paris-Dakar hinter mir.

Es begann auf dem großen Platz vor dem Schloss in Versailles. Noch hätte man aussteigen können, aber da sind die jungen Männer mit den Namen Thatcher und Grimaldi, denen möchte man es zeigen. Da ist auch Thierry Sabine, ebenso verrückt wie im schneeweißen Trikot – er weiß noch nicht, dass er die Rallye nicht überleben wird, weil sich sein Hubschrauber in eine Düne bohrt und explodiert.

Man macht sich auf den Weg von Paris nach Dakar und tut so, als wäre das Ganze ein Witz und nicht eine Tour auf Leben und Tod. Über tausend Kilometer werden am ersten Tag gefahren und man ist nur dabei, um diese Story zu schreiben – Verdammter Mist!

Ich könnte jetzt zu Hause einen wohltemperierten Whisky schlürfen und an alte Zeiten denken – aber nein, ich muss es diesen jungen Burschen ja zeigen, was ich noch kann – wenn ich auch schon über Fünfzig bin.

Das Auto, die Startgebühren und alles Übrige laufen zu einem Drittel auf Kredit, der Rest wurde mühsam zusammengespart. Ich sollte in meinem Alter vernünftiger sein. Aber wenn man Thatcher und Grimaldi auf die Plätze verwiesen hat, dann ist das zu Hause auch so etwas wie ein Adelstitel.

Die Fähre Tipasa nimmt die Fahrzeuge nach Nordafrika auf und die Air France bringt uns nach Algier – Es gibt kein Zurück: Paris-Dakar wird uns fressen oder glücklich machen.

Bei der Einschiffung war der Prince of Monaco direkt hinter mir und seine zahlreichen Leibwächter waren so eifrig, dass sie mich gleich mit beschützten. Von Adel müsste man sein, dann hätte man immer Leute zum Schieben. Nach der Entladung in Algier werden noch einmal beinahe vierhundert Mark an Gebühren und Versicherung fällig, danach dauert es noch elf Stunden, bis wir auf die Piste kommen – sechshundert Kilometer bis nach Ghardia.

Wir kommen an – dann drei Stunden im Schlafsack und am Morgen die erste Sonderprüfung auf Zeit quer durchs Gebirge. Hier gibt es weder eine Straße noch einen Weg, ich war zur Zeit von Ben Bella schon einmal hier – es hat sich nichts geändert.

Der Wagen hüpfte auf allen vier Rädern zugleich in die Luft, um kurz darauf in grubentiefe Schlaglöcher zu krachen. Es kommt, wie es kommen muss, nach knapp zweihundert Kilometern gibt es einen mörderischen Schlag und die Stoßdämpfer verdienen nicht einmal mehr ihren Namen.

Der Co baut neue Dämpfer ein und ich gehe ihm dabei zur Hand. Die Stimmung zwischen uns nähert sich dem Siedepunkt, so etwas merkt man, außerdem wird man uns die Zeit in El Golea abziehen und wir bekommen einen ungünstigeren Platz. Nach etwa zwanzig Kilometern sind auch die Ersatzstoßdämpfer hin und wir fahren Schritt, denn die Achse und die Radaufhängung müssen wir behalten.

Wir bekommen zehn Strafstunden verpasst, fallen um hundertfünfzig Plätze zurück, aber wir sind noch im Rennen, über dreißig Teams scheiden ganz aus.

Die Nachtruhe können wir uns schenken, wir müssen neue Stoßdämpfer auftreiben und das Fahrgestell verstärken. – Die Temperatur sinkt auf zehn Grad und entspricht damit unserer Stimmung – Heißes Afrika!

Wir schaffen es, noch eine Stunde Schlaf zu bekommen.

Die nächste Etappe geht über fünfhundert Kilometer, davon dreihundert auf Zeit. Es geht durch ausgetrocknete Flussbetten über Steine, die wie Messer in die Reifen schneiden. Zwischen den trostlos grauen Felsen leuchtet auf einmal – die Wüste.

In der Staubfahne, die der Vorausfahrende hinter sich herzieht, zu überholen, wird jetzt zur Glückssache. Ein Roover hat sich überschlagen. Da schon genug Leute an der Unfallstelle sind, würden wir den Auftrieb nur vergrößern – Also weiter. Die Etappe bringt uns um sechsunddreißig Plätze nach vorn. Mein Copilot redet wieder mit mir.

Die nächsten achthundert Kilometer, mehr als vierhundert auf Zeit, verbringe ich auf dem Beifahrersitz. Wir kommen auf die berühmte Wellblechpiste und der Co hat Gelegenheit zu zeigen, was er kann. Fährt er zu langsam, sind die Erschütterungen nicht auszuhalten, fährt er zu schnell



bricht das Auto auseinander. Nach einer Stunde habe ich das Gefühl, dass meine Wirbelsäule sich langsam ins Gehirn schiebt und der Fahrer hat vom schlagenden Lenkrad Blasen an den Händen. Wieder machen wir Plätze gut und wieder spricht der Co mit mir. Es wird schnell dunkel in Afrika und jemand will wissen, dass über ein Drittel der Teilnehmer schon aus dem Rennen sind.

Der kommende Tag sieht einen Rundkurs durch das Hoggar-Gebirge vor. Start und Ziel ist Tamanrasset. Wir kommen gut vom Start weg, doch das Ziel ist noch in weiter Ferne, als es schon wieder kracht. Wir scheinen Großverbraucher in Stoßdämpfern zu werden.

Als der Co sich wieder unter dem Wagen hervorschiebt, sieht er mich an, als wollte er mich erwürgen. Ich kann ihn verstehen, immer wenn ich am Steuer sitze, passiert etwas mit den Stoßdämpfern. Wir beschließen, an den Start zurückzukehren, denn jetzt sind die Aufhängungen der Stoßdämpfer gebrochen.

Gerade als wir wenden wollen, jagt der Werkstattwagen eines englischen Teams heran und hält. Wir haben Glück, denn die Briten haben ein Schweißgerät an Bord. Einer von ihnen meint, dass wir unsere Federn verstärken müssten, dass wäre der Grund, warum uns immer wieder die Stoßdämpfer im Stich lassen. Ich schiebe ihm hundert Dollar in die halboffene Hand, und er verspricht uns die Verstärkungen einzubauen, nur – das Material liegt in Tamanrasset.

Wir lassen die Etappe schießen und kassieren dafür zehn Strafstunden, aber wir sind immer noch dabei. Nach einer schlaflosen Nacht sind wir schon wieder am Start. Vor uns liegen achthundert Kilometer Sand und Felsen, das Ziel: Niger – Schwarzafrika.

Die hundert Dollar sind gut angelegt, der Wagen liegt wie ein Brett und wir machen Plätze gut. Die Stimmung steigt und plötzlich kommt auch wieder die Stimme des Copiloten über die Sprechanlage in meinem Helm. Ich könnte die Welt umarmen und übersehe die Düne, in der schon zehn Autos hängen. Auch wir fahren uns fest und der Co verstummt schon wieder. Mit Schaufeln und Sandblechen schaffen wir die fünfzig Meter in der Hitze in fast zwei Stunden.

Dann sind schnelle Lastwagen vor uns, und Sand und Staub dringen über die Lüftung in den Wagen. Es knirscht zwischen den Zähnen und reibt zwischen nasser Haut und Unterwäsche empfindlich. Ich habe das unangenehme Gefühl, im Sand zu sitzen. Aber wir erreichen das Ende der Etappe. Ich habe noch nie etwas Schöneres gesehen, als den nächtlichen Sternenhimmel über Iferouane. Bei seiner Betrachtung schlafe ich im Wagen ein.

Der Co muss mich wecken, sonst hätte ich den Start der Nachtetappe nach Agadaz verschlafen. Vom Start weg wird mir klar, dass diese Etappe das Schlimmste wird, was ich jemals erlebt habe. Die Strecke führt nicht mehr durch Sand- sondern durch Staubwolken. Ein milchiger Nebel schluckt das Licht der Scheinwerfer und das Ende der Motorhaube ist kaum noch auszumachen. Die Nadel des Tachos spielt bei Hundert.

Nach einer Nacht ohne Ende kommt mit afrikanischer Plötzlichkeit die Sonne und sie kommt genau von vorn und macht alles nur noch schlimmer. Die Etappe wird zum Alptraum: Schaufeln-Fahren-Schaufeln-Schieben.

Die Helme drücken, die Gurte schneiden ins Fleisch, das Haar ist hart wie Draht, die Kleidung mehrfach durchgeschwitzt und wir stinken wie die Wildesel. Ich würde einen Dollar für einen Liter Wasser zum Waschen geben, aber es gibt kein Wasser in einem Land, wo der Sprit aus dem Fass schon einen Dollar kostet – bei Selbstbedienung, versteht sich.

Die nächste Etappe führt zur Oase Dirkou. Achthundert Kilometer ohne jegliche Orientierung durch die Tenere-Wüste. Die schnellen Porsche fahren über zweihundert.

Wir begnügen uns mit der Hälfte. Als wir über den Kamm einer Düne kommen, liegen zwei von ihnen unter uns auf dem Dach, doch der Werkstattwagen ist schon zur Stelle.

Uns erwischt es einige Kilometer weiter in der Sandschleppung eines Lastwagens. Ein Stein, im Dunkel nicht zu erkennen, zerschlägt Bremsleitung, Stoßdämpfer und den Kasten mit den Steuerrädern. Hell leuchtet die Öldruckkontrolle auf – Aus!

Wir sind aus dem Rennen und gehören damit zu den über dreihundert Teilnehmern, die nicht in Dakar ankommen. Ganze vierundfünfzig erreichen das Ziel.

Mensch und Maschine haben ihr Bestes gegeben, mit einem faustgroßen Stein hat die Natur ihr Veto eingelegt. Im nächsten Jahr soll wieder eine Rallye Paris – Dakar organisiert werden. Ich wäre gerne wieder dabei, schwitzend, dreckig und über die Maßen stinkend – aber ein Abenteuer mit dem Auto erlebend.



(SF.-p)

Die ersten Autos und die Briten

Während auf dem Festland das Auto längst populär geworden war und sich Automobilrennen bereits wachsender Beliebtheit erfreuten, stand im Mutterland der modernen Industrie das Auto vor nahezu unglaublichen Schwierigkeiten.

Charakterisiert wird diese, heute unverständliche Situation in einem Bericht, der 1938 in ‚The Veteran Car Club Gazette‘ veröffentlicht und von Alexandra von Bosse köstlich wiedergegeben wird.

Ihr ‚Onkel Jack‘ hat sich einen Vier-PS-Benz-Wagen gekauft, der am vierten November 1895 bei seinem glücklichen Besteller in Southsea eintrifft. Man braucht vier Wochen, um den in seine Einzelteile zerlegten Wagen zu montieren und sich mit der Bedienung vertraut zu machen.

Über die dann folgende erste Ausfahrt schreibt Onkel Jack: „Nun war alle Mühe und Plage, die wir unserer mangelnden Kenntnisse halber mit der Ingangsetzung des Wagens gehabt hatten, vergessen, der Wagen lief, und wir fuhren aus dem Garten hinaus auf die Landstraße, an der wir wohnten und auf der wenig Verkehr war.

Zuerst fuhren wir ganz langsam, allmählich ging es aber so schnell dahin, wie ein schnelltrabendes Pferd läuft. Es war wundervoll und unser Glück grenzenlos. Krampfhaft hielt ich das Steuerrad mit beiden Händen, denn die vier Pferdekräfte machten beständig Versuche, nach links oder rechts auszurechnen um den Wagen in den Graben zu werfen, ich musste angestrengt aufpassen, um immer in der Mitte der Straße zu bleiben.



Wir fühlten uns überglücklich, dass unser erster Ausflug in dem kleinen Benz-Wagen so gut geglückt war, aber auf der Rückfahrt sollten wir erfahren, dass die englische Polizei streng über die Sicherheit ihrer Bürger wacht. In den Ortschaften, die wir vorher durchfuhren, hatte der Wagen, der ohne Pferde lief, gewaltiges Aufsehen und große Aufregung hervorgerufen. Aber kaum erreichten wir die ersten Häuser des Städtchens Farnham, trat uns ein riesiger Policeman mit erhobener Rechten entgegen und gebot uns Halt. Der gewaltige Hüter des Gesetzes erklärte uns, dass wir die Gesetze des Landes verletzt hätten, denn ein

englisches Gesetz schreibe vor, dass ein Wagen, der nicht von Tieren fortbewegt werde, auf offener Landstraße nur fahren dürfe, wenn ihm ein Mann mit roter Flagge vorausginge und dabei beständig mit helltönender Glocke läute.

Ich erwiderte, diese gesetzliche Vorschrift gelte nur für mit Dampf betriebene Lokomotiven, unser Wagen jedoch sei ein Automobil. Das half aber nichts, von vielen Menschen umgeben, musste ich im Schrittempo zum Rathaus fahren. Johlend lief die Schuljugend neben mir her. Im Rathaus wurde mir vom Bürgermeister nochmals erklärt, dass wir die Gesetze des Landes verletzt hätten und darum Strafe zahlen müssten.

Ich behauptete dreist: In Deutschland fahren solche Wagen zu Dutzenden auf allen Straßen, und kein Idiot verlange dort, dass ein Mann mit roter Flagge und Glocke vorangeht. Wir sind hier in England, erwiderte sehr ernst der Herr Bürgermeister. Dagegen war nichts zu sagen. Ich erklärte mich also bereit, die Strafe zu zahlen und bat höflich, mich wieder nach Hause fahren zu lassen. Der Magistrat trat zusammen und erwog, ob man mir das gestatten dürfe. Schließlich wurde mir die Erlaubnis erteilt, aber nur unter der Bedingung, dass ein Mann mit roter Flagge und helltönender Glocke voranginge.

Der letzte Teil unserer Fahrt gestaltete sich zu einer Art Triumphfahrt, denn viele Leute aus Farnham begleiteten uns, und in jeder Ortschaft, die wir durchfuhren, schlossen sich noch mehr an.

Der Mann mit der roten Flagge, ein würdiger älterer Bahnbeamter, schritt, die Flagge wehend, voran. Er fasste seine Aufgabe sehr gewissenhaft auf und ging so langsam als schritte er einem Leichenzug voran. Beständig läutete er mit der Glocke, was die Leute aus der weiteren Umgebung herbeirief. Im Wagen thronte Kitty im hellen Herbstkleid, einen großen Spitzenhut auf dem Kopf, und ich, mit breitem Panamahut hinter dem Steuer. Wiederholt musste ich absteigen und wieder ankurbeln, denn der Motor vertrug das langsame Tempo nicht, welches wir fahren mussten, immer wieder blieb der Wagen stehen.

Unser Empfang in Southsea, wo die gesamte Polizeimannschaft uns erwartete und die halbe Stadt zusammengelaufen war, war großartig. Mit Hallo und Hurra wurden wir begrüßt. Aber wir waren froh, als unser kleiner Benz endlich wieder im Schuppen stand.“

Dieser durchaus authentisch scheinende Bericht ‚Onkel Jacks‘ hat einen ernsten Hintergrund, der sich auf ein Gesetz bezieht, dass als Locomotive Acts in England die Dampfmaschinen von der Straße verbannen sollte und geeignet war, auch dem Automobil jede Chance zu nehmen.

Es war das Victorianische Zeitalter. Queen Victoria ist 76 Jahre alt und ihr Leben hat stets unter den Richtlinien von Pflicht, Gewissen, Moral und Tradition gestanden. Doch der Fortschritt lässt sich nicht aufhalten. Am 14. November 1896 wird der Light Locomotives an Highway Act vom Parlament mit großer Mehrheit angenommen. Das Gesetz unterscheidet zwischen ‚Lokomotiven über drei Tonnen Leergewicht‘ und ‚Lokomotiven bis drei Tonnen Leergewicht‘. Letztere, zu denen auch die Automobile zählen, dürfen ohne rote Fahne und Glocke gefahren werden.



Die Höchstgeschwindigkeiten für die leichten Lokomotiven setzt das Unterhaus mit fünfundzwanzig Kilometern in der Stunde fest, überlässt es aber den lokalen Dienststellen, die Geschwindigkeit weiter herabzusetzen. (SF.-p)

Volkswagen für die Rheinarmee

Nach der Kapitulation der deutschen Wehrmacht wurde das durch Kriegseinwirkungen und Plünderungen der Zwangsarbeiter verwüstete Werk unter englische Bewachung gestellt. Bei dieser Wache werden im Frühjahr 1945 einige ehemalige deutsche Ingenieure des Werkes vorstellig und bitten um Erlaubnis, eventuell noch vorhandene persönliche Habe vom Werksgelände mitnehmen zu dürfen. Die Briten bieten den Männern an, ihre Fahrzeuge zu warten und zu reparieren. In diesen Tagen hat die Mehrheit der deutschen Bevölkerung keine ordentliche Arbeit und hungert sich durch den Tag. Nachdem sogar Marschall Montgomery davon gehört hat, dass deutsche Fachleute in Wolfsburg Autos reparieren, schickt er einen Major Hirst mit einer Werkstatt-Kompanie nach Wolfsburg. Dieser englische Major ist selber Automobilingenieur und er hat von den Kriegsteilnehmern in Nordafrika über diesen Kübel- und Schwimmwagen nahezu unglaubliche Dinge gehört. Hirst lässt aus den Trümmern so viele Teile bergen, dass er einige Autos zusammenbauen lassen und damit Wettfahrten veranstalten kann.

Dabei können die amerikanischen Jeeps noch einigermaßen mithalten. Wenn der Major jedoch mit einem Schwimmwagen über eine Rampe mit 60 km/h in den Mittellandkanal springt, ihn mit dem Schraubenantrieb durchquert und dann das andere Ufer wieder hinauffährt, da müssen die Willys Overland Jeeps passen. Diese Aktivitäten des Major Hirst dringen wieder bis zu Montgomery, dem der Fahrzeugmangel seiner Armee großes Kopfzerbrechen bereitet.

Etwa 6000 Zivilisten, Kriegsgefangene und Engländer bauen eine primitive Produktion auf und liefern noch 1945 1785 Volkswagen an die britische Rheinarmee. Ein Jahr später sind es schon zehntausend Fahrzeuge, doch 1947 geht die Produktion auf knapp 9000 Einheiten zurück. Der Volkswagen des Major Hirst war von verschiedenen britischen Sachverständigen-Kommissionen mehrfach getestet worden und erhielt als abschließendes Urteil die Note: ‚Völlig ungeeignet‘. Es wurde festgestellt, dass dieser Volkswagen, von der Herstellung und dem Vertrieb her, eine völlig unwirtschaftliche Angelegenheit wäre. Diese Fahrzeuge verfügten nicht einmal über die grundlegenden technischen Voraussetzungen.

Im Jahr darauf treffen sich in Hamburg der britische Oberst Radclyff und der ehemalige Leiter der Opel-Lastwagenfabrik in Brandenburg, der damals größten und modernsten in Europa mit einer Monatsproduktion von 4000 Einheiten, Heinrich Nordhoff.

Mit uneingeschränkten Blanko-Vollmachten beginnt Nordhoff die Arbeit in Wolfsburg. Für ihn und seine Mitarbeiter beginnt eine schwere und harte Zeit, welche auch an dramatischen Zwischenfällen nicht arm ist. Im Gegensatz zu anderen Industriebetrieben bekommt das Volkswagenwerk keine Mittel aus dem Marshall-Plan, und die Währungsreform wird zu einer Zerreißprobe.

Heinrich Nordhoff, der vorher noch nie einen Volkswagen gefahren hatte und ein damals weitverbreitetes Vorurteil gegen diesen ‚billigen Wagen‘ teilte, wird zu einem Symbol des deutschen Wirtschaftswunders. Im Rückblick auf die damalige Zeit scheint es, als habe ein gütiges Schicksal den Oberst Radclyff und Heinrich Nordhoff in Hamburg zusammengeführt.

In Wolfsburg begann damals eine Entwicklung, die dazu geführt hat, dass in den meisten Ländern der Erde Volkswagen fahren und auch Menschen, die dieses Fahrzeug nicht fahren und der deutschen Sprache nicht mächtig sind, den Namen Volkswagen fehlerfrei in Deutsch aussprechen können. (SF.-p)

Die Geburt eines Highway – von 7775 Kilometer Länge

Man sagt den Kanadiern nach, dass sie, von ihrem Land geprägt, besondere Menschen wären und das müssen sie in der Weite eines so großen Landes mit seiner erstaunlichen Geographie und teilweise extremen Wetterlagen auch sein. Aber wir wollen an dieser Stelle nicht von den Kanadiern allgemein berichten, sondern von autofahrenden Kanadiern und hier von einem ganz bestimmten – Mister Wilby aus Halifax, der mit seinem Auto den Trans Canadian Highway in seiner ganzen Länge befuhr, ehe es diese Straße überhaupt gab.

Als nach Fertigstellung der Eisenbahn, welche die Ostküste mit der Westküste verbindet, die ersten Autos nach Kanada kamen, war es klar, dass es auch für diese Fahrzeuge einen Weg von Ost nach West geben musste. Es blieb besagtem Mister Wilby vorbehalten, einen ersten Versuch zu unternehmen und damit zu beweisen, dass eine solche Fahrt erfolgreich sein kann.

Also startete er an der Ostküste von Nova Scotia mit dem Ziel Victoria auf Vancouver Island. Wenn die Motorkraft des Wagens nicht ausreichte, ließ er das Fahrzeug auf die Eisenbahn verladen, oder sich von Pferdegespannen ziehen. Auf der Fahrt über die Rocky Mountains kam er sogar auf den Gedanken, die Spur der Eisenbahn als Fahrbahn zu benutzen. Obwohl bei dieser Tortur über die Eisenbahnschwellen sein Gebiss erheblichen Schaden nahm, verlor er die Westküste als sein Ziel nicht aus den Augen.

Die Reifen des Autos wurden von den dicken Nägeln in den Schwellen demoliert und oft von den scharfen Kanten der Weichen aufgeschlitzt. Holzfäller mussten Mister Wilby häufig den Weg frei schlagen, und Flüsse wurden auf provisorisch zusammengezimmerten Flößen durchquert.

Durch das Thompson Valley und auf der alten Goldroute am Fraser-Fluß entlang ratterte das Auto über die Cariboo Road und erreichte nach der Überquerung der Rockies Chilliwack, wo sein Fahrer von einer jubelnden Menschenmenge begrüßt wurde.

In Vancouver angekommen, übergab er dem Bürgermeister der Stadt einen Brief des Bürgermeisters von Halifax, ließ das stark ramponierte Auto auf einen Frachter verladen und fuhr dann bis nach Victoria. Unter dem Jubel der Bevölkerung steuerte Wilby den Wagen über den Strand bis in das flache Wasser des Pazifik und entleerte dort ebenso stolz wie symbolisch, eine Flasche Atlantikwasser aus Halifax.

Zweiundfünfzig Tage war er mit seinem Wagen unterwegs gewesen und ihm zu Ehren wurde in der Nähe von Victoria ein Straßenschild aufgestellt, welches symbolisch in Richtung Osten wies, das erste Straßenschild einer Straße, welche es in diesem Herbst 1912 noch gar nicht gab.

Die 1913 gegründete Canadian Automobile Association beschloss auf ihrer ersten Tagung, sich für den Bau einer Autostraße einzusetzen, welche von Küste zu Küste führen sollte.

Im Jahre 1919 fand der ‚Canadian-Highway-Act‘ die Zustimmung der Zentralregierung in Ottawa und man konnte mit dem Bau beginnen, der für die offiziell genannte Summe von einer Milliarde einhundertneunzig Millionen kanadischer Dollar auf ganzer Länge 1962 dem Verkehr übergeben wurde.

Es war die Leistung jenes Mister Wilby aus Halifax, der den Anstoß zu diesem gigantischen Bau gab und unter großen Mühen und Lebensgefahr die Möglichkeit einer solchen Straße bewies.

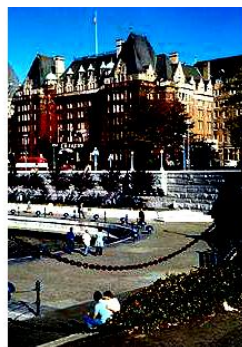
Vielleicht sollte man auch als deutscher Autofahrer auf unseren Straßen einmal daran denken, wenn man bequem, relativ sicher und verhältnismäßig schnell, die Kilometer hinter sich lässt.

Aller Anfang ist schwer, heißt ein Sprichwort; aber schwerer ist es oft, über den Fortschritt die Anfänge nicht zu vergessen...

(SF.-p)



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Günter Schrön

C. & G. Schrön
 Wagnerring 20
 D-58553 Halver/W.
 Tel.: 02353/2865
 Tel.: 02353/665540
 # 0171 – 124 30 80
 Fax: 02353/665541
 e-Mail: info@gschroen.de
<http://www.gschroen.de>

Horch – Audi – Sachsenring und...
 von SF.-press..... - 23 -

Bosch und keine Patente
 von SF.-press..... - 25 -

Porsche – nicht nur ein Auto
 von SF.-press..... - 26 -

**Wie der Motor
 zu seinem Namen kam**
 von SF.-press..... - 27 -

Ein Rolls für einen König
 von SF.-press..... - 27 -

Daimler – ein Name für das Auto
 von SF.-press..... - 28 -

Autos und Anekdoten
 von SF.-press..... - 29 -

Von der Pistole zum Auto
 von SF.-press..... - 30 -

Vom Blitzkarren zur Isabella
 von SF.-press..... - 31 -

Wenn Autos sterben
 von SF.-press..... - 32 -

**James Hundertachtzig und die
 Nordkurve.....** - 34 -

**James Hundertachtzig und die
 Damen.....** - 35 -

**James Hundertachtzig und die
 Beerdigung**
 von Günter Schrön..... - 36 -



Aus: Infopedia



pany, Inc.



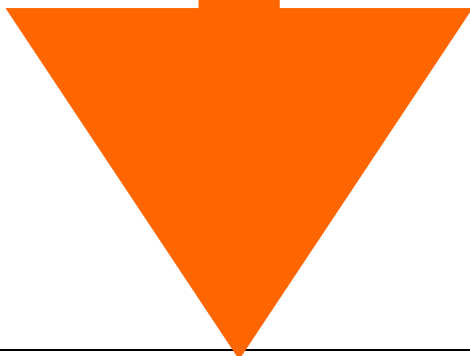
Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.

06

Mythos auf vier Rädern
 Schluß



Bitte senden Sie Belege an unsere Anschrift und Honorare an unsere Bankverbindung:
 Volksbank Halver (BLZ 458 600 33) Kontonummer 53 407 001

Horch – Audi – Sachsenring – und ...

Nach der Lehre als Schmied verschlug es August Horch zunächst an die serbisch-bulgarische Grenze, wo er als Vorarbeiter bei der Eisenbahn tätig war. Später auf dem Technikum in Mittweida und nach Abschluss des Ingenieurexamens arbeitet er in einer Fabrik für Schiffsmotoren und später in einem Werk für Petroleummotoren.

Aus der Zeitung erfährt Horch, dass Daimler und Benz Automobile bauen, deshalb schreibt er an Carl Benz, und wenig später schon baut er in Mannheim Gasmotoren. Nach vier Monaten bekommt er die Leitung des Motorwagenbaubetriebes übertragen.

1899 verlässt Horch die Firma und macht sich selbständig. In einem alten Pferdestall in Köln-Ehrenfeld gründet er mit einem Teilhaber die Firma Horch & Co. In diesem Stall gießt er mit eigener Hand sein erstes Motorgehäuse für ein Fahrzeug mit Spritzdüsenvergaser und konstruiert ein damals sehr modernes Zahnradgetriebe, dessen Zahnräder nicht mehr verschoben, sondern durch Schaltklauen geschaltet werden.

Der Motor wird auf dem Fahrzeug nach vorn gebaut und das Wechselgetriebe nach hinten. Ein Kardangelenke und ein Differential mit Stirnrädern werden ebenfalls eingebaut. Die Probefahrt im Januar 1901 ergibt, dass Horch einen technisch ausgezeichneten Wagen gebaut hat, der aber leider zu teuer ist. Er zahlt drauf, als er das Fahrzeug verkauft. Unverdrossen beginnt der Ingenieur sofort mit dem Bau eines neuen, wesentlich billigeren Wagens. Erstmals in dieses Fahrzeug wird eine Kardanwelle, so wie wir sie heute noch kennen, eingebaut.

Mit der Fertigstellung des Fahrzeuges ist jedoch das Betriebskapital der jungen Firma aufgebraucht und Horch muss neue Geldgeber suchen, welche er nach einiger Zeit im sächsischen Reichenbach findet.

Dort baut er einen Vierzylinder und benutzt erstmals für die Lagerung beweglicher Motorteile Kugellager. Die oberschlesische Bismarckhütte entwickelt nach seinen Vorstellungen einen besonders harten und zähen Chrom-Nickel-Stahl und Horch entwickelt eine Motorschmierung, welche automatisch durch den Druck der Auspuffgase funktioniert. So baut der begabte Ingenieur einige für seine Zeit wirklich hochmoderne Autos und kann sie sogar verkaufen.

Nach seiner Übersiedlung nach Zwickau nimmt er an den ersten Rennen teil – zwar gewinnt er noch nicht, aber er kann das Auto vom Ziel weg an die Firma Skoda in Pilsen verkaufen.

Aber bereits ein Jahr später siegt er mit einem Wagen, welcher der leichteste mit dem schwächsten Motor im Rennen ist. Trotz dieser Erfolge hat Horch, der immer die Selbständigkeit wollte, die Unabhängigkeit, welche er so schätzte, bereits wieder verloren.

Sein Aktienanteil an der A. Horch & Cie., Motorwagen AG, in Zwickau ist nur gering. Daher muss er 1909 die Firma verlassen, als ihm die Aktionäre vorwerfen, dass kein Horchwagen in der vergangenen Saison ein Rennen oder eine Zuverlässigkeitsfahrt gewonnen hat. August Horch gründet kurz darauf in Zwickau ein neues Unternehmen und konstruiert einen technisch ausgefeilten Wagen mit einer besonders vornehmen Ausstattung für sehr anspruchsvolle Fahrer.

Da der Name Horch für ein Auto bei der A. Horch Aktiengesellschaft verblieben ist, wählt er für das neue Auto die lateinische Form des Ausrufes ‚horch!‘ und nennt es ‚Audi‘.

Aber wie so oft bei begabten Technikern, hat auch Horch keine Beziehung zu den Regeln der Betriebswirtschaft und muss wenige Jahre später die Firma Audi an den Begründer und Inhaber der DKW-Werke verkaufen.

Die neuen Herren der späteren DDR enteignen die zur Auto Union zusammengefassten Horch-, Audi-, Wanderer und DKW-Werke entschädigungslos und lassen sie zunächst in die Bedeutungslosigkeit fallen. Doch bald erinnert sich auch der neue Staat an seine Pflicht zur Repräsentation, welche ein komfortables Auto mit glänzendem Lack und spiegelndem Chrom voraussetzt.

1953 wird der damalige technische Direktor der Horch-Werke in Zwickau aufgefordert, einen neuen Typ zu bauen, der auf den Namen Horch-Sachsenring getauft wird.

Obwohl die Presse diese ‚Errungenschaft der sozialistischen Technik‘ begeistert feiert, wird die Produktion dieses Fahrzeuges auf sowjetischen Druck alsbald wieder eingestellt.



Erst später soll der Name ‚Audi‘ in der Bundesrepublik im neuen Glanz erstrahlen – als ein Fahrzeug mit ausgefeilter Technik und hervorragender Ausstattung.

August Horch, der 1951 vergessen und in Armut in einer Augsburger Dachkammer starb, hätte diesen Wagen nicht besser bauen können, aber er sollte ihn nicht mehr erleben. So wie ein Autohersteller z.B. Fahrzeuge für Hochzeiten, Familienausflüge, Beerdigungen usw. herstellen kann, zeigt das Schicksal dieses Mannes die prägnante Wechselbeziehung zwischen Mensch und Auto.

Kein Mensch ist gezwungen, in unserer Zeit ein Auto zu bewegen, aber in unserer hochtechnisierten Gesellschaft wird sich kaum ein Mensch dem Einfluss entziehen können, vom Auto geprägt zu werden.

August Horch war dem Auto als Techniker verfallen – und wir sollten seiner gelegentlich gedenken, wenn wir einen der heutigen Audis sehen – den Nachkommen des legendären Horch. (SF.-p)

Bosch und keine Patente

Am 23. September 1861 geboren, wächst Robert Bosch in Albeck, einem Ort zwischen Ulm und Nürnberg, auf. Seine Eltern besitzen eine Gastwirtschaft und einen ansehnlichen bäuerlichen Betrieb und können als wohlhabend bezeichnet werden.

Mit achtzehn Jahren geht der junge Bosch auf Wanderschaft, arbeitet in verschiedenen Berufen und bleibt 1882 zunächst bei Schuckert & Co., einer elektrotechnischen Firma, welche später mit Siemens fusioniert. Nach seinem Aufenthalt 1884 in den Vereinigten Staaten und 1885 in England macht sich Bosch 1886 in Stuttgart selbständig.

Das Unternehmen nimmt eher einen bescheidenen Anfang. Er beginnt mit einem Gesellen und einem Lehrling die Installation von Hausteletonen, Haustelegrafen und Blitzableitern. In seinen Lebenserinnerungen schreibt Bosch später: ‚Im Jahre 1887 kam ein kleiner Maschinenbauer zu mir und fragte mich, ob ich ihm nicht einen Apparat bauen könnte, wie ihn die Gasmotorenfabrik Deutz in ihren Benzinmotoren verwende. Ein solcher Apparat sei in Schorndorf zu sehen. Ich fuhr dorthin und fand den niedergespannten Magnetapparat mit Abreißvorrichtung. Ich fragte vorsichtshalber bei Deutz an, ob an dem Apparat etwas patentiert sei.

Auf die Frage erhielt ich keine Antwort. Auch sonst fand ich keine Anzeichen, dass der Apparat patentiert sei, und ich baute somit den Apparat, den ich auch Gottlieb Daimler vorführte, der eben zu jener Zeit in Cannstatt den hochtourig genannten Explosionsmotor für ortsfeste Maschinen baute. Nachdem ich den Apparat abgeliefert hatte, baute ich gleich noch drei weitere, sie wurden zu Versuchszwecken von den damals bestehenden Gasmotorenfabriken abgenommen, welche die Absicht hatten, Benzinmotoren zu bauen‘.

Diese von Bosch gebauten Zündapparate arbeiteten mit einer verhältnismäßig niedrigen Spannung. Damit im Inneren des Verbrennungsraumes dennoch ein Funke entstand, war dort ein sogenannter Zündstift angebracht. Gegen diesen Zündstift drückte eine Kontaktfeder, welche im richtigen Augenblick durch einen außen angebrachten Hebel abgerissen wurde. Der sich schnell öffnende Kontakt produzierte so einen kurzen Lichtbogen, der das Gas-Luftgemisch entzündete. Natürlich war eine so komplizierte Mechanik im Inneren des Motorzylinders bei den dort herrschenden Temperaturen und Drücken sehr störanfällig. Bis 1891 kann Bosch wöchentlich höchstens drei Zündanlagen liefern.

1897 beginnt die Firma Robert Bosch mit der Konstruktion für schnellaufende Verbrennungsmotoren, welche bis zu 1800 Umdrehungen machen. Solche Motoren werden bisher durch Summerzündungen betrieben, bei denen eine Batterie den Strom liefert, der durch einen Summer zerhackt und dann hochgespannt wird. Der Nachteil dieser Anlagen besteht darin, dass die unseren heutigen Taschenlampenbatterien ähnlichen Primärelemente etwa alle zehn Kilometer ausgewechselt werden müssen. Wiederaufladbare Akkumulatoren sind damals noch unbekannt.

1899 bekommt Robert Bosch für diese Zündanlage eine bronzene Medaille auf der ersten internationalen Motorwagenausstellung in Berlin. In verbesserter Form wird diese Anlage 1901 erstmals in einen Mercedeswagen eingebaut und damit weltbekannt. Doch Robert Bosch ist mit dieser Zündanlage nicht glücklich, die Mechanik im Inneren des Verbrennungsraumes ist geblieben und damit noch keineswegs ideal.



Durch einen Zufall trifft er auf seinen früheren Lehrling Gottlob Honold, der inzwischen an der Technischen Hochschule in Stuttgart studiert und sich in der Welt umgesehen hat. Bosch kann ihn überreden, wieder in seiner Firma zu arbeiten und betraut ihn mit der Entwicklung einer Zündanlage, die keinerlei bewegliche Mechanik im Verbrennungsraum benötigt. Honold geht den Auftrag mit schwäbischer Gründlichkeit an. Er baut zunächst ein in dieser Zeit hochmodernes Labor auf und findet nach vielen Versuchen heraus, dass es nicht genügt, einen Funken überspringen zu lassen. Bei feststehenden Zündstiften ist es nötig, die isolierende Gashülle zwischen den beiden Zündstiften zu ionisieren und damit leitend zu machen. Danach muss über diese Brücke aus ionisierten Gasmolekülen ein Stromstoß geschickt werden, der stark genug ist, einen Lichtbogen aufzubauen, welcher das Gas-Luftgemisch entzündet.

1902 findet die erste erfolgreiche Versuchsfahrt mit dem neuen ‚Bosch-Hochspannungs-Magnetzünder‘ statt, und noch im gleichen Jahr wird das erste Exemplar an Daimler verkauft.

Die Erteilung des erforderlichen Patentbeschlusses stößt auf große Schwierigkeiten. Honold muss das Reichspatentamt in Berlin durch eine praktische Vorführung persönlich von der Patentfähigkeit dieser Erfindung überzeugen. Mit der Nummer 156117 wird dann das Patent erteilt, das schon 1909 wegen Nichtbezahlens der Gebühren wieder erlischt. Robert Bosch hat diesen Weg gewählt, um den vielen gegen ihn angestregten Patentprozessen zu entgehen, mit denen er von der Konkurrenz überzogen wurde.

Die Firma Robert Bosch wird auch ohne Patentschutz zu einem Weltbegriff und die Magnetzündung wird bis etwa 1926 fast ausschließlich verwendet. Aber auch an der Entwicklung und Verwertung der Batteriezündung mit Akkumulatoren und Lichtmaschinen hat Bosch entscheidenden Anteil.

Hunderttausendmal springt heute an einem modernen Motor ein Zündfunke über und eine Spannung von vielen tausend Volt schlägt innerhalb einer zehntausendstel Sekunde eine leitende Brücke durch glühende Gase. Viele PS/KW werden so Tag für Tag entfesselt. Fast hundert Milliarden Menschen müssten dafür ununterbrochen Tag für Tag arbeiten. Robert Bosch und seine Mitarbeiter haben entscheidend zum menschlichen Fortschritt beigetragen. (SF.-p)



Porsche – nicht nur ein Auto

Der Pilot blickt noch einmal auf die Armaturen des Porsche Cockpits, dann gibt er Gas. Der Druck presst ihn in den Recaro-Sitz, ehe das Fahrzeug bei Tempo 250 abhebt und wenig später nicht nur die Luft, sondern auch die Wolken durchbricht. Der Airbus 310 mit dem Cockpit von Porsche hat sich auf den Weg gemacht.

Es ist die Firma Porsche, welche das erste Zwei-Mann-Cockpit in einem Großraumflugzeug entwickelt hat. Auch der Bundeswehr-Panzer Wiesel wurde von Porsche entwickelt, er ist so leicht, dass er in Flugzeugen transportiert werden kann. Aber leichte Sachen sind nicht die Charakteristik dieser ebenso altherwürdigen wie modernen Firma. Ein Bergepanzer mit einem Zwanzig-Tonnen-Kran kommt ebenfalls aus dem Hause Porsche. Der Porsche 911 steht als Erfolgsrenner, nicht nur auf Straßen und Rennstrecken – auch an der Börse, welche die Aktien jenes Mannes handelt, der als einer der wenigen auf dieser Welt in seinem Pass einen Firmennamen eingetragen hat. Ferry Porsche, Besitzer der überwiegenden Anzahl der Porsche-Aktien, ist nicht nur Vorsitzender des Aufsichtsrates, sondern auch Erbe eines Vermächtnisses.

Der Fortbestand des ehrwürdigen 911, Peter W. Schutz zu verdanken, nach dem gleichen Muster, aber in immer wieder verbesserter Form wurde er in der Zeit nach dem Krieg mit mehr als 200.000 Stück als erfolgreichster Sportwagen aller Zeiten gebaut. Über diesen Erfolg steht ein Zitat von Peter W. Schutz: „Wenn ich ein Auto wäre, wäre ich ein Porsche.“ Schutz zählt zu den erfolgreichsten Auto-Managern der Welt.

Dr. Helmut Bott war seit 1952 Leiter einer Abteilung bei Porsche, deren 1100 Ingenieure und Techniker sich jeder mieten konnte, der das nötige Interesse und Kleingeld zur Hand hatte. In Weissach, nur wenige Kilometer von Stuttgart-Zuffenhausen,



gingen die Aufträge von Seat und aus Moskau ein, wenn die Sowjets endlich auch mal einen eignen Lada bauen wollten. Aber auch VW meldete sich, und auf der einzigen privaten Rennstrecke in Deutschland machten die neuen Porsche auf zehn Kilometer Länge ihre ersten Fahrversuche. Es war der arabische Milliardär Mansour Ojeh, der zwanzig Millionen auf den Tisch des Hauses blätterte und damit Lauda und Prost siegen ließ. Die Reklame und den Gewinn hatte Porsche. 850 Porsche-Stärken hatte der Formel 1-Motor, doch mehr finanziellen Erfolg brachten Entwicklungen wie das Feuerwehrsysteem Orbit für das Bundesforschungsministerium und vielleicht auch noch jener Prototyp einer Straßenkehrmaschine, deren langer Rüssel den Dreck auch unter geparkten Autos hervorsaugt. Der Gabelstapler mit der regendichten Fahrerkabine und der Porsche-Traktor für die Landwirtschaft brauchen da nur noch am Rande erwähnt zu werden.



Donaueschingen, 16. Januar 1986. Die einmotorige Mooney 231 setzt auf, sie hat einen Dauertest von 85.000 Kilometern hinter sich. Ihr Antrieb, ein Ableger des berühmten 911er Triebwerkes. 13 Liter auf 100 Kilometer bei Tempo 300.

Der Stoff: Normales Super und nicht das um siebzig Pfennige pro Liter teurere Flugbenzin, außerdem leise und umweltfreundlich. Nicht nur für die Fachwelt eine Sensation – aber auch nicht die letzte Sensation.

Da ist der Porsche 959 mit automatischen Allradantrieb, zwei Turboladern und automatischer Höhenverstellung mit 450 PS und einer Spitze von 350 km/h. Sein Preis: lächerliche tausend Mark – aber pro PS.

Das sollte schon damals jedoch kein Grund sein, sofort auf der Autobahn nach Stuttgart zu jagen – die limitierte Auflage war schnell vergriffen. Ferdinand Porsche kann heute noch stolz auf sein Vermächtnis sein!

(SF-p)

Wie der Motor zu seinem Namen kam

Ferdinand Verbiest, flämischer Jesuitenpater und Direktor des Observatoriums in Peking hat 1678 einen Motor gebaut, der wie eine kleine Dampfturbine einen Wagen bewegen soll. In einem ebenso großen wie grundlegenden Buch mit dem Titel: ‚Astronomia Europaea‘ beschreibt er die Maschine und gebraucht in diesem Zusammenhang erstmals die Bezeichnung ‚Motor‘.

Das 1687 in Dillingen gedruckte Buch beeindruckt das gelehrte Weltbild seiner Zeit und erregt bei den damaligen Wissenschaftlern großes Aufsehen. Galten bisher Pferd, Ochse und Schießpulver als anerkannte Krafterzeuger, wird jetzt auf einmal der Dampf als natürliche Kraft dienstbar gemacht.

Nach Jahrhunderten des Suchens scheint der entscheidende Gedanke zum Durchbruch zu führen, eine Maschine zu schaffen, welche dem Menschen die Möglichkeit gibt einschneidend über die Natur, den Raum und die Zeit zu herrschen.

So wurde schon vor über dreihundert Jahren zumindest der gedankliche Grundstein für den modernen Massenverkehr von heute gelegt. Ferdinand Verbiest sollte es nicht mehr erleben, dass sein Gedankenanstoß zur Veränderung des Weltbildes den entscheidenden Beitrag leistete.

Erst 1711 baute Thomas Newcomen seine erste Dampfmaschine nach dem atmosphärischen Prinzip von Guericke und Huygens. Und erst 1774 stellt James Watt seine erste in der Praxis brauchbare Dampfmaschine auf. Damit waren die Schatten der neuen ‚Industriellen Revolution‘ in Bewegung geraten und sie drohten ein bisher gültiges Weltbild zu verdunkeln.

Der Motor von Ferdinand Verbiest war damit nicht allein zu einer Maschine geworden, sondern auch zu einer Antriebskraft, welche die Menschheit auch noch in unserer Zeit zu immer größeren technischen Taten befähigt.

(SF-p)

Ein Rolls für einen König

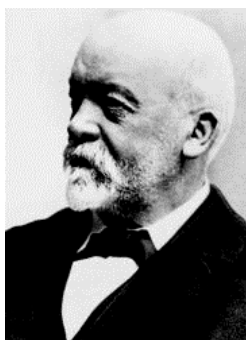
Noch während des zweiten Weltkrieges hielt es Franklin D. Roosevelt für politisch opportun, König Ibn Saud von Saudi Arabien ein Flugzeug vom Typ C-47 zu Geschenk zu machen. Dieses Geschenk sollte zur Produktion eines fantastisch handgearbeiteten Rolls Royce führen, den Winston Churchill in Auftrag gab, als er von dem Geschenk der Amerikaner hörte.

Der britische Premier beauftragte ein Team von Rolls Royce Experten der Flugzeugmotorenfabrik des Konzerns eine wahrhaft königliche Karosse anzufertigen. Die Außenhaut des Fahrzeuges schimmerte in seidigen Grün, während die Ledersitze und die Innenausstattung in Metallicgrün gehalten waren.

Im Fond der Limousine war ein Thron installiert, der so breit war, dass der König dort nach arabischer Art mit gekreuzten Beinen sitzen konnte.

Ein kupferner Wassertank und eine Schale aus Sterlingsilber ermöglichten dem König auch während der Fahrt die rituellen Waschungen, und das benutzte Wasser konnte durch einen Abfluss während der Fahrt auf die Straße geleitet werden.

Das Fahrzeug war mit Sirenen und Suchscheinwerfern sowie extrabreiten Trittbrettern für die Leibwächter ausgerüstet. Im Innenraum war ein kleiner Schrank eingebaut, in dem Bürsten und Käämme untergebracht waren. Mit Rücksicht auf den moslemischen Glauben des Beschenkten waren die Bürsten mit Nylon- und nicht, wie damals üblich, mit Schweineborsten ausgerüstet. Ein Radio und alabasterne Thermosflaschen vervollständigten das eines Königs würdige Auto in seiner Ausstattung, mit dem ein Premier einen Präsidenten bei einem König ausstechen wollte. (SF-p)



Daimler – ein Name für das Auto

Würden die Milliarden Autofahrer auf allen Straßen der Welt an jeden 17. März auch nur für eine Sekunde an jenen Mann denken, der den Verbrennungsmotor als Antrieb für Straßenfahrzeuge realisiert hat, dann käme es zu einer millionenfachen Gedenkstunde für Gottlieb Daimler, der am 17. März 1834 in Schorndorf bei Stuttgart geboren wurde. Neben Carl Benz gehört er zu den Vätern des Automobilzeitalters. Als Erfinder des Vergasers ermöglichte er den ersten schnelllaufenden Benzinmotor und leistete darüber hinaus in der Frühphase der Entwicklung des Automobils entscheidende Beiträge.

Daimler machte eine Lehre als Büchsenmacher, ehe er sich entschloss, Ingenieur zu werden. Er studierte in England, Frankreich und Belgien, bevor er mit 38 Jahren technischer Direktor der Gasmotorenfabrik von Nikolaus Otto in Deutz wurde. Einer seiner damaligen Forschungsassistenten war der noch junge Ingenieur Wilhelm Maybach. Daimler und Maybach erkannten die Möglichkeiten des Verbrennungsmotors als Antrieb für Straßenfahrzeuge, während Otto einer solchen Entwicklung eher skeptisch gegenüberstand. In Bad Cannstatt gründeten Daimler und Maybach ihre erste Werkstatt und konzentrierten sich darauf, den ersten schnelllaufenden Verbrennungsmotor zu entwickeln. Einen Viertakter, der mit Benzin betrieben wurde.

Die Motoren, welche Daimler vorher für Otto gebaut hatte, erreichten nur 130 Umdrehungen in der Minute, der neue Motor mit einer gut funktionierenden Zündung und dem Vergaser, der das Kraftstoff-Luftgemisch herstellte, erreichte 900 Umdrehungen in der Minute. 1885 probierten Daimler und Maybach diesen neuen Motor aus, bauten ihn im Herbst des folgenden Jahres in eine Pferdekutsche ein, fuhren mit diesem ersten Daimler von Cannstatt nach Esslingen und erreichten dabei eine Geschwindigkeit von 18 Kilometern in der Stunde. Das Daimler-Modell von 1889 war das erste vierrädrige Auto und wies einige Neuerungen auf. Einen Riemenantrieb für die Räder, ein Vierganggetriebe und einen Stahlrohrrahmen.

Damit war das erste Automobil kommerziell nutzbar geworden und man konnte endlich an Herstellung und Verkauf dieser Erfindung gehen. Die Qualität und Leistungsfähigkeit der Daimler-Erzeugnisse waren bald allgemein bekannt, und 1894 fand das erste internationale ‚Rennen für Kutschen ohne Pferde‘ auf der Straße Paris-Rouen statt. Von 102 gestarteten Autos gelangten nur 15 ins Ziel und es war bezeichnend, dass sie ausnahmslos von Daimler-Motoren angetrieben wurden. Daraufhin benutzte auch Graf Zeppelin solche Motoren für seine Starrluftschiffe. Der erste Lastwagen wurde von Daimler und Maybach 1896 produziert. Aber der Höhepunkt der automobilistischen Geschichte mit der Produktion des ersten Fahrzeuges, das als ‚Mercedes‘ das Zeitalter des modernen Automobils einleitete, lag im Jahr 1900 – Daimlers Todesjahr.

Die Konstruktion des ersten Mercedes war bestechend. Er besaß einen 24-PS-Motor und war für die damalige Zeit optimal. Auch noch nach seinem Tode eröffnete Daimlers Gesellschaft verschiedene Tochterfirmen in anderen Ländern – auch in England. Seit 1926, als Daimlers Unter-



nehmen mit der Firma von Carl Benz fusionierte, heißt das Produkt Mercedes Benz. Maybach gründete nach dem Tode Daimlers eine Fabrik zur Herstellung von Flugzeugmotoren und wurde Zulieferer der Zeppelin-Werft. (SF-p)

Autos und Anekdoten

Aus dem Griechischen kommend, selbst und auch eigentlich im übertragenen Sinn bedeutend ist der Begriff Auto als Kurzform für Automobil in den Sprachschatz eingegangen. Die Anekdote hingegen, ebenfalls aus dem Griechischen kommend, dort Unveröffentlichtes bedeutend, ist zwar auch in den Sprachschatz eingegangen, doch weiß jeder, was ein Auto ist aber nicht jeder, was eine Anekdote ist – hier soll nachstehend beides behandelt werden.

Da gibt es zum Beispiel die Anekdote, in der Henry Ford auf einsamer Straße mit seinem Ford einen Autofahrer sieht, der offenbar ebenfalls mit seinem Ford eine Panne hatte. Henry Ford hält also an und hilft dem Mann, das Auto wieder flott zu machen. Mit einigen Dollar will sich der gute Mann, der den Fabrikanten nicht kennt, bei dem Helfer bedanken, aber der wehrt lächelnd ab und meint: „Es war mir ein Vergnügen, Ihnen zu helfen, Mister, aber Ihr Geld brauche ich wirklich nicht, ich lebe in leidlich guten Verhältnissen.“ „Wenn das so ist“, steckt der Mensch sein Geld weg, „dann frage ich mich aber, warum Sie einen Ford fahren?“

Eine weitere Anekdote befasst sich mit der Nobelmarke Rolls Royce und erzählt –Anekdoten müssen nicht immer wahr sein- dass ein britischer Geschäftsmann mit seinem Rolls Royce am Rande der nordafrikanischen Wüste eine Panne hatte, welche sich mit landesüblichen Mitteln nicht beheben ließ. Es dauerte nicht einmal zwölf Stunden, bis ein extra eingeflogener Werksmonteur den Havaristen wieder flott macht.

Wieder in der Heimat, versäumt es besagter Geschäftsmann nicht, sofort bei Rolls Royce anzurufen und sich für diesen hervorragenden und kostenlosen Service zu bedanken. Als man in der Firma begriffen hat, was der Mensch will, verbindet man ihn mit der Geschäftsleitung.

„Das muss ein Irrtum sein, Sir“, erklärt einer der Direktoren am Telefon. „Wir entsenden keine Monteure ins Ausland, weil ein Rolls Royce niemals defekt werden kann!“

Nicht nur in der Kundendienst-Abteilung der heutigen VAG wird noch die kleine Anekdote von dem Wüstenkäfer gepflegt. Danach befanden sich einmal zwei junge Männer mit einem VW-Käfer auf dem Weg von Tripolis zur Oase Gilo. Da sie keinen Kompass an Bord hatten, steuerten sie den Wagen in ein Sandloch, aus welchem nicht einmal ein Jeep herausgekommen wäre.

Sie machten sich zu Fuß auf den Weg und erreichten nach vierundzwanzig Stunden ein Bohrcamp in der Wüste. Nach einer angemessenen Ruhepause machten sie sich wieder auf den Weg, um ihren Wagen zu suchen. Die Suche wurde von der Polizei aus Benghasi beendet, welche die beiden jungen Männer als mögliche Saboteure erst einmal festnahm.

Ein bei einer Ölfirma beschäftigter Amerikaner fand fünf Monate später den Volkswagen, dessen Dach gerade noch teilweise aus dem Sand herausragte. Man grub den Käfer aus und drehte den Zündschlüssel herum. Der Wagen sprang sofort an und lief, nachdem man ihn betankt hatte, fünfhundert Meilen quer durch die Wüste bis nach Tripolis.

Bei fünfzig bis sechzig Grad Lufttemperatur hatte der Käfer fünf Monate in dem heißen Sand gelegen und fuhr anschließend weiter, als wäre nichts gewesen.

Auch in der Arktis fährt dieses Auto, als sei es speziell für dieses Klima gebaut, und für den Normalverbraucher ist das Auto ein Begriff von Zuverlässigkeit und Sparsamkeit. Als junger Mann hat es mir immer Spaß gemacht, mit meinem Käfer in Schneewehen hineinzufahren, nur, um zu sehen, ob ich wieder herauskommen würde und ich bin nicht einmal steckengeblieben. Als Kundendienstberater bei VW habe ich es erlebt, dass mir eine Kundin erzählte, sie hätte heute einen Kuchen gebacken, weil ihr Käfer an diesem Tag hunderttausend Kilometer zu feiern hätte.

Bei Ford fällt mir heute als erstes ein, dass Henry Ford die Fließbandfertigung in der Automobilherstellung eingeführt hat. Bei Rolls Royce fällt mir gar nichts mehr ein, das ist für mich die Nobelmarke der Reichen dieser Welt, das Auto, zu dem es keine Alternative gibt. Beim Käfer aber halte ich es mit dem Magazin LIFE, er ist für mich ebenfalls ein Familienmitglied gewesen, welches nur zufällig in der Garage wohnt.



Wenn ich mir heute ein Auto kaufe, dann sehe ich darauf, dass es sechs Zylinder und vier Türen hat, ich bin halt etwas älter und bequemer geworden – aber die schönsten Fahrten, an die ich mich erinnern kann, habe ich mit meiner Familie im VW-Käfer unternommen.

Selbst auf die Gefahr hin, der Parteinahme beschuldigt zu werden, möchte ich hier noch nicht das Thema Käfer verlassen. Dieses Auto hat eine liebenswerte menschliche Seite, welche vielleicht zu wenig herausgestellt wurde.

Natürlich waren andere Fabrikate als Liebeslaube für junge Leute vielleicht geräumiger und komfortabler, aber die Tatsache, dass es in den USA den Club ‚Babies born in Beetles‘ gab, dürfte für eine Automarke wohl einmalig sein. Auch in Deutschland ist der Geburtsort Volkswagen keine Seltenheit, da die Polizei, welche in den fünfziger Jahren den Käfer bevorzugt als Einsatzwagen fuhr, oft Hebamme spielen musste, wenn der Kreißsaal nicht mehr rechtzeitig erreicht werden konnte.

Volkswagen of America nahm solche erfreulichen Ereignisse stets zum Anlass, den betreffenden Familien ein Glückwunschsreiben zu schicken, weil sie den Beweis erbracht hatten, dass im VW stets Platz für einen Passagier mehr ist. Hundert Dollar als Geburtstagsgeschenk für den Nachwuchs waren beigefügt.

Der alte VW-Käfer war liebenswertes Symbol und Weltanschauung einer Generation, bei der er sich besonderer Wertschätzung erfreute.



(SF.-p)

Von der Pistole zum Auto

Graf Alessandro Volta, der italienische Physiker, erfährt im Jahr 1777, dass aus einem Brunnen bei Como ein Gas austreten würde, welches brennbar sei. Bei Experimenten findet er heraus, dass dieses Gas, mit Luft gemischt, explodiert, wenn man es mit einem elektrischen Funken zündet.

Mit der ‚Pistola de Volta‘ vergnügen sich die Kavaliere jener Zeit damit, ihre Damen zu erschrecken, wenn mit lautem Geräusch der im Lauf sitzende Pfropfen herausgeschleudert wird. Diese Pistole, zunächst nichts weiter als ein Spielzeug, soll die Entwicklung des Verbrennungsmotors entscheidend vorantreiben.

Doch zunächst sei ein kleiner Abstecher in die Geschichte erlaubt, der erläutern soll, wie das Gas zu seinem Namen kam. Im 16. Jahrhundert schrieb der Arzt und Naturforscher Theophrastus Paracelsus: „Dass der Luft nichts sey, als ein Chaos“.

Mit diesem griechischen Wort ‚chaos‘ als Bezeichnung für den ungeordneten Urstoff, wollte er wohl ausdrücken, dass die Luft ein Gemisch wäre, dessen Zusammensetzung ihm unbekannt war.

Es war der holländische Arzt und Chemiker, der 1640 dieses Wort lautmalerisch in ‚Gas‘ umsetzte, und bereits 41 Jahre später wird ein englisches Patent erteilt für eine neue Art, Pech und Teer aus Grubenkohle herzustellen. 1691 wird in England bereits Leuchtgas aus Steinkohle experimentell verwendet.

Der französische Ingenieur Lebon d’Humbertsin stellt aus Holz und Öl Leuchtgas für eine sogenannte Thermolampe her, nachdem er Voltas Brunnengas untersucht und ein ähnliches Gas synthetisch herstellen kann. Zusammen mit dem Engländer William Murdock macht er das Leuchtgas für allgemeine Beleuchtungszwecke publik und erhält 1801 ein französisches Patent für neue Mittel zur besseren Ausnutzung von Brennstoffen. Dieses Patent enthält die erste Beschreibung eines Leuchtgasmotors.

Sechs Jahre später lässt sich der Schweizer Major Isaac de Rivaz ein Straßenfahrzeug patentieren, zu dessen Verbrennungsmotor ihn die Pistola di Volta inspiriert hat, welche er auf der Kriegsschule von Saint-Cyr kennen lernte.

Es ist die Zeit des Umbruchs in Europa und die Zeit des großen Napoleon. Noch nie waren die Menschen geistig so lebendig wie in dieser Zeit, und Naturwissenschaften und Technik schreiten in ihrer Entwicklung nicht mehr fort, sie machen große Sprünge.

Der Engländer William Cecil konstruiert 1820 einen Motor, der mit Wasserstoff angetrieben wird und anstandslos läuft. Drei Jahre später bastelt Samuel Brown, durch diese Erfindung angeregt, mehrere Leuchtgasmotoren. Ein damit ausgerüsteter Wagen macht sogar eine erfolgreiche Probefahrt. Ein Motor, der bereits mit Vergaser versehen und mit Benzin betrieben wird, wird von Hazard und Morey 1824 in Amerika ausgestellt.



„Über die Explosionsmaschine findet sich eine ebenso strenge wie wahre Kritik in dem Londoner Journal of Art & Sciences vom Oktober 1824, Seite 202, welche die Absurdität derselben beweist“, schreibt Dinglers polytechnisches Journal im Jahre 1825.

Nur gut, dass es dabei bleibt, denn bereits ein Jahr vorher hat Sadi Carnot seine Broschüre über ‚Die bewegende Kraft des Feuers und die zur Entwicklung dieser Kraft geeigneten Maschinen‘ veröffentlicht. Erstmals wurden hier ebenso wissenschaftlich wie genial die Grundprinzipien der Feuermaschinen erkannt und so festgeschrieben, wie sie heute noch gültig sind.

Man muss die Schwierigkeiten der damaligen Erfinder verstehen, für sie ging es nicht nur darum, einen wirksamen Verbrennungsmotor zu entwickeln – sie mussten auch ein ganzes Weltbild verändern, in das diese Entwicklung nicht hineinpasste.

(SF-p)



Vom Blitzkarren zur Isabella

Betrachtet man die Lebensgeschichten großer Automobilbauer, so ist bei vielen dieser Selbmademen industrieller Serienfertigung Auf- und Abstieg nahezu identisch. Ein Mensch hat einen Traum, das Schicksal erlaubt es ihm, seinen Traum zu verwirklichen und er gründet eine Fabrik, in der Autos hergestellt werden, welche die Anerkennung des Marktes finden. Die Firma expandiert und wächst scheinbar grenzenlos weiter, bis sie sich zu einem Moloch entwickelt, der beginnt, seinen eigenen Schöpfer zu verschlingen.

So war das bei Daimler, Benz, Renault und vielen anderen Großen der industriellen Automobilgeschichte - auch bei Carl Friedrich Wilhelm Borgward, den wir als ein

Beispiel dafür herausstellen wollen. Der Schlosserlehrling Borgward, der als Schwarzhörner an der Technischen Hochschule Hannover zum Oberingenieur avanciert, steigt mit neunundzwanzig Jahren und tausend Mark Eigenkapital als Teilhaber in die ‚Bremer Reifenindustrie‘ ein, die sich zu dieser Zeit mit der Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen beschäftigt.

Unweit dieser Firma liegen die Hansa-Lloyd-Werke AG, welche Automobile produzieren und nach einem Hersteller für Wasserkühler suchen. Die Bremer Reifenindustrie firmiert um und nennt sich unter ihrem neuen Besitzer: ‚Bremer Kühlerfabrik Borgward & Co‘.

Als man 1922 in der Bremer Neustadt einen neuen Fabrikkomplex errichtet hat, hört Borgward durch einen Zufall, wie sich zwei seiner Mitarbeiter darüber unterhalten, dass der Handkarrentransport zwischen dem Materiallager und der Fertigung doch sehr mühsam und umständlich sei. Ein kleines, motorisiertes Transportmittel wäre hier die ideale Lösung. Borgward erkennt blitzschnell, dass in dieser Zeit viele Betriebe solche oder ähnliche Probleme haben müssen und setzt sich ans Zeichenbrett.

Es entsteht ein Dreiradwagen mit einem hinten liegenden Motorradmotor, mit einer Leistung von 2,2 PS, bei 120 ccm. Einen Monat später verlassen bereits sechs dieser ‚Blitzkarren‘ das Werk, die eine Tragfähigkeit von 250 Kilogramm haben. Mit 500 Kilogramm Nutzlast kommt 1925 ein weiteres Fahrzeug auf den Markt, das von Borgward etwas sarkastisch ‚Goliath‘ getauft wird.

Der ‚Goliath‘ wird von der folgenden Wirtschaftskrise nicht betroffen, aber die Hansa-Lloyd-Werke müssen aufgeben und mit einem Teilhaber, der zehntausend Mark einbringt und acht Jahre später mit 4,4 Millionen Mark abgefunden wird, erwirbt Borgward die Aktienmehrheit.

Die Modellpalette an Nutzfahrzeugen wird zunächst erweitert, bis man endlich einen Personenwagen, den ‚Goliath-Pionier‘, mit drei Rädern, Ilo-Heckmotor und Schwingachsen baut. Das Fahrzeug wird kein Erfolg. Die Nachfolgetypen hingegen können sich schnell die Herzen der Autofahrer erobern.



Der ‚Hansa 1100‘ und die folgenden größeren Fahrzeuge mit immer stärkeren Motoren machen ein neues Werk in Bremen-Sebaldsbrück erforderlich. Als der Krieg ausbricht, arbeiten bei Borgward achttausend Menschen. Wegen seiner Tätigkeit als Wehrwirtschaftsführer wird Borgward von den Engländern für drei Jahre in ein Gefängnis gesperrt. Dort konstruiert er den ersten deutschen Wagen mit einer Pontonkarosserie und erregt mit diesem ‚Hansa 1500‘ auf dem Automobilsalon in Genf Aufsehen.

Borgward ist der erste europäische Automobilbauer, der keine konstruktiven Anleihen bei Vorkriegsautos macht, sondern völlig neu konstruierte Nachkriegsautos baut. Dem ‚Hansa 1500‘ wird

der kleine Lloyd zur Seite gestellt, im Volksmund ‚Leukoplastbomber‘ genannt, weil seine mit Kunststoff überzogene Sperrholzkarosserie an Heftpflaster erinnert.

Die Produktion steigt ständig weiter und 1959 arbeiten 23.000 Menschen für die Firma Borgward, welche die Hälfte ihrer Produktion exportiert. Es entstehen Montagewerke in Argentinien, Australien, Belgien, Brasilien, Neuseeland, Indonesien, der Republik Südafrika und auf den Philippinen.

Das Ende von Borgwards Auto-Imperium beginnt in der ohnehin verkaufsschwachen Wintersaison 1955, als der schwedische Export nachlässt, weil das deutsch-schwedische Warenabkommen ausläuft – 2000 Arbeiter müssen entlassen werden. Was zunächst als eine vorübergehende Krise eingeschätzt wird, verstärkt sich, als 1960 der Export für Automobile insgesamt zurückgeht. Die Bänder der Borgward-Werke laufen weiter und auf den Halden häufen sich Zehntausende unverkaufter Autos. Die Banken versagen dem Unternehmer, der von 1949 bis 1951 noch zweihundert Millionen Mark aus eigener Tasche finanzierte, weitere Kredite. Borgward muss am 30. Januar 1961 seine Zahlungsunfähigkeit erklären. Ein Mann seines Schlages überlebt so eine Erniedrigung, wie er das sieht, nicht lange.



Massenarbeitslosigkeit befürchtend, springt der Bremer Senat ein und übernimmt die Werke, doch es ist zu spät. In nur sechs Monaten steigen die Verpflichtungen der Borgward-Werke von einhundertzwanzig auf zweihundert Millionen Mark. Das Unternehmen, welches einmal einen Namen in der ganzen Welt für nationales Technikkönnen und Wirtschaftswachstum hatte – wird im August 1961 endgültig liquidiert.

Als Autohersteller war Carl Friedrich Wilhelm Borgward einer der letzten großen Serienproduzenten, welcher allein einem großen Imperium vorstand. Der Schlosserlehrling und Sohn eines Kohlenhändlers aus Hamburg-Altona stand, als er sein Ziel erreicht hatte, vor den Trümmern seines Lebenswerkes. Solche Männer werden heute von seelenlosen Kapitalgesellschaften und Konsortien ersetzt. (SF.-p)

Wenn Autos sterben...

Irgendwann kommt doch einmal unwiderruflich der Zeitpunkt, wo man sich von dem liebevoll ‚Kiste‘ genannten fahrbaren Untersatz trennen muss. Wer es sich leisten kann, alle zwei bis drei Jahre einen neuen Wagen zu kaufen, der hat zwar –in der Regel- weniger Reparaturen und Pannen, aber auch nicht das richtige zwischenmenschliche Verhältnis zu seinem Auto. Solche Autobesitzer behandeln ihre Fahrzeuge nach dem Prinzip ‚ex und hopp‘.

Nein, ich meine hier jene Autobesitzer, welche ihren Wagen kaufen und ihn fahren, bis endlich der Besitzer oder das Fahrzeug –manchmal tun sie es ja auch beide zugleich- den Geist aufgibt. Da gibt es Feiglinge, die kaufen sich einen neuen Wagen und überlassen es dem Autohaus, für die Beseitigung des alten Kameraden über mehr als hunderttausend Kilometer zu sorgen, und hauen mit dem neuen Wagen und dem schlechten Gewissen ganz schnell ab, ohne dem treuen Veteranen noch einmal einen letzten Blick zu gönnen.

Andere lassen den Schrotthändler, er nennt sich dann pietätvoll Autoverwerter, vor die Garage kommen und winken dem treuen Weggefährten mit Tränen in den Augen nach.

Schlimm ist es, wenn der Besitzer vor dem Auto stirbt, da kommen dann die raffgierigen Erben und verhökern das gute Stück oft an einen neuen Besitzer, der überhaupt keine Ahnung von der Psyche des Fahrzeuges hat. Wie ein Mensch am gebrochenen Herzen, stirbt so ein Auto oft an gebrochener Nockenwelle oder an einen Kolbeninfarkt, weil ihm sein neuer Besitzer einfach zuviel zugemutet hat.

Auch das Gegenteil kann der Fall sein. Da bekommt der PS-starke Vollblütler eine Anhängerkupplung verpasst und darf nun mit einem Anhänger über die Autobahn tuckern, welche er früher mit zweihundert Kilometern in der Stunde hinter sich gelassen hat.

Deutsche Autos haben eine durchschnittliche Lebenserwartung von neun Jahren, in Deutschland sterben etwa zwei Millionen Autos im Jahr und müssen beseitigt werden, da man sie ja nicht beerdigen kann. Wie kommen also Autos in den Auto-Himmel?

Ein Auto mit einem Durchschnittsgewicht von 1000 Kilo besteht zu etwa 60 bis 70 % aus Eisen, zu fünf Prozent aus Nichteisenmetallen und der Rest besteht aus anderen Werkstoffen. Eventuell noch brauchbare Teile werden ausgebaut, das Übrige geht an den Schrotthandel.

In der Shredder-Anlage – einem Reißwolf für Autos- haucht dann der treue Weggefährte endgültig sein Leben aus, wird in handtellergröße Stücke zerrissen oder zerschlagen, und anschließend in hochwertigen Eisenschrott, Nichteisenmetalle und sonstige Stoffe sortiert. Im Gegensatz zu dem gepressten Autopaketschrott hat der Schrott aus der Shredder-Anlage einen hohen Reinheitsgrad und wird deshalb von der eisen- und stahlerzeugenden Industrie gerne übernommen. Vielleicht fahren Sie jetzt gerade einen neuen, der zu einem gewissen Teil aus Ihrem alten besteht?

Neben den 1,65 Mio. Tonnen Schrott aus alten Autos fallen jährlich noch 300.000 Tonnen Altreifen an, von denen nur ein geringer Teil runderneuert wird. Da gibt es das sogenannte Pyrolyse-Verfahren, bei dem die altgewordenen Beine Ihres Autos bei Hochtemperaturen thermochemisch zerlegt werden und anschließend zu Herstellung von Bodenbelägen und zur Verkokung von Steinkohle dienen. Tiefgefroren werden sie auch in sogenannten Prallmühlen zu Kautschuckgranulat zerschlagen und viele dieser altgedienten Reifen enden ganz erbärmlich im Krematorium, wenn sie auch heute noch einfach auf irgendwelchen Mülldeponien verbrannt werden. Sie sehen also, man sollte schon einen Gedanken an den altgedienten Veteranen verschwenden, wenn man ihn auf den Weg zum Autofriedhof schickt – Einige erleben allerdings noch den richtigen Himmel auf Erden. Sie werden nicht verschrottet und sehr alt. – Sie werden Oldtimer... (SF.-p)



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.

James Hundertachtzig und die Nordkurve

James Hundertachtzig ein Rennfahrer war,
scheute keine Kosten und keine Gefahr.
Schon mehrfach genagelt war sein Gebein,
und eingezogen sein Führerschein.

James Hundertachtzig machte gegen Cash,
todesmutig noch jeden Crash.
Was manchem Fahrer eine Kalamität,
war für James Hundertachtzig eine Spezialität.

Schon Oma Hundertachtzig sagte, als er geboren:
„Nein was hat das Kind für Stromlinienohren!“
Daran konnte man schon damals erkennen,
der kleine James fährt mal Autorennen.

Schon sein erstes Rennen mit Seifenkisten,
verbesserte das Einkommen vieler Dentisten.
Als James später mit Tempo die Kurven nahm,
kamen auch die Chirurgen dran.

So war schon früh zu erkennen,
James Hundertachtzig fährt mal richtige Rennen.
Da waren Monte Carlo und der Nürburgring,
wo er erstmals so richtig aus der Kurve ging.

Wo andere drifteten und touchierten mit Gefühl,
flog James aus der Kurve gleich bis ins Ziel.
James Hundertachtzig hat sich niemals geziert,
und war schon im Ziel ehe er disqualifiziert.

James Hundertachtzig wurde zum Autosport-Idol,
doch dabei war ihm gar nicht recht wohl.
Leise meinte er: „Ich muss es mal sagen,
Ich kann nicht fahren, ich kann nur viel wagen!“

Sein Ende kam, als er in die Nordkurve zog,
und mit dem Wagen hundert Meter weit flog.
Während das Publikum erschrocken schrie,
meinte James Hundertachtzig:
„Nordkurven mochte ich noch nie!“



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.

James Hundertachtzig und die Damen

Wo Motoren heulen und Bremsen quietschen,
da laufen Wagen und auch Miezzen.
James Hundertachtzig fuhr nicht nur Rennen,
er mochte auch gerne mit Rennkätzchen
pennen.
James Hundertachtzig hatte eine starken Arm,
und somit von den Damen einen ganzen Schwarm.

Zwar hatte er nicht einen ganzen Harem,
wie der bekanntere McLaren.
Doch Insider meinten leise und bedeutungsvoll:
„Der James Hundertachtzig erfüllt sein Soll!“

Der gute James fuhr nicht nur Zwölfzylinder,
er sorgte auch für viele Kinder.
So fuhr er bis zu seinem plötzlichen Ende,
nur noch für die Alimente.

Ein richtiger Rennfahrer braucht nicht nur Reifen,
er mag sich auch gern mal ein Mädchen greifen.
Doch auch in den Pausen zwischen den Rennen,
lernte er immer wieder neue Damen kennen.
Und keine, die man später befragt,
hat sich über James Hundertachtzig beklagt.

James beherrschte die Technik voll und ganz,
und ging auch nachts aus dem Rennen mit Eleganz.
Nie brauchte man deshalb lange zu raten,
James war im Ziel nach neun Monaten.

James beherrschte die Kurven der Strecke,
so gut, wie die in seinem Bette.
Und kaum hatte er die Übersicht verloren,
war bald schon wieder ein neuer James Hundertachtzig geboren.

Deswegen von der Rennleitung angesprochen,
hat James Hundertachtzig den Braten gerochen.
Und erklärte fröhlichen Angesichts,
von Vollbremsungen halte er als Rennfahrer nichts.
Günter Schrön



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.

James Hundertachtzig und die Beerdigung

Als James Hundertachtzig noch Rennen fuhr,
da fuhr er immer gegen die Uhr.
Das war im Sinne der Rennleitung
und stand auch so in der Sportzeitung.

James kannte immer nur Tempo und Gas,
deshalb biss er auch so früh in das Gras.
Voller Pokale war sein Haus,
doch vor dem größten Pokal war's mit ihm aus.

Tausend PS hatte er im Rücken,
aber die Strecke hatte ihre Tücken.
Noch einmal heulte der Motor auf,
dann war es mit ihm und dem Fahrer aus.

Das Fernsehen übertrug den Crash,
und zeigte auch das demolierte Blech.
Die Fans beutelte kollektiver Graus;
Wenn der Wagen so aussah, wie sah James dann aus?

So konnte man anderen Tags auch lesen:
„Fans, James Hundertachtzig ist mal gewesen!“
Das Publikum ergriff ein großer Frust,
der Tod von James war ein großer Verlust.

Keiner konnte wie er in den Kurven liegen,
keiner konnte wie er das Ziel durchfliegen.
James, der Dauerkunde von Dentisten und Chirurgen,
war noch im Tod eine Fundgrube für Metallurgen.

James, der die Rennstrecken der Welt gekannt,
hatte verfügt, dass er würde verbrannt.
Als Jet-Setter bei den Kilometer-Stürmern,
gönnte er sich nicht den Würmern.

Die Feuerbestatter lehnten es kategorisch ab,
James zu Asche zu machen und zu bringen ins Grab.
So entschwebte er erdbestattet ins All,
denn sein Leichnam enthielt zu viel Metall.

Günter Schrön



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.



Aus: Infopedia 3.0 © 1998 The Learning Company, Inc.

