

## Automobilwettfahrt Paris–Rouen am 22. Juli 1894

**Die Geburt des Motorsports vor 125 Jahren:** Von Beginn an eng mit Mercedes-Benz verbunden. Jeder moderne Rennsieg im Zeichen des Mercedes-Sterns ist auch ein Echo des ersten Automobilwettbewerbs der Welt – der Automobilwettfahrt von Paris nach Rouen am 22. Juli 1894. Damals vor 125 Jahren beginnt auch die Geschichte des Motorsports von Mercedes-Benz: Den ersten Preis erhalten Fahrzeuge mit Daimler-Motoren der Hersteller Panhard & Levassor sowie Peugeot, und ein Benz Vis-à-Vis von Émile Roger erhält den fünften Preis.

Die Stuttgarter Marke feiert 2019 mit dem Jubiläum „125 Jahre Motorsport von Mercedes-Benz“ diesen Spirit von 1894 und trägt ihn mit jedem weiteren Motorsportserfolg in die Zukunft.

### Ein neuer Sport wird geboren

Wer wird gewinnen? Das fragen sich auch die Massen an diesem schönen Sommertag, dem 22. Juli 1894, im Pariser Stadtteil Neuilly-sur-Seine: Eine Stunde noch, dann startet die Wettfahrt für Automobile über 126 Kilometer nach Rouen. Es ist der erste Wettbewerb dieser Art überhaupt in der gerade einmal acht Jahre alten Geschichte des Kraftwagens mit Verbrennungsmotor. Paris–Rouen ist kein reines Rennen auf Zeit, sondern ein Wettbewerb um Zuverlässigkeit und Alltagstauglichkeit. Gewinnen soll das Fahrzeug, das am besten die Kriterien erfüllt, „ohne Gefahr zu benutzen, leicht zu bedienen und nicht zu teuer im Betrieb“ zu sein („être sans danger, aisément maniable pour les voyageurs et de ne pas coûter trop cher sur la route“). So hat es die Zeitung „Le Petit Journal“ festgelegt, Ausrichter dieses ersten Wettbewerbs Paris–Rouen. Das Boulevardblatt ist ein Medium mit gewaltiger Reichweite, seine Auflage beträgt mehr als eine Million Exemplare.

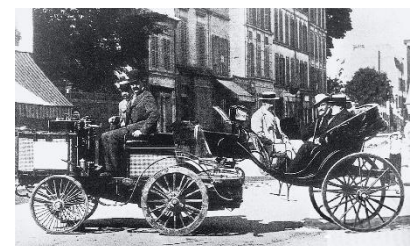


Pierre Giffard, sportbegeisterter Herausgeber von „Le Petit Journal“, schreibt den Zuverlässigkeitswettbewerb für pferdelose Wagen im Dezember 1893 aus, und er wird auch zum Kampf der Systeme. Paris–Rouen gehört zu einer Reihe von publikumsträchtigen Sportereignissen, die das Werbegenie Giffard in den 1890er-Jahren ersinnt – unter anderem auch das Fahrradrennen Paris–Brest 1891 und den ersten Marathon von Paris im Jahr 1896. Und auch wenn die Geschwindigkeit der Automobile nicht allein über den Sieg entscheidet, so ist diese Fahrt doch ganz klar ein sportlicher Wettkampf. Am kommenden Tag wird die Zeitung „Le Matin“ dem Wettbewerb daher auch hellstichtig die Gründung „eines neuen Sports“ („un sport nouveau“) zuschreiben. Und dieser Sport begeistert – rund 30.000 Menschen verfolgen 1894 den Start in Paris. Das passt zum großen Interesse, das insbesondere in Frankreich und Großbritannien dem Automobil entgegengebracht wird.

Um 07:00 Uhr stellen sich die 21 Starter mit ihren Wagen an der Porte Maillot auf, nahe dem Bois de Boulogne. Wie schon an den drei Tagen vorher, die von Qualifikations- und Testfahrten geprägt sind, bestaunt die Menge neugierig die Fahrzeuge ganz verschiedener Art: Vom Dampftraktor reicht das Feld bis zu modernen Automobilen mit Motoren nach Daimler-Lizenz (zusammen sind es neun Fahrzeuge) und einem Benz Vis-à-Vis, der von Émile Roger gefahren wird, dem französischen Importeur von Benz & Cie. Insgesamt starten 15 Automobile mit Verbrennungsmotor und sechs Dampfwagen. Ins Ziel kommen 17 Fahrzeuge.

Pünktlich um 08:01 Uhr geht der Dampftraktor des Grafen de Dion mit seinem einachsigen Passagieranhänger im Schlepp auf die Strecke. Die restlichen Fahrzeuge starten im Abstand von jeweils 30 Sekunden auf die von schlechten Straßenverhältnissen geprägte Route.

Zum Publikum am Straßenrand kommen die Zuschauer auf der Route selbst: Die Teilnehmer der Wettfahrt werden vor allem zu Beginn von zahlreichen Rad- und Autofahrern begleitet. Auch Automobilpionier Gottlieb Daimler und sein Sohn Paul sind mit dem Automobil beim Start dabei. Zwei Jahrzehnte später erinnert sich Paul Daimler in einem Artikel, der in der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ erscheint, an die Eindrücke: „Wir selbst begleiteten im Wagen das Rennen. Es war ein eigenartiges Schauspiel, diese so grundverschiedenen Wagentypen sich in Geschwindigkeit messen zu sehen: die Heizer der schweren Dampfwagen



schweißtriefend, von Ruß überzogen, schwer arbeitend mit Aufschütten von Brennmaterial, die Fahrer der kleinen Dampfdröiräder, dauernd den Druck und Wasserstand im kleinen, kunstvoll gefügten Röhrenkessel beobachtend und die Ölföuerung regulierend, und in Gegensatz dazu die Fahrer der Benzin- und Petrolwagen ruhig auf dem Lenkersitz, hie und da einen Hebel betätigend, wie nur rein zum Vergnügen fahrend – ein ganz eigenartiger Vergleich und mir zeitlebens unvergesslich.“

### **Wettfahrt als Sport und Medienphänomen**

Als erster Teilnehmer kommt nach 5 Stunden und 40 Minuten der De Dion-Bouton Dampftraktor des Grafen Jules-Albert de Dion mit einachsigen Passagieranhänger ins Ziel. Allerdings erfüllt das Fahrzeug nicht alle Bedingungen der Ausschreibung. Der mit 5.000 Franc dotierte Hauptpreis „Prix du Petit Journal“ wird daher unter den Herstellern Peugeot und Panhard & Levassor aufgeteilt. Sie gehen wenige Minuten nach De Dion in Rouen ins Ziel und erfüllen die Ausschreibung mit ihren viersitzigen Automobilen optimal. Beide Fahrzeuge werden von einem Daimler-Zweizylindermotor in V-Form angetrieben, der rund 2,6 kW (3,5 PS) leistet und von Panhard & Levassor in Lizenz gebaut wird.



Vier weitere Preise stiftet Hippolyte Auguste Marinoni, der Besitzer des „Le Petit Journal“. Die Preise zwei und drei gehen an Dampfmaschinen – das zeigt, wie intensiv der Wettbewerb zwischen den verschiedenen Antriebsformen damals ist. Den vierten Preis teilen sich zwei Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Der fünfte Preis, dotiert mit 500 Franc, geht an den Ingenieur Émile Roger mit seinem Benz Vis-à-Vis, den ein 2,2 kW (3 PS) starker, liegend eingebauter Einzylindermotor antreibt.

### **Wegmarke für die Automobilität**

Die Geburtsstunde des Motorsports 1894 ist auch eine herausragende Wegmarke der Emanzipation der neuen Mobilitätsform Automobil. Unter anderem erinnert 1899 der „Almanach des Sports“ an die fünf Jahre zuvor stattfindende Wettfahrt. Das Jahrbuch schreibt über das große mediale Echo der „Paris–Rouen“: „Die ganze Presse, politisch und wissenschaftlich, hat wie ein gut zusammengesetzter und erprobter Chor eine dithyrambische Hymne angestimmt auf dieses neue Gestirn, die Fee Automobil“ („Tout la presse, politique et scientifique, entonna comme un chœur bien stylé, bien entraîné, un hymne dithyrambique en l’honneur de l’astre nouveau, la fée Automobile“).

Die französische Zeitung „Le Figaro“ erinnert ebenfalls am 9. Dezember 1904 in ihrer Berichterstattung zur Eröffnung des siebten Automobilsalons in Paris unter der Überschrift „Zehn Jahre später“ („Dix ans après“): Die Wettfahrt Paris–Rouen 1894 sei „die erste Offenbarung des Automobils“ gewesen („la première manifestation automobile“).

Das Magazin „La Vie au Grand Air: Revue illustrée de tous les sports“ führt am 29. Juni 1907 anlässlich des Grand Prix von Frankreich die Tradition des Motorsports auf „Paris–Rouen 1894“ zurück und veröffentlicht eine Erinnerung von Pierre Giffard an die von ihm ausgerichtete Wettfahrt.

Schließlich dient die Geburtsstunde des Motorsports sogar als Messlatte für die wissenschaftliche Einordnung der Leistungssteigerung im Automobilbau: Georges Forestier, Generalinspekteur der Brücken und Chausseen und Professor für Straßenbau an der „École nationale des ponts et chaussées“, fasst am 22. Juli 1899 und somit exakt fünf Jahre nach der Wettfahrt Paris–Rouen in der Fachzeitschrift „Le Génie Civil“ zusammen: „Die Durchschnittsgeschwindigkeit lag bei der Wettfahrt Paris–Rouen (1894) bei ziemlich genau 21 km/h, bei der Wettfahrt Paris–Bordeaux 1899 bei 48,2 km/h.“ („La vitesse moyenne croit presque régulièrement de 21 kilom. à l’heure, dans la course Paris–Rouen (1894), à 48,20 km/h. à l’heure dans la course Paris–Bordeaux (1899).“) Auf dieser Strecke von Paris nach Bordeaux findet bereits 1895 das erste Automobilrennen im modernen Sinn statt, bei dem es nur auf Geschwindigkeit ankommt.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 28.07. 2019

Bilder ID: 201950 © VOZ-Archiv  
Quellentext: Daimler AG