

Das Bergstraßenrennen Gaillon. Am 11. November fand, vom Moto-Club de France organisiert, das Bergstraßenrennen auf der Berglehne von Gaillon statt. Die Rennstrecke betrug einen Kilometer. Die Sieger in den einzelnen Kategorien waren:

Wagen von mehr als 400 K_g. Gewicht und zwei Personen Besatzung: **Mors** 1:26 $\frac{1}{5}$.

Wagen von mehr als 400 K_g. Gewicht und vier Personen Besatzung: **Barbon** 2:08 $\frac{2}{5}$.

Wagen unter 400 K_g. und zwei Personen Besatzung: **Van Berendonck** 2:32.

Wagen unter 400 K_g. und vier Personen Besatzung: **Darracq** 3:23 $\frac{4}{5}$.

Motochocles mit einem Sitz: **Beconnais** 58 $\frac{1}{5}$ Sec.

Motochocles mit zwei Plätzen: **Gustave** 2:22 $\frac{3}{5}$.

Motor-Zweiräder: **Bonnard** 1:48 $\frac{1}{5}$.

Motochocles und Motor-Zweiräder ohne Kette: **Beconnais** 55 $\frac{1}{5}$ Sec.

berichteten wir tunc über die Resultate des vom Moto-Club de France auf der Berglehne von Gaillon veranstalteten Rennens. Die Distanz war genau auf einen Kilometer ausgemessen; sie hat zwei Drittel eine Steigung von 9 Percent und dann eine solche von 5 Percent. Das Rennen hatte in diesem Jahre zwar weniger Teilnehmer, war aber trotzdem interessanter als im Vorjahre, denn die angemeldeten Fahrzeuge zeigten eine beitem größere Schnelligkeit.

Im Ganzen waren circa 50 Concurrenten zur Stelle. Am schlechtesten war die Kategorie der Moto-cyclisten bestritten: drei Teilnehmer in der Kategorie für Motochcles mit Kette und nur zwei Starter in derjenigen für Motochcles ohne Kette. Es hätte sogar nicht viel gefehlt und in der letztgenannten Kategorie wäre überhaupt nur Einer gefahren. Bei der Abfahrt gab es nämlich heftige Debatten darüber, ob der Start fliegend oder stehend sein solle. Für Wagen war diese Frage von keiner Bedeutung. Der Wagen steht an der Stelle, mit arbeitendem Motor. Man schaltet die Maschine ein, und alle Fahrzeuge gehen gleichzeitig ab. Aber bei einem Motochcle ist die Sache wesentlich anders. Man hat nur eine Schnelligkeit und kann den Motor nicht auf Leergang stellen. Und es ist hart, ein Motochcle von 12 Pferdekraften bergauf pedalirend in Schwung zu bringen. Noch schwerer aber ist es, ein fettenloses Motochcle schiebend bergauf zu starten. Bardin hatte diese Schwierigkeit einfach dadurch aus dem Wege geräumt, daß er seiner Maschine einen Leerlauf gegeben hatte und durch den einfachen Ruck eines Hebels vom Platz weg mit voller Tourenzahl starten konnte. Dieses Motochcle war die große Ueberraschung des Gaillon-Rennens, besonders für den Gegner Bardin's, Beconnais, der sich dadurch stark benachtheiligt sah. Deshalb auch die großen Debatten über die Frage: Fliegender oder stehender Start? Bardin berief sich allen Vorstellungen gegenüber fast lächelnd auf die bisher geübte Praxis und darauf, daß der Sinn der Ausschreibung nur stehenden Start gestatte. Schließlich verfielen die Veranstalter auf den Ausweg, den Einen mit stehendem, den Anderen mit fliegendem Start loszulassen. Aber Bardin erklärte vor der Abfahrt, er sei auf alle Fälle Sieger der Kategorie, wenn er das Ziel erreiche, denn er sei der einzig Qualificirte.

Das Rennen für Wagen von mehr als 400 Kg. Gewicht und zwei Personen Besatzung war ein Kampf für drei Mors-Wagen und einen Bolide. Zwei dieser Mors hatten ihre gewöhnliche Uebersetzung und erklommen den Berg mit der ersten und zum Theil mit der zweiten Schnelligkeit. Der dritte Wagen, den M. Brasier lenkte, hatte nur 10 Zähne am Antriebszahnrad und konnte in Folge dessen mit der accelerirten vierten Schnelligkeit das Rennen fahren und gewinnen. Brasier fuhr ein Tempo von 42 Km. die Stunde.

In der Kategorie für vierstellige Wagen von mehr als 400 Kg. Gewicht siegte Jules Terront leicht über seine Gegner, selbst über Jene, die dampfgetriebene Fahrzeuge benützten.

In der Classe der Voiturettes mit zwei Plätzen gab es einen heißen Kampf. Van Berendonck siegte schließlich mit seinem „Gole“-Fahrzeug, das durch zwei zusammengekuppelte luftgekühlte Astermotoren getrieben wurde.

Die interessanteste Gruppe war die der Moto-cyclisten. Was ihr an Quantität fehlte, ersetzte sie an Qualität. Teste startete mit demselben Moto-cycle, auf dem er das Rennen Paris—Toulouse und retour gewonnen hatte. Es war allerdings diesmal niedriger überseht. Beconnais hatte einen neuen zweizylindrigen Soncin-Motor, der 14 Pferdekkräfte leistete, und Bardin startete mit einem neuen Dion-Moto-cycle von $2\frac{3}{4}$ Pferdekkräften (der classischen Type 74—75), das durch einen Wasser-tühlapparat und durch den eingangs erwähnten Leerlauf aufstieg; es war eine förmliche Voiturette. Beconnais — den Georges Prade im „Auto-Vélo“ überschwänglich die „Poésie des Jours“ nennt — erreichte in weniger als einer Minute das Ziel. Er brauchte einmal 58 Secunden, einmal 55 Secunden für den Kilometer bergauf, das ist ein Tempo von 65 Km. die Stunde. Der Anblick Beconnais, der, wie aus der Kanone geschossen, bergauf flog, war ein verblüffender. Die große Kraft der beiden Cylinder (von je 100—110) trug die leichte Last wie eine Feder bergan. Die Maschine machte 2000 Touren per Minute und raste dahin, als ob die steile Rampe flache Bahn wäre.

In der Kategorie der Motor-Zweiräder schlug Bernard seinen Concurrenten Bouquet. Bernard hatte seinen Werner-Motor vorn am Rade, der Andere in der Mitte des Rahmens einer Lamundière-Bicyclette. Die Frage der Placirung des Motors bei Zweirädern ist von principieller Bedeutung. In diesem Falle wurde sie zu Gunsten des vornliegenden Motors entschieden.