

Das Rennen um den Bennett-Becher.

Mr. Gordon B e n n e t t, der Eigenthümer des „New York Herald“, hat, wie man weiß, einen Becher gestiftet, der in einem alljährlich zu veranstaltenden internationalen Automobil-Rennen über mindestens 550 Km. dem Sieger zuerkannt wird. Man hatte für das erste Rennen das Arrangement dem Französischen Automobil-Club anvertraut, und dieser hatte die 560 Km. lange Strecke Paris—Lyon gewählt.

Die seitens des A. C. F. erfolgte Nominirung von René de K n i f f, C h a r r o n und G i r a r d o t als französisches Team gab bald zu erbitterten Polemiken in den Blättern Anlaß, da man in der Auswahl der genannten Chauffeurs, die alle drei Panhard-Wagen fuhren, eine ungerechte Bevorzugung einer einzigen Firma erblickte. Raum hatten sich die Gemüther etwas beruhigt, so begann in Frankreich die große Automobilistenhege, und das Verbot aller Straßenrennen erstreckte sich natürlich auch auf den Kampf um den Bennett-Cup, der das Hauptereigniß auf automobilistischem Gebiet zu werden versprach. Die Wogen der Erbitterung gingen diesmal noch höher, man wollte den internationalen Wettstreit um jeden Preis durchsetzen, und wäre es auch auf benachbartem Gebiet. Allein auch dieser Sturm legte sich, und man fand sich schließlich resignirt mit den Thatfachen ab. Da erfolgte

ganz unerwartet die Aufhebung des Rennverbotes, die Vorstellungen des A. C. F. hatten Gehör gefunden. Leider standen aber bis zu dem festgesetzten Termin (14. Juni) dem Club nur mehr wenige Tage zur Verfügung. Kein Wunder, daß die Sache überhastet wurde und das Arrangement Vieles zu wünschen übrig ließ.

Als Bewerber um den Bennett-Becher hatten genannt:

Frankreich: René de Knyff, Charron und Girardot.

Belgien: Caters, Zenagh und Lesèvre.

Amerika: A. Winton.

Deutschland: Eugen.

Außer Konkurrenz fuhr Levegh (Mors).

Man hatte nur drei Controstationen für die Zeitnehmung bestimmt: beim Start in Châteaubon und in Lyon. Als Schiedsrichter fungierten in Lyon M. Girard (Mitglied des Sportcomités des A. C. F.) und Mr. Dinmore, der amerikanische Delegierte. Graf Chasseloup-Laubat (französischer Delegierter) und Graf Stierstorff (deutscher Delegierter) wurden zu officiellen Startern ernannt.

Eine Ueberrastung bereite am Tage vor dem Start die Erklärung der Belgier, daß sie vom Rennen fernbleiben wollten. M. Richaud von der Bolide-Compagnie erklärte: „Wir haben beschossen, nicht mit in Konkurrenz zu treten, weil man sich nicht genau an das Rennreglement gehalten hat. Es heißt daselbst ausdrücklich, daß der genaue Renntermin auf Grund eines gemeinsamen Beschlusses aller beteiligten Clubs fixiert wird. Das ist aber nicht geschehen, man hat uns vielmehr bis heute nicht officiell verständigt, auf daß wir die nöthigen Vorbereitungen hätten treffen können. Wir mußten nur von dem Rennverbote seitens der Behörde, und sind daher für den Wettkampf noch nicht gerüstet. Aus diesem Grunde begehrten wir auch eine Verschiebung des Termins.“

Auch Eugen erklärte, nicht am Rennen theilzunehmen, da die Bereifung der Wagenräder noch nicht vollendet sei. Die officiële Liste der Concurrenten war also schließlich:

1. René de Knyff (Frankreich, Panhard, 27 Pferdekraft).
 2. Zenagh (Belgien, Bolide, 30 Pferdekraft).
 4. Winton (Amerika, Winton, 10 Pferdekraft).
 5. Charron (Frankreich, Panhard, 27 Pferdekraft).
 7. Girardot (Frankreich, Panhard, 27 Pferdekraft).
- Das Resultat des internationalen Wettkampfes war folgendes:

1. Charron (Panhard) in 9 Stunden 9 Min.
2. Girardot (Panhard) in 10 Stunden 36 Min.
23. Sec.

Auf der Strecke hatten aufgegeben: René de Knyff, Winton und Zenagh.

Die 566 Km. wurden von Charron mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 61·857 Km. per Stunde zurückgelegt. Der Exprézug Paris-Lyon braucht um 7 Minuten weniger als 9 Stunden für die Bahnstrecke. Nun beträgt diese aber nur 512 Km., und sie wäre mit derselben Durchschnittsgeschwindigkeit in 8 Stunden 16 Min. durchgemessen worden. Also ohne Schienenwege und dennoch rascher als der Exprézug.

Der Start erfolgte am 14. d. auf der Versailles Straße beim Eingang in den Park von St. Cloud, und zwar um 3 Uhr 14 Min. Früh. Trotz der frühen Morgen-

stunde hatten sich beiläufig 200 Personen eingefunden. René de Knyff und Girardot führten, ihnen folgten Charron, Zenagh und Winton. Nach wenigen Sekunden waren sie den Zuschauern verschwunden. Der weitere Verlauf des Rennens gestaltete sich folgendermaßen:

Limours (30 Km.): Girardot 3 Uhr 49 Min.
15 Sec., Charron 3 Uhr 52 Min., R. de Knyff 3 Uhr 53 Min. 30 Sec., Winton 3 Uhr 59 Min., Zenagh 4 Uhr 29 Min.

Châteaubon (125 Km.): Levegh 4 Uhr 32 Min., Charron 5 Uhr 4 Min. 55 Sec., Girardot 5 Uhr 14 Min. 44 Sec., Zenagh 5 Uhr 51 Min. 56 Sec., Winton 6 Uhr 28 Min. 50 Sec. (Pneumaticdefect.)

Ormeaux (154 Km.): Girardot 5 Uhr 49 Min., Charron 5 Uhr 55 Min., R. de Knyff 6 Uhr 41 Min., Zenagh 6 Uhr 46 Min.

Orléans (173 Km.): Girardot 5 Uhr 53 Min., Charron 6 Uhr 10 Min., R. de Knyff 6 Uhr 49 Min., Zenagh 6 Uhr 52 Min., es hatte mehrere Pneumaticdefecte und zwei zerbrochene Zünder, auch functionirte die Einrichtung schlecht.

Gleich hinter Orléans brach Girardot ein Rad, als er einem scheuenden Pferde ausweichen wollte, und dabei mit dem Hinterrad gegen das Trottoir anstieß. Die Radspeichen mußten in einer nahen Schmiede mit Draht verbunden und befestigt, einige auch in aller Eile durch neue ersetzt werden. Der Aufenthalt betrug mehr als eine Stunde. Um 8 Uhr 30 Min. traf Winton ein. Ein Vorder- und seines Wagens war gänzlich unbrauchbar geworden, ein Summireifen von einer der Felgen der Hinterräder gesplittert.

Gien (236 Km.): Charron 7 Uhr 15 Min., Zenagh 8 Uhr 28 Min., Girardot 8 Uhr 45 Min., R. de Knyff gibt wegen Maschindefects auf.

Revers (322 Km.): Charron 8 Uhr 42 Min., Girardot 10 Uhr 10 Min.

Moulins (376 Km.): Charron 9 Uhr 28 Min., überführt einen Hund, Girardot 11 Uhr 4 Min.

La Palisse (427 Km.): Charron 10 Uhr 9 Min., Girardot 11 Uhr 44 Min.

Roanne (476 Km.): Charron 11 Uhr 3 Min., Girardot 12 Uhr 41 Min.

Lyon. Winton hat laut Depesche bei Orléans aufgegeben und ist nach Paris zurückgefahren. Zenagh, der anfangs wie ein Wahnsiniger fuhr, plagten an seinem Wagen hinter Chereuse zwei Pneumatics. Um 12 Uhr 23 Min. trifft Charron ein, er ist sehr ermüdet. Seit 12 Kilometern hielt Jounrier, sein Begleiter, die gebrochene Achse der Pumpe mit der Hand. Der Bruch erfolgte, als Charron einen Hund überführte.

Charron äußerte sich über das Rennen einem Interviewer gegenüber folgendermaßen: „In Zukunft müßten derartige Rennen über eine viel geringere Entfernung gefahren werden. Man riskirt bei einer so hohen Fahrtgeschwindigkeit wie in diesem Rennen sein Leben. Ich halte Zenagh erst zwischen Versailles und Chereuse ein; die Wunden nahm ich mit einer Schnelligkeit von nur (!) 60 Km. Als wir hinter Orléans eben mit einer Geschwindigkeit von 90 Km. fuhren, stellte sich uns ein mächtiger Hund in den Weg, der in der nächsten Secunde schon überfahren war. Er hatte sich aber zwischen dem Treibrad und der Feder verfangen, der Wagen sprang zur Seite, geriet in einen Graben und war im Moment darauf wieder aus demselben heraus. Der einzige Schaden war die gebrochene Pumpe. Die von mir erreichte Geschwindigkeit war vielleicht die höchste officiell verlaubte, denn ich fuhr bisweilen hundert Kilometer in der Stunde. Ich getraue mich zu weiten, daß ich die Strecke Paris-Lyon in acht Stunden durchlaufe, sobald ich die directe Route einschlage. Die Rennstrecke war im Allgemeinen nicht schlecht zu nennen, doch war es hinter La Palisse nicht möglich, mehr als 48 Km. in der Stunde zu machen. Daran waren die scharfen Straßencurven und Steigungen

schuld. Daß die Panhard-Wagen diesen Anforderungen gewachsen waren, spricht wohl sehr für ihre solide Construction. Das Rennen hat wieder bewiesen, daß sich mit steigender Geschwindigkeit auch die Accidents vermehren und sich damit die Gewinnchancen verringern.“

Charron schätzte das Automobil, mit welchem er den Becher gewann, auf 75,000 Francs.

* * *

Mr. Winton nahm sich seinen Mißerfolg nicht besonders zu Herzen. Sein Wagen war bei einer Wendung seitwärts geschleudert worden und schlug wider einen Erdamm. Die Räder wurden merkwürdigerweise nicht beschädigt, wohl aber das schmiedeeiserne Ende der Steuerstange, das in einem Winkel von 45 Grad verbogen wurde. Trotzdem setzte Winton die Fahrt fort und schied erst aus, als der Reifen von einem Hinterrad absprang. Die Maschine soll 23 Pferdekräfte entwickelt haben und ein Gewicht von circa 725 Kg. besitzen; sie war zu kräftig und zu leicht, um erfolgreich mit den französischen Wagen concurriren zu können. Immerhin habe der Versuch gezeigt, daß der einschlädrige Motor eine praktische Type vorstellt und die Leistung nicht auf ein Minimum beschränkt, wie bei anderen einschlädrigen Maschinen.

* * *

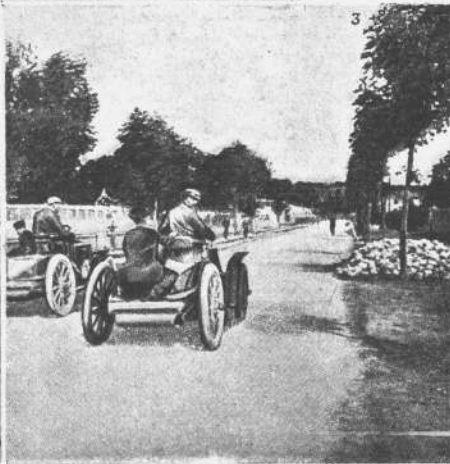
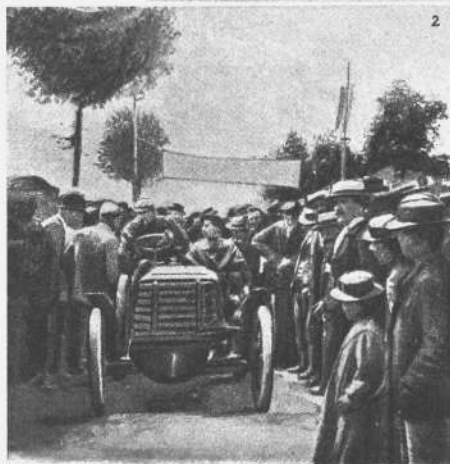
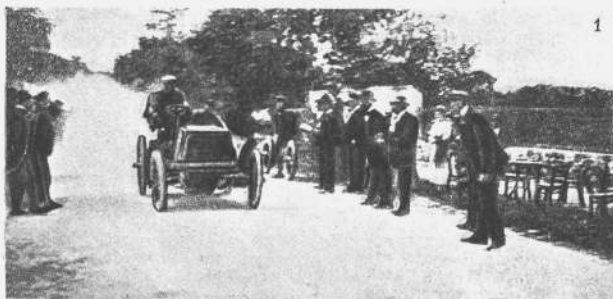
Girardot, der „Ewig Zweite“, wie ihn die Pariser nennen, blieb auch diesmal seinem Namen getreu. Er traf um 2 Uhr 36 Min. 23 Sec. am Ziele ein.

* *

Levegh war nicht gleichzeitig mit den anderen Concurrenten gestartet, sondern bedeutend früher, und fuhr bald rasch, bald langsam die Strecke weiter. Die vielbesprochene hohe Stundengeschwindigkeit ist demnach sehr problematisch.



Das Rennen um den Bennett-Preis.



1. Die Ankunft des Siegers, Charron. — 2. Die Ankunft des Zweiten, Girardot. — 3. Charron mit Girardot fahren nach Beendigung des Rennens in die Stadt Lyon.