

Dann untersuchten die Sachverständigen diese Maschine bis ins Innerste. Sie fanden, daß sie viel weniger Gas verbrauchte, also sparsamer arbeitete als alle anderen, vor allem die französischen Maschinen. Und so kam es, daß nicht die zierlichen, eleganten französischen Gasmotoren, sondern die abenteuerlich-plumpe deutsche Maschine die Goldene Medaille erhielt.

Dann war die Arbeit in den Köln-Deutzer Werkstätten von Otto und Langen weitergegangen. Es war erst wenige Jahre her, daß dort Gottlieb Daimler, der Werkstättenleiter der Fabrik, einen Weg gefunden hatte, um die Maschine mit Benzin anstelle von Leuchtgas zu betreiben. Er hatte, beinahe spielerisch, einen mit Benzin getränkten Putzwollknäuel vor die Öffnung gehalten, durch welche die laufende Maschine Luft ansaugte und hatte dann den Leuchtgashahn zuge dreht. Siehe, die Maschine lief und fauchte und rumorte weiter — nicht mehr mit Leuchtgas, sondern mit Benzin.

Und nun, im Sommer des Jahres 1878, in dem der Student Rudolf Diesel in seinem Kollegheft die merkwürdigen Kurven sammelte, die Professor Linde an die Tafel zeichnete, drang auch nach München wieder eine große Neuigkeit über die Motoren, die Otto und Langen in ihrer Köln-Deutzer Fabrik bauten. Wieder war, wie vor elf Jahren, die große Weltausstellung in Paris, wieder rumorten, pufften und knallten auf vielen Ständen in den Hallen die Maschinen, wieder prüften und untersuchten die Sachverständigen. Und immer wieder staunte man über den neuen Motor aus Deutz, der gar keine Ähnlichkeit mehr hatte mit der abenteuerlichen Maschine von 1867. Dieser neue Deutzer Motor stand im Mittelpunkt der Pariser Weltausstellung. „Ottos Motor hat unbedingt allen Konstruktionen den Rang abgelaufen“, berichtete der deutsche Professor Slaby.

Das ereignete sich also in jenen heißen Julitagen des Jahres 1878 in Paris, in den gleichen Tagen, in denen im