

mehr als 4 km stündlich laufen. Man sieht, daß auch in England die Technik nicht immer den richtigen Boden fand, denn dieses englische Gesetz gab dem gerade aufkeimenden Automobilismus den Todesstoß. Diese, jeden Fortschritt hemmende Gesetzgebung brachte es schließlich in England zuwege, daß die in den verschiedenen Städten gegründeten Omnibuslinien wieder verschwunden waren. Auch in Frankreich fehlte es um diese Zeit nicht an einigen erfolgreichen Versuchen; im allgemeinen jedoch kam der Dampf-Automobilismus um das Jahr 1840 zum Stillstand.

Erst 1865 trat der Franzose Lotz mit einem Dampfauto auf, das zwei Jahre später auf der Pariser Weltausstellung allgemeines Aufsehen erregte. Das Lotz-Auto entwickelte eine Stundengeschwindigkeit von 24 km; es legte den Weg von Nantes nach Paris ohne jede Störung zurück und vollführte auf der Weltausstellung zahlreiche erfolgreiche Fahrten. Der für Frankreich unglücklich verlaufene deutsch-französische Krieg brachte den französischen Automobilismus zunächst zum Stillstand. Erst 1873 erschien Amédée Bollée Père mit seinem einem Jagdwagen ähnelnden Dampfauto auf dem Plan, das nach Bauart und Leistung zweifellos das bis dahin Beste auf dem Gebiete des Automobilismus darstellte. Die Bollée-Wagen genossen damals einen berechtigten Ruf und erlangten eine ziemliche Verbreitung. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte allgemein der Dampfkessel die technische Grundlage des Automobils abgegeben, inzwischen aber hatte sich eine technische Revolution vorbereitet, gekennzeichnet durch das Aufkommen des Explosionsmotors.

Theoretische Anfänge in dieser Richtung lassen sich in Frankreich nachweisen; ebenso griff der deutsche Mechaniker Siegfried Marcus aus Malchin in den Jahren 1861 bis 1882 das Problem eines durch einen Explosionsmotor betriebenen Automobils auf, ohne allerdings ein praktisches Ergebnis zu zeitigen. Nun aber greifen in die Geschichte des Autos zwei Deutsche — Benz und Daimler — entscheidend ein. Daimler, der Vater des modernen Explosionsmotors, schuf mit diesem erst die allein mögliche und brauchbare Grundlage, die der moderne Automobilismus zur Voraussetzung hatte. Den technischen Markstein in dieser Entwicklung bildet das von Daimler im Dezember 1883 nachgesuchte Patent, welches einen Motor mit wagerechtem Zylinder betraf, der die Gasmenge komprimiert, bevor die Zündung eintritt. Gottfried Daimler wurde am 17. März 1834 im württembergischen Schorndorf geboren; er widmete sich technischen Fragen und trat, 19 Jahre alt, in die elsässische Werkzeugmaschinenfabrik Grafenstaden ein, um hier zunächst praktisch zu arbeiten. Seine theoretische Ausbildung empfing Daimler 1857 bis 1859 auf der polytechnischen Schule zu Stuttgart, wo er auch sein Ingenieurexamen ablegte. Darauf betätigte sich Daimler bis zum Jahre 1863 in großen englischen Maschinenfabriken, um dann in der deutschen Heimat in Maschinenfabriken weiter zu arbeiten. Im Jahre 1872 ist Daimler technischer Direktor der Gasmotorenfabrik Deutz, die ihm zweifellos die besten technischen Anregungen bot. Nach zehnjähriger Tätigkeit bei Deutz schied 1882 Daimler aus dieser für den Gasmotorenbau so rühmlichen Firma und er-