



Eine Karikatur von Hosemann
auf die Dampfautos

Figur, die eine Posaune blies. Gleichfalls als Warnungszeichen. Dieser Posaunenton war der erste Hupenton, der jemals ertönte.

Nur noch einmal tauchte das Uhrwerk als Fortbewegungsmittel in der Geschichte des Autos auf. Das war unter Ludwig XV. im Jahre 1740, wo ein mit einem Uhrwerk ausgestattetes Auto, das mit zwei Personen besetzt, über den Schloßplatz fuhr, das lebhafteste Interesse des Königs erregte. Die Akademie der Wissenschaften riet ab, weitere derartige Wagen zu bauen, da sie leicht Unheil anrichten könnten.

Der Gedanke an das Auto scheint im siebzehnten Jahrhundert die Gemüter ganz besonders beschäftigt zu haben. 1650 baute der lahme Uhrmacher Stephan Farfler in Nürnberg einen Wagen, der mit Hilfe der Hände und unter Verwendung von Hebelübersetzungen angetrieben wurde. Wenige Jahre danach, nämlich 1663, griff der berühmte Naturforscher Isaac Newton, der Entdecker der Anziehungskraft der Erde (1642 bis 1726), der in diesem Jahre in Cambridge mathematischen Studien oblag, die Idee des Automobils wieder auf. Ähnlich wie die alten Ägypter und wie Heron von Alexandrien bediente er sich der rückstoßenden Kraft des aus einer engen Öffnung strömenden Wasserdampfes, um einen Wagen fortzubewegen. Diesem Projekt gab er 1680 eine bessere Ausgestaltung. Auf ein Rädergestell montierte er eine Dampfkugel, unter der sich eine Feuerung befand. Die Dampfkugel hatte hinten einen Auspuff, aus der der Dampf ausströmte.

Damit war der Dampf als Triebkraft in den Automobilismus eingeführt. Es dauerte aber noch fast hundert Jahre, ehe man mit dem Bau von Dampfwagen begann. Diese Dampfwagen sind die Vorfahren des Autos mit Explosionsmotor einerseits, der Lokomotive andererseits.

Den Wagen, von dem an man die eigentliche Geschichte des Autos datieren darf, baute ein französischer Offizier Nicolas Joseph Cugnot. Er hatte sich in seinen Mußestunden viel mit Mechanik beschäftigt und wurde bei seinen Bestrebungen vom Marschall von Sachsen unterstützt. Die Fertigstellung seines Wagens dauerte von 1765 bis 1769. Cugnot ließ ihn zum erstenmal 1769 in Gegenwart des Kriegsministers, des Herzogs von Choiseul laufen. Er ruhte auf drei Rädern. Kessel und Zylinder waren über dem Vorderrad angeordnet, das zugleich für den Antrieb diente und als Lenkrad durchgebildet war. Es ließ sich um einen Vertikalzapfen drehen. Die Maschine war so eingerichtet, daß sie diese Drehung gestattete. Der Kessel besaß unten eingebaut eine Feuerbuchse und ein Dampfrohr, daß vom Dom aus nach einem Zwei-Wege-Ventil führte. Dieses vermittelte den Zugang zu den beiden bronzenen vertikalen Zylindern. Der Wagen bewegte sich zwar mit ziemlicher Kraft vorwärts; von dieser ihm innewohnenden Kraft hat er aber gleich bei seiner ersten und letzten Fahrt einen durchschlagenden Beweis geliefert, indem er, allen Lenkversuchen seines Erbauers zum Trotz, gegen eine Mauer rannte und diese zerstörte. Die erreichte Geschwindigkeit betrug bei zahlreichem Aufenthalt vier Kilometer in der Stunde. So roh auch Cugnots Maschine war, so ist er doch der erste Erbauer eines Dampf-Automobils gewesen. Im Jahre 1771 baute er eine neue, bessere Maschine, die