

Ein Treffen
im Schatten des Eiffelturms:

August Horch in Paris



Unsere Romangeschichte über Carl Benz findet ihre Fortsetzung im Jahre 1897. August Horch war mehr als ein Jahr bei Benz angestellt und leitete den Motorwagenbau. Robert Ortner – frei erfunden, aber trotzdem recht lebendig – hatte sich als Glücksfall für Benz und seine Entwicklungen erwiesen. Seine technischen Fähigkeiten trugen nicht unwesentlich zu den Neuerungen im Motorwagenbau bei.

Robert hatte sich auf die Empfehlung von Madame Louise Sarazin verlassen: Sie hatte ihm ein Ragout empfohlen und der Kellner hatte es ihm gerade als Vorspeise serviert. Auf der Speisekarte stand „Ragout de crêtes et de rognons de coq aux truffes“, und Madame Sarazin hatte ihm in ihrem gebrochenen Deutsch zu verstehen gegeben, daß es sich um eine Hühnerspeise handele. Trotz seiner

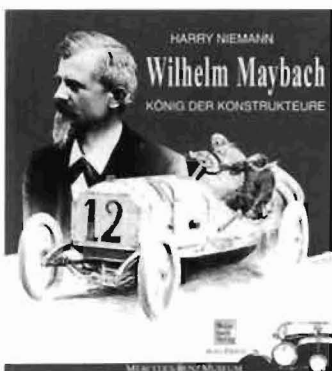
Französischkenntnisse war Robert aus den Worten und Gebärden von Madame Sarazin nicht ganz schlau geworden, woraus das Ragout letztlich bestand. Aber trotzdem, er hatte es bestellt.

August Horch und er waren eingeladen worden von Levasor und seiner Frau, mit ihnen im Restaurant „Closier des Lilas“ auf dem Boulevard du Montparnasse zu essen. Madame Sarazin war mit dem Rechtsanwalt Edourd Sarazin verheiratet gewesen. Und nach dessen Tod und einer längeren Zeit als Witwe hatte sie Emile Levassor im März 1890 geheiratet.

Nachmittags hatten sie zu viert einen Spaziergang an der Seine gemacht und die Sommerluft in Paris genossen. Benz hatte eigentlich Horch und Robert nach Paris geschickt, um Emile Roger zu treffen und die nächsten Lieferungen zu besprechen. Für Robert war es gewissermaßen eine Anerkennung seiner Leistungen, daß er diese Fahrt nach Paris machen durfte.

Emile Roger

Benz war auch schon in Paris gewesen, wie er Robert vor einigen Wochen erzählt hatte. Auch er war mit Emile Roger zusammengetroffen, der Importeur der Benz'schen Motorwagen in Frankreich war. Roger war ein Kaufmann durch und durch, nicht zuletzt hatte Benz ihm die guten Verkaufserfolge zu verdanken. Schon in den ersten Jahren, also ab dem Jahre 1885, wurden in Frankreich mehr Motorwagen verkauft als in Deutschland. Auch das jetzige Prachtstück, der „Comfortable“ lief vom Verkauf her in Frankreich deutlich besser als in Deutschland. Der „Comfortable“, der in Frankreich unter der Bezeichnung „Eclair“ (Blitz) angeboten wurde, war eine Weiterentwicklung des „Velo“ und



Maybach bleibt im Gedächtnis

Mit einem Buch zu seinem 150. Geburtstag wird Wilhelm Maybach geehrt. Er war der geniale Mitstreiter von Gottlieb Daimler, mit dem er dem Automobilbau entscheidende Impulse gab. Mit dem Mercedes-Rennwagen von 1901 endete nämlich abrupt das Kutschenzeitalter im Motorfahrzeugbau. Dieses Fahrzeug hob sich von allen bis dahin konstruierten ab.

Das vorliegende Buch behandelt nicht nur die verschiedenen Etappen in Maybachs Leben, sondern zeigt auch sein menschliches Wirken, das stark durch seine Erlebnisse als Waise im Bruderhaus geprägt wurde. Dort lernte er auch Gottlieb Daimler kennen, den er auf dessen weiteren Arbeitsstätten begleitete.

Harry Niemann: *Wilhelm Maybach – König der Konstrukteure*, Motorbuch Verlag Stuttgart, 285 Seiten mit zahlreichen Abbildungen, ISBN 3-613-01717-2

war 300 Mark teurer als dieses. Benz, der ziemlich heimatverbunden war, konnte sich nicht so recht damit abfinden, „... daß mein Kind in der deutschen Heimat zunächst nur verständnislose Fremde, in der französischen Fremde rasch eine sonnige Heimat von fruchtbarster Bodenständigkeit gefunden hatte.“

Emile Roger, den Horch und Robert vor ein paar Tagen in Paris trafen, hatte sie zu sich eingeladen. Stolz erzählte er ihnen von seinen Erfolgen bei den verschiedenen Motorrennen in Frankreich. Seine Begeisterung schien nicht dadurch getrübt zu sein, daß der Roger-Benz bei dem bedeutenden Rennen von Paris nach Bordeaux und zurück – immerhin eine Strecke von 1192 km – nur den achten Rang belegt hatte. Erfreulich war, daß bei diesem Rennen im Jahre 1895 die beiden Mannheimer Fritz Held und Hans Thum mit einem 5-PS-Benz „Viktoria“ den fünften Rang errangen. Un erfreulich war, daß Emile Levassor auf einem Panhard-Levassor mit einem Daimler-Motor besser war.

Obwohl auch bei der ersten Automobilwettkampf auf dem

amerikanischen Kontinent ein Benz-Motorwagen erfolgreich war – dort siegte Oscar Mueller auf der Strecke von Chicago nach Vaukegan und zurück –, war Benz überhaupt nicht von solchen Motorsport-Aktivitäten begeistert. Für ihn war eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausreichend; höhere Geschwindigkeiten waren für ihn ein Greuel und er hielt sie für zu gefährlich.

Mehr Leistung und eine Anekdote

Horch hatte schon einige Zeit vorher mit Benz diskutiert – wenn man überhaupt bei den Gesprächen mit Benz von Diskussion reden konnte –, ob man den Motoren nicht eine höhere Kompression geben sollte. Benz reagierte – stur wie er war – etwas ungehalten und verweigerte seine Zustimmung für die Versuche mit den Motoren. Horch blieb aber bei seiner Idee und bot sie Julius Ganss an, der schließlich Teilhaber und kaufmännischer Vorstand der Firma Benz war. Ohne Benz zu fragen, gab Ganss seine Zustimmung. Es dauerte nicht lang, da hatte Horch mit den Meistern dem Motor mehr Leistung gegeben.



Das Modell „Dos à Dos“ mit einem liegenden Zweizylindermotor mit gegenüberliegenden Zylindern (Kontramotor)

Die Änderungen waren relativ einfach und ergaben 1 PS mehr Leistung.

Benz war natürlich ungehalten, als man ihm schließlich diese Ergebnisse präsentierte. Daß diese Versuche hinter seinem Rücken stattfanden, hatte ihn deutlich verärgert. Schließlich blieb ihm nichts anderes übrig, als gute Miene zum schlechten Spiel zu machen und die Veränderungen am Motor zu akzeptieren. Er ließ den Motor in das Velo-Modell „Comfortable“ einbauen. Und siehe da, es fuhr immerhin 9 km/h mehr.

Für die damalige Situation war diese Steigerung der Geschwindigkeit enorm. Gegen-

über der Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 km/h der damaligen Motorwagen war dieses eine nahezu berauschende Leistung. Daß dieses nicht ohne Folgen blieb, läßt sich an der Anekdote ablesen, die Horch später in seinen Erinnerungen vorstellt (August Horch, Ich baute Autos): „Seine erste Probefahrt mit dem veränderten Motor machte der damalige Schlosser Hyronimus in der Neckarvorstadt auf einer Straße, durch die eine Kleinbahn fuhr. Sie hatte keine allzu große Geschwindigkeit, aber sie lief immerhin schneller als unsere Automobile, die damals nur 18 Kilometer in der Stunde schafften.

Jetzt aber kam auf einmal der Hyronimus mit seinem verbesserten „Comfortable“ daher und „brauste“ die Straße entlang und überholte zum grenzenlosen Erstaunen des Lokomotivführers, sämtlicher Fahrgäste und aller Schaffner den Zug ohne jede Mühe. Es gab ein unbeschreibliches Hallo. Dem Hyronimus machte das großen Spaß, und da er ohnehin zu jedem Witz aufgelegt war, ließ er die Kleinbahn vorausfahren, brauste wieder hinterher, überholte sie unter dem frenetischen Beifallsgebrüll des ganzen Zuges, und dieses Spielchen machte er noch einige Male, und alle hatten ein Mordsvergnügen daran.

An einem der nächsten Tage aber kam ein feierliches Schreiben der Bahnverwaltung, darinnen das gemessene Verbot stand, künftighin in derselben Straße mit der Kleinbahn zu fahren. Solange die Wagen der Firma Benz, schrieb die Bahnverwaltung entrüstet, nicht so schnell gewesen wären, sei noch alles gut gegangen, jetzt aber müsse man mit den schwersten Unglücksfällen rechnen . . .“

Das Abendessen

Robert konnte es kaum fassen, was ihm der Kellner auf seine Frage nach der Vorspeise sagte. Er war zuerst erstaunt über die guten Deutschkenntnisse des

Höhere Produktivität bei der Pritschmontage: mit dem CF250 schnell, sicher und komfortabel.

- konstante Setztiefe
- geringer Klingenverschleiss
- einfacher Werkzeugwechsel

Verlangen Sie detaillierte Informationen.



SFS Stadler GmbH & Co KG, Befestigungstechnik Industrie
In den Schwarzwiesen 2, 61440 Oberursel/TS
Tel. 06171-700 240, Fax 06171-700 246

SFS

Kellners, aber als dieser ihm erzählte, daß er Elsässer sei, war ihm der Grund für das gute Deutsch klar. „Ragout aus Hahnenkämmen und Hähnchennieren“, erwiderte der Kellner auf seine Frage. Daß Madame Sarazin mit ihrer gestikulierten Beschreibung nahezu richtig lag, war ihm zwar bewußt. Er hatte sich nur vorgestellt, daß es sich bei diesem Ragout eher um Hähnchenfleisch handele. Jetzt wußte er auch, warum Madame Sarazin diese fuchtelnden Bewegungen auf ihrem Kopf machte. Schließlich wollte sie ihm den Hahnenkamm erklären!

Es half alles nichts und Übelkeit bei dem Gedanken an die gerade gegessenen Hahnenkämme stieg immer stärker in ihm hoch. „Schnell, bitte einen Gebrannten oder etwas ähnliches“, bat er den Kellner, der auch kurze Zeit später mit dem Gewünschten zurückkam. Noch einen zweiten Calvados – der Kellner hatte diesen für Robert ausgesucht – mußte er trinken, bis die Erinnerung an die Hahnenkämme sich beruhigte.

Bei der Frage nach der Hauptspeise war Robert dementsprechend vorsichtiger geworden. Er ließ sich doch lieber von dem deutschsprechenden Kellner die Speisen erklären, als sich wieder auf irgendwelche Gebärden, Wortbruchstücke oder schauspielerische Einlagen von Madame Sarazin zu verlassen.

Robert brauchte lange, um sich für den nächsten Gang zu entscheiden. Aiguillettes de boeuf braisé oder Salade de St.-Jacques aux épinards tièdes machten ihm gleichermaßen den Mund wäßrig. Schließlich entschied er sich für den Rinderschmorbraten und nicht für das Zanderfilet mit Senfkörnern. Dazu bestellte er noch Mousses de légumes gratinées, verschiedene überbackene und pürierte Gemüse.



Dieser „Comfortable“ mit Luftreifen (Pneumatiks) besaß einen 3-PS-Motor

Horch, der bei der Wahl der Vorspeise – Foie gras de canard (Entenleberpastete) – mehr Glück hatte, entschied sich bei diesem Gang für Huitres tièdes au beurre de champagne, Austern in Champagner-Butter, wie der Kellner ihnen erklärte. Dazu gab es einen Beaujolais und einen leichten Weißwein zur Auswahl.

Zahlreiche Querverbindungen

Während des Essens erzählte Madame Sarazin ihre Beziehungen zum Motorwagenbau. Sie war wie erwähnt mit dem Rechtsanwalt Edouard Sarazin verheiratet gewesen. Er war seit 1874 Vertreter der Gasmotorenfabrik Deutz in Frankreich und kannte daher Gottlieb Daimler. Sie und ihr damaliger Mann hatten häufig Kontakt mit Gottlieb Daimler, der mit Maybach einen Stahlradwagen für die Weltausstellung im Jahre 1889 in Paris baute. Dieser erfuhr im Gegensatz zu den ebenfalls vorgestellten Daimler-Booten auf der Seine und einer Miniatur-Straßenbahn kaum Aufmerksamkeit.

tente auf Daimlers Erfindungen und nahm Kontakt zur Firma Panhard & Levassor auf. Diese Firma sollte ihm einen Motor nach dem Patent Daimlers bauen.

Nach dem plötzlichen Tod von Edouard Sarazin hatte Levassor bei Madame Sarazin nachgefragt, ob sie den Motor weiterbauen sollten, wie ihr Mann sie beauftragt hatte. Eingedenk des Rats ihres Mannes, den dieser ihr kurz vor seinem Tod gegeben hatte, wollte die energische Madame das Projekt durchziehen. Sie fuhr deshalb nach Cannstatt, um mit Daimler über das Projekt zu sprechen. „Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie ich mit Daimler in seinem Büro sprach“, setzte Madame Sarazin ihre Erinnerungen fort. „Ich weiß auch noch, daß er anfangs relativ wenig sagte, und ich hatte schon geglaubt, er sei zwischendurch eingeschlafen. Ich habe ihm von meinen Plänen erzählt und von den Möglichkeiten, die die Motoren zulassen würden. Sie wären ja nicht nur in Motorwagen als Ersatz für Pferde zu sehen, sondern ließen sich sicherlich über-



Panhard-Levassor-Wagen mit 4-PS-Daimler-V-Motor aus dem Jahr 1893

all dort verwenden, wo die menschliche Arbeitskraft stark beansprucht wird. Auch bräuchte man den Einsatz nicht nur auf die Personenbeförderung zu beschränken, immense Lasten könnten von entsprechenden Motorwagen mit Ladeflächen transportiert werden. Auch wäre man in allem deutlich flexibler als die Eisenbahn, die nun einmal an den Schienenstrang gebunden sei.“

Eine schöne Frau tätigte Geschäfte

Sie aß ein bißchen von ihrem Teller, trank einen kleinen Schluck Wein und berichtete von ihrer Begegnung mit Daim-

ren Charme gewarnt. Mit einem Augenzwinkern hatte sie dieses Thema vor seiner Abreise mit Horch immer wieder aufgetischt, teilweise, um ihn zu necken, teilweise aber auch, weil sie etwas eifersüchtig war.

Nun saß eine leibhaftige Frau aus Paris vor ihm und strahlte den entsprechenden Charme aus. Energisch war sie zudem, das hatte Robert gleich am Anfang ihres Treffens bemerkt. Sicherlich war dieser Charakterzug der Grund für ihren Erfolg in Sachen Motorwagenbau. Wie sie weiter erzählte, hatte Daimler ihr bei ihrem Besuch in Cannstatt schließlich die erhoffte Konzession für Frankreich überlassen. Er war ihr sogar

teil mit mir. Ich hatte ihm vorher von meinen Plänen erzählt, und er war hiervon anscheinend beeindruckt. Jedenfalls wies er den französischen Zöllner daraufhin, daß der Motor nur ein Versuchsobjekt und zum Wohle des französischen Staates sei. Das Wort des Ministers zeigte auch Wirkung und ich konnte ohne weiteres die Grenze passieren.“

Das Ende vom Lied

Emile Levassor hatte während der Erzählungen seiner Frau wie auch Horch und Robert schweigend zugehört. Mit seinem großen Bart sah er sehr imposant aus und Robert konnte verstehen, daß Madame Sarazin Gefallen an ihm gefunden hatte. Sie war nach ihrer Rückkehr nach Frankreich direkt zur Firma Panhard & Levassor gegangen, um ihnen den Daimler-Motor zu zeigen. René Panhard und Emile Levassor – beide waren etwa gleich alt: Panhard war Baujahr 1841, Levassor Baujahr 1844 – setzten Madame Sarazins Ideen auch sofort um und bauten den ersten Motorwagen mit einem neuen V-2-Zylinder-Daimlermotor. Die Zusammenarbeit zwischen Madame Sarazin und den beiden Unternehmern blieb nicht ohne Folgen: „Es dauerte nicht lange, da habe ich mich in Emile verliebt. Sicherlich war es nicht nur der Zündfunke des Motors, sondern auch der Liebesfunke, der übersprang. Schließlich haben wir dann am 17. März 1890 geheiratet“, erklärte Madame Levassor-Sarazin. Man konnte ihr bei diesen Worten ansehen, daß sie die Heirat nicht bereut hatte.

Zum Schluß

Daß mit dieser „Fusion“ von Sarazin und Levassor keine anderen Motoranbieter mehr zum Zuge kamen, erklärte sich von



Bei dem Benz-Modell „Duc“ liegen die Kühlschlangen zwischen den Vorderfedern. Das Wasser wurde durch eine kleine Pumpe umgewälzt

ler weiter. Robert hatte schon von Benz gehört, daß Madame Sarazin außergewöhnlich schön sei. Er konnte dieses nur bestätigen, auch wenn zwischen Benz-Besuch in Paris und jenem Abend fast zehn Jahre lagen. Robert hatte von der Eleganz der Frauen in Paris gehört und Käthi, seine ihm angetraute Frau, hatte ihn auch noch vor de-

noch entgegengekommen und hatte ihr angeboten, daß sie die Lizenzen erst bezahlen müsse, wenn sie damit Geld verdiene. „Ich habe damals sogar einen Daimler-Motor im Reisegepäck mitgeführt und bekam an der Grenze prompt Ärger. Gottseidank“, sprach sie weiter, „war zufälligerweise ein Minister aus Frankreich im gleichen Zugab-

Lammfell ade. Der neue FLEX Kombi- Polierschwamm kann mehr.



1.

Er hat zwei gute Seiten

Die gelbe Fläche ist aus festem Schaumstoff. Damit können Sie feinschleifen und reinigen. Die weiße Seite ist weich: ideal zum Polieren und Wachsen.

2.

Er macht nicht viel Wirbel

Sie können die empfindlichsten wasserlöslichen Lacke polieren und wachsen. Fast ohne Nebel oder Wirbel. Dafür sorgt die gewaffelte Oberfläche.

3.

Ihm wird's nie zu heiß

Der hochreißfeste Schaumstoff ist mit dem Klettverschluß verschweißt. Das hält auch bei Erwärmung bombenfest und vermeidet giftige Dämpfe.

4.

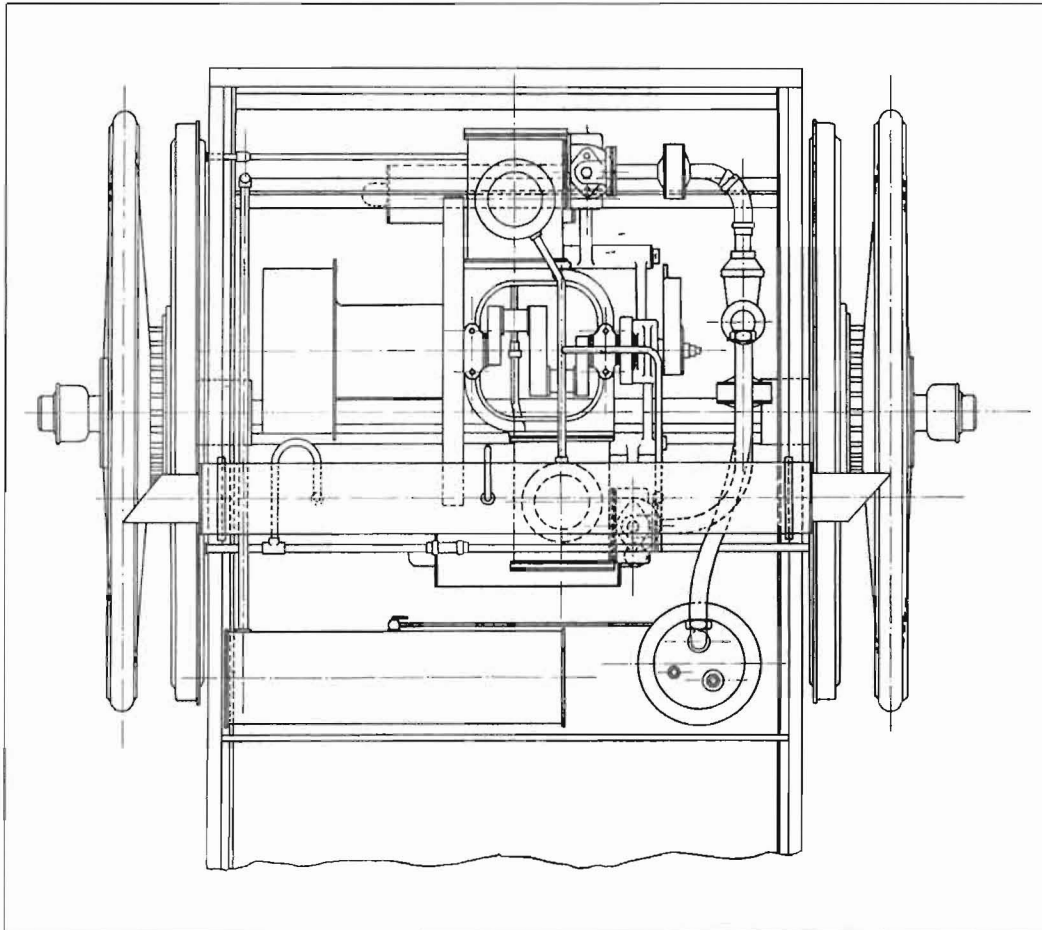
Er bleibt einfach sauber

Er ist lösemittelbeständig und kann bei Bedarf maschinell gereinigt werden. Die offene Zellstruktur des Schaumstoffes reduziert die Aufnahme von Poliermittelresten.

Qualität für Leute vom Fach

Der gute Fachhandel führt FLEX.
Informationen und Fachhändlerverzeichnis bei
Ackermann u. Schmitt, 71711 Steinheim/Murr
Telefon 0 71 44 / 828 - 0
Telefax 0 71 44 / 2 58 99

ORIGINAL
FLEX[®]
ACKERMANN+SCHMITT



Anordnung des Zweizylindermotors
beim Modell „Dos-à-Dos“

selbst. Benz konnte mit den Aktivitäten und Verkäufen durch Emile Roger durchaus zufrieden sein. Insofern erübrigten sich irgendwelche Ambitionen in Richtung Panhard & Levassor, auch wenn diese früher ein gewisses Interesse an ortsfesten Motoren von Benz gezeigt hatten.

Das Abendessen zog sich noch eine Weile hin und Madame Sarazin erzählte beim abschließenden Mokka von ihren weitreichenden Ideen mit den Motorwagen. Sie war, und das hatte Robert inzwischen ausreichend bestätigt gefunden, eine Frau mit Tatendrang. Er konnte sich sogar vorstellen, daß sie die treibende Kraft in der Firma ihres Mannes war.

Robert lag später in seinem Hotelzimmer noch einige Zeit wach im Bett. Er konnte nach diesen vielen Eindrücken und Erzählungen nicht sofort einschlafen. Hinzu kam noch, daß August Horch ihm zwei Sachen anvertraut hatte, die er zunächst für sich behalten sollte. Die eine Sache war die erfreulichere, denn Horch wollte im September seine Verlobte in Leipzig heiraten. Die Hochzeit würde in Leipzig stattfinden und sie würden anschließend nach Winnungen, dem Geburtsort von Horch, die Hochzeitsreise unternehmen. Danach würden sie noch ein Fest für alle Freunde veranstalten und Robert sei mit seiner Frau Käthi selbstverständlich herzlich eingeladen.

Die weniger erfreuliche Sache war die Nachricht, daß er, Horch, mit dem Gedanken spielte, sich mit dem Bau von Motorwagen selbständig zu machen. Er hätte inzwischen den Entschluß gefaßt, hätte aber noch keinen genauen Zeitpunkt für seinen Abschied bei Benz festgelegt. Der heutige Abend, verbunden mit den Gesprächen mit beiden Levassors, hätte ihn in seinen Ideen bestätigt. Das wichtigste bei einer Firmengründung sei sicherlich die Suche nach einem Teilhaber, der möglichst Kenntnisse vom Kaufmännischen besäße. Diese Suche würde sicherlich einige Zeit in Anspruch nehmen. Auch könnte er nicht gleich damit beginnen, Autos zu bauen, sondern

würde mit der Reparatur von Autos anfangen. Daß Benz von seinem Vorhaben nicht begeistert sein würde, davon ginge er aus. Außerdem würde es ihm bestimmt nicht leicht fallen, in Mannheim aufzuhören. Aber seine Devise sei schon immer gewesen, das Gelernte möglichst schnell und ausgiebig in die Praxis umzusetzen. Bevor sich Horch zum Schlafengehen verabschiedete, erinnerte er Robert noch einmal an seine Bitte, das Gesagte für sich zu behalten. Er wolle beizeiten mit Benz sprechen und hoffe, daß er seinen Weggang akzeptieren würde.

Tatsächlich verließ August Horch die Benz-Werke im Oktober 1899 und gründete im November des gleichen Jahres in Köln-Ehrenfeld die Firma A. Horch & Cie.

Werner Rudolf Cramer