

L'HISTOIRE DES ROUES

Fronkraisch, Fronkraisch!

Bei Frankreich denkt man an Baguette, Rotwein und 2cv - und Revolution und Streiks.

Ja, in diesem Land gibt es die besten Baguettes. Selbst im billigsten Supermarkt gibt es dort bessere Backwaren zu finden als in einem Premiumladen in 'schland.

Über die Qualität des roten Weins gibt es unterschiedliche Meinungen. Die einen sagen so, die anderen sagen so. Idiogriefrei kann man sagen: der Rosé ist nirgends besser. Soviel ist sicher.

Zur 2cv ist bereits vieles geschrieben worden, sowohl in kultureller Hinsicht als auch in technischer.

So wie der Käfer nur in Deutschland entworfen werden konnte, so konnte die 2cv nur in Frankreich entwickelt werden. Die Kultur, die Politik, das Denken führte dazu.

Wenig bekannt ist, dass dieses Land in der Verbreitung des Automobils eine massgebende Rolle gespielt hat.

Denn denkt man an „Auto“, so denkt man erst einmal an Namen wie Daimler, Benz, Otto und Diesel.

Dabei vergisst man Namen wie Berliet, Chenard & Walcker, Delahaye, Delage, Renault, De Dion, Panhard & Levassor, Peugeot und Darracq¹.

Peugeot produzierte bereits ab 1891 motorisierte Fahrzeuge. Anfangs dampfgetrieben, ab 1896 mit Benzinmotoren. 1912 baute man bei Peugeot den ersten Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen für einen (GrandPrix-)Rennwagen, mit dem man 1913 die „Indianapolis 500“ gewann².

Die Rennstrecke in Indianapolis war eine der ersten „ständigen“ Einrichtungen für Motorsport. Die erste war Brooklands in England, die 1907 an einem Flugfeld gebaut wurde. Danach wurde in Monza, Italien eine ähnlich Strecke gebaut. Diese Rennstrecken waren ein Rundkurs, mehr oder weniger oval mit hohen Steilwandkurven, auf denen Geschwindigkeiten weit über 100 km/h gefahren wurden.

¹ Letzteren begründeten in anderen Länder Produktionsstätte. In Italien ging dar aus die Firma A.L.F.A. hervor, die heute noch unter dem Namen Alfa-Romeo bekannt ist.

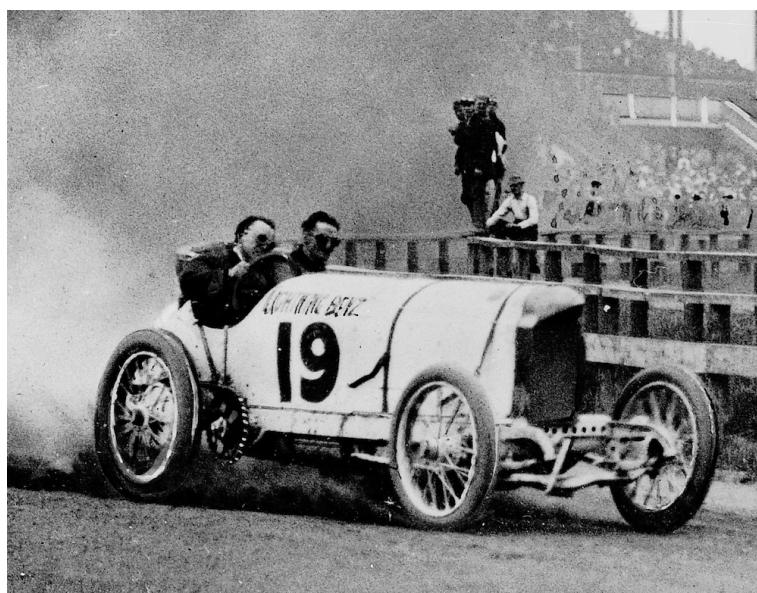
² Und erneut in den Jahren 1916 und 1919.

Kleiner Exkurs:

Frauen war die Teilnahme an diesen Rennen verboten. Was heute als chauvinistische Frauendiskriminierung gesehen wird, hatte allerdings damals einen durchaus nachvollziehbaren Grund.

Die Rennwagen der damaligen Zeit waren Ungetüme.

Monster wie z.B. „Blitzen-Benz“ hatten einen Motor mit 21,5 Liter Hubraum und einer Leistung von ca. 200 PS mit dem 1911 eine Geschwindigkeit von 228,1 km/h erreicht wurde. Der Fiat S 76, genannt "Biest von Turin", hatte 28,3 Liter Hubraum, eine Leistung von fast 300 PS und erreichte eine Geschwindigkeit von über 220 km/h.



Oben im Bild der Blitzen-Benz, unten das „Biest von Turin“

Die Bremsen, über Seilzüge³ betätigt und oft nur an der Hinterachse, benötigten einen hohen Kraftaufwand. Die Bremsleistung war in der Regel auf einem Niveau, das man heutzutage generell als „defekt“ bezeichnen würde.

³ Hydraulikbremsen kamen vereinzelt erst viele Jahre später.

In der Bedienung und dem Fahrverhalten waren diese frühen Fahrzeuge eher mit einem Traktor oder Lastwagen aus den 50er zu vergleichen.

Die Fahrer trugen bei diesen Rennen dicke Handschuhe. Nicht nur um sich am Schalthebel nicht die Hände zu verbrennen, sondern auch um sich an der schwergängigen Lenkung nicht zu verletzen.

Aber nicht dass die kleineren „Klassen“ besser waren.

Es war weniger Chauvinismus und Sexismus im Spiel, wenn man Frauen die Teilnahme an Rennveranstaltungen versagte.

Der Kraftaufwand zum Bändigen dieser Ungetüme war immens. Man(n) brauchte nicht nur viel Kraft, sondern auch eine stabile Kondition um diese Fahrzeuge über eine Renndistanz zu beherrschen.

Es waren auch heute noch nachvollziehbare Gründe, warum in den Anfangsjahren des Rennsports dem „schwachen Geschlecht“ der Wettbewerb untersagt war.⁴

Aber nicht das Fahren.

So ist verbürgt, daß Ivy Cummings 1913 eine Runde in Brooklands drehte. Sie nahm sich den Bugatti ihres Vaters, während der sich einige Flugzeuge anschaute, und drehte einige Runde über den Kurs. Sie war damals 11 (manche Quellen sagen 12) und hält somit den Rekord der jüngsten Person, die Brooklands gefahren ist. Später nahm sie mit einem Bugatti Type 18 den ihr Vater für sie kaufte erfolgreich an Wettbewerben teil - einmal Virus, immer Virus.

Eine weitere - vom Rennvirus besessene - Frau war Mariette Hélène Delangle die unter ihrem Bühnenname Hellé Nice berühmt wurde. Die Biografin Miranda Seymour hat sie mit ihrem Buch „The Bugatti-Queen“ aus der Vergessenheit geholt. (Meine Wenigkeit hat ihr in einem Artikel für DrivenToWrite gehuldigt: <https://driventowrite.com/2025/06/29/la-vitesse-et-leclat/>)

Ende des Exkurs.

⁴ Auch manchen Vertretern des starken Geschlechts wurde bei Anmeldung zu einer Veranstaltung empfohlen, zum Wohle Aller doch besser die gut sortierte Bar bei den Tribünen aufzusuchen.

In Frankreich begann der Motorsport bereits 1894. Es war ein Rennen auf öffentlichen Straßen, organisiert durch die Pariser Zeitung Le Petit Journal, von Paris nach Rouen. Für die 126 Kilometer lange Strecke benötigte der Sieger Count Jules-Albert de Dion 6 Stunden und 48 Minuten - ein Durchschnitt von 19 km/h.

Das erste Rennen das die Bezeichnung „Grand Prix“ trug wurde 1906 vom Automobile Club de France (ACF) ausgetragen. Die Strecke ging ab Le Mans in grob dreieckiger Route ins Hinterland und endete nach 105 Kilometer wieder am Ausgangspunkt. Es wurden pro Renntag sechs Runden gefahren. Jede Runde dauerte ca. eine Stunde.

Man(n) fuhr gute zehn Jahre später bereits eine Geschwindigkeit von über 100 km/h auf (öffentlichen) Straßen, die man heutzutage als „bessere Feldwege“ bezeichnen würde.

Nach dem Rennen von Paris nach Madrid im Jahr 1903, das wegen mehreren Unfällen (bei denen sowohl Fahrer als auch Zuschauer ums Leben kamen) durch die Behörden in Bordeaux unterbrochen und beendet wurde, kamen immer mehr Bedenken bezüglich Rennen auf öffentlichen Straßen und es reiften die ersten Ideen für eine permanente Rennstrecke.

Im Jahr 1923 wurde südlich von Paris das Autodrome de Linas-Montlhéry eröffnet⁵ und war ab seiner Eröffnung ein beliebtes Ziel für Rekordfahrten.

1925 fuhr die Britin Gwenda Stewart auf dem Autodrome de Linas-Montlhéry in einem Derby-Miller (ursprünglich ein Miller 91 Mono-posto mit Frontantrieb und ca. 200 PS) einen neuen Streckenrekord mit einem Schnitt von 234,861 km/h, der lange als das Maß der Dinge galt.

1954 „knackte“ Pierre Chancel mit 201,880 km/h zum ersten mal die 200er-Marke für Fahrzeuge unter 1000 ccm. Sein Werkzeug für diesen Rekord war ein Panhard X88 mit gerade mal 744 ccm⁶.

Neben Linas-Montlhéry war Le Mans für alle Hersteller das Maß der Dinge. Ein Sieg bei den „24h du Mans“ war ein Ritterschlag für Fahrer wie auch Hersteller.

1906 initiiert vom Automobile Club de France und durchgeführt vom Automobile Club de la Sarthe, entwickelte sich das Rennen zu „dem“ französischen Grand Prix. Aus dem Automobile Club de la Sarthe wurde dann der Automobile Club de l’Ouest, kurz ACO.

⁵ Anfangs ein 2,5 Kilometer langes Oval, wurde es 1925 durch einen 10 Kilometer langen Straßenkurs erweitert.

⁶ Wie er auch in Le Mans eingesetzt wurde.



Der ACO entwickelte später die Idee - und das Reglement - eines 24-Stunden-Rennens. Das erste Rennen wurde 1923 ausgetragen. Seitdem findet dieses Rennen jährlich auf dem Circuit des 24 Heures südlich der Stadt statt. Abschnitte der Rennstrecke außerhalb der „24h du Mans“ werden heute noch als Landstraßen genutzt. Anfangs hatte die Strecke eine Rundenlänge von circa 17,3 km und führte bis in die Innenstadt von Le Mans⁷.

Ein Element des Rennkurs ist die „Ligne droite des Hunaudières“, eine ursprünglich ca. 6 Kilometer lange Gerade⁸.



Auf dieser Hunaudières wurde 1988 durch Welter-Racing mit ihrem WM P88 (im Bild) ein „all-time race record“ gefahren. Die gemessenen 405 km/h wurden bis heute auf keiner Rennstrecke dieser Welt überboten.

⁷ 1932 wurde der Kurs auf etwa den heutigen Verlauf mit ungefähr 13,5 km Länge gekürzt, Start und Ziel wurde dabei ausserhalb der Stadt verlegt.

⁸ Seit 1990 durch zwei Schikanen „entschärft“.

In Le Mans wurden Geschwindigkeiten gefahren die auf anderen Kursen nicht erreicht werden konnten.

Bereits Anfangs der 70er wurden bei Rennen Durchschnittsgeschwindigkeiten von über 240 km/h erreicht - wohlgemerkt der Durchschnitt über die gesamten 24 Stunden. Dabei erreichten die Fahrzeuge eine Distanz von über 5.300 Kilometer.

Das entspricht ungefähr die Strecke von Tromsø in Norwegen nach Gibraltar - an einem Tag.

Hinzu kam bei Le Mans ein ganz wichtiger Faktor: To finish first, first you have to finish.

Gewinner war nicht das Fahrzeug, das die längste Distanz zurückgelegt hat, sondern das das beim Abwinken nach 24 Stunden beim Überqueren der Ziellinie die längste Distanz zurückgelegt hatte.

Es gab Rennen, bei denen der führende Wagen, trotz riesigem Rundenvorsprung, einige Minuten vor Ablauf der 24 Stunden mit technischen Problemen auf der Strecke strandete und der Zweitplatzierte mit Rundenrückstand der Gewinner des Rennens wurde.

Dieses Reglement begründete den Nimbus der 24h du Mans. Weshalb viele Hersteller sich in dieses Abenteuer stürzten. Ein gutes Ergebnis⁹ war Gold wert.

Das Image von Bentley, Alfa Romeo, Jaguar, oder Aston-Martin beruht heute noch auf ihre Siege bei den 24h du Mans.

In Vergessenheit geraten ist inzwischen die „Tour de France“¹⁰, ein zwischen 1899 und 1986 in Frankreich ausgefahrenes Etappenrennen. Die TdF war ein Straßenrennen wie die Mille Miglia in Italien, das aber, im Unterschied zu den 1000 Meilen in Italien, in Etappen gefahren wurde¹¹.

Das erste Rennen durch Frankreich wurde vom 16. bis 24. Juli 1899 vom Automobile Club de France zusammen mit der Zeitung le Matin veranstaltet.

Die 2172 Kilometer lange Strecke ging von Paris über Vichy und Nantes zurück nach Paris. Der Sieger René de Knyff auf einem Panhard & Levassor brauchte für die Strecke fast zwei Tage.

⁹ Gesamtsieg wie auch Klassensieg

¹⁰ und ist damit um vier Jahre älter als das gleichnamige Radrennen.

¹¹ In späteren Jahren kamen Wertungsrennen auf Rundstrecken dazu.



Nach dem zweiten Weltkrieg gewann das Rennen etwas an internationaler Bedeutung durch die populär werdende Kategorie der Grand-Tourismo-Fahrzeuge¹².

Vor allem für die Scuderia Ferrari war dieses Rennen in den 50er „a g'mahte Wis'n“, da sie die passenden Fahrzeuge für dieses Rennen hatten.

In den 60er war Jaguar erfolgreich. Mit fünf Siegen auf dieser Marke ist Bernard Consten bis heute der Rekordsieger.

In den 60er wurden bei der Tour de France auch Sportprototypen zugelassen.



Als Fahrzeuge wie Matra MS650 (oben im Bild), mit seinem 3-Liter-12-Zylinder und fast 400 PS, über öffentliche Strassen fuhren,

¹² kurz GT genannt. Eine Klasse, die in Italien eingeführt wurde. Es bezeichnete grob gesagt zweitürige in Serie gebaute Fahrzeuge mit 2 Sitzen oder zusätzlichen Notsitzen. Also alles zwischen einer Limousine und einem Rennwagen/Prototyp.

war das lustig für die Zuschauer, aber es wurde auch klar, dass die Veranstaltung langsam immer weniger den Sicherheitsstandards der Zeit entsprach.

So fand 1986 die fünfzigste und letzte Tour de France automobile statt.

Die Tour de France automobile wird heute noch ausgetragen, ist aber nur noch eine Gleichmässigkeitsfahrt mit Oldtimern.