



Ernster zu nehmen sind dann die Versuche, Fahrzeuge, die an keine Schienen gebunden waren, mit Dampf anzutreiben. In England erreichten in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts die Dampfwagen bereits einen verhältnismäßig hohen Grad konstruktiver Entwicklung. Für eine Reihe derjenigen Probleme, die später auch in den Kindertagen des Automobilismus auftauchten und gelöst werden mußten, finden wir schon bei den alten Dampfwagen verschiedene Lösungen; sogar „ein rund um das Rad laufendes Luftkissen zur Erleichterung des Fahrens und Verminderung des Geräusches“ wurde im Jahre 1844 zum Patent angemeldet.

Als erster, der sich mit der Verwendung eines Explosions- oder Verbrennungsmotors als Antriebsmaschine für selbstbewegliche Fahrzeuge beschäftigte, muß der

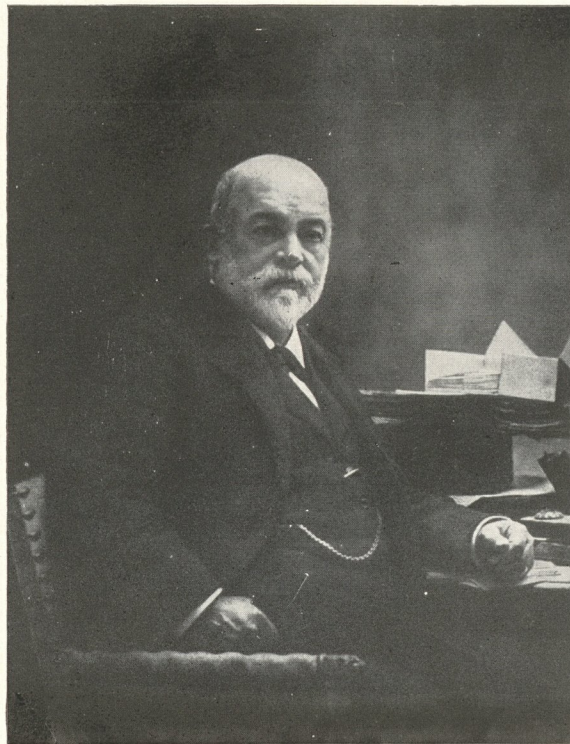


Bild 2. Gottlieb Daimler

Deutsche, in Österreich ansässig gewesene Siegfried Marcus (Bild 1) angesprochen werden. Über seine Arbeiten erfuhr man zuerst im Jahre 1864. Über verschiedene Probefahrten wird dann berichtet in den folgenden zehn Jahren, ohne daß es Marcus gelang, seiner Erfindung zu einem Erfolg zu verhelfen oder über das allererste Anfangsstadium seiner Versuche fortzukommen. Immerhin aber arbeitete er unermüdlich weiter und stellte auf der Wiener Weltausstellung 1873 tatsächlich schon einen Motor aus, der mit verdampftem Benzin gespeist und elektrisch gezündet wurde. 1875 baute er einen Wagen neuer Konstruktion, einen Wagen, der noch heute als Museumsstück erhalten geblieben ist. Dieser Wagen besaß Schneckenradsteuerung, Magnetzündung und viele andere hochinteressante Konstruktionsteile, die nach und nach später erst wieder neu erfunden und zum Leben erweckt werden mußten. Un-