



Einige andere deutsche Fabriken suchten, mit Ausnahme von Benz, Anlehnung an andere größere, hauptsächlich ausländische Werke. Opel übernahm die Vertretung von Renault, konnte aber mit dieser Firma zu einer Verständigung für eigene Fabrikation in Rüsselsheim nicht kommen; dagegen übernahm Opel dann die Lizenz für den Bau eines anderen französischen Wagens und brachte bald den Opel-Darracq heraus. Die Fahrzeugfabrik Eisenach lehnte sich an die französische Firma Deceauville an. Benz und Adler, welche letztere nunmehr auch den Bau eigener Motoren aufnahmen und die Verbindung mit Dion-Bouton lösten, gingen zwar eigene Wege, zeigen aber in der ganzen Gestaltung, Anordnung der Motoren, Antriebe usw. unverkennbaren Einfluß von Mercedes.

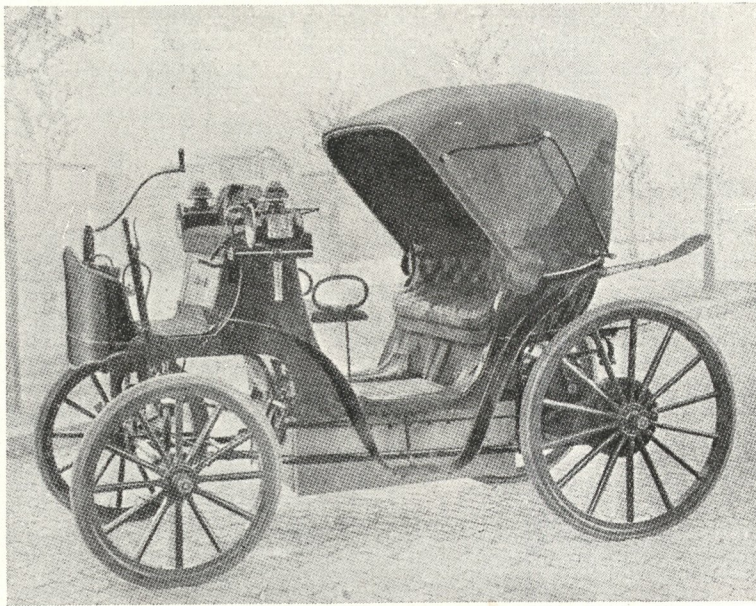


Bild 19. Schuckert-Droschke

In diesem Jahr fing auch Bosch an, die zunächst schüchtern aufgenommenen Versuche mit der Lichtbogenzündung energisch zu betreiben, und zwar handelte es sich zunächst um die sogenannte Abreißzündung, bei der eine Unterbrechung des Hochspannungsstromes im Kompressionsraum des Motorenzylinders selbst erfolgt. Schon nach kurzer Zeit, im Jahre 1903, hatten sich diese neuen Zündapparate so bewährt, daß mit ihrer Fabrikation im großen begonnen wurde.

Immer gleichen Schritt mit der Entwicklung von Technik und Industrie und der Ausdehnung des Automobilismus gingen auch die Behörden mit ihren den Verkehr regelnden und die Freizügigkeit des Automobils begrenzenden Verfügungen. Es wurde die amtliche Kennzeichnung der Motorwagen eingeführt, eifrig an der Gesetzgebung für den Kraftwagenverkehr gearbeitet, und es wurde vor allem die jahrelang so lästig und hinderlich wirkende Chausseegelderhebung auf den Landstraßen auch für Kraftfahrzeuge eingeführt.

Neben Daimler tauchten nunmehr auch in Rennen andere, später berühmt gewordene deutsche Rennwagen auf, und so sehen wir schon im nächsten Jahr (1904),