



konnten, überhaupt erst zu entwickeln, und vor allem aber auch, den Kleinmotor, der größte Leistungen mit geringem Gewicht und kleinsten Raumansprüchen verbindet, zu schaffen. Die für den Automobilbau zu verwendenden Materialien waren zu erproben; man denke hierbei nur an die Konstruktionsstähle, an welche die Automobilindustrie die größten Anforderungen stellen mußte. Also nicht nur in propagandistischer Hinsicht sind die sportlichen Veranstaltungen der Vergangenheit zu werten, sondern darüber hinaus haben sie die technische Entwicklung des Kraftfahrzeuges dank der Erfahrungen, die anlässlich dieser Veranstaltungen gewonnen wurden, in hervorragender Weise gefördert.

Gerechterweise muß aber im Zusammenhang hiermit auch anerkannt werden, daß trotzdem die heutige Vollkommenheit der Kraftfahrzeuge bei weitem nicht so schnell

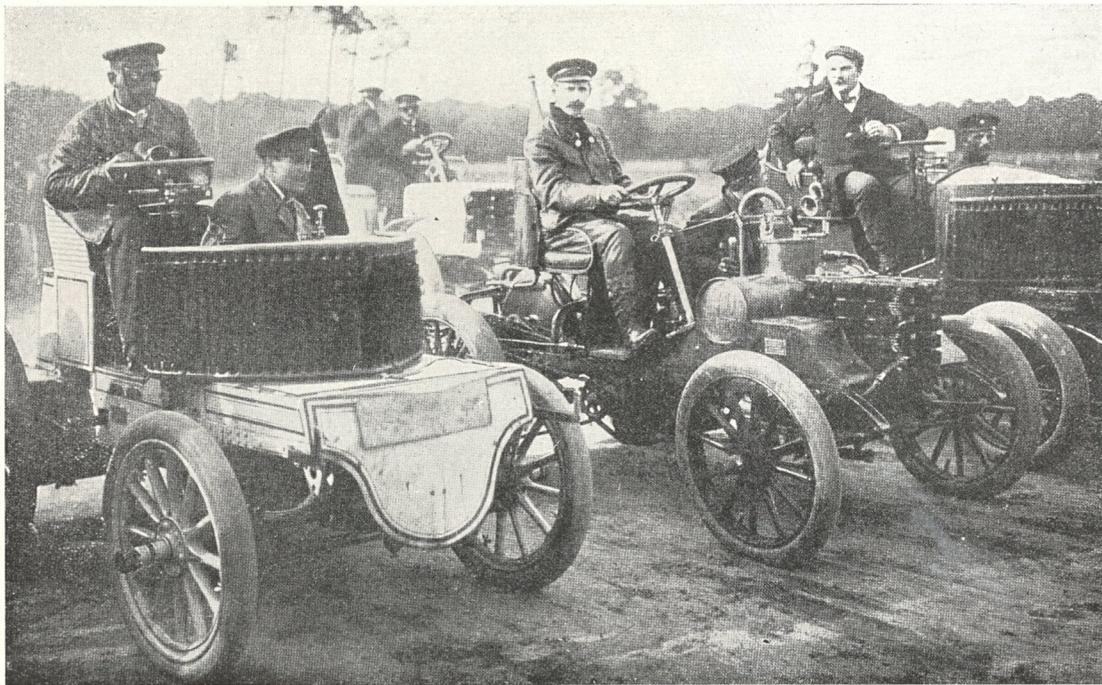


Bild 73. Start zum internationalen Bahnrennen Frankfurt a. Main 1900

erreicht worden wäre, wenn die Automobilindustrie sich nicht die Errungenschaften der großen Fahrrad-Industrie hätte zunutze machen können. Wenn man bedenkt, daß die Erfindung und Vervollkommnung des elastischen Fahrradreifens, sowie der Kugellager, welche für die Zukunft des Motorwagens ein unbedingtes Erfordernis waren, von der Fahrrad-Industrie nur zu übernehmen und entsprechend umgestaltet zu werden brauchten, so kann man in diesem Sinne die Fahrrad-Industrie als eine Art Vorläufer des Automobilismus bezeichnen. Darüber hinaus muß man aber auch anerkennen, daß es das Fahrrad war, das zuerst den Reiz einer schnellen Überwindung des Raumes in großen Volksschichten geweckt und so in eindringlicher Weise schon lange vorher auf den ungeheuren Wert eines brauchbaren motorischen Fahrzeuges aufmerksam gemacht hatte.

Die Geschichte des Automobilsports ist ebenso reich an mühevoller Arbeit, wie an großen Erfolgen. Galt es doch, zumal in jenen Anfangsjahren, dem Kraftwagen