

*Anfangs wollte das von deutschen Tüftlern  
erfundene Automobil niemand  
haben. Aber bald wurde es zum Symbol  
einer neuen Ära.*

# Treibstoff aus der Apotheke

Von JOACHIM MOHR



*„Ich glaube an das Pferd.  
Das Automobil ist nur eine vorüber-  
gehende Erscheinung.“*

KAISER WILHELM II.  
(UM 1900)

**B**ertha Benz war frustriert. Da hatte ihr geliebter Gatte, der Ingenieur Carl Benz, doch diesen gänzlich neuartigen Motorwagen entwickelt, dafür im Januar 1886 sogar ein Reichspatent erhalten – aber niemand zeigte Interesse an dem Gefährt, kein Mensch wollte es kaufen.

Am 5. August 1888 fasste die damals 39-Jährige deshalb einen kühnen Entschluss: Sie setzte sich auf den dreirädrigen „Benz Patent-Motorwagen Nummer 3“, packte ihre beiden 13 und 15 Jahre alten Söhne dazu und fuhr die über 100 Kilometer lange Strecke von Mannheim nach Pforzheim – ohne ihrem Mann etwas zu sagen.

Es war ein Abenteuer. Der nur 1,5 Pferdestärken (PS) leistende Motor schaffte höchstens 20 Kilometer in der Stunde. Ging es auch nur ein wenig bergauf, mussten die Söhne schieben; ständig war Kühlwasser nachzufüllen; abgeriebene Bremsklötze erzwangen einen Stopp bei einem Dorfschuster; die Antriebsketten lockerten sich regelmäßig; die Benzinzufuhr verstopfte immer wieder.

Als Treibstoff diente unterwegs Ligroin, ein auch als Waschbenzin bekanntes Reinigungsmittel, das es in Apotheken gab. Die Stadt-Apotheke in Wiesloch bei Heidelberg wurde so zur ersten Tankstelle der Welt. Drei Tage nach der Hinfahrt ging es für Mutter und Söhne retour.



Automobil-Pioniere Carl Benz (o.)  
und Gottlieb Daimler

Doch leider löste die weltweit erste Fernfahrt mit einem Automobil nicht den von Bertha Benz erhofften großen Werbewirbel für die neue Technik der Fortbewegung aus. Ganz im Gegenteil: Die Beamten im Großherzogtum Baden verboten erst einmal grundsätzlich, auf öffentlichen Straßen mit Motorwagen zu fahren. Ihr Mann musste in den folgenden Jahren für seine Testfahrten stets Ausnahmegenehmigungen einholen.

Das Automobil, das wie kein anderes Fahrzeug das 20. Jahrhundert prägen sollte, wurde von zwei deutschen Erfindern ins Rollen gebracht: Carl Benz (1844 bis 1929) und Gottlieb Daimler (1834 bis 1900) begannen fast zeitgleich, schnell laufende Verbrennungsmotoren auf Räder zu stellen. Im Jahr 1886 präsentierten die beiden Tüftler, die sich nie kennenlernen sollten, ihre ersten Gefährte. Während das Vehikel von Benz an ein großes dreirädriges Fahrrad erinnerte, benutzte Daimler schlicht eine umgebaute Kutsche.

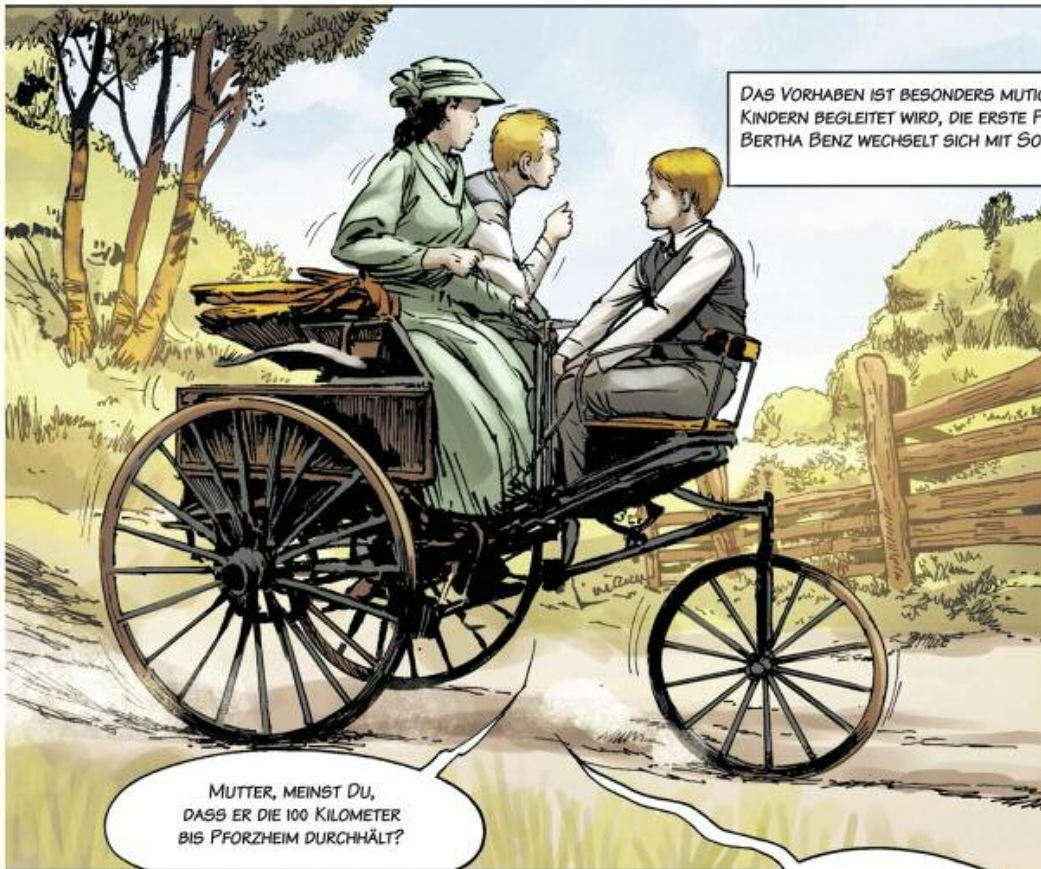
Einige Jahre blieb die technische Innovation ein Ladenhüter. Bis 1894 verkaufte Benz nur 25 seiner Modelle und klagte: „Mein erster Kunde war ein Verrückter, und ich musste den Kauf rückgängig machen. Mein zweiter war ein Todeskandidat: Er wollte noch etwas erleben, verstarb aber schon, bevor der Wagen geliefert werden konnte.“

**Doch rasch erkannten** die Menschen, dass individuelle Mobilität mit Motor- statt Pferdekraft ihre Vorteile hat. So lobt das Brockhaus Konversationslexikon bereits 1896: „Zunächst lassen sich mit Motorwagen größere Geschwindigkeiten erreichen als mit Zugtieren. Dabei sind die Betriebskosten bei Motorwagen erheblich geringer als bei Pferdebetrieb, sowohl bei dauerndem als auch ganz besonders bei intermittierendem Betrieb, weil der Motorwagen nur während der Fahrt Betriebskosten verursacht, während Pferde gefüttert werden müssen, auch wenn sie nicht gebraucht werden.“

Bertha Benz' erste Fernfahrt mit einem Auto findet sich auch im Comic „Carl Benz – Ein Leben für das Automobil“. Die ebenso unterhaltsame wie historisch korrekte Bildergeschichte über die Erfindung des Autos gibt es im Buchhandel oder online bei Mercedes-Benz ([www.mercedes-benz-classic-store.com](http://www.mercedes-benz-classic-store.com)).

JILLSTEIN BILD (O.); BPK (U.)



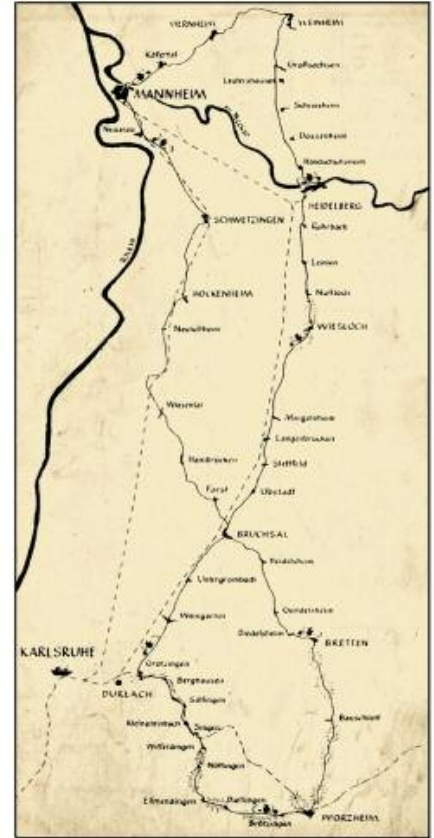


DAS VORHABEN IST BESONDERS MUTIG, WEIL EINE FRAU, DIE VON ZWEI MINDERJÄHRIGEN KINDERN BEGLEITET WIRD, DIE ERSTE FERNREISE EINES MOTORWAGENS UNTERNIMMT. BERTHA BENZ WECHSELT SICH MIT SOHN EUGEN BEIM LENKEN AB.

MUTTER, MEINST DU, DASS ER DIE 100 KILOMETER BIS PFORZHEIM DURCHHÄLT?

IM AUGUST 1888 ENTSCHEISST SICH BERTHA BENZ, MIT EINEM VERBESSERTEN MOTORWAGEN VON MANNHEIM NACH PFORZHEIM ZU FAHREN, UM IHRE MUTTER ZU BESUCHEN. GEMEINSAM MIT IHREN SÖHNE EUGEN (15) UND RICHARD (13) MACHT SIE SICH FRÜHMORGENS AUF DEN WEG.

WIR MÜSSEN BEWEISEN, WIE ZUVERLÄSSIG DER MOTORWAGEN GEWORDEN IST.



ZUNÄCHST KOMMEN SIE ÜBER VIERNHEIM UND WEINHEIM ZÜGIG BIS HEIDELBERG VORAN.

WIR FAHREN EINEN UMWEG.

JA, ABER ICH KENNE KEINEN ANDEREN WEG. ICH KENNE MICH NUR BIS HEIDELBERG AUS.



IRGENDWANN ZISCHT UND DAMPFT ES.



WIR MÜSSEN SOFORT ANHALTEN.



DAS KÜHLWASSER IST VERDUNSTET, WIR MÜSSEN NACHFÜLLEN. GIBT ES HIER IN DER NÄHE WASSER?



RICHARD SCHÖPFT WASSER AUS EINER VIEHTRÄNKE AM WEGESRAND.

LUC



# Neuer Patent-Motowagen

mit Gasbetrieb durch Benzin

von  
**Benz & Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik**  
in  
**Mannheim.**

Höchste Auszeichnung (Ehrendiplom) Ausstellung Glogau 1888.



Ausgestellt in der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung in München  
seit dem 12. September 1888.

Die Münchener Blätter schreiben über diesen Wagen:

Neueste Nachrichten, 16. September:

In der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung sind seit gestern mehrere kurze Probefahrten mit dem patentierten Motowagen der Firma Benz & Co. in Mannheim statt. Der Wagen ist eine vierfüßige komfortable Kalesche mit umlegbarem Regenbach und ruht auf drei Rädern, deren vorderes durch eine äußerst einfache Vorrichtung, ähnlich wie bei den Tricycles gesteuert werden kann. Hinter dem Rück-

Derfelbe kann auf verhältnismäßig kleiner Fläche umkehren und sofort zum Stehen gebracht werden. Seine größte Fahrschnelligkeit ist die eines in scharfem Trabe fahrenden Fuhrwerkes.

Neueste Nachrichten, 18. September:

Der Benz'sche Patent-Motowagen, der in der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung ausgestellt ist, unternahm am Samstag seine erste Probefahrt in den Straßen

Im Jahr 1894 brachte Carl Benz ein Modell namens „Motor-Velociped“ auf den Markt – und hatte plötzlich Erfolg. Bis 1901 verkaufte er mehr als 1200 Stück dieses Kleinwagens in die ganze Welt – es war das erste in Serie gebaute Auto der Geschichte. „Complet in feinsten Ausstattung mit Laternen“ kostete es 2000 Mark, für die damalige Zeit eine enorme Summe.

**Autofahrer mussten** an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert mutig, technisch versiert und geschickt sein:

Die Motoren waren von Hand anzukurbeln, was anstrengend und riskant war – Ungeschickte verletzten sich mit den Kurbeln im Gesicht oder an den Armen. Die damals üblichen Gangschaltungen besaßen mehrere Hebel und waren schwer zu bedienen. Während der Fahrt musste der Fahrer permanent die Zündung und die Zufuhr von Luft und Benzin in den Vergaser von Hand regulieren. Und ständig war irgendetwas an den flotten Fahrzeugen defekt.

Viele Automobilisten leisteten sich deshalb einen eigenen Chauffeur und

Mechaniker. Für die meisten Besitzer der laut knatternden Karren war das kein Problem, da das Auto vor allem ein Luxusprodukt war, ein Spielzeug für die Hautevolee.

Alle anderen waren eher genervt. „Man muss sich eben vorstellen, wie fremdartig das ungewohnte Gefährt auf Tiere und Menschen wirken musste. Die Pferde scheuten und wollten auf und davon. Die Kinder sprangen, wenn der Wagen fremde Dörfer passierte, unter Schreien und Rufen ‚Der Hexenkarren, der Hexenkarren!‘ in die Häuser.“ So schrieb Carl Benz.

Auch der deutsche Kaiser Wilhelm II. hatte zunächst keinen Sinn für die motorisierten Karossen. Das änderte sich 1903, während der Automobilausstellung in Berlin. Da unternahmen Motorfans eine „Huldigungsfahrt“ zum Stadtschloss. 300 mit Magnesiumfackeln beleuchtete Automobile – das gefiel dem für kindliche Begeisterung anfälligen Kaiser.

Der ehemalige Reichskanzler Bernhard von Bülow lästerte in seinen Erinnerungen über den Sinneswandel des Monarchen: „Als die ersten Automobile Unter den Linden auf-

tauchten, der Kaiser selbst sie aber noch nicht benutzte, ärgerte er sich über die Straßenfahrzeuge, die seine Pferde scheu machten. Er meinte vor mir: ‚Ich möchte am liebsten jeden Chauffeur mit Schrot in den --- schießen!‘ Als er dann selbst fuhr und seine eigenen Chauffeure lustig ihr Tatütata erschallen ließen, wurde er ein feuriger Lobredner des Automobilsports und betrachtete jede Kritik fast als persönliche Beleidigung.“

Im Jahr 1904 erwarb Wilhelm II. sein erstes Auto, einen Daimler. 1914, am Vorabend des Ersten Weltkriegs, besaß der

Herrscher einen Fuhrpark von rund 25 verschiedenen Pkw. An den Wagentüren und der Rückseite der Karosserien prangten jeweils die preußischen Hoheitszeichen, die Wagen Wilhelms waren mit rotem Leder, die seiner Gattin mit beigefarbenem Stoff ausgeschlagen. Alle kaiserlichen Automobile verfügten über eine nur für sie reservierte Viertonne.

Hugo Freiherr von Reischach, Leiter des kaiserlichen Marstalls, notierte: „Er war ganz für das Automobil eingenommen. Da auch Ihre Majestät den Kaiser vielfach begleitete, so mussten wir oft mit 3 bis 10 Wagen ausrücken, da immer mit großem Gefolge gereist wurde.“ Für seine regelmäßigen Urlaube auf seinem 1907 erworbenen Schloss auf Korfu wurden sogar fünf Personenwagen auf die Insel verfrachtet.

**Die technische Entwicklung** des Autos verlief rasant, bei nur einem Zylinder blieb es nicht lange. Der Sechszylinder-Motor, den die Daimler-Motoren-Gesellschaft 1914 in ihren besonders repräsentativen Modellen auf den Markt brachte, leistete bereits 95 PS.

Spezielle Rennwagen verfügten über noch mehr Dynamik. Der sogenannte Blitzen-Benz aus dem Jahr 1909 besaß 200 PS und stellte 1911 auf einer Test-



**360°-Foto: Von der Kutsche zum Auto**

spiegel.de/appSPGE32013museum  
oder in der App DER SPIEGEL

strecke nahe Daytona Beach in den USA einen für die damalige Zeit sensationellen Geschwindigkeitsrekord auf: 228 Kilometer pro Stunde. Damit war die zweisitzige, offene Rennmaschine das weltweit schnellste Fortbewegungsmittel überhaupt – schneller als jedes Flugzeug, Boot oder Schienenfahrzeug.

Im Jahr 1906 führte die Reichsregierung eine Luxusabgabe für Automobile ein, der Beginn der reichsweiten Kfz-Steuer. Für das Nobelmodell „Mercedes 75 PS“ etwa fielen gigantische 3120 Mark als jährlicher Obolus an. Zugute kam das Geld allerdings nicht dem Straßen-, sondern dem Flottenbau.

Es gab nun auch viele Arten von Lastwagen und Transportern. Die Zahl der sogenannten Kraftdroschken vervierfachte sich allein in Berlin zwischen 1907 und 1914 von 601 auf 2436. Die Zahl der Pferdroschken sank hingegen in der gleichen Zeit von rund 24 000 auf 3000.

Gegen Ende des Kaiserreichs hatte sich das Auto fast schon zu einem Massenartikel entwickelt: 1907 waren in Deutschland rund 10 000 Personenwa-

gen gemeldet, 1914 waren es knapp 61 000. In Frankreich fuhr am Vorabend des Ersten Weltkriegs 100 000 Fahrzeuge auf den Straßen, und in den USA produzierte Ford allein im Jahr 1914 etwa 308 000 Automobile.

Dass man damit nicht zwingend in eine bessere Zukunft fuhr, deutete der Schriftsteller Heinrich Mann in seinem Roman „Der Untertan“ an. Der Hauptfigur des 1914 noch vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs vollendeten Werks, dem Kriecher Diederich Heßling, gelingt es nur kurz, seinem vergötterten Idol Wilhelm II. nahezukommen: In Rom braust der Kaiser in seinem Automobil an ihm vorbei. Gerade einmal für einen kurzen Moment treffen sich ihre Blicke. Mehr bleibt nicht für den Kontakt zwischen Herrscher und Untertan.

Die Menschen in den unruhigen Jahren Anfang des 20. Jahrhunderts aber waren hingerissen vom Automobil: Jedes neue Modell war noch schneller, noch eleganter, noch moderner – die Fahrzeuge schienen keine Grenzen zu kennen. Knatternd und brummend konnte man in den großen Städten umhersausen oder übers Land fegen, auf Berge oder gar bis ans Meer reisen.

Das Automobil stand für das damals verbreitete Lebensgefühl, in einer sich beschleunigenden Welt zu leben. ■



Kaiser Wilhelm II. unterwegs in einem seiner rund 25 Automobile, 1913