

Das fünfte Gordon Bennett-Rennen im Taunus 1904

Die Vorgeschichte

Seit Erfindung des Automobils gab es Wettfahrten, die zur Erprobung und Verbesserung des Autos dienten: Die Schnelligkeit, aber auch die Zuverlässigkeit der Fahrzeuge sollten gezeigt werden. So gesehen kann die „Bertha Benz-Fahrt“ als Zuverlässigkeitsfahrt als erste dieser Art genannt werden. All diese Fahrten waren bis 1899 ausschließlich nationale Wettbewerbe. Dann kam in Amerika Alexander Winton auf die Idee, den französischen Champion Fernand Charron, der kurz zuvor das Rennen Paris-Bordeaux gewonnen hatte, zu einem Wettrennen über 1000 Meilen zu fordern. Charron deponiert im Pariser Büro des „New York Herald“ 20.000 Francs als Sicherheit für sein Erscheinen, doch das „Duell“ findet nicht statt. Für James Gordon Bennett, den Herausgeber des „New York Herald“, ist dies ein Anlass, seinerseits einen internationalen Preis zu stiften.

James Gordon Bennett (geb. 1841) erbt 1872 den New York Herald von seinem Vater. Wegen eines Familienskandals lebt James Gordon Bennett seit 1887 in Paris, dort gründet er auch die europäische Ausgabe des NYH. James Gordon Bennett ist Gründungsmitglied des Automobilclubs von Frankreich, dennoch hat er kein gesteigertes Interesse an Automobilen, er ist immer nur Mitfahrer im Fond seiner Renault oder Pierce-Arrow. Nie fährt er ein Automobil selbst, so wie er auch niemals eines der Rennen, welches seinen Namen trägt, besucht. Sechs Rennen sind es, die in den Jahren 1900 bis 1905 jeweils einmal ausgefochten werden. Danach fordert er die Ballonfahrer heraus, die dann die Gordon Bennett-Fahrten bis 1929 austragen. 1909 bis 1920 initiiert er den Aviation Cup für Flieger, 1907 ein Motorbootrennen von New York zu den Bermudas, 1911 stiftet er zwei Preise an den Royal Yacht Club Bombay. 1918 stirbt James Gordon Bennett in Paris.

Der Preis

Der damaligen Zeit entsprechend ging es für die Fahrer einzig um die Ehre, den Pokal zu erringen. Im November 1899 stiftet James Gordon Bennett den Preis. Die Ausschreibung geht zunächst an sieben europäische Automobilclubs. Erster Ausrichter und „Hüter des Pokals“ ist der Automobilclub von Frankreich. Die Trophäe ist aus Silber, geschaffen von André Aucoc, einem Pariser Silberschmied. Gewicht 17 kg, Wert 12.000 Frs, etwa 9000 Goldmark. „Der Genius des Fortschritts lenkt einen Motorwagen, dessen Vorbild ein Panhard & Levassor ist. Die Siegesgöttin hält sich bereit, dem Sieger die Palme zu überreichen.“ Für die Teilnehmer gibt es lediglich Erinnerungsplaketten. JGB stiftet 1904 silberne Erinnerungsplaketten für diejenigen Clubs, die den Wander-Preis schon einmal erobert haben. Es sind dies bis dahin der französische, englische und der deutsche Automobilclub.

Das Reglement

Das Rennen ist international, der jeweils bedeutendste Automobilclub eines Landes darf drei Wagen an den Start bringen, die bis ins Detail in den einzelnen meldenden Ländern gebaut sein müssen. Die Strecke führt über 550-650 km Länge, bei einem Rundkurs muss dieser mindestens 125 km Länge



Camille Jenatzy

Léon Théry



oben: Jenatzy auf Mercedes

Mitte: Sieger Théry auf Richard Brasier vor der Kaiserloge

unten: Edge auf Napier

haben. Der Automobilclub, der den Preis erringt, veranstaltet das nächstjährige Rennen. Die Wagen müssen von Mitgliedern des meldenden Clubs gesteuert werden, zwei Sitze sind während des gesamten Rennens besetzt zu halten. Das Gewicht der Fahrzeuge muss zwischen 400 und 1000 kg (ohne Besatzung, Kraftstoff, Öl, Wasser, Batterien, Werkzeug, Ersatzteile, Gepäck und Proviant) betragen. Wenn Fahrer und Beifahrer weniger als 120 kg auf die Waage bringen, muss Ballast mitgenommen werden. Ausschreibungen gingen jeweils an Belgien, Deutschland, Großbritannien, Österreich, die Schweiz und den Automobilclub von Turin, sowie Alexander Winton (insgesamt acht Nationen). Deutschland tritt mit Daimler (Mercedes) zum ersten Mal im Jahre 1903 an. Teilnehmer sind Deutschland, England, Frankreich und Amerika. Camille Jenatzy, noch heute bekannt als Werbefigur der Firma Bosch und populär unter seinem Spitznamen „Der rote Teufel“, den er wegen seines roten Barts und der roten Haare erhalten hat, startet auf Mercedes für Deutschland bzw. den Kaiserlichen Automobilclub, den Vorläufer des AvD – und gewinnt.

Das Rennen im Jahre 1904 wird also in Deutschland ausgetragen und findet sofort die Beachtung des Kaisers. Mustergültige Organisation und festliche Repräsentation sollen das Ansehen Deutschlands im Ausland festigen. Ein Gordon Bennett-Komitee findet sich: 15 Personen, an der Spitze seine Hoheit Adolf Friedrich Herzog zu Mecklenburg. Drei Herren sitzen im Arbeitsausschuss. Der Kaiser läßt berichten, die Herren organisieren und finanzieren des Kaisers Wünsche. Mögliche Rennstrecken sind das Manövergebiet Berlin-Schwerin, die Insel Usedom in Pommern, Bielefeld oder der Taunus. Der Wunsch des Kaisers ist allerdings ausschlaggebend. Der Oberbürgermeister Homburgs – damals noch ohne das schmückende „Bad“, aber immerhin Sommerresidenz des Kaisers – Dr. Ritter von Marx hat überdies überzeugende Argumente, das Rennen im Taunus stattfinden zu lassen. Der Kaiser, „Hobby-Archäologe“ könnte man sagen, hat kurz zuvor das Römercastell „Saalburg“ wieder erstehen lassen. Auf seinen Wunsch hin entsteht dort eine Tribüne im Stil eines römischen Zirkus. Die Baukosten allein für diese Tribüne betragen 95.000 Goldmark, das entspricht einem Betrag von rund 350.000 Euro. 2500 Zuschauer werden auf dieser Tribüne Platz finden. Unter den Sitzreihen befinden sich Restaurants, ein Postamt, Pressezimmer, die Feuerwache, Blumen- und Andenkenläden. Am Kopfende spannt sich eine Brücke mit Anzeigetafel zwischen den Tribünen, auf der ein Maler nach Angaben der Telefonisten die Zeiten aufschreibt. In der Mitte der Westtribüne befindet sich die Kaiserloge etwa 2 Meter über Straßenniveau. Der Eintritt zur Tribüne kostet 50 Mark, heute 240 Euro.

In Homburg stehen 12 Telefonapparate und auf der Saalburg 10 Telefonzellen bereit sowie 12 Hughes-Apparate zur Drucktelegraphie. Die Reichspost hofft, den zu bewältigenden Verkehr an zehn Annahmestellen für Telegramme mit ca. 50-60 Beamten glatt und rasch bewältigen zu können. Drahtlose Telefonie wird zwischen der Saalburg, Neuhoft und Grävenwiesbach zur Übermittlung der Rennergebnisse eingerichtet. Die Bahn leiht sich zusätzliche 100 Waggons in Berlin von den Vorortbahnen. Die Straßenbahn, die zu dieser Zeit schon von Homburg zur Saalburg fährt, bereitet sich auf den Zehn-Minuten-Takt vor.

Das Ausscheidungsrennen

In den teilnehmenden Ländern entscheiden über die teilnehmenden Fahrzeuge und Fahrer Ausscheidungsrennen.

Am französischen Ausscheidungsrennen in den Ardennen bei Mazagran, das ähnliche geographische Verhältnisse wie die Strecke im Taunus zeigt, nehmen am 20. Mai 1904 10 Firmen mit insgesamt 29

Fahrzeugen teil. Clement-Bayard, Darracq, De Dietrich, Gobron-Brillié, Hotchkiss, Mors, Panhard & Levassor, Richard-Brasier, Serpollet und Turcat-Méry. Sieger sind Théry auf Richard-Brasier, Salleron auf Mors und Rougier auf Turcat-Méry (der einen Holzrahmen hat), die sich dann auf den Weg in den Taunus machen. Théry (geb.1878) bekommt den Spitznamen „Chronomètre Théry“, wegen seiner ausgeglichenen, präzisen und doch äußerst schnellen Fahrweise. Das britische Ausscheidungsrennen findet auf der Insel Man mit Sonderprüfungen wie zeitsparendes Ankurbeln, Tanken, Wartung und Gleichmässigkeitsprüfung statt. Es nehmen teil: Weir-Darracq (sehr schwer), ein 100 PS Napier mit gesteuerten Ansaugventilen (Einlass- über Auslass-), ein 80 PS Napier noch mit „Schnüffelventilen“, ein Wolseley mit 96 und einer mit 72 PS. Sieger sind S.F.Edge auf Napier, der den Cup Gordon Bennet 1902 nach Irland geholt hatte, Charles Jarrott und Sidney Girling auf Wolseley. In Belgien gibt es kein Ausscheidungsrennen. Nur Pipe ist gerüstet. Jenatzy, der für den DAC und Daimler fährt und im „Hauptberuf“ Geschäftsführer einer Firma ist, die „elektrische“ Bauteile herstellt, liefert die elektromagnetische Kupplung für die Pipe-Wagen. In Amerika sind verschiedene Wagen gemeldet, doch nur zwei erscheinen. Barney Oldfield gibt auf einem 8-Zyl. Bullet von Winton eine „wilde Vorstellung“. Mooers demonstriert einen kapitalen Motorschaden. Die Allgemeine Automobilzeitschrift schreibt: „Amerika bleibt, die Inferiorität seiner Wagen eingestehend, dem Bennett-Rennen fern.“ Für die Schweiz startet Frederik Dufaux auf Dufaux (von seinem Bruder Charles konstruiert) mit 8 Zylindern, 12,8 Liter Hubraum, 90 PS und einer Vierradbremse. In Italien dominiert FIAT und startet mit drei Fahrzeugen. Die Wagen sehen dem Mercedes sehr ähnlich, 76 PS (1200 UPM) bei 14,1 Liter Hubraum, ein Kurzhuber, mit Mehrscheibenkupplung. Die Fahrer sind Vincenzo Lancia (geb.1881), früher Buchhalter bei FIAT, Alessandro Cagno (1883), Versuchs- und Rennfahrer dort, und Luigi Storero (36J.), Fahrer der Königinmutter Margherita. Österreich meldet drei Mercedes aus der Produktion der Österreichischen Daimler Motoren AG in Wiener Neustadt. Bis auf Details sind die Fahrzeuge mit denen aus Cannstadt baugleich. Die Fahrer sind zwei Deutsche, Werner und Braun, und der Brite J.B Warden.

Ein deutsches Ausscheidungsrennen ist in Lüneburg geplant: Dürkopp (Bielefeld), Protos (Berlin), Benz mit Parsifal und Fahrerin Madame du Gast melden Interesse an. Der DAC gibt als Ausrichter des Rennens jedoch eiligst zu verstehen, dass das Rennfahren „Männersache“ sei. Deutschland startet – nach Absage der übrigen Interessenten – mit zwei Mercedes und einem Opel-Darracq (nach französischem Gebrauchsmuster gebaut). Monsieur Mercedes (Jellinek) „versüßt“ seinen Fahrern den möglichen Sieg. Sollten sie den ersten Platz erringen, bekommen sie einen beliebigen Mercedes mit 90 PS, beim zweiten Platz reduziert sich dessen Leistung auf 40 PS, beim dritten auf 18 PS. Der Wert des 90 PS Wagens entspricht 20.000 Goldmark, dem Verdienst eines gut bezahlten Angestellten für zehn Jahre Arbeit. Mit dem Goldpreis als Referenz sind es allerdings „nur“ 70.000 Euro. Letztendlich nehmen 19 Teilnehmer aus sieben Ländern am fünften James Gordon Bennett-Rennen des Jahres 1904 teil.

Die Strecke

Die Strecke im Taunus wird entgegen dem Uhrzeigersinn durchfahren. Start ist an der Saalburg. Die Strecke ist 137,5 km lang, davon werden 127,24 km gewertet (Neutralisation in Usingen, Weilburg, Limburg, Idstein, Esch, Königstein, Oberursel, Homburg), insgesamt sind das 508,96 km, die in der Wertung sind. Der Höhenunterschied im Rundkurs beträgt

445 Meter. Es wird ein grosser Aufwand zur Verbesserung der Strecke betrieben wie das Zuschütten von Straßengraben, Überhöhungen in Kurven, Umgehung von Bahnüberschreitungen (Oberursel), Straßenerweiterungen, der Bau von Über- und Unterführungen, die Einrichtung von 20 km Drahtgitterabsperrung für Zuschauer, der Bau von 17 Behelfsbrücken für Fussgänger, die auch noch mannshoch verbreitert werden, damit mögliche Zuschauer sie nicht zum Zerbersten belasten. Zwei Dutzend Ärzte folgen einem ausgeklügelten Dienstplan.

In den acht neutralisierten Städten sorgen für langsame Fahrt 115 Radfahrer, um für alle Rennfahrer die gleiche Durchfahrzeit (insgesamt für alle Neutralisationen 56 Min.) zu gewährleisten. Ein ganz einfaches System, denn der Fahrer darf in der Ortsdurchfahrt den ihm zugeteilten Radfahrer einfach nicht überholen. In den Neutralitätszonen sind auch die Stände für die „Gummileute“ eingerichtet: Continental, Michelin, Dunlop, die den Fahrern Hilfestellung geben. 100 der modernsten und genauesten Chronometer werden angeschafft, elektrische Drähte für Kontaktzeitnahme in die Rennstrecke eingebaut. 1000 Helfer, Polizei und Militär stehen zur Streckensperrung bereit. „Bei Hornsignal hat jedermann sofort die Straße zu verlassen.“ Die Schulen bleiben am Rennntag auf Befehl des Kaisers geschlossen. 8 Tage lang sind 20 Kehrmaschinen und 150 Strassenkehrer unterwegs. „Westrumit“, eine Mischung aus Öl und Asphalt, wird an Orts- und Zuschauerpassagen versprüht, um Staubbildung zu verhindern. Das Verfahren verschlingt allein rund 120.000 Goldmark, heute 570.000 Euro. Dass es die Straßenhaftung wesentlich verbesserte, darf bezweifelt werden. Da es keine Tankstellen gibt, werden 27 „Benzin- und Oelstationen“ eingerichtet, der Einheitspreis für Benzin auf 1,36 Mark je Liter festgelegt, was rund 6,50 Euro pro Liter entspricht.

Schon im November 1903 fand eine Expedition des „Schnaufferkonsortiums“ statt. Präsident Braunbeck, die SBs Vogel und Tochtermann und Karl May, Steuermann des exquisiten Opel-Darracq, dessen Vertreter er in Frankfurt war, führen die geplante Strecke ab. Im Winter führen Goerges Prade (Paris) und Henry Fournier ebenfalls eine Befahrung der Strecke durch. Ihr Kommentar: „Eine echte Bergroute, zum Teil den Felswänden abgerungen. Schreckliche Steigungen und Gefälle, ...Kurven und Doppelkurven, die sich dauernd wiederholen ..., dass ein schlechter Wagen hier gar nicht gewinnen kann.“ Die Franzosen:

„Das wird ein Rennen der Bremsen.“ Am 19. Mai 1904 fährt – quasi als letzte Instanz – eine Wagenkolonne von sieben Wagen mit Ministern, Regierungspräsidenten, Landräten und Bürgermeistern die Strecke ab und knapp vier Wochen vor dem Rennen gibt der Landrat die Strecke ab und Training frei. Jenatzy jedoch lernt seit acht Wochen die Strecke auswendig. 1964 erinnert sich ein Homburger Bub, der das Rennen miterlebt hat: „Die Mitfahrt eines prominenten Homburgers beim Training hatte einen breitbeinigen Gang zur Folge.“

Das Wiegen und die technische Abnahme

Am Donnerstag, dem 16. Juni 1904 um 9.30 Uhr findet auf der städtischen Waage vor der Feuerwache in der Elisabethenstrasse in Homburg die – wir würden heute sagen „Technische Abnahme“ – statt. Dr. Freiherr von Schrenck-Notzing ist Leiter der Waage. Er fordert von den Fahrern eine „Ehrenerklärung“ über die Herkunft der Fahrzeuge. Er berichtet: „Die Fahrzeuge müssen einen horizontalen Auspuff, zwei Bremsen, von der eine auf die Hinterräder wirkt sowie einen Rückwärtslauf besitzen. Nach diesen Feststellungen wurde jeder Wagen mit der Startnummer versehen, an der Kühlung gekennzeichnet, respektive plombiert, sowie an den Achsen, an dem Rahmen und an vier Rädern gestempelt.“ Edge lässt vor dem Wiegen Benzin an seinem Napier ab (in den Rinnstein!!), da das Fahrzeug „trocken“ gewogen werden muss. Etwas weiter unten zündet jemand eine Zigarre an und das Feuer, durch ein Zündholz entfacht, bahnt sich seinen Weg hinauf zum Napier. Glücklicherweise kann schnell gelöscht werden, die Feuerwache ist ja gegenüber. Der Dufaux stürzt von der Waage, die Lenkung bricht. Er kann bis zum Start am darauffolgenden Tag nicht repariert werden. Andere Quellen berichten von einem Unfall, wieder andere von Sabotage. Der Wagen soll heute im Verkehrsmuseum der Schweiz in Luzern stehen. Die Allgemeine Automobilzeitschrift berichtet: „Der Schweizerische Rennwagen soll die hübsche Summe von 80.000 Fr. gekostet haben; wenn er etwas leistet, nicht zu viel, denn alsdann kauft ihn vielleicht ein Amerikaner um 100.000 Fr.“

Am 12. Juni 1904 beginnen die Festlichkeiten mit Militär- und anderen Konzerten, Leuchtfantänen und Scheinwerferspielen. Es folgt das Rennen am Freitag. Am Samstag eine Aufführung der Oper „Carmen“ und das große Gala-Dinner für die Sieger. Sonntag folgt noch ein Auto-



Charles Jarrott (links)

Jenatzy auf 60 PS Mercedes-Rennwagen, Sieger 1903 (oben)

rennen in Frankfurt auf der Rennbahn. Am Dienstag Concours d'Élegance. Königs- und Fürstenhäuser sagen ihre Teilnahme zu, zahlreiche Automobilklubs veranstalten Ziel- und Tourenfahrten, u.a. der englische Damen AC. „Die Damen bringen ihre eigenen Wagen mit zur Stelle.“ Prinz Heinrich von Preussen, der anders als sein Bruder Kaiser Wilhelm von Anfang an vom Automobil begeistert ist, erscheint frühzeitig. 2000 Automobile von Zuschauern werden erwartet. Schätzungen sprechen von etwa 100 Wagen aus England, 50 aus Holland und 30 aus Russland. Zu- und Abfahrt erfolgt für die Droschken über den extra erbauten Rotlaufweg, damit die Pferde nicht vor den Automobilen scheuen. Die Autos fahren über den Lindenweg an und den König-Wilhelms-Weg ab. Telefonie für „Fahrerruf“ wird eingesetzt: Herrschaft und Chauffeur erhalten beim Aussteigen an der Saalburg eine Nummer, die Fahrzeuge werden auf dem Exerzierplatz in der Nähe von Dornholzhausen geparkt. Der Chauffeur (und auch die Kutscher) werden bei Abreisewunsch ihrer Herrschaft über Telefon informiert und sind innerhalb zehn Minuten zur Stelle an der Tribüne.

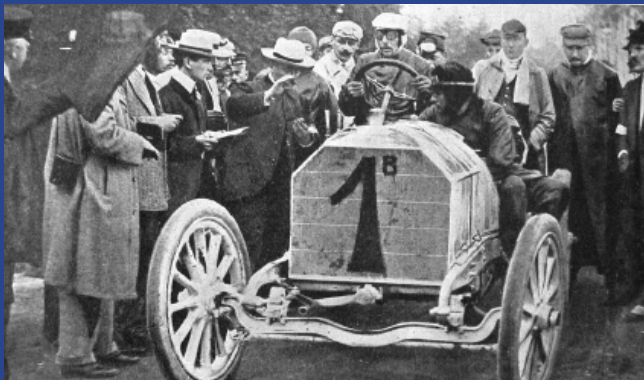
Das Rennen

Am 17. Juni 1904, dem Renntag, herrscht „Kaiserwetter“. Etwa eine Million Zuschauer sind an der Strecke, bis heute hat wohl kein Rennen in Deutschland oder der Welt diese Attraktion (ausgenommen vielleicht die Mille Miglia!) mehr erreicht, wenn man die Zuschauer an den Fernsehern außer acht lässt. Baron von Molitor ist der Starter. Start für den ersten Wagen ist um 7.00, danach startet alle sieben Minuten ein weiterer. Jenatzy startet in „Dampf und Rauch“ und zeigt von Anfang an einen draufgängerischen Fahrstil. De Caters, auch auf Mercedes, ist wegen eines Zündungskurzschlusses 14 Minuten zu spät. Fritz von Opel hat einen Frühstart und muss zurückgeschoben werden, hat jedoch schon nach einer Strecke von acht Kilometern Kardanbruch. Die jedoch hat er in ganz „fabelhaftem Tempo“ zurückgelegt (Der Motorwagen). Eine Minute vor 9.00 Uhr sind alle Rennwagen gestartet.

„An vielen Stellen der Strassen haben unternehmende Eingeborene kleine Tribünen oder überdachte Zuschauerplätze errichtet, und es wird sich dort bei kühlem Bier frisch vom Fass oder beim Apfelwein fröhliches Leben entwickeln“, berichtet die Automobilwelt No. 26 von 1904.

Der Pipe von de Crawhez und der Turcat Méry von Rougier bleiben mit schweren Pannen liegen, Lancia und Cagno müssen schon in der ersten Runde Reifen wechseln. Austro-Daimler hat ebenfalls Reifenpannen. Edge muss eine Reparatur an der Zündung vornehmen, Augières gibt nach der ersten Runde auf. Die Saalburgsteigung ab der heute so genannten „Horexkurve“ schafft der Mercedes mit sagenhaften 90 km/h. Ende der ersten Runde ist Jenatzy eine Sekunde langsamer als Théry, der langsamste ist de Crawhez mit mittlerweile einer Stunde Rückstand.

Zweite Runde: Die Zuschauer sehen die schnellsten mit Spitze 135 km/h und mehr! Jenatzy fährt unruhig, Théry macht seinem Namen „M. Chronomètre“ alle Ehre. Edge hat einen Lenkungsschaden bei Limburg, Jarrott fällt der Gashebel aus, sein Mechaniker schaltet vor jeder Kurve die Zündung aus, um die Geschwindigkeit herabzusetzen. Auf der Geraden kann nur durch Schalten die Geschwindigkeit reguliert werden. Der Motor überdreht, Zahnausfall im dritten Gang, Kühlerrohre brechen, Wasser muss bei jeder Kontrolle aufgefüllt werden. Zu guter Letzt hat der Wolseley einen Kettenbruch, der den Mechaniker Bianchi verletzt. Dieser hatte im letzten Jahr noch bei einem Unfall unter dem Auto gelegen. Beim Tanken lässt ein Helfer auch noch den Kanister auf ihn fallen. Der Motor von Girlings Wolseley klingt kränklich, hält aber. Nach der zweiten Runde sind es schon zwei Minuten Abstand zwischen Théry und Jenatzy. In der dritten Runde bricht bei dem Richard Brasier ein Ventilatorflügel. Théry bricht kurzerhand alle ab, damit der Wagen wieder rund läuft. Théry fährt nicht mehr, er jongliert. Er spielt mit dem Wagen, der Strecke und mit seinem Leben. Jenatzy ist genervt, hat Startprobleme an der Kontrolle in Limburg, würgt den Motor ab und verliert Minuten. Storero fällt aus (Bruch der Kettenradwelle). Nach Abschluss der dritten Runde liegt Jenatzy bereits acht Minuten hinter Théry. „Der Motorwagen“ berichtet später: „Jenatzy durchfuhr zweimal die Kontrollen, wo Benzin bereitgestellt wurde. Nach einem Kilometer Stillstand, der Mechaniker musste im Laufschrift zurück, um Benzin zu holen.“ In der Endrunde scheitern Edge und de Crawhez endgültig, Cagno verliert eine halbe Stunde durch Reifenwechsel, Théry fährt die schnellste Runde. Jenatzy kommt vor ihm an die Saalburg mit dem letzten Tropfen Benzin im Tank. Théry aber gewinnt den Preis, das Team die Montague Trophy, kein anderes Team erreicht das Ziel vollzählig.



Jenatzy als Zweiter im Ziel (oben)
Die Fahrt von der Saalburg hinab (rechts)



Théry gewinnt mit elf Minuten Vorsprung. Das Volk jubelt, der Kaiser gratuliert einer französischen Deputation, Brasier, dem Konstrukteur des Siegerwagens, und dem Vorsitzenden des ACF Baron Zuylen. Rufe erschallen: „Vive la France!“ und „Vive l'Empereur!“. Die beiden Sieger fahren vor, der Kaiser klatscht Beifall. Noch bevor de Caters als dritter um 16.15 Uhr durchs Ziel geht, verlässt der Kaiser die Saalburg Richtung Bad Homburg. Er soll Théry nicht persönlich gratuliert haben, dieser galt ihm nur als „Rennchauffeur“. Prinz Heinrich jedoch gratulierte ihm, ganz Sportsmann. Das Rennen begann also um 7.00 am Morgen, endete zwischen 16.00 und 16.30 Uhr. Zehn Stunden fast hatten die Fahrer einschließlich Neutralisation am Steuer gesessen. Zwölf von 18 gestarteten Wagen beendeten das Rennen. Kein Unfall, keine Verletzten oder Tote. Und das, obwohl der Landrat Jenatzy mit dem Entzug der Fahrerlizenz gedroht hatte, nachdem dieser durch wilde Fahrweise beim Training das Federvieh der Bauern stark dezimiert hatte. Das Rennen war ein Erfolg für jedermann: Frankreich hat den Sieg und den Pokal. Deutschland hat der Welt eine erstklassige Strecke geboten.

Mercedes schlägt sich vorzüglich, Daimler feiert einen Verkaufserfolg: 200 verkaufte Mercedes in den ersten Wochen nach dem Rennen. Die „Allgemeine Automobil Zeitschrift“ Nr. 25 von 1904: Herr Mercedes (Jellinek) im Interview im Ritters Parkhotel: „... Frankreich hat gesiegt. Geschäftlich nicht. Wissen Sie, was ich seit dem Rennen verkauft habe? 24 Wagen nach Belgien, 12 Wagen nach Holland und 150 nach England. Den Wagen von de Caters hat Baron Henri Rothschild erworben. Jenatzys Wagen ist in Mr. Dinsmores Besitz übergegangen, seinen Reservewagen kaufte der Amerikaner

Harrymann, Brauns Wagen ist Theodor Drehers Eigentum, Wardens Wagen hat ein Deutscher namens Käs gekauft und Werners Wagen geht an Charley. Prinz Hohenlohe hat einen 90 PS bestellt, Baron Lyonel Rothschild wollte einen 90 PS haben, aber ich lehnte ab, weil ich einem jungen Manne ohne Einwilligung der Familie einen so schnellen Wagen nicht verkaufe. Mein größter Erfolg ist aber der, dass der deutsche Kaiser, der bereits im Besitze eines Mercedes ist, sich sofort nach dem Rennen einen neuen 40 PS Mercedes bestellt hat! Wie gesagt, der Sieg hätte uns nichts genutzt, der Sieg einer anderen Marke aber schadet uns nichts.“ Der Kaiser hat durch seine Teilnahme dem Automobilismus in Deutschland neue Impulse gegeben. Fortan bekommt das Automobil auch in Deutschland den Stellenwert, den es in den Nachbarländern schon längst hat. Jenatzy kann seine Niederlage eigentlich nicht auf das Benzinfördersystem schieben: Das Drucksystem ist überall gang und gäbe und findet sich in den meisten seiner Konkurrentenwagen. Vielmehr hat wahrscheinlich seine aufgeregte und hektische Fahrweise dazu geführt, dass er das Tanken schlicht vergessen hat. Er ist aber schnell alle Diskussion leid: „Je suis vaincu et voila le seul fait! Maintenant attendons!“ (Ich bin besiegt, das ist Fakt! Jetzt warten wir mal ab!) und meint damit, dass er ja im kommenden Jahr wieder eine Chance hat.

Die Franzosen bereiten sich auf das letzte, das sechste Rennen im Jahr 1905 vor. Alle Voraussetzungen haben sich geändert, das Reglement für die Gordon Bennett-Rennen ist nicht mehr zeitgemäß. Nachfolgend werden dann in den kommenden Jahren in Frankreich die ersten Grand Prix-Rennen ausgetragen.

SB Dieter Dressel / pdg / Zeichnungen (Demand)