



AM ENDE DES WETTRENNENS durch Sand und Eis erreichte der deutsche Protos als Erster das Ziel Paris (unten rechts) – und wurde doch nur Zweiter.

Am 12. Februar 1908 ...

... tobte ein Schneesturm über den Nordosten der USA – während am New Yorker Times Square 17 Männer auf den Schuss aus einer vergoldeten Pistole warteten. Um 11.15 Uhr war es so weit. Es knallte, und sechs Automobile machten sich auf, das »Great Autorace« nach Paris zu gewinnen. Das deutsche Team um Oberleutnant Hans Köppen war das erste, das die 169-tägige Tortur rund um die Welt hinter sich brachte – den Sieg aber dennoch nicht davontrug.

VON JOACHIM SCHÜRING

DAS RENNEN VON NEW YORK NACH PARIS war von Anfang an ein wahnsinniges Unterfangen. Weite Strecken Kanadas, Alaskas oder Sibiriens waren völlig unpassierbar. Und als ob das nicht genügte: Die Überfahrt von Alaska nach Russland sollte auf den eigenen vier Rädern erfolgen, über die zugefrorene Beringstraße nämlich. Die britische »Daily Mail« fragte damals: »Ist eine solche Tour überhaupt machbar? Theoretisch vielleicht. Aber man bedenke, dass Autos – abgesehen von Frauen – zum Zerbrechlich-

ten und Launischsten gehören, was es auf der Welt gibt.«

Tatsächlich knallte, riss oder leckte es schon Minuten nach dem Start. Insbesondere die Franzosen waren vom Pech verfolgt. Alle drei Wagen schieden aus, der erste nach nur 71 Kilometern.

Der Schneesturm war so heftig, dass es für die offenen und gänzlich unbeheizten Autos praktisch kein Fortkommen gab – weshalb die Fahrer mit ihren Wagen, die auf ebener Strecke locker hundert Kilometer pro Stunde schafften, auf die Bahndämme auswichen. Der amerikanische Thomas Flyer wurde gar als »Union Pacific Train #49« in den Fahrplan eingegliedert.

Wo es keine Schienen gab, musste es querfeldein gehen. Ständig ging irgendwas kaputt. »Plötzlich ließ sich ein verdächtiges Krachen im Kardan vernehmen«, berichtete Oberleutnant Köppen, der mit einem 40 PS starken Protos unterwegs war. Es vergingen nur ein paar Tage – bis »etwas im Herzen unseres Autos, am Motor selbst passiert war«. Völlig frustriert schafften die Deutschen ihr Gefährt auf einen Eisenbahnzug und reisten nach Seattle.

Unterwegs erfuhren die Teams, dass die Organisatoren

ein Einsehen hatten – und sich gegen die Fahrt über die Beringstraße entschieden. Nun sollte es an Bord eines Schiffs über den Pazifik gehen.

In Wladiwostok bettelten die Fahrer in den Apotheken um jeden Liter Benzin. Es war so bitterkalt, dass einige Teams die Abgase ihrer Wagen unter ihre Sitze leiteten, um nicht völlig einzufrieren. Der Thomas Flyer verfügte sogar über einen Sicherheitsgurt – der allerdings nur den eingeschlafenen Fahrer am Herausfallen hindern sollte.

Nach 35 000 Kilometern Matsch, Eis und andauernden Reparaturen war es schließlich geschafft. »Wir waren am Ziel und konnten uns als Erste hier zur Stelle melden«, jubelte Köppen am 26. Juli 1908. Doch die Freude währte nicht lang. Wegen jener 150 Kilometer, die das Team mit dem kaputten Protos in den USA per Bahn zurückgelegt hatte, wurde ihnen nachträglich eine Zeitstrafe aufgebremmt. Sie reichte, um den Sieg an die Amerikaner zu verlieren, die vier Tage später in Paris eintrafen.

Jener Protos übrigens wurde nach dem Rennen nach München in das fünf Jahre zuvor eingeweihte Deutsche Museum gebracht – und ist dort bis heute zu bewundern. ~