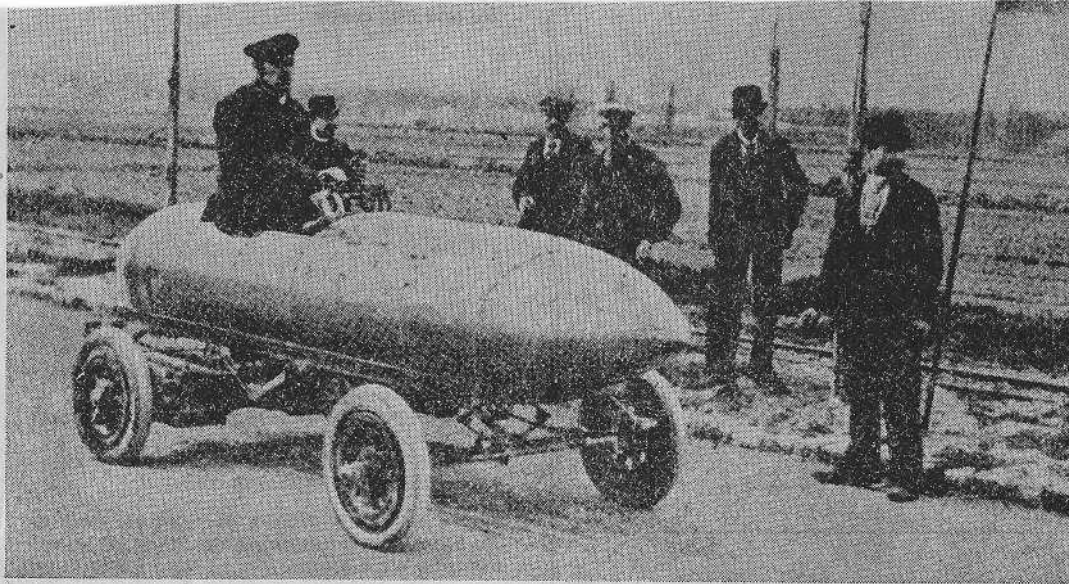
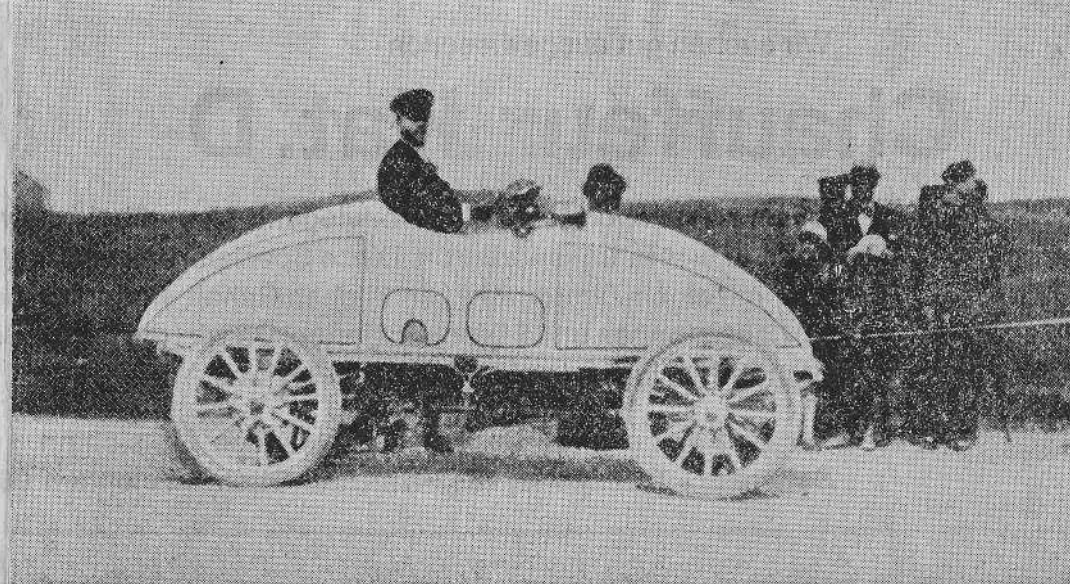




Camille Jenatton 1899 — Das zigarrenförmige Elektromobil, das 105,880 km/h erreichte und das als erstes die Geschwindigkeit von 100 km/h überschritt.
(Nach «The Autocar»)



Louis Serpollet 1902 — Das eigenartig geformte Fahrzeug, das als «Osterei» bekannt wurde, kam drei Jahre nach Jenatton auf die Geschwindigkeit von 120,805 km/h.
(Nach «La Locomotion»)

Der Ursprung der Stromlinienform

Von Jacques Ickx

AR 260871

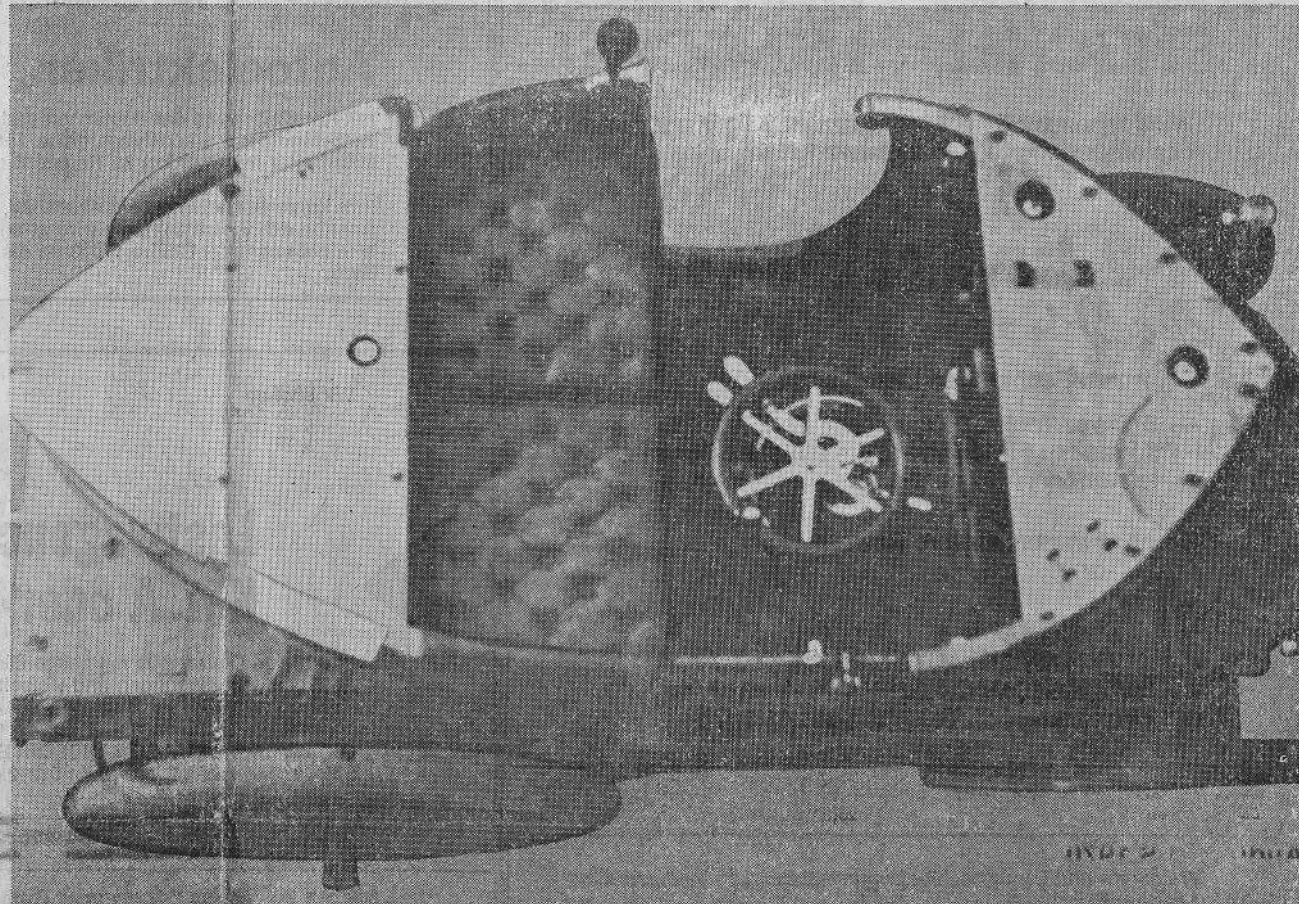
Irgendwo der erste zu sein, gehört zu den verbreitetsten Äußerungen des in jedem Menschen schlummernden Triebes nach Selbstbetätigung. Deshalb ist es immer dornenvoll, die «wahre» historische Wahrheit unter den vielen dargebotenen Wahrheiten zu entdecken.

Die «Erfindung» des stromlinienförmigen Automobils bildet dafür ein besonders typisches Beispiel. Es sollte doch, so könnte man meinen, nicht besonders schwierig sein, das erste aerodynamische Auto zu bezeichnen, denn die Formen sprechen ja für sich. Und doch ist es alles andere als leicht, diese Palme zu verleihen. In den letzten Wochen stiess ich beim Durchblättern alter Schriften auf nicht weniger als fünf verschiedene «Wahrheiten», und zwar

génieurs de l'Automobile»: «Ich war der erste, der, wie sie wissen, einen Stromlinienwagen verwirklicht hat, und zwar im Jahre 1926.» (Dieser Reihe können wir auch Paul Jaray beifügen, der schon 1921 einen Ley in Stromlinienform karrossierte. Red.)

*

Wem soll man glauben? Die Antwort lautet: Keinem der genannten. Von einer absoluten Priorität könnte man nur dann sprechen, wenn man über eine absolut lückenlose Information verfügte, und das ist unmöglich. Wenn man indessen die heroische Epoche des Automobils studiert, so stösst man auf einen Stromlinienwagen, der älter ist als alle genannten.



Autoren.

Nach *Paul Mélot* hat, wie er in «La Vie Lyonnaise» vom 30. 10. 1937 schrieb, *Camille Jenatzy* den ersten Stromlinienwagen konzipiert und bauen lassen, nämlich das unter dem Namen «Zigarre» oder «Torpedo» bekannte Elektro-Rekordauto von 1899.

In seinem Buch «L'Épopée automobile» äussert sich *Victor Breyer* im Zusammenhang mit den 120 km/h, die ein Wagen von *Louis Serpollet* als erster erreichte: «Diese sensationelle Leistung vollbrachte der als 'Osterei' bezeichnete Wagen, in dem wahrscheinlich zum ersten Mal die Aerodynamik im Automobilbau angewendet wurde.»

Anderer Meinung war *Mortimer Megret* im «Englebert Magazine» vom Dezember 1947: «Beim Modell Dauphin von *Mors* handelt es sich um das erste stromlinienförmige Auto.»

Was meinte Altmeister *Charles Faroux*? In «La Vie Automobile» vom 10. Juli 1948 äussert er sich wie folgt: «Die Stromlinie verdanken wir *Louis Coatalen*, der auf der Rennpiste von Brooklands den ersten aerodynamischen Wagen präsentierte, nämlich den historischen Nautilus.»

Emile Claveau, der später den zukunftsweisenden Prototyp «Descartes» schuf, meinte 1932 in einem Vortrag vor der französischen «Société des In-

Bollée dem Jüngeren, von dem vier Exemplare am Strassenrennen Paris—Amsterdam des Jahres 1898 teilnahmen. Dessen Form bestand, im Grundriss betrachtet, aus zwei Spitzbogen, einem kürzeren vorderen sowie einem längeren hinteren, was übrigens auf schon gute Erfassung des Problems hindeutet.

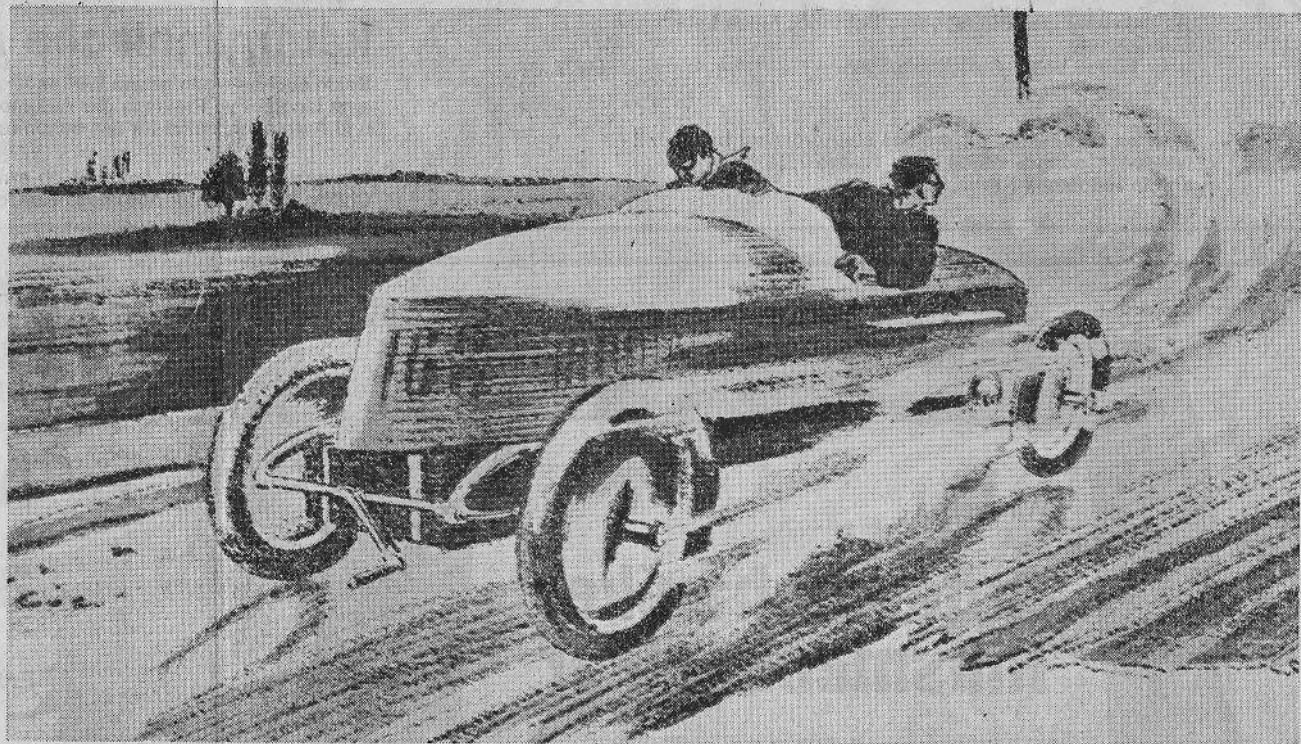
So wäre denn *Amédée Bollée fils* der wirkliche Erfinder der Stromlinie? Und schon bestreitet es jemand, und zwar kein Geringerer als *Pierre Bollée*, der Sohn des Konstrukteurs. Im Gegensatz zu den genannten Autohistorikern weigert er sich, einen Namen zu nennen, sondern verlegt die Diskussion auf ein unpersönliches Niveau. Er meint:

«Die möglichst widerstandsfreie Form eines Verkehrsmittels oder eines Projektils ergibt sich aus seiner ideellen und experimentellen Entwicklung, gleichgültig, ob es um die Trireme der alten Römer, eine Gewehrkugel, das Luftschiff des 19. Jahrhunderts oder die windschnittige Lokomotive handelt, die auf der Strecke Paris—Lyon—Méditerranée im Jahre 1894 in den Dienst gestellt wurde.»

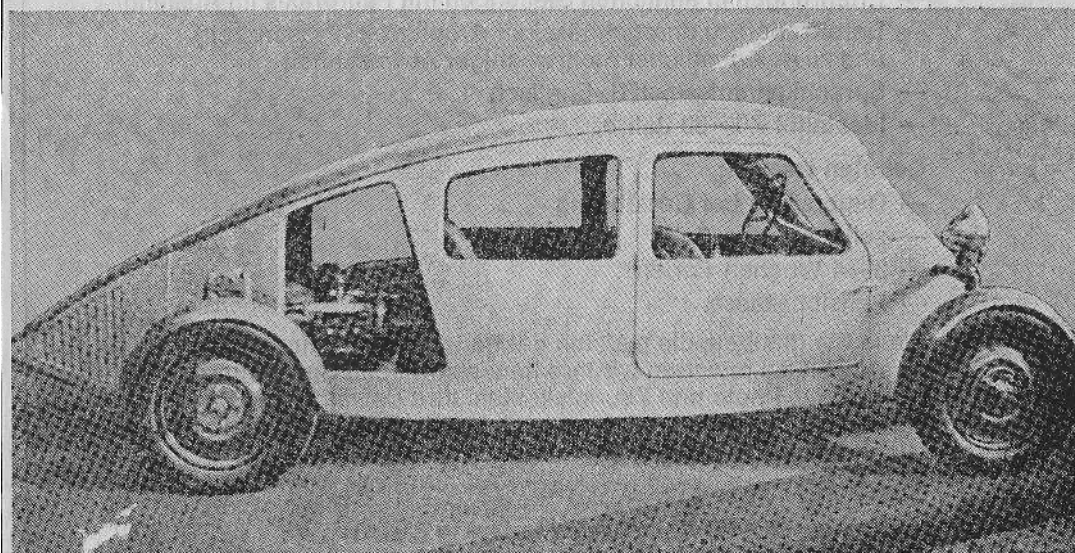
«Diese logischen technischen Fortschritte findet man beim Schiff, beim Luftfahrzeug, bei der Lokomotive und auch beim Automobil.»

Das ist die lautere Wahrheit, und zwar auch über das Stromlinienauto.

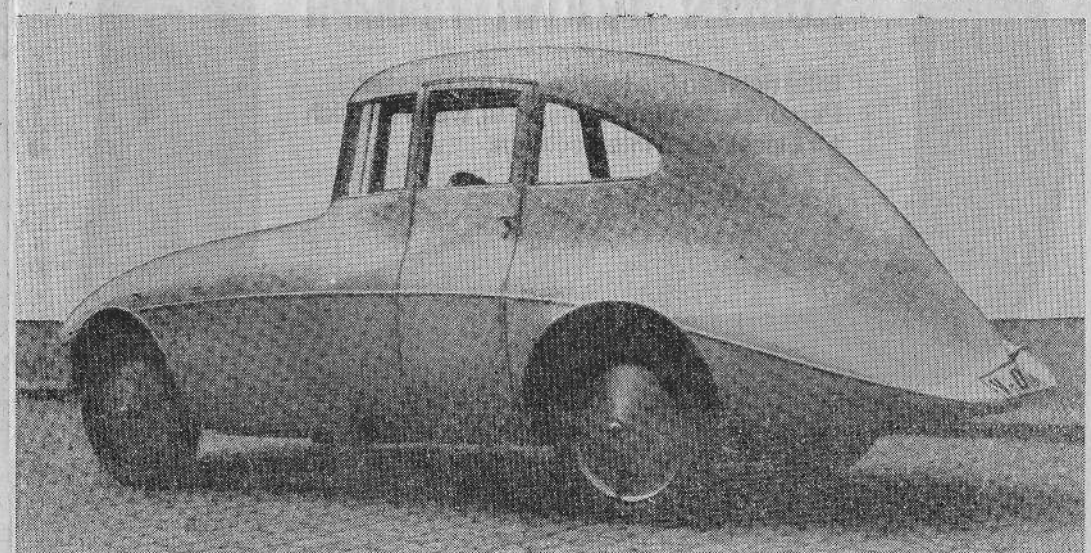
1898: Das erste bekanntgewordene Stromlinienauto — Der vorn und hinten «windschlüpfig» profilierte «Torpilleur» von *Amédée Bollée fils*. Er nahm in vier Exemplaren am Strassenrennen Paris—Amsterdam—Paris teil. (Bild durch Verfasser)



Mors «Dauphin» 1903 — Aerodynamisch verkleideter Siegerwagen der Etappe Paris—Bordeaux des wegen schweren Unfällen abgebrochenen Rennens Paris—Madrid. (Zeitgenössische Zeichnung von *Montaut*)



Emile Claveau 1927 — Am damaligen Pariser Salon gezeigte Stromlinienlimousine mit Motor vor der Hinterachse. Eine Maquette für einen Stromlinienrennwagen mit Heckmotor entwarf der gleiche Erfinder schon 1924.



Paul Jaray 1921 — Der vom Zeppelinbau gekommene Ingenieur wandte erstmals die Gesetze der Aerodynamik wissenschaftlich im Auto an. Im Bild eine Audi-Limousine von 1923 in der gleichen Form wie Jarays erster Stromlinien-Ley von 1921.