



Gewidmet von der
Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha-Compagnie
Hannover, Berlin, Paris, London, Moskau, New-York.

DAS 
GORDON
BENNETT
RENNEN
1903. 

THE
LIBRARY
OF THE
MUSEUM
OF
COMPARATIVE ZOOLOGY
AND ANATOMY
HARVARD UNIVERSITY





Zur Erinnerung
an das
Gordon-Bennett-Rennen
• 1903 •



Gefahren am 2. Juli 1903 in Irland *
Gewonnen auf „Continental-Pneumatic“

Geschichtliches über das Gordon-Bennett-Rennen.

Im Jahre 1900 stiftete Mr. James Gordon-Bennett, ein Amerikaner und Eigentümer des New-York Herald, einen Preis in Gestalt einer künstlerisch ausgeführten Trophäe für ein internationales Automobil-Rennen. Die Bedingungen dieser Wettfahrt um den nach dem Stifter benannten Gordon-Bennett-Becher sind derartig scharf, dass dies Rennen den Namen eines „Automobil-Derbys“ mit Recht verdient und ohne Frage den weitaus ersten Platz aller Veranstaltungen auf diesem Gebiete einnimmt.

Das Renn-Reglement dieses für sämtliche Nationen offenen, jährlich stattfindenden Rennens, schreibt u. a. vor:

1. Die Rennstrecke muss mindestens 550 km betragen.
2. Jede Nation darf nur 3 Fahrzeuge stellen, die von dem Automobil-Club des betreffenden Landes genannt werden.
3. Jedes Fahrzeug muss bis auf das kleinste Detail ein Erzeugnis seines Landes sein.
4. Das Rennen findet stets in dem Lande statt, dessen Fahrzeug aus dem vorjährigen Rennen als Sieger hervorging.

Unter diesen scharfen Bedingungen ist es selbstredend, dass am Gordon-Bennett-Rennen nur erstklassige, von den geschicktesten Fahrern gesteuerte Fahrzeuge teilnehmen: kurz und gut die Elite der internationalen Automobil-Industrie tritt hier zusammen, um vor den Augen der ganzen Welt um die kostbare Trophäe zu kämpfen.

In den beiden ersten Jahren 1900 und 1901 fiel der Preis an Frankreich, jedoch hatten diese beiden Rennen, soweit der internationale Charakter in Betracht

kam, keinen grossen Erfolg, da einmal das Ausland wenig vertreten war und dann die Mannschaften nicht vollzählig am Start erschienen.

Das nächste Jahr 1902 sah nur Frankreich und England um den Gordon-Bennett-Becher streiten, aus welchem England als Sieger hervorging und damit zugleich die Berechtigung erlangte, das nächste Rennen in seinem Lande abhalten zu dürfen.

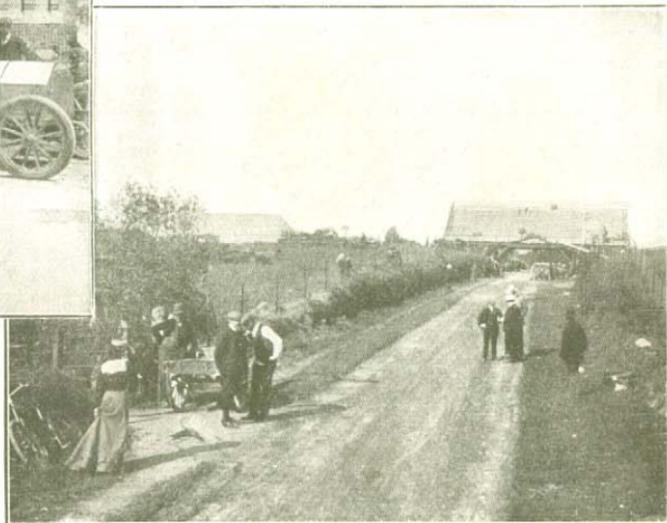




Cliché Continental.

1. Die drei deutschen Mercedes-Wagen begeben sich zur Wage.
2. Die grosse Club-Tribüne bei Ballyshannon am Vorabend des Rennens.

Vorbereitungen   zum Rennen.



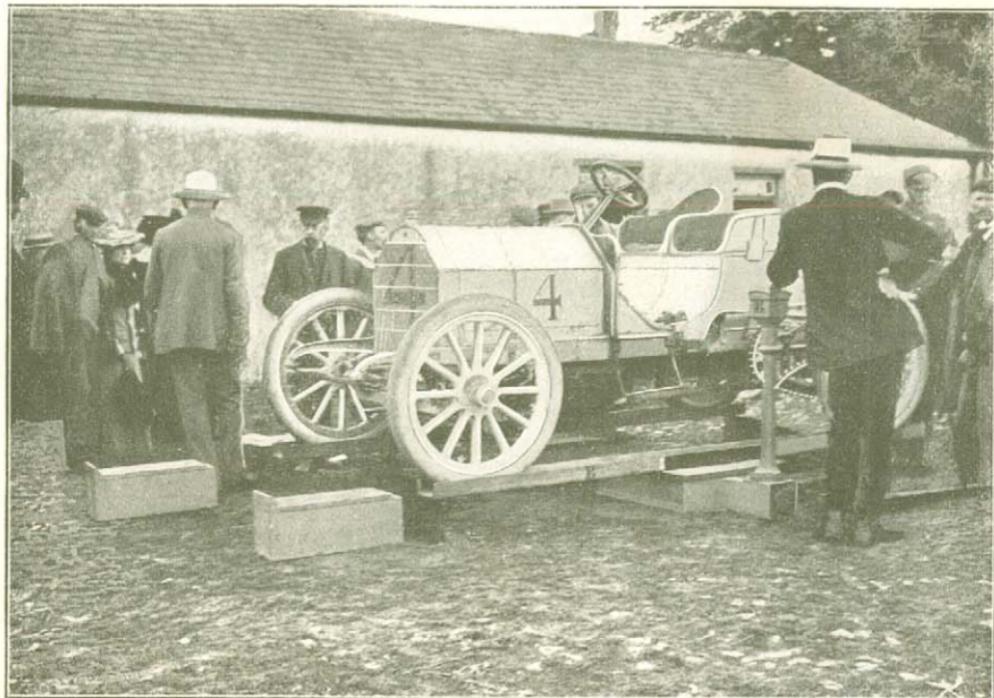
Cliché Continental

Das Gordon-Bennett-Rennen 1903. Deutschlands Sieg.

Nach dem Renn-Reglement war somit England ausersehen, der Schauplatz des nächsten Gordon-Bennett-Rennens zu sein, und es bedurfte erst eines besonderen Gesetzes, diesen Wettkampf auf englischem Boden abhalten zu dürfen.

Eine geeignete Rennstrecke wurde in Irland gefunden und am 1. Juli war alles in mustergiltiger Weise zum nächsttägigen Rennen fertig.

Waren die früheren Rennen um den Gordon-Bennett-Pokal weniger grossartig insceniert, so hatte die diesjährige Konkurrenz einen ausgesprochenen internationalen Charakter, denn nicht weniger als 4 Nationen, England, Frankreich, Amerika und Deutschland hatten gemeldet und sandten Wagen und Fahrer,



Cliché Chusseau - Flaviens.

Der siegreiche, von Jenatzy gesteuerte Mercedes - Wagen auf der Wage.

deren Namen einen ebenso interessanten wie auch erbitterten Kampf voraussehen liessen.

Deutschland, bezw. der Deutsche Automobil-Club, hatte drei 60 HP. Mercedes-Wagen gemeldet, die von

Jenatzy,
Baron de Caters u.
Foxhall-Keene

gesteuert werden sollten.

Am 1. Juli, dem dem Rennen vorhergehenden Tage, wurden die Wagen gewogen, und das auf Seite 7 befindliche Bild zeigt die drei deutschen Fahrzeuge auf dem Wege zur Wage.





Cliché Automotor Journal.

Das Zeltlager bei Ardscull, in welchem mehr als Tausend Zuschauer am 1. Juli übernachteten, um am nächsten Tage dem Rennen beizuwohnen.

Der 2. Juli, der Tag des grossen Rennens, war angebrochen, und in frühester Morgenstunde schon begaben sich Tausende und Abertausende nach der Rennstrecke, um dem Start oder wenigstens der Vorbeifahrt der Wagen beizuwohnen.

Die Rennstrecke, ca. 600 Kilometer lang, war in mustergiltiger Weise abgesperrt, und ein Heer von Polizisten sorgte dafür, dass kein Unbefugter die Bahn überschritt.

Die drei deutschen Mercedes-Wagen starteten als

No. 4 Jenatzy,

„ 8 Baron de Caters,

„ 12 Foxhall-Keene

und waren sämtlich mit „Continental-Pneumatic“ montiert, welcher hier einen erneuten Beweis seiner unübertroffenen Haltbarkeit und Qualität vor den Augen der ganzen Welt ablegen sollte.



Cliché Chusseau - Flaviens.

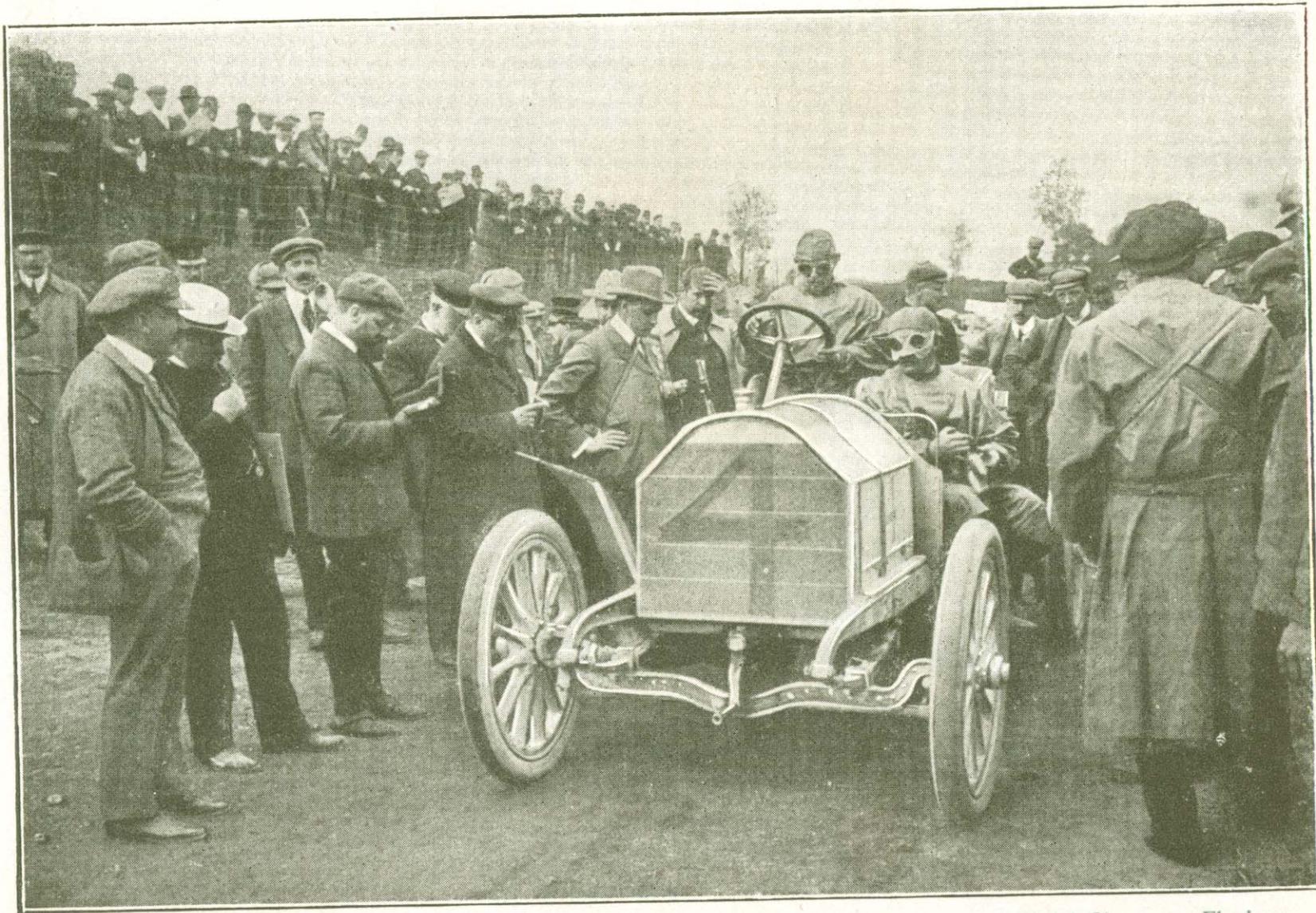
Ein Continental-Depôt an der Rennstrecke.

Längs der Rennstrecke waren eine Anzahl Continental-Depôts, von denen Seite 13 ein Bild giebt, errichtet, jedoch sei schon hier erwähnt, dass während des ganzen Rennens nicht ein einziges dieser Depôts in Anspruch genommen wurde, es sei denn, dass die durch die rasende Fahrt heissgelaufenen Pneumatics durch Wasser abgekühlt wurden. (Siehe Seite 29.)

Der „Continental-Pneumatic“ war somit der einzigste Reifen, der ohne den geringsten Defekt dieses Rennen lief, und hierdurch wurde Jenatzy in die Lage gesetzt, seinen Mercedes-Wagen zum Siege zu führen und für Deutschland das Rennen und den Gordon-Bennett-Pokal zu gewinnen.

Doch zurück zum Rennen.]

Lange wogte der Kampf, der schliesslich nur noch ein Rennen zwischen den französischen und deutschen Wagen war. „Mit rasender Geschwindigkeit — so äusserte sich ein Augenzeuge — fuhren die Wagen unter der grossen Klubtribüne bei Ballyshannon hindurch, auf welcher auch als Vertreter des Königs Vicekönig



Cliché Chusseau - Flaviens.

Der Start des Siegers.
Jenatzy auf Mercedes - Wagen, montiert mit „Continental - Pneumatics“, fertig zum Start.

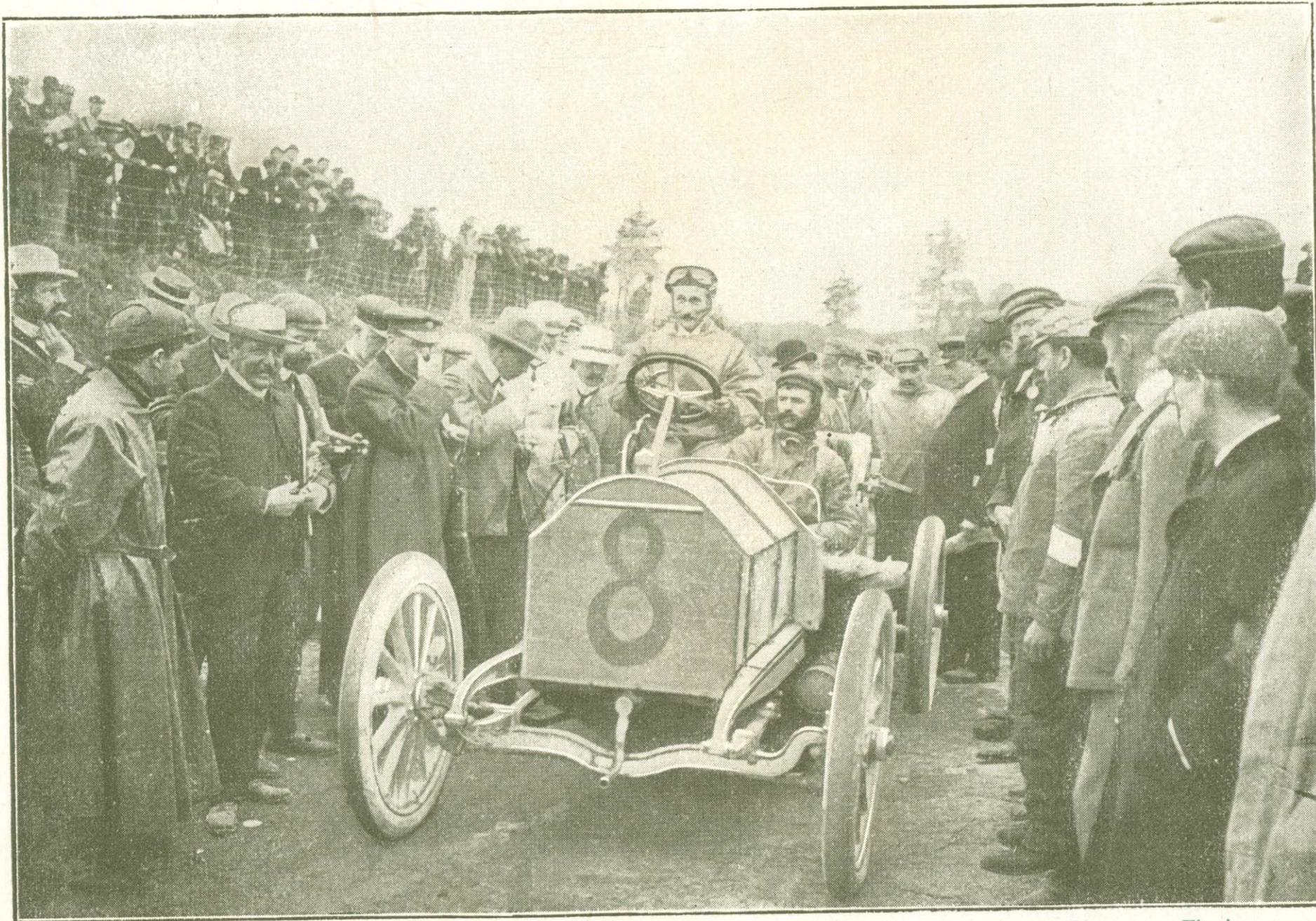
Lord Dudley Platz genommen hatte. Man sah plötzlich in weiter Ferne eine Staubwolke auftauchen, die mit ungeheurer Schnelligkeit näher und näher kam, dann ein Knattern und — vorbei war der Wagen, dessen Reifen solcher unglaublichen Probe widerstehen konnten. „Ein Wunder der Industrie.“

Das Rennen nähert sich seinem Ende, und in geradezu fieberhafter Aufregung erwarten die Zuschauer die nahende Entscheidung. — Als dann Jenatzy auf seinem mit „Continental-Pneumatic“ montierten Mercedes-Wagen als Sieger durch's Ziel ging, da kannte die Begeisterung keine Grenzen, und ein donnernder Applaus lohnte seinen herrlichen, schwer errungenen Sieg.

Jenatzy's Leistung ist auch eine glänzende. Trotz der verhältnismässig schlechten und schwierigen Strassen legte er die 592 Kilometer lange Rennstrecke in

6 Stdn. 36 Min. 9 Sek.

zurück, erreichte also eine Durchschnitts-Geschwindigkeit von fast 90 Kilometern die Stunde und übertraf somit bei weitem die Schnelligkeit unserer Züge.

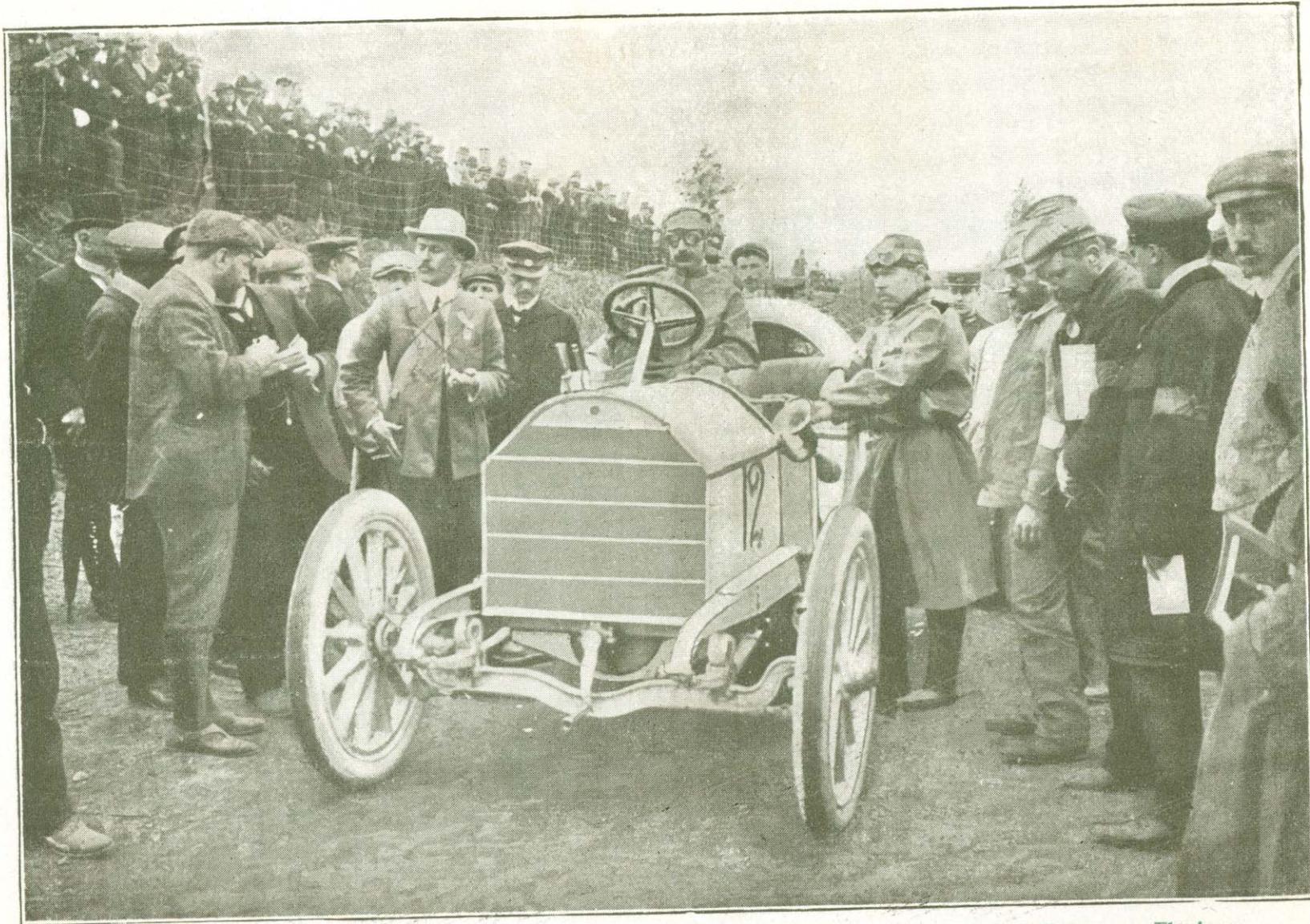


Cliché Chusseau - Flaviens.

Baron de Caters, der zweite Verteidiger der deutschen Farben, auf seinem mit „Continental-Pneumatic“
montierten Mercedes-Wagen, erwartet das Zeichen zur Abfahrt.

Jenatzy benutzte, wie vorher schon erwähnt, „Continental-Pneumatics“, die ihn während des ganzen Rennens auch nicht eine einzige Sekunde im Stich liessen. Nur ein Reifendefekt hätte genügt, um ihn sicher um die Siegeschancen zu bringen, und für Deutschland wäre diesmal der Gordon-Bennett-Pokal verloren gewesen.





Cliché Chusseau - Flaviens.

Der Lenker des dritten deutschen Wagens, Mr. Foxhall-Reene, am Start auf „Continental-Pneumatic“.

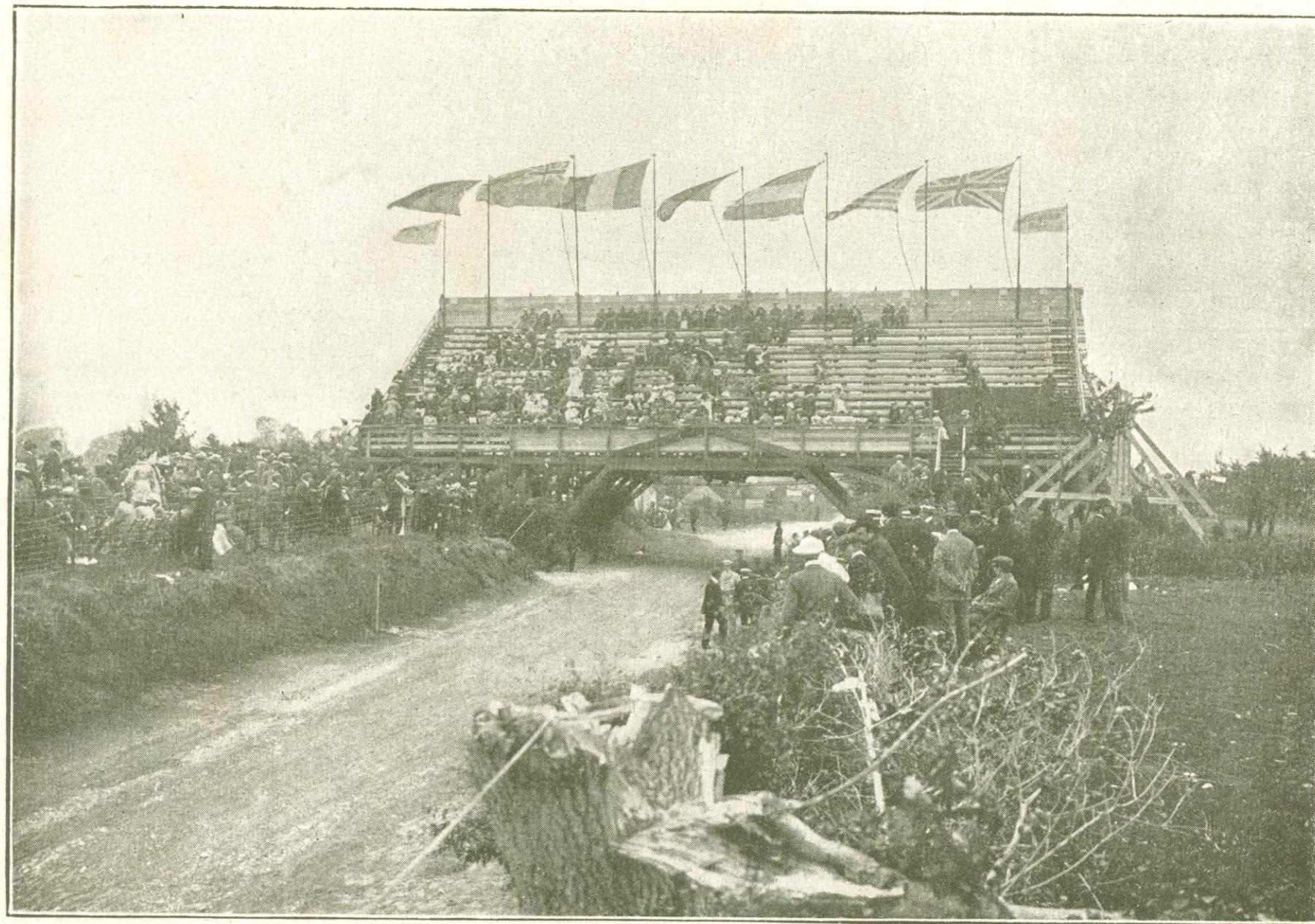
Pressstimmen über das Rennen.

Die in- und ausländische Presse äussert sich über diesen Sieg:

Cyclist — 8. Juli:

Zusammenfassend kann man das Gordon-Bennett-Rennen in diesem Jahre mehr ein Reifen- als ein Wagenrennen bezeichnen, und die besten Reifen mussten siegen. Wohl räumen wir ein, dass die Vollendung der verschiedenen Wagen und die Geschicklichkeit der Fahrer mitbestimmend für den Sieg sind, aber der beste Wagen und der gewandteste Fahrer wäre, hätten die Reifen schlecht gehalten, der Niederlage ausgesetzt gewesen.

..... Die Continental-Reifen des siegenden Wagens, welche nach dem Rennen besichtigt wurden, beanspruchten auch nicht die geringste Aufmerksamkeit während der Fahrt.



Cliché Chusseau - Flaviens.

Die grosse Klub-Tribüne bei Ballyshannon während des Rennens.

Autocar — 6. Juli:

Die Deutschen wurden auch durch ihre „Continental“-Reifen sehr unterstützt. Soweit wir bis zum jetzigen Augenblick feststellen konnten, hatte auch nicht einer der deutschen Wagen Verzögerungen durch Reifendefekte zu erleiden, und dies auf Wegen, die in der Tat die Pneumatics ausserordentlich in Anspruch nahmen.



Cliché La France Automobile.

Zeitnehmer und Zielrichter in Tätigkeit.

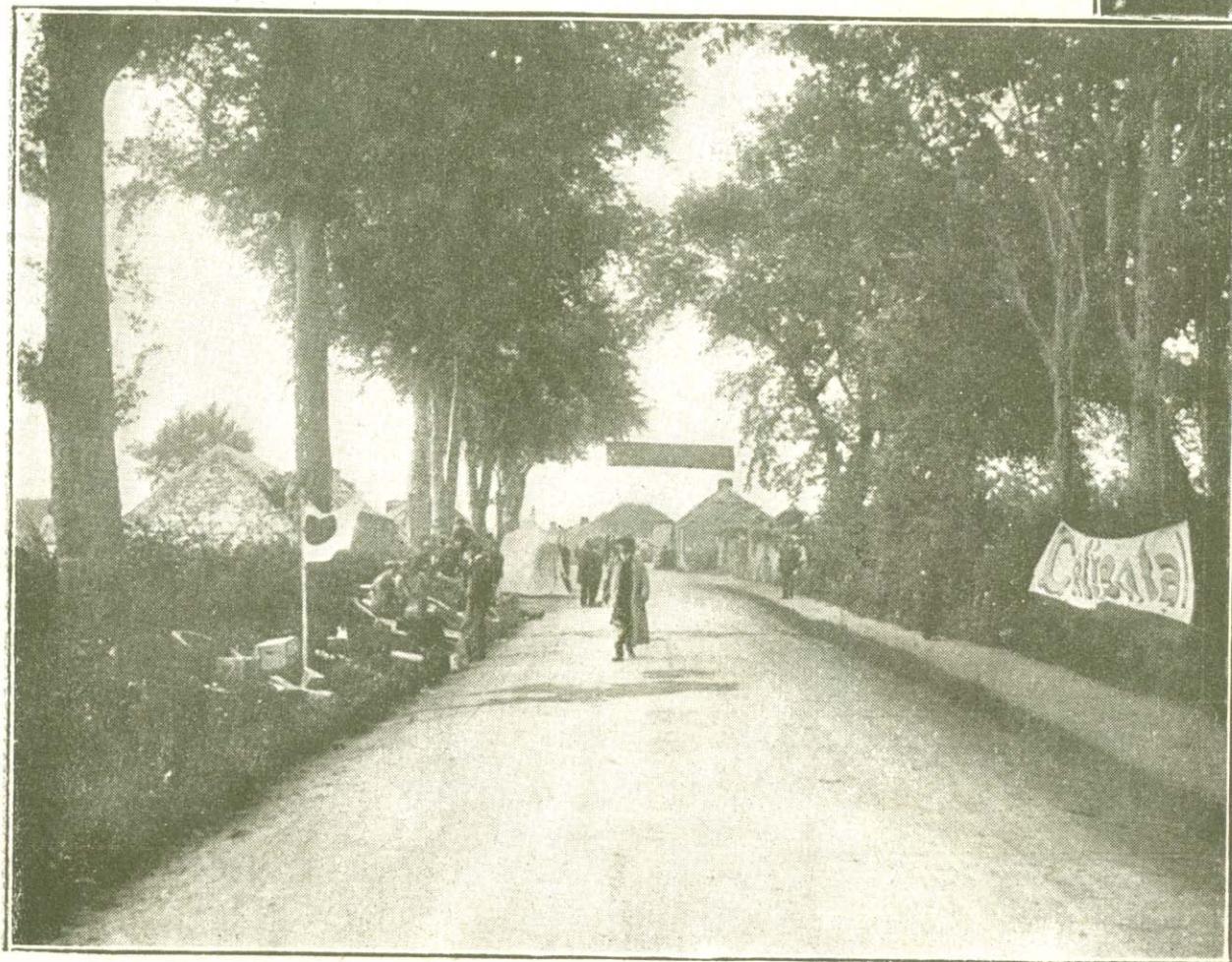
St. James's Gazette — 9. Juli:

Die „Continental“-Reifen, die so oft ihre Verlässlichkeit bewiesen haben, erzielten neuerdings einen grossartigen Erfolg im Gordon-Bennett-Rennen, da der von Jenatzy gesteuerte, berühmte Mercedes-Wagen, welcher das Rennen gewann, mit „Continental“-Reifen montiert war.

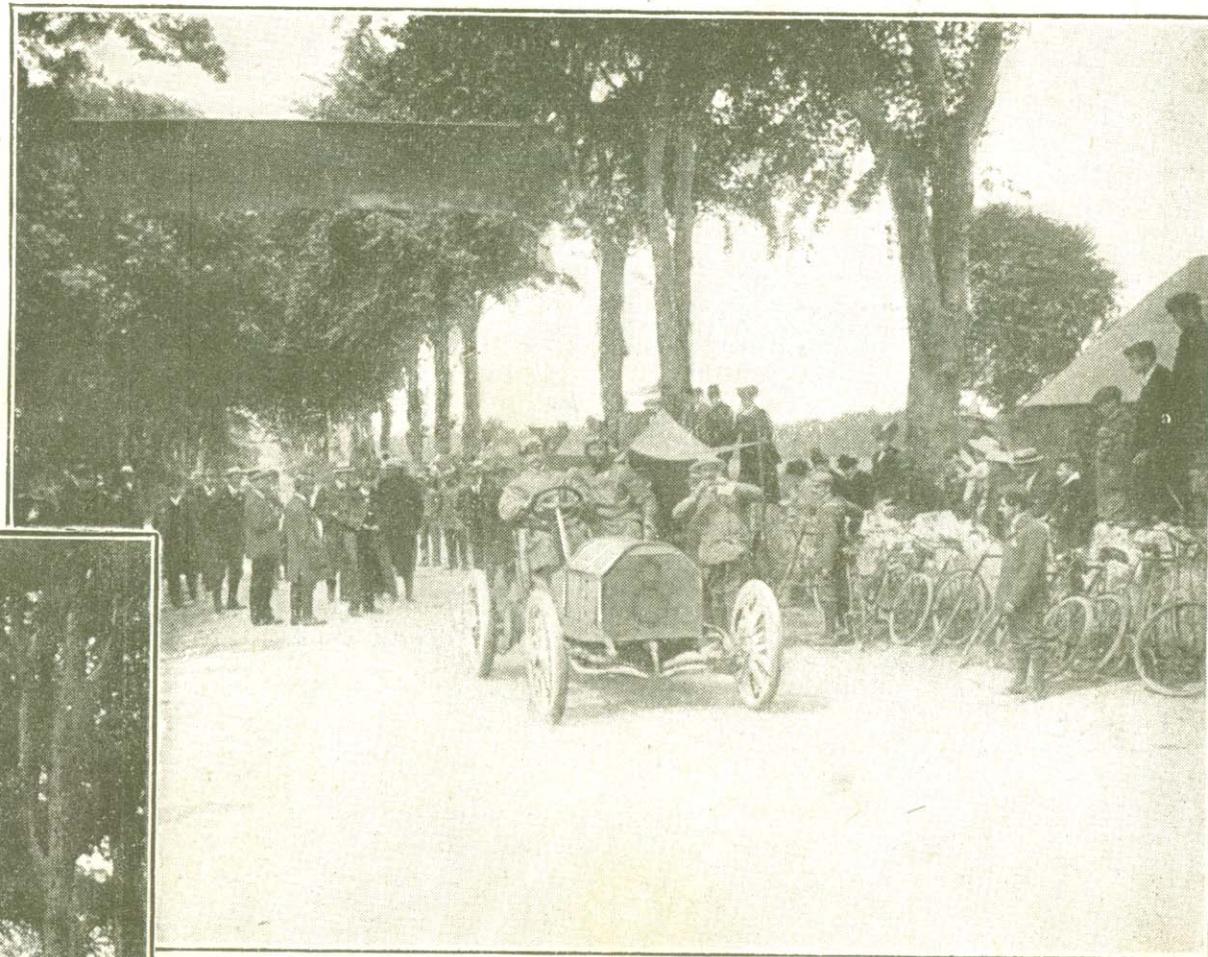
Echo — 8. Juli:

Die „Continental“-Reifen erzielten einen neuen grossen Erfolg, da der wohlbekannte Mercedes-Wagen, welcher von Jenatzy geführt, das Rennen gewann, mit diesen Pneumatics montiert war.

Ein Teil der Rennstrecke.
Rechts und links ein Continental-Depôt.



Cliché Continental.



Cliché Continental.

Baron de Caters auf „Continental“ verlässt die
Kontrolle Castledernot.

Pall Mall Gazette — 9. Juli:

Wiewohl man den Fabrikanten des Mercedes-Wagens, auf welchem von Jenatzy das Gordon-Bennett-Rennen gewonnen wurde, alle Anerkennung zollen muss, kann doch kein Zweifel darüber bestehen, dass der deutsche Erfolg in bedeutendem Masse abhängig war von dem Verhalten der Reifen. Es wurden „Continental“-Reifen von der Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha-Gie., Hannover gefertigt, verwendet, und mit den gleichen Reifen waren auch die beiden anderen Mercedes-Wagen, die das Rennen bestritten, montiert.



Cliché Brauyé Doyé.

Jenatzy auf „Continental-Pneumatic“ in voller Fahrt.

Referee — 5. Juli:

Einen grossen Erfolg im Gordon-Bennett-Rennen hatten die „Continental“-Pneumatics zu verzeichnen, da der berühmte, von Jenatzy gesteuerte Mercedes-Wagen, welcher das Rennen gewann, mit diesen Reifen versehen war.



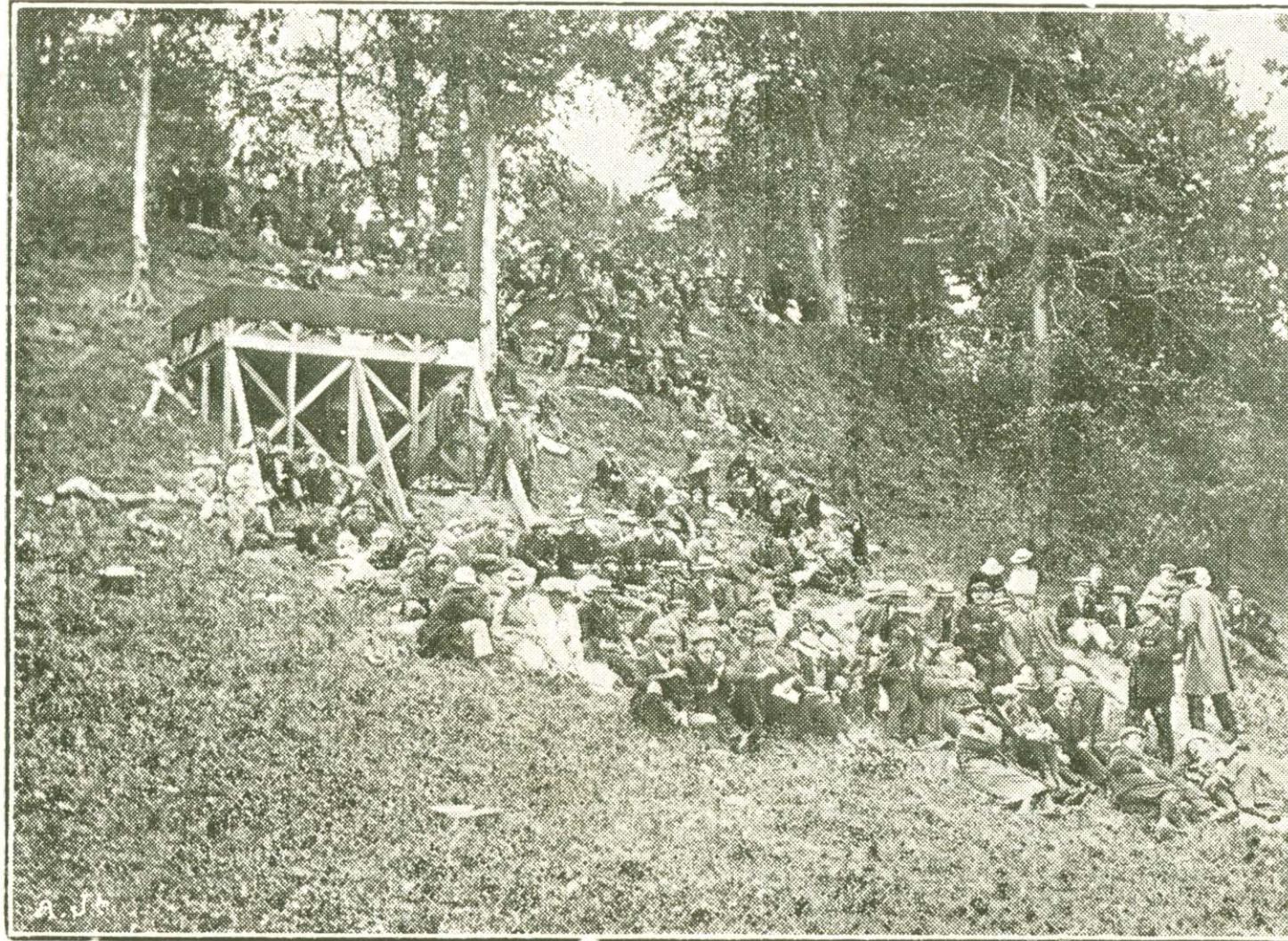
Cliché W. Lawzence - Dublin.

Eine Vorsichtsmassregel.

Die durch die rasende Fahrt heiss gelaufenen Pneumatics werden mit Wasser gekühlt.

Onlooker — 11. Juli:

Die „Continental“-Reifen, welche so oft Beweise ihrer Zuverlässigkeit lieferten, haben wiederum einen grossartigen Erfolg im Gordon-Bennett-Rennen zu verzeichnen gehabt. Der von Jenatzy, dem Gewinner des Cups, gesteuerte Mercedes-Wagen, war mit diesen Reifen montiert. In keinem früheren Motorwagen-Rennen wurden die Reifen ähnlich stark beansprucht, und wir hören aus authentischer Quelle, dass sie nicht den geringsten Anlass zu Unbequemlichkeiten gaben.

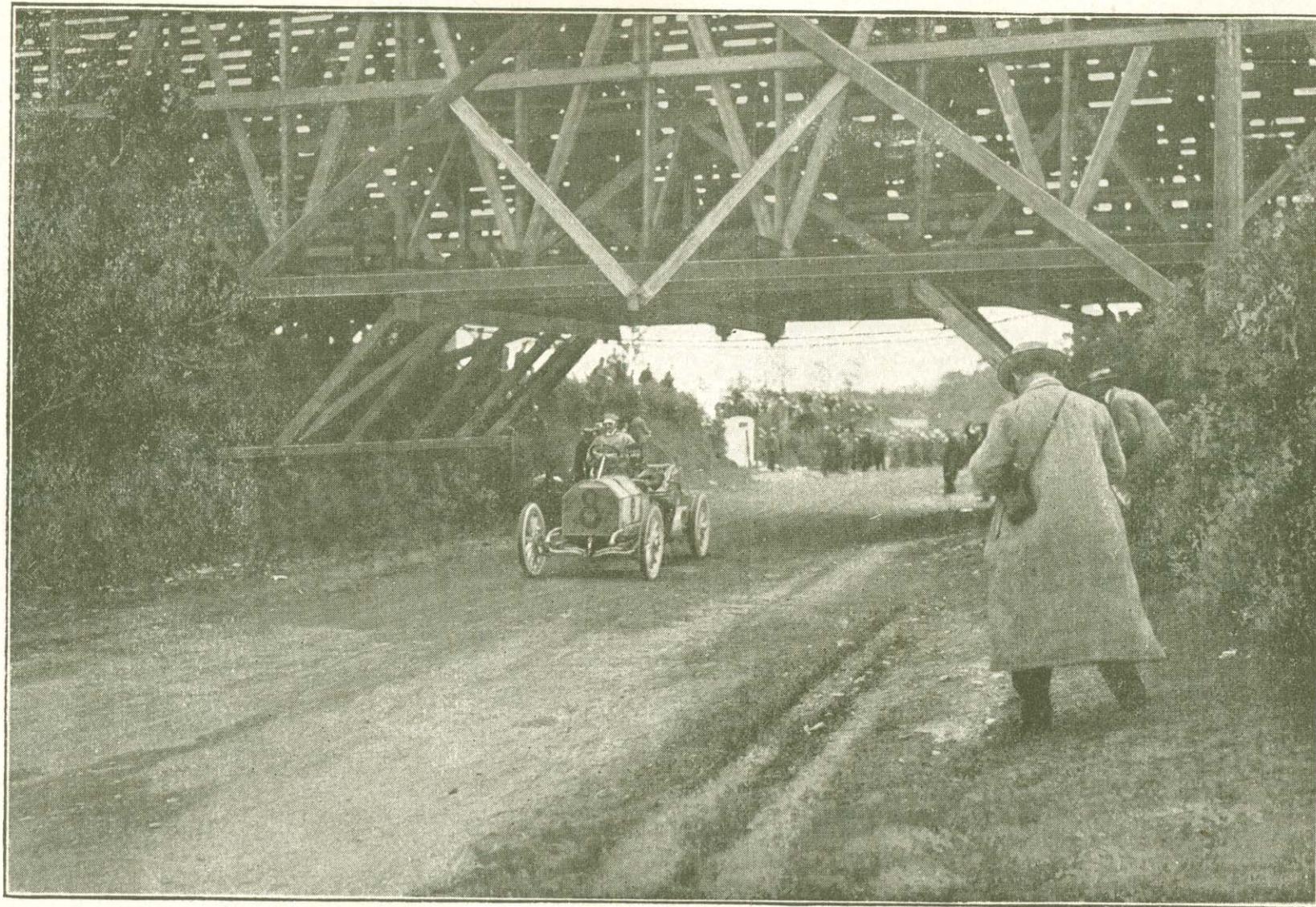


Cliché Automotor Journal.

Zuschauer verfolgen das Rennen.

Sunday Special — 5. Juli:

Die „Continental“-Reifen, die schon so oft dargetan haben, wie ausserordentlich ihre Zuverlässigkeit ist, haben wiederum im Gordon-Bennett-Rennen einen grossartigen Triumph gefeiert, da der von Jenatzy gesteuerte, siegreiche Mercedes-Wagen mit diesen Pneumatics montiert war. Es ist angebracht, hier zu erwähnen, dass in keinem früheren Motorwagen-Rennen die Reifen derartig stark beansprucht wurden. Die enorme Geschwindigkeit, die krummlinigen Strassen und die häufige Anwendung der Bremse beim Nehmen der scharfen Kurven mussten geradezu fürchterlich die Reifen angreifen. Aus massgebender Stelle hören wir, dass diese von der Continental-Caoutchouc- & Gutta-Percha-Gie., Hannover gefertigten „Continental“-Reifen, mit welchen die drei konkurrierenden deutschen Wagen montiert waren, den Fahrern keinerlei



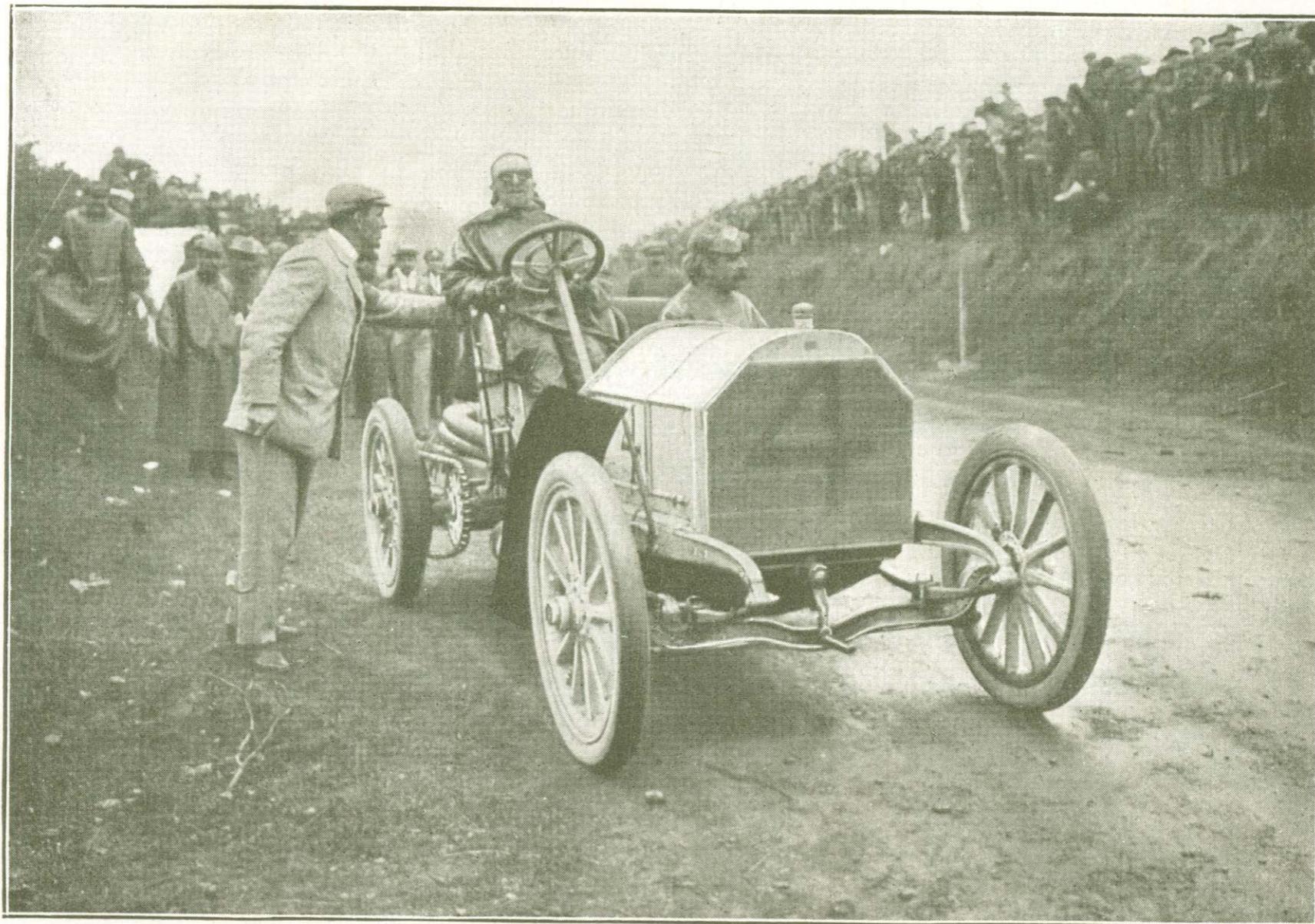
Cliché Brauyé Doyé.

Baron de Caters, auf seinem mit „Continental“ montierten Mercedes-Wagen, passiert die grosse Klubtribüne.

Unannehmlichkeiten verursachten. Die Continental-Compagnie ist zu diesem glänzenden Siege zu beglückwünschen, ein Sieg, der das glänzende Renommé dieser Reifen in unserem Lande noch bedeutend vergrössert.

Automobil-Welt — Juli:

Der deutsche Wagen war hinsichtlich seiner Reifen allen anderen konkurrierenden Wagen überlegen, und die dazu benutzten „Continental“-Reifen hielten sich prächtig.



Cliché Chusseau - Flaviens.

Der Sieger.

Jenafzy am Ziel. Die auf seinem Mercedes montierten „Continental-Reifen“ durchliefen die ganze, circa 600 Kilometer lange Rennstrecke ohne den geringsten Defekt und ermöglichten es ihm so, die heiss umstrittene Siegestrophäe für Deutschland zu erringen.

Financial News — 9. Juli:

Wir heben hervor, dass die „Continental“-Reifen, welche so oft ihre Zuverlässigkeit bewiesen, einen neuen Erfolg im Gordon-Bennett-Rennen errungen haben, da der von Jenatzy geführte Wagen, welcher die Trophäe gewann, mit „Continental“-Reifen versehen war. Es ist einleuchtend, dass in keinem früheren Motorwagen-Rennen die Reifen Derartiges zu leisten hatten. Die enorme Geschwindigkeit, die krummen Strassenzüge und der häufige Gebrauch der Bremsen waren fürchterliche Angriffe auf die Reifen.

Evening News — 3. Juli:

Die Fahrer mit „Continental“-Reifen schreiben den Sieg der grösseren „Reife“ ihrer Reifen zu, in Verbindung natürlich mit den anderen ausgezeichneten Eigenschaften dieser Pneumatics.



