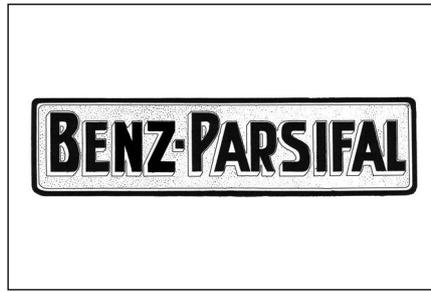


– 1896 –



1902 – 1903



04.09.1903 – 68 007

Benz
1895 – 1926

Carl Friedrich Benz (1844–1929; ab 1914: Dr. Ing. h.c.) schuf das erste betriebssichere Automobil der Welt.

Jahrelang hatte sich der Techniker und Maschinenbauer ein verbrennungsmotorisch angetriebenes Straßenfahrzeug zum Ziel gesetzt. Grundlage bildete ein Zweitaktmotor, den Benz 1879/80 in der Mechanischen Werkstatt im Mannheimer Planquadrat T 6,11 entwickelte, um die Viertakt-Motor-Patente von Otto (> Deutz) zu umgehen. Gezündet wurde mit einer selbstentwickelten Zündkerze (elektrische Hochspannungs-Summerzündung). Trotz einiger unternehmerischer und finanzieller Rückschläge gründete Benz am 1. Oktober 1883 die Benz & Co., Rheinische Gasmotoren-Fabrik, Mannheim-Neckarau, als offene Handelsgesellschaft.

Ab 1884 entstand der erste Benz-Patent-Motorwagen: Das Dreirad (984-ccm-Viertakt-Einzylinder, 0,88 PS) lief unter großer Geheimhaltung bereits im Oktober 1885 Probe. Stahlrahmen und Räder hatte Heinrich Kleyer (> Adler) geliefert.

Fast zeitgleich mit der Aufhebung des Otto-Viertakt-Patents (30. Januar 1886) erhielt Benz am 29. Januar 1886 das D.R.P. Nr. 37 435, „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“. Es gilt als „Geburtsurkunde des modernen Kraftwagens“. Im selben Jahr verlegte Benz den Betrieb zur Mannheimer Waldhofstraße 24. Der Pariser Emil Roger erwarb 1887 seinen ersten Patent-Motorwagen, ein 1888 an ihn geliefertes Dreirad, wurde bei Panhard & Levassor montiert (> Daimler). In Frankreich

und England vermarktete sie die Firma Roger, Paris, als Roger-Benz – nicht immer mit dem Hinweis auf Benz. Benz-Motoren erhielt auch die Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft in Nesselsdorf, Mähren (Österreich-Ungarn), für ihren 1897 gebauten Motorwagen Typ „Präsident.“ Die Firma lebt heute in der Marke „Tatra“ fort.

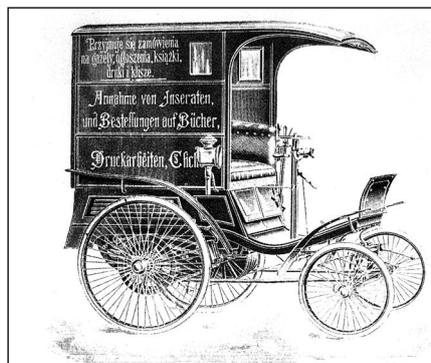
Ein interner Richtungsstreit ließ die bisherigen Teilhaber 1890 aussteigen und brachte zum 1. Mai 1890 Friedrich von Fischer und Julius Ganss (1851–



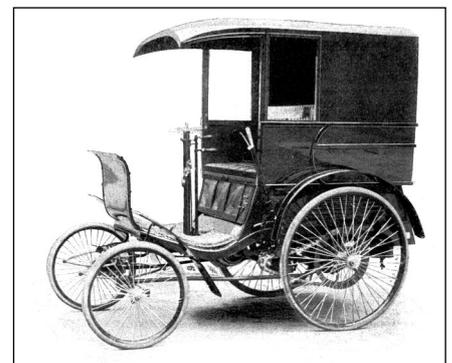
Kathreiner nutzte 1894 erstmals einen Benz als Liefer- und Reklamewagen ¹



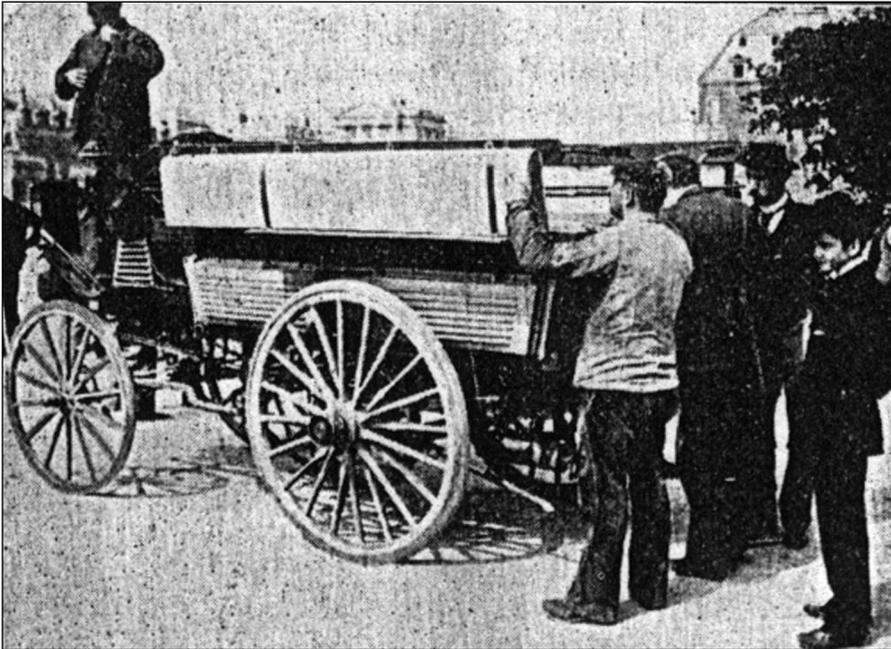
Hewetsons Lieferwagen-Version des Benz-Comfortable (3 HP) 1898 ¹



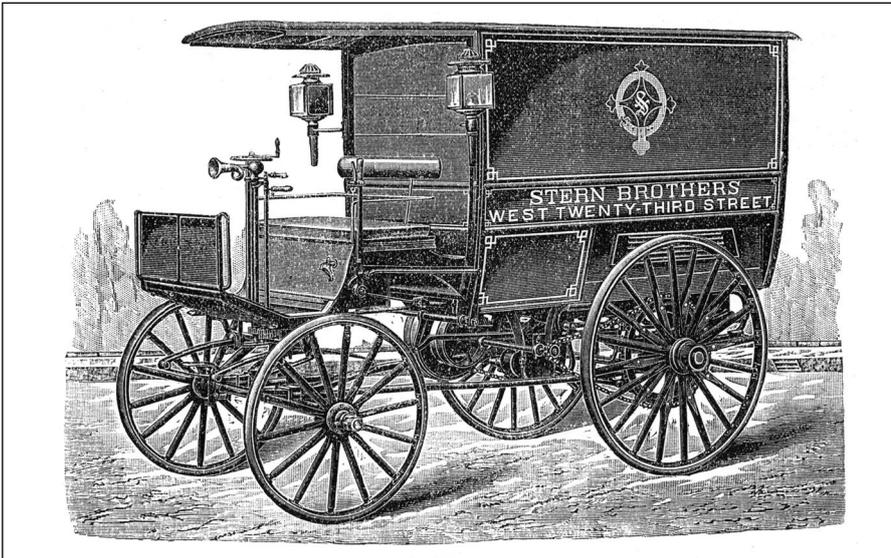
Benz Lieferwagen mit deutscher und polnischer Werbung in Schlesien 1897 ^{MB}



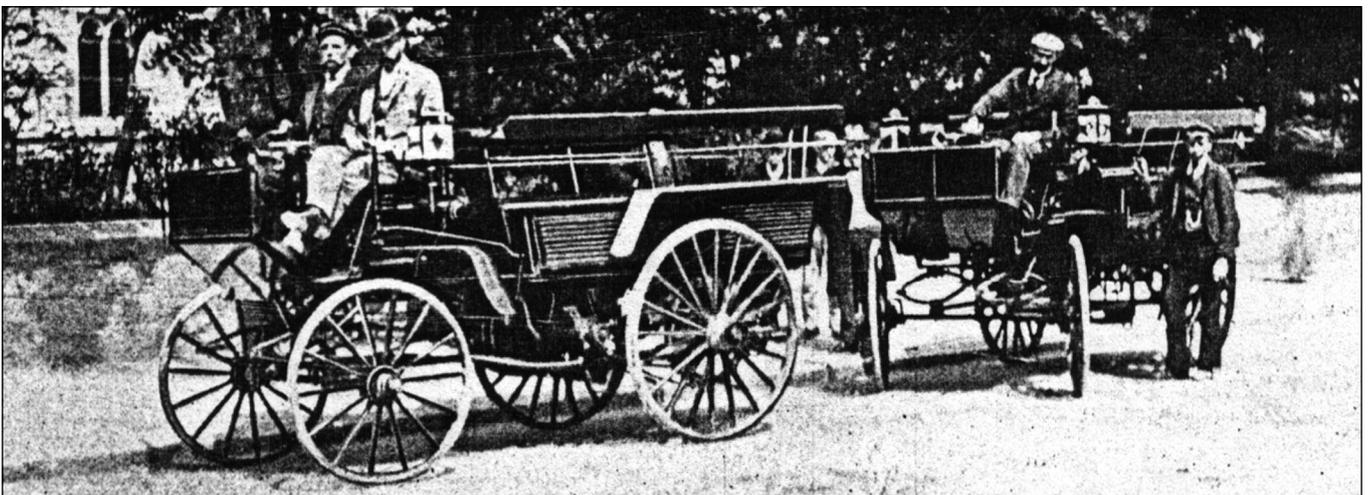
Lieferwagen des Maison Parisienne im Jahre 1897 ¹



Roger nimmt 1897 mit einem Benz-Lieferwagen am Poids de Lourd in Paris teil ¹



Mit diesem Benz-Lieferwagen fuhr man 1897 in New York



In Llandudno in Wales transportierten Benz-Breaks bereits 1897 Touristen ¹

1905) als neue, dem Automobil gegenüber aufgeschlossene Teilhaber. 1893 erfand Benz die Achsschenkelenkung erneut und konnte nun sein erstes vier-rädriges Automobil, Victoria genannt, mit 3 PS (1730 ccm) und 5 PS Leistung (2650 ccm) produzieren. Im April 1894 folgte das kleinere, sehr erfolgreiche Modell Velo (1,5 PS, 1050 ccm). Die Motorleistung wurde bis zur Produktionseinstellung 1902 auf 3,5 PS gesteigert. Es war das erste echte Serienauto der Welt und lief in Frankreich unter dem Namen Vélocipède bzw. Eclair (Cremeschnitte). Die USA hatten bereits 1893 auf der Weltausstellung in Chicago den ersten Benz gesehen, der Vorbild für eigene Fahrzeuge wurde; nach England ging der erste Benz-Wagen 1894 für 8 Personen (1895: Phaeton, 4 und 5 PS).

Der Überlieferung nach soll bereits 1895 der erste Benz-Lastwagen erprobt worden sein. Nach der harschen Ablehnung eines die Konkurrenz ahnenden Pferdefutterhändlers sei er verschrottet worden. Bekannter wurde der erste Benz-Omnibus (5 PS, 8 Personen), den Benz aus einem sogenannten Landauer entwickelte. Er bediente ab 18. März 1895 die erste historisch belegte Motor-Omnibuslinie (Siegen – Netphen – Deuz). Im Juli 1895 wurde der zweite geliefert. Im Dezember 1895 endete der Versuch mit der Rücknahme der Fahrzeuge.

Benz-„Lieferungs-Wagen“, auf der Basis des Typ Victoria (5 PS), waren ab 1896 im Programm, ebenso „Combinations-Lieferungswagen“ auf Basis

des Velo (2,75-PS-Einzylinder, später 3,5 und 4,5 PS).

1898 erschien als Variante des Velo, jedoch mit besserer Ausstattung, das Velociped Comfortable (3 PS, 1050 ccm).

Höhere Leistungen erzielte der 1897 realisierte Contra-Motor, ein Zweizylindermotor mit gegenüberliegenden Zylindern, der ersten Boxermotor der Welt. Es gab ihn mit 5 PS, 9 PS und 13/15 PS Leistung, als neuer Typ entstand der Ideal ????. Ein etwa gleichzeitig entstandener Motor mit zwei nebeneinanderliegenden Zylindern, Tandem- bzw. Zwillingmotor genannt, blieb bedeutungslos.

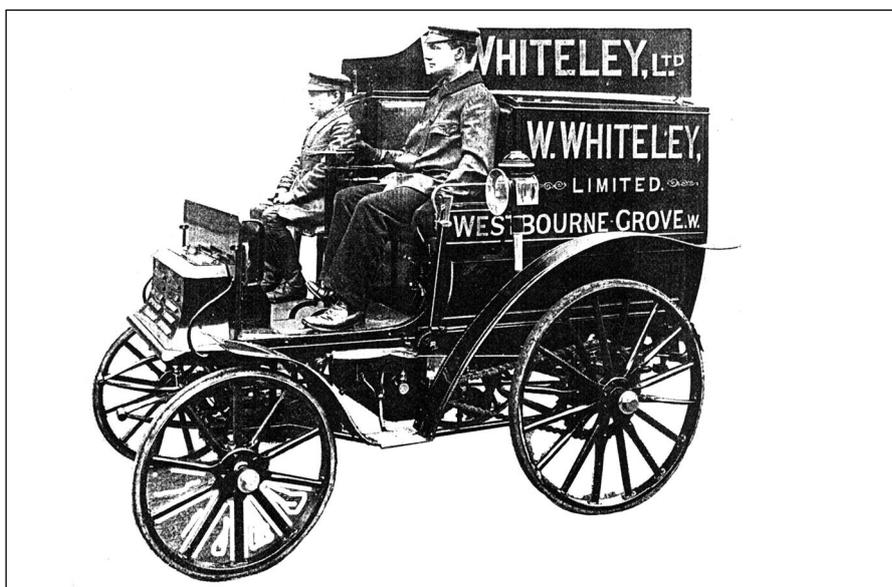
(DB-T 63: 1898 erste Lieferungswagen mit 6 PS im Programm, 2 Personen und 400 kg)

Ab 1897 wurden auch Benz-Omnibusse erfolgreicher, bereits zur Gründung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins (30. September 1897) in Berlin war der erste offene Break zu sehen (12 Sitze, 13/15-PS-Contra). In Holland erwarb ein Zuckerfabrikant zwei gleichstarke, geschlossene Breaks für eine Linie Arnhem-Oosterbeek (Eröffnet: 26. April 1898). Drei weitere offene Breaks importierte der britische Benz-Generalvertreter Henry Heweston neben zwei kleineren Wagen (6 Sitze, 8/9 PS) für eine Sommer-Ausfluglinie in Llandudno an der Nordküste von Wales.

Gemeinsam mit Jean und Julius Ganss, von Fischer, Max Rose und unter Mitwirkung der Rheinischen Creditbank erfolgte am 8. Mai 1899 die Umwandlung des Unternehmens in Benz & Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik A.-G. Erstmals stellten Benz & Cie. ihre Nutzfahrzeuge auf der ersten Internationalen Motorwagen-Ausstellung im September 1899 in Berlin einer breiteren heimischen Öffentlichkeit vor: einen Break mit Contra-Motor (8/9 und 13/15 PS), einen offenen Gesellschaftswagen (12-Sitz-Omnibus) und einen speziellen Lieferungswagen (5/6-PS-Contra) für 0,6 t Nutzlast inklusive Lenker.

Im ersten Geschäftsjahr setzte man 2 730 000 Mark um und lieferte 500 Motoren und 650 Motorwagen aus.

In kleiner Serie nahm Benz 1900 den Lastkraftwagen-Bau auf. Die Fahr-



Auf Basis des Benz-Tonneau entstand 1901 bei Heweston in London dieser Lieferungswagen ¹



Benz-Fahrzeuge werden in London bei der International-Motors bereitgestellt ¹

INTERNATIONAL MOTORS

First in 1880, foremost ever since! Over 1,200 already sold.
Largest sale on earth. Twelve designs to select from.

SMALL DELIVERY VANS.

There has been a great demand for a **SMALL** Delivery Van to carry about 3 cwt. of goods and the driver. This van we have now produced, and can deliver any number in a few weeks from order, and sometimes even from stock. It is fitted with a 3-h.p. motor and is very roomy and effective in design. It is extremely reliable and easy to drive; in fact, any boy can learn it in about an hour. It is meeting with the greatest success everywhere.



PRICE £180 COMPLETE.

We make 12 designs of cars for private and business purposes. We have the largest selection in England and can deliver from stock. You can get to our Depot by bus or train from any part of London, and can try the cars on the road, which is the only sure way to assure yourself that you are buying a car which will suit you. Whatever your requirements are, don't decide till you have seen our stock.

AGENTS BEING APPOINTED WHERE NOT ALREADY REPRESENTED.

INTERNATIONAL MOTOR CAR CO., 15, 15a, 15b, High Road, Kilburn, London, W.

This Van is suitable for any trade where quick delivery and most effective advertisement is desired. The sensation caused in a busy road by this little car is simply astounding. It is far more effective than the heavy and cumbersome vehicles generally in use and travels, if necessary, 4 to 14 miles an hour, and is a splendid hill-climber. The wheels are rubber shod and run on ball bearings. The total weight is only 7 cwt. less than one third the usual weight of a delivery van. The price is about £180, according to the fitting up.

Die Londoner International Motor Car Co. bewirbt 1898 ihre Benz-Produkte ¹



Der Luxuswagenbau ließ dem Benz-Lkw-Bau nur von 1900 bis 1903 eine kurze Chance

BENZ

– 1906 –

zeuge taten überwiegend im Werkverkehr des Unternehmens ihren Dienst. Die Frontlenker (mit Lenkradschaltung) hatten den Motor unter dem Fahrersitz und Zahnradsteuerung. Für 1,25 t Nutzlast standen 6 PS (Einzylinder), für 2,55 t 10 PS (Doppelzylinder) und für den ersten Fünftonner von 1901 ein Doppelzylinder mit 14 PS zur Verfügung. Der Antrieb erfolgte per Kette. Noch Ende 1901 erhielt England über den Generalvertrieb Hewetsons, Ltd. die ersten Modelle einer Serie von über 100 Lieferwagen auf Basis des Ideal für 0,25 t Nutzlast (7 PS). Hier war bereits der Contra-Motor im Vorderende des Wagens über der Lenkachse positioniert.

Mit Eintritt in die Ära Mercedes (> Daimler) brach abrupt der Absatz der plötzlich veralteten Benz-Konstruktionen ein. Um den völligen Ruin abzuwenden, übertrug Julius Ganss mit Rückendeckung des Aufsichtsrats und ohne Absprache mit Carl Benz dem hauseigenen Konstrukteur Georg Diehl sowie dem vom Pariser Autowerk Renault Frères, Billancourt, angeworbenen französischen Ingenieur Blum die Entwicklung eines Frontmotor-Wagens mit Kardan, der im Herbst 1902 erschien, den Anforderungen aber nicht entsprach. Umgehend warb Ganss von der französischen Automobilfirma Clément-Bayard, Levallois-Perret bei Paris, ein komplettes Konstruktionsteam ab, das unter Leitung von Marius Barbarou (auch Barbaroux) sechs Modelle anging. In Konkurrenz verbesserten Benz und Diehl ihren Kettenwagen und entwickelten neue Zweizylindermotoren (8/10, 10/12 und 12/14 PS) und den ersten Benz-Vierzylindermotor (16/20 PS) mit per Nocken gesteuerte Einlassventilen. Neu waren auch Lamellenkühler und



Benz-Omnibus 1899 in der Umgebung Woerdens (Wallst) ¹

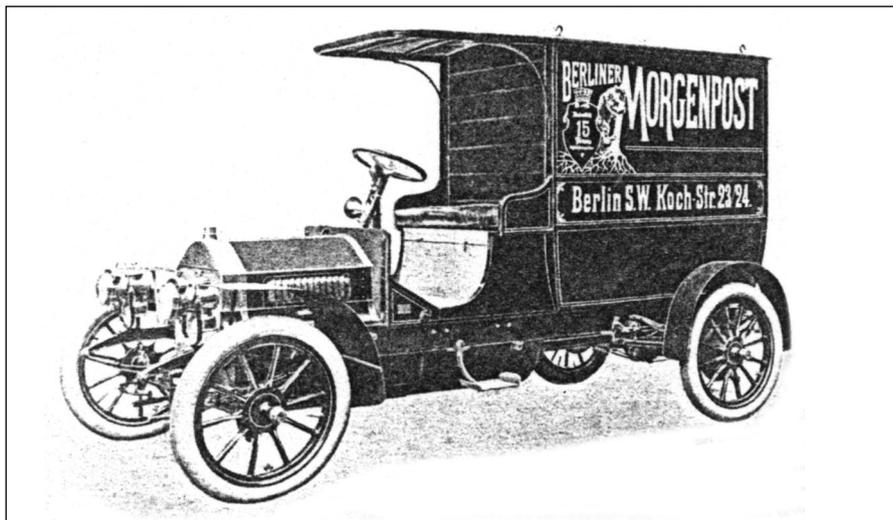


Das Landauer-Modell von 1894 bediente 1895 die erste Benzin-Omnibus-Linie der Welt



06.08.1909 – 135 137 – 1906 –

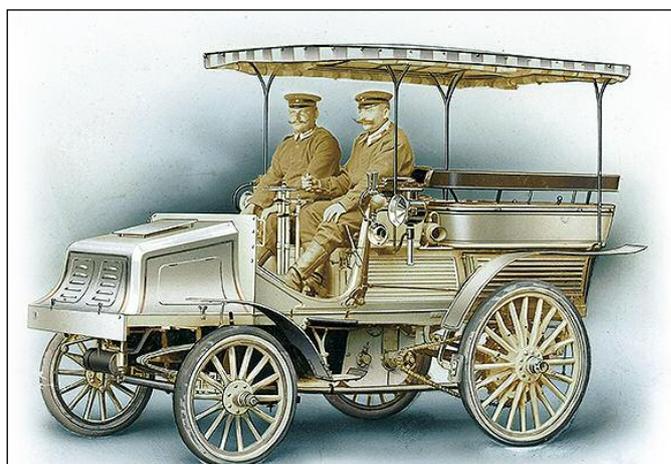
Zahnrad-Wasserpumpe. Julius Ganss entschied sich für die Kombination des Kardanmodells der Franzosen und den hauseigenen stehenden Motoren. Als Kampfansage an Mercedes gab er den neuen Modellen den durch Richard



Zeitungsauslieferung in Berlin per 12-PS-Zweizylinder-Benz-Wagen 1905 ¹



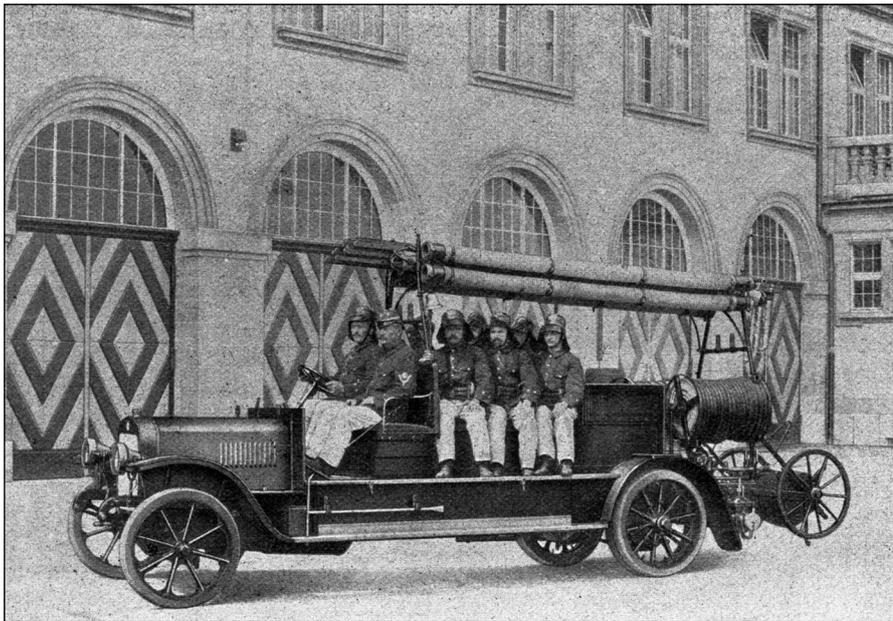
Zwische Bitterfeld und Duben liefen ab 1903 zwei Benz-Omnibusse mit 16-PS-Zweizylinder-Contra-Motoren ¹



Eine der vielen Parsifal-Modellvarianten als kleiner Gesellschaftswagen 1901/1902 ¹



Benz-Lastwagen bei der Firma Würth



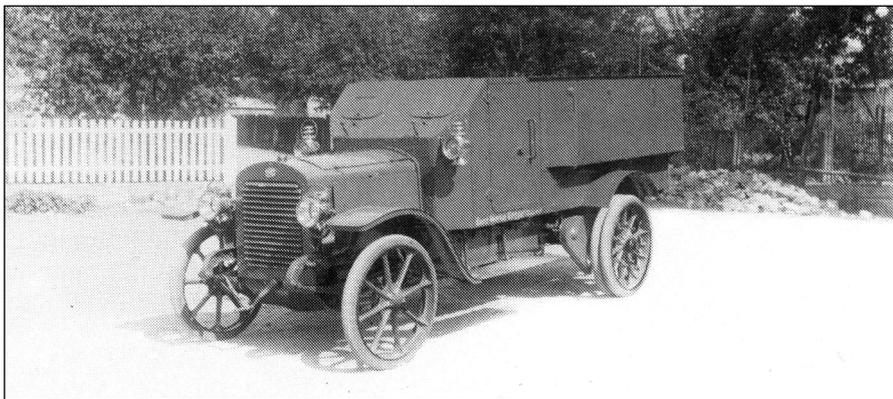
Benz-Motor-Spritze für 1200 bis 1500 Liter der Mannheimer Berufsfeuerwehr 1912¹



1910



1918



Gepanzerter Mannschaftswagen der Gaggenauer Benz-Werke 1911

Wagner populär gemachten Namen Parsifal.

Verärgert über diese Entwicklung überließ im April 1903 Carl Benz seinem Sohn Eugen die Oberleitung und kehrte der Firma den Rücken. Er kam erst 1904, nachdem Barbarou Ende 1903 zu Delaunay-Belleville, Paris, gegangen war, zu Benz & Cie. zurück – in den Benz-Aufsichtsrat, dem er bis zu seinem Tod angehörte. Bereits im Sommer 1903 hatte er ein Grundstück in La-



Benz-Gaggenau Typ BL 10



1906 – 1912



1911 – 1926



1912 – 1919 (06.12.1919 – 243 427)



1912 – 1926



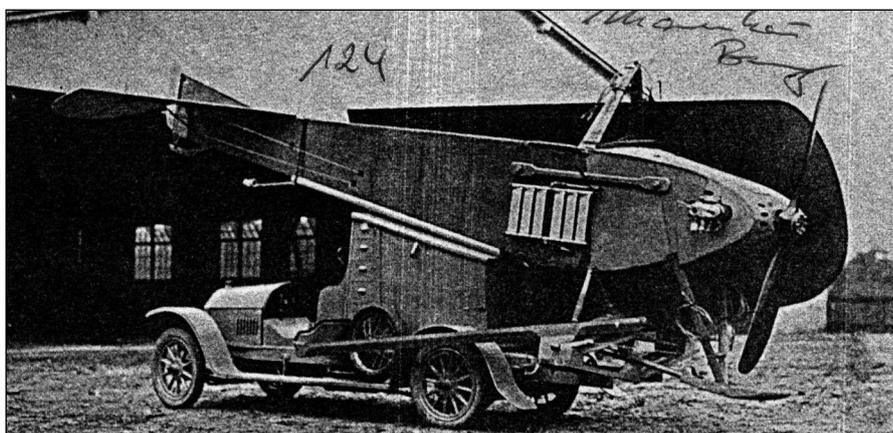
1915 – 1927



– 1924

denburg gekauft und gemeinsam mit seinen Söhnen Richard und Eugen die Firma > C. Benz Söhne gegründet.

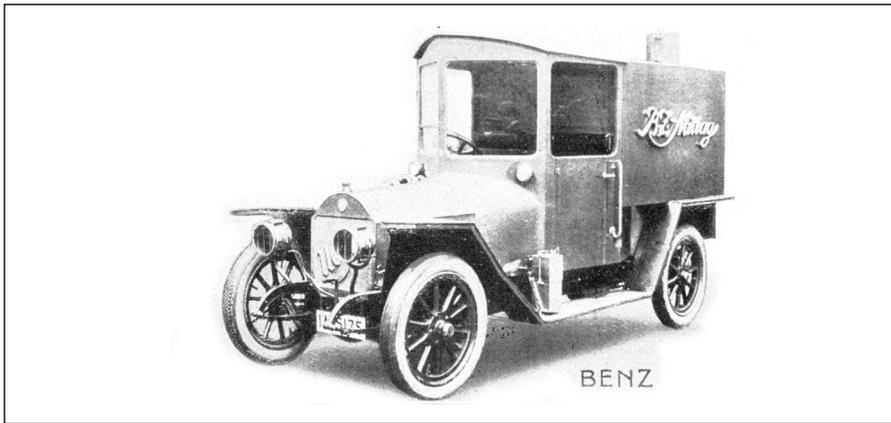
Die große Nachfrage nach den Parsifal-Typen, die 1904 Benz-Parsifal und 1905 schließlich wieder nur Original Benz und Benz hießen, verhalf Benz & Cie., rasch wieder zum größten europäischen Pkw-Produzenten im Luxussektor aufzusteigen. Umfangreiche Werkserweiterungen wurden nötig. Der Benz-Nutzfahrzeug-Bau trat gegenüber den teuren Wagen völlig in den Hintergrund. Nur vereinzelt wurden reprä-



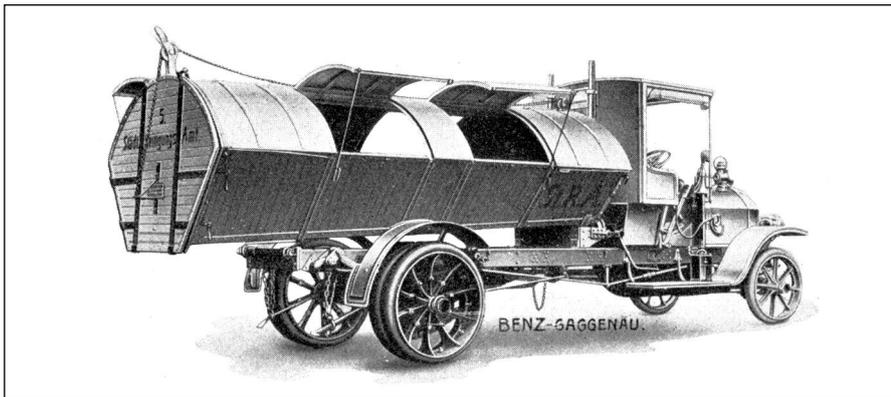
Ein Benz-Lieferwagen als Flugzeugtransporter 1912²



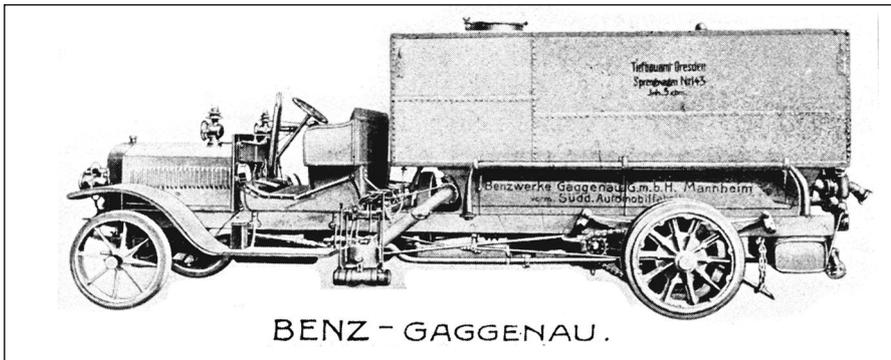
5-t-Möbelwagen mit Anhänger aus Gaggenau 1911



Der Benz-Lieferwagen des damals renommierten Berliner Ullstein-Verlages von 1912¹



Benz-Gaggenau-Müllwagen 1912¹



Benz-Gaggenau-Straßenreinigungswagen des Tiefbauamtes Dresden 1912¹

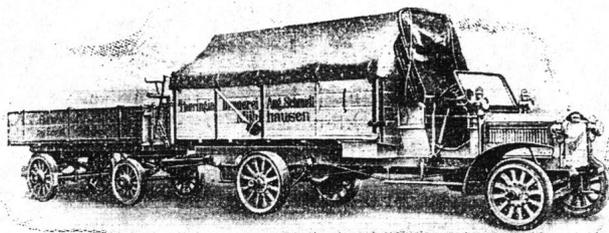
sentative Lieferwagen geordert, so 1905 vom Ullstein-Verlag ein Zeitungswagen (1,25 t, 12-PS-Zweizylinder) für die Berliner Morgenpost.

Am 10. Oktober 1906 gründete Benz & Cie. als Vertriebsgesellschaft die Rheinische Automobilgesellschaft A.-G. in Mannheim, um sich ausschließlich der Produktion widmen zu können. Erst 1916 vereinigte man beide Gesellschaften wieder.

Um die wachsende Nachfrage nach Benz-Nutzfahrzeugen ohne große Investitionen bedienen zu können, suchte Benz & Cie. im Metier erfahrene Partner. Ergebnislos verhandelte man Mitte 1905 mit Nikolaus > Dürkopp über eine Fusion. Mehr Erfolg hatte man bei der Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau (> SAF). Am 22. November 1907 sanktionierte eine außerordentliche Generalversammlung eine gegenseitige Beteiligung. Markennamen wurden SAG und Gaggenau. Die Mannheimer avancierten somit zum Nutzfahrzeuganbieter und hatten gleichzeitig Kapazitäten für den Flugzeugmotorenbau frei. Eine Rezession verzögerte die Produktionsaufnahme von Tourenwagen, Lastwagen, Omnibusse und Motoren in Ungarn (Ungarische Benz-Automobilfabrik A.-G., Budapest) bis 1910.

Am 31. Dezember 1910 büßte Gaggenau die unternehmerische Selbständigkeit ein und firmierte nunmehr als Benz-Werke Gaggenau G.m.b.H., vorm. Süddeutsche Automobilfabrik. Man konzentrierte sich völlig auf Nutzfahrzeuge der Marke Benz-Gaggenau und stellte den Gaggenauer Pkw-Bau ein. Im Gegenzug lieferte das neue,

Ca. 80 Lastwagen für Brauereien im Betriebe.



„Benz-Gaggenau“

Spezialfabrik für Automobil-Lastwagen und Omnibusse mit einer TRAGFÄHIGKEIT bis 10.000 kg.

Prospekte, Kataloge und Auskünfte kostenlos.

Alleinvertrieb: Ing.-Büro J. B. O. S. Oskar Sonnlechner, Wien, IV., Wiedner Gürtel 28. Tel. 6624.

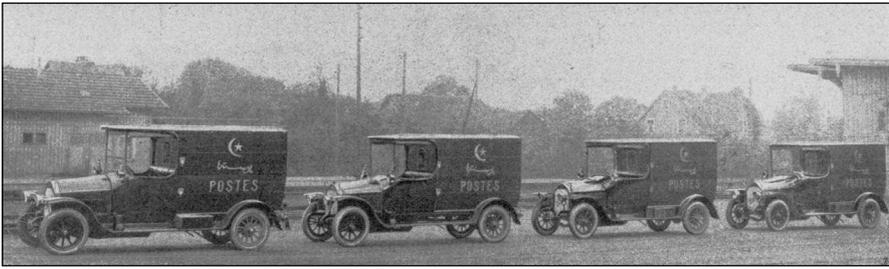
Der Export der Benz-Gaggenau-Wagen war bedeutend: hier in einer österreichischen Werbung von 1912¹



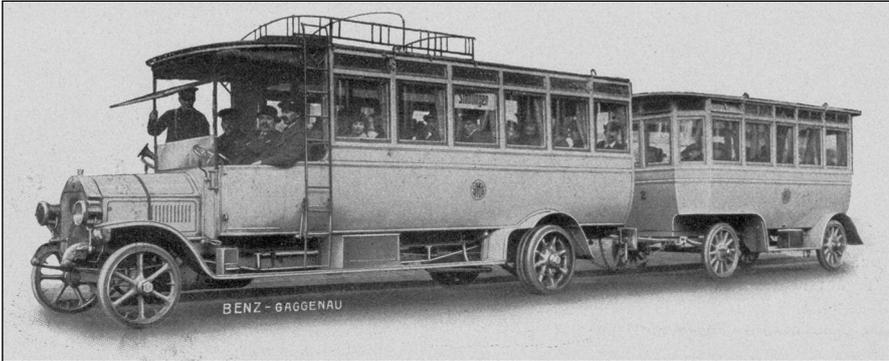
Sänitätswagen aus den Gaggenauer Benz-Werken 1912 ^{DOA}



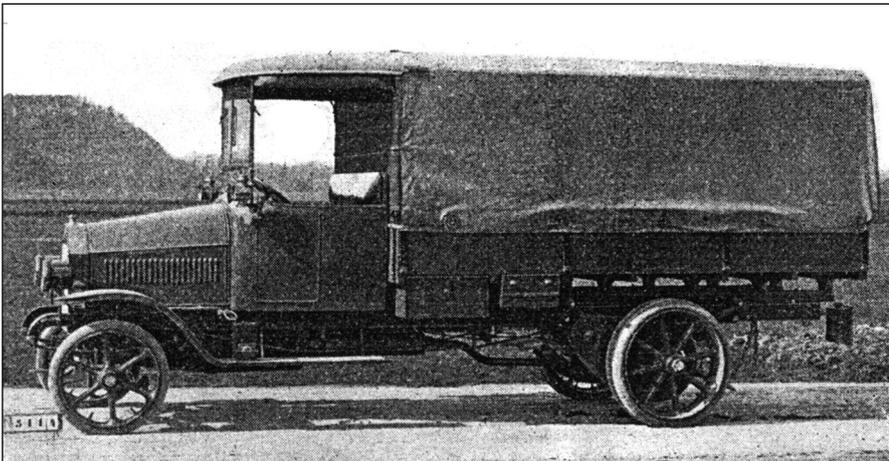
Leichter Benz-Lastwagen für den Konsumverein Zeulenroda und Umgebung ^{DOA}



Post-Lieferwagen für die Türkei 1913



Ein mächtiger Omnibus mit Anhänger 1912



Der 38/40-PS-Kavallerie-Kraftwagen von 1913 wurde Vorbild des „Regel-Dreitonnners“¹

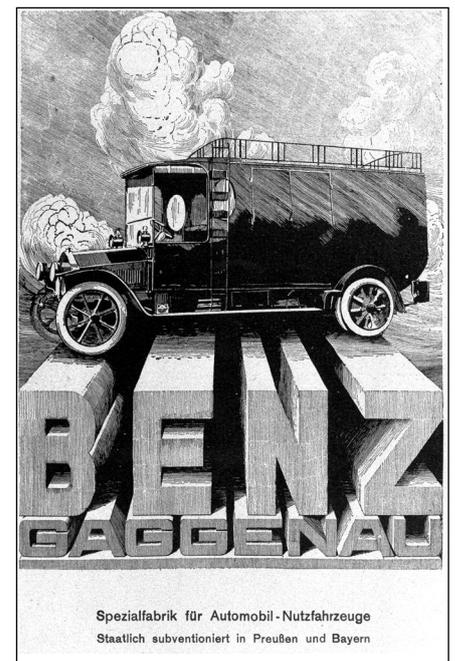


Subventionswagen Typ BK 1 der Benzwerke Gaggenau 1912¹

1908 bezogene Benz-Werk in Mannheim (Waldhof) Pkw-Chassis nach Gaggenau, die als Liefer- oder Krankenwagen karossiert das Benz-Gaggenau-Angebot abrundeten.

Das Stammwerk aktualisierte am 22. August 1911 ihren Namen in Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik Akt.-Ges. Kurz zuvor hatte man die Gaggenauer Büros vollständig nach Mannheim verlegt, von wo sie jedoch binnen Jahresfrist wieder zurückkehrten. Benz-Gaggenau wurde in kurzer Zeit der größte Nutzfahrzeughersteller Deutschlands, wenn nicht sogar ganz Europas. Stellvertretend für viele andere Auszeichnungen, die der Firma verliehen wurden, sei hier die „Goldene Staatsmedaille für gewerbliche Leistungen“ von 1911 erwähnt.

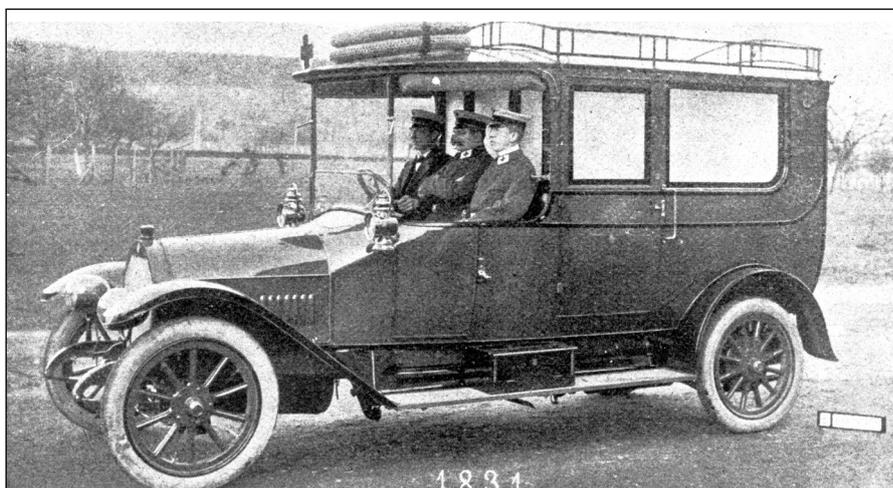
Ein breites Vierzylinder-Motorenangebot stand bereit, um alle Kundenwünsche individuell zu befriedigen, für die Lkw sogar zwei 40/45-PS-Aggregate. Als Lieferwagen offerierte man die Typen D II (10/18 PS, 1912: 10/25 PS) für 0,75 t und KL 11 (20/25 PS, 1912: 30/35 PS) für 0,75 bis 1,25 t. Beide hatten Kardantrieb. Das Lastwagen-Programm umfasste die 1-Tonner C (10/20 PS), 1,5–2-Tonner BL 10 (20/25 PS, 30/35 PS/ 40/45 PS), die 2–3-Tonner SL 10 (30/35 PS, 40/45 PS), die 4-t-Lkw SL 12 (40/45 PS, 45/50 PS) sowie



Werbung 1912¹

die subventionierten 5–6-Tonner GL 12 (40/45 PS, 45/50 PS), M.L.a. und M.L.b, die sich durch unterschiedliche Spurbreiten und Übersetzungen unterschieden. Außer den üblichen Kasten- und Pritschenausführungen gab es Seitenkipper, Drehschemelaufbauten für frühe Auflieger sowie Kommunal- und Spezialfahrzeuge jeder Art und Größe: Müll- und Fäkalien-Abfuhr-, Desinfektions-, Rettungs- und Sprengwagen und nicht zuletzt Kehrmaschinen.

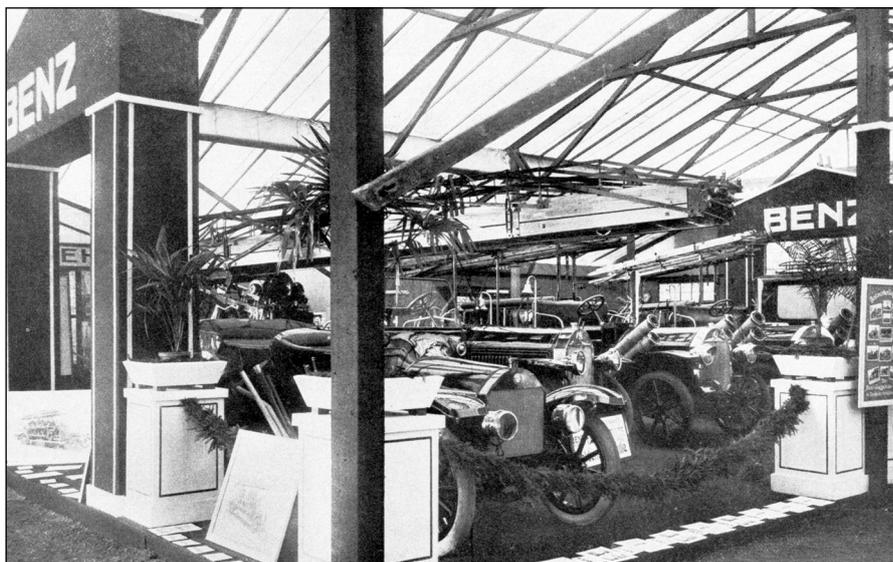
Auch Brandschutz-Fahrzeuge er-



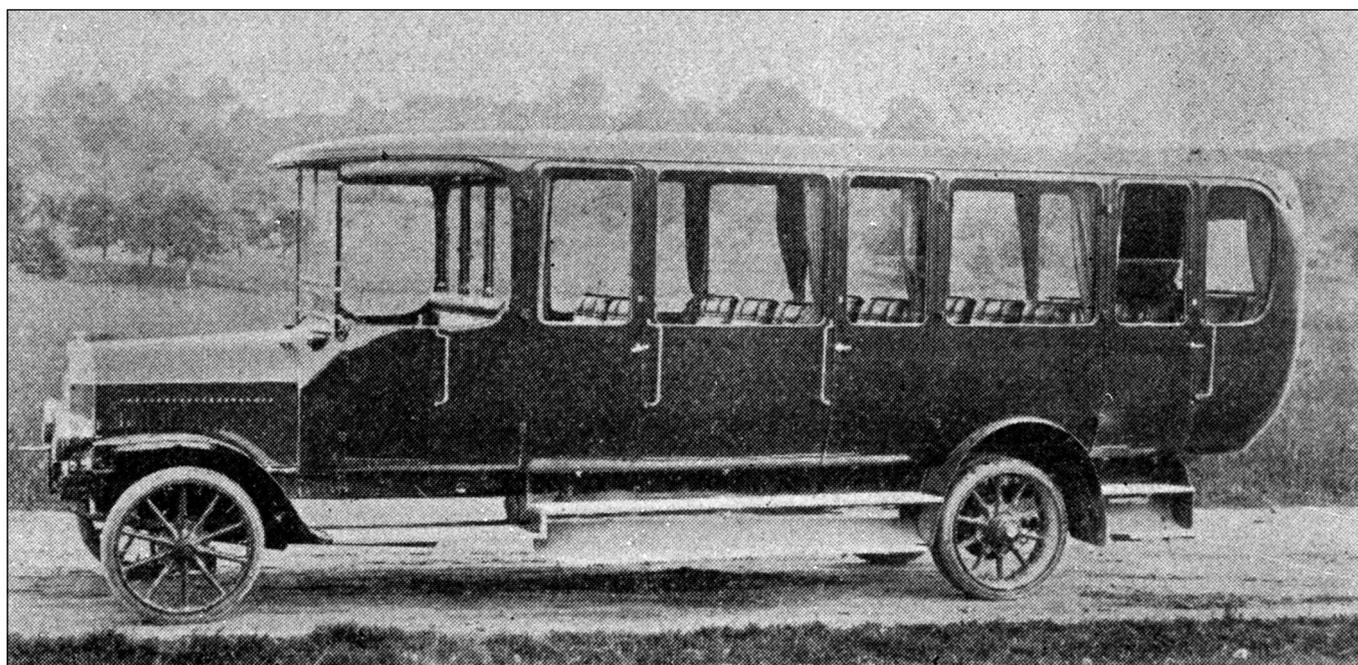
Benz-Krankenwagen 1914 ¹



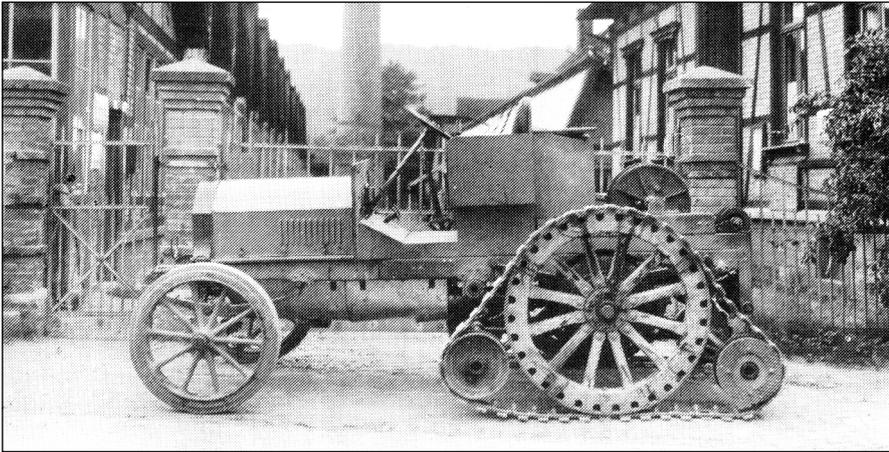
Fortschrittsglaube 1913/1914



Benz-Stand auf der Leipziger Ausstellung für Feuerlöschgeräte 1913 ¹



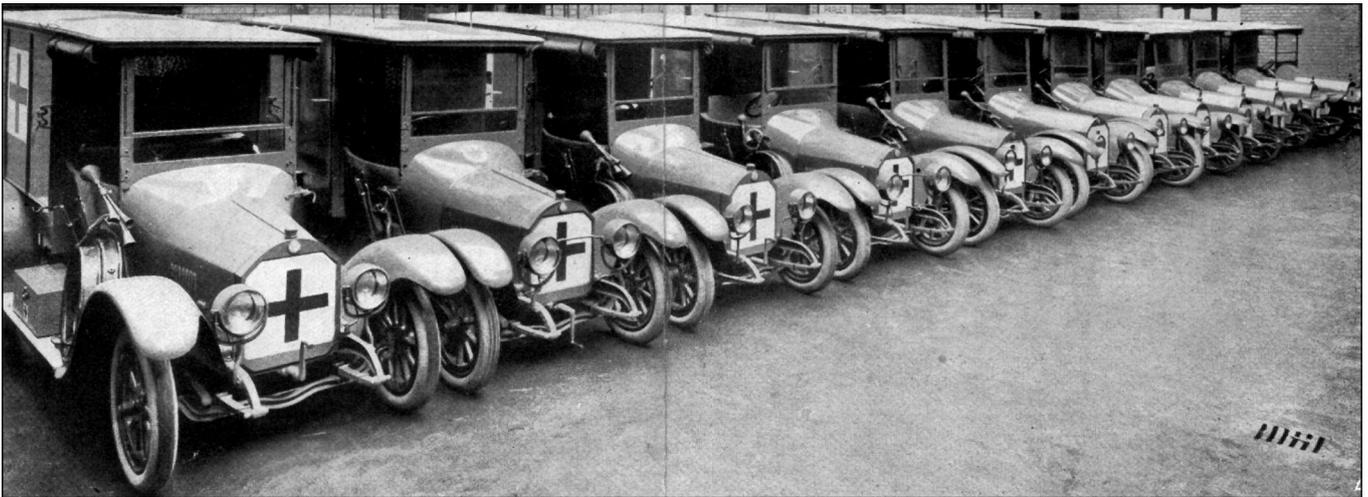
Der moderne Stil am Vorabend des Ersten Weltkriegs 1913 beim zwanzigsitzigen Luxus-Omnibus Typ 3 C ¹



Eine Versuchsausführung des Halbketten-Fahrzeug-Urahns, die Bräuer-Kraftprotze 1917

freuten sich großer Beliebtheit. So lieferte Gaggenau u.a. 1912 an Stuttgart und Uerdingen Feuerspritzen (52/63/75 PS) mit einer Pumpen-Leistung von 2000 Liter/min aus, Mannheim und Leipzig erhielten 1913 auch Drehleiter-Fahrzeuge.

Die von den Lkw abgeleitete Omnibus-Typenvielfalt behielt Benz-Gaggenau bei: Typ Reichspost/Break (30/35 PS) mit 10 Sitzplätzen, B.O.10 (35/40 PS) für maximal 22 Sitze sowie mit 40/45-PS- oder 45/50-PS-Aggregat die Modelle S.O.10 mit 24 Plätzen. Der Militär-Lastwagen M.L.b.10 bot mit



Eine Serie von Sanitäts-Wagen stehen 1915 für das Heer bereit 1



Kettenwagen des Typs 3K2 um 1917 Hoppe

Imperialverdeck (Oberdeck) 42 Fahrgästen Sitzgelegenheit.

Am 29. Februar 1912 löste man die Benz-Gaggenau G.m.b.H. auf und führte das Werk als Benz-Werke Gaggenau, Filiale von Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik weiter. *Erstmals zeigte sich quer über die Kühler der Schriftzug BENZ.*

Ein neuer Lieferwagen-Typ mit zwei Aggregaten (8/20 und 10/22 PS) zur Wahl erschien mit dem DG 14 (0,6 t). Für das Modelljahr 1913 überarbeitete man die Palette: aufwendigere Karosserieformen prägten das Erscheinungsbild. Sogenannte Torpedo-Hauben zierten Lkw und Omnibusse. An Lieferwagen gab es für 0,5 t den Typ xx (20 PS), für 0,75 t den ??? (20, 25, 22/28 PS) und für 1 t Nutzlast den ??? (20, 25 PS). Als 1,5-Tonner schloss sich Typ ??? (22/28, 30/35 PS) an.

Subventionswagen und Armeelastzüge hatten durch ihre Normierung immer größere Bedeutung gewonnen. Anfänglich nach Heinrich Büssings (> Büssing) Empfehlungen für 10 t Nutzlast und minimal 30 PS Motorleistung ausgelegt, wurde die Büssingsche Vorgabe ab 1912 im Armeelastzug 1913 (A.L.Z. 1913, 40 PS) für alle Hersteller verbindlich. Die Gesamtzug-Nutzlast hatte man auf 7,5 t reduziert. Benz-Gaggenau nannte ihre 4-t-Militär-Version Typ ML 13 (28/50 PS), der Anhänger war für 2-3 t Nutzlast ausgelegt.

Von 1908 an inklusive des Subventionsjahrs 1913/14 erhielt das preußische

Heer 97 subventionierte Lastzüge und 9 Solofahrzeuge aus Gaggenau. Als einziges nicht-bayerisches Unternehmen durften die Gaggenauer das bayerische Heer direkt beliefern, das 17 Züge und 2 Maschinenwagen bezog.

Auch bei ausländischen Firmen und Militärs fanden diese Fahrzeuge regen Zuspruch, so orderten u.a. Russland und Spanien Benz-Gaggenau-Lkw.

Für die neuen 2-3- bzw. 3-4-Lkw KL 14 (30/35, 40/45 und 45/50 PS) und



Einsatz eines Benz-Lkw als Schienenfahrzeug 1915



Schwere 80-PS-Benz-Artillerie-Zugmaschine ASK an der Front



BENZ
WERKE
GAGGENAU



GAGGENAU
BADEN

LASTKRAFTWAGEN

Benz-Gaggenau Werbung 1918



Diese Vierrad-Zugmaschine Typ VRZ ging unmittelbar nach Kriegsende nach Spanien



Traktor beim Pflügen / Le tracteur en labourant / El tractor arando 528

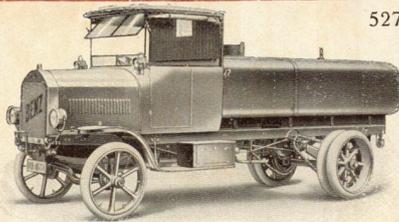


503

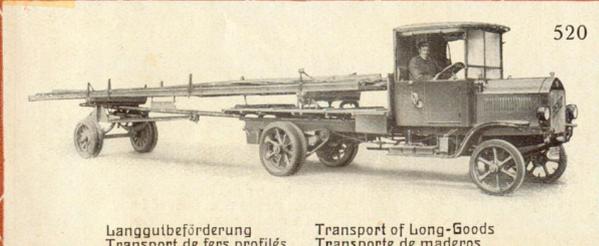
WALTER DOST
 KARL GEDECKE
 FRIEDRICH DER
 FRIEDRICH DER
 TELEFON 2209



4-5 t Lastwagen für Brauereien / 4-5 To. Lorry for breweries / Camion pour brasseries charge utile 4-5000 kilogs / Automóvil de cajón 26



Tankwagen, 5000 Liter / Tankcar 1200 gallons / Voiture citerne, 5000 litres / Automóvil tank, 5000 litros 527



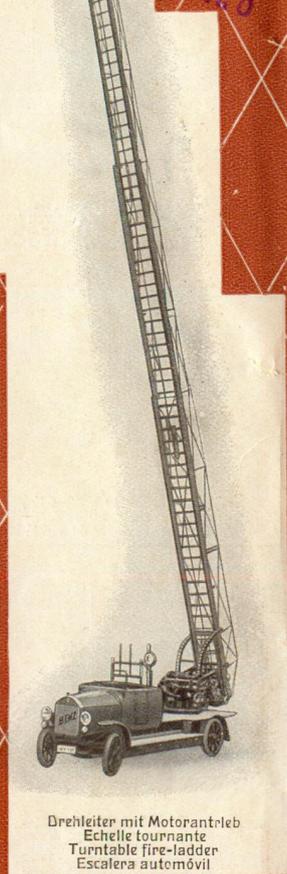
Langgutbeförderung / Transport of long-goods / Transporte de maderos 520



Feuerspritze / Pompe à incendie / Fire engine / Bomba automóvil 359



Möbeltransportwagen mit Anhänger / Transport de meubles / Furniture-van with trailer / Transporte de muebles 517



Drehleiter mit Motorantrieb / Echelle tournante / Turntable fire-ladder / Escalera automóvil



1½ t Cardar wagen / 1½ To. truck / Camion charge utile 1500 kilogs / Camion de 1½ toneladas 519



Dreiseitenkipper / Hydraulic tipper / Camion à benne basculante / Automóvil volquete hidraulico 384a



Sprengwagen / Street sprinkler / Arroseeuse / Barredera automóvil 325

BENZWERKE-GAGGENAU
 GAGGENAU IN BADEN
 AUTONUTZWAGEN
 MOTOR-VEHICLES
 VEHICULOS-AUTOMOBILES
 VEHICULOS-AUTOMOVILES

Nr. 561

Ein zweiseitiger Prospekt dokumentiert 1923 ? die Bandbreite der Anwendungen der Gaggenauer Benz-Nutzfahrzeuge. Noch weisen die Fahrzeuge keine Luftbereifung aus. Während diese Entwicklung in den USA bereits weit fortgeschritten ist, fehlte in Deutschland Gummi.

314



2-2½ t Lastwagen 2-2½ To. Lorry
Camion charge utile 2000-2500 kilogs
Camión de 2-2½ toneladas

319



Lastzug Convoi automobile
Truck with trailer
Tren de mercancías

521



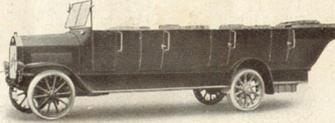
1-1½ t Lastwagen 1-1½ To. Lorry
Camion charge utile 1000-1500 kilogs
Camión de 1-1½ toneladas

318



4-5 t Lastwagen mit Kettenantrieb
4-5 To. Chain-driven Lorry
Camion charge utile 4000-5000 kilogs
Camión de 4-5 toneladas

356



Aussichtswagen Char-a-banc
Char-à-banc Omnibus abierto

329



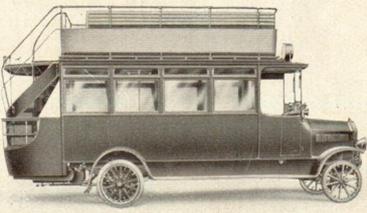
3-3½ t Kastenwagen 3-3½ To. Delivery van
Fourgon charge utile 3000-3500 kilogs
Carro repartidor de 3-3½ toneladas

328



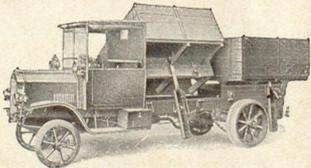
2-2½ t Lieferwagen 2-2½ To. Delivery van
Fourgon charge utile 2000-2500 kilogs
Carro repartidor de 2-2½ toneladas

357



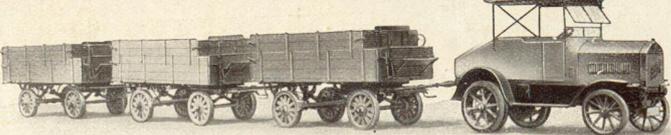
Oberdeck-Omnibus 36 Sitze Double deck 36 seats
Autobus à impériale 36 places assises
Omnibus con imperial 36 asientos

321



Seitenkipper mit geteilter Pritsche
Side tipper with divided body
Camion à benne subdivisée
Automóvil volquete subdividido

358



Benz-Gaggenau-Straßenzug Tracteur de route tirant trois remorques
A road tractor with trailers Tractor remolcador

333



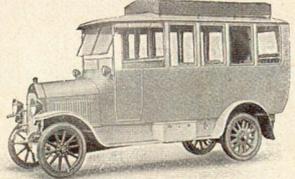
Krankenwagen Ambulance
Voiture ambulance Ambulancia

315



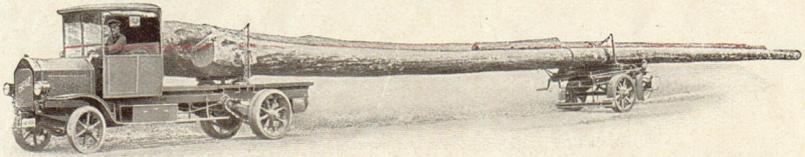
3-3½ t Lastwagen 3-3½ To. Lorry
Camion charge utile 3000-3500 kilogs
Camión de 3-3½ toneladas

330



Hotel-Omnibus 12 Sitze Bus for hotels 12 seats
Autobus type d'hôtel 12 places assises
Omnibus para hoteles 12 asientos

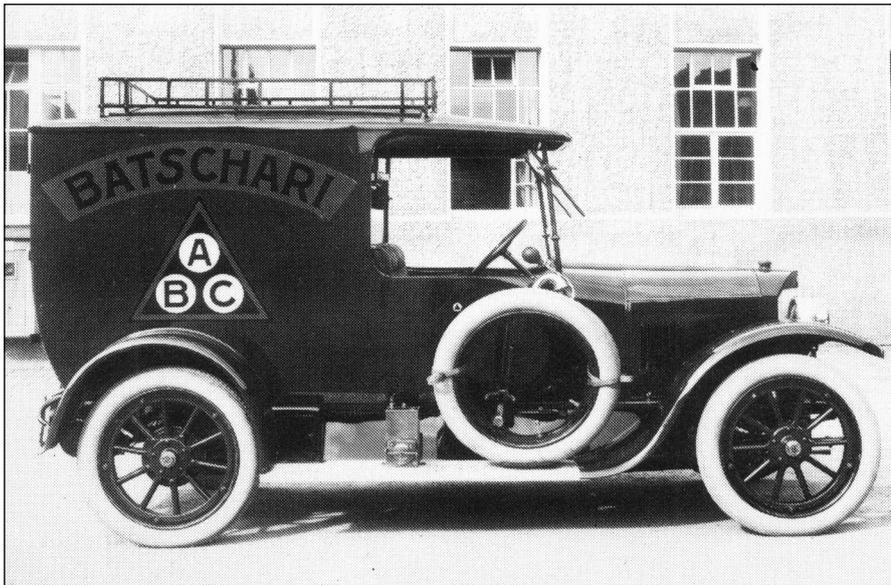
320



Langholz-Transport Timber transport
Transport de bois Transporte de maderas

GREINER & PFEIFFER, STUTTGART

Von der Feldarbeit bis zu kommunalen Spezialzwecken hat sich das Automobil bewährt. ¹



Lieferwagen 8/20 PS von 1920



1919 – 1920

BK 13 (40/45, 45/50 PS) war auch Luftbereifung vorgesehen. Insbesondere die Balkan-Kriege (1912–1913) förderten den Lkw-Absatz. Diese Kriege zeigten die Bedeutung leichter Lkw. Die 3-Tonner (38/45 PS) wurden als sogenannte Kavalleriewagen ab 1913 sowohl mit Kardan- als auch Kettenantrieb angeboten.

An Omnibussen produzierten die Murgtaler die Typen KL (20/25 PS, 8–13 Sitze), KO (30/35 PS, 12–14 Sitze), BL (30/35 PS, 35/40 PS, 16–20 Sitze), BO (40/45, 45/50 PS, 16–22 Sitze) und SL bzw. SO (40/45, 45/50 PS, 22–30 Sitze). Bei den leichteren Typen steigerte man auf Wunsch den Komfort durch Kardantrieb und Luftbereifung rundum, die schwereren Typen waren zur Schonung von Motor und Getriebe nur vorn luftbereift. Lediglich die ganz großen Omnibusse liefen mangels geeigneter Pneus grundsätzlich auf Vollgummi.

1913 war Berlin zur Hauptniederlassung gekürt worden, im Ausland besaß Benz & Cie. Verkaufsbüros in Amsterdam und Zürich sowie eigene Gesellschaften: u.a. in Antwerpen und Brüssel die Benz Société Anonyme Belge, in Budapest seit 1908 die Benz, Ungarische Automobil- und Motorenfabrik A.-G., in Wien die  sterreichische Benz-Motorgesellschaft m.b.H., in New York die Benz Auto Import Co. of Amerika, in Paris die Automobiles Benz, Société Anonyme, in Rom die Societ  Anonima per Automobili e Motori sowie weitere in Krakau, Odessa und St. Petersburg. Die Wartezeiten für Benz-Pkw betrug 12 Monate, gleichzeitig beabsichtigten die Mannheimer den Flugzeugbau aufzunehmen, für den bereits 100–200-PS-Motoren bereitstanden. In Gaggenau mussten umfangreiche Betriebsweiterungen in Angriff genommen werden.



Selbstbewusste Werbung der Benzwerke Gaggenau Ende 1923 1



Für die Friedensprodukte warb Benz 1919 mit dem patentierten Wort: Gewerbewagen

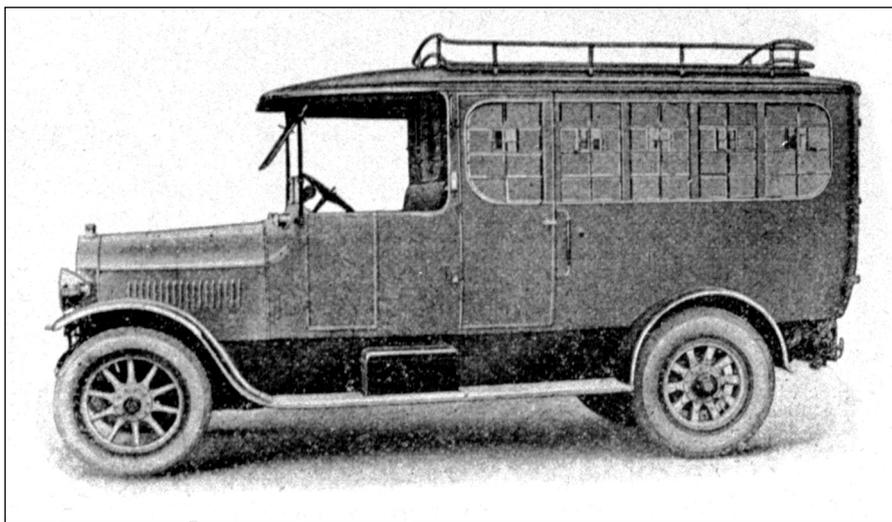
Neue Omnibusse mit neuen Aggregaten sah das Jahr 1914: EK 1 (32/38 PS, 12 Sitze), KL 14 (32/38, 40/45 PS, 19 Sitze), BL 10 (30/35, 40/45 PS, 12–20 Sitze) sowie BO 14 und SO 14 (45/50, 48/58 PS, 20–28 Sitze).

Nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 wurde die Fahrzeugfertigung kurze Zeit gedrosselt, doch als die deutsche Heeresleitung die kriegswichtige Rolle der Lastwagen erkannte, steigerte man die Produktion sofort. Insbesondere Krankenwagen (28/30 PS) wurden nun verlangt.

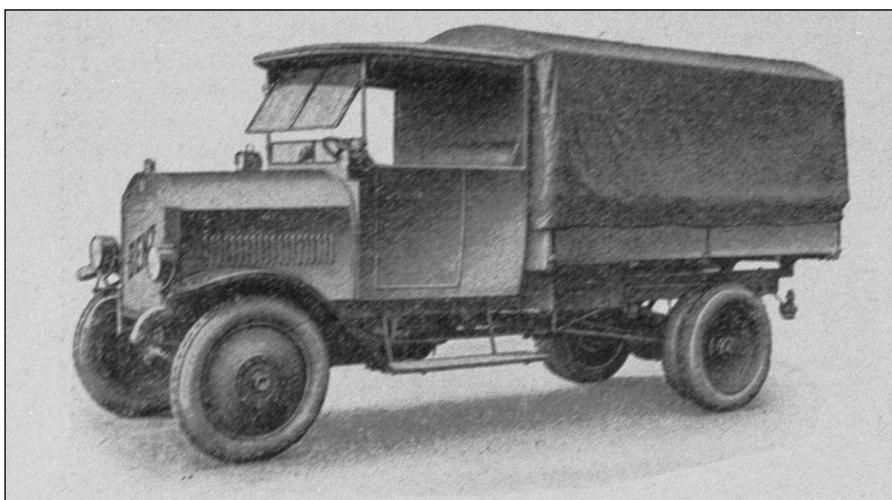
Ende 1915 ging die Firma Marta-Ungarische Automobil-A.-G in Arad (gegr. 1912) in den Besitz von Benz & Cie. über, wo nunmehr Flugmotoren gebaut wurden.

Die Bauweise der Benz-Gaggenau-Kavalleriewagen wurde maßgeblich bei den neuen Regel-Dreitonnern (38/45, 44/50 PS) berücksichtigt, die nach Vorgaben (Regeln) des deutschen Militärs ab 1915 gefertigt wurden. Die Gaggenauer Dreitonner mit Kettenantrieb 3 K 2 vertrugen die mangels Gummi aufgezwungene Eisenbereifung besser als die Kardan-Typen ET 3. Als neuer 5-Tonner ging der 5 K (38/45, 44/50, 48/58 PS) an die Front.

Militärtechnische Entwicklungen dominierten nun die Gaggenauer Konstruktionsabteilung, die sich gleichzeitig



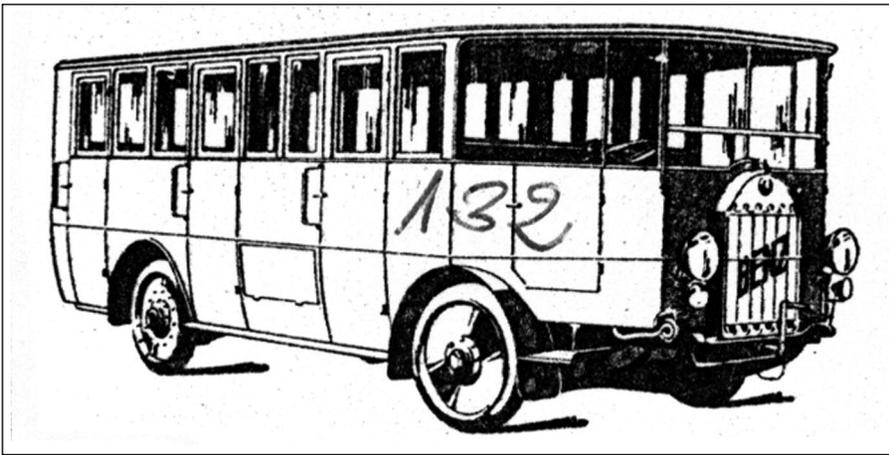
Luftbereifter 1,5-Tonner 1920 ¹



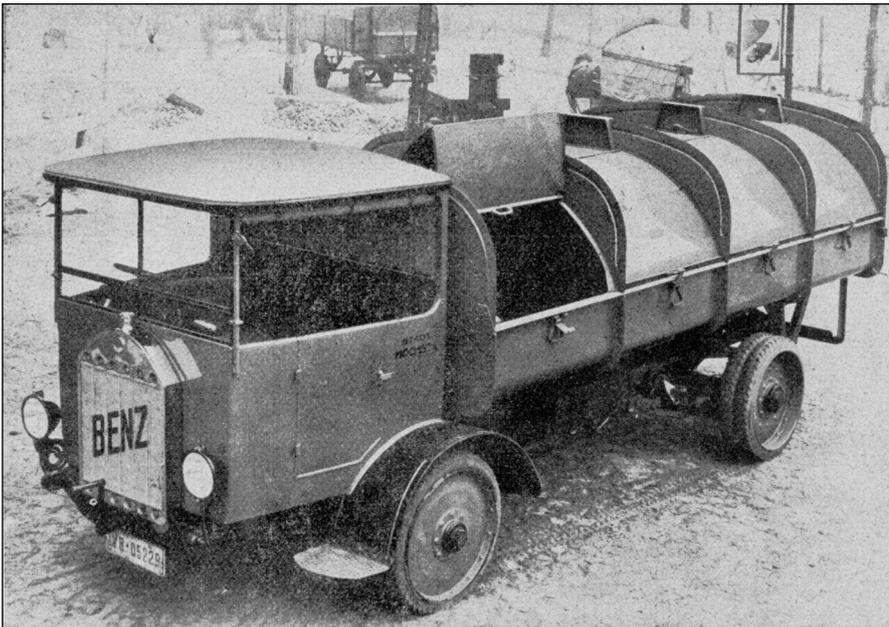
Der luftbereifte Benz-2–2,5-t-Lkw Typ 2 C von 1920 ¹



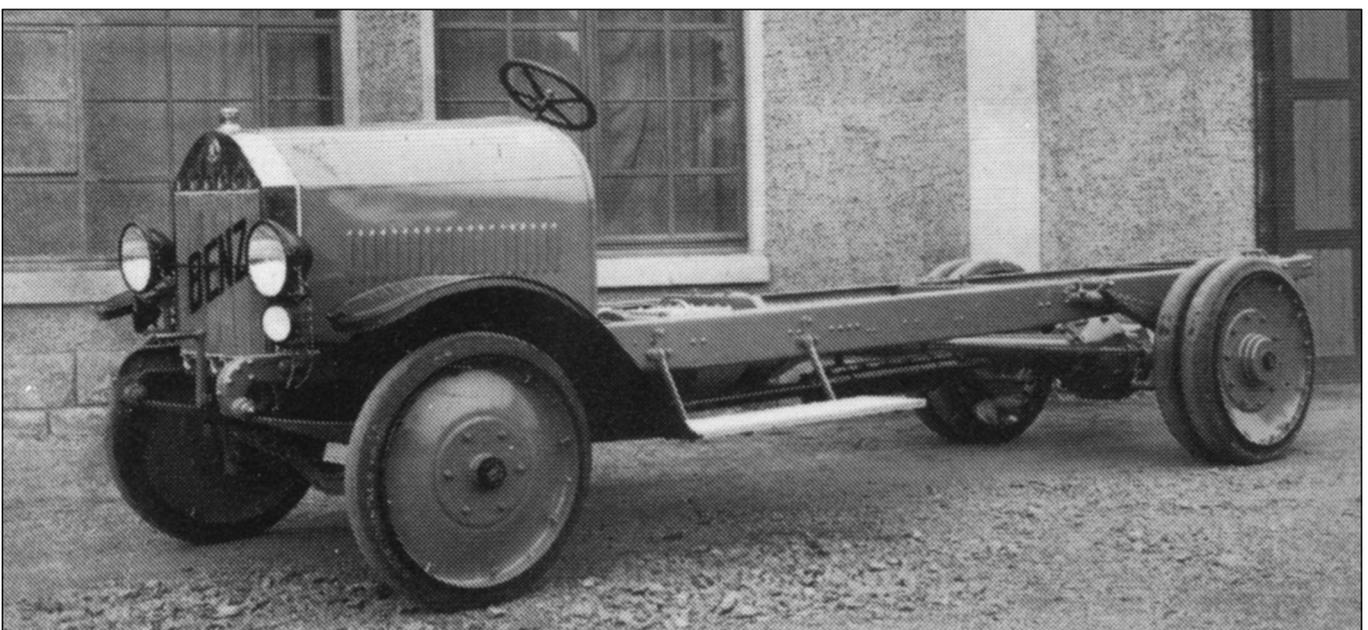
Erster Benz-Diesel-Lkw: Typ 5 K 3 mit Rohöl-Vorkammer-Motor nach 10 Jahren Betriebsdauer 1933



Niederwagen-Omnibus Typ MS von 1923 ¹



Niederwagen für Müll Typ MS aus Gaggenau 1923 ¹



Chassis des Typs 5 C mit dem Mannheimer Benz-Rohölmotor 1924

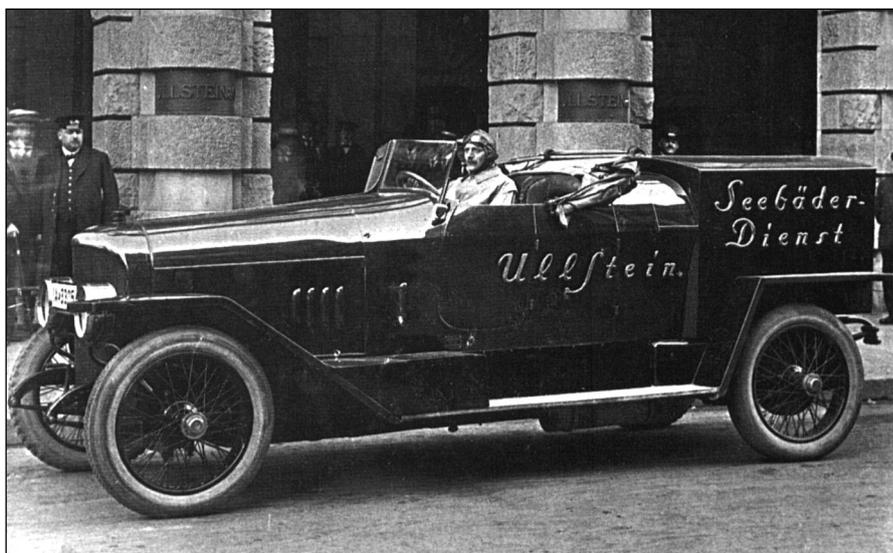
auf eine Friedensproduktion vorbereiteten. 1916 entwarf der Gaggenauer Oberingenieur Franz Knecht eine Allrad-Zugmaschine und den AKS-Artillerie-Kraftschlepper (80/85 PS). Die Vierrad-Zugmaschine (Allradantrieb) mit Allrad-Lenkung VRZ (Lenker vorne und hinten) wurde kurz vor Kriegsende produktionsreif und nach Spanien exportiert. Die Konstruktion bildete die Basis von 24 Polizeipanzerwagen des Typs VP 25 (S 140 N: 75 PS), die 1925 an die Polizei ausgeliefert wurden. Den Artillerie-Kraftschlepper baute man in zivilisierten Abwandlungen bis weit in die zwanziger Jahre als Acker- und Straßen-Traktor (bis zu 15 t Nutzlast) mit 50/55-PS-Vierzylinder unter dem Namen Benz-Trecker weiter. Vereinzelt erhielten sie sogar kleine Pritschen. Die Benz-Bräuer-Kraft-Protze Typ KP (Konstrukteur Reinhold Bräuer) waren ein Vorläufer der Halbkettenfahrzeuge des Zweiten Weltkriegs. Es entstanden 1917 bis 1918 mehrere Versuchsausführungen, so auch Dreitonner des Typs 3 K 3 (40 PS) mit Kettenlaufwerk auf der Hinterachse.

Den Übergang zur Friedenswirtschaft bildeten 1919 die Benz-Gewerbewagen, zu denen der Fünftonner 5 K 2 mit Kettenantrieb und Vollgummi sowie die neu eingeführte 1- bis 3-t-Kardan-Typenreihe 1 C (18/35), 2 C und 3 C (24/45 PS) gehörte. 1923 optisch und technisch überarbeitet (u.a. luftbe-

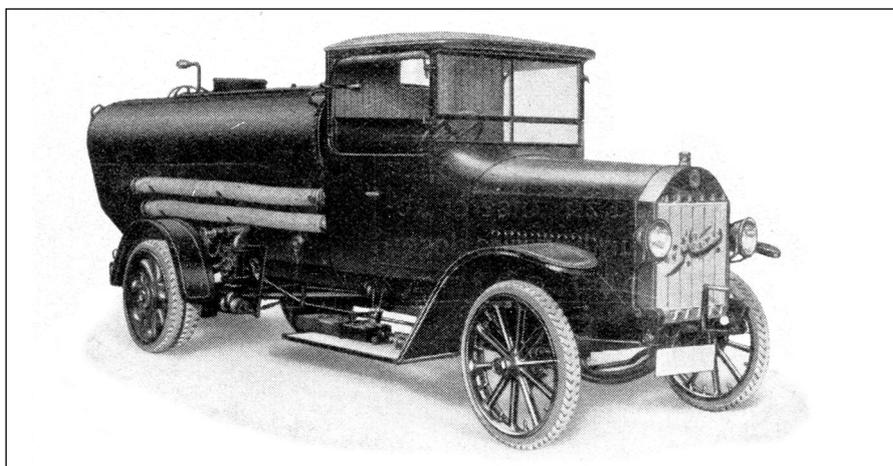
reift) nannte man sie Typ 1 Cn (18/35 PS), Typ 2 Cn und Typ 3 Cn (24/45 PS, 31/55 PS); das n stand für neu. Verschiedentlich stößt man im Schrifttum auf die römischen Ziffern: I C(n), II C(n), III C(n). Die Benz-Gaggenau-Omnibusse boten Platz für maximal 16, 22 bzw. 26 Fahrgäste. Das Bus-Pendant des 3,5-Tonner wurde als Typ 3 CNo (31/55 PS) bezeichnet und war auch als offener Aussichtswagen gefragt. Die Verdecksitz-Bus-Version bot maximal 47 Sitze. Die Benz Feuerlösch-Fahrzeuge trugen die Kennungen: 1 CSN, 2 CSN, 3 CSN (Spritzenwagen) und 3 CND (Drehleiter).

Neben Abneigungen gegen deutsche Produkte nach dem Krieg behinderten vielfältige Beschränkungen den Export, um so bemerkenswerter ist der Versuch der Benz & Cie., 1921 eine Montage-Fabrik in Argentinien zu errichten. Er scheiterte an den sich verschlechternden wirtschaftlichen Bedingungen.

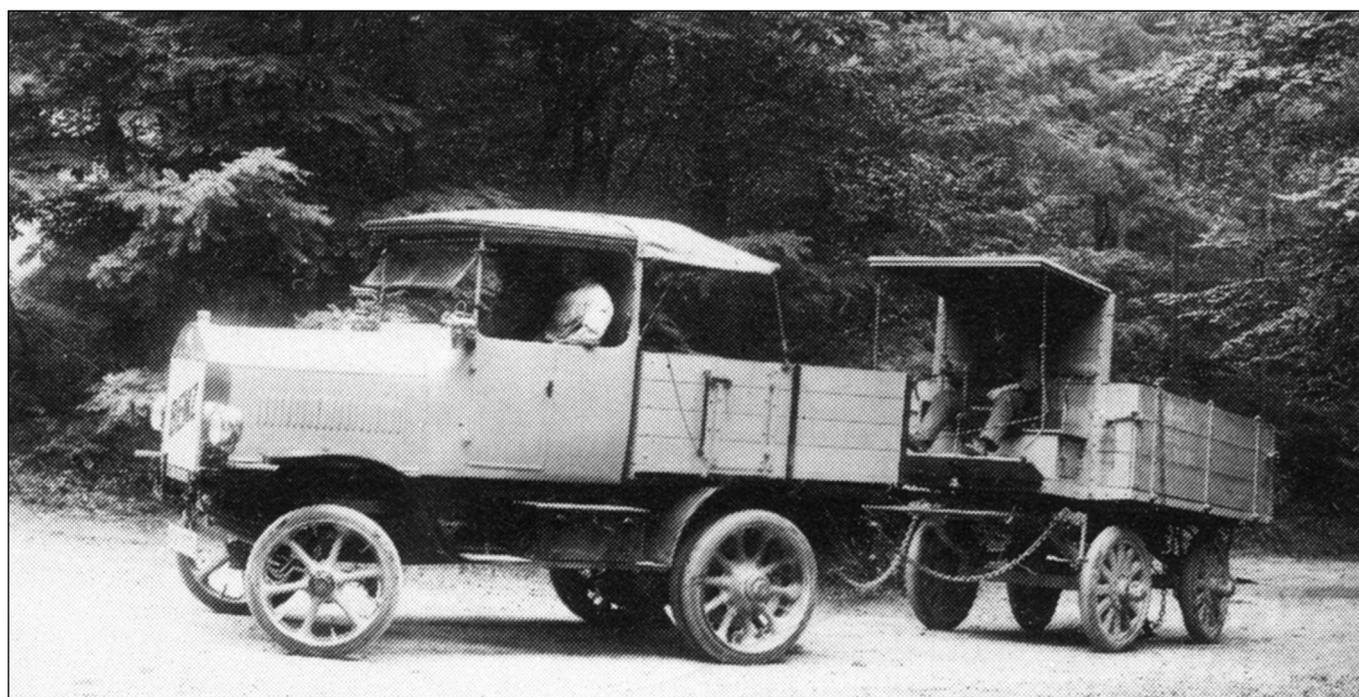
Anfang der zwanziger Jahre kam es zu zwei bedeutenden Entwicklungen: Niederrahmen und Fahrzeug-Dieselmotor. Erste gekröpfte Rahmen stellte man bereits 1918/19 her. Der Durchbruch erfolgte jedoch 1923, als Benz einen sogenannten Benz-Niederwagen (Niederrahmen) baute. Die 3-t-Frontlenker des Typs MS erleichterten insbesondere den Müllkutschern die Ar-



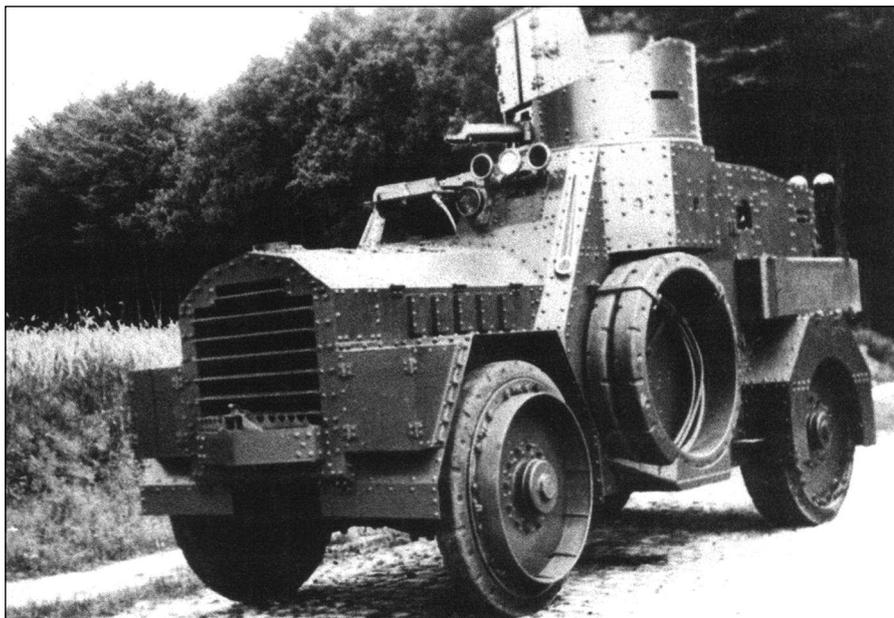
Zeitungsauslieferung des Ullstein-Verlages an die bei den Berlinern beliebte Ostsee 1923



Kommunal-Fahrzeug für den Export 1926 mit dem Schriftzug Benz in arabischer Schrift¹



Eine Straßenzugmaschine mit Pritsche und Anhänger mit Bremser 1924



Die Polizei erhielt 24 solcher Panzerwagen des Typs VP 1925 ^{Hoppe}

beit. Links bzw. rechts neben dem vor der Vorderachse stehenden 35-PS-Motor saßen Fahrer und Beifahrer. Das gleiche Chassis erhielten Frontlenker-Niederrahmen-Omnibusse, bei Benz hießen sie Tief-Busse, die als weitere fortschrittliche Einrichtung Vierradbremsten erhielten.

Zukunftsweisender war jedoch die zweite Entwicklung: Trotz großer Probleme gelang es dem Konstrukteur Prosper L'Orange (1876–1939) des Mannheimer Motorenwerks, den Dieselmotor für Nutzfahrzeuge verwendbar zu machen. Sein kompressorlos arbeitender Vorkammer-Dieselmotor war 1909 zum Patent angemeldet worden, das 1911 erteilt wurde. Die vom Krieg unterbrochene Entwicklung führte, 1919 (Grundlagenpatent) wiederaufgenommen und verbessert, 1922 zur ersten Serienproduktion.

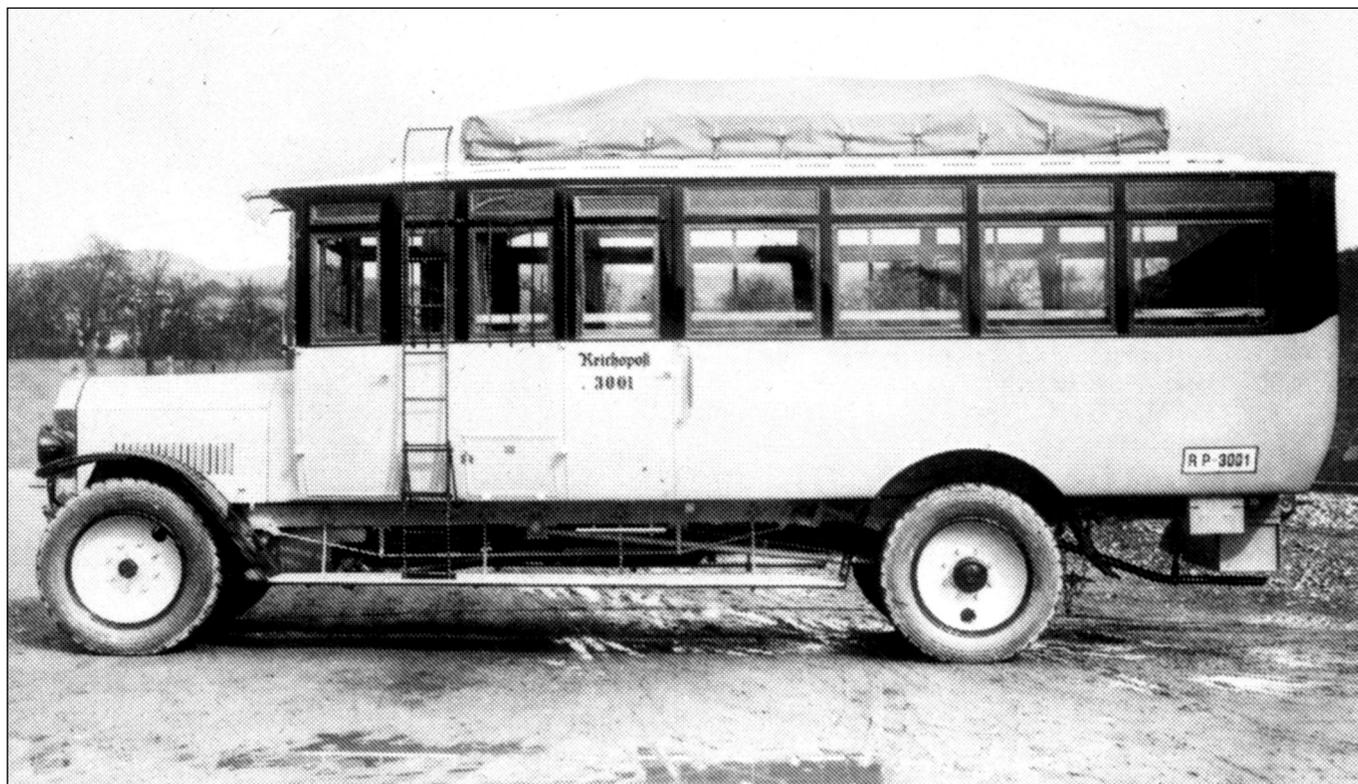
Ihre Markttauglichkeit bewiesen die Rohölmotoren, wie man die Dieselmotoren nannte, zweizylindrig in > Benz-Sendling Ackerschleppern (Typ S: 30/32 PS) und von Oberingenieur Kurt Eltze als Vierzylinder vollendet in eigens konstruierten Fünftonnern des Typs 5 K 3 (OB 2, 45/50 PS). OB bedeutete Oelmotor-Benz. Da wie bei anderen Firmen auch bei Benz die Kapitaldecke schmolz, hatte man das Mannheimer Motorenwerk am 27. Februar 1922 verkauft (> MWM).



... deren Panzerung auf dieses Allrad-Lenk- und -Antriebschassis VRZ gebaut waren.



Dieser mächtige Allrad-Lastkraftwagen blieb 1925 wahrscheinlich ein Einzelstück



Der Reichspost verdankte man in der Deflationszeit 1925 Aufträge für Überlandbusse des Typs 3 CN



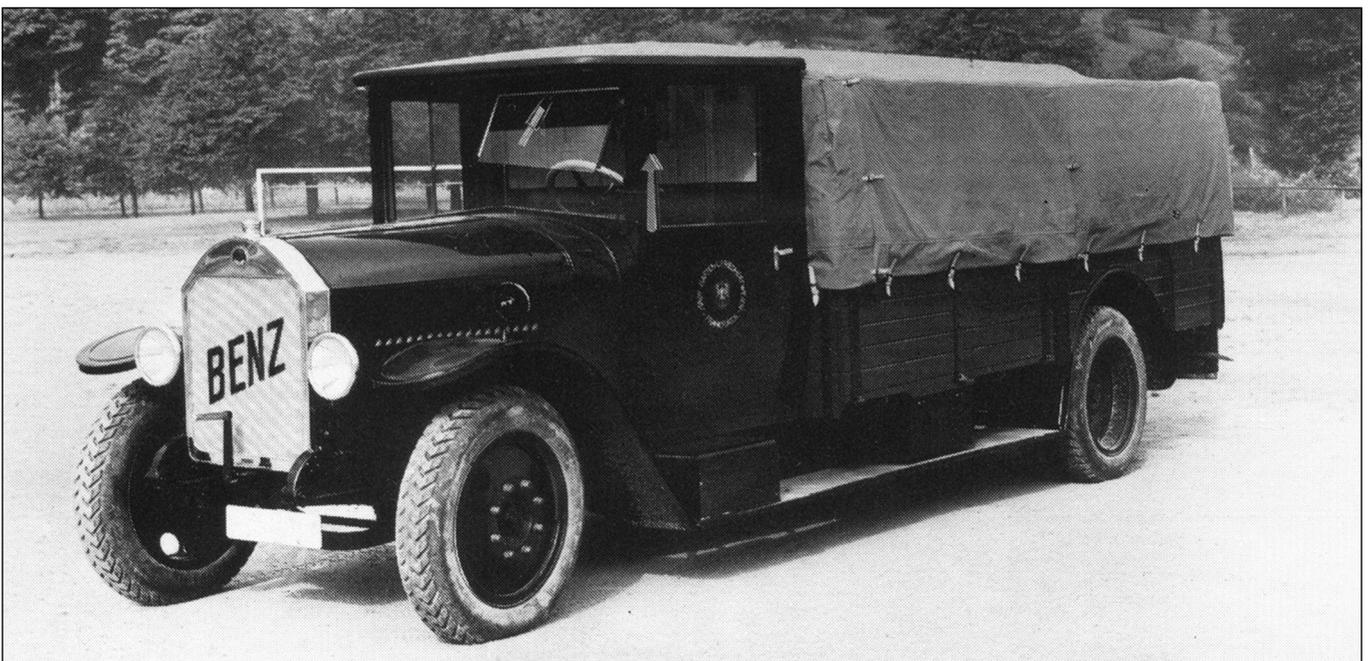
Luftbereift und mit vollständig geschlossenem Fahrerhaus erschien der 1,5-Tonner 1 CN 1925



Aussichtswagen mit Cabrio-Verdeck für 22 Personen auf Typ 2 CN von 1924



Aussichtswagen auf Niederrahmen-Chassis 2 CNa (II CNa) von 1924



Niederrahmen-Lastkraftwagen Typ 2 CNb (II CNb) 1925

Die inflationsbedingte Abwesenheit der Benz-Lastwagen auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1923, auf der die Daimler Motoren-gesellschaft ihren Dieselmotor (Pressluft-Einblasverfahren) präsentierte, wurde auf der IAA in Amsterdam im Februar 1924 wettgemacht. Im neuentwickelten 5-t-Kardan-Prototyp 5 C eingebaut, sorgte der OB 2-Vorkammer-Dieselmotor für großes Aufsehen. Den ersten Benz-Diesel-Lkw nahmen am 24. September 1924 die Robert-Bosch-Werke in Betrieb.

Um die Ausrichtung der Produktions- und Marktstrategie war es in den frühen Zwanziger Jahren zu einem Machtkampf der Anteilseigner gekommen. 1921 erwarb ein Kreis um den ehemaligen Taxiunternehmer Jacob Schapiro (seit 1919 Inhaber der Carosserie-werke Schebera Akt.-Ges., Berlin), ein 40%-Benz-Aktienpaket. Schapiro, dem ab 1922 die Cyklon Maschinenfabrik (> Cyklonette) gehörte und der sukzessive große Anteile an der > Gothaer Waggonfabrik, der Fahrzeugfabrik Eisenach (> Dixi) sowie der Neckarsulmer Fahrzeugwerke A.-G. (> NSU) innehielt, kam 1923 in den Aufsichtsrat. Erfolglos versuchte er Benz & Cie. und Daimler in seinen Konzern einzubinden. Zeitweise besaß Schebera 60% des Benz-Aktienkapitals. Die Auseinandersetzungen endeten erst mit dem Zu-

sammenbruch des Schapiro-Imperiums 1928.

Durchgesetzt hatte sich die Deutsche Bank, die nach mehreren gescheiterten Versuchen (ab 1919) angesichts der galoppierenden Inflation am 1. Mai 1924 einen Interessenvertrag zwischen Benz & Cie. und der Daimler Motoren Gesellschaft erzwang.

Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1924 in Berlin zeigten sich beide Firmen noch auf getrennten Ständen. Erstmals erschien der neue gemeinsame Markennamen > Mercedes-Benz. Neben 0,75-t-Lieferwagen präsentierte Benz auf einem gleichem Chassis neue Niederrahmen-Modelle (N): die Omnibusse II/2 CN a (40/45 PS) und II/2 CN b (31/55 PS) für 22 bzw. 33 Personen.

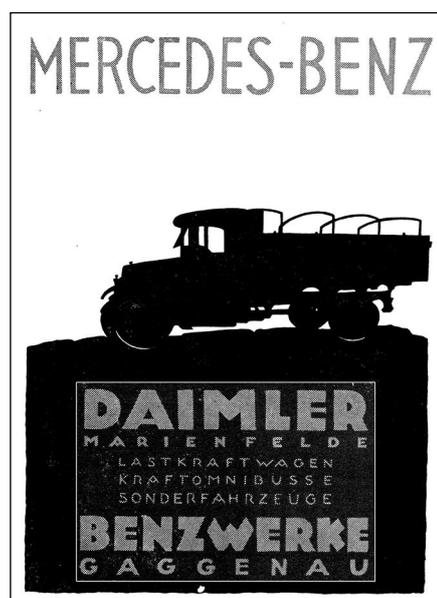
Technischer Höhepunkt war die Deutschland-Premiere des Benz-Vierzylinder-Dieselmotors (gleichzeitig mit > MAN) im 5-t-Diesel-Lkw 5 C. Absprachegemäß ging das Fahrzeug nicht mehr in Serie. Die Planung beschränkte den Bau von Nutzfahrzeuge unter vier Tonnen auf Gaggenau und die der stärkeren auf Daimler-Marienfelde. Das Benzsche Vorkammerverfahren setzte sich allerdings durch.

An einem Stand vereint erschien die Interessengemeinschaft Daimler-Benz erstmals zur DAA Berlin 1925. Der gemeinsam entwickelte neue Mercedes-Benz 2–3-t-Typ L 2 (55/60-PS-Vierzylinder-Ottomotor) wurde inklusive der

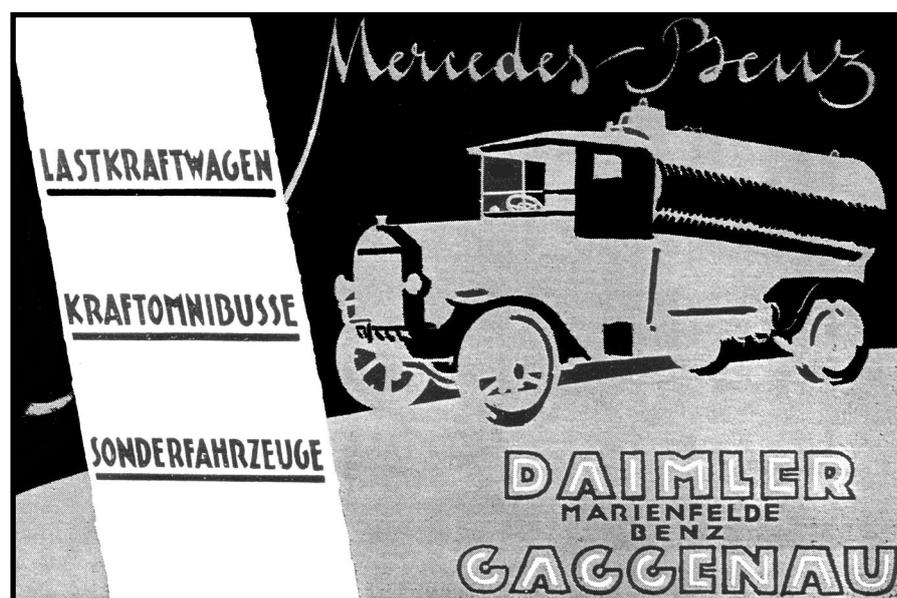
Niederrahmen-Ausführung N 2 (22–26 Sitze) in Gaggenau gebaut, den neuen Mercedes-Benz 4–5-Tonner Typ L 5 (70/80-PS-Vierzylinder-Ottomotor) mit Kardan- und Stirnradnabenantrieb nebst ihrer Niederrahmen-Ausführung N 5 sowie den ersten Mercedes-Benz-Dreiaxser N 56 stellte Berlin-Marienfelde her. Die Niederrahmen-Chassis (N 5) wurden vorrangig für Omnibusse (60 Personen) verwandt, aber auch Sonderfahrzeuge stattete man damit aus.

Die Interessengemeinschaft warb gemeinsam unter Nennung beider Namen.

Am 28./29. Juni 1926 folgte, nach Verabschiedung eines kapitalfreundlichen Steuergesetzes, die endgültige Fusion zur Daimler-Benz Aktiengesellschaft mit Sitz in Untertürkheim.



Gemeinsame Werbung 1925 1



Werbung der Mercedes-Benz Interessengemeinschaft 1925 1