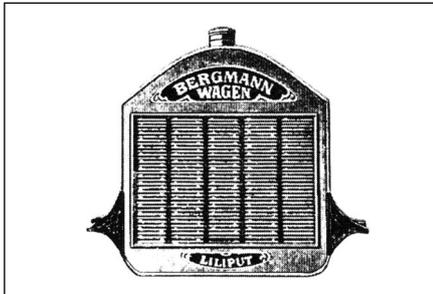




03.03.1894



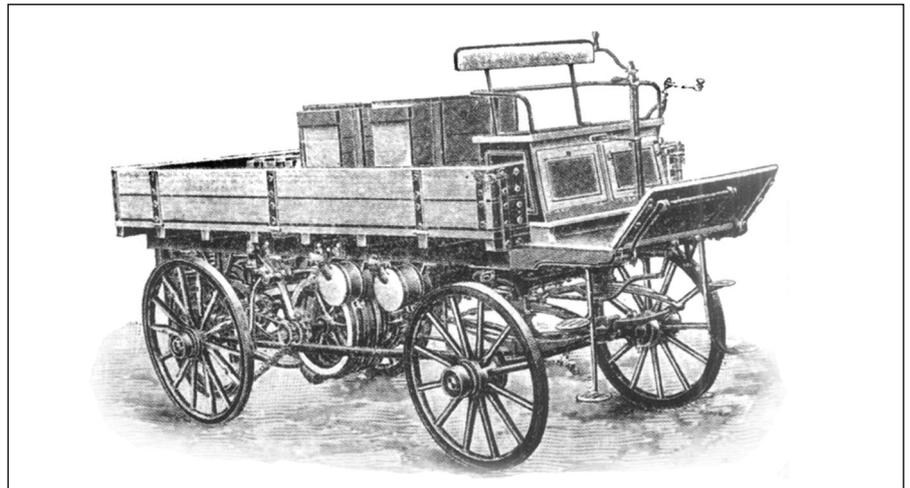
Kühler

**Bergmanns Industrierwerke
1894 – 1905**

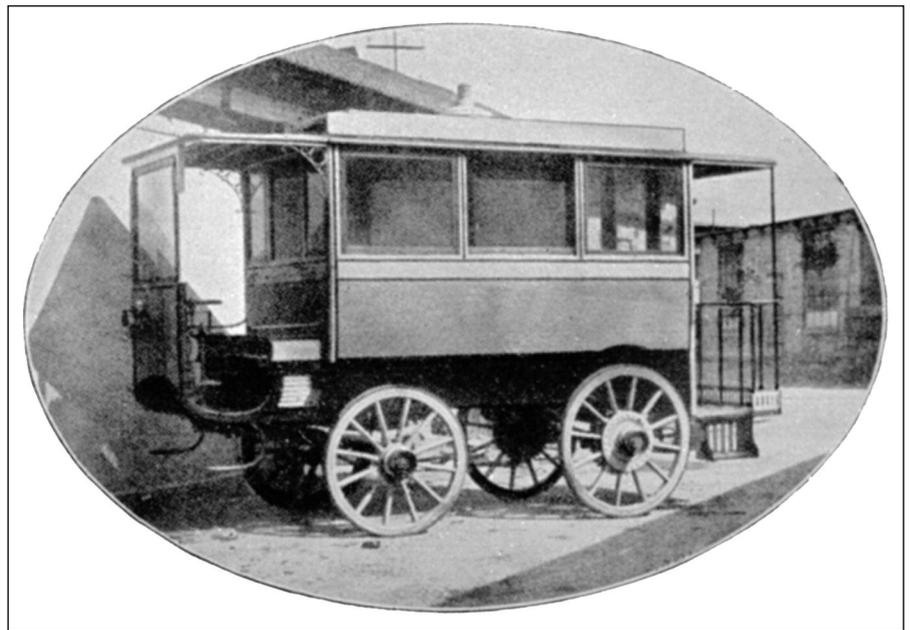
Nach einer erfolgreichen Unternehmer-Karriere gründete 1893 der Kaufmann und Fabrikant Theodor Bergmann (1851 – 1931) die Firma Bergmanns Industrierwerke G.m.b.H., Etablissement für Neuheiten, Ottenau und Gaggenau in Baden. Hergestellt wurden Emaille-bilder, Luftgewehre, Maschinenge-wehre (sog. Selbstladewaffen), Auto-maten, Sägemühlen und vieles mehr.

Als vierter deutscher Unternehmer nach > Benz, > Daimler und > Lutz-mann begann Bergmann nach Überlie-ferungen 1893 mit dem Automobilbau. Im Mai 1894 gewann Bergmann den jungen Ingenieur Joseph Vollmer (1871 – 1955), der zu einem der erfolg-reichsten Automobilingenieure Deutschlands insbesondere für Nutz-fahrzeuge wurde.

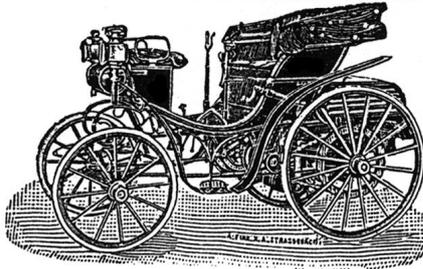
Vollmer leitete die Konstruktionsab-teilung und konstruierte mit einem Rie-mengetriebe den „Orient-Expresß“. Diesen Namen entlieh man dem da-mals weltbekannten Luxus-Zug nach Istanbul. Erstmals im Automobilbau verwendete Vollmer Kugellager. Von der flammenlosen Glühhutzündung ging er 1897/98 zur Bosch-Nieder-spannungs-Magnetzündung über. 1898 ging Vollmer zu > Kühlstein-Wagen-



8-PS-Lastwagen mit Reibradantrieb Typ BX der Bergmanns Industrierwerke um 1900 MB



Bergmanns Industrierwerke Omnibus 1899 1



Bergmann
Automobile

„ORIENT-EXPRESS“,
erstklassiges Fabrikat,

werden in allen Ausführungen für **Luxus-, Last- und Ge-
schäftswagen** geliefert. Zeugnisse u. Prospekte No. 46B gratis.

Solvente Vertreter gesucht durch
BERGMANN'S INDUSTRIEWERKE, Gaggenau (Baden).

Standard-Werbung für den „Orient-Expresß“ 1900 – 1901 (Vis-à-vis) 1

bau nach Berlin und wurde dort Teilhaber.

Den Einzylinder-Motor, der anfänglich 3–4 PS leistete, verlegte Bergmann 1900 vom Heck zur Front. Den auch im Ausland begehrten Orient Express, bot man nach Vollmers Vorgaben in verschiedenen Varianten an, unter anderem als 0,25-t-Geschäfts-(Typ D II) mit vornstehendem 4,5/5-PS-Einzylinder, als riemengetriebener 1,5-t-Lastwagen (Typ BX) mit unterflur liegendem 8-PS-

Einzylinder in Kutschenform sowie als Omnibusse mit 8, 12 und bis zu 30 Sitzplätzen. 1899 erschien ein erster Frontlenker-Omnibus (wahrscheinlich Typ XIV) mit Untersitzmotor (10 PS).

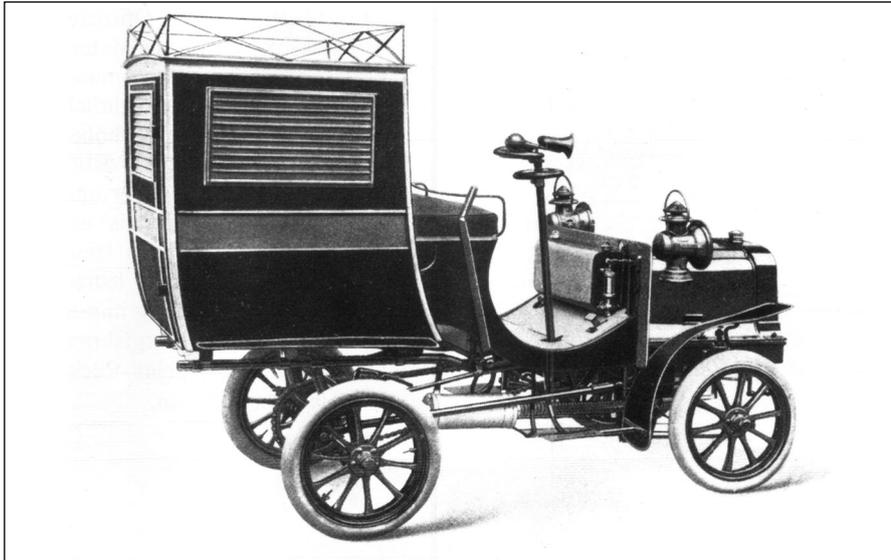
Ab 1900 zeichnete der Ingenieur Willy Seck, der bereits für > Scheibler in Aachen Lastwagen konstruiert hatte, für die Gaggenauer Konstruktionen verantwortlich. Zweizylinder-Aggregate entstanden mit 10, 14 und 15 PS Leistung, die auch in Lastwagen bis zu

vier Tonnen Nutzlast eingesetzt wurden. Der Kettenantrieb hatte sich durchgesetzt. Höhepunkt des Bergmannschen Autoengagements bildete 1902 ein Auftrag über 200 Fahrzeuge für England.

1903 entstand der erste 20/24-PS-Vierzylinder-Bergmann-Motor, den man auch in einem Lieferwagen wiederfand. Die Fahrzeuge nannten sich nun schlicht Bergmann-Gaggenau. Bevor Seck 1903 zur Fahrzeugfabrik Eisenach (> Dixi) wechselte hob er den Kleinwagen Liliput 2 S (3-PS-Zweizylinder) mit Friktionsantrieb (Reibrad), Röhrenchassis und Röhrenkühler aus der Taufe, das nach seinem Willen ein „Volksautomobil“ werden sollte. Liliput-Kastenlieferwagen (0,15 t) wurden ebenso gebaut wie Pritschenwagen. Die geplante Massenproduktion an verschiedenen Orten, für die eine eigene Dach-Organisation gegründet worden war, lässt sich lediglich in Gaggenau und der 1901 etablierten Bergmannschen Zweigniederlassung V. Chr. Schilling im thüringischen Suhl nachweisen. Bis 1905 steigerte sich die Leistung der Liliput-Einzylinder auf 4,5/5 PS.

1905 verkaufte Theodor Bergmann seine Automobilabteilung an den Werksleiter Georg Wiß (auch Wiss geschrieben), der 1902 in das Werk eingetretenen war und die Erwerbung unter dem Firmennamen Süddeutsche Automobilfabrik G.m.b.H. (> SAF) weiterführte. 1907 kaufte > Benz & Cie. erste Anteile an dieser Firma, die Ende 1910 als reine Nutzfahrzeugfabrik unter dem Namen Benz-Werke Gaggenau G.m.b.H. vollständig integriert wurde.

Bergmanns Industrierwerke wurden am 19. Dezember 1917 liquidiert, der



Liliput in Lieferwagen-Ausführung 1902 ²

Liliput ist das Fahrzeug, welches zwischen dem Motorrade und dem teuren zu schnell laufenden Motorwagen seither fehlte und wegen seines niederen Preises und einfacher Konstruktion bei hoher Leistung von jedermann gekauft und ohne Chauffeur und ohne technische Kenntnisse gefahren werden kann. Steigung bis zu 25°.

Prospekte gratis.

Bergmann's Industrierwerke Gaggenau (Baden).
Filiale: Subl i. Ch.

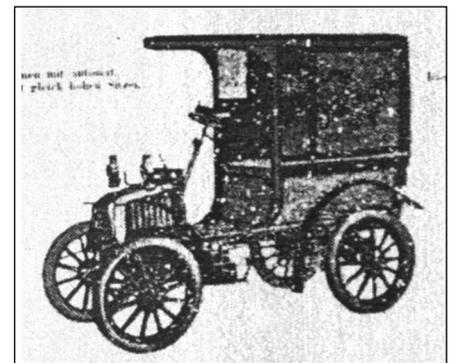
Liliput-Werbung 1904 ¹

Bergmann Automobile
„Orient-Express“
erstklassiges Fabrikat

werden in allen Ausführungen für **Luxus-, Last- und Geschäftswagen** geliefert. Zeugnisse und Prospekte No. 46 B gratis.

Solvente Vertreter gesucht durch
BERGMANN'S INDUSTRIEWERKE, Gaggenau (Baden).

Bergmanns Industrierwerke 1901 – 1902 ¹



Lieferwagen Typ DX von 1901

Nachfolgebetrieb Theodor Bergmann 1923 von Benz & Cie. übernommen.

Die Schutzmarken Libelle und Liliput gingen 1906 an Emil Bergmann, Karlstrasse 30 und Durlacher Allee 20 in Karlsruhe (Baden), über. Eine neu gegründete Automobil-Gesellschaft G.m.b.H., Karlsruhe Bad (kurz: A.G.K.), übernahm Vertrieb und Konstruktion der neuen Bergmann-Liliput-Typen. Sie wurden als zweisitzige (5/6-PS-Einzylinder), 2-3-sitzige (8/9-PS-Zweizylinder) und viersitzige Volksautomobile (12/16 PS-Vierzylinder) angeboten. Den Bau sollten drei unbekannt gebliebene Präzisionsfabriken übernehmen, und die A.G.K. rühmte sich, mit weiteren Werken zu verhandeln, um der großen Nachfrage zu genügen. Emil Bergmann verließ 1907 in der großen Automobil-Absatz-Krise das Unternehmen, um das es schlagartig ruhig wurde.

Auch nach der Gründung von > Mercedes-Benz behielt Gaggenau seine enorme Bedeutung. Von 1950 bis 200? stellte man dort den > Unimog her.



Werbung der Automobil-Gesellschaft für Bergmann's Liliput-Motorwagen 1906 ¹



Bergmann's Industrierwerke Fassbierwagen um 1902 ^{MB}