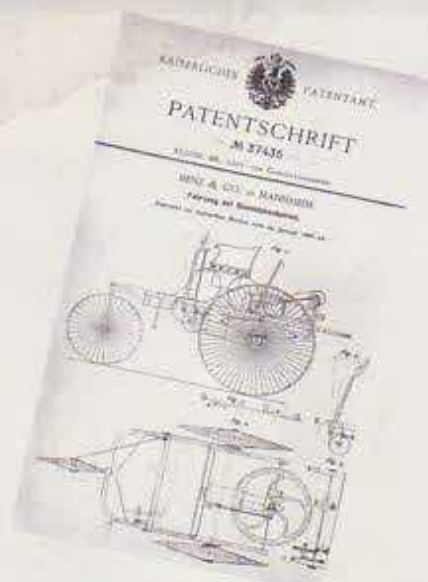
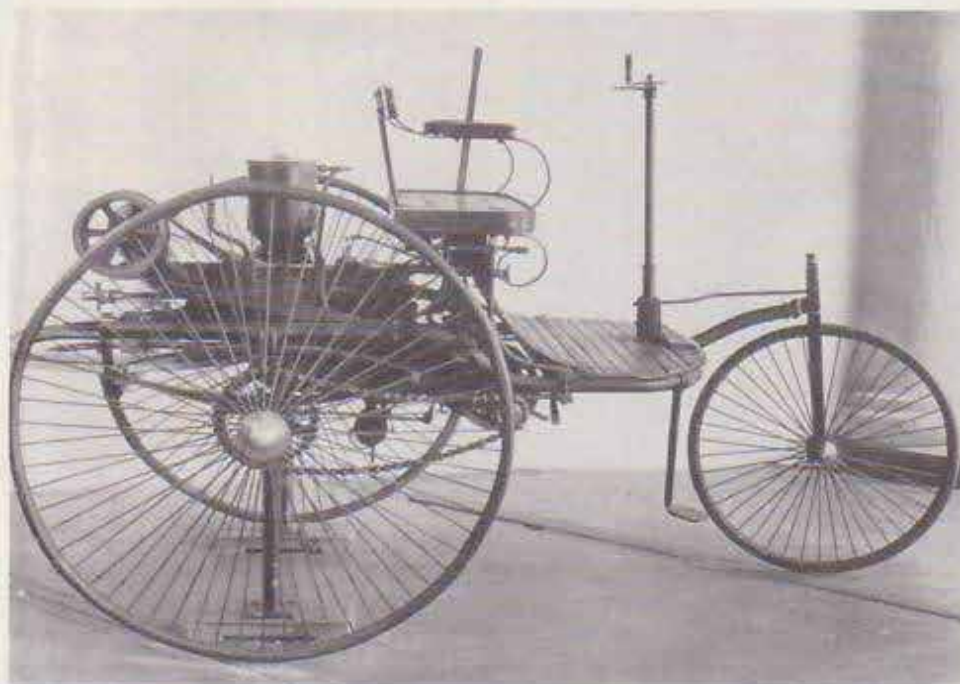


Eine Sensation ...

... war der Benz-Patent-Motorwagen von 1886 (1. Teil)



Eine Kopie der Patentschrift beim Kaiserlichen Patentamt von 1886

Eine Replica im Verkehrsmuseum der DDR

Aus Gründen der Aktualität des folgenden Berichtes wird in diesem Heft die Serie der Motorrad-eigenbauten aus der ehemaligen DDR unterbrochen, mit Sicherheit wird das Folgende mit ebensolcher Begeisterung aufgenom-

men wie die „Edelschrauber“ aus dem Sozialismus.

Eine Sensation war der Benz-Patent-Motorwagen von 1886, aber 121 Jahre später gab es eine weitere Sensation um den Benz-Patent-Motorwagen von 1886,

besser um eine Replica des berühmten Ahnen.

Ein junger Kraftfahrzeug Handwerksmeister, Jens Häschke aus Herrnhut, machte es sich zur Aufgabe eine originalgetreue Nachbildung des Benzchen Produktes, voll funktionsfähig auf die Räder zu stellen. Als vollendete Krönung und als Jungfernfahrt chauffierte er damit seine Braut zur Eheschließung am 07.07.07 auf das Standesamt.

Aber vorerst soll das Rad der Geschichte bis zum Ursprung des Motorwagens zurückgedreht werden. Die deutsche Nation brachte im 19. Jahrhundert gleich reihenweise hervorragende Pioniere des Kraftfahrwesens hervor, Nikolaus Otto wurde am 10.06.1832 in Holzhausen geboren, Gottlieb Daimler am 17.03.1834 in Schorndorf, Wilhelm Maybach am 09.02.1848 in Heilbronn, Carl Benz erblickte am 25.11.1848 in Mühlburg das Licht der Welt, Rudolf Diesel am 18.03.1858 in Paris, August Horch am 12.10.1868 in Winningen und Ferdinand Porsche am 03.09.1875 in Maffersdorf (bei Liberec, CR).

Besagter Carl Benz setzte sich sein Denkmal u.a. mit der Erfindung seines Benz-Patent-Motorwagens, so wurde zumindest sein dreirädriges Vehikel am 29.01.1886 beim Kaiserlichen

Patentamt des Deutschen Reiches unter der Nr. 37435, als Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb eingeschrieben. Im Oktober 1885 war das Fahrzeug in seiner Fabrik in Mannheim fertiggestellt worden, und da erfolgten unter Ausschluss der Öffentlichkeit auch die ersten Fahrversuche, diese Experimente machte Benz ältester Sohn Paul, sowie Maybachs Sprössling Karl. Die eigentliche Präsentation erfuhr die Öffentlichkeit am 03. Juli 1886 als Carl Benz erstmalig außerhalb des Fabrikgeländes auf der Ringstraße in Mannheim unterwegs war. Es war ein wahrhaft historischer Tag in der Geschichte der Technik, denn diese „pferdelose Kutsche“ wie das Fahrzeug sofort im Volksmund genannt wurde, war der Urahn unserer Autos.

Die badische Presse schrieb dazu: „Ein mittels Ligroin-Gas betriebenes Velociped ... wurde auf der Ringstraße probiert.“ Eine weitere Pioniertat vollbrachte Benz Frau Bertha, als sie im August 1888 gemeinsam mit ihren beiden Söhnen Eugen und Richard mit dem Modell 3 des Motorwagens auf die erste Fernfahrt ging. Diese Fahrt führte sie von Mannheim nach Pforzheim und zurück; dass es dabei einige Schwierigkeiten zu überwinden gab dürfte jedem Leser klar sein. So ging ihr auf der Rückfahrt im



Die erste Tankstelle der Welt in Wiesloch, hier wurde Frau Benz mit Ligroin für ihren Motorwagen versorgt



kleinen Ort Wiesloch der Treibstoff aus und ihre Rettung war der Besitzer der dort ansässigen Apotheke, der Genannte konnte ihr den verwendeten Treibstoff Ligroin auffüllen und somit kann Wiesloch mit Fug und Recht die Tatsache für sich in Anspruch nehmen, dass da die erste Tankstelle der Welt existierte.

Nun, die Entwicklung und Entstehung, die vielen technischen Details und auch die Rückschläge sowie die vollkommene Funktion hier darzustellen ist nicht möglich. Das alles würde ein Buch füllen, aber ein paar prinzipielle Einzelheiten sollten schon erläutert werden.

Der Pionier Benz kannte noch keine Lenkung für eine zweirä-

drige Achse oder gar eine Achsenkellenkung, deshalb wählte er für den Vorderbau seines Motorwagens nur ein einzelnes, zu lenkendes Rad. Über einen Steuerhebel betätigte er vom Sitz aus, über die senkrecht stehende Lenksäule, über ein Zahnrad und eine Zahnstange mittels einer Gabel das Vorderrad. Die beiden Hinterräder waren mit einer Achse verbunden und wurden mit zwei Schubstangen gegen den Rahmen abgestützt. Eine Riemenscheibe wird über Kegelräder von der Kurbelwelle angetrieben, mittels Flachriemen wird die Kraft über ein Vorgelege auf die mit Ritzeln bestückten Halbachsen für den eigentlichen Kettenantrieb übertragen. Der Kraft-

schluss, heute nennen wir es Kupplung, wird durch die Riemenverschiebung von der Leerscheibe auf die Vollscheibe mittels einer verschiebbaren Muffe übertragen. In den beiden Scheiben war bereits ein Ausgleichsgetriebe untergebracht. Ein Getriebe mit variablen Übersetzungsstufen existierte in diesem Sinne noch nicht, mit einem Vorwärtsgang musste der Maschinist auskommen, für alles andere wurde Muskelkraft benötigt.

Der relativ große Viertaktmotor mit seiner auffällig horizontal drehenden Schwungscheibe und einem liegenden Zylinder ist über der Hinterachse montiert. Benz hatte Bedenken, mit der großen, stehenden Schwungschei-

Vorführung des Motorwagens durch Jens Häschke mit Sprössling erstmalig anlässlich einer Oldtimerveranstaltung

be, aufgrund entstehender Kreiskräfte dieser, das Fahrzeug in negative Schwingungen zu versetzen, deshalb wählte er die Bauart. Das Flüssiggas erzeugt er mit einem Oberflächenvergaser, durch Betätigen einer Muffe steuerte er die Zusatzluft- und Gaszufuhr vom Vergaser zur Ansaugleitung in den Verbrennungsraum. Der Oberflächenvergaser besteht aus einem Behälter von 155 mm im Durchmesser und einer Höhe von 280 mm, dieser wird von unten durch Abgase beheizt um die Kraftstoffverdunstung zu forcieren. Die Zündung erfolgt durch eine Summerzündung mit einer Bunsenbatterie von 6 Volt Primärspannung. Mittels eines „Wagnerschen“ Hammers kommt der Strom zu einem Plattenkondensator zur hochgespannten Stromverstärkung zur Zündspule, wird da induziert und fließt zum Unterbrecher und zur Masse, es ist eine sekundärseitige Zündung. Die eigentliche Motorsteuerung erfolgt über einen Einlasschieber und ein Auslassventil. Die Kühlung seines Motors realisierte Benz über das noch heute bekannte Prinzip der Themosiphonwirkung mit einem Verdampfungskühler.

Weltweit wurden einige Repliken für private Sammlungen, für Museen und auch von oder für Einzelpersonen gefertigt. Bei Mercedes Benz wurde einst eine Kleinauflage von 50 Stück industriell gefertigt und an „betuchte“ Kunden zum Preis von ca. 52.000 € abgegeben. Jens Häschke hatte zu den „goldenen Händen“ als Oldtimerfreak auch die „goldene Nase“, aufgrund glücklicher Umstände, völlig legal und ohne finanziellen Aufwand in den Besitz der kompletten Konstruktionsunterlagen für seinen „Traum“ zu kommen. 2004 begann der Meister mit der Realisierung seines Vorhabens, nur drei Jahre hat er daran gearbeitet, es wollte ja geheiratet werden. Begonnen hat er mit der Anfertigung des Motors. Den Bericht über die Entstehung der Benz-Replica erfahren wir im nächsten Heft.



Im Motorradveteranen- und Technikmuseum von Grobshöhen wird das „Häschke-Werk“ anlässlich der Weihnachtsausstellung 2007 präsentiert