

Eine Sensation ist der Benz-Patent-Motorwagen von 2007

Gothaer

www.gothaer.de

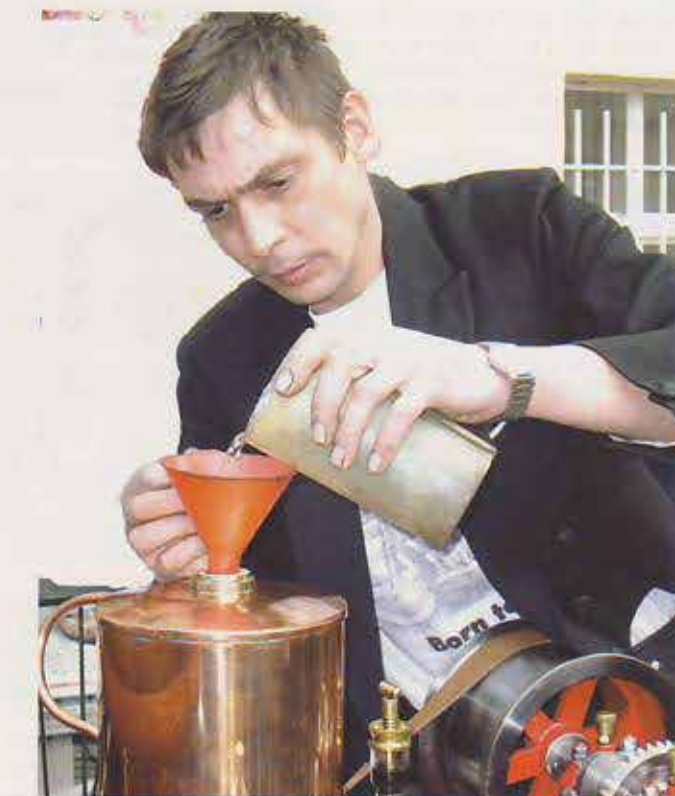
Im Teil 2 über den Benz-(Häschke)-Patent-Motorwagen wollen wir uns nun dem Erbauer und der Entstehung seines Produktes etwas näher widmen. Über die Historie und ein paar Einzelheiten der Funktion des „Vehikels“ wurde der Leser im Heft 06/08 bereits informiert. Viel Platz steht nicht zur Verfügung, deshalb können nur einige wesentliche Dinge erläutert werden.

Jens Häschke, ein junger Kraftfahrzeug-Handwerksmeister in dritter Generation im eigenen, kleinen Familienbetrieb, machte es sich zur Aufgabe, eine originalgetreue Nachbildung des Benzchen Produktes, voll funktionsfähig auf die Räder zu stellen. Ebenfalls ein Perfektionist, Ernst Vogt, aus deutschen Ländern westlich der Elbe hatte die gleiche Idee schon wesentlich früher und fertigte ein Replica an. Dazu hatte er intensiven Zugang zum einzigen, existierenden Original im deutschen Museum in München, da konnte er alle Details vermessen und sich fertige Konstruktionsunterlagen erarbeiten. Jens Häschke bekam durch die Presse davon Kenntnis und es gelang ihm, lediglich über Telefonkontakte, Verbindung aufzuneh-

men und letztlich die Unterlagen zu erhalten.

Im Dezember 2004, sagen wir, kamen als Weihnachtsgeschenk die Unterlagen beim „Edelschrauber“ an. Es sollte noch erwähnt werden, der junge Meister hatte seit Kindesbeinen intensive Kontakte zur Oldtimerszene und bastelte da schon an eigenen Fahrobjekten, der Virus saß also bereits unauslöschlich fest und er selbst wuchs über verschiedene Objekte tief in diesen „Rausch“ hinein. Nur auserlesene Talente sind selbst in der Lage mit derartigem Perfektionismus und brennender Leidenschaft solche Werke zu schaffen. Das Feuer war entfacht und sofort begann das Werken mit der Zielstellung, 1. zur für 2007 geplanten Hochzeitsfahrt zum Standesamt soll das Gefährt zur Jungfernfahrt präsentiert werden und 2. soviel wie möglich soll selbst gefertigt werden, einmal um den eigenen Ehrgeiz zu befriedigen und zweitens die Kostengrenze an der Schmerzgrenze zu halten.

Um es vorwegzunehmen, in Fremdarbeit wurden folgende Teile gefertigt, alle Zahnräder aufgrund des seltenen Originalmoduls, das große Schwungrad als Gussteil, die Sitzbankauflage, die Steuerrollen, die Antriebsketten kamen aus England. Die Schraubverbindungen sind der einzige, winzige Stilbruch, dafür wählte der Meister das metrische Standardgewinde, an einem Punkt



Der Meister füllt das Kühlmittel für seine Schöpfung, das gehört zur Zeremonie der Fahrtvorbereitung

muss der filigrane Perfektionismus beendet sein, meint er selbst. Im Januar 2005 begann das handwerkliche Projekt. Als erstes wurde das Herzstück, der Motor, gebaut, als Grundlage für den Zylinder wurden Teile eines Hydraulikzylinders aufgearbeitet, daran wurden die Flansche angeschweißt. Aufgrund moderner Schweißverfahren blieb der Verzug im Normbereich für die Abmessungen, im Zylinder wurde eine sogenannte nasse Laufbüchse eingezogen, Benz hatte diese Variante bereits 1885 wegen der Wasserkühlung gewählt. Der Kolben wurde aus Grauguss gefertigt. Alle vermeintlich als verchromt zu erkennenden Teile habe ihre Oberflächenveredelung nur durch Glanzpolieren erlangt. Auf die Frage, wer hatte denn die Drehmaschine mit der erheblichen Spitzenhöhe zur Nachfertigung des großen Schwungrades mit 685 mm Durchmesser gehabt, kam die Antwort, na wir selbst. Das ist allein eine Geschichte wert (siehe Foto), die Maschine

ist über 80 Jahre alt und stand auf dem Hof des Grundstücks unter freiem Himmel, der Antrieb erfolge über einen selbst restaurierten alten Lorenz Stationärmotor aus den Zwanzigern ohne eine Kupplung mittels eines langen Flachriemens. Also für jeden Messvorgang etc. wurde die Dampfmaschine angehalten und danach wieder im Handbetrieb angeworfen. Ähnliches geschah bei der Realisierung der Fräsarbeiten, dafür wurde im Internet recht preiswert eine alte Fräsmaschine ersteigert, aber das drei Tonnen schwere Teil stand bei München. Irgendwie kam sie doch nach Herrnhut, Platz dafür war in der Werkstatt nicht vorhanden, auf dem Hof wurde eine alte Wellblechgarage darüber gestülpt, und da diese zu niedrig war, ruhte sie dann auf einigen alten Castrol Ölfässern, und, und ... es kann hier nur wenig wieder gegeben werden.

Auf den Bildern mit der Motoransicht sind die Behälter für die Betriebsflüssigkeiten gut zu erkennen, aus Messingblech



Der Rohbau ist soweit entstanden, dass die Phase der Feinarbeiten beginnen kann

Gut zu erkennen sind die Hauptteile des Motors. Das große Schwungrad, der Kurbeltrieb, die Zylindereinheit, die Blechgefäße für Kraftstoff und Kühlmittel, die Kegelräder für den Antrieb, aber auch das Antriebsrad für den Rientrieb am Hinterrad

wurde der Kraftstoffbehälter und aus Kupfer das Reservoir für das Kühlwasser gefertigt, ebenso aus Kupferblech das Gehäuse des Oberflächenvergaser.

Allein diese Handarbeiten nötigen jedem Feinblechner Respekt ab. Hier müssen die Erläuterungen über den Triebwerksbau aus Platzmangel beendet werden. Der Motor von Benz war der erste seiner Art überhaupt, der mit flüssigem Kraftstoff betrieben wurde. Die Leistung von 0,8 PS erlangte der Motor bei 400 Umdrehungen der Kurbelwelle, damit sollen 16 km/h bei einem Verbrauch von 860 Gramm in der Stunde, sowie bei einer Verdichtung von 1:2,68 erreicht werden. Endlich, im Dezember 2005, evtl. wieder als ein Weihnachtsgeschenk, konnte der Motor auf einem Versuchsgestell Probelaufen. Natürlich gab es dabei Probleme, die Motorkraft von 0,8 PS soll nicht unterschätzt werden, mehrfach kam es dabei zu Brüchen der Kurbelwelle, evtl. kann man im Nachhinein auf zu geringe Festigkeiten bei der Schweißverbindung schließen. Bemerkenswert ist allein die Tatsache, dass es auf Antrieb mit dem Oberflächenvergaser und der Summerzündung funktionierte, diese Teile waren dem Meister bisher auch nur aus der Literatur bekannt und ohne einen Versuchsaufbau klappte das toll. Es folgte die Herstellung des komplizierten Antriebs, bitte nochmals Heft 04/08

Ein hochinteressanter Blick auf die Rückansicht der Benz-Replika, die Antriebseinheit mit dem Motor, Schwungrad und Ketten ist eben so gut zu erkennen wie die Räder und Teile des Fahrgestells mit der Federung.



nachlesen. Der eigentliche Rahmen des Fahrzeuges ist eine relativ einfache Schlosserarbeit, die beiden Vollenelliptikfedern wurden aus ehemaligen Teilen des Trabant gefertigt.

Eine weitere wahrhaft meisterliche Tat war wieder die Fertigung der Räder, die Hinterräder mit einem Durchmesser von 1.300 mm und das Vorderrad mit 700 mm. Die Naben wurden aufwändig aus Bronze gefertigt, selbst für die Herstellung der Speichen und auch der Felgenreife mussten erst wieder Spezialvorrichtungen geschaffen werden. Selbst die Felge aus einem ca. vier Meter langen Streifen Bandisen 40x3 zu fertigen warf genügend Probleme auf, sie musste exakt gerollt und dann auch noch das Profil gedrückt werden. Ein Geduldsspiel war mit Sicherheit das Zentrieren der großen Räder, das Puzzle der Speichenanfertigung ganz ausgeklammert und

dann kam die nächste Sorge, wie wird denn die Hartgummibereifung zu beschaffen sein. Für einen „gelernten DDR – Bürger“ null-Problem, in der DDR hatten die Bierfässer aus Aluminium Schorringe aus Hartgummi und die hatten das passende Profil, es musste nur noch die passende Klebtechnik erkundet werden.

Die eigentliche Fertigstellung erfolgte endlich im Juni 2007, es wurde aber auch allerhöchste „Eisenbahn“, denn der Hochzeitstermin rückte unaufhörlich heran, verschieben war nicht möglich, schon wegen dem besonderen Termin. Perfektionisten haben für alles ausgefallene Ideen, so auch für den Hochzeitstermin, der 07.07.07 war ja schon seit langer Zeit geplant und auch vom Standesamt bestätigt. Einen Tag vor der Hochzeit fand unter Ausschluss der Öffentlichkeit auf dem eigenen Grundstück die erste Probefahrt statt und es funktionierte. Pünktlich zum Termin fuhr Jens Häschke im Frack und Zylinder zu seinem Hochzeitstermin mit eigener Kraft auf

dem Benz-Motorwagen vor das Standesamt in Herrnhut.

Allein die Prozedur zur Fahrtvorbereitung zu beobachten ist ein Erlebnis, dazu gehört das Auffüllen von Wasser und Treibstoff, dann wird erst einmal das große, horizontal liegende Schwungrad per Hand gedreht um den Motor zu starten. Natürlich müssen diese und auch alle weiteren Handgriffe vom Experten beherrscht werden, alles andere und konventionelle was wir bisher von der Bedienung eines Motorfahrzeuges gelernt haben, kann man vergessen.

Die Freunde der „Edelschrauber“ Motorräder werden diesen kleinen Seitensprung verziehen haben, dafür haben sich noch ein paar weitere Experten der Zweiradszene mit ihren hochinteressanten Produkten in Erinnerung gebracht. Im Heft 08/08 gibt es einen kleinen Rückblick auf die zurückliegende und faszinierende Zeit der Jawa-Clubs in der ehemaligen DDR mit tollen Umbauten bis zu den Königswellen Modellen.



mc
Parking.de
Immer sicher und günstig parken

McParking
immer sicher
und günstig
parken am Flughafen

Bei uns macht Ihr Wagen Urlaub!

Parken Sie Ihren Wagen supergünstig bei uns am Flughafen Tegel oder Schönefeld mit bis zu mehr als 60% Preisvorteil gegenüber den offiziellen Flughafenpreisen

- 24-Std.-Service
- bewachtes und umzäuntes Gelände in weniger als 5 Fahrminuten Entfernung vom Terminal
- kostenloser, schneller und zuverlässiger Shuttle-Service zum Flughafen und wieder zurück
- Ihr Wagen ist bei uns versichert gegen Diebstahl, Einbruch und Vandalismus

Jetzt 3 Standorte: Tegel, Schönefeld und Leipzig!

Reservierung unter: www.mcparking.de oder www.airport-parking-berlin.de
oder kostenlos telefonisch unter 030-41400300