

1896 - Der weltweit erste Lastwagen

Pragmatismus prägte die Konstruktion des ersten Lkw der Welt, der wie eine Kutsche mit Motor und ohne Deichsel aussah. Der „Phoenix“ genannte, vier PS starke Zweizylinder-Heckmotor mit 1,06 Liter Hubraum stammte aus dem Pkw. Ihn kombinierte Daimler mit einem Riemenantrieb auf die Hinterachse. Dort saßen zudem Schraubenfedern, die die Erschütterungen vom empfindlich reagierenden Motor fernhielten. Schließlich rollte das Fahrzeug auf harten Eisenreifen.



Per Kette lenkte Daimler die Blatt gefederte Vorderachse. Wie bei einer Kutsche saß der Fahrer vorn auf dem Fahrerbock. Der Motor befand sich am Fahrzeugheck. Der Verbrauch des Benziners lag bei ungefähr sechs Litern pro 100 Kilometer. In der damaligen Terminologie hieß das „0,4 Kilogramm pro PS und Stunde“.

Weit vorausschauende Technik im ersten Lkw

Bemerkenswert ist, dass der erste Lkw die heute noch vor allem in Baufahrzeugen üblichen Außenplanetenachsen schon 125 Jahre vorwegnahm: Denn das Riemengetriebe schickte die Kraft des Motors auf eine quer (zur Längsachse des Wagens) montierte Welle, deren beide Enden mit einem Ritzel versehen waren. Jedes dieser Ritzel griff nun seinerseits in die Innenverzahnung eines Zahnkranzes, der mit dem anzutreibenden Rad fest verbunden war. So funktionieren im Prinzip seither die Außenplanetenachsen der schweren Mercedes-Benz Lkw bis zur aktuellen Arocs-Baureihe.

Die Basis des heutigen Lkw wird geschaffen

1898 verlegten Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach beim Sechs-PS-Fahrzeug den bis dahin am Heck postierten zweizylindrigen Phoenix-Motor unter dem Fahrersitz, wobei das Viergang-Riemengetriebe ebenfalls nach vorn wanderte. Doch ließ auch diese Lösung noch einige Wünsche offen. Noch im selben Jahr bekam der Lkw dann schließlich jenes Gesicht, das ihn vom Pkw erstmals deutlich unterschied und den Weg zu immer höherer Leistung und Nutzlast ebnen sollte: Der Motor fand seinen Platz jetzt ganz vorn, war vor der Vorderachse angeordnet und gab seine zehn Pferdestärken über ein Viergang-Zahnradgetriebe sowie durchgängige Längswelle und Ritzel an die Innenzahnkränze der eisenbereiften Hinterräder weiter.

Entscheidend verbesserte Daimler bei diesen Fahrzeugen aber nicht nur den Triebstrang, sondern auch den Motor selbst. Statt einer Glührohrzündung entflammte indessen die neue Niederspannungs-Magnetzündung von Bosch das Benzin-Luft-Gemisch in den Kolben des 2,2-Liter-Zweizylinders, und auch der Kühler griff auf ein vollkommen neues Konstruktionsprinzip zurück.

Die erste Kundenerprobung bei einer Ziegelei



Gottlieb Daimler ließ wahrscheinlich wegen der vielen Neuerungen erst mal Vorsicht walten, bevor er mit dem neuen Fünftonner an die Öffentlichkeit ging. „Kundenerprobung“ hieß jenes Testverfahren heute, dem er das für damalige Verhältnisse hochmoderne Fahrzeug unterzog. Monatelang setzte Daimler seinen neuen Fünftonner den täglichen Strapazen des Betriebs in einer Heidenheimer Ziegelei aus und stellte die erkannten Schwächen konsequent ab.

Daimler-Lkw waren schon immer international

Der erste Käufer des ersten Lkw findet sich aus dem Mutterland der Industrialisierung: England. Das ist ein Pflaster, auf dem dampfgetriebene Gefährte seinerzeit bereits den Sprung von der Schiene auf die Straße vollzogen haben und sich bis in die 50er-Jahren des 20. Jahrhunderts behaupten konnten. Es trifft sich gut, dass genau der Red Flag Act im Jahr 1896 wieder abgeschafft

wird. Trotzdem soll es aber noch bis zum Jahr 1901 dauern, bis sich bei einem Vergleichstest in Liverpool ein Lkw dem damals auf der Insel üblichen Dampflastwagen als überlegen erweist.

Auch in Paris war der Daimler-Lkw ein gern gesehener Gast. Gottlieb Daimler nahm den weiten Weg ins pulsierende Paris auf sich, um auf der Weltausstellung die Werbetrommel für das neue Produkt zu rühren. Dort fand im Anschluss an einen vom Automobil-Klub Frankreich durchgeführten Wettbewerb „Motorwagen für den Stadtverkehr“ eine Automobil-Ausstellung in den Tuileries Gärten statt, auf der Gottlieb Daimler den neuen Fünftonner sowie einen vier PS starken Riemenwagen präsentierte. „Große Menschenmengen, viele Wagen aller Art und unser Lastwagen gefallen sehr“, notierte Daimlers Gemahlin Lina zufrieden im Juni 1898.

Die Daimler Manufacturing Company (DMFG) war von 1898 bis 1907 eine amerikanische Autoherstellerfirma. Von 1888 bis 1898 war die Firma als Daimler Motor Company (DMC) bekannt, die im Rahmen einer Partnerschaft zwischen Gottlieb Daimler von der Daimler-Motoren-Gesellschaft gegründet wurde und William Steinway vom Klavierhersteller Steinway & Sons. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Long Island City, Queens, New York City, in der Nähe des Hauptsitzes von Steinway in Astoria, verkaufte Daimler-Stationär- und Schiffs-Motoren sowie Busse und Lastwagen.

Langfristige Produktionsordnung – Daimler baut Lkw in Berlin-Marienfelde

Und wie bei Benz, so blieb auch bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) die Nutzfahrzeugproduktion nicht lange im Stammwerk. Bereits 1897 hatte DMG-Aufsichtsratsvorsitzender Max von Duttenhofer im Alleingang einen Pakt mit dem Berliner Unternehmen Ad. Altmann & Co. geschlossen, der eine weitere große Produktionsstätte für Motorwagen etablieren sollte. Im Februar 1899 begann die Firma auf Basis neuester Konstruktionspläne und Patente Daimlers und machte den in Stuttgart hergestellten Daimler-Fahrzeugen eifrig Konkurrenz. Elektromotor-Wagen nach Patenten des amerikanischen Herstellers Columbia gehörten ebenso zum Sortiment wie kutschenähnliche Personenwagen und verschiedenste Nutzfahrzeug-Varianten.

Nach dem Tod von Gottlieb Daimler im Jahr 1900 hatte die DMG-Generalversammlung die Übernahme des in Berlin-Marienfelde ansässigen Unternehmens als Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde beschlossen. Im damit erheblich gewachsenen Unternehmen kam es zu folgender Arbeitsteilung: Cannstatt und wenig später das neue Werk in Untertürkheim konzentrierten sich auf den Bau von Personenwagen, während sich Marienfelde der Lkw und Busse annahm.

Das Lkw-Programm von 1899 bis 1905



Die zweite Generation der von 1899 bis 1903 gefertigten Daimler-Lkw setzte sich aus Grundtypen mit 1,25 bis 5,0 Tonnen Nutzlast zusammen, deren Motorisierung per Zwei- und Vierzylinder von vier bis zwölf PS reichte.

Im Detail sieht das nahezu lückenlose Programm der DMG ab 1905 so aus: leichte Laster mit drei Nutzlastklassen von 500 über 1000 kg bis 1500 Kilogramm Nutzlast, die ihre treibende Kraft aus Zweizylindermotoren mit acht bis 16 PS beziehen. Vierzylinder mit 16 bis 35 PS befeuern die schwere Klasse mit zwei bis fünf Tonnen Nutzlast.

Der Boden für den Lkw ist bereitet

Der Boden für den Lkw ist nun bereitet. Die industrielle Revolution nimmt zunehmend an Fahrt auf, Massengüter drängen auf die Märkte. Der Bedarf an Verteilerverkehr steigt. Schon 1871 sind die Zollschränken im Deutschen Reich gefallen. Enger als gemeinhin angenommen ist die Geschichte des Straßentransports mit der Historie des Handels und Wegebauens verknüpft.

[Zu den Bildern >>>](#)