

1923: die weltweit ersten Diesel von Benz und Daimler



Erster Diesel Lkw Benz Typ 5K3.

Benz & Cie. stellte 1923 den ersten Diesel-Lastwagen der Welt vor. Angetrieben wurde der Fünftonner von einem Vierzylinder-Diesel des Typs OB 2 mit 33 kW (45 PS) bei 1000/min. Im direkten Vergleich mit einem baugleichen Benziner überzeugte der Diesel-Lkw auf Anhieb durch seine Wirtschaftlichkeit: Gegenüber dem Otto-Motor brachte der Selbstzünder eine Kraftstoffkosten-Ersparnis von 86 Prozent.

Die Arbeiten am neuen Motor für den Lkw begannen bereits 1922. Im September jenes Jahres stand das erste Aggregat auf dem Prüfstand. Zunächst wurden zehn Motoren vom Typ OB 2 gebaut.

September 1923 im Nord-schwarzwald: erste Versuchsfahrten mit dem Benz-Diesel

Die erste Versuchsfahrt in dem anspruchsvollen hügeligen Gelände um Gaggenau fand am 10. September 1923 statt. Ein Ingenieursbericht kam zu folgenden Feststellungen:

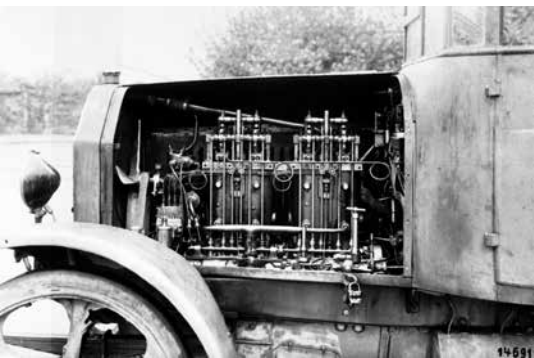
„Besonders überzeugt der günstige Verbrauch: Versorgt mit Braunkohlen-Teeröl, benötigt der OB 2 rund ein Viertel weniger Treibstoff als ein gleich starker Benzinmotor. Durch den günstigen Preis des Teeröls gegenüber Benzin ergeben sich die sensationell niedrigen Treibstoffkosten. Neben Teeröl lässt sich der neue Motor auch mit Gasöl, Petroleum, Texas-Öl sowie gelbem oder braunem Paraffin-Öl“ betreiben“ – so warb Benz & Cie. 1923 für den genügsamen Antrieb.

Als Fahrgestell wählten die Benz-Ingenieure den Benz-Lastwagen 5 K 3, ausgelegt auf fünf Tonnen Nutzlast. Der Dieselmotor OB 2 bewährte sich bei den Fahrversuchen so gut, dass schon am 14. April 1923 der Beschluss zur Serienfertigung fiel. Der Vorkammer-Dieselmotor

OB 2 brachte nun eine Leistung von 37 kW (50 PS) bei 1000/min.

Oktober 1923: Lkw mit Lufterblasdiesel von Daimler

Im Jahr 1911 begann bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft die Entwicklung eines kompakten Dieselmotors für gewerbliche Zwecke und für die Landwirtschaft. Während Benz & Cie. den Diesel-Lkw entwickelte, entstand bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) in Berlin-Marienfelde ein fast gleich starker Lufterblasdiesel zum Einbau in Lastwagen. Das fertige Aggregat ist ein Vierzylindermotor mit



Benz Diesel Motor OB 2.

29 kW (40 PS) bei 1000/min. Auf verschiedenen Testfahrten bewies der Motor 1923 seine Praxisstauglichkeit. Spektakulär war damals vor allem die Fernfahrt zwischen zwei DMG-Werken: Vom 20. bis 30. September 1923 fuhr ein Daimler-Diesel-Lkw von Berlin nach Stuttgart und zurück. Nach diesen öffentlichkeitswirksamen Erprobungen über damals ungeheuerliche Distanzen wurden die ersten Marienfelder Diesel-Nutzfahrzeuge vom Typ Daimler 5C bereits Anfang Oktober 1923 auf der Berliner Automobilausstellung gezeigt, und zwar ein Lastwagen, ein Dreiseiten-Kipper und ein Omnibus.

1927: Vorkammer-Diesel setzt sich bei der fusionierten Daimler-Benz AG durch

Nach der Fusion von Benz & Cie. und der DMG im Jahr 1926 setzte sich jedoch das Vorkammer-Prinzip von Benz gegen den Luftblasdiesel durch. Erster Vorkammer-Dieselmotor aus gemeinsamer Entwicklung war der Sechszylindermotor OM 5 von 1927 (55 kW/75 PS aus 8,6 Liter Hubraum). Die Abkürzung OM für Dieselmotoren, von „Oelmotor“ kommend, erhält sich seither in der Nomenklatur von Mercedes-Benz.

Im Mercedes-Benz Lastwagen vom Typ L 5 arbeitete wahlweise der neue OM 5 (51 kW/70 PS bei 1300/min) oder ein Benzinmotor vom Typ M 36 (74 kW/100 PS bei 2000/min). Der

Fünftonner (mit Niederrahmen als N 5 zu haben) war im 1927 präsentierten, neuen Mercedes-Benz Nutzfahrzeugprogramm noch der einzige Typ, der überhaupt mit Dieselantrieb angeboten wurde. Sowohl die 1,5-Tonner als auch der 3,5-Tonner waren zunächst nur mit Benzin-Vergasermotoren zu haben. Damit reagierte Mercedes-Benz auf die noch immer große Skepsis von Kunden gegenüber dem Dieselmotor.

Der OM 5, dessen Serienproduktion 1928 anläuft, war bereits mit der neuen Bosch-Einspritzpumpe ausgerüstet. Robert Bosch begann 1922 mit der Arbeit an Diesel-Einspritzpumpen. Durch die 1927 vorgestellte, systematisch verbesserte Einspritztechnik trug er zur Akzeptanz des Dieselantriebs bei. Persönlich war Bosch sowieso vom Selbstzünder überzeugt: 1924 gehörte er zu den ersten Kunden, die einen Diesel-Lkw von Benz & Cie. orderten.

Verkaufsförderung der neuen Mercedes-Benz Diesel Lastkraftwagen

Der Verkauf erwies sich zunächst als recht schwierig, die damals neue Lkw-Konzeption

rund um den Ölverbrenner wurde als zu laut und ruppig bemängelt. Positive Resonanz kam aus England. Im Juni 1928 war ein 5-Tonnen Diesel Lastwagen an die British Mercedes-Benz Ltd geliefert worden. Die Fachzeitschrift „Commercial Motors“ würdigte in fünf aufeinanderfolgenden Ausgaben die Eigenschaften des Mercedes-Benz Lkw in anerkennender Weise. Daraufhin verlieh der Königlich Englische Automobil-Club im Herbst 1928 der Daimler-Benz AG die Dewar Trophy, die alljährlich für besondere Leistungen auf dem Gebiet des Kraftwagenbaus verliehen wurde.

Um den in vielen Teilen Deutschlands weiterhin noch unbekanntem 5-t Diesel-Lkw bekanntzumachen, wurde im Sommer 1929 von Leipzig aus eine Fahrt gestartet, die in alle Regionen Deutschlands führte: von der Nordsee bis zu den Alpen, vom Ruhrgebiet bis in die östliche Lausitz. Dabei wurden die Verkäufer in den Niederlassungen und Vertretungen über die Vorteile des Mercedes-Benz Diesels unterrichtet. Zudem wurden die Diesel-Lkw Interessenten und Fahrern zu Probefahrten überlassen. Auch die Presse nutzte die Gelegenheit zu eingehender Berichterstattung über die neue und innovative Antriebstechnologie.



© Daimler

Mercedes-Benz L5 Lkw mit Motor OM5 ab 1927.



Lkw Benz 5 K 5 mit Diesel-Motor OB 2 – 10 Jahre im Dienst.

ANZEIGE

Langendorf

TIEFLADER

Langendorf

high tech on wheels

TIEFLADER | Fahrzeugtypen

- einfach überfahrbar
- abfahrbarer Schwanenhals
- Tiefbett-Fahrzeuge
- teleskopierbare Tieflader
- Sonderlösungen

Ihr Fahrzeug speziell für Ihren Einsatzbereich entwickelt!

Kontaktieren Sie Ihren Vertriebspartner! www.langendorf.de