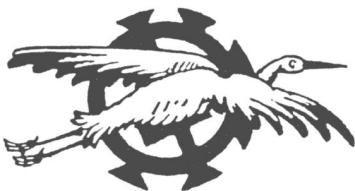




11.10.1919 – 240 423



04.06.1913 – 184 251

### Benz-Sendling 1919 – 1930

Gemeinsam mit der Motorenfabrik München-Sendling (> Sendling) gründete die > Benz & Cie., Mannheim, am 28. März und 11. Juni 1919 die Benz-Sendling Motor-Pflüge G.m.b.H. mit Geschäftssitz Berlin NW 7, Unter den Linden 57–58.

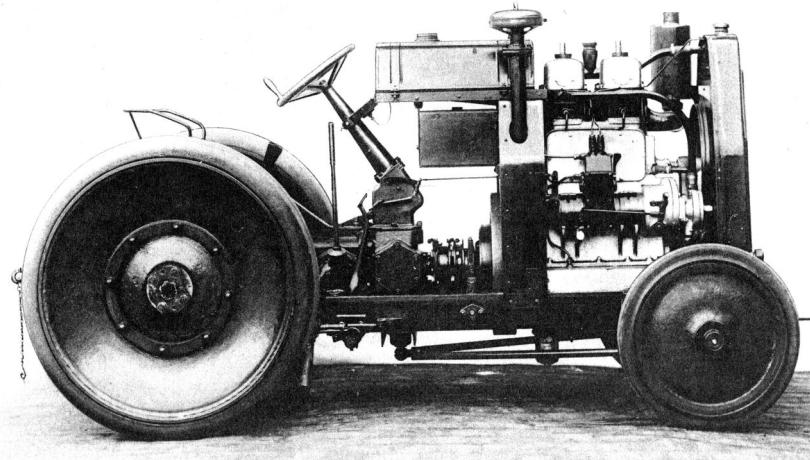
Das Unternehmen entwickelte zunächst einen dreirädrigen Schlepper mit einem 1,4 Meter hohen Hinterrad und Benzolantrieb (Zweizylinder). Der Traktor Typ T 3 wurde 1919 von der D.L.G. mit der großen silbernen Denkmünze ausgezeichnet. Verantwortlich waren die Ingenieur Georg Wiss (> Daimler) und Walter Nallinger. Die Produktion erfolgte bis 1922 bei der Automobil- und Aviatik A.-G., in Leipzig-Heiterblick (1921 hatte man dieses Unternehmen von der Maschinenfabrik J. Mehlich Akt.-Ges., Berlin, übernommen).

Ab 1922 wurden in Mannheim entwickelte kompressorlose Zweizylinder-Dieselmotoren (25 PS) eingebaut. Der mit 1188 Exemplaren gebaute und sogar mit einer britischen Lizenzproduktion (ab 1926 bei J. & H. McLaren & Co., Leeds) überaus erfolgreiche Diesel-Schlepper Typ S 6 (inklusive der weiterentwickelten Typen S 7 und S 8), war

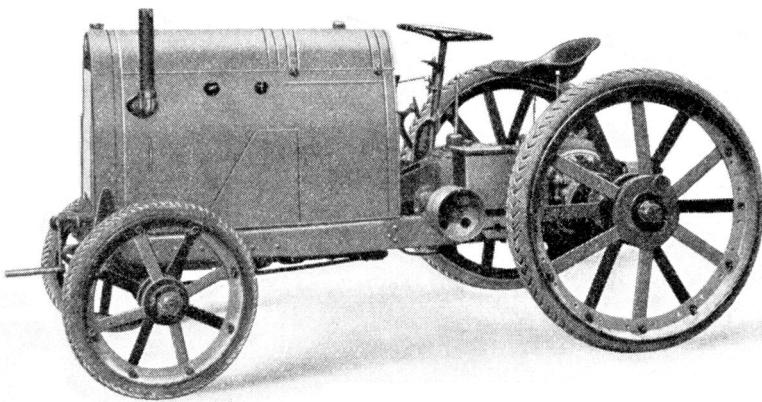
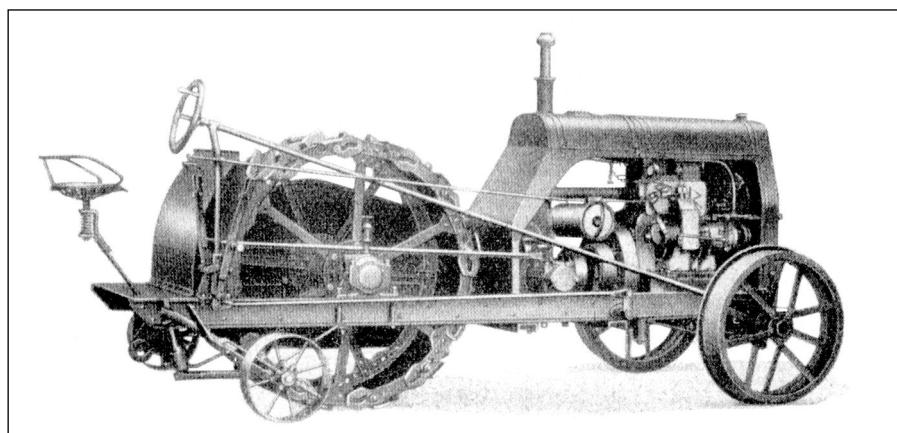
neben dem „Motorpferd“ von > MWM das erste serienmäßige kompressorlose Dieselfahrzeug der Welt.

Die Schlepper-Fertigung ging 1923 an die > Rheinmetall A.-G., Düsseldorf und die > Komnick A.-G., Elbing, über. Als „Universalmaschine für alle Zwecke der Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Industrie und Ver-

kehr“ erschien 1923 der Benz-Sendling-Vierradschlepper Typ BK. Das Rahmenfahrgestell und das Getriebe stammten von Komnick. Stehend eingebaut war ein kompressionsloser Zweizylinder-Dieselmotor, der nach dem Benz-Vorkammerprinzip arbeitete und 32/35 PS bei 800 U/min leistete.



Benz-Sendling Type BK – 2. Ausführung in der Straßenversion

Benz-Sendling Straßen-Dieselschlepper Type BK (Benz-Komnick) von 1923<sup>1</sup>Eines der ersten Diesel-Fahrzeuge der Welt, der Dreirad-Schlepper Type S 6<sup>1</sup>

## B E N Z - S E N D L I N G

Die Straßenzugmaschine wog betriebsfertig 4 t und zog bis zu 15 t bei maximal 8 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 12 km/h. 1929 ging die Konstruktion via Komnick an > Büsing über.

Als letztes präsentierte Benz-Sendling 1928 den rahmenlosen Dieselschlepper Type O.E. mit kompressorlosem Einzylinder.

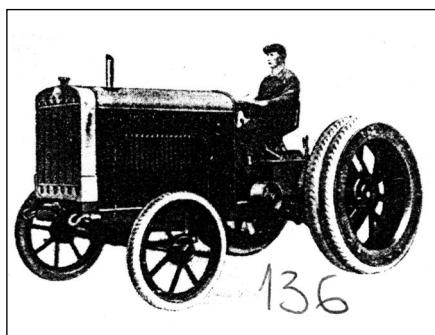
Es handelte sich um einen in rahmenloser Blockbauart ausgeführten Vierradschlepper mit großen Hinterrädern und kleineren Vorderrädern. Der liegende Einzylinder-Dieselmotor (mit Vorkammer) hatte zunächst 3,4 l Hubraum, ab 1929 4,3 l und leistete 24, später 26 PS bei 800 U/min. Bohrung und Hub beliefen sich auf 135 mm (später 150) × 240 mm. Zunächst fand eine Verdampfungskühlung Verwendung (Kühlerinhalt 110 Liter Wasser), die Modelle in den folgenden Jahren konnten wahlweise mit einer Thermosyphonkühlung ausgestattet werden. Die nasse Zylinder-

derlaufbüchse war leicht auszuwechseln.

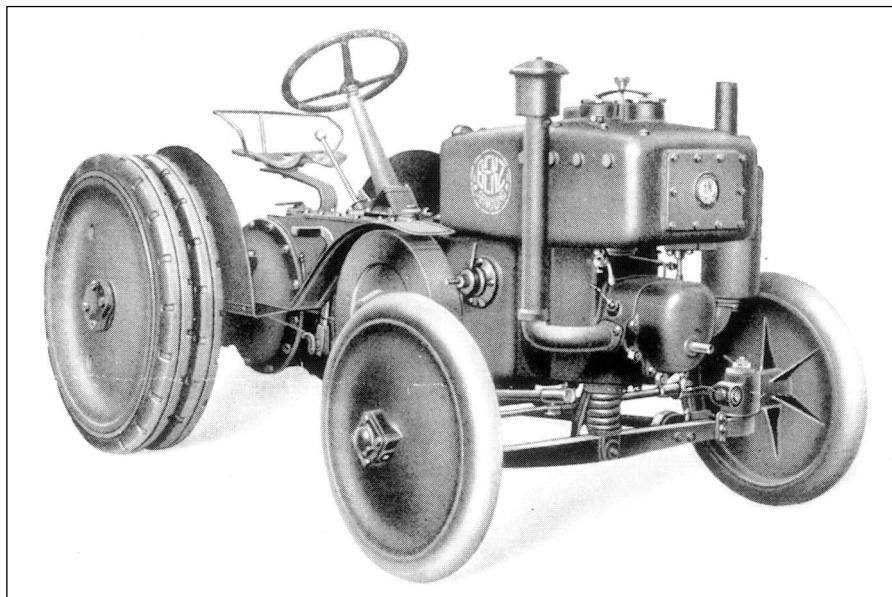
Als Treibstoff kamen Gasöl (Diesel), Rohöl, Paraffinöl, Braunkohleteröl und Petroleum in Betracht. Motor und Getriebe wiesen eine gemeinsame Druckumlaufschmierung auf. Das Getriebe war mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang ausgerüstet, die Höchstgeschwindigkeit mit Straßenbereifung lag dann bei ca. 16 km/h, 15 t Nutzlast konnten bewegt werden. Zum Starten wurde die Kompression (vermutlich am Auslassventil) herabgesetzt und der Motor mit der Handkurbel angedreht. Vorher musste selbstverständlich eine Zündpatrone eingesetzt werden.

Als > Mercedes-Benz O.E. wurde dieses Fahrzeug von der inzwischen neu gegründeten Daimler-Benz A.-G. bis 1931 etwa 100-mal in Mannheim gefertigt, auch als Straßenschlepper.

Die Benz-Sendling Motor-Pflüge G.m.b.H., die nach 1924 in Berlin-Charlottenburg, Salzufer 2/3, ihre Geschäftsstelle hatte, wurde 1931 aufgelöst.



Typ BK ?? copy Lao



1928 präsentierte Benz-Sendling den Dieselschlepper O.E. aus Mannheim