



1894



1898 – 1924



1902



1902



1908



1907

**Daimler  
1896 – 1928**

Der polyglotte Ingenieur und spätere Unternehmer Gottlieb Daimler (1834–1900) war mehr an der Konstruktion eines leichten Motors mit universellen Einsatzmöglichkeiten interessiert als Carl Benz (> Benz), der von Anfang an ein Straßenfahrzeug bauen wollte. Revolutionär war die beiden gemeinsame Idee, das seltene und zudem als sehr feuergefährlich eingeschätzte Benzin,

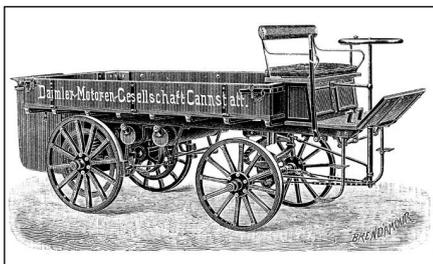
damals noch Ligroin genannt, als Treibstoff zu verwenden.

In seiner Heimatstadt Bad Cannstatt bei Stuttgart ließ Daimler sich 1882 nach dem Ausscheiden aus der Gasmotoren-Fabrik Deutz (> Deutz) als wohlhabender Mann nieder. Mit dem „König der Konstrukteure“ Wilhelm

Maybach (1846–1929) verwirklichte er im Gartenhaus seiner Villa in der Taubenheimstraße 13 einen schnelllaufenden, leichten Einzylinder-Viertakt-Benzinmotor mit Glührohrzündung in liegender Anordnung. Er wurde als Gasmotor bezeichnet (D.R.P. Nr. 28 002 vom 16. Dezember 1883).



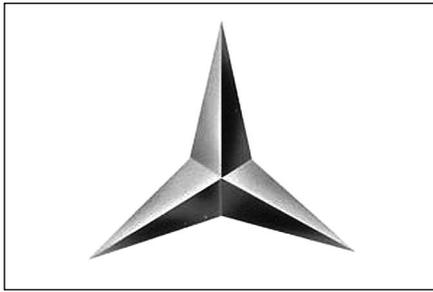
1898



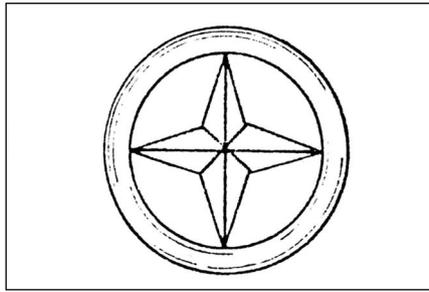
Der erste Daimler-Lkw



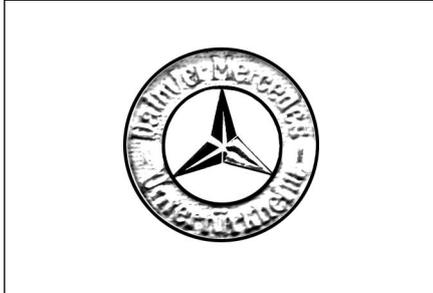
Derselbe Daimler-Lkw in Coventry am Godiva-Day als Werbeträger



1909 – 1924



1909



1913 Untertürkeim



Noch im gleichen Jahr folgte ein stehender, luftgekühlter Einzylindermotor, Standuhr genannt. Jeweils als Weltpremiere trieben Standuhr-Abkömmlinge ein als Reitwagen bezeichnetes Motorrad (1885), ein Motorboot (1886), einen Straßenbahnwagen, eine Eisenbahndraisine, einen Triebwagen (alle 1887), ein lenkbares Luftschiff (Dr. Friedrich Hermann Wölfert / Karl Wölfert, Leipzig) und eine Motor-Feuerspritze (beide 1888) an. Stationäre

und Bootsmotoren (ab 1886) sicherten den Pionieren Einnahmen.

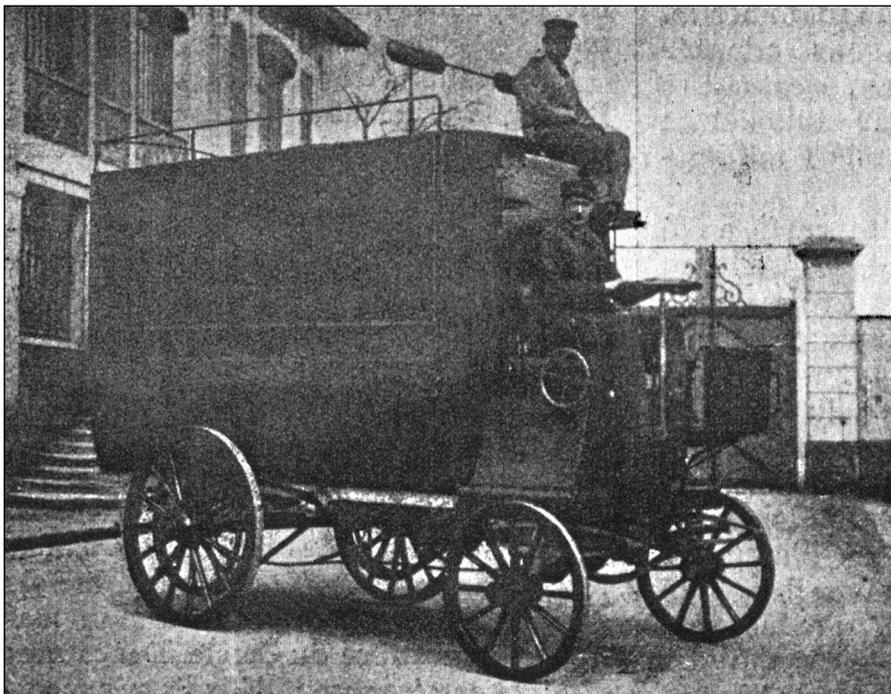
Auf Drängen Maybachs erprobte man die überarbeitete Standuhr 1886 auch in einer umgebauten Kutsche mit Drehschemellenkung. Die Daimler-Motorkutsche war somit das erste Vierrad-Automobil. (Werner Walz datiert die Motorkutsche abweichend auf 1888.) Bald erhielt sie für ihre 462 ccm und 1,5 PS Wasserkühlung. Die Kraftübertragung erfolgte per Riemen über

ein Vorgelege und Ritzel auf mit den Hinterrädern verschraubte Innenzahnradkränze. In einer Fabrikanlage auf dem Cannstatter Seelberg, Ludwigstraße 67, begann 1889 die Komplettierung eines von der Neckarsulmer Strickmaschinenfabrik A.-G. (> N.S.U.) gelieferten Quadricycles (Vierrads), heute Stahlrad-Wagen genannt, mit dem ersten Zweizylinder-V-Motor der Welt (2 PS, 565 ccm). Der Stahlrohrrahmen diente mit einem Oberflächenverdampfer der Wasserkühlung. Bahnbrechend mit seinem heute noch gültigen Prinzip war Maybachs Zahnradgetriebe mit vier Gängen. Erfolgreich vermarktete Daimler die Innovationen im Ausland. Der französische Ingenieur Edouard Sarazin erhielt 1886 die Daimler-Motoren-Patente für Frankreich, die er gemeinsam mit René Panhard (1841–1908) und Émile Levassor (1844–1897) auszuwerten begann. Nach Sarazins Tod Weihnachten 1887 erhielt seine Witwe Louise die Rechte für Frankreich und Belgien. Sie heiratete Levassor.

Die Firma Panhard & Levassor legte die Grundlage für den Durchbruch und Aufstieg des Automobils und die französische Automobilindustrie.

1891 baute Levassor einen 4-PS-Zweizylinder-V-Motor in der bis heute vorherrschende Frontposition ein. Bereits 1890 starteten Les Fils de Peugeot Frères in Valentigney (Armand Peugeot, 1849–1909) mit Panhard & Levassor-Motoren Systeme Daimler ihre Autofertigung. Am 6. Oktober 1888 erhielt die Pianofabrik William Steinway & Sons, New York, einen Lizenzvertrag für die USA und Kanada.

Als erstes betriebsfähiges Auto in den USA, erschien zur Weltausstellung (Columbian Exhibition) in Chicago 1893 ein von Maybach gebauter, wei-



Im Frühjahr 1896 fuhr ein Panhard & Levassor Speditions-Lkw mit Daimler-Motor <sup>1</sup>



Emblem von Panhard & Levassor <sup>1</sup>



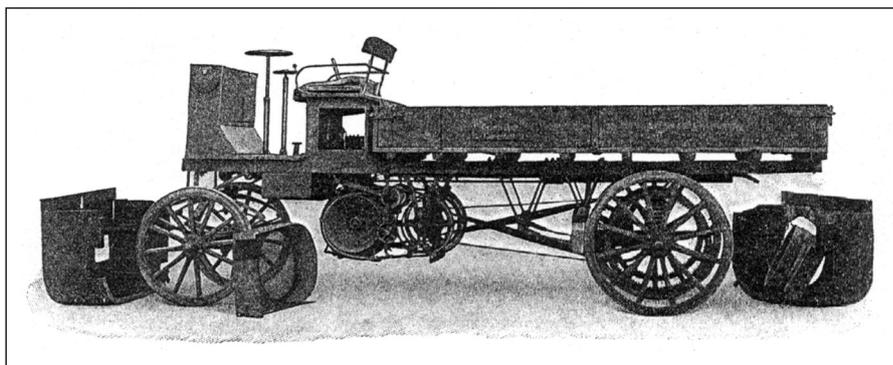
1912

terentwickelter Stahlrad-Wagen mit Holzbereifung. Steinway gründete mit Gottlieb Daimler die Daimler Motor Company. Sie nahm im Steinway-Werk Bowery Bay den Bootsmotorbau auf: der erste US-Daimler-Fahrzeug-Motor entstand 1891 auf dem Lizenzweg bei der National Machine Co. in Hartford (Connecticut). Auf Long Island kam die 1895 begonnene Automobilproduktion der American Daimler nicht richtig in Gang, sie scheiterte schließlich nach Steinways Tod 1896 nicht zuletzt an Patentproblemen. Den liquidierten Betrieb erwarb die General Electric Co. als Daimler Manufacturing Co. Nach einem bedeutungslosen Autobau ab 1904 übernahm sie 1910 die alleinige Vertretung der D.M.G. in Nordamerika, ging jedoch 1912 in Konkurs. 1913 brannte schließlich das Werk ab. Als Nordamerika-Generalvertretung entstand nun die Mercedes Distributing & Importing Co. (bis Kriegseintritt der USA 1916).

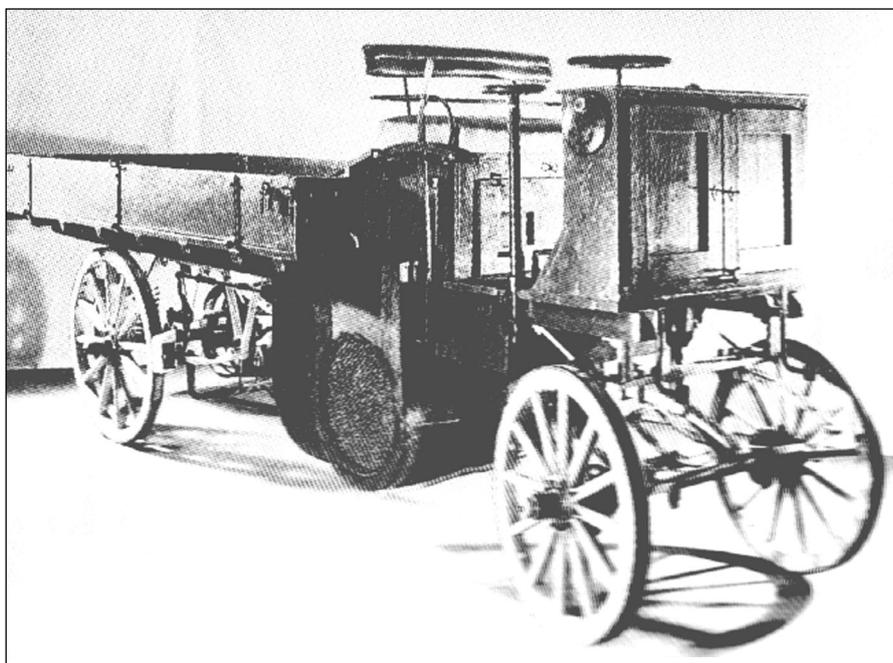
Die Gründung der Daimler-Motoren-Gesellschaft Aktiengesellschaft (kurz: D.M.G.) am 14. März 1890 (notariell: 28. November 1890), machte

eine Produktionserweiterung möglich. Die Geldgeber Max von Duttenhofer (1843–1903; Leiter der Vereinigten Köln-Rottweiler Pulverfabriken) und

schon Metallpatronenfabrik Lorenz in Karlsruhe) benachteiligten Daimler und Maybach. Im Streit trennte sich Maybach am 11. Februar 1891 von der D.M.G., um in seinem Haus, Köni-



Der zweite Lkw-Versuchswagen der D.M.G. mit ...



... Untersitz-Motor und Riemenantrieb 1897



Einer der ersten Panhard & Levassor-Lieferwagen 1895/1896



Früheste englische Lieferwagen-Ausführung auf Daimler 1896

gin/Königsstrasse 44, weiterzuarbeiten. Seine mit Daimlers Unterstützung gegründete Motorenfahrzeugfabrik Maybach & Com. mietete im Herbst 1892 als Werkstatt den Gartensaal des Cann-

statter Hotel Hermann. Hier erzielte Maybach 1894 mit dem stehenden Zweizylinder-Reihenmotor Typ N (67×108, 2/2,5 PS), den Levassor Phé-

nix (Phoenix) nannte, den Durchbruch im Automobilbau. Statt eines Oberflächenverdampfers zeichnete ihn der Urtyp des Spritzdüsen-Vergasers sowie die erste Kühlung mit geschlossenem Wasserkreislauf aus. Eingebaut wurde er in die Daimler-Riemenwagen, dessen Kennzeichen ein 1892 patentiertes Riemengetriebe mit vier Vorwärts- und einem Rückwärtsgang mit Riemenspanner als Kupplung waren. Vom Drehschemel ging man bald zur Achsschenkellenkung über. Aus der D.M.G. schied Daimler am 10. Oktober 1894 im Streit aus.

Unter der glücklosen technischen Leitung des Ingenieurs Max Georg Schroedter (Schroedter-Wagen) drohte der D.M.G. bald der Konkurs. Dies verhinderte der umstrittene englische Ingenieur Frederik Richard Simms (1863–1944), der als Geburtshelfer der englischen Automobilindustrie gilt. Simms hatte sich 1892 den Vertrieb der Daimler-Motoren im British Empire außer Kanada gesichert und am 29. Mai/Oktobre 1893 in London die Daimler Motor Syndicate Ltd. gegründet. Diese fusionierte am 27. November 1895 mit der von Harry John Lawson (1852–1925) mit dem Ziel eines Motorfahrzeug-Monopol-Patentpools (Léon Bollée, Daimler, Panhard & Levassor, De Dion-Bouton, E.-J. Pennington) gegründeten British Motor Syndicate Ltd., London. Als Produktionsgesellschaft für die Daimler- und Panhard-Patente entstand am 14. Januar 1896 die Daimler Motor Company Ltd., London.

Aus einer 1896 in Coventry erworbenen Fabrik kamen ab 1897 die ersten Coventry-Daimler auf importierten Fahrgestellen und mit Daimler-Motoren aus Cannstatt und Paris (Panhard & Levassor). Sie wurden von der zum Lawson-Konglomerat gehörenden Firma Great Horseless Carriage Company Ltd. (ab 1898: Motor Manufacturing Company Ltd.) vermarktet. Durch den 1. Weltkrieg verlor die D.M.G. alle Anteile an Firmen in England. Nach einer unbedeutenden Geschichte wurde die englische Daimler-Marke von Jaguar und schließlich 1989 durch Ford übernommen.

Gegen eine dringend benötigte Kapitalspritze verlangten Lawson und



Daimler



Daimler-Lkw bei der Berliner Brauerei Böhmisches Brauhaus 1898



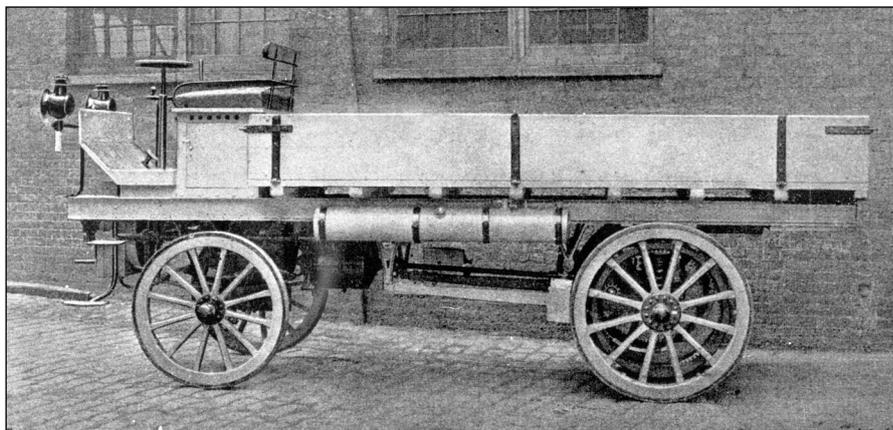
Daimler und Maybach im Bois de Bologne in Paris mit ihrem 5-Tonner Im Frühjahr 1898

Simms von der D.M.G. die Rehabilitierung Daimlers und Maybachs; Simms hatte den Wert der neuen Daimler/Maybach-Patente richtig erkannt. Daimler wurde laut Wiedervereinigungs-Vertrags vom 1. November 1895 Aufsichtsratsmitglied, Maybach trat zum 8. November wieder in der D.M.G. ein. Hier stellte das geniale Duo einen Frachtmotorwagen (1,5 t Nutzlast) mit Riemenantrieb fertig, dessen Entwicklung bis 1891 zurückreichte. Bereits 1892 hatte Daimler dem Militär erfolglos den Einsatz von motorisierten Lastwagen vorgeschlagen. Ein stehender 4-PS-Phoenix-Motor (1060 ccm) war im Heck unter der Pritsche angeordnet. Er ging am 1. Oktober 1896 an die British Motor Syndicate, Ltd., um eine von Simms durch Werkspionage geplante englische Patentanmeldung zu vereiteln. Durch sein nachweisbares Lieferdatum galt dieser Daimler-Lkw lange Zeit als erster verbrennungsmotorisch betriebener Lastkraftwagen der Welt.

Bereits im September 1896 offerierte die D.M.G ein komplettes Lastwagen-Programm für 1,5, 2,5, 3,75 und 5 Tonnen Nutzlast mit 4-, 6-, 8- und 10-PS-

Phoenix-Motoren. Beim zweiten Riemen-Lkw-Versuchsmodell (2,5 t) von 1896 befand sich der Zweizylinder-Phoenix (5,4/6 PS, 1530 ccm) hinter der Vorderachse unter dem Rahmen (unterflur) in Höhe des Sitzes. Auch die

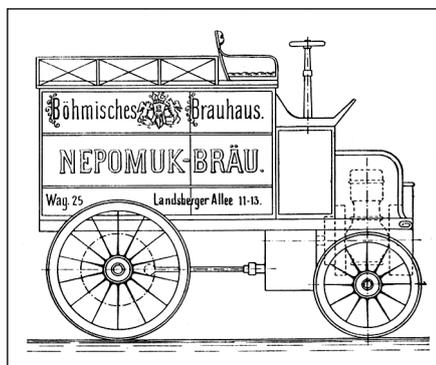
frühen Daimler-Lieferwagen von 1896, Geschäftswagen genannt, basierten auf dem Riemenwagen. Der Motor wanderte von der Heckanordnung über eine Untersitz-Anordnung zur klassisch gewordenen Position, die der 1897 he-



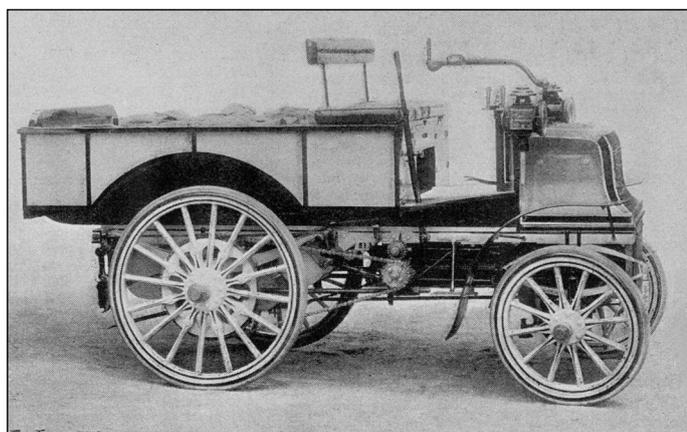
Daimler 2-t-Lkw 1898 mit Untersitzmotor und Ritzelantrieb



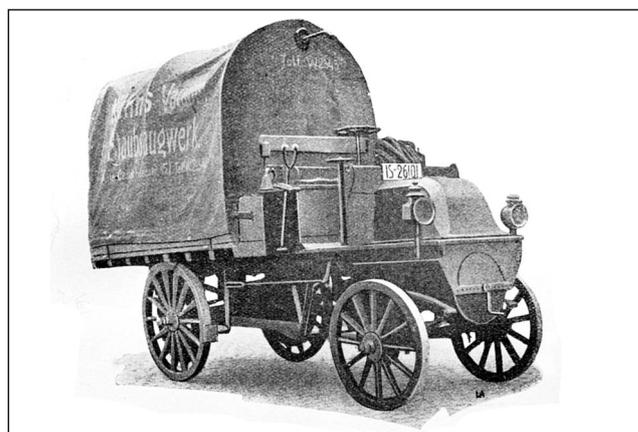
Auf der gleichen Chassis-Type ein englischer Post-Aufbau



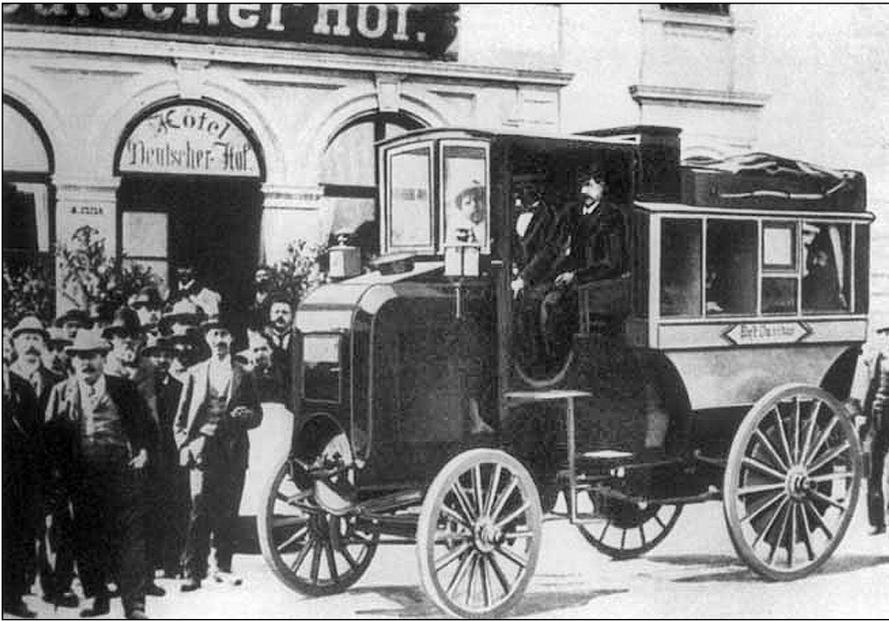
Erster Lieferwagen in Berlin 1898



Britische Daimler-Ausführung 1898



Deutscher Daimler Lieferwagen 1898



Eine von Daimler umgebaute Kutsche diente als erster Überland-Postbus 1898/99 DB



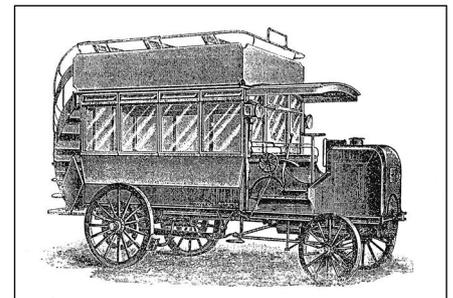
Ein ähnlicher Bus lief 1898 in Italien DB



Im April 1898 importierte Lawson den ersten Daimler-Omnibus nach England und ... DB

rausgebrachte neue Phoenix-Pkw aufwies: Frontanordnung des Motors und des Kühlers. Die höheren Motorleistungen hatte die Entwicklung des Röhren-Kühlers seit 1895 bewirkt. Die D.M.G. bot fünf verschiedene Geschäftswagentypen für 0,5, 0,8, 1,2, 1,5 und 2 t Nutzlast an. Kastenaufbauten konnten abgenommen und gegen Sitzbänke getauscht werden, sodass ein Break, eine Ur-Form des Kleinbusses, entstand. Die Kraft erzeugten Phoenix-Aggregate mit 3, 4, 6, 8 und 10 PS. Nach wenigen Exemplaren ging Maybach noch im gleichen Jahr wie im Pkw-Bau zur Frontanordnung des Motors über, gleichzeitig erfolgte der Übergang vom Riemen- auf den Zahnrad-Antrieb.

In Deutschland erhielt im Mai 1898 das Böhmisches Brauhaus in Berlin den ersten Daimler-Lastwagen als Flaschenbierwagen. Er war für 30 Ctr. Nutzlast ausgelegt, besaß einen 4-PS-Zweizylinder-Motor unter einer schrankähnlichen Fronthaube, hatte aber noch Riemenantrieb. Daneben erprobte die Brauerei bald einen 6-Tonner (120 Ctr) mit 10 PS-Zweizylinder. Beim ersten 1897 bekanntgewordenen Zweitonner, den ein Bauunternehmer in Süddeutschland erwarb, saß ein 6/8-PS-Phoenix-Triebsatz (2190 ccm) über dem Rahmen und unter dem Fahrersitz (Frontlenker). Erfolgreich beteiligte sich die D.M.G. im August 1897 an der französischen Lastfahrzeug-Erprobungsfahrt, dem Concours des poids lourds und Juni 1898 an dem Heavy Vehicle Trail in Großbritannien. Bis 1900 importierte die Motor Carriage Supply Co. les voitures Simms, die originalen Cannstatt-Daimler-Wagen auf der Insel. Insbesondere Brauereien erprobten Lkw. Die Berliner Versuchs- und Lehrbrauerei veröffentlichte 1901 die ersten Lkw-Wirtschaftlichkeitsanaly-



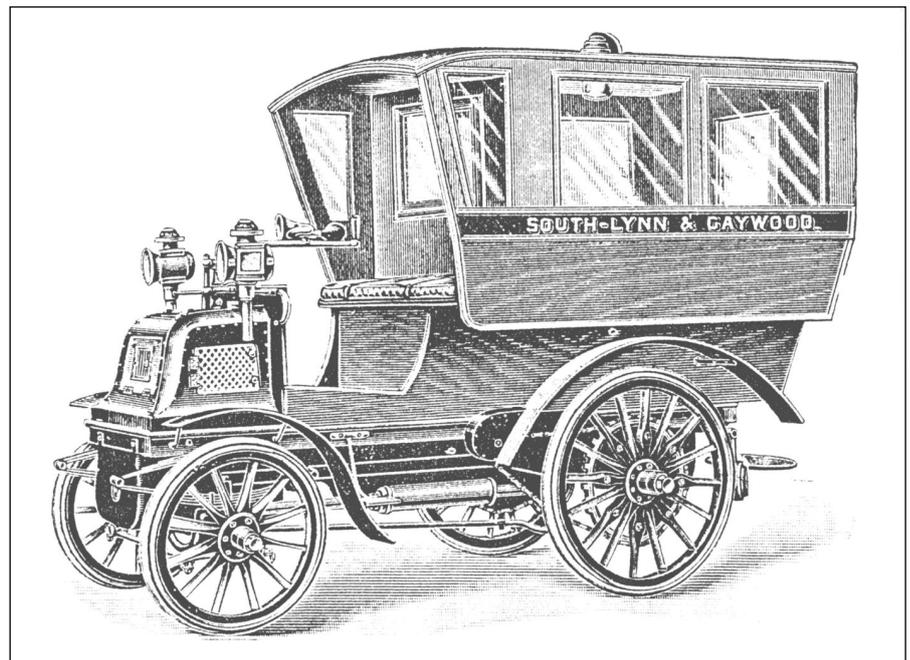
... baute ihn zum Verdecksitzbus um<sup>1</sup>

sen. Als erste Spezialwagen gingen Anfang 1898 ein 2,5-t-Biertonnenmotorwagen (Bierverschleißwagen) mit 6-PS-Zweizylinder unter dem Kutscherbock als Frontlenker und ein 1,5-t-Flaschenbierwagen mit Front-Motorhaube und erhöhtem Fahrersitz an das Böhmisches Brauhaus in Berlin. Im norwegischen Christiana (heute Oslo) lief ein ähnlicher Flaschenbierwagen. Die Teilnahme eines von der Allgemeinen Motorwagen Gesellschaft (kurz: A.M.G. > MMB), zur Verfügung gestellten 5-t-Daimlers (10-PS-Phoenix) an der Motorwagenschau zum Berliner Concours hippique am 24. Mai 1898 ist die erste Zurschaustellung eines Lkw in Berlin. Anschließend nahm das Fahrzeug an der ersten deutschen Lastwagen-Konkurrenz (Berlin–Leipzig–Berlin, 387 km) teil, die zwei Tage dauerte. Eine schrankähnliche Haube mit „Schornstein“ verbarg den Frontmotor des Lkw, mit dem Gottlieb Daimler bei der ersten Automobilausstellung in Paris (15. Juni bis 3. Juli 1898) im Bois de Boulogne warb. Diesen 5-Tonner (10 PS-Zweizylinder) übernahm neben einem fast identischen ab 1. November 1898 das Böhmisches Brauhaus in Berlin. Ein ähnlicher Typ stand zudem zur gleichen Zeit am Anfang der militärischen Automobil-Versuche in Österreich-Ungarn.

Der erste Vierzylinder-Motor der Welt war 1890 entstanden, von Maybach aus zwei parallel stehenden Zweizylindermotoren zusammengesetzt. Er versah seinen Dienst als Schiffsmotor, als 10-PS-Vierzylinder-Triebwagenmotor bereits 1890, sowie in einem Aluminium-Luftschiff von David Schwarz (1892 und 1895) und – zum ersten Achtzylinder erweitert – in einem Lenkballon (1890). Der Maybachsche Röhrenkühler ermöglichte ab 1896 auch die Entwicklung von Vierzylinder-Reihenmotoren für Autos. Ihre Leistung: 6, 10, 12 und 16 PS. Lkw dienten 1898 der gerade von Robert Bosch kreierten Niederspannungs-Magnetzündung ebenso wie 1899 dem ersten 12/16-PS-Vierzylinder als Versuchsträger. 1901 – *stimmt nicht: erster Char-à-banc von Daimler nach England 1897* – wurde zum Geburtsjahr der Daimler-Omnibusse. Auch hier tastete man sich an die güns-

tigste Konstruktion heran. Der erste Omnibus-Prospekt vom Mai 1898 bot bereits vier Typen: 6 Personen (4 PS), 8–10 Personen (6 PS) und 8 bis 10 Personen (8 bzw. 10 PS). Mit drei aus dem Phoenix-Pkw abgeleiteten kleinen Bussen (6 PS, 6–8 Sitze und ?? Plätze auf dem Stehperron) wurde ab September 1898 in München eine private Linie betrieben, ein weiterer Betrieb folgte im Oktober. Parallel entstand eine grundlegende Omnibus-Neukonstruktion mit vorgebautem 10/12-PS-Phoenix-Aggregat, die später als Typ Speyer bekannt wurde. Der Riemenantrieb war dem Cardan-Ritzelantrieb gewichen (3 Gänge). Sein Debüt hatte er Anfang

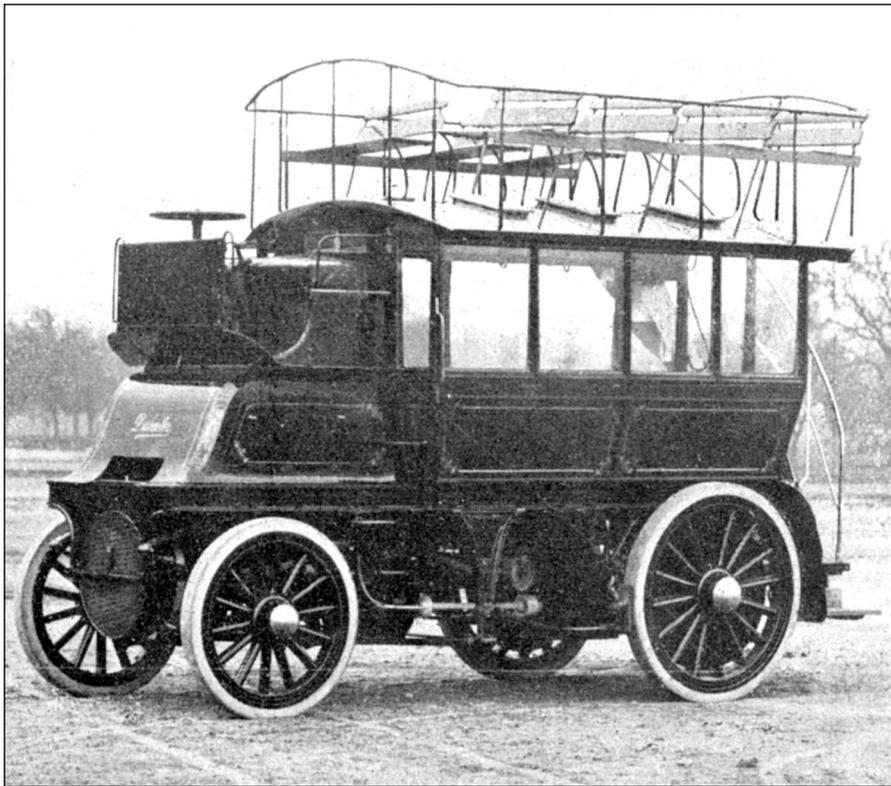
1898 als erster nach London gelieferter Daimler-Bus. Eine Bank auf dem vorderen Deck ließ ihn zum wahrscheinlich ersten Verdecksitz-Motorbus (20 Passagiere: 12 Innen-, 4 Verdecksitze, 3 Sitze auf dem Bock, Hinterperron 4–6 Stehplätze plus Schaffner und Fahrer) werden. In Holland (Emmen – Bahnhof Beilen) fuhr der gleiche Typ ab dem 25. April 1898 als Hotelomnibus für 16 Personen. Wahrscheinlich bediente 1898 eine offene Version (Kremser / Gesellschaftswagen) eine Omnibus-Linie von Bergedorf nach Geesthacht (nahe Lauenburg) einen kurzen Sommer lang. Ein weiteres Exemplar ging 1898 als Mietbus (zwölf Sitzplätze, vier Steh-



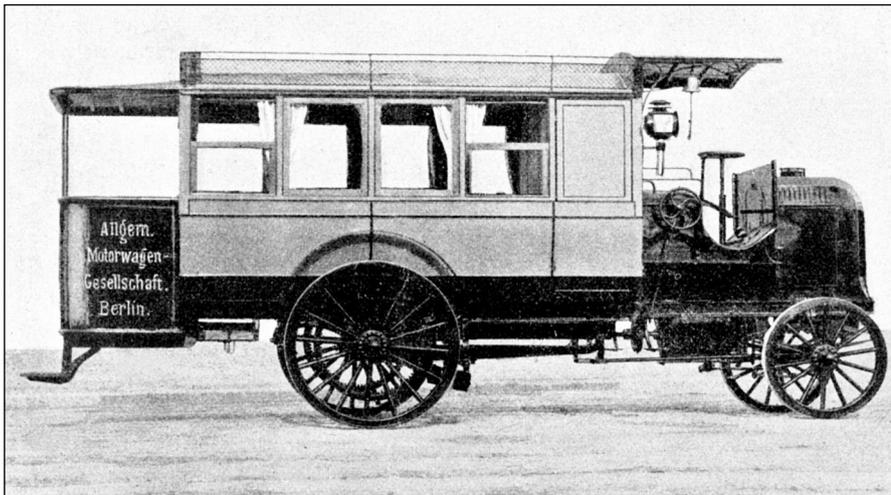
Daimler 2-t-Lkw 1898 mit Untersitzmotor und Ritzelantrieb der Hinterachse



Daimler 2-t-Lkw 1898 mit Untersitzmotor und Ritzelantrieb der Hinterachse



Ein Unikat blieb dieser Daimler-Bus 1899, der von Lawson geordert wurde DB



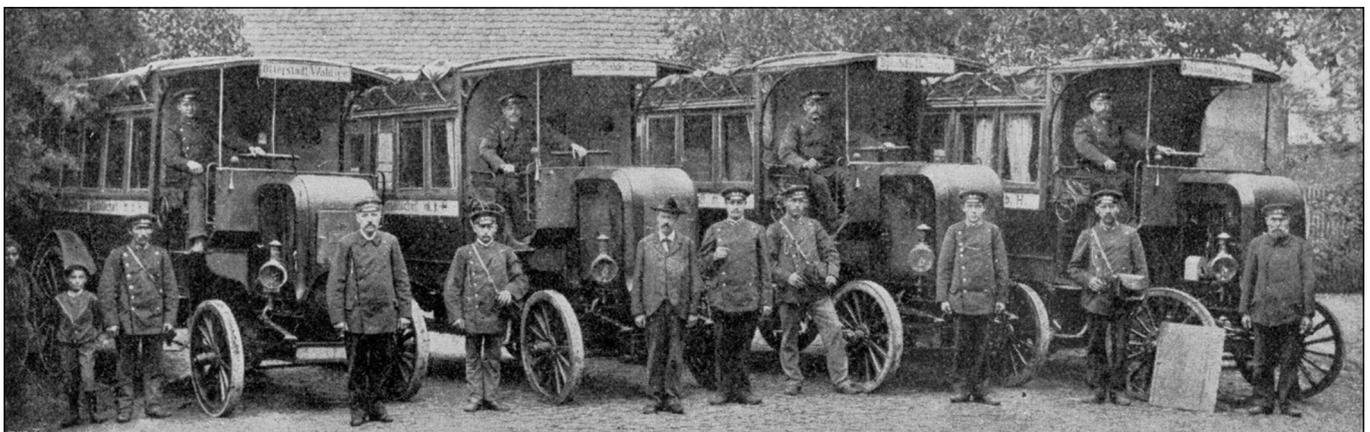
Daimler-Bus als früher Mietbus in Berlin 1899 DB

plätze und drei Bockplätze plus Fahrer) an die Allgemeine Motorwagen G.m.b.H. (> MMB) in Berlin und ein weiterer nach Italien. In der namensgebenden Stadt Speyer startete der Linienverkehr am 30. November 1899 mit vier Bussen (14 Innensitze, 2 Sitze neben dem Fahrer und 4 Stehplätze auf dem Perron). Zwei weitere liefen in England als echte Verdecksitzbusse karrossiert ab 9. Oktober 1899 auf der Londoner Linie Kensington – Viktoria Station.

Um Kosten zu sparen, setzte die D.M.G. für den Bus der ersten Überland-Postlinie (Künzelsau – Mergentheim, Württemberg) eine klobige Motorhaube (10-PS-Phoenix) vor den bereits vorhandenen Wagenkasten (10 Sitze) einer württembergischen Postkutsche. Die Linie wurde vom 2. Oktober 1898 bis 15. Juli 1899 betrieben. Ein ähnliches Modell lief jahrelang im italienischen Torriglia nördlich von Genua. Im gleichen Jahr entstand in Cannstatt ein weiteres Verdecksitz-Versuchsmodell, das wiederum zuerst in London, später – hinten zwillingsbereift – auf der Linie Lewisham – Eltham lief. Hier saß der Fahrer hoch über dem 8-PS-Frontmo-



J.A. Lawton & Co.<sup>1</sup>



Daimler-Busse des Typs Speyer fuhren von 1898 bis 1910 in Speyer <sup>1</sup>

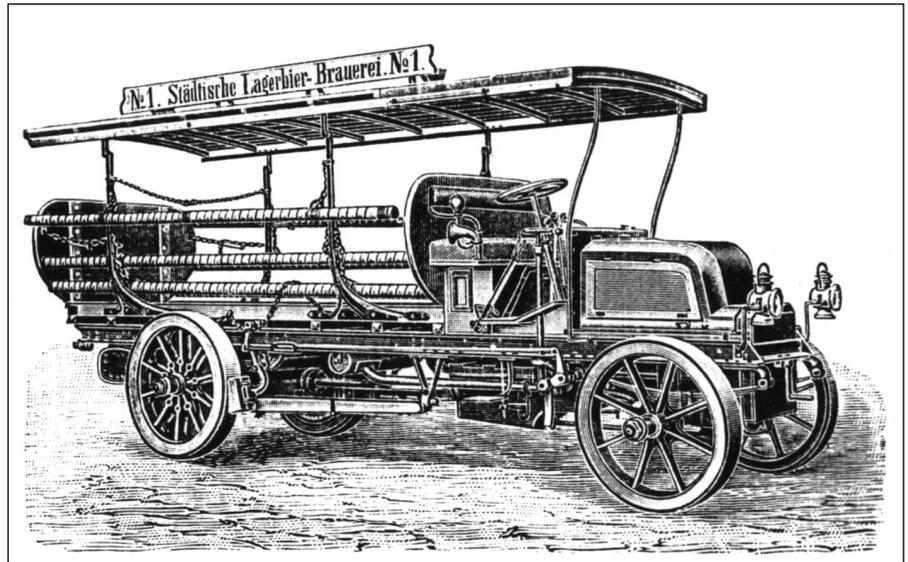
tor positioniert. Der Aufbau wird Lawson zugeschrieben.

Noch diente dem Unternehmen als Markenzeichen vorrangig der Schriftzug Daimler oder auch D.M.G. beziehungsweise ein am Wagenkasten oder auf der Motorhaube angebrachtes Emblem. Dies änderte sich durch das Engagement des österreichischen Kaufmanns Emil Jellinek (1853–1918, ab 1903: Jellinek-Mercedes). Nach einem Rennsieg (23/24 PS) in Nizza 1899, wo Jellinek unter dem Namen seiner ältesten Tochter Mercédès teilnahm, forderte er als Großkunde einen speziell für ihn gebauten Wagen mit höherer Motorleistung. Im Oktober 1900 erhielt er das völlig neuentwickelte Mercedes Modell 1901 (35-PS-Vierzylinder), mit dem die Ära Mercedes begann. Kennzeichen der ersten organischen Automobilkonstruktion wurde Maybachs neuer Bienenwabenkühler. Jellinek erhielt das Recht, Mercedes-Wagen in Frankreich, Österreich-Ungarn, Belgien und den USA zu vermarkten. 1902 ließ sich die D.M.G. Mercédès als Markenname registrieren und nutzte es vorrangig für ihre Pkw.

Während die Mercedes-Pkw an Ansehen gewannen und in Rennen weltweit Triumphe feierten, ließ sich der Absatz der Daimler-Nutzfahrzeuge nur schleppend an, zu rasch war den potentiellen Kunden die Folge der Neuentwicklungen. Impulse gab der Omnibusbau und nicht zuletzt das Interesse des Militärs an Lastkraftwagen. Nach ersten militärischen Tests mit Daimler-Pkw 1892 erprobte man im Herbst 1898 beim Kaisermanöver einen Liefer- und einen Lastwagen für 0,4 und 2,25 t Nutzlast (4 PS und 6 PS) mit Ketten- bzw. Ritzelantrieb. Im Oktober 1899 lieferte nur Daimler vom Militär bestellte Fahrzeuge nach Quedlinburg zur Erprobung, die eine Ausfahrt auf den Brocken im Harz krönte. Auch die ersten Lkw mit Vierzylindermotoren erhielt das Militär. Im November 1901 holte sich die Versuchs-Abteilung der Verkehrsgruppen acht spezielle Train-Automobile für 2,25 t Nutzlast in Cannstatt ab: sieben mit Benzin- (12-PS-Vierzylinder) und einer mit Spiritus-Antrieb (10-PS-Vierzylinder).

Zwei hatten Kettenantrieb, sechs Wagen Zahnrad-Ritzelantrieb. Der Spiritus-Lkw nahm am 23. und 24. Juli 1902 erfolgreich an der Lastwagenkonkur-

renz Leipzig – Eisenach (177 km) teil. Aufsehen erregte ein Daimler-Lkw aus Cannstatt (6 PS, 3,4 t Nutzlast), als er 1902 die Wettfahrt schwerer Motorwa-



Daimler-1,5-Tonner 1900 <sup>DB</sup>



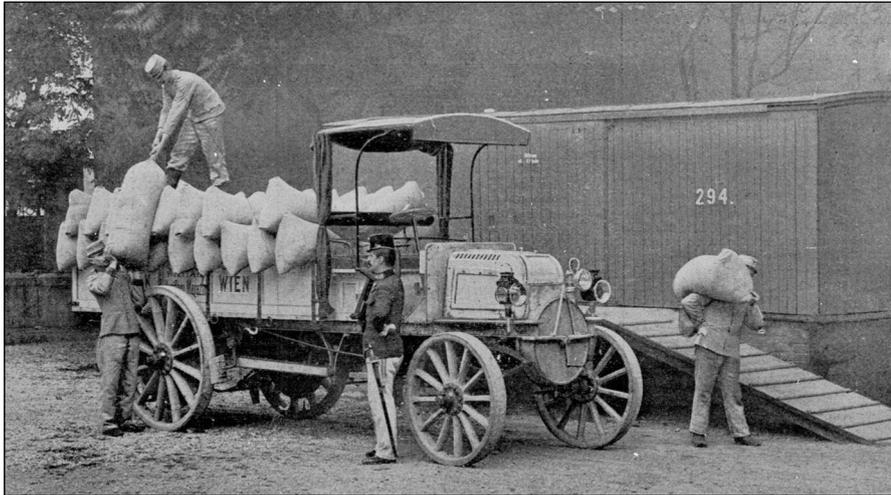
Daimler-Lieferwagen 1899 <sup>1</sup>

## DAIMLER

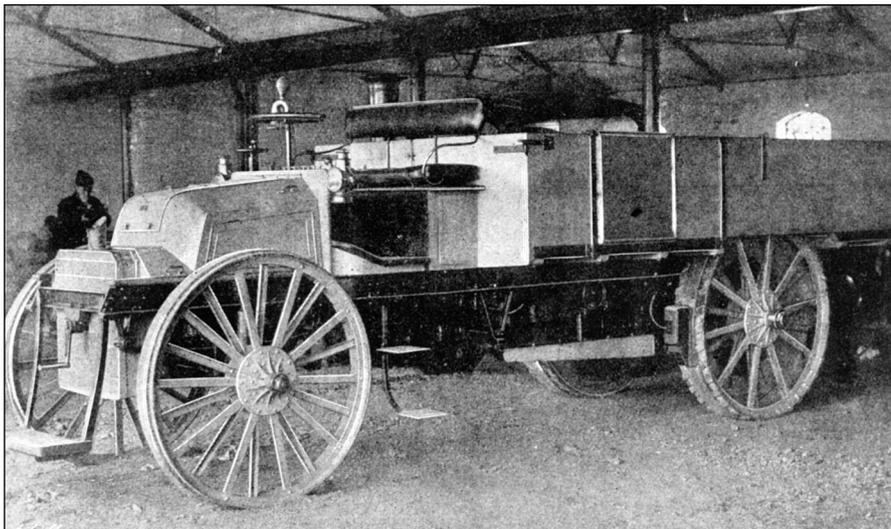
gen (6 PS, Totallast 3,405 t) von Paris nach Nizza (Critérium des Poids lourds) gewann. Er war von der George F. Milnes & Co. Limited, London, (gegr. 1900) geliefert worden. Diese Fahrzeuge gehörten zu den letzten Nutzwagen, die aus Cannstatt bekannt wurden.

Seit 1898 konkurrierten von Duttenhofer und Lorenz über die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin A.-G. (> MMB), Marienfelde bei Berlin, unter der Produktbezeichnung Daimler mit Cannstatt, ohne jedoch Daimler zu beteiligen. Da sich dies mit Gottlieb Daimlers Tod (6. März 1900) erübrigt

hatte, genehmigte die D.M.G.-Generalversammlung am 29. Juli 1902 den Fusionsvertrag mit der MMB. Durch das überhöhte MMB-Aktienkapital wurde die Familie Daimler finanziell aus der D.M.G. gedrängt. Das Werk Marienfelde fungierte als Daimler-Motoren-Gesellschaft, Zweigniederlassung Berlin-Marienfelde, unter Direktor Heinrich Meltzer und dem leitenden Ingenieur Eugen Kayser (beide bis Ende 1903) als erste Nutzfahrzeug-Spezialfabrik in Europa. Weitere Transaktionen folgten 1902. Bereits 1890 hatte in Wien Josef Bierenz den Vertrieb der Daimler-Produkte für Österreich-Ungarn übernommen und 1899 die Oesterreichische Daimler-Motoren-Commandit-Gesellschaft, Bierenz, Fischer u. Co., Wien I., Giselastrasse Nr. 4, mit einer Fabrik in Wiener-Neustadt ge-



Lastwagen des K.u.K.-Heeres von der Österreichischen Daimler-Gesellschaft 1900 <sup>1</sup>



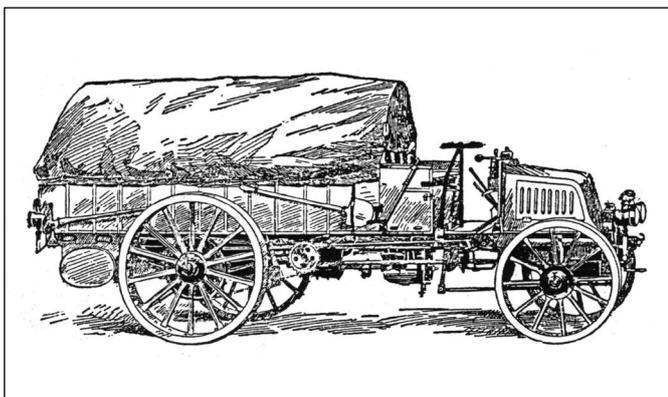
Auf Daimler-Chassis der Milnes-Daimler Versuchs-Lkw für das englische Militär 1901 <sup>1</sup>



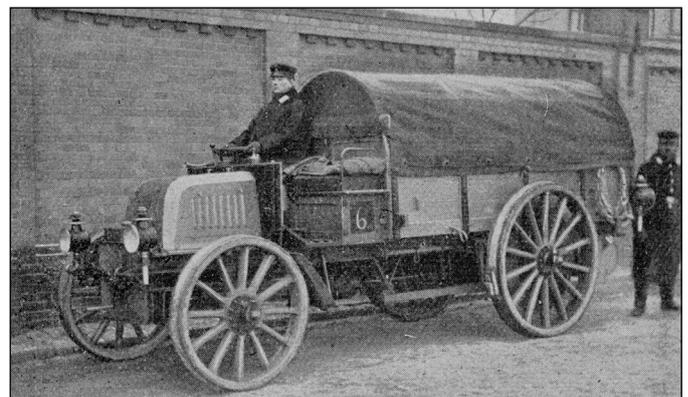
1899 – 1902



1902



Daimler-Militär-Lastwagen mit Kettenantrieb 1901 <sup>1</sup>



Daimler-Militär-Lastwagen mit Zahnrad-Ritzelantrieb 1901 <sup>1</sup>

gründet. Der Montage folgte im Mai 1900 der erste eigene Wagen. Zum 1. Januar 1902 wurde die D.M.G. einziger Kommanditist der nunmehrigen Oesterreichischen Daimler-Motoren-Gesellschaft (1906: KG, Autobau bis 1933). Gottlieb Daimlers Sohn Paul Daimler (1869–1945) avancierte zum persönlich haftenden Teilhaber und übernahm in Wien die technische Leitung. Ein reger Austausch insbesondere im Lastwagenbau, auf den sich die Wiener konzentrierten, unterstützt durch personellen Austausch zwischen den Lkw-Werken, kennzeichnete die Zukunft. Im Herbst 1910 wandelte man die G.m.b.H. in eine Aktiengesellschaft um. Direktoren wurden der berühmte Ferdinand Porsche sowie Wilhelm Strauß und Eduard Fischer. Neue Marke wurde 1911 Austro-Daimler. 1934 erfolgte eine Fusion mit der Steyr-Werke A.-G. (seit 1918 Automobilbau, Name seit 1925) in Steyr zur Austro-Daimler-Steyr. 1930 entstand die Austro-Daimler-Puch-Werke AG. 1933 verließ der letzte Daimler-Wagen die Fabrik. 1934 erfolgte die Fusion der Austro-Daimler-Puch AG mit der Steyr-Werke AG zur Steyr-Daimler-Puch AG., die 1938 von der Reichswerke AG. „Hermann Göring“, Berlin, (Nachfolger: Salzgitter AG) aufgekauft wurde. Nach wechselnder Geschichte gehört Steyr seit 1989 zur > MAN Nutzfahrzeuge AG.

Im November 1902 beteiligte sich die DMG an der nunmehrigen Milnes-Daimler Ltd., Birkenhead, und übertrug ihr die Alleinvertretung für Nutzfahrzeuge im British Empire. Im April 1903 lief bereits der erste Milnes-Daimler in Eastbourne. Gab es im Jahre 1900 keinen einzigen Motor-Omnibus mehr in London, waren es 1905 bereits 20 und bis Juli 1908 erhöhte sich die Zahl

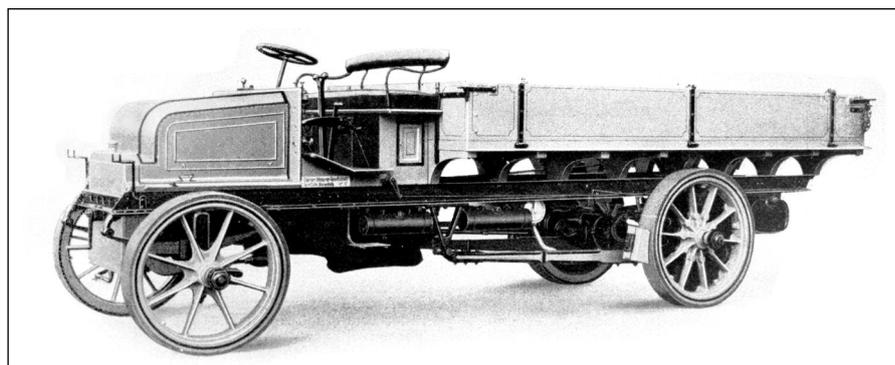
auf 1066. Maßgeblich war die D.M.G. an dieser Entwicklung beteiligt; 1907 liefen alleine in London 289 Busse aus Marienfelde. Mangels eigener Kapazitäten bekamen andere deutsche Firmen im England-Geschäft eine Chance. In Cannstatt brannte in der Nacht vom 9. zum 10. Juni 1903 die Montagehalle mit Vorräten und 90 Fahrzeugen ab. Die Produktion konnte in einer Halle der Maschinenfabrik > Esslingen fortgesetzt werden, während ein Neubau in

Untertürkheim (Fabrikstraße) forciert wurde. Hier nahm man bereits im Dezember die Fertigung auf. In Puteaux bei Paris erwarb die neugegründete Ateliers Mercedes-Daimler S.A. ein großes Gelände, es wurde bereits über eine eigene Fabrik in Frankreich gemunkelt.

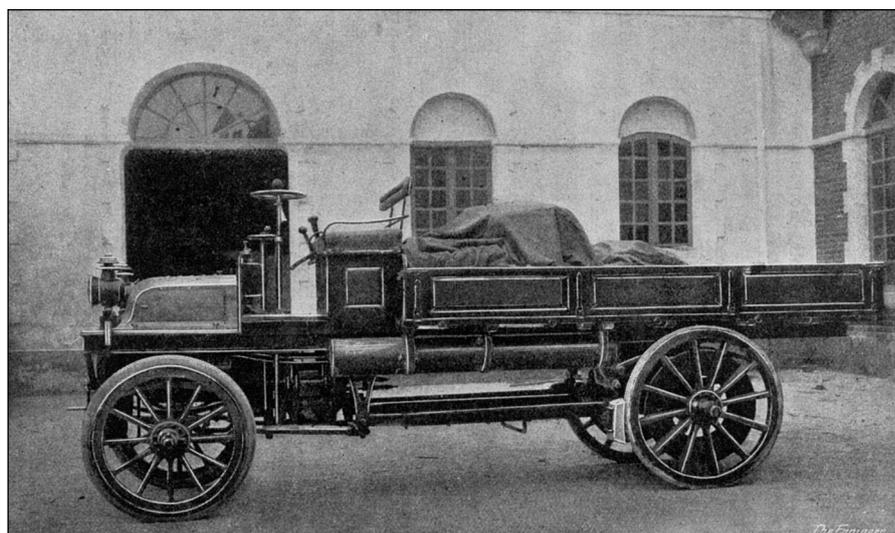
In Marienfelde war geplant, einen Lkw pro Tag zu fertigen. Das erste Marienfelder Daimler-Programm umfasste drei Lieferwagen-Typen für 0,8 und 1 t



Milnes Daimler in Eastbourne 1903



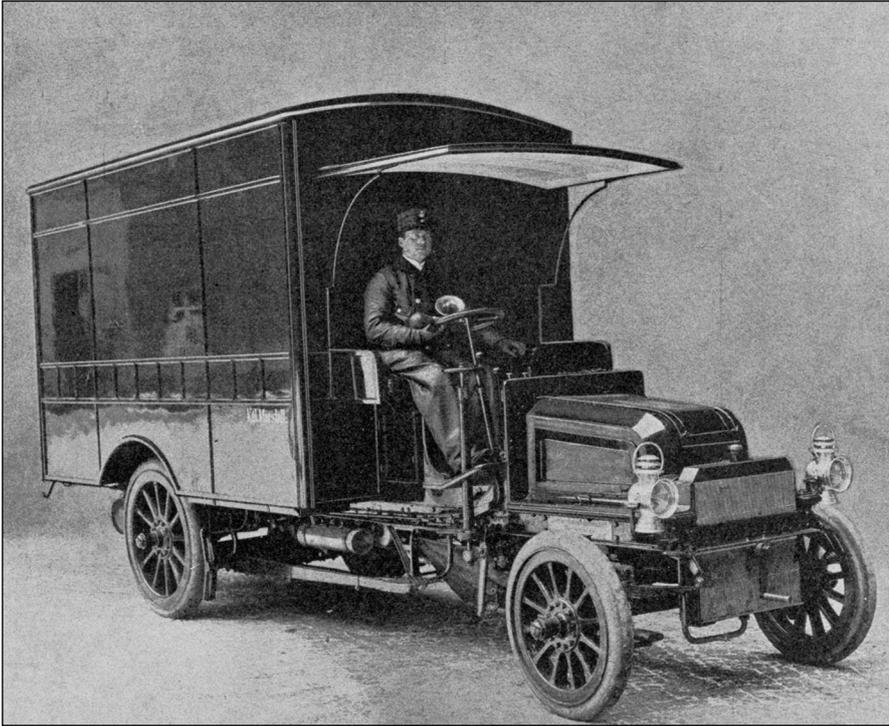
Daimler für Abessinien 1903



Daimler-Prische in Großbritannien 1902



- 1902 -



Daimler von 1904 für den Kaiserlichen Hof in Berlin



Daimler von 1905

Nutzlast mit Zwei- oder Vierzylindermotoren von 4 bis 12 PS und zwei Lkw-Modelle für 2,5 und 5 t mit Vierzylinder-Motoren. In den Vordergrund traten rasch Omnibusse. Sie liefen in London, Budapest (1902), St. Petersburg und Stockholm (1903). Typen Beschreibung: ...

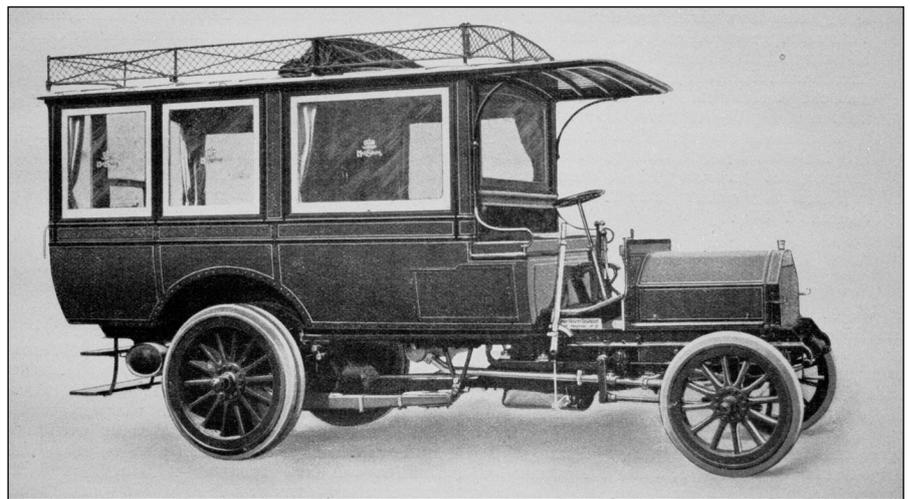
Noch 1902 entwickelte Milnes-Daimler spezielle Verdecksitz-Aufbauten (beim Fahrer 3, Innen 16, Verdeck 18 Sitze). Die Verdecksitz-Variante von Milnes (16/21 PS, 18 Plätze) brachte in London den Durchbruch des Omnibusses. Die ersten dieser vier Meter hohen Typen mit flacher Haube liefen Anfang 1903 in Eastbourne, Hastings und Brighton, Birmingham folgte. Auffallend waren die typischen massiven Shrewsbury-Challiner-Reifen, hinten doppelt. Jedoch überwandt Daimler das Nutzfahrzeug-Versuchsstadium erst 1904. Das neue Chassis entsprach sowohl militärischen Zwecken, als auch den Erfordernissen des Omnibusbaus. Die Innenrad-Verzahnung versuchte man zugunsten des Kettenantriebs aufzugeben und die Bronze-Lager weitgehend durch Kugellager zu ersetzen. Die Motorhaube glich man dem Mercedes-Design an. Die neuen Modelle (20/25 PS-Vierzylinder) erhielten 1904 u. a. Birmingham sowie die Londoner Busgesellschaften Atlas, Vanguard (Milnes-Vanguard) und Thomas Tilling mit Milnes-Daimler Verdecksitz-Aufbauten. In London liefen die Chassis mit Imperial-Aufbau für 37 Fahrgäste (16 PS-Vierzylinder), während in Berlin und Dresden 1905 Imperial- (36 Fahrgäste) und einfache Busse (24 Fahrgäste, 24 PS-Vierzylinder) noch mit Zahnradantrieb zur Probe ausgeliefert wurden. Auf der Prüfung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft 1903 erschien Daimler mit einem Stückgutwagen für 2 t Nutzlast und einem 10/12-PS-Vierzylinder-Spiritusaggregat. Ein letztes Aufsehen erregendes Fahrzeuge mit diesem Design als Geschenk für den Kaiser von Abessinien und nach ???. Zur gleichen Zeit entstand für die Verkehrstruppen ein neuer Lkw-Typ, der mit seinem Bienenwabenkühler optisch dem Mercedes angeglichen war. In Deutschland kamen die ersten neuen Busse (16/21 PS, 18 Plätze) ab 1. August 1904 auf der Li-

nie Dettmannsdorf – Kölzow und Marlow (Mecklenburg) zum Einsatz. Die Königlichen Postverwaltungen Bayerns orderten 35-PS-Daimler-Lkw (3,5 t) sowie gleichstarke offene und geschlossene Busse (24 Sitze bzw. 20–24 Plätze) um ein dichtes Touristen- und Überlandlinien-Netz einzurichten. Sie erprobten erstmals Omnibus-Anhänger. Württembergs Post folgte mit 30-PS-Bussen (15 Sitz-, 5 Stehplätze). 168 Busse orderte alleine die Berliner > Aboag, die Kapazität des Marienfelder Werks lag damals bei ca. 20 Fahrzeugen pro Monat. Schon vor dem Ersten Weltkrieg fuhren Daimler-Omnibusse auch in Sumatra und Australien. Mit Beschluss vom 30. September 1904 wurde Untertürkheim Sitz der D.M.G. In dem neuen großen Werk, begann man neben Luxuswagen auch in größerem Umfang Lieferwagen zu fertigen. Die Schwaben offerierten einen 0,75 t-Typ mit 4/8 PS und 6/9,5 PS sowie 0,75–1-Tonner mit dem stärkeren Zweizylinder. Bis 1920 kamen von dort Mercedes-Pkw und darauf basierende Lieferwagen und Kleinbusse.

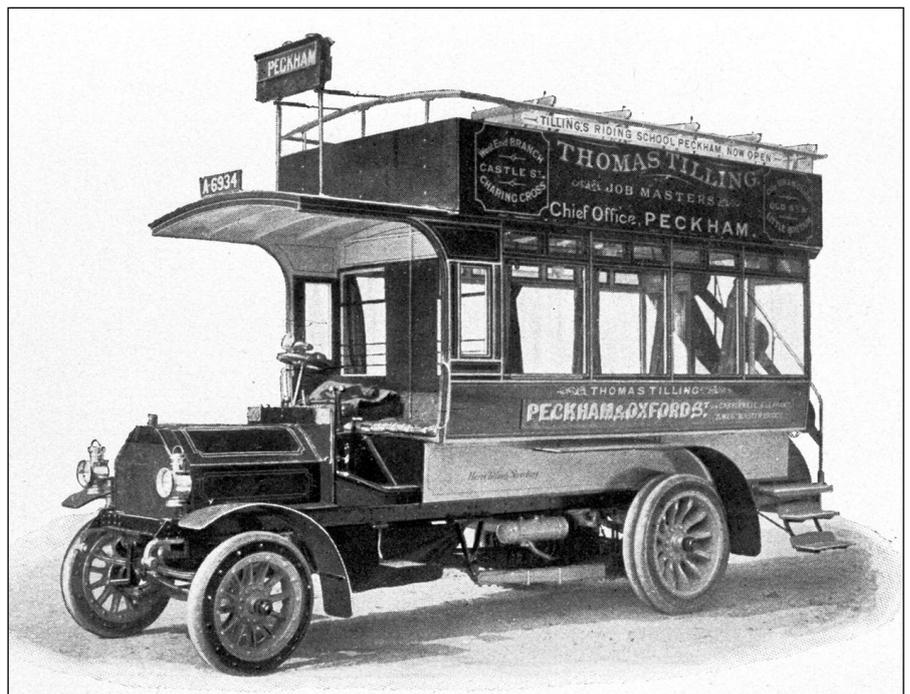
Das Jahr 1905 erweis sich als Durchbruch für den Lkw: Vom 28. Juli bis 8. August nahm Daimler an der Prüfungsfahrt von Nutzfahrzeugen und Militärlastwagen in Frankreich teil, mit einem Lkw für 3,116 t Zuladung. Die Hauptprüfung der deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft für Nutzfahrzeuge mit Spiritusbetrieb in Quedlinburg vom 25.–30. September mit Milchwagen (?? PS) etc. brachte ... Medaille. Und schließlich fand vom 9. bis 14. Oktober 1905 die Erste Internationale Lastwagen- und Omnibus-Konkurrenz statt, folgende Daimler nahmen teil: Warentransportautomobil (4–8-PS-Zweizylinder) für 0,75 t Zuladung, Lastwagen (25-PS-Vierzylinder) für 3,25 t, Lkw mit 18-PS-Vierzylinder und gleicher Zuladung. Für den Milchtransportwagen (8/9-PS-Zweizylinder, Spiritus oder Benzin) für 1000 Liter Milch erhielt man eine Goldene Medaille. Der neue Armee-Lastkraftwagen mit 2 Anhängern für 8,5 t Gesamtzulast, dessen 22-PS-Motor für Benzin-, Spiritus- oder Petroleum-Betrieb ausgelegt war, lief außer Konkurrenz mit. Erstmals zeigte man den im Rohbau be-



Daimler von 1903 für Schultheiss als Flaschenbierwagen



Daimler von 1904, 16 PS, 4 Zylinder, für 15 Personen



1904 London Tilling

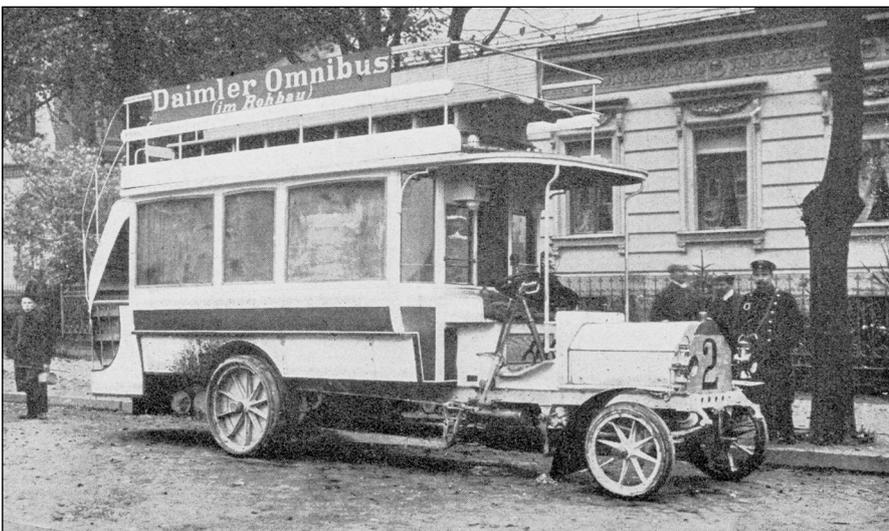
findlichen Verdecksitz-Omnibus für 23 Personen (25-PS-Vierzylinder), der kurz darauf in Berlin den regulären Benzin-Omnibusbetrieb eröffnen sollte. Unter der Leitung von Ober-Ingenieur Paul Spranger wurden 1905 bei Daim-

ler die ersten Fahrzeuge mit Spiritus-Benzol-Motoren ausgestattet. Spanien orderte erste Lkw (3 t, 18-PS-Vierzylinder-Spiritus-Maschine). Ein weiterer Geschäftszweig wurde der Bau von Spezialfahrzeugen: Paul Daimler hatte

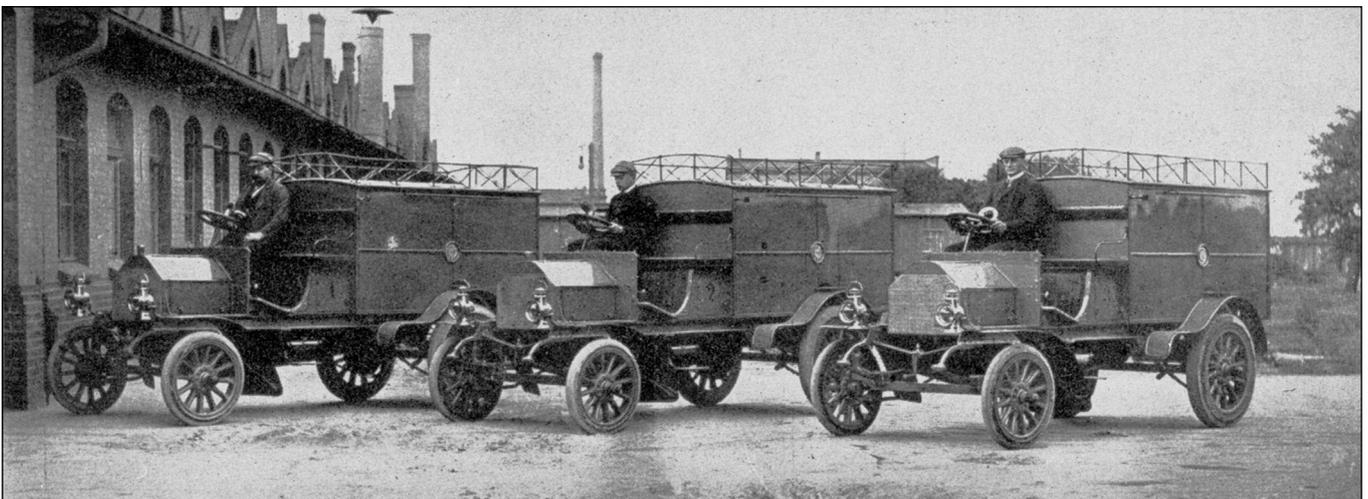
1903 in Wien erste Versuche mit Allradantrieb, damals Vierräderantrieb genannt, angestellt und in einem Militär-Pkw, der anschließend nach Deutsch-Südwest (heute Namibia) ging, realisiert. Militär-Lkw mit Vierradantrieb und Vierradlenkung folgten 1907. Nach Berlin berufen konstruierte er 1904 in Marienfelde den ersten Panzerwagen. Militärische wie „binnenwirtschaftliche“ Überlegungen (zum Beispiel Unabhängigkeit von importierten Brennstoffen) führten erneut zur Erprobung des Spiritusbetriebs. (Sechszylinder-Kompressor-Motoren und schließlich Achtzylinder führten zum Zerwürfnis 1922 und zum Wechsel Paul Daimlers zu > Horch). Größere Aufträge aus dem In- und Ausland brachten im Geschäftsjahr 1904/05 nach den verlustreichen Jahren (Nachfragemangel und kostspielige Versuche) erstmals einen Reingewinn in Marienfelde, bei Milnes-Daimler und der Oesterreiche Daimler Motoren Gesellschaft m.b.H. Der Aktienbesitz der französischen und italienischen Gesellschaften ging an die neugegründete Mercedes, Société Française d'Automobiles in Paris, die im Dezember 1904 als Verkaufsgesellschaft für die Mercedeswagen und Mercedes-Schiffsmotoren gegründet worden war und die zum 1. Januar 1906 den Generalvertrieb für alle Daimler-Produkte übernahm. In Paris beteiligten sich die Untertürkheimer Anfang 1906 an zwei weiteren Firmengründungen. Während die „Société des Automobiles Commerciales“ Lkw bauen sollte, erwarb die „Société des Mercédès Électriques“ die



1-Tonner bei der DAC-Konkurrenz 1905 <sup>1</sup>



Der erste Daimler Imperial für Berlin im Rohbau bei der DAC-Konkurrenz 1905 <sup>1</sup>



3 Daimler für das Reichspostfuhramt 1905 <sup>1</sup>

Patente des Radnabenantriebs von Jacob Lohner und Ferdinand Porsche (Firma: Jacob Lohner & Cie.), um in Wien-Neustadt elektrische und gemischte Wagen herstellen zu lassen. Das Haus Daimler arbeitete seit Ende 1901 mit Porsche und stellte Mercedes mixte her. Die Untertürkheimer verkauften ihr dafür die Wiener Tochter sowie Lastwagen-, Omnibus- und Schiffsmotor-Lizenzen für Frankreich, Österreich-Ungarn und die angrenzenden Donauländer. Für den Verkauf in Deutschland etablierte man die Deutsche Mercedes-Verkaufsgesellschaft, Frankfurt a. M. Erneut versuchte die D.M.G. in den USA Fuß zu fassen: in New York, Long-Island, entstand eine Fabrik, die Anfang 1907 einem Brand zum Opfer fiel.

Im Herbst 1906 gelieferter Marienfelder Omnibus (Verdecktsitz) für ABOAG (4 Zylinder, 22 PS) Im Frühjahr 1906 entstand ein Omnibus mit Ritzel-Antrieb (28 PS) und ein 3–4-t-Lkw (22 PS, 4398 ccm). Interessantester Lkw der IAA Berlin im Herbst 1906 wurde der 3–3,5-Tonner Typ D (28-PS-Vierzylinder, 5322 ccm) durch seinen neuen Rahmen. Noch besaßen die Daimler-Geschäftswagen für 0,75 t (12-PS-Zweizylinder) und 1 t Tragkraft (14-PS-Vierzylinder) Kettenantrieb wie auch die Luxus-Geschäftswagen (16-PS-Vierzylinder).

1907 DLG-Konkurrenz: Geschäftswagen mit Spiritus-Motor mit 10-PS-2-Zyl, 25-PS-4-Zyl, Geschäftswagen mit Kardanantrieb.

Paul Daimler, Sohn Gottlieb Daimlers, übernahm bis 1922 (danach > Horch) die technische Leitung der D.M.G., nachdem am 31. März 1907 Wilhelm Maybach aus dem Unternehmen ausgeschieden war. Insbesondere für seine Verdienste bei der Entwick-



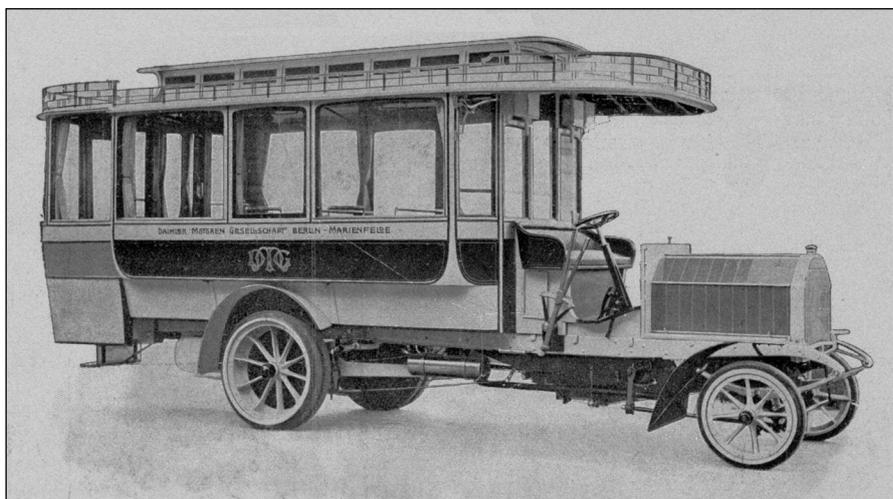
Daimler Versuchsfahrzeug bei den Verkehrsstruppen 1906



Daimler bei den Verkehrsstruppen 1906



D.M.G.-Logo 1906–1914



Neuer Stahlrahmen-Bus auf der Berliner Ausstellung 1906 <sup>1</sup>

lung der Heeres-Lastzüge erhielt Maybach 1909 vom Kaiser durch den preußischen Kriegsminister den Roten Adler-Orden 4. Klasse verliehen. 1907 erhielten Daimler-Wagen nach erfolgreichem Abschluss eines Lastwagenwettbewerbs des Kaiserlichen Automobil-Clubs vier goldene Medaillen, zwei Diplome für günstigsten Brennstoffverbrauch sowie die einzige „Goldene Medaille für hervorragende Gesamtleis-

tungen“. Im Herbst 1907 nahmen bei Übungen der Verkehrstruppen sowohl ein Vierräderantrieb-Wagen (mit 60/65 oder 75 PS Sechszylindermotor), der drei Anhänger zog (Gesamtnutzlast 8–10 t) als auch sechs 45-PS-Standard-Lkw mit zwei Anhängern (6 t) teil. Bedeutend war auch die Goldmedaille, die ein Daimler-Fassbierwagen beim Commercial Vehicle Trail vom Royal Automobile-Club London (5. September bis



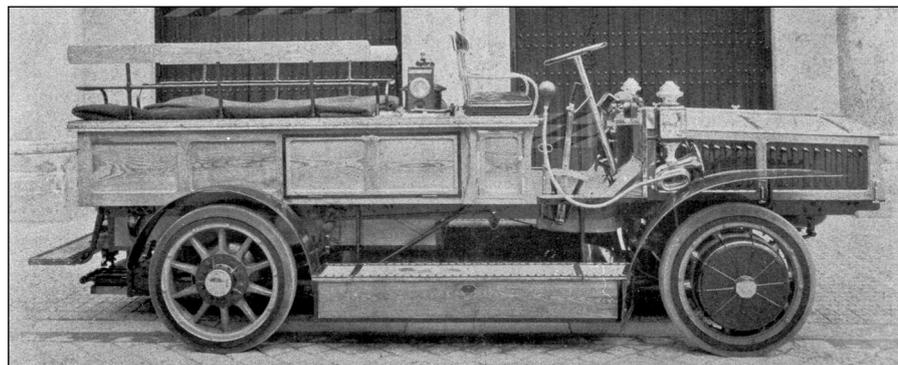
Schriftzug Lkw-Kühler 1906



Daimler 1906 bei den Verkehrstruppen



Brauerei-Lkw 1907



Elektro-Daimler für die österreichische Feuerwehr 1907<sup>1</sup>

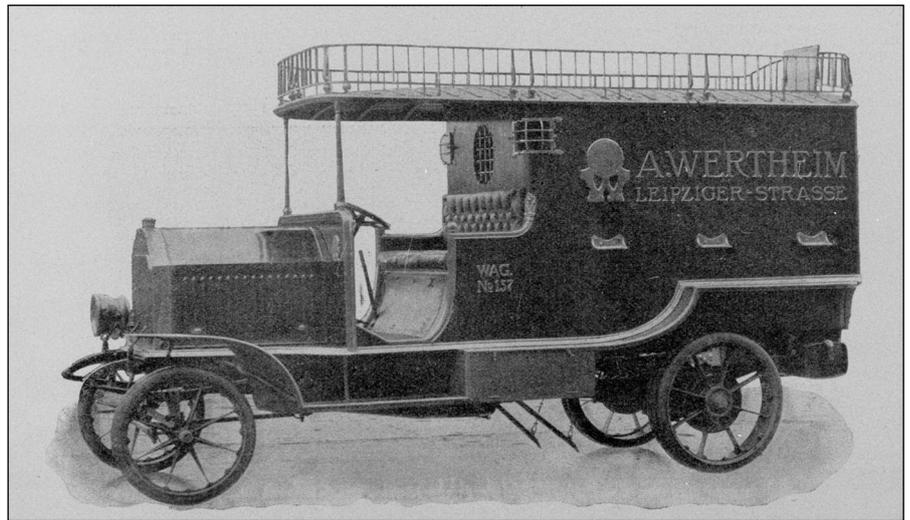
18. Oktober 1907) erhielt. Zur IAA Berlin im Dezember 1907 ging Marienfelde zur Dreipunktaufhängung der Motoren und Kühler in ihren neuen Lkw-Fahrgestellen über. Die Hinterachsen waren jetzt als Schwingachsen ausgebildet.

Als die Heeresverwaltung im Jahre 1908 dazu übergang, kriegsbrauchbare Fahrzeuge zu subventionieren, war es die D.M.G., welche wegen ihrer Produktionskapazität mit 61 Fahrzeugen die größte Anzahl von Aufträgen erhielt. Im gleichen Jahr gingen erste allradgelenkte und allradgetriebene Daimler-Personen-, Revisionswagen und spezielle Transportfahrzeuge mit verstärktem Kühlsystem (Tropenkühler) auf Subventionstyp-Basis zum Bahnbau Morogoro-Tabora in die damalige deutsche Kolonie in Ostafrika (wo genau?).

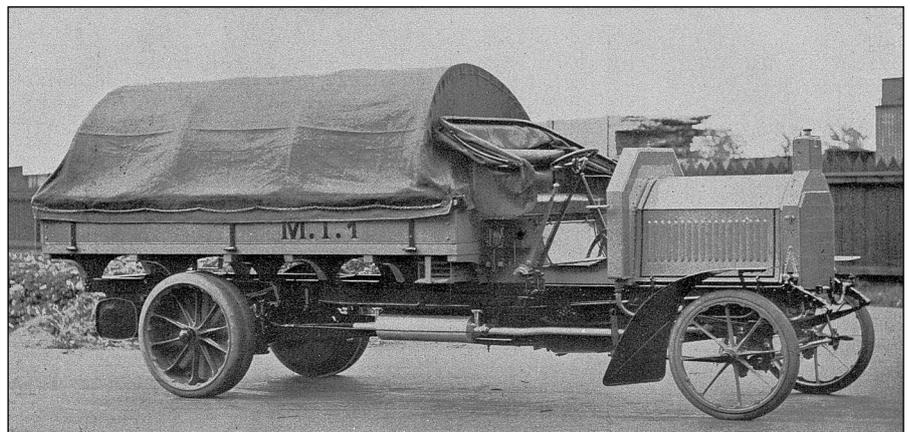
1908: Umwandlung der Münchener und Nürnberger Paketpostwagen in Postmotorwagen. An Stelle der bekannten großen gelben Paketpostwagen, die den Paketverkehr zwischen Bahnpost und Stadtpost bisher zu vermitteln hatten, treten in kurzer Zeit in München und Nürnberg moderne Postmotorwagen. Diese, 13 an der Zahl, sehen in ihrem Äußeren den neuen Briefpostwagen ähnlich, sie sind braun und tragen das bayerische Rautenwappen. Mit 28 PS ausgestattet, haben sie einen 2 1/2 mal größeren Aufnahmeaum als die bisherigen mit Pferden bespannten Wagen. Jeder Wagen hat ein eigenes Abteil mit sicherem Verschluss für Wertsachen. Die neuen Wagen stammen von der Daimler-Motorengesellschaft, Berlin-Marienfelde, die Karoserien vom Wagenbaugeschäft Karl Bader, München. Die Wagen haben 1,5-Tons-Rahmen nach der bekannten Daimlerkonstruktion mit Hinterrad-

Zahnradantrieb. Der Motor leistet 28 PS, hat 4 Zylinder und ist für Benzin- und Benzolbetrieb eingerichtet. Er gibt dem Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 18 km. Die kleineren Briefpost-Motorwagen haben 1-Tons-Rahmen. Der Motor leistet bei Benzol- und Benzinbetrieb 16 PS. 1907 orderten die Feuerwehren von Berlin und Hamburg Mercedes-Electrique-Fahrzeuge, die importiert wurden. Im Frühjahr 1909 nahm Marienfelde in Kooperation mit Wiener-Neustadt den Elektrofahrzeugbau wieder auf, der bis 1912 eine kurze Renaissance erleben sollte. Als System „Mixed Lohner-Porsche“, „Mercedes-Porsche“ oder „Mercedes-Electrique“ bezeichnet, dienten Radnabenmotoren benzin-elektrischen Feuerwehrfahrzeugen, Omnibussen und Lkw als Antrieb. Insbesondere die Berliner Feuerwehr wurde ab 1908 mit Fahrzeugen dieses Systems (zwei Radnabenmotoren von je 7,5 PS) ausgestattet. Sie liefen damit teilweise bis in die 30iger Jahre. In Verbindung mit den Oberleitungs-Patenten von > Stoll entstanden ab 1907 unter dem Namen System „Elektro-Daimler-Stoll“, bzw. „Elektro-Daimler“ sogenannte gleislose Bahnen (Oberleitungs-Omnibusse). In London wurde 1908 die Mercedes Electric Manufacturing Co. Ltd. zur Fabrikation von Mixte-Wagen unter Anwendung eines Vertrages mit der Mercedes Mixte Ltd. (Bureau: 11a. Regentstreet, London SW). In Großbritannien wurde die Entwicklung Cédès-Stoll benannt und insbesondere bei Oberleitungs-Omnibussen angewandt.

AAZ 1909 16 48 II – 16.4.: Elektrischer Daimlerschleppwagen. In den letzten Tagen konnte man vielfach in den Hamburger Straßen ein neues inte-



Daimler mit 1,5 t für Wertheim 1908



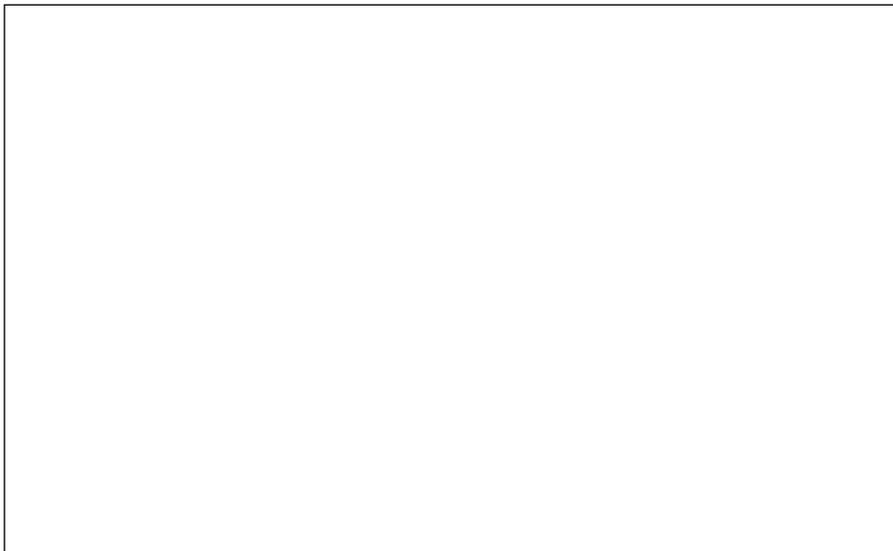
Daimler mit Tropenkühler für die Eisenbahnlinie Mororo-Tabora in Südafrika 1907



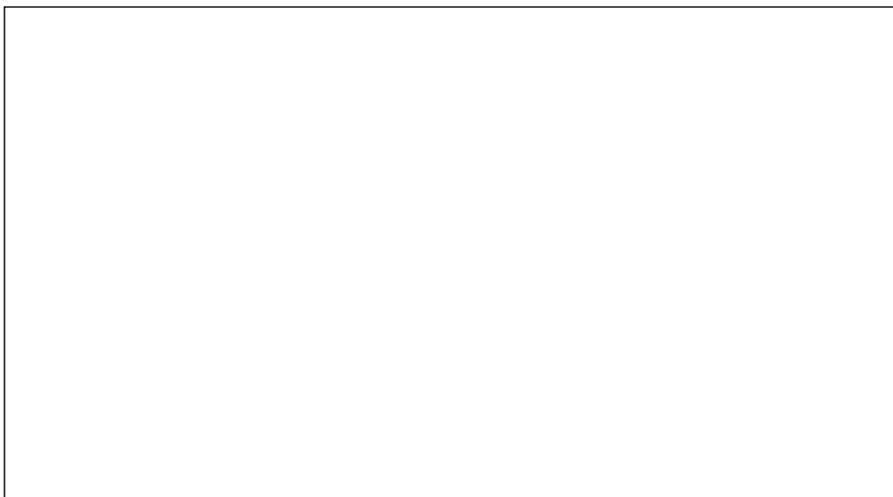
Daimler 1908 Vierrad-Sechszylinder mit 60 PS



Daimler-Siemens-Train mit benzin-elektrischem Zugwagen 1908 bei den Verkehrstruppen



DMG 1906 – 1914

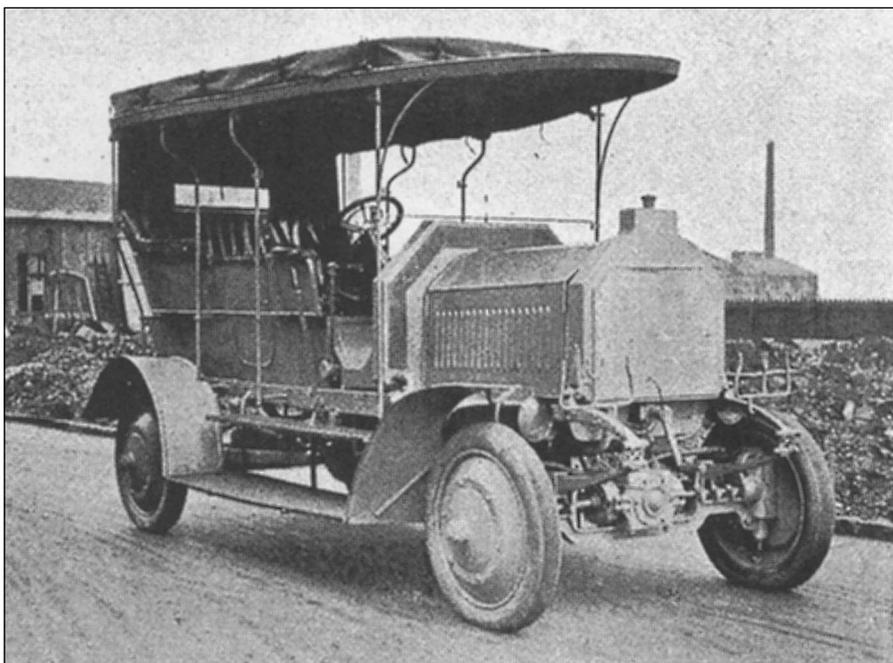


ressantes Fahrzeug der dortigen Feuerwehr im Betriebe beobachten. Es ist dies ein von der DMG gelieferter elektrischer Schleppwagen, der genau nach den Vorschriften der hiesigen Feuerwehr gebaut wurde und dazu bestimmt ist, zwei vorhandene Fahrzeuge für Pferdebespannung, nämlich eine Dampfspritze und einen Gerätewagen, zu automobilisieren, welcher Aufgabe das Fahrzeug durchaus gerecht wird. Die beiden genannten Fahrzeuge werden in der Weise transportiert, dass sie auf die hinten angeordneten Tragschienen des elektrischen Schleppwagens aufgeschoben und dann von dem Schleppwagen an ihren Bestimmungsort geführt werden. So ist auf denkbar einfachste und billigste Weise das Problem der Automobilisierung beider Fahrzeuge gelöst, und wird sich das Publikum bald an den Anblick dieser praktischen Fahrzeuge gewöhnt haben. Wie allen neuen Größen, so erging es natü...

Im Jahre 1913 wurde der Neubau in Berlin bezogen, die Einrichtung von Verkaufsstellen zur Förderung des Exports weiter ausgebaut, die Fabrikation der ventillosen „Knight-Motorwagen“ erweitert und die Firma Auto-Palace Halphen Co. in Wien, die bisher die General-Vertretung der Daimler-Werke in Österreich besaß, durch den Ankauf sämtlicher Geschäftsanteile erworben.

Das Jahr 1914 brachte den Daimler-Werken einen außerordentlichen internationalen Erfolg mit der Verleihung des Großen Preises von Lyon, wo die Marke Daimler an erster, zweiter und dritter Stelle siegreich platziert wurde. Neu aufgenommen wurde die Fabrikation von Motorpflügen.

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs erhielten 174 Daimler-Armee-lastzüge und 9 Einzel-Lkw des Subven-



Daimler Kolonialwagen mit Tropenkühler 1908

tionstyps, A.L.Z.: 13 Subventionsfahrzeuge.

Der Erste Weltkrieg brachte einen weiteren großen Aufschwung. Zwar verminderten sich die Exporterträge schlagartig, die Rüstungsaufträge machten die Ausfälle jedoch mehr als wett. Neben Lkw wurden Pkw weiterhin gefertigt und Sanitätswagen des Typs Württemberg (12/32 PS) und Sofia (10/20 PS) ausgeliefert. Die Werke in Untertürkheim und Berlin mussten vergrößert werden, die Gewinne stiegen. Die Zahl der Beschäftigten erhöhte sich von 3760 (1914) auf 15 000 (1918).

Nach den „Überlandwagen“-Plänen des Konstrukteurs Ing. Hugo G. Bremer fertigte Daimler-Marienfelde ab 1916 im Auftrag des Heeres 15 Prototypen des „Bremer-Wagens“, eines Kettenfahrzeugvorläufers. Die Marienfelder Weiterentwicklung hieß „Marienwagen I“. Basis dieser wie auch der mit Holtschen-Ketten (Caterpillar) versehenen „Marienwagen II“ war der Subventionslastwagen A.L.Z. 1913, dessen Grundkonstruktion von Büssing stammte.

Nach ersten Kooperationen mit der Fried. > Krupp Akt.-Ges, Essen, beim Bau von speziellen Plattformwagen für Ballon- und Luftschiffabwehrgeschütze ab 1908 beauftragte Krupp 1916 die D.M.G., den Bau von gepanzerten Schwerlast-Zugmaschinen (100 PS) unter dem Namen Zugwagen I (Z I) bzw. Krupp-Daimler (KD I) aufzunehmen. Ein projektiertes KD II wurde zugunsten des KD III fallengelassen. Vom KD III, nach 1918 auch DZ III genannt, entstanden lediglich zwei Prototypen (55 PS). Bis November 1918 wurden 905 Exemplare des KD I ausgeliefert, für die damalige Zeit eine ausgesprochene Großserie. Nach Kriegsende fertigte Daimler mit Hilfe von Krupp zwei Prototypen einer Allrad-Kraftprotze Typ KDO (2 t Nutzlast mit Seilwinde für 3,5 t Zugkraft) mit 70-PS-Vierzylinder. Die Konstruktion trug auch die Bezeichnung DZO.

Daimler verlegte die Produktion der Zugmaschinen von Stuttgart nach Berlin-Marienfelde und lieferte den KD I, DZ I genannt, (46/100-PS-Vierzylinder) noch bis 1926 vollgummibereift an die Reichswehr aus. Der Zugwagen be-

saß eine Pritsche für 3 t Nutzlast, zwei bis drei Anhänger beförderten bis zu 12 t. Mit einer Spezialausrüstung wurde er auch auf Schienen eingesetzt.

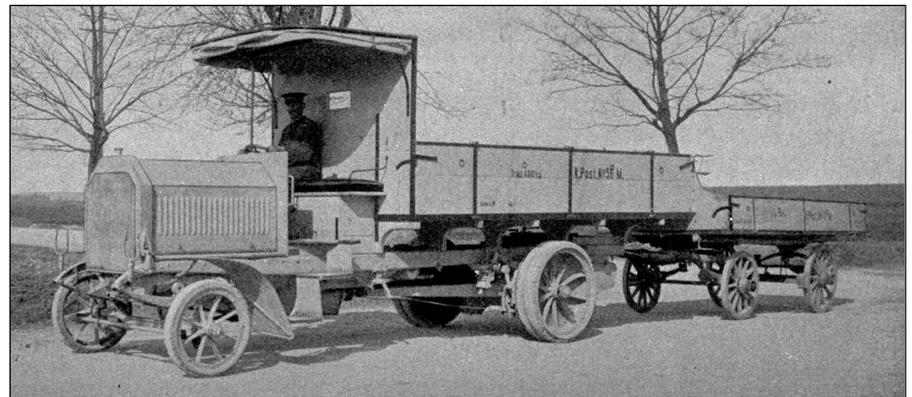
Ab 1917 baute Daimler-Marienfelde auch die Motoren und Fahrgestelle des einzigen voll einsatzfähigen deutschen Panzers mit Kettenantrieb, dem A 7 V.

(Auftraggeber: Allgemeine Kriegspartements Abteilung 7 Verkehrswesen, Konstruktion: Deutsche Automobil-Constructions G.m.b.H., Joseph Vollmer, Berlin). Die Montage erfolgte bei > Büssing und > Lanz.

1915 erwarb die D.M.G. zusätzlich ein Gelände in Sindelfingen, um dort



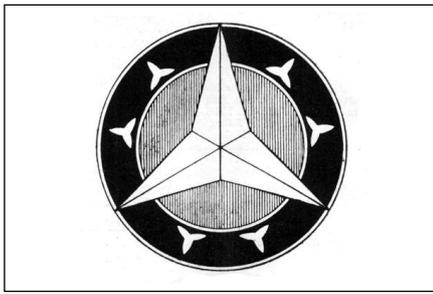
Daimler-Lkw bei der DAC-Konkurrenz



Daimler Güterpost der bayerischen Postlinie 1908



Daimler-Bus der bayerischen Postlinie 1906



24.07.1916 – 215 020



1916



1916 ?



01.08.1916 – 215 022

den vom Militär geforderten Flugmotorenbau und die Karosserieabteilung unterzubringen.

Ein verschleiern des Bilanzgebahren der D.M.G. eskalierte 1917 zu einem großen Skandal wegen überhöhter Rüstungsprofite. Die schlecht bezahlten Arbeiter des Marienfelder Werks reagierten mit einem Streik, der sich nach und nach zu einem bedeutsamen Massenstreik ausweitete.

Vom Frühjahr bis Herbst 1918 stand das Hauptwerk Stuttgart-Untertürkheim unter Militäraufsicht, da „Fall Daimler“ der Heeresleitung wegen verlangter Extragewinne die Flugmotoren-Produktion zu drosseln. Der Skandal wurde nie aufgearbeitet, da eine Amnestie im November 1918 zur Einstellung der Untersuchungen führte.

Eine Heereskommission stellte die Zentrale in Untertürkheim im März 1918 unter militärische Aufsicht. Man zwang sogar die Nationale Automobil-Gesellschaft (> NAG), Motoren nach Daimler-Lizenz zu fertigen, um billiger an die dringend benötigten Aggregate zu kommen. Gegen die Daimler Unternehmensleitung wurde ein Strafverfahren eröffnet, das allerdings schon im November durch eine Amnestie ausgesetzt wurde.

Die Krupp-Daimler-Zugmaschinen wurden nach dem Krieg weiterentwickelt, so wurde der KDO zum DZO. Drei „Werkschlepper“ genannte Fahrzeuge mit Vierradantrieb und Vierradlenkung (1,5 t Nutzlast, 50 PS) entstanden 1919, ebenso wie einige Kw 19-Typen. Berühmt wurde die Zerstörung dreier Fahrzeuge durch revoltierende Arbeiter 1920. Für den Export und die Reichswehr baute man bald wieder Fahrzeuge trotz Verbots laut Versailler Vertrag.

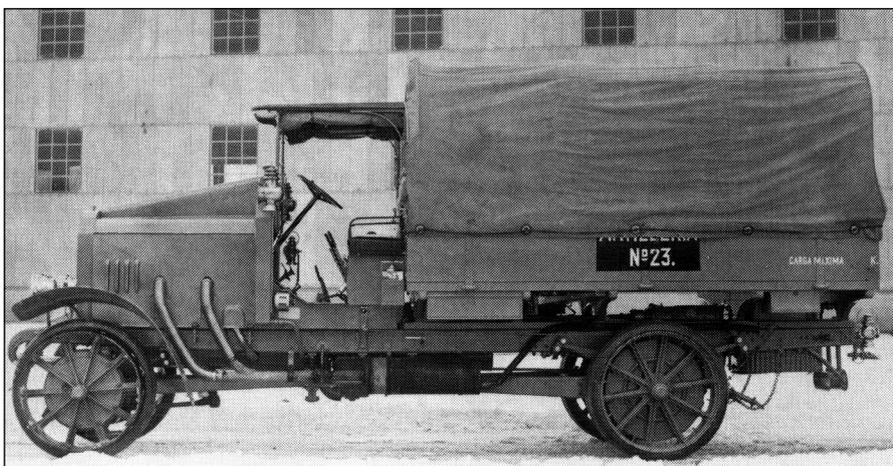
Um näher an den wirtschaftlichen und politischen Entscheidungszentren präsent zu sein, verlegte Daimler ??? am 5. Dezember 1922 nach Berlin, Unter den Linden 50/51.

Die Marienfelder Konstrukteure hatten schon 1913 die ersten Dieselmotoren mit Einspritzpumpe und Drucklufteinblasung gebaut. Diese durch den Krieg unterbrochene Entwicklung wurde erst 1920 erneut aufgenommen und durch Rudolf Diesels klassisches Lufteinblasverfahren verfeinert. Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1923 in Berlin stellte die D.M.G. als erster deutscher Automobilproduzent einen Lastwagen, einen Omnibus und einen Dreiseitenkipper mit dem sensationellen Dieselmotor nach dem Einblasverfahren vor.

Fast gleichzeitig standen nun der Motorisierung drei verschiedene Dieselmotorvarianten zur Verfügung, > Benz hatte das Vorkammervverfahren und > M.A.N. das Direkteinspritzverfahren zur Serienreife entwickelt.

Nachdem schon 1919 erste Versuche der beteiligten Banken, Daimler und Benz zu fusionieren, gescheitert waren, versuchte der ehemalige Droschkenunternehmer Jacob Schapiro (Inhaber der Carosseriewerke Schebera Akt.-Ges., Berlin) in den frühen Zwanziger Jahren unter Einbeziehung von Daimler und Benz einen großen Automobil-Konzern zu gründen. Ihm gehörten unter anderem auch große Anteile an der > Gothaer Waggonfabrik, deren Zweigwerk Fahrzeugfabrik Eisenach (> Dixi) und den Cyklon-Werken (> Cyklonette), Berlin und Mylau, sowie der Neckarsulmer Fahrzeugwerke A.-G. (> NSU). Diesen Plan musste er nach dem Zusammenbruch seines Imperiums 1928 aufgeben.

Das Typenprogramm 1924 enthielt die kardangetriebenen Lastkraftwagen bzw. Omnibusmodelle Typ DC 1,5 c (21/40 PS) für 2 t Nutzlast, Typ DC 2 c (22/50 PS), Typ DC 3 d O (27,6/50 PS, O = Omnibusbezeichnung) und als



Daimler von 1913 mit 80 PS für das spanische Heer

stärkstes Fahrzeug mit Kardan-Ritzel-antrieb den Typ DR 4-5 d (27,6/50 PS). Gummi- oder Luftreifen wurden wahlweise angeboten.

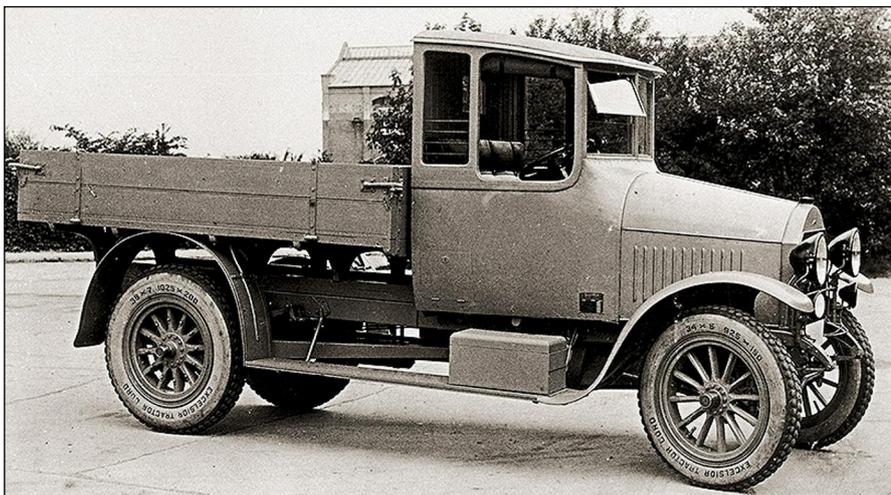
Unter maßgeblicher Mitwirkung der Deutschen Bank kam es am 1. Mai 1924 zu einer Interessenvereinbarung zwischen Benz & Cie. und der D.M.G. Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1924 zeigten beide Unternehmen sich auf einem „gemeinsamen“ (gegenüberliegenden) Stand. Markenname wurde > Mercedes-Benz. Erstmals konnte Benz & Cie. seine Diesel-Konstruktion in Deutschland zeigen. Nach harten Auseinandersetzungen wurde der technische Konkurrenzkampf um die Daimler- und Benz-Dieselmotor-Systeme zu Gunsten des Benz-Vorkammersystems entschieden, das sich bis in die sechziger Jahre behauptete.

Es folgten Abmachungen, welche die Nutzfahrzeugproduktion der beiden Firmen aufteilten: Daimler-Marienfelde sollte nur noch die Vier- und Fünftonner bauen. Somit blieben die Modelle DR 4-5 t und DC 4 t (beide 28/55 PS) übrig.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1925 traten die beiden Unternehmen erstmals gemeinsam als Daimler-Benz auf. Ein völlig neues 2–3-t-Hoch- und -Niederrahmen-Fahrgestell Typ L 2 und N 2 (55/60-PS-Vierzylinder-Ottomotor) kam aus den Benz-Werken in Gaggenau. Daimler-Marienfelde fertigten den ebenfalls neuen 4–5-Tonner Typ L 5 (70/80-PS-Vierzylinder-Ottomotor) auch mit Nie-

derrahmen (Typ N 5) und als ersten Mercedes-Benz-Dreiaxser den Typ N 56 (Omnibus: 60 Personen, Lkw: 8 t Nutzlast) mit zwei angetriebenen Hinterachsen. Sie besaßen Vierrad-Bremse, Mittelschaltung, Linkslenkung und waren luftbereift. Selbstverständlich waren die Fahrgestelle auch für Omnibusaufbauten und für andere Spezialzwecke wie Kommunal- und Feuerwehraufbauten vorgesehen.

Nach einer Änderung der Steuergesetzgebung genehmigte die Generalversammlung beider Unternehmen am 8. März 1926 einen Fusionsvertrag. Am 29. Juni entstand ein neues Unternehmen: die Daimler-Benz Aktiengesellschaft mit Hauptsitz in Stuttgart-Untertürkheim.



Daimler U 2 T von 1920 MB

DAIMLER

20xx