

# Benz historiaa 1885-1926

Ennen yhdistymistään Daimlerin kanssa Benz toimi nimillä Benz & Co, Rheinische Gasmotrenfabrik 1885-1899, sitten Benz & Cie, Gasmotrenfabrik AG 1889-1911 ja lopuksi Benz & Cie, Automobil-und Motorenfabrik AG 1911-1926. Karl Benzä kunnioitetaan kautta maailman miehenä, joka suunnitteli ja rakensi ensimmäisen käyttökelpoisen polttomoottorisen auton. Hänen ensimmäinen autonsa tiettävästi valmistui ja sitä kokeiltiin ensi kertaa v.1885. Alusta alkaen Benz keskittyi autoon moottorin ja alustan kiinteänä kokonaisuutena - hän ei suinkaan ryhtynyt varustamaan olemassa olevia ajoneuvoja moottoreilla. Ensimmäinen auto oli kolmipyörä, jossa oli kaksi vetävää takapyörää. Moottori oli makaava 1-sylinterinen, jonka pystysuoran kampiakselin päässä oli vaakatasossa pyörivä vauhtipyörä. Moottorin teho oli 0,75 hv ja ajokin nopeudeksi kirjattiin ensimmäisten koeajojen aikana 13 km/h. Tämän Benzin prototyypissä oli joitakin ominaisuuksia, joita käytetään hyvin laajalti vielä nykypäivän autonrakennuksessa: vesijäähdytteinen moottori, sähkösytytys, mekaaninen imuventtiili ja tasauspyörästö. Ensimmäinen auto on vielä tallella ja se kuuluu Münchenissä sijaitsevalle Deutsches Museumille, jolle keksijä itse luovutti sen. Autosta on rakennettu useita jäljennöksiä, joita säilytetään eri museoissa. Seuraavina vuosina rakennettiin vain muutamia autoja. Münchenin messuilla v.1888 Benzillä oli tilaisuus esitellä parannettua autoaan laajalle yleisölle. Ensimmäisessä käytettyjen teräslankapyörien sijasta myöhemmissä malleissa oli puupuolaiset pyörät, ja niiden moottorin teho oli nyt 2 hv. Benzin kaasukäyttöisten paikallismoottorien myynti sujui varsin tyydyttävästi, eikä yleinen kiinnostus autoihin ollut edes vielä kunnolla herännyt - vasta v.1890 Benz aloitti varsinaisen, joskin pienimuotoisen tilaustuotannon. Tämä oli osittain sen ansiota, että hänen autoaan oli esitelty Pariisin maailmannäyttelyssä v.1889, mikä johti myynnin lisääntymiseen Ranskassa, jossa edustajana jo ennestään Benzin paikallismoottoreita myynyt Emilie Roger. Toinen tärkeä tekijä oli se, että Benz sai v.1890 kaksi uutta kumppania; Friedrich von Fischer ja Julius Ganss ehkä pelastivat hänet monien muiden keksijöiden kohtalolta - rahavaikeuksien aiheuttamalta karilleajolta. Fischer otti hoitaakseen hallinto- tehtävät ja Ganss huolehti myynnistä, joten Benz sai vapaasti keskittyä teknisen puolen kehittämiseen, joka osoittikin edistymisen merkkejä. Vuonna 1893 valmistui Benzin ensimmäinen 4-pyöräinen auto Victoria. Sitä käytettiin ensimmäisen pakettiauton ja bussin perustana v.1895 ja sen teknisiä ratkaisuja sovellettiin myös vuoden 1894 Veloon, jota pidetään autohistorian ensimmäisenä tuotantoautona. Tuotantomäärä v.1885-1893 oli 69 autoa, ja v. 1894 tehtaalta lähti 67 autoa, joista valtaosa oli Veloja. Vastaavat luvut v.1895 olivat 135 kpl ja v.1896 181 kpl. Vuonna 1896 ilmestyi Benzin ensimmäinen Kontra-Motor, makaava 2-sylinterinen vastaiskumoottori, ja samana vuonna valmistui ensimmäinen Benz kuorma-auto. Vuonna 1898 otettiin käyttöön ilmatäytteiset renkaat Comfortable-malleissa. Tuotantoluku v.1899 oli 572 kpl, minkä ansiosta Benz oli johtava autonvalmistaja, ja tämäkin luku ohitettiin seuraavana vuonna, jolloin valmistui 603 autoa. Benzin ensimmäinen kilpa-auto ilmestyi v.1899, ja siitä alkoi pitkä kilpailumenestysten sarja. Benz autojen myyntiluvut kääntyivät laskuun vuodesta 1901, sillä Benz piti kiinni jo vanhentuneista ratkaisuistaan. Hyvin menestynyt Mercedes sai hänet kuitenkin kehittämään uusia rakenne vaihtoehtoja - tuloksena oli v.1903 esitelty 2-sylinterisellä etumoottorilla varustettu Parsifal, joka oli saatavana akseli- tai ketjuvetoisena ja johon sai eri tehoisia moottoreita. Samana vuonna tuli myös uusi 4-sylinterinen moottori, jota käytettiin siitä lähtien kaikissa malleissa. Karl Benz erosi itse yhtiöstä v.1903, mutta palasi pian takaisin. Vuonna 1906 hän perusti poikiensa kanssa yrityksen nimeltä C.Benz Söhne. Autot kunnostautuivat kilpa-ajoissa ja ennätysten teossa v. 1907 ja 1911. Vuonna 1910 Benz osti Gaggenauissa sijainneen tehtaan nimeltä Süddeutsche Automobil-Fabrik (Gaggenau ja Lilliput-merkit), jonka henkilöautotuotanto lopetettiin, ja Benz keskittyi siellä seuraavina vuosina hyötyajoneuvojen valmistukseen. Myynnissä oli v.1910-1914 laaja valikoima autoja; 8/20 PS 2-litraisella aina todella mahtaviin autoihin kuten 10,1 litran 39/100 PS malliin, joissa kaikissa oli sv-moottori ja akseliveto. Tosin 200 hv 22-litraisessa oli kansiventtiilit sekä toisioveto sivuketjujen avulla (-tämä malli maksoi 1800 puntaa Englannissa v.1912 ja oli varmaankin markkinoiden suurimoottorisen henkilöauto). Saksan autoilun suuri tukija, Preussin prinssi Henrik käytti ainoastaan Benzin autoja. Vuonna 1914 valmistui Benzin ensimmäinen 6-sylinterinen auto; sen teho oli 25/65 PS ja iskutilavuus 6,5 litraa. Sodan aikana kehitetty 1540 cm<sup>3</sup> 6/18 PS 4-sylinterinen ilmestyi v.1918. Hyvin merkittävä Benzin kehittämä uutuus oli esikammioin varustettu dieselmoottori, jota käytettiin ensi kertaa v.1922 Benz Sendling- traktoreissa ja Benzin kuorma-autossa v.1924. Nämä olivat askelia dieselmoottoristen Mercedes-Benz-henkilöautojen suuntaan. Benz otti käyttöön myös heiluriakseliston, joka niin ikään esiintyi myöhemmissä Mercedes-Benz-autoissa. Sitä käytettiin mm. Benzin 6-sylinterisessä 2-litran pisaraimaisessa kilpa-autossa, joka suunniteltiin Rumplerin periaatteiden pohjalta. Vuonna 1924 Benz ja Mercedes alkoivat yhdenyttyä, ja ne sulautuivat lopullisesti v.1926.

*Lähde: Maailman moottoriajoneuvot; Tekninen Kustannusliike Oy 1985; ISBN 951-9364-26-9, kuvat Mercedes-Benz Classic classic-wiki*