

Daimler historiaa 1886-1902

Gottlieb Daimler toimi omalla nimellään Bad Canstatt:ssa vuosina 1886-1890, sitten Daimler Motoren-Gesellschaft nimellä vuosina 1890-1902.

Gottlieb Daimler toimi vuoteen 1882 saakka teknisenä johtajana Gasmotorenfabrik Deutzilla, jossa hän työskenteli polttomoottorien parissa. Daimler otti myös Wilhelm Maybachin Deutzin palvelukseen. Daimler omisti yhtiön osakkeita, joista saamiensa tulojen turvin hän lähti Deutzilta. Hän muutti Stuttgartin lähistöllä sijaitsevaan Bad Canstadttiin, perusti pienen työpajan tutkimus- ja kehitystyötään varten ja otti Maybachin apulaisekseen. Daimlerin suunnitelmissa oli kehittää nopeakäyntinen polttomoottori, jota voitaisiin käyttää niin maantie- ja kiskoajoneuvoissa kuin veneissäkin. Vuonna 1883 rakennettiin hehkuputkisytytyksellä varustettuja, nopeakäyntisiä bensiinimoottorin prototyypppejä - tämä oli ensimmäinen kerta, jolloin bensiiniä käytettiin polttomoottorin polttoaineena. Seuraavana oli vuorossa v.1885 valmistunut maailman ensimmäinen moottoripyörä, joka myös jäi Daimlerin viimeiseksi (- hänen nimeään kantaneet yrityksetkään eivät koskaan rakentaneet moottoripyörää). Seurasi vielä kokeiluja moottoroidulla veneellä ja reellä, kunnes Daimler ja Maybach asensivat moottorin tavalliseen hevosvetoiseen vaunuun, jota oli muunneltu tarkoitukseen sopivaksi. Auto oli valmis v.1886 ja sitä ryhdyttiin koeajamaan Cannstattissa. Sen voimalähteenä oli pystyyn sijoitettu, ilmajäähdytteinen ja hehkusytytyksellä varustettu 1-sylinterinen moottori, jonka teho oli 1,5 hv. Seuraavaksi Daimlerin moottoreita kokeiltiin vielä veneissä, raitiovaunuissa ja paloautoissa.

Maybach oli jo jonkin aikaa yrittänyt vakuuttaa Daimlerille, että heidän tulisi rakentaa ajoneuvo, joka olisi alusta pitäen suunniteltu autoksi. Daimler vastusti ajatusta kauan, mutta suostui viimein rakentamaan prototyyppin. Se oli 2-paikkainen nelipyöräinen ajokki, jossa oli taakse sijoitettu V2-moottori. Sen runko oli tehty teräsputkesta ja siinä oli teräslankapyörät, joista se sai nimensä "Stahlradwagen". Auto lähetettiin Pariisiin maailmannäyttelyyn v.1889. Panhard-Levassor ja Peugeot kiinnostuivat siitä, aloittivat tuotannon käyttäen Daimler-moottoreita ja loivat näin perustan Ranskan autoteollisuudelle.

Vuonna 1890 perustettiin Daimler Motoren-Gesellschaft, mutta pian Daimlerin ja hänen uusien kumppanien välille syntyi erimielisyyksiä, joiden vuoksi hän erosi yhtiöstä v.1893. Hän perusti Maybachin kanssa kokeilutyöpajan, jonka toimipaikkana oli Hotel Hermann. Tätä voidaan pitää itsenäisenä Daimler- yrityksenä, joka rakensi autoja. Daimler jatkoi menestyksekkäästi nopeakäyntisen automoottorin kehittelyä. Hotel Hermannissa tehtiin myös merkittävä keksintö, sumukaasutin. Vuonna 1895 erimielisyydet sovittiin ja Daimler palasi Maybachin kanssa Daimler- yhtiöön. Seuraavat autot olivat hihnavetoista 2-sylinteristä tyyppiä, joka oli ensimmäinen jonkinlaiseen tuotantoon yltänyt Daimler-auto. Sitä seurasi v.1897 Phönix, ensimmäinen etumoottorinen malli, ja v.1899 ilmestyivät ensimmäiset 4-sylinteriset moottorit. Eräs 28 hv moottorilla varustettu auto osallistui Nizzan kilpa-ajoihin v.1899 omistajansa Emil Jellinekin nimellä. Hän oli antanut sille vanhimman tyttärensä nimen Mercedes.

Jellinek oli menestyvä liikemies ja Itävalta-Unkarin keisarikunnan pääkonsuli Nizzassa, ja hän oli erittäin kiinnostunut autoilusta, varsinkin Daimler-autoista. Hän toimikin epävirallisena edustajana ja myi autoja varakkaalle tuttavapiirilleen. Hän ei ollut kuitenkaan tyytyväinen niiden suorituskykyyn, ja niinpä hän neuvoi Daimler-yhtiötä rakentamaan kokonaan uudentyyppisen ja tehokkaamman auton. Tuloksena oli 35 hv 4-sylinterinen malli, joka tuli tunnetuksi ensimmäisenä Mercedes-autona. Maybach oli suunnitellut sen käyttäen osin samoja periaatteita Gottlieb Daimlerin poika Paul omassa P.D.-autossaan, ja se teki erittäin menestyksekkään debyytin Nizzan kilpailussa v.1901. Jellinek kuului Daimlerin johtokuntaan vuodesta 1900 ja sai haltuunsa merkin yksinedustuksen Ranskassa, Belgiassa, Itävalta-Unkarissa sekä Yhdysvalloissa. Hän myi autoja nimellä Mercedes - joka oli ollut ennen pelkkä kutsumanimi - estääkseen Panhard-Levassoria ryhtymästä oikeustoimiin; olihan se hankkinut oikeudet Daimler-autoihin jo Gottlieb Daimlerilta itseltään. Mercedesen valtavan menestyksen vuoksi Daimler päätti hyväksyä sen tavaramerkiksi kaikkiin seuraaviin henkilöautoihinsa. Hyötyajoneuvoja markkinoitiin edelleen Daimlerina ja myös yhtiöstä eronnut M.M.B käytti nimeä v.1901 Berliinissä rakentamistaan autoista.

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