

Hansdampf in der Gasse

Klaus Westrup anlässlich
des 150. Geburtstags von Gottlieb Daimler
über dessen Motorzweirad Jahrgang 1885.



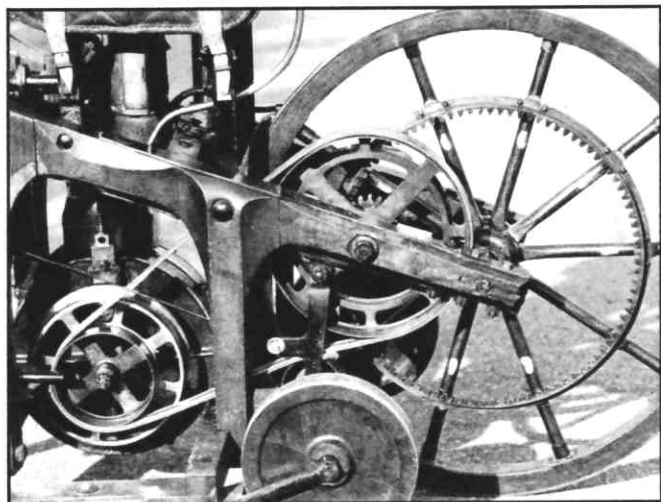
Drei Dinge braucht der Mann, wenn er das älteste benzingetriebene Vehikel der Welt fahren will, den sogenannten Daimler-Reitwagen: Spiritus, Leichtbenzin und Streichhölzer. Die durchweg brennbaren Stoffe aktivieren eine Veteranen-Replika, die dem von Gottlieb Daimler gebauten Original, das 1903 ver-

das „leicht flüchtig“ sein muß, wie mich der damalige Werkstatt-Leiter des Daimler-Benz-Museums, Emil Kern, wissen läßt. Und zu viele Oktane soll es auch nicht haben; um die 60, echtes Klingelwasser also, das genügt der nur milde verdichteten Maschine. Eine Sechszylinder-Honda würde sich schön bedanken.

rundlichen Behälter hinter dem hohen Zylinder. Der Meister spritzt noch ein bißchen Sprit nach und packt die zur Serienausstattung zählende Andrehkurbel.

Nach zwei Umdrehungen knattert der knapp 250 Kubikzentimeter messende Einzylinder los – so selbstverständlich, als

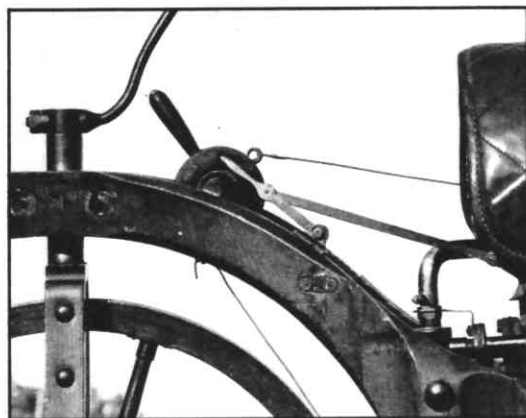
dert, in den nachmittäglichen Werksverkehr der Daimler-Benz AG ein. Die Arbeiter und Angestellten, die zufällig unterwegs sind, unterbrechen ihre Geschäftigkeit und ziehen erfreut die Mundwinkel nach oben. Der erste Mercedes der Welt ist schon aufregender als ein 200 D von heute – vor allem vom Geräusch her.



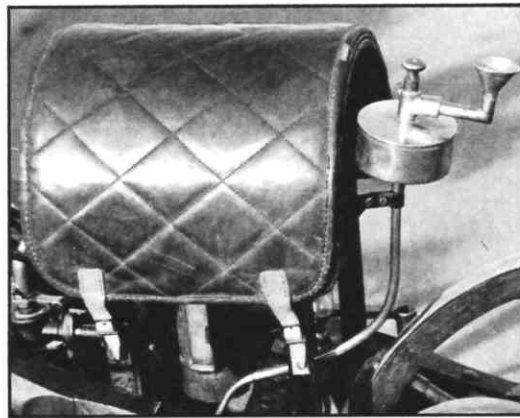
Zwei Übersetzungen per Treibriemen



Mit Stützrädern ums Eck



Handhebel für Kupplung und Bremse



Lederbezogener Reitersitz

brannte, verblüffend ähnlich ist und die ihre Ruhestätte im Daimler-Benz-Museum in Stuttgart-Untertürkheim hat.

Dennoch: So recht vorstellen kann man sich die Belegung nicht. Zu alt und zu geheimnisvoll wirkt das weitgehend aus Holz fabrizierte Ding, mit dem Gottlieb Daimler noch vor der Jahrhundertwende beweisen wollte, daß seine Benzinmotoren sehr wohl auch ein Fahrzeug antreiben können.

In den Oberflächenvergaser paßt ein Liter Leichtbenzin,

Auch mit der Ölmenge wäre sie kaum einverstanden. Denn das Triebwerk des Motorzweirads, ein langhubiger Einzylinder-Viertakter mit Gebläsekühlung (Bohrung x Hub: 58 x 100 Millimeter), wird nur über einen zierlichen Tropföler versorgt. Viel Öl ist nicht zu sehen im Schauglas, aber der Meister beruhigt mich. Den eingangs erwähnten Spiritus braucht man, um den Glührohrbrenner anzuwärmen, denn von elektrischen Funken oder gar von digitaler Motorelektronik konnte noch nicht die Rede sein. Die Flamme brennt bläulich in einem

hätte ihn Gottlieb Daimler gerade erst abgestellt. Man reguliert nun über einen Hebel die Luftmenge und lauscht ergriffen den unregelmäßigen Zündungen. Wenn der Eindruck entsteht, Rundlauf und Leistung seien dem Optimum nahe, fährt man los.

Ich spare mir die Original-Tour, die Daimlers Sohn Paul im November 1885 mit dem Knochenschüttler bewältigte, und fahre nicht von Cannstatt nach Untertürkheim. Statt dessen fädle ich mich, von furchtbaren Vibrationen erschau-

Denn der Glührohr-Viertakter, dessen Gaswechsel durch ein automatisches Einlaßventil (auch Schnüffelventil genannt) und ein mechanisch gesteuertes, stehendes Auslaßventil geregelt wird, arbeitet nicht nur sehr laut, sondern auch ganz unregelmäßig. Einen korrekten Zündzeitpunkt gibt es noch nicht, und so pufft der Motor ganz nach Lust und Laune. Immerhin reicht es für maximal zwölf Kilometer pro Stunde. Die Kraftübertragung besteht aus einem Lederriemen, breit wie ein Hosenträger, der ebenfalls die Funktion der Kupplung übernimmt. Mit einem hinter dem Lenker postierten Hebel läßt sich eine Spannrolle betätigen, die die Riemenspannung entweder lockert oder festigt. Bei Straffung kommt es zum Kraftschluß – man fährt. Bei Lockerung dreht der Motor im Stand hoch, mit allem, was er zu bieten hat. Viel ist es nicht: 600 Umdrehungen, ein halbes PS.

So gibt es auch keine großen Bremsprobleme, trotz der Simplität der Anlage, die nicht mehr vorsieht als einen Klotz, der sich gelinde aufs metallumreifte Hinterrad preßt, wenn der Treibriemen ganz gelockert ist. Das Hochschalten ist schon ein wenig komplizierter: anhalten, Motor abstellen, Riemen auf Riemenscheibe mit größerem Durchmesser schnallen, Spiritus einspritzen, Flamme entfachen, Kurbel ansetzen, Motor neu einregulieren.

Doch die Belohnung folgt auf dem Fuße: Man fährt jetzt mit langer Übersetzung, sozusagen im E-Gang. Meister Kern verdeutlicht die Einsatzbedingungen: „Wenn man zum Beispiel auf die Autobahn will.“

Fotos: Kröschel