



Interessengemeinschaft ein mit den nicht weit entfernten, in Mannheim gelegenen, Benzwerken. Später wurde die Süddeutsche Automobilfabrik G. m. b. H. den Benzwerken angegliedert und Benzwerke Gaggenau genannt. Bild 22 zeigt den alten Gaggenau-Omnibus, der mehr oder weniger wie ein unbespannter Pferdewagen anmutet, in den man Motor, Getriebe und Antrieb nachträglich eingebaut hat.

Die ältesten schweren Nutzfahrzeuge waren fast stets mit Eisenreifen ausgerüstet. Gerade hierdurch wurden aber die nicht unbedeutenden Konstruktions- und Materialfehler der damaligen Fahrzeuge noch besonders ans Tageslicht gebracht, denn wir haben selbst noch 1916 bis 1918, während des Krieges, erfahren müssen, wie ungeheuer schwer es ist, sogar mit Fahrzeugen neuerer Zeit ohne Betriebsstörungen und Brüche auf Eisenreifen zu fahren.

Es entstand daher schon bald während der Anfangszeit des Lastkraftwagenbaues das Bestreben nach einer elastischen Bereifung für schwere Wagen. Zunächst versuchte die Continental die sogenannten Kellyreifen einzuführen. Bild 23 läßt erkennen, wie bei einem solchen Reifen, der als Band um die Felge gelegt wird, sich im Innern des Gummistreifens zwei Stahldrähte befinden, die nach Umlegen um die

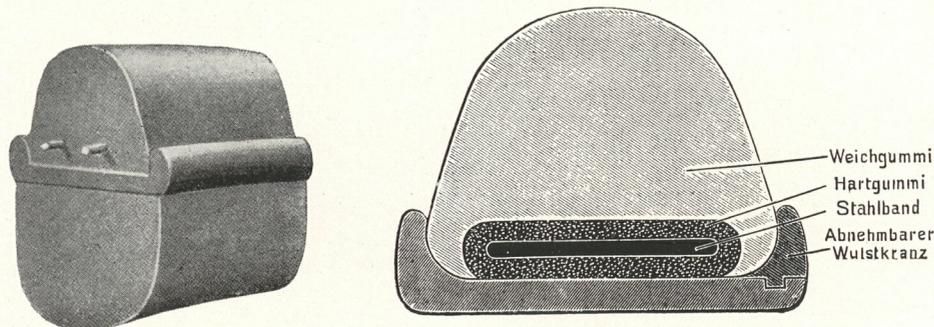


Bild 23. Kelly-Reifen

Bild 24. Vollreifen mit Stahlband

Felge zu je einem Ring zusammenschweißt werden. Als erste Firma sei hier die B. P o l l a c k A. - G. in Waltershausen i. Thür. genannt, die die Fabrikation von Vollreifen mit einem innen liegenden Stahlband aufnahm. Diese Reifen (Bild 24), bei denen über ein Stahlband zunächst Hartgummi und dann über diesem Weichgummi aufvulkanisiert wurde, erfreuten sich bald einer großen Verbreitung und halfen in wesentlichem Maße, die Entwicklung des Lastkraftwagenbetriebes zu fördern.

In diese Zeit fällt auch ein erheblicher Fortschritt in der Ausgestaltung der Personenwagen-Karosserien. Wie wir früher schon ausführten, war man nach und nach zu den sogenannten „Tonneaux“ mit Einstieg von hinten, als der zweckmäßigsten Automobil-Karosserie, gelangt. Offene, halbverdeckte oder ganz geschlossene Wagen hatten fast immer diese eigenartige Karosserieform. Der Einstieg von hinten war äußerst unbequem, weil man jedesmal beim Aus- und Einsteigen auf den Straßendamm treten mußte, und weil außerdem die Karosserie gerade da, wo sie besonderen Halt haben sollte, mitten in zwei Teile geteilt wurde. Zum erstenmal sehen wir an der von Benz, Mannheim, herausgebrachten neuen, unter dem Namen „Parsifal“ bekannten Type, den Einstieg von der Seite. (Bild 25.)

Im übrigen sei hier noch erwähnt, daß Benz bei der „Parsifal“-Type seine früheren Konstruktionen rücksichtslos verließ und sich in jeder Weise, so bezüglich der Anordnung von Motor, Kupplung, Getriebe, Kettenantrieb der Hinterräder, dem nach und nach allgemein anerkannten Daimlerschen Konstruktionsprinzip anschloß.