



Start-upowy duch, rok 1888

Informacja prasowa

Gottlieb Daimler i Karl Benz napędzają mobilność

6 listopada 2018 r.

Stuttgart. Historia kołem się toczy: pionierski duch współczesnych start-upowców ma wiele wspólnego z tym, co działo się w pierwszych dniach automobilu. Wystarczy przytoczyć przykład roku 1888, gdy – dwa lata po wynalezieniu samochodu – Karl Benz i Gottlieb Daimler powrócili z kolejnymi projektami. Ich innowacyjne pomysły utorowały drogę do nowego świata mobilności. Wizjonerska siła i odważne, elastyczne podejście – oto cechy, które charakteryzowały raczkującą wtedy firmę.

Świeży powiew w świecie ekonomii: młode firmy prześcigają się w opracowywaniu rewolucyjnych pomysłów, które mają zmienić przyszłość. To typowe przykłady start-upów, z małymi zespołami oraz wysokim poziomem elastyczności i innowacyjności. Szczególny nacisk kładą na nowoczesne rozwiązanie techniczne. Brzmi to bardzo współcześnie, ale tak naprawdę nie różni się od sytuacji panującej pod koniec XIX wieku. W drugiej fazie epoki założycielskiej (Gründerzeit) mieliśmy do czynienia z rozkwitem start-upów podobnym do dzisiejszego przemysłu zaawansowanych technologii. 130 lat temu w samym środku tego błyskawicznie rozwijającego się sektora znaleźli się pionierzy motoryzacji – Gottlieb Daimler i Karl Benz.

Już przed 1884 rokiem obaj ci inżynierowie niezależnie od siebie zdążyli „dorobić się” pionierskich osiągnięć. Karl Benz wspólnie z inwestorami założył w Mannheim spółkę Benz & Cie. i rozpoczął tam produkcję dwusuwowego silnika swojej konstrukcji. Nowa jednostka miała liczne zastosowania jako

stacjonarne źródło napędu. W tym samym czasie Gottlieb Daimler i Wilhelm Maybach zaprojektowali w Cannstatt wysokoobrotowy silnik czterosuwowy. Tak narodziły się podstawy do produkcji pierwszych samochodów: dochody ze sprzedaży dwusuwowych jednostek pozwoliły Benzowi opracować automobil, a Daimler i Maybach, dysponując innowacyjnym silnikiem, mieli źródło napędu dla swojej zmotoryzowanej bryczki. W 1886 r. Benz zaprezentował pierwszy samochód świata – opatentowany pojazd silnikowy. Równocześnie Daimler otrzymał pozwolenie na użytkowanie zmotoryzowanego powozu i w czterokołowym pojeździe zamontował swoją jednocylindrową jednostkę.

Dwa lata później, w roku 1888, inżynierowie włączyli wysokoobrotowy silnik spalinowy w wiele innowacyjnych koncepcji – i sprawili, że mobilność awansowała na nowy poziom. Zarówno Daimler, jak i Benz mieli dwie obawy: z jednej strony o znalezienie dla silnika nowych zastosowań, z drugiej – o skuteczne wykazanie potencjalnym klientom niezawodności napędu nowo powstałego samochodu.

Gottlieb Daimler z zaangażowaniem badał nowe zastosowania dla silnika spalinowego, opracowanego we współpracy z Wilhelmem Maybachem. Po pierwszym motocyklu na świecie – Reitwagen z 1885 r. – oraz zmotoryzowanym powozie (1886 r.) w 1888 r. narodziły się kolejne innowacyjne koncepcje.

Jako pierwsza powstała zmotoryzowana pompa strażacka: w wozach strażackich, wciąż jeszcze ciągniętych przez konie, silnik Daimlera przejął napęd pompy gaśniczej. Idea była imponująca – nowa pompa była gotowa do

pracy niemal natychmiast, podczas gdy parową niełatwo było uruchomić. Co więcej, legitymowała się znacznie większą wydajnością niż sikawki napędzane siłą mięśni albo tzw. gazowe, które nasycaly wodę dwutlenkiem węgla.

Daimler zgłosił patent na swoją zmotoryzowaną pompę strażacką 29 lipca 1888 r. Dokument uzyskał 15 kwietnia 1889 r. (patent nr 46779, klasa 59). Na potrzeby ochrony przeciwpożarowej inżynier zaopatrzył 1-konny silnik w małą, pomocniczą skrzynię biegów – w taki sposób, że pompa gaśnicza mogła pracować w wyjątkowo efektywnym zakresie prędkości obrotowych (180 obr./min). Jeszcze w tym samym roku udoskonalił swój wynalazek: podczas XIII święta niemieckich strażaków (28-31 lipca 1888 r.) w Hanowerze zaprezentował wydajniejszy wariant z dwucylindrowym silnikiem, generującym już moc 4 KM.

Podczas gdy Daimler poszukiwał w Cannstatt nowych obszarów zastosowań dla swojego silnika, w Mannheim zbliżał się pierwszy wielki sprawdzian rewolucyjnego wynalazku w postaci samochodu. W sierpniu 1888 r. Bertha Benz, żona Karla Benz, wraz z synami Eugenem i Richardem wyruszyła w pierwszą w historii motoryzacji daleką podróż automobilem. Standardową wersją Benz Patent-Motorwagen, znaną też jako Model 3, pokonała 106-kilometrową trasę z Mannheim do Pforzheim. Trójkołowiec miał silnik o mocy 2,5 KM. W ten sposób odbyła się udana światowa premiera automobilu, a równocześnie jego test w prawdziwych warunkach jazdy. Wyprawa dowiodła codziennej przydatności wynalazku i pozwoliła zebrać Karlowi Benzowi spostrzeżenia do przeprowadzenia dalszych udoskonaleń pojazdu na drodze do uruchomienia seryjnej produkcji.

Wkrótce nastąpił kolejny sukces: Karl Benz zaprezentował Patent-Motorwagen oraz kilka stacjonarnych silników podczas pierwszej wystawy maszyn i silników dla Rzeszy Niemieckiej, odbywającej się od 1 sierpnia do 15 października 1888 roku na Isartorplatz w Monachium. Przy okazji pokazał swój automobil publicznie. 12 września 1888 roku otrzymał złoty medal za pierwszy seryjny samochód z silnikiem spalinowym.

Podczas gdy Bertha Benz zademonstrowała przydatność pojazdu w dalekiej podróży, a Karl Benz z sukcesami prezentował swój Patent-Motorwagen publiczności, Gottlieb Daimler znalazł jeszcze więcej zastosowań dla swojego silnika.

Szczególnie efektowny był pierwszy lot pojazdem silnikowym, odbyty 10 sierpnia 1888 r.: tego dnia, o 9 rano, statek powietrzny należący do dra Friedricha Hermanna Wölferta wyruszył w swoją podróż na odcinku ponad 4 km, rozpoczynającym się na dziedzińcu fabryki Daimlera i zakończonym w Aldingen nieopodal Kornwestheim.

Wypełniony wodorem zbiornik „przewycięzał” siłę grawitacji, a 2,5-konny wysokoobrotowy 1-cylindrowy silnik Daimlera zasiliał dwa śmigła (poziome i pionowe), odpowiadając za napęd oraz wyważenie. Tego ranka stało się jasne, że czterosurowy silnik ma ogromny potencjał jako jednostka lotnicza.

W 1888 r. minęło zaledwie kilka lat, odkąd przedsiębiorstwo Daimlera zaczęło swoją działalność jako innowacyjna „firmy garażowa” z siedzibą w letnim

domu konstruktora w Cannstatt. Dziś ówczesny start-upowy duch pozostaje nie mniej żywy jak 130 lat temu. Widać to m.in. na przykładzie obecnego zaangażowania Daimler AG w Volocopter. Ten awiacyjny start-up z Bruchsal ma na celu wdrożenie w ciągu zaledwie kilku lat autonomicznych, elektrycznych taksówek powietrznych (eVTOL).

W 1888 r. silnik Gottlieba Daimlera nie tylko uniósł się w powietrze, ale wprowadził też w ruch nowy pojazd szynowy: po tym, jak w 1887 r. Daimler, w ramach Cannstatter Volksfest, zaprezentował miniaturowy tramwaj z benzynową jednostką, rok później pokazał jego pełnowymiarową wersję. 7 października 1888 r. stuttgarcki dziennik „Schwäbische Kronik” poinformował o odbytej dzień wcześniej jeździe testowej „nowym spalinowym tramwajem Daimlera”. Pojazd, należący do firmy kolejowej ze Stuttgartu i zasilany 1-cylindrowym silnikiem o mocy 4 KM, mógł przewieźć do 20 osób.

U podstaw innowacji i inicjatyw z 1888 r. leżało pełne pasji dążenie do nowego zdefiniowania możliwości mobilności. Dziś pasja ta nazywa się „CASE”. To strategia koncernu Daimler AG na rzecz intuicyjnej mobilności przyszłości: skomunikowanej, autonomicznej, współdzielonej i elektrycznej. Rozpoczętej już dziś – a od jutra obecnej na drogach całego świata.

Kontakt:

Tomasz Mucha

e-mail: tomasz.mucha@daimler.com

tel. +48 22 312 72 22