

The essential factor that made this vehicle worthy of the German Imperial Patent 37,435, dated 29 January 1886, was its sheer functionality. The first motor car ever, designed by Karl Benz, was not simply a carriage with an engine bolted to it. Instead the motor, chassis, and drive train formed an integrated unit. Its first public appearance—on Mannheim’s „Circular Road” which was constructed on the fragments of the earlier city wall—certainly disturbed the quiet of that Sunday: 3 July 1886.

Any onlookers had a treat. The passengers sat on a double bench seat perilously exposed to the vagaries of the weather. Those first spectators also had a clear view of the technology that was at work. The heart of the car was a compact, fast-running four-stroke engine, which, much later, was evaluated at the Technical University of Stuttgart and found to produce 0,9 bhp at 400 rpm. A water boiler projecting above the engine was Benz’s solution to the problem of the single cylinder overheating—the effect of evaporation cooling prevented it.

Ligroin bought direct from the chemist’s was used as the fuel, but no tank was provided for it. The surface carburetor held $\frac{3}{8}$ gal (1.5 liters) and to replenish it Benz’s son, Eugen, had to trot alongside the vehicle and top it up from a bottle every 6–9 miles (10–15 km). The flywheel on the original model rotated horizontally. Benz believed that a vertical arrangement would adversely affect the steering of the vehicle due to gyrostatic effect.

Sadly Model 1 saw out the remainder of the century in a dismantled and neglected condition, and it was immaculately restored only as a result of Daimler-Motoren-Gesellschaft’s claim to have produced the world’s first motor car. Initially Model 2 received similarly neglectful treatment but it then served as a four-wheeled test vehicle for the investigation of swiveling-axle, and later stub-axle, steering. Model 3 (from 1886 onwards) was very advanced, having two forward gears, a more powerful engine with a vertical flywheel, wooden-spoke wheels and solid rubber tires (first only on the front but later also on the rear wheels). It was available in a half-roof and dickey-seat version.

Evidence of Benz’s pride in this vehicle can be found in a brochure which stated that the third-generation car should be benevolently regarded as a „pleasing carriage and mountain climbing machine.”



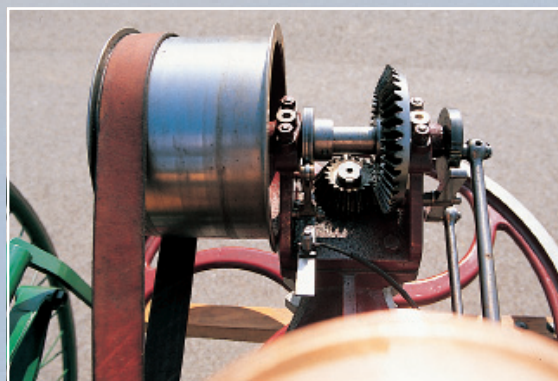
Was ihn des Deutschen Reichs-Patents 37 435 vom 29. Januar 1886 würdig macht, ist seine Funktionalität: Der automobile Erstling von Karl Benz ist keine Kutsche, in die man ein Triebwerk hineingeschraubt hat, sondern Motor, Fahrgestell und Antrieb finden sich zu einem Guss zusammen. Sein erstes Erscheinen auf einer öffentlichen Straße, dem Mannheimer »Ring« auf den Parzellen des früheren Stadtwalls, stört indes erst die sonntägliche Ruhe des 3. Juli 1886.

Der spärliche Zuschauerflor bekommt einen Fall für zwei zu sehen: Auf einer Doppelbank sind die Passagiere den Wechselfällen der Witterung schutzlos preisgegeben. Durch nichts behindert wird auch der Blick des neugierigen Betrachters auf die Technik hinter ihnen, Herzstück: ein kompakter, schnelllaufender Viertakter. Viel später misst man an der Technischen Hochschule Stuttgart 0,9 ps bei 400/min. Über der Maschine ragt ein Wasserkessel auf: Möglicher Überhitzung des Einzylinders hat Karl Benz mit Kühlung durch Verdampfung vorgebeugt.

Für den Treibstoff Ligroin, erhältlich in Apotheken, findet sich indes kein Behältnis: 1,5 Liter fasst der Oberflächenvergaser, und notfalls muss Benz’ Filius Eugen das väterliche Fahrzeug in lockerem Trab begleiten und alle zehn bis 15 Kilometer aus einer Flasche nachfüllen. Das Schwungrad rotiert am Ur-Typ horizontal. Senkrechte Anordnung, meint Benz, würde wegen unerwünschter Kreiselwirkung die Lenkbarkeit beeinträchtigen.

Modell 1 erlebt den Rest des Jahrhunderts zerlegt und vernachlässigt und wird erst dann untadelig restauriert, als auch die Daimler-Motoren-Gesellschaft den Anspruch darauf erhebt, das erste Auto in die Welt gesetzt zu haben. Ein Modell 2 erfährt zunächst ebenfalls stiefväterliche Behandlung, dient aber dann mit vier Rädern als Versuchsträger für eine Drehschemel- und später für eine Achsschenkelenkung. Das Modell 3 (ab 1886) gibt sich durchaus fortschrittlich, mit zwei Vorwärtsgängen, stärkerem Motor mit vertikalem Schwungrad, Holzspeichenrädern, Vollgummireifen erst vorn und später auch hinten. Es ist lieferbar mit Halbverdeck und Notbank als Option.

In einem Prospekt artikuliert sich verschämt Vaterstolz: Der Motorwagen der dritten Generation wird der geneigten Aufmerksamkeit als »gefälliges Fuhrwerk und als Bergsteigeapparat« empfohlen.



Това, което прави този автомобил достоен за Германския имперски патент №37435 от 29 януари 1886 г., е неговата функционалност. Първият автомобил на Карл Бенц не е карета, към която механично е закрепено с болтове задвижването, а двигателят, шасито и ходовата част образуват едно цяло. Първата му поява на обществено място, на Майнхаймския околоръстен път, построен върху останките на някогашните градски стени, нарушава лятното спокойствие на 3 юли 1886 г.

За зрителите има угощение. Настанени на двойни седалки, пасажерите са изложени безжалостно на капризите на времето. Погледът на любопитния наблюдател стига безпрепятствено до техниката зад тях и до сърцето на автомобила – компактен четиритактов двигател. Доста по-късно в Техническия университет в Щутгарт измерват и неговата мощност – 0,9 к.с. при 400 об/мин. Над двигателя се издига един парен котел. Така Карл Бенц предотвратява вероятното прегряване на 1-цилиндровия двигател посредством охлаждане.

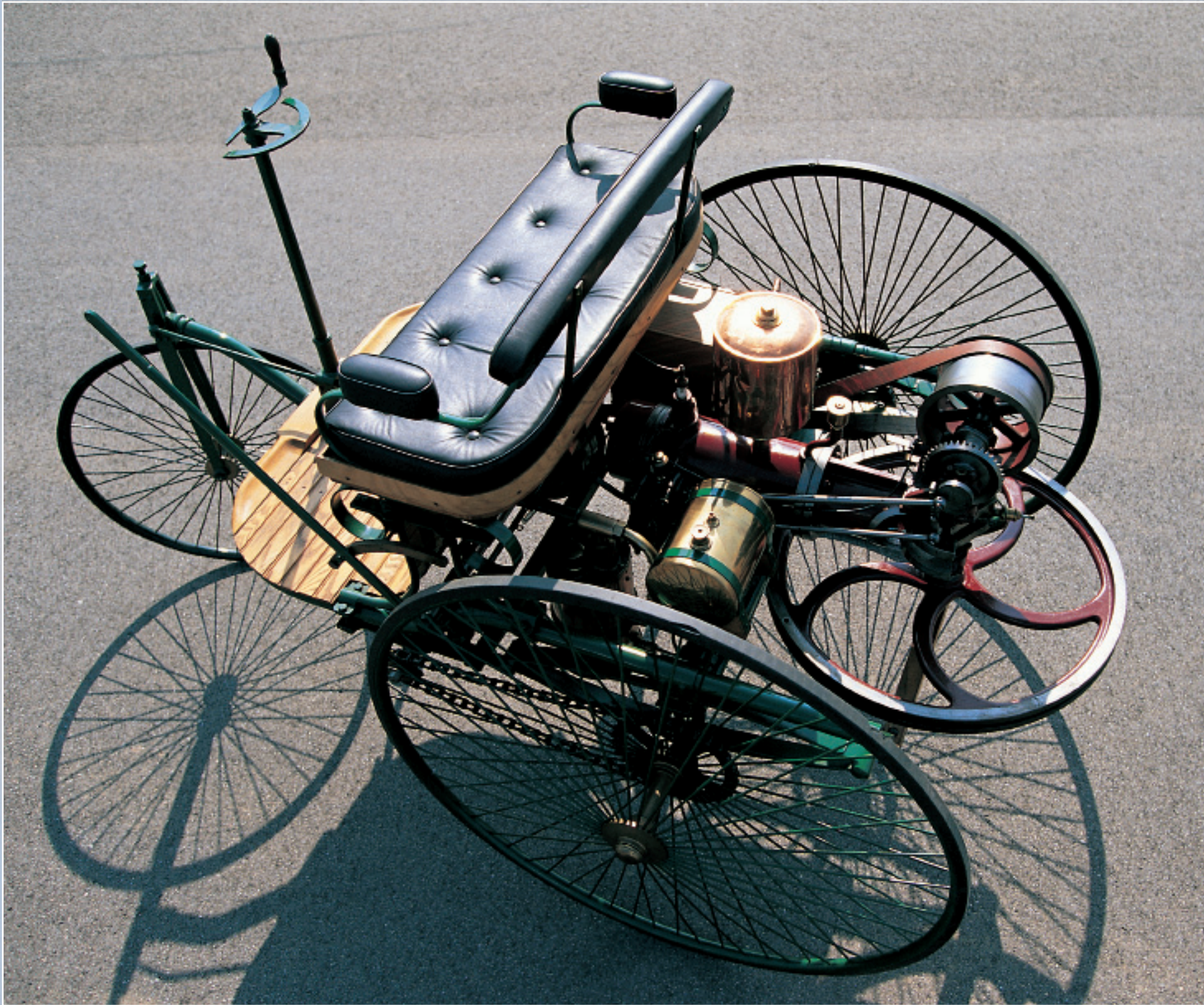
За горивото лигроин, което се предлага в аптеките, тогава не е бил осигурен резервоар. Външният карбуратор събира 1,5 литра и синът на Бенц – Ойген, трябва да придружава бащиния автомобил в лек тръст и на всеки десетнадесет километра до долива гориво от едно шише. Маховикът на оригиналния модел се върти хоризонтално. Според Бенц вертикалното разположение ще влоши управлението поради нежеланите центробежни сили.

Модел 1 изкарва остатъка на века разглобен и изоставен и бива реставриран безупречно едва тогава, когато „Даймлер Моторен Гезелшафт“ предявява претенция да е произвел първия автомобил в света. Отначало Модел 2 получава същото пренебрежително отношение, но по-късно (с четири колела) служи като опитен автомобил за управление с обръщателна тележка, а след това и с шенкелно кормилно управление. Модел 3 (1886) е технически усъвършенстван – с две предавки за движение напред, по-мощен двигател с вертикален маховик, колела с дървени спици и бандажни автомобилни гуми (най-напред отпред, а по-късно и отзад). Той се доставя с монтирана върху каросерията козирка и допълнителна седалка като опция.

Доказателство за бащината гордост на Бенц е една брошура, в която автомобилът от третата генерация се препоръчва на благосклонното внимание като „приятна карета и машина за изкачване на планини“.



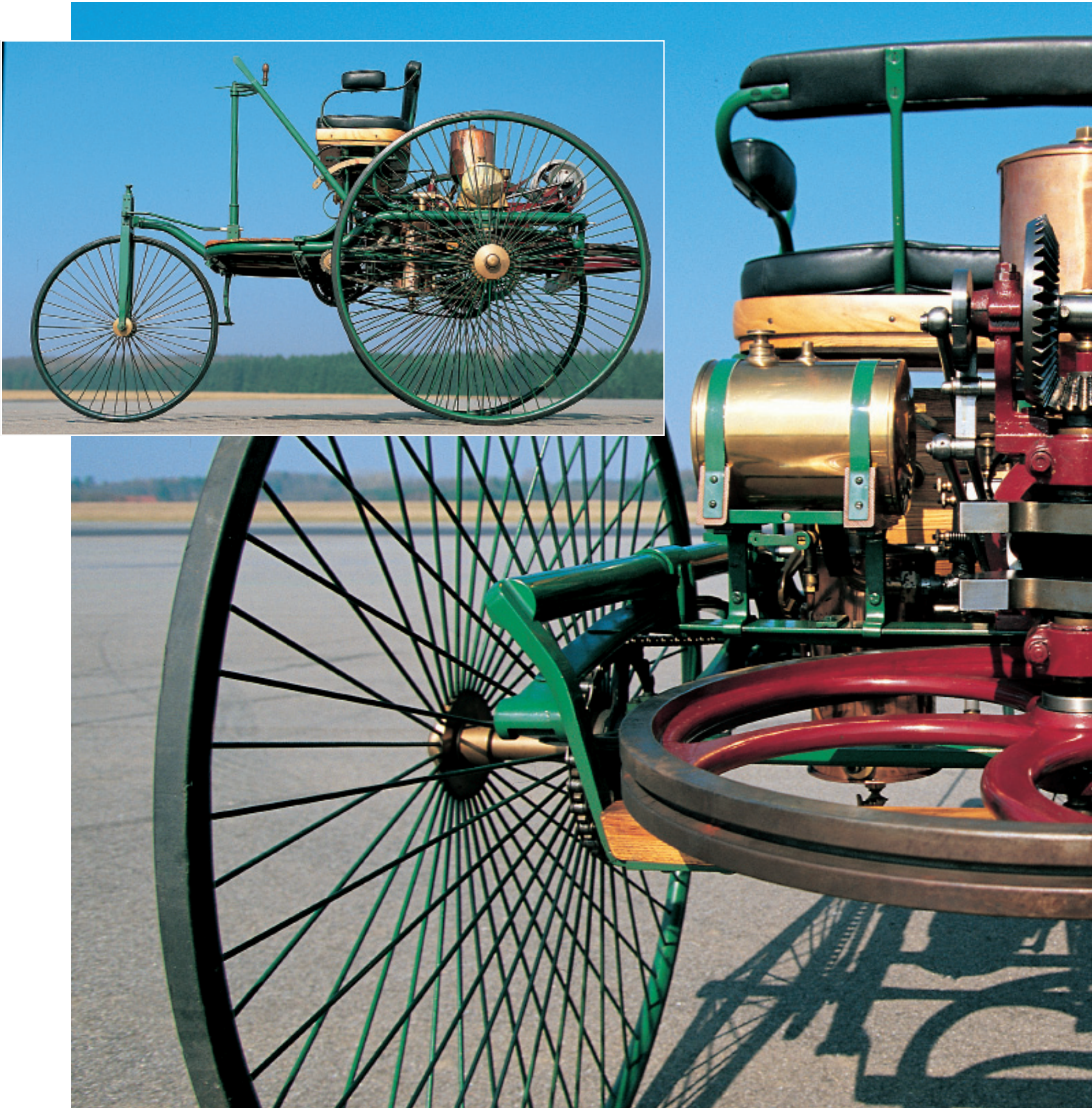
Патентованият автомобил на Бенц 1886г.

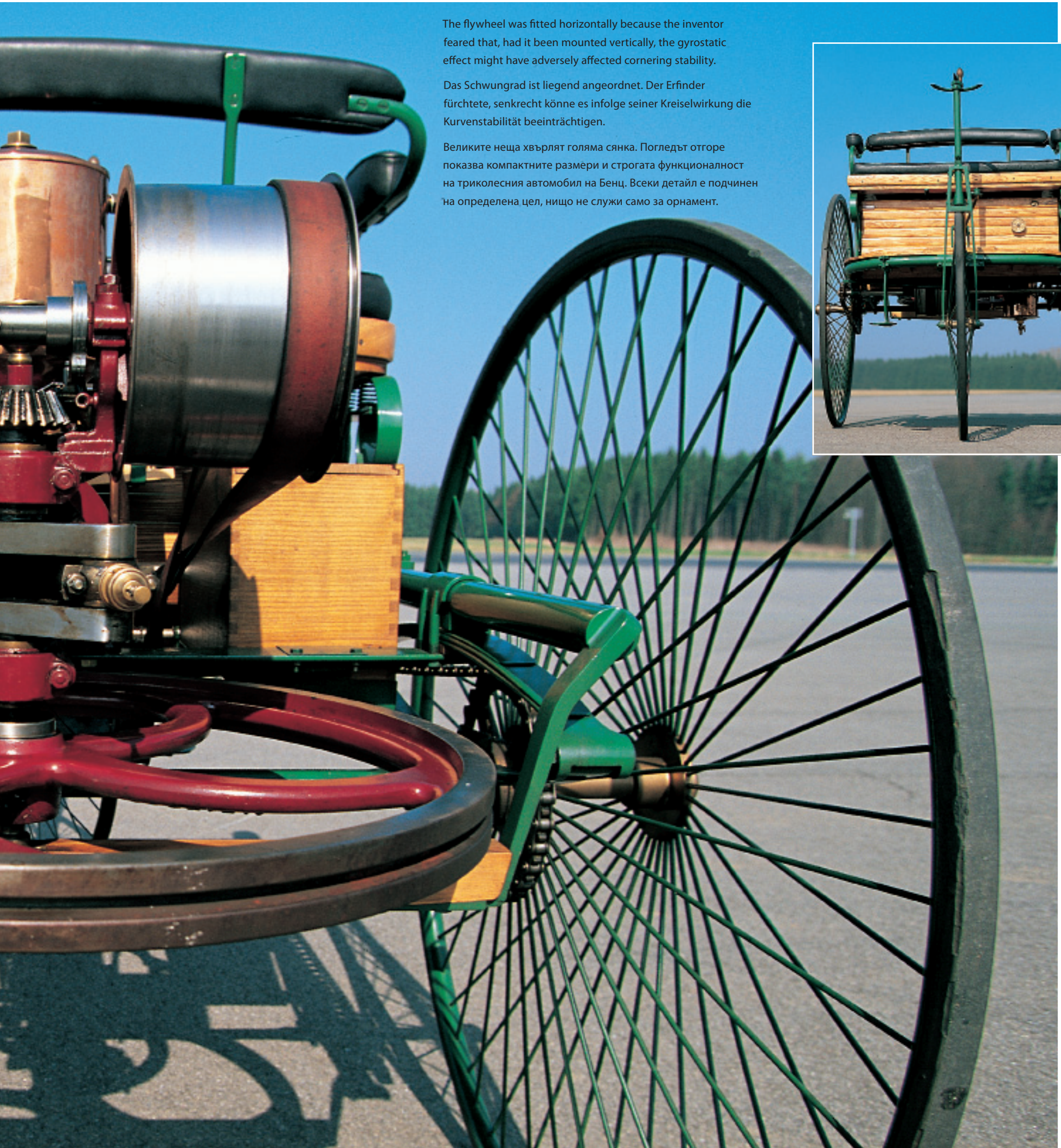


Great things cast long shadows. The overhead view reveals the compact dimensions and the strict functionalism of the Benz three-wheeler. Nothing was ornamental: everything served a purpose.

Große Dinge werfen ihre Schatten voraus: Der Blick von oben zeigt die kompakten Dimensionen und die strenge Zweckmäßigkeit des Benzschen Tricycles: Alles ist Funktion, nichts Ornament.

Маховикът е поставен в хоризонтално положение. Изобретателят се е опасявал, че ако е разположен вертикално, може да се влоши стабилността при завоите вследствие на центробежните сили.





The flywheel was fitted horizontally because the inventor feared that, had it been mounted vertically, the gyrostatic effect might have adversely affected cornering stability.

Das Schwungrad ist liegend angeordnet. Der Erfinder fürchtete, senkrecht könne es infolge seiner Kreiselwirkung die Kurvenstabilität beeinträchtigen.

Великите неща хвърлят голяма сянка. Погледът отгоре показва компактните размери и строгата функционалност на триколесния автомобил на Бенц. Всеки детайл е подчинен на определена цел, нищо не служи само за орнамент.



Victoria” is what Karl Benz is supposed to have rejoiced in Latin when he invented stub-axle steering. In the winter of 1892–93 he patented it as a „car steering device with steering circles to be set tangential to the wheels.” The main advantage of this innovation was that the front wheels on the inside and the outside of the curve could now run at different angles to the direction of travel. On 28 February 1893 he was awarded Imperial Patent 73,151 for this invention.

With a jubilant cry of relief Benz at the same time celebrated victory over the three-wheeler—from now on four wheels were to be the norm on a motor car. Many doubt this etymology of the car’s name—Victoria is also understood to have been the name of an ordinary carriage with two seats. Nevertheless, whatever the derivation, this is what Karl Benz named his first four-wheeler, which progressively became more powerful and faster. In 1893 the rear-mounted, single-cylinder engine with its vertical flywheel produced 3 bhp from 1730 cc, in 1894 4 bhp from 1990 cc, 5 bhp from 2650 cc in 1895 and 6 bhp from 2915 cc from 1898 onwards.

Despite its heavy appearance, the Victoria was in fact quite light, weighing not more than 1345 lbs (610 kg) in total. The flat belt drive had two gears, sometimes with a supplementary planetary gear, and from 1896 onwards it had three forward gears and one reverse. The gears were changed by shifting the belts from one of the two stepped pulleys of the engine to the fixed pulleys or idling pulleys of the countershaft to which the differential was also connected. The rear wheels were driven by chains. The family resemblance to the carriage was always evident, whether the Victoria was a Two-seater, Vis-à-Vis, Phaeton or Landau. At first only the small front wheels bore solid rubber tires but later they were also fitted to the large rear wheels. Of all Benz’s creations, the Victoria was his favorite, „because its solid tires gave it protection from the normal tire defects and the high seating position was clear of road dust.” Pride in the product was evident in the advertising literature produced by the very successful French Benz agent Émile Roger. It described it as „horseless carriage driven by a special petroleum engine ... elegance, solidity, comfort, great simplicity, no shaking, upkeep with ease.”

But the reality was not quite so rosy. The car ran 11¾ miles per gallon of gasoline and 1½ miles to the gallon of water (20 and 160 liters of fuel and water every 100 km) to keep going. This did not deter Theodor Freiherr von Liebig from covering the considerable distance from Reichenberg in Bohemia via Mannheim to Reims in France and back in 1894 in a Victoria. Although the look on the nobleman’s face when he reached his destination was one of quiet dignity, it is likely that among his circle of close friends he would also have admitted to a feeling of relief.

Victoria« soll Karl Benz auf lateinisch frohlockt haben, als er die Achsschenkelenkung erfand. Im Winter 1892/93 meldet er sie zum Patent an, als »Wagenlenkvorrichtung mit tangential zu den Rädern zu stellenden Lenkkreisen«. Hauptvorteil dieser Novität: Kurveninneres und kurvenäußeres Vorderrad können nun in unterschiedlichen Winkeln zur bisherigen Fahrtrichtung laufen. Am 28. Februar 1893 wird ihm dafür das Reichspatent 73 151 zugeteilt.

Mit dem Jubelschrei der Erleichterung feiert Benz zugleich den Sieg über das Dreirad – vier Räder sind von Stund an die Norm. Manche zweifeln diese Etymologie aus dem Hochgefühl des glücklichen Augenblicks heraus an – Victoria habe auch ein landläufiger Kutschentyp mit zwei Sitzen geheißt. Immerhin nennt Karl Benz seinen ersten Vierradler so, der im Laufe seiner Modellgeschichte immer kräftiger und immer schneller wird: Drei Pferdestärken und 1730 cm³ hat der hinten liegend eingebaute Einzylinder mit stehendem Schwungrad 1893, vier ps aus 1990 cm³ 1894, fünf ps aus 2650 cm³ 1895 und sechs ps aus 2915 cm³ ab 1898. Der Victoria sieht klobig aus, ist aber leicht: ganze 610 Kilogramm. Zwei Gänge hat sein Flachriemengetriebe, gegebenenfalls mit zusätzlichem Planetengetriebe, drei Fahrstufen vorwärts und eine rückwärts ab 1896. Der Wechsel der Gänge vollzieht sich durch Verschieben der Riemen von den beiden Stufenscheiben des Motors zu den Festscheiben oder Leerscheiben der Vorgelegewelle, auf der auch das Differential angesiedelt ist. Die Hinterräder werden durch Ketten in Marsch gesetzt und am Laufen gehalten.

Immer präsent ist die Familienähnlichkeit zur Kutsche, ob der Victoria nun als Zweisitzer, Vis-à-Vis, Phaeton oder Landauer daherkommt. Erst sind nur die kleinen Vorderräder vollgummibereift, später auch die großen Hinterräder. Von all seinen Kreationen ist Karl Benz der Victoria die liebste, »da seine Vollreifen vor den üblichen Reifendefekten schützten und durch den hohen Sitz der Straßenstaub abgehalten wurde«. Der Stolz auf das Produkt schlägt sich etwa in den Werbetexten des sehr erfolgreichen französischen Benz-Agenten Émile Roger nieder. Er verheißt »pferdelose Wagen, durch Spezial-Petroleum-Motoren angetrieben ... Eleganz, Solidität, Bequemlichkeit, große Einfachheit, keine Erschütterungen, große Leichtigkeit der Unterhaltung«.

Ganz so rosig sehen die Dinge jedoch realiter nicht aus: Das Auto möchte immerhin mit 20 Litern Benzin und 160 Litern Wasser je hundert Kilometer bei Laune gehalten werden. Das bringt Theodor Freiherr von Liebig indes nicht davon ab, 1894 mit einem Victoria die beträchtliche Entfernung von Reichenberg in Böhmen über Mannheim nach Reims und retour zurückzulegen. Obwohl die Gesichtszüge des Edelmannes bei der Zieldurchfahrt eine Art verklärter Würde ausdrücken, wird er in kleinem Kreise auch Erleichterung eingestanden haben.

Виктория – трябва да е извикал Карл Бенц на латински, когато е изобретил шенкелното кормилно управление. През зимата на 1892/1893 г. той го патентова като „механизъм за управление на автомобила с тангенциални към колелата управляващи кръгове“. Главното предимство на това нововъведение е, че предните колела при завиване могат да се движат под различен ъгъл спрямо посоката на движение. На 28 февруари 1893 г. той получава за това имперски патент №73 151.

С ликуващия възглас на облекчение Бенц празнува едновременно и победата над триколесния автомобил – от сега нататък четирите колела ще са стандарт. Някои оспорват смисъла, който той влага в щастливия си възглас – Виктория се наричала по онова време и разпространен тип карета с две седалки. Карл Бенц нарича така своя първи четириколесен автомобил, който с течение на времето става все по-силен и все по-бърз. Разположеният отзад вграден 1-цилиндров двигател с вертикален маховик достига мощност от 3 к.с. при работен обем 1730 см³ през 1893 г., 4 к.с. през 1894 г. при 1990 см³, 5 к.с. през 1895 г. при 2650 см³ и 6 к.с. при 2915 см³ през 1898 г. Въпреки че изглежда тежък, Виктория е лек: само 610 кг. Задвижването с плосък ремък има 2 предавки, понякога с допълнителна планетна предавка, а от 1896 г. е с 3 предни скорости и 1 задна. Смяната на скоростите се осъществява чрез изместване на ремъците от двете степенни шайби на двигателя до неподвижно закрепените шайби или празни трансмисионни колела на разпределителния вал, на който е поставен също и диференциалът. Задните колела се задвижват от вериги.

Фамилното родство с каретата е налице, независимо дали Виктория е двуместен, със седалки една срещу друга (vis-à-vis), файтон или ландо. Първоначално само малките предни колела са с плътни бандажни гуми, а по-късно и големите задни колела. От всички творения на Карл Бенц Виктория е най-любимото, „понеже плътните гуми предпазват колелата от повреди, а и поради високото разположение на купето, прахта от улицата не достига до пътниците“. Гордостта от продукта се вижда от рекламните текстове на много успешния френски агент на Бенц – Емил Роже. Той го описва като „кола без конска тяга, задвижвана от специални бензинови двигатели... елегантност, солидност, удобство, голяма простота, няма друсане, лесни за обслужване“.

Но в действителност нещата не са толкова розови. За да се движи, колата се нуждае от 20 литра бензин и 160 литра вода за всеки 100 км. Това не отказва Теодор Фрайхер фон Либиг през 1894 г. да измине с един автомобил Виктория значителното разстояние от Райхенберг в Бохемия, през Манхайм до Реймс и обратно. Въпреки че чертите на лицето на благородника при достигане на целта изразявали спокойствие и достойнство, в тесен кръг той трябва да е споделял и голямото си облекчение от края на изнурителното пътуване.

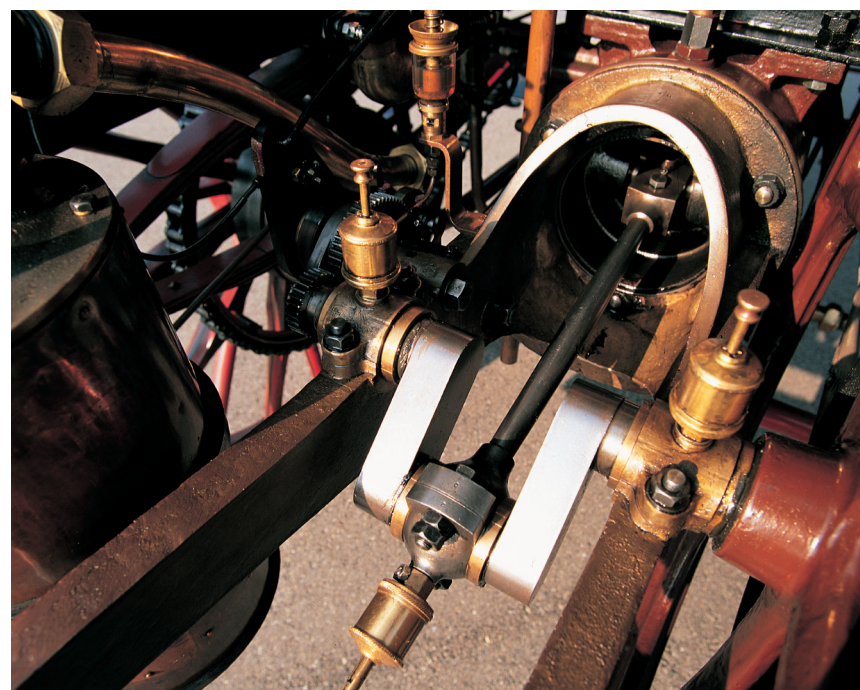
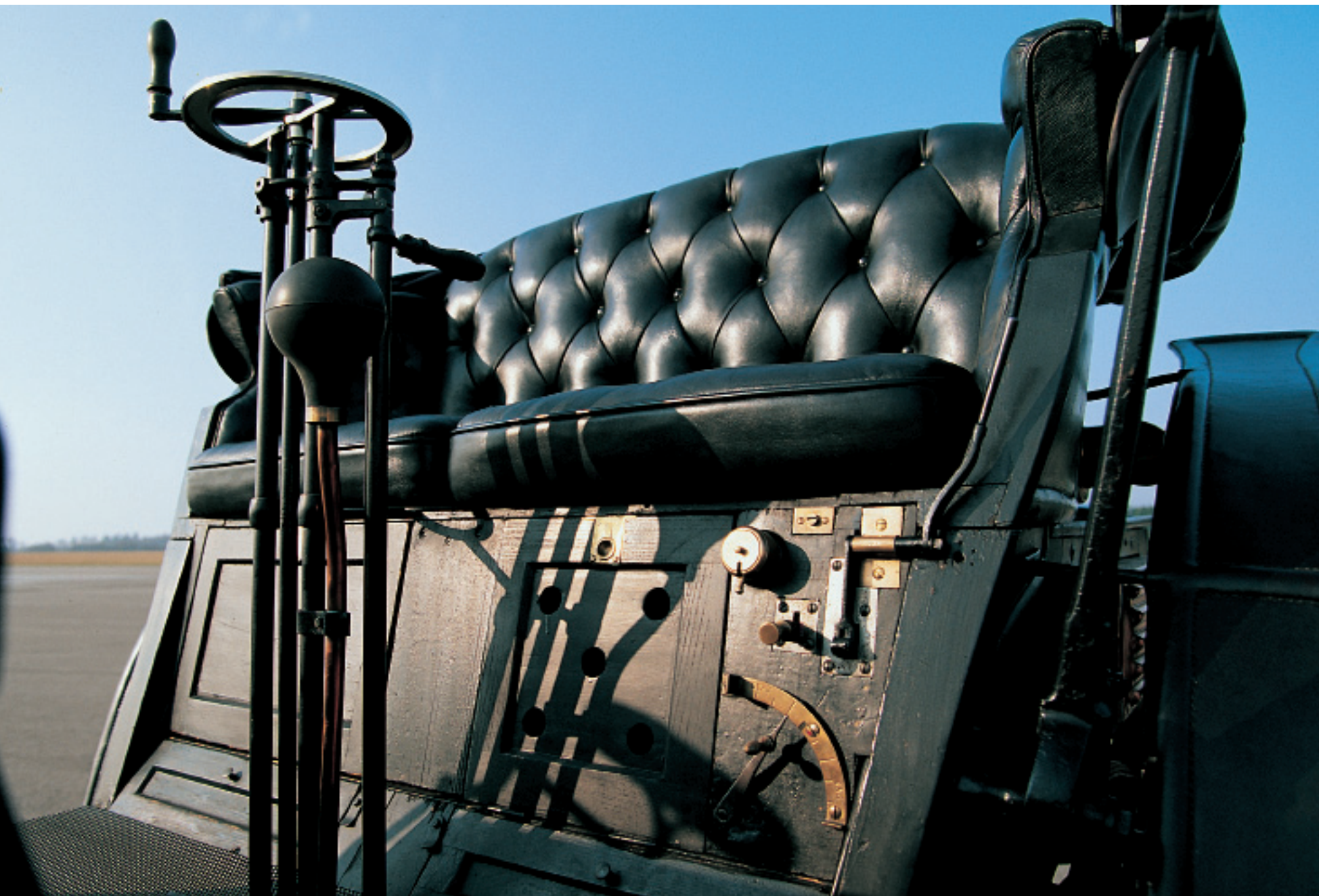
Бенц Виктория 1893 г.



The seat backs in the front of the car and the armrests reveal that in the Vis-à-Vis you sat face to face, just as Karl Benz and his wife Berta once did.

Die Rücklehne vorn und die Armstützen zeigen es: Im Vis-à-Vis sitzt man einander Auge in Auge gegenüber wie einst Karl Benz und Gattin Berta.

Облегалката и подпорите за ръце показват, че при типа Vis-à-Vis се седи един срещу друг, както някога са седели Карл Бенц и съпругата му Берта.



A technical puzzle made up of components which, working in unison, made it possible for people to travel under their own steam, albeit slowly and not exactly in comfort. The steering wheel crank sat on a vertical steering column in the middle of the vehicle, leading to an innovative stub-axle steering system. Karl Benz is said to have shouted „Victoria!“ when the idea came to him. As at the rear, the front wheels were suspended from a rigid axle by double elliptical springs. The bodywork was wooden and frameless. Parts of the stub-axle steering can clearly be seen.

Ein technisches Puzzle aus Teilen, die in ihrer Summe menschliche Fortbewegung aus eigener Kraft ermöglichen, gemächlich noch und wenig komfortabel, aber immerhin. Die Lenkradkurbel auf einer senkrechten Säule in der Wagenmitte führt zu der innovativen Achsschenkellenkung, deren Erfindung Karl Benz den Freudenschrei »Victoria« entlockt haben soll. Wie auch hinten sind die Räder vorn an einer Starrachse mit Vollerelliptikfedern aufgehängt. Der Aufbau: rahmenlos aus Holz. Deutlich zu erkennen sind Elemente der Achsschenkellenkung.

Един технически пъзел от части, които, работейки в синхрон, дават възможност на хората да се движат напред, без да полагат усилия, макар и все още бавно и не толкова комфортно. Манивелата за кормилното колело, поставена на вертикална колона в средата на автомобила, е свързана с новаторското шенкелно кормилно управление, при чието изобретяване Карл Бенц е възкликнал радостно: „Виктория“. Както задните, така и предните колела са окачени на неподвижна ос върху елиптични ресори. Конструкцията им е от дърво без метални обръчи. Ясно се виждат частите на шенкелното кормилно управление.



Вright yellow in color, it now stands in the Mercedes Museum in Stuttgart-Untertürkheim, a remarkable fossil that was literally dug out of the sediment of automobile history.

Its curiosity value begins with its name. Today we associate the word spider with cars that are low and wide and rounded, whereas this Benz is of a slender, angular build. But this is what open, two-seater vehicles were called at the turn of the century. In fact, by using suitable accessories, the Benz Spider could easily be converted into a four-seater that was available for 8500 marks. It had a horizontal, opposed two-cylinder engine mounted in the front, unlike earlier practice, a configuration which is reminiscent of today's underfloor construction. With a capacity of 2945 cc, it produced 15 bhp at 1100 rpm, making it quite fast for its time. This yellow car could do 37 mph (60 kph) and take up to a 20 per cent gradient without the passenger having to get out and push.

There is also a certain romanticism attached to the history of the permanent exhibit in Stuttgart. For a long time the Spider slept under an Irish coalheap, jealously concealed from the eyes of the world. There it was discovered by an English enthusiast who kissed the sleeping beauty awake, fastidiously restored it and sold it to hotelier R. G. Sloan. He proved the unbroken roadworthiness of his acquisition by taking part in the veteran London to Brighton rally, where the short Benz car soon became a regular participant. When asked how long he intended to keep this gem of a car, Sloan would answer that it had become the love of his life. However, when he later had an opportunity to buy a larger hotel, he needed cash and agreed to sell the car to Daimler-Benz, being consoled by the knowledge that this slice of recovered automobile history was in good hands.

On 16 January 1969 the Benz Spider arrived in Stuttgart in a special waggon of the German Railways, in the illustrious company of an ssk. Since then many people have had the opportunity to see and marvel at what was once buried under a coalheap.

Рoppig-postgelb steht er heute im Mercedes-Museum in Stuttgart-Untertürkheim, ein drolliges Leitfossil, das aus den Sedimenten der Automobilgeschichte gegraben wurde – buchstäblich.

Seine Kuriosität beginnt beim Namen: Mit dem Wort Spider verknüpfen wir heute Begriffe wie flach und breit und rundlich, wo doch dieser Benz von schmalem und eckigem Hochwuchs ist. Um die Jahrhundertwende nennt man so zweisitzige Fahrzeuge ohne Verdeck, nur dass der Benz Spider durch geeignete Anbauten ohne Schwierigkeiten in einen Vierplätzer verwandelt werden kann, der für 8500 Mark käuflich ist. Er hat einen liegend angeordneten Zweizylinder-Contra-Motor, entgegen früheren Gepflogenheiten im Wagenbug untergebracht in einer Art, die an die heutige Unterflurbauweise erinnert. Sein Hubraum beträgt 2945 cm³, und 15 Pferdestärken bei 1100/min machen ihn ganz schön flott: 60 Stundenkilometer läuft der Gelbe, und er steigt bis zu 20 Prozent, ohne dass der Beifahrer schieben muss.

Die Vita des Stuttgarter Dauer-Exponats trägt romanhafte Züge: Lange Zeit schlummert der Spider unter einer irischen Kohlehalde, von irgendjemand eifersüchtig versteckt vor dem Zugriff dieser Welt. Dort entdeckt ihn ein englischer Enthusiast, küsst ihn wach aus seinem Dornröschenschlaf, restauriert ihn pingelig und veräußert ihn an den Hotelier R. G. Sloan. Dieser bestätigt die ungebrochene Fahrtauglichkeit seiner Akquisition, indem er an der Veteranen-Rallye London-Brighton teilnimmt, wo der kurze Benz bald zum lebenden Inventar zählt. Auf die Frage, wie lange er diese automobile Gemme zu behalten gedenke, pflegt Sloan zu antworten, mit ihr verbinde ihn schon eine Liebe auf Lebenszeit. Schließlich wird ihm jedoch ein größeres Hotel zum Kauf angeboten. Er benötigt Bares, wird sich handelseinig mit Daimler-Benz und hat zugleich die tröstliche Gewissheit, die Fundsache komme in gute Hände.

Am 16. Januar 1969 trifft der Benz Spider in einem Spezialwagen der Bundesbahn in Stuttgart ein, in der illustren Begleitung eines ssk. Viele haben seitdem gesehen, was einst unter einem Haufen Kohle verborgen war.

Днес в музея на „Мерцедес“ в Щутгарт-Унтертюркхайм се намира една смешна вкаменелост, яркожълта на цвят, която буквално е изровена от утайките на автомобилната история.

Нейната куриозност започва с името. С думата *спайдър* днес ние свързваме понятия като плоско, широко и закръглено, докато този автомобил на „Бенц“ е с тясна и ъгловата конструкция. В началото на XX в. така наричат двуместните автомобили без покрив, но *Спайдър* от „Бенц“ може да се превърне в четириместен без затруднение с подходящите принадлежности и се предлага на цена от 8500 марки. Той има разположен хоризонтално двуцилиндров боксерен двигател, в противоречие с предишния си навик да разполага двигателя под пода. Работният обем от 2945 см³ и 15-те к.с. при 1100 об/мин. на модела го правят доста бърз. Жълтата кола вдига 60 км/ч и се изкачва по път с наклон до 20%, без да се налага да бъде бутан.

Житието на щутгартския постоянен експонат е наситено с романтични моменти. Дълго време *Спайдър* дреме под един възглицен насип в Ирландия, ревниво скрит от външния свят. Там го открива един английски ентусиаст, който с целувка събужда спящата красавица, реставрира го щателно и го продава на хотелиера Р. Г. Слоун. Той афишира възкресението на своята придобивка, като взема участие в ралито за ветерани Лондон-Брайтън, където късият автомобил на „Бенц“ става редовен участник. На въпроса колко дълго смята да задържи тази автомобилен диамант, Слоун отговаря, че с колата го свързва любов за цял живот. Накрая му предлагат да купи по-голям хотел. Той се нуждае от пари в брой, споразумява се за цената на бижутото си с „Даймлер-Бенц“ и остава с утехата, че находката отива в добри ръце.

На 16 януари 1969 г. *Спайдър* на „Бенц“ пристига в Щутгарт в специален вагон на федералните железници и в изисканата компания на един SSK. Оттогава много хора имат възможността да видят, какво е било скрито под купчината възглица в Ирландия.



Бенц Спайдър 1902 г.



Back in the light of day—this Benz Spider spent many years beneath a coalheap in Ireland. As can be seen, the car, now a museum piece, survived its ordeal in fine condition.

Durch Nacht zum Licht: Viele Jahre verbrachte der Benz Spider unter einer irischen Kohlehalde. Wie man sieht, hat das heutige Museumsstück das Exil glänzend überstanden.

От нощта към светлината: *Спайдър* на „Бенц“ прекарва много години под една купчина въглища в Ирландия. Както се вижда, музейният експонат е издържал тежкото заточение и днес е в прекрасно състояние.

This was the first of an illustrious series of powerful and distinguished high-performance cars encompassing both sports cars and thoroughbred racers, a series which ranged from K through S, SS, SSK, SSKL up to the 500 K and 540 K. Distinctive features of this model were the pointed radiator with its two star badges, and the exhaust routed externally on both the left and the right of the car with the exhaust pipes wrapped in metal hose. This had been an extra-cost option on Mercedes models from 1912, but it was now a standard feature for the first time. Displaying the exhaust prominently outside the car as a styling element was to become a feature of the supercharged cars from Stuttgart-Untertürkheim.

The distinctive image of the status-symbol 28/95 PS Mercedes hinted at its hidden qualities. This was particularly the six-cylinder 7280 cc engine which produced 90 bhp at 1800 rpm. It had an overhead camshaft driven by a vertical shaft. This engine had its origin in the Kaiser Prize, an award promised in May 1912 for the best aero engine. Such engines would have to be economical, powerful, and light. Paul Daimler responded with an engine which was intentionally lightweight, with pistons and crankcase made of aluminum. Steel pistons and a welded water jacket were employed. The valves were arranged in a V configuration.

First place went to Daimler's competitor, Benz. Daimler-Motoren-Gesellschaft had to be content with second place, but it still made the best of it. Of the four Mercedes on the starting line in the 1913 Sarthe Grand Prix in Le Mans two had the Kaiser Prize aero engines bearing the code DF80 under their bonnets. Suitably modified, this engine was also used in tourers and it drew remarkable performances from the 28/95 PS. To exploit these qualities fully required a driver with power, courage, and skill. The job was not easy in other respects also—the operating instructions warned that 23 lubrication points needed daily attention, and a further ten needed similar treatment at the end of each week.

Only 25 production models were produced during the 1914 and 1915 war years, with a further 565 between 1920 and 1924. Anyone with the means to purchase a 28/95 PS was indeed faced with an agonizing choice. The model was available as a two-seater and sports and racing two-seater, as Phaeton and Sport Phaeton, as a sedan, as a town coupé, a touring car or sport sedan. And added to this, it still held its own on dusty race tracks. Mercedes driver Max Sailer completed the first of the four 104-mile (167-km) long circuits of the 12th Targa Florio on 29 May 1921 in his white two-seater 28/95 PS, finishing second and having notched up the fastest lap.

Er steht am Anfang einer illustren Reihe von kraftvollen und vornehmen Spitzenautomobilen mit sportlichem Akzent einschließlich reinrassiger Rennfahrzeuge, vom K über die S, SS, SSK, SSKL bis hin zu den 500 K und 540 K. Gattungsmerkmale sind der Spitzkühler mit den zwei Stern-Emblemen rechts und links sowie nach außen verlegte, mit Metallschläuchen umwundene Auspuffrohre, aufpreispflichtige Option bereits an Mercedes-Modellen von 1912, nun erstmals serienmäßig. Dass der Auspuff als Stilelement für jedermann sichtbar ausgelagert ist, gehört später zum Image der Kompressorwagen aus Stuttgart-Untertürkheim.

Das gediegene Erscheinungsbild des Status-Symbols Mercedes 28/95 PS lässt auf innere Werte schließen. Korrekt ist vor allem sein Sechszylinder mit 7280 cm³ und 90 PS bei 1800/min, mit einer obenliegenden Nockenwelle, die von einer Königswelle angetrieben wird. Seine Genese: Im Mai 1912 wird der Kaiserpreis ausgelobt für den besten Flugmotor. Sparsam soll er sein und stark und leicht. Paul Daimler antwortet mit einem Triebwerk, das auf Leichtbau abgestellt ist: Kolben und Kurbelgehäuse sind aus Aluminium. Überdies verwendet man Stahlkolben und einen aufgeschweißten Kühlwassermantel. Die Ventile hängen v-förmig.

Den ersten Platz erringt Konkurrent Benz. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft muss sich mit Rang zwei bescheiden, macht indessen das Beste daraus. Von den vier Mercedes, die 1913 beim Sarthe Grand Prix in Le Mans zum Start rollen, haben zwei das Kaiserpreis-Flugtriebwerk mit dem Code DF80 unter der Haube. Mit entsprechenden Modifikationen wird es auch für den Einsatz im Tourenwagen vorbereitet und beflügelt etwa den 28/95 PS zu bemerkenswerten Fahrleistungen. Diese voll auszuschöpfen erfordert einen Chauffeur, der Kraft, Mut und Können mitbringen muss. Auch sonst ist der Job nicht einfach: Die Gebrauchsanleitung mahnt an, 23 Schmierstellen bedürften täglicher Zuwendung, am Ende der Woche noch einmal zehn weitere.

Lediglich 25 Serienexemplare entstehen in den Kriegsjahren 1914 und 1915, weitere 565 zwischen 1920 und 1924. Wer sich für einen 28/95 PS entscheidet und die nötigen Mittel mitbringt, hat fürwahr die Qual der Wahl: Es gibt ihn als Zweisitzer und Sport- und Rennsport-Zweiplätzer, als Phaeton und Sport-Phaeton, als Limousine, Stadt-Coupé, Touring Car sowie Sport Sedan. Selbst auf staubigen Pisten steht er seinen Mann: Die erste von vier 167 Kilometer langen Durchgängen der 12. Targa Florio am 29. Mai 1921 führt Mercedes-Pilot Max Sailer mit seinem weißen zweisitzigen 28/95 PS, wird am Ende zweiter und fährt auch die schnellste Runde.

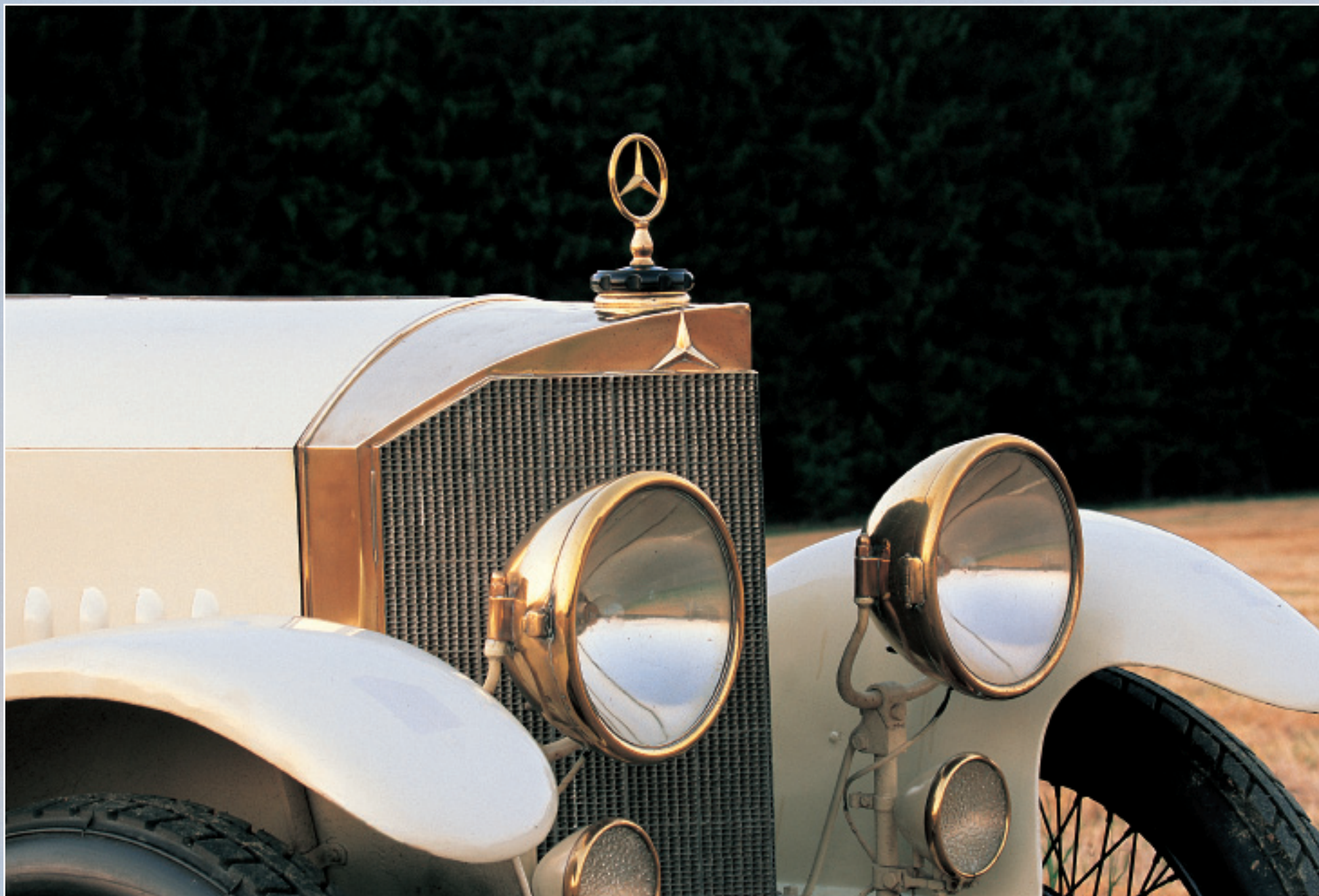
Той е първият от една блестяща поредица от мощни и изискани автомобили, с високи технически характеристики със спортен акцент (включително и чистокръвни състезателни автомобили) от сериите K през S, SS, SSK, SSKL до 500 K и 540 K. Отличителна характеристика са V-образният радиатор с двете емблеми на звезди отляво и отдясно, както и изнесеният навън ауспух от метални маркучи, което е било опция с допълнително заплащане за моделите на Mercedes от 1912 г., но сега за първи път е включено към стандартното оборудване. Това, че ауспухът е разположен навън като стилистичен елемент видим за всеки, по-късно е част от имиджа на автомобилите с компресори от Щутгарт-Унтертуркхайм.

Характерният облик на символа на висок статус Mercedes 28/95 PS се заключава в скритите му достойнства. Това основно е 6-цилиндровият двигател с 7280 cm³ и 90 к.с. при 1800 об/мин., с горно разположен гърбичен разпределителен вал, който се задвижва от главен вертикален вал. Неговият произход е следният: през май 1912 г. се обявява награда на кайзера за най-добър авиационен двигател. Той трябва да бъде икономичен, мощен и лек. Паул Даймлер отговаря с един двигател, който се базира на лека конструкция: буталата и картерът са от алуминий. Използват се стоманени бутала и споен кожух за водно охлаждане. Клапаните са разположени V-образно.

Първата награда печели неговият конкурент от „Бенц“. „Даймлер Моторен Гезелшафт“ трябва да се задоволи с второто място, но извлича най-доброто от ситуацията. От четирите автомобила Mercedes, които през 1913 г. отиват на старта на Сарте Гран При в Льо Ман, два имат под капака си двигател, носител на наградата на кайзера с код DF80. Със съответните изменения той се подготвя за използване и в туристическия автомобил и с 28/95 PS достига забележителен пробег. За да се използват напълно тези качества, е необходим шофьор, който трябва да притежава сила, смелост и умения. Работата и иначе не е проста. Ръководството за експлоатация предупреждава, че 23 точки за смазване се нуждаят от ежедневно внимание, а накрая на седмицата и още 10 други.

През военните 1914 и 1915 г. са произведени само 25 серийни автомобила, а други 565 между 1920 и 1924 г. Който възнамерява да си купи 28/95 PS и донесе необходимите пари, се изправя настина пред труден избор: моделът се предлага като двуместен, двуместен спортен и състезателен автомобил, като Фаетон и Фаетон Спорт, седан (лимузина), градско купе, туристически автомобил както и спортен седан. И на прашните писти той защитава своите позиции. На 29 май 1921 г. пилотът на Mercedes Макс Зайлер прави най-бързата обиколка със своя бял двуместен 28/95 PS на първата от четирите 167-километрови отсечки на 12-то издание на Тарга Флоридо, а в общото класиране е втори.

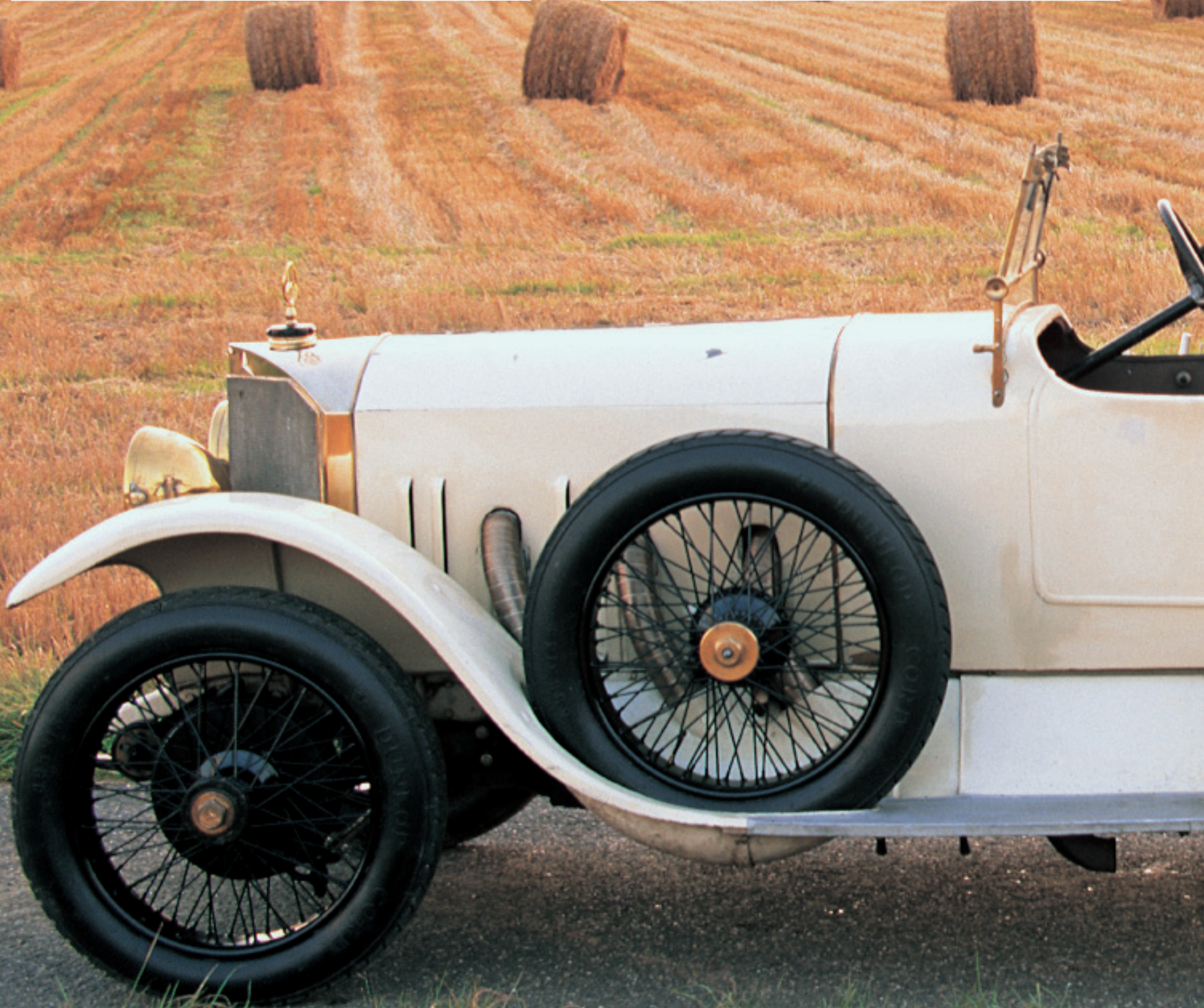
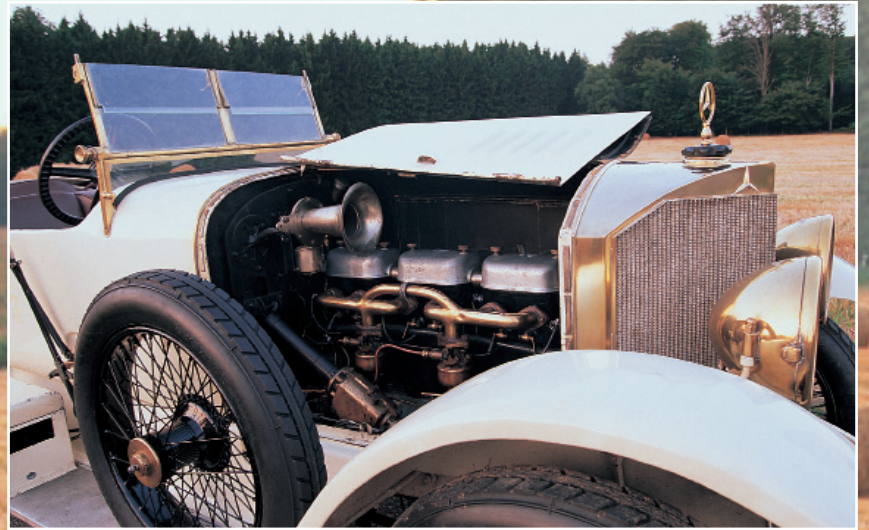
Мерцедес 28/95 PS 1914 г.



The front-mounted radiator of the 1922 Sport Phaeton contained square pipes soldered together. The metal used was still brass, though this was later replaced by nickel and chrome. Incidentally, this striking design has survived right up to the present day and has almost become part of the Mercedes-Benz emblem.

Im Spitzkühler des Sport-Phaeton von 1922 sind quadratische Rohre miteinander verlötet. Noch ist das Material Messing. Es wird erst später durch Nickel und Chrom ersetzt. Das markante Design hat sich andeutungsweise bis auf den heutigen Tag erhalten und wurde praktisch Teil des Firmenemblems.

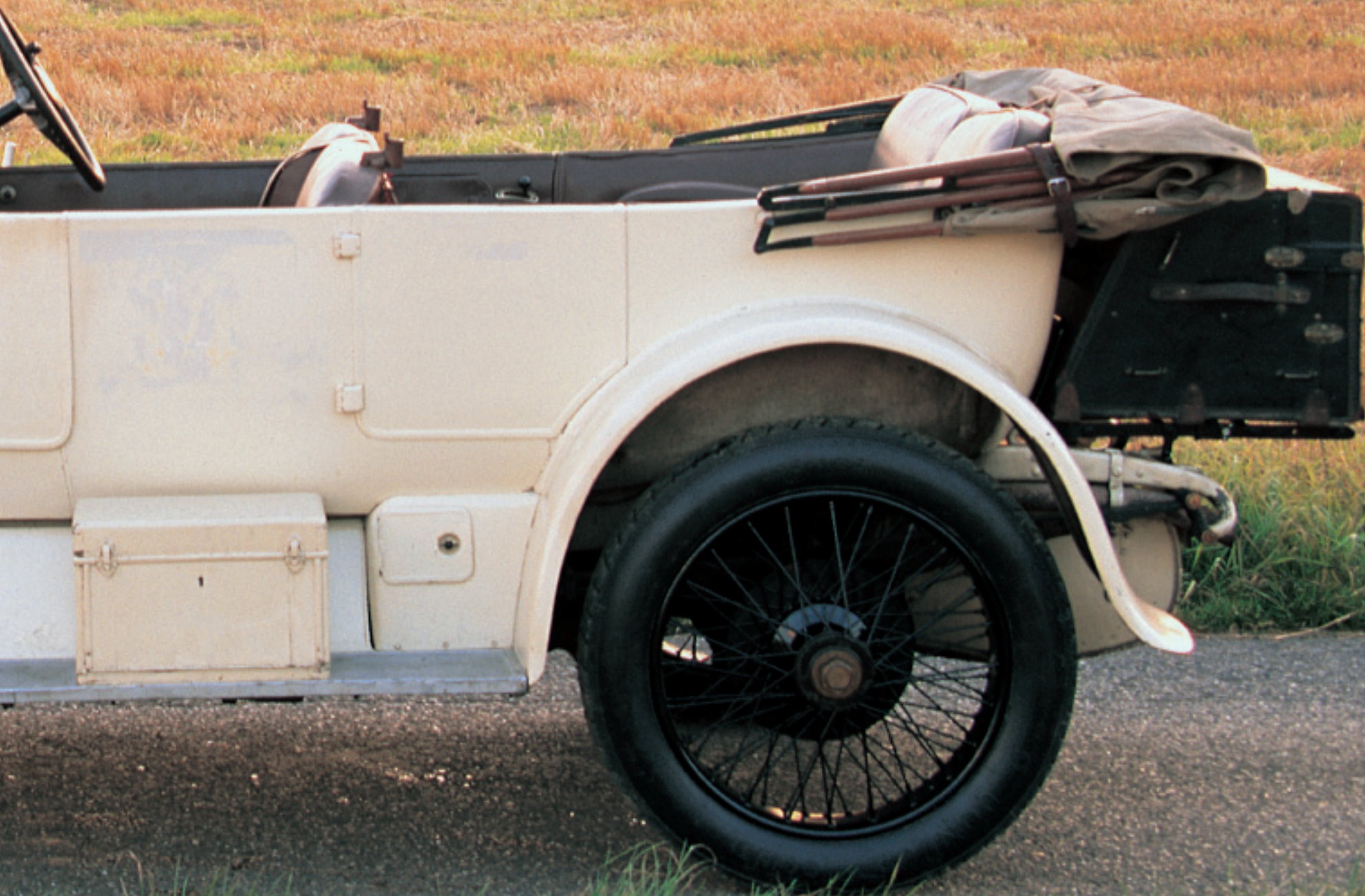
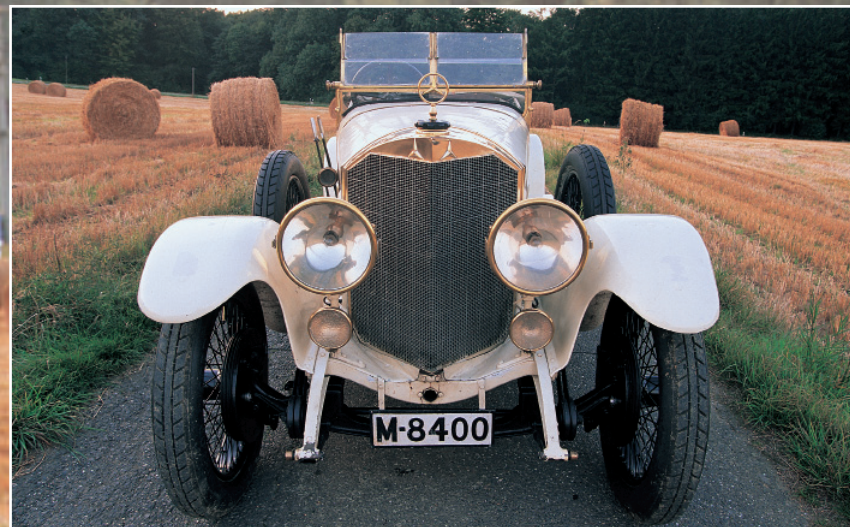
V-образният радиатор на *Фаeton Спорт* от 1922 г. е изграден от запоеени една с друга тръбички, образуващи малки квадрати. Все още материалът е месинг. По-късно ще бъде заменен от никел и хром. Между другото този забележителен дизайн отчасти се запазва и до днешни дни и на практика става типичен за „Мерцедес-Бенц“.



A blast from the past: on 23 March 1922 this 28/95 was despatched to one Señor Villota in Spain. However, it was ordered by Rudolf Ullstein of Berlin. Characteristic feature: the dashboard switch box for electrical instruments.

Zeichen aus der Vergangenheit: Am 23. März 1922 wurde dieser 28/95 an einen Señor Villota nach Spanien ausgeliefert. Besteller war allerdings Rudolf Ullstein in Berlin. Typisch: der Schaltkasten für elektrische Funktionen am Armaturenbrett.

Знак от миналото: на 23 март 1922 г. този автомобил 28/95 е доставен на сеньор Вилота в Испания. Той е бил поръчан от Рудолф Улщайн в Берлин. Прави впечатление, че при него превключвателят за фаровете е разположен на арматурното табло.



The day 19 June 1927 developed into a German festival of patriotic celebration. At the opening event on the Nürburgring, three Mercedes were lined up on the first row, two s-types driven by Rudolf Caracciola and Adolf Rosenberger and a 630 K with retired cavalry captain Oskar von Mosch at the wheel.

The similarities between the cars were obvious, but there could be no doubt as to which model was the antecedent and which the successor. The s-type had the shortened chassis of the K, lowered between the axles and deeply curved over them. This lowered the center of gravity and improved roadholding. The engine was more powerful, constructed of silumin, an alloy of aluminum and 13 per cent silicon, with race linings and gray cast-iron cylinder heads. A two-vane supercharger geared to run at three times engine speed blew additional air as required through two pressure carburetors and boosted the power of the monumental six-cylinder engine from 60 to 70 bhp. It was activated by pressing the throttle hard to the floor—a professional signature of the men on the racetrack. The engines idled at a quiet rumble, punctuated by isolated gas surges, then at half-past ten the start of the race was signaled by a shattering crescendo of engine noise which died away as the cars went into the dip of the south loop. They swept into view again on the return straight and then all was stillness, broken 18 minutes later by the rising whine of compressors coming from the direction of Antoniusbuche. The Mercedes were in the lead. Their headlong speed, the blurred merging of the white bodywork into the red of the upholstery—this was the stuff of dreams.

The s model, the masterpiece of Professor Ferdinand Porsche during his time at Daimler-Benz, and its derivatives are among the cars of the century which still fascinate us to this day. One reason for this is their sheer size, the result solely of the massive size of the engine with its 6800 cc capacity, which was increased to 7065 cc from the ss onwards. Only half the 290 units were used for racing; others were acquired for everyday use taking advantage of their utterly solid and tractable engines which produced full power at low rpm. Their type codes mark their journey into legend and are themselves already legends: s for *Sport*, ss (from 1928) for *Super Sport*, ssk (from 1929) for *Super Sport Kurz* (Short), because the wheelbase had been shortened from 11 ft 2 in to 9 ft 8 in (3400 to 2950 mm), sskL (from 1931 onwards) for *Super Sport Kurz Leicht* (Short Light), so-called because engineers Hans Nibel and Max Wagner had drilled away material wherever possible to save weight. The combination of numbers associated with these magical letters denote the escalation of elegant, controlled power according to the established sequence of the rated horsepower/unblown horsepower/blown horsepower: 26/120/180 (s), 27/170/225 (ss), 27/180/250 (ssk), and 27/240/300 (sskL). It is sometimes difficult to identify exactly which was the original model. Older cars were frequently updated to the latest specification and the type

Der 19. Juni 1927 wird zum Fest vaterländischen Hochgefühls: Bei der Eröffnungsveranstaltung auf dem Nürburgring stehen drei Mercedes in der ersten Reihe, die beiden s von Rudolf Caracciola und Adolf Rosenberger und ein 630 K, den der Rittmeister a. D. Oskar von Mosch lenkt.

Man sieht die Ähnlichkeit, kein Zweifel aber auch, welches Modell Vorgänger und welches Nachfolger ist: Der s hat den verkürzten Rahmen des K, näher zur Fahrbahn zwischen den Achsen, stärker hochgekröpft über ihnen. So liegt der Schwerpunkt tiefer, ist die Straßenlage besser. Noch kräftiger sind die Motoren, aus Silumin, einer Legierung aus Aluminium und 13 Prozent Silizium, mit Laufbüchsen und abnehmbaren Zylinderköpfen aus Grauguss. Ein Zweiflügel-Gebläse, das mit dreifacher Motordrehzahl läuft, beschickt bei Bedarf zwei Druckvergaser mit zusätzlicher Luft und bläst dem monumentalen Sechszylinder dann mehr Leistung ein, 60 bis 70 ps. Es wird aktiviert durch beherztes Durchtreten des Gaspedals, Berufsmerkmal der Männer am Ring. Maschinen grollen im Leerlauf, vereinzelt Gasstöße folgen. Schließlich, gegen halb elf, kündigt wütendes Crescendo vom Start des Rennens, verebbt im Gefälle der Südschleife. Noch einmal erscheinen die Wagen auf der Gegengeraden, dann herrscht Stille, bis nach 18 Minuten aus Richtung Antoniusbuche das hohe Weinen der Kompressoren anschwillt. Die Mercedes führen. Ihre rasende Passage, das verschwimmende Ineinander vom Weiß der Karosserie und vom Rot der Polster, ist der Stoff, aus dem die Träume sind.

Der s, Meister-Stück des Professors Ferdinand Porsche während seiner Dienstzeit bei Daimler-Benz, und seine Derivate sind Jahrhundertautos, deren Faszination sich bis auf den heutigen Tag mitteilt. Ein Grund dafür liegt in ihrer schieren Größe, bedingt allein schon von der stattlichen Bauhöhe des Triebwerks mit seinen 6800 cm³, vom ss an 7065 cm³. Nur etwa die Hälfte der 290 Exemplare wird in Rennen eingesetzt, uneingeschränkt alltagstauglich, auch sie mit ursoliden und geschmeidigen Motoren, die ihre volle Leistung bei niedrigen Drehzahlen abgeben. Ihre Typenkürzel markieren ihren Weg in die Legende und sind selbst schon Legende: s steht für Sport, ss (ab 1928) für Super Sport, ssk (ab 1929) für Super Sport Kurz, denn der Radstand ist von 3400 auf 2950 Millimeter verknappt worden, sskL (ab 1931) für Super Sport Kurz Leicht, weil die Ingenieure Hans Nibel und Max Wagner Substanz herausgedrillt haben, wo immer das vertretbar war. Die Zahlenkombinationen aber, die diesen magischen Lettern zugeordnet sind, zeichnen die Eskalation elegant gebändigter Gewalt nach, jeweils in der Reihenfolge zu steuernde ps, ps ohne Kompressor, ps mit Kompressor: 26/120/180 (s), 27/170/225 (ss), 27/180/250 (ssk) und 27/240/300 (sskL). Genau zu orten, um welches Modell es sich ursprünglich handelt, ist manchmal schwierig: Ältere Fahrzeuge wurden häufig auf den letzten Stand der Dinge gebracht, und der Typ sskL ist in den

19 юни 1927 г. се превръща в празник на патриотичното въодушевление. На церемонията при откриването на Нюрбургринг на първия ред се намират три коли *Mercedes* – двата S-модела на Рудолф Карачиола и Адолф Розенбергер и един модел 630 K, който се управлява от ротмистъра от запаса Оскар фон Мош.

Въпреки сходството между моделите обаче, няма съмнение кой от тях е предшественикът и кой – наследникът. Модел S има скъсеното шаси на модел K, снижено към пътното платно между осите и по-силно закривено над тях. Когато точката на тежестта е разположена по-ниско, тогава устойчивостта върху пътя е по-голяма. Двигателите са по-мощни, произведени от силумин, сплав от алуминий и 13% силиций, с направляващи втулки и демонтиращи се глави на цилиндъра от сив чугун. Вентилатор с две перки, който се върти с трикратните обороти на двигателя, снабдява при необходимост с допълнителен въздух два карбуратора и дава на монументалния 6-цилиндров двигател повече мощност – от 60 до 70 к.с. Активира се чрез силно натискане на педала на газта, професионален белег на мъжете от състезателната писта. Двигателите ръмжат глухо на празен ход, прекъсвани от единични гърмежи на ауспусите. Накрая към 10:30 ч. яростно кресчендо възвестява старта на състезанието и затихва при лекото снижаване на южната дъга. Колите се появяват още веднъж на обратната права отсечка, след това настъпва тишина, докато след 18 мин. от посока на Антониусбухе се увеличава силния рев на компресорите. *Mercedes* са начело. Тяхното лудо препускане, сливащото се бяло на каросерията и червено на тапицерията – това е цветът на мечтите.

Моделът S (шедьовърът на професор Фердинанд Порше по време на работата му при „Даймлер-Бенц“) и неговите производни, са колите на века, чиято магия се споделя до ден днешен. Причината за това е в техните прецизни пропорции, обусловени само от внушителната монтажна височина на двигателя с неговите 6800 cm³, а от модел SS нататък – 7065 cm³. Само около половината от 290-те броя са за състезания. Останалите се предназначени за ежедневни нужди, като се използва предимството на стабилните и лесно управляеми двигатели, които дават пълна мощност при ниски обороти. Съкращенията на типа маркират пътя на легендата и самите те се превръщат в легенда: S е за *Спорт*, SS (от 1928 г.) за *Супер Спорт*, SSK (от 1929 г.) за *Супер Спорт Куриц* (къс), понеже колесната база е намалена от 3400 на 2950 мм, SSKL (от 1931 г.) за *Супер Спорт Куриц Лайхт* (лек), тъй като този модел е максимално олекотен от инженерите Ханс Нибел и Макс Вагнер. Комбинацията на числата, свързана с тези магически букви, показват ескалацията на елегантно укротената мощност според последователността: номинална мощност, мощност с и без компресор: 26/120/180 (S), 27/170/225 (SS), 27/180/250 (SSK) и 27/240/300 (SSKL). Понякога е трудно да се определи кой е точно първоначалният модел. По-старите автомобили често се модернизират с течение на времето и тип SSKL не може да се намери в

Мерцедес-Бенц S-SSKL 1927 г.



SSKL is not to be found on the order books of Mercedes, even though at least one works car was built.

Even though the chassis of an SS cost 31,000 reichsmarks and the sports four-seater 44,000 reichsmarks, no profit was made from the construction of the series. Its function was rather that of an artistically-designed tavern sign. The car itself earned nothing, but its advertising value was considerable.

Kommissionsbüchern von Mercedes nicht nachzuweisen, obwohl es mindestens einen Werkswagen gab.

Obwohl etwa das Fahrgestell eines SS 31000 und der Sport-Viersitzer 44000 Reichsmark kosten, ist mit der Baureihe kein Profit zu machen. Sie erfüllt eher die Funktion eines kunstvoll gestalteten Wirtshausschildes: Es bringt selbst nichts ein, aber die Werbewirkung ist beträchtlich.

книгите за поръчване на *Мерцедес*, макар че винаги има поне по един такъв автомобил в наличност. Въпреки че шасито на един SS струва 31 000 райхсмарки, а на спортния четириместен автомобил – 44 000 райхсмарки, от серията няма никаква печалба. Колата изпълнява функцията на една изкусно изработена табела за гостилница: самата тя не допринася с нищо, но рекламната стойност е значителна.



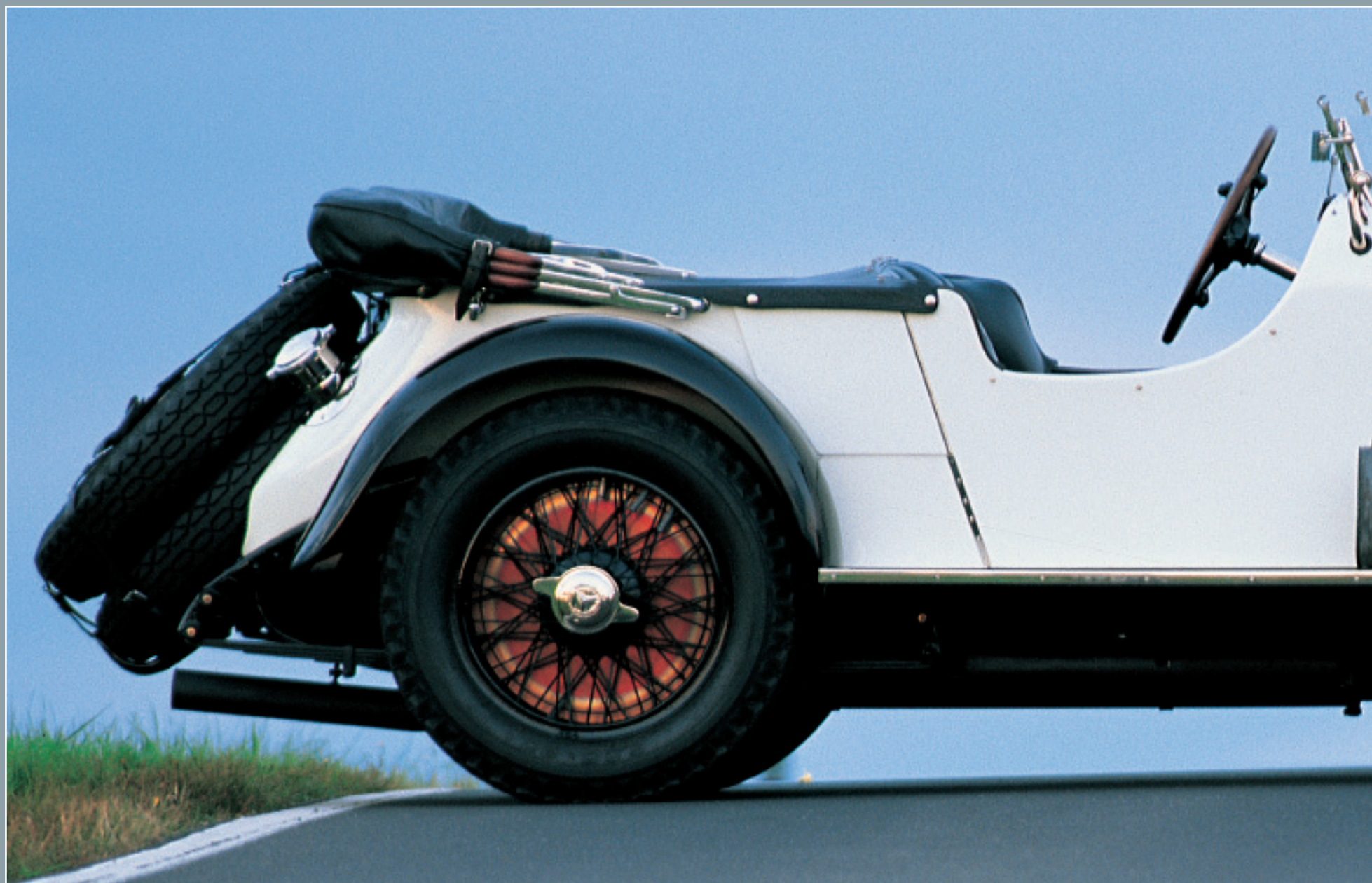
The lights were from Zeiss, and the horn from Bosch. The body of the four-seater S cabriolet from 1929 was the work of the Berlin-based coachbuilders Erdmann & Rossi. Only about half of all chassis had a works-built body.

Die Lampen kommen von Zeiss, das Horn steuert Bosch bei. Der Aufbau des viersitzigen S-Cabriolets aus dem Jahr 1929 stammt von der Berliner Karosseriefabrik Erdmann & Rossi. Nur etwa die Hälfte aller Chassis werden vom Werk eingekleidet.

Фаровете са на „Цайс“, а клаксона от „Бош“. Конструкцията на четириместния S кабриолет от 1929 г. е от берлинската фабрика за каросерии „Ердман & Роси“. Едва половината от всички шасита са изработени в тази фабрика.







It came, it saw—and it conquered: the winning car in the opening race at the Nürburgring on 19 June 1927, an S-model racing car. The small door ahead of the rear wheels was a concession to the rules and was not functional.

Er kam, sah – und gewann: Der Siegerwagen des Eröffnungsrennens am Nürburgring am 19. Juni 1927, ein S-Rennsport. Die kleine Tür vor den Hinterrädern ist ein Zugeständnis an das Reglement und wurde nicht benutzt.

Дойде, видя и победи: колата победител от първото състезание в Нюрбургринг на 19 юни 1927 г., един състезателен S-модел кабриолет. Малката врата пред задните колела е едно отклонение от регламента и не се използва.

