



[s. 18 u góry po lewej] Karl Friedrich Benz (1844–1929) – jedna z najważniejszych postaci w historii motoryzacji.

[s. 18 u dołu po lewej] Pierwsza reklama zmotoryzowanego pojazdu pojawiła się około 1888 r. Plakat reklamuje trójkołowiec Benz. Patent-Motorwagen kosztował wówczas 2750 marek.

[s. 18 na środku] Gottlieb Daimler (1834–1900) zbudował swój pierwszy samochód, Motorwagen,

w 1886 r. Nazwisko Daimlera zostało później dodane do nazwiska Benz. W ten sposób powstała najsłynniejsza marka niemieckiego przemysłu.

[s. 18–19] Silnik pierwszego poruszającego się po ulicach auta Benz Patent-Motorwagen. Pojazd, zbudowany pod koniec 1885 r., został przetestowany w 1886 r. Jednocylindrowy silnik o pojemności 990 cm³ osiągał moc około 1 KM. Pojazd nie miał zbiornika, dlatego też syn Benz, Eugen, musiał biec za nim z butelką, by dolewać

paliwo do silnika. Dążenie Benz do zbudowania silnika spalinowego cieszyło się poparciem rodziny. W 1888 r. jego żona Bertha Ringer wraz z dziećmi przejechała z Mannheim do Pforzheim jednym z pojazdów, by zademonstrować niezawodność tej konstrukcji.

[s. 19 u góry] Rysunki dołączone przez Benz do wniosku patentowego. Patent numer 37 435 przyznano mu 2 listopada 1886 r.

[s. 19 na środku] Welocyped Benz z 1894 r. – pierwsza próba racjonalnego rozmieszczenia elementów pojazdu.

[s. 19 u dołu] Oldsmobile Curved Dash z 1903 r. – najważniejszy obok Forda T samochód z początków motoryzacji. Nareszcie koła mają tę samą średnicę!

Czy pojazd z naszej historyjki można nazwać samochodem?

Pytanie nie jest bezzasadne. Pojazd kołowy można określać mianem samochodu, gdy ma cztery koła, własną jednostkę napędową (silnik o spalaniu wewnętrznym, a nie parowy), kierownicę (a nie system drążków czy kierownicę rowerową) i jest zdolny przewozić oprócz kierowcy co najmniej jednego pasażera, który siedzi przodem do kierunku jazdy.

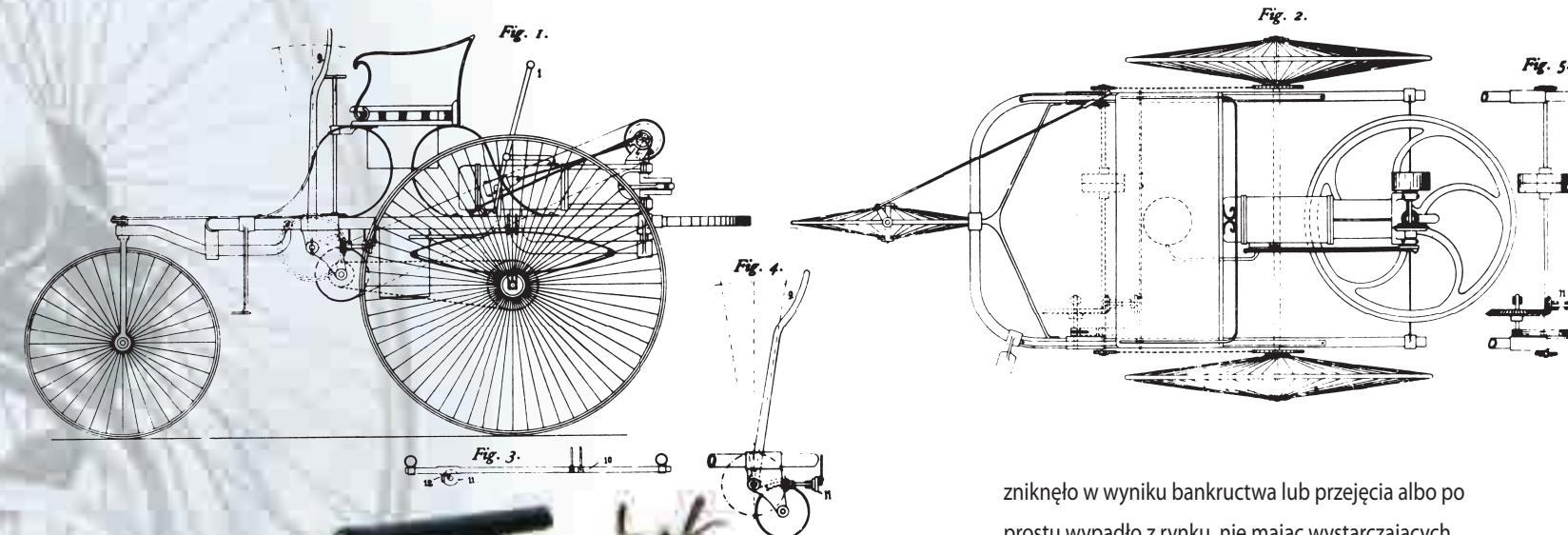
Po serii prototypów, niekiedy niezwykle, a niekiedy po prostu zwirowanych (np. koń mechaniczny z sześcioma kopytami), samochód zaczął się rozwijać w określonym kierunku. Pierwsze egzemplarze,

wyprodukowane w 1886 r. przez Gottlieba Daimlera i Karla Benz, stanowiły doskonały punkt wyjścia – wywołały prawdziwą reakcję łańcuchową. Pomysły Daimlera zostały zaszczepione we Francji dzięki takim firmom jak Panhard & Levassor oraz Peugeot, we Włoszech – dzięki Giovanniemu Agnellemu, w Anglii przez filię firmy Daimlera, a w USA przez H.E. Steinwaya, producenta fortepianów. Benz stał się zaś niedługo potem najważniejszym na świecie producentem samochodów, wytwarzając ponad 600 egzemplarzy rocznie.

W najpełniejszym wymiarze gorączka motoryzacyjna objawiła się w Anglii i we Włoszech, a przede wszystkim

we Francji, gdzie samochód został entuzjastycznie przyjęty przez wszystkie warstwy społeczne. Reakcja USA była początkowo nieco obojętna. Jednak gdy przemysł zaskoczył, rynek amerykański okazał się wręcz nienasycony: w 1900 r. sprzedano 4192 samochody, trzy lata później liczba ta się potroiła. Do 1914 r. na świecie było już półtora miliona samochodów, zdecydowana większość – bez dachu.

W tym okresie swoją działalność zapoczątkowała większość najważniejszych koncernów samochodowych: Buick, Cadillac, Ford, Fiat, Mercedes, Oldsmobile, Peugeot, Rolls-Royce. Wiele firm, które odgrywały ważną rolę na początku stulecia,



zniknęło w wyniku bankructwa lub przejęcia albo po prostu wypadło z rynku, nie mając wystarczających sił, by skutecznie konkurować pod względem technologicznym i organizacyjnym. Wyczuwalny potencjał rynku samochodowego sprawił bowiem, że zmienił się on w pole bitwy. Nie obowiązywały żadne zasady – przywłaszczanie patentów, kradzieże tajemnic handlowych, niespodziewane przejęcia stanowiły chleb powszedni. Daimlera, Benz i Horcha (późniejszego założyciela Audi) wyrzucono z ich własnych przedsiębiorstw. Nawet Henry Ford doświadczył podobnego losu, gdy w 1902 r. zwolniono go z Henry Ford Company. A znakomite i słynne niegdyś marki – Itala, Austin, Bugatti, Cord, De Dion-Bouton, DeSoto, Dixi, Duesenberg, Isotta Fraschini, Panhard & Levassor, Studebaker?

Obecnie ich nazwy błyszczą jedynie na chłodnicach stojących w muzeach samochodów i cieszą oko czytelników kolorowych wydawnictw poświęconych historii motoryzacji.