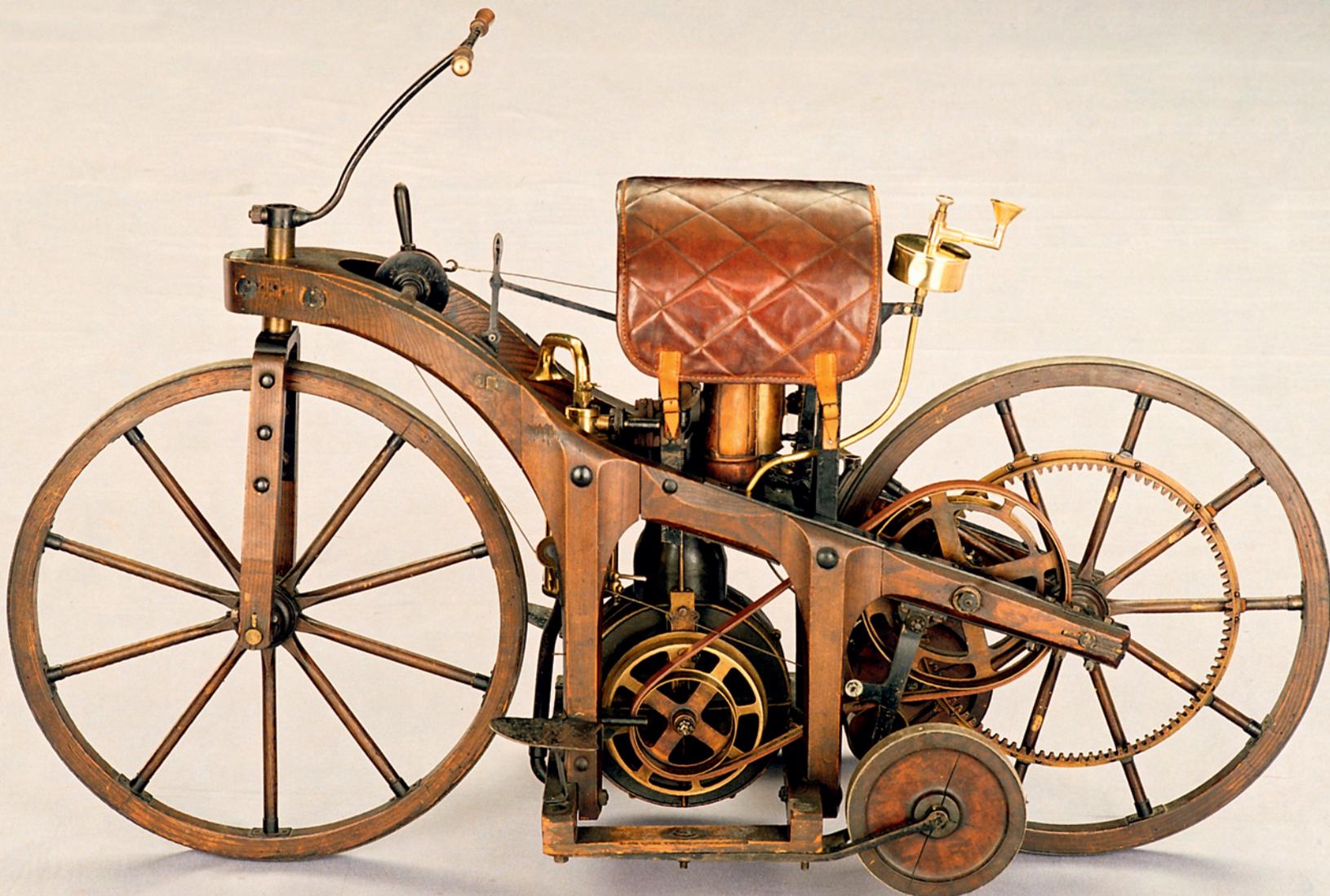


Inhaltsverzeichnis

Vorwort	von Klaus Schildbach.....	5
1869–1902	Aufgewachsen mit dem Schnellläufer. Kindheit und Jugend im Bann der väterlichen Erfindung.....	6
1903–1905	Karriere in der Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG), den Anfang macht Wiener-Neustadt.	32
1905–1918	Die DMG in Untertürkheim: Motoren zu Lande, zu Wasser und in der Luft.....	58
1918–1922	Der Kompressor kommt ins Auto. Mercedes macht dem Motor Druck und Paul Daimler verlässt die DMG.	124
1922–1930	Paul Daimler als Horch-Konstruktionschef bei der Argus-Motoren-Gesellschaft. Einer der ersten und erfolgreichsten deutschen Achtzylinderwagen entsteht bei Horch.....	156
1931–1945	Rückzug ins Private. Paul Daimler als Erfinder und Historiograph.....	196
Resümee	212
Auswahl von Paul-Daimler-Konstruktionen von Personen- und Rennwagen	214
PD-Personenwagen	214
Paul Daimler Wagen 1902.....		214
Mercedes 45 PS mit 135 PS GP-Motor 1908		216
Mercedes-Kettenwagen 45 PS mit Afrika-Kolonialwagen-Karosserie 1906		217
Mercedes-Cardan-Wagen 35 PS, 22/40 PS und 28/50 PS, 1908–1920		218
Mercedes-Knight 10/30 PS – 25/65 PS, 1910–1924.....		219
Mercedes 28/95 PS, 1914–1924.....		220
Mercedes 10/35 bzw. später 10/40 PS, ab 1924: Mercedes 10/40/65 PS (Produktionszeitraum: 1921–1924).....		221
Mercedes 6/25/40 PS, 1921–1924, ab 1924–1925: 6/25/38.....		222
PD-Rennwagen.....		223
Mercedes 120 PS Grand-Prix-Rennwagen, 1907		223
Mercedes 130 PS Grand-Prix-Rennwagen, 1908		224
Mercedes 100 PS Grand-Prix-Rennwagen, 1913.....		225
Mercedes 115 PS Grand-Prix-Rennwagen, 1914.....		227
Mercedes 28/95 PS Rennsport-Tourenwagen, 1921		228
Mercedes 6/40/65 PS Rennwagen, 1922		229
Mercedes 2-l-Indianapolis-Rennwagen, 1923		230
PD-Horch		231
Horch Typ 10/50 PS 1924–1926.....		231
Horch 8 12/60 PS Typ 303, 1926–1927, und Typ 304 (kurzer Radstand), 1927		232
Horch 8 13/65 PS Typ 305, 1927–1928, und Typ 306 (kurzer Radstand), 1927.....		234
Horch 8 16/80 PS Typ 350 und Typ 375, 1928–1930		236
Horch 8 16/80 PS Typ 400 und Typ 405, 1930–1931		238
Heute noch existierende Paul-Daimler-Konstruktionen		240
Anhang		260
Findbuch Privatarchiv Schildbach, Bestand Paul Daimler.....		260
Literaturverzeichnis		265
Personenregister		270
Dank		272



Kompressor, wie er eigentlich konstruktionsbedingt jedem Viertaktmotor zur Verfügung steht. Denn sowohl beim Aufwärts- wie auch beim Abwärtshub kann, ein geschlossenes dichtes Kurbelgehäuse vorausgesetzt, Luft oder ein Kraftstoff-Luft-Gemisch angesaugt und verdichtet werden.

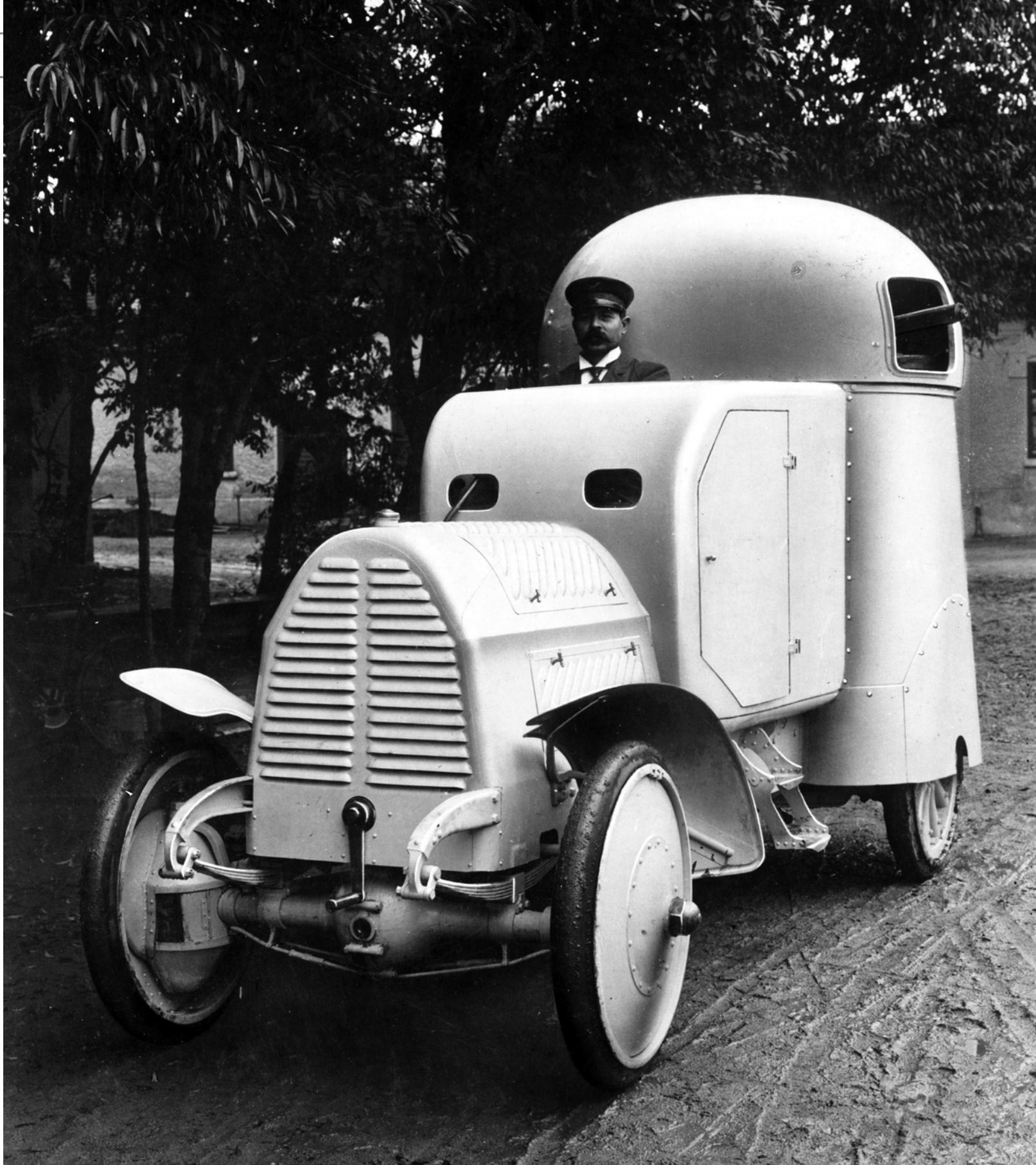
So wird bei der Abwärtsbewegung des Kolbens nicht nur ein Gas-Luft-Gemisch angesaugt, sondern gleichzeitig die Luft im Kurbelgehäuse komprimiert, die dann via Überströmkanäle oder Kolbenventil zusätzlich in den

Brennraum gedrückt wird (1. Takt). Bei der folgenden Aufwärtsbewegung des Kolbens und dem Verdichten des Gas-Luft-Gemisches wird gleichzeitig Luft via Membrane oder Einlasskanal (kolbengesteuert) in das Kurbelgehäuse gesogen (2. Takt). Nach erfolgter Zündung des Gemisches kommt es zu einem erneuten Komprimieren der Luft im Kurbelgehäuse (3. Takt). Es folgt das Ausstoßen des verbrannten Gemisches bei gleichzeitiger Spülung und Innenkühlung mit Frischluft über die Überströmkanäle oder das Kolbenventil (4. Takt).



Automobilausstellung in Paris, Juni 1898. Hier stellten (von rechts gesehen) Gottlieb Daimler, sein engster Mitarbeiter Wilhelm Maybach und Meister Bauer den 5-t-Lastwagen mit Zweizylinder-Phönix-Motor vor.

Die Produktpalette der Daimler-Motoren-Gesellschaft von 1896.



PD-Panzerwagen mit höhenverstellbarem Fahrersitz.



Mit der Chassis-Montage war das Rahmenfahrzeug fahrfertig, ohne Karosserie.

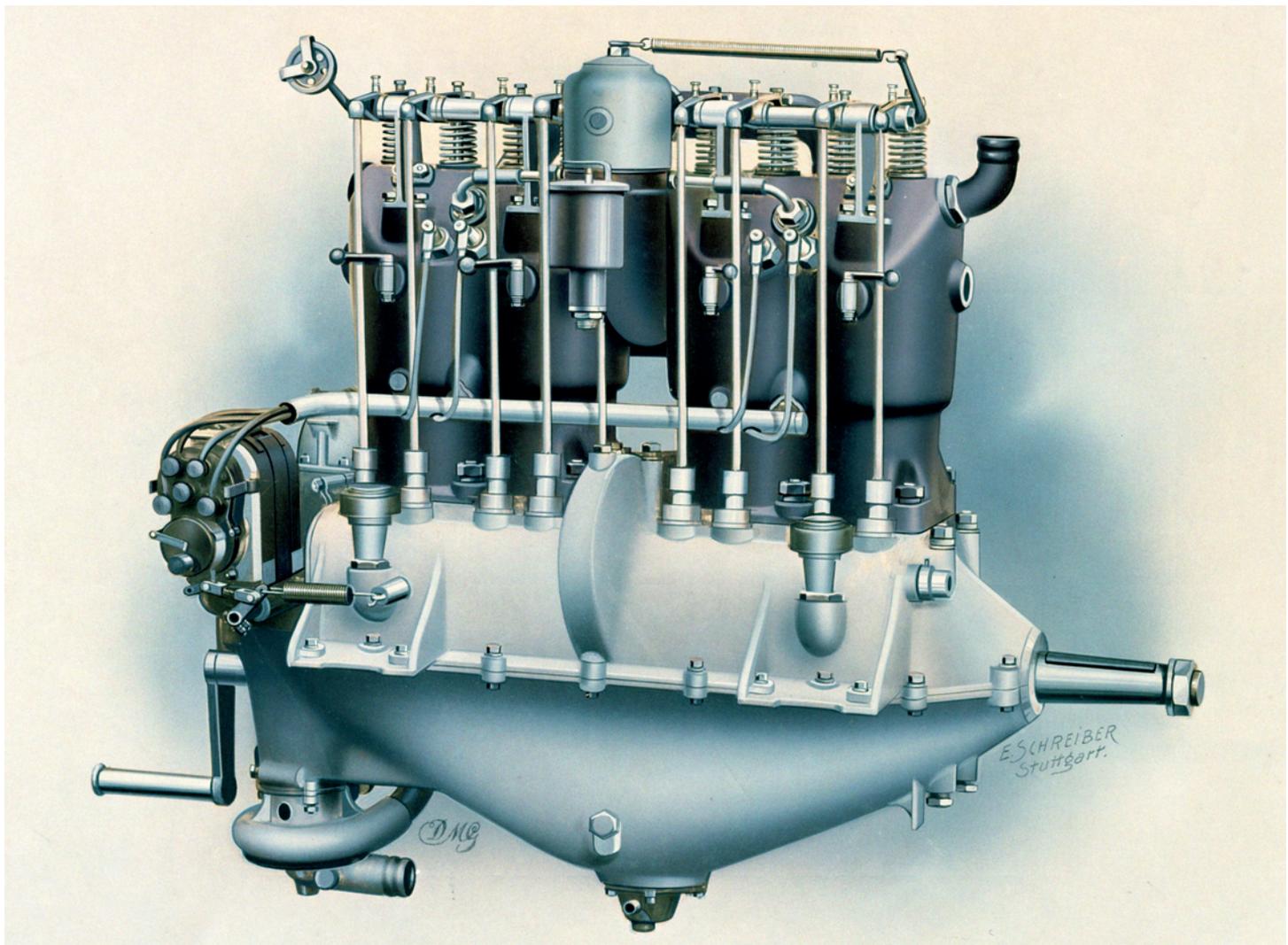
1905–1918

Aber nicht nur beruflich, auch privat entwickelte sich alles positiv. Am 18. Oktober 1907 heiratete er Helene Marie Karoline Jakob, 1880 in Stralsund geboren und mit ihrem Vater, Gotthilf Richard Jakob, Oberst a.D. in Stuttgart-Bad Cannstatt wohnend. Der Schwiegervater war zusammen mit dem Bruder Adolf Trauzeuger. Beide Daimler-Brüder wurden übrigens urkundlich als »Fabrik Direktoren« titulierte, was ihren Status innerhalb der DMG aufzeigte. Der Ehe entsprangen drei Kinder. Paul Gottlieb Daimler (geb. 1909), Gerhard (geb. 1915) und Tochter Helene, die 1917 zur Welt kam. Damit schien sich privat wie beruflich alles zum Besten hin zu entwickeln, auch wenn PD oft mit gesundheitlichen Problemen zu kämpfen hatte, z.B. 1908 mit einer Rippenfellentzündung.



Das Ehepaar Daimler, noch in der Stuttgarter Zeit.

Paul und Helene, wohl bei der Hochzeitsreise im Nordseebad Langeoog.



»Zusammenfassend ist zu sagen, dass zweifellos die Daimler'schen Luftschiffmotoren ganz wesentlich zur Entwicklung der Luftschiffahrt beigetragen haben. Besonders in der ersten Zeit des Luftschiffwesens standen überhaupt keine anderen brauchbaren Motoren zur Verfügung, die für solche Sonderzwecke hätten verwendet werden können. Es ist unbestritten ein großes Verdienst der DMG, sich unabhängig von ihren übrigen sehr ausgedehnten Arbeitsbereichen auch für diesen Teil des Motorenbaus eingesetzt zu haben ... Es ist daher zu bedauern, dass die Daimler-Motoren-Gesellschaft ab 1913 nicht mehr zum Bau von Luftschiffmotoren herangezogen wurde.«⁷⁶

⁷⁶ Schnauffer, Kurt: »Die Motorenentwicklung in der Daimler-Motoren-Gesellschaft von 1907 bis 1914, Teil I: Text«. Erstellt im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft für die Geschichte des Deutschen Verbrennungsmotorenbaues, 1954/55, Archiv der MTU, Bestand »Wilhelm Maybach«, S. 26.

Ein weiteres Kapitel im Schaffen von PD waren die Flugmotoren. Hierbei war Deutschland mit seiner Konzentration auf Luftschiffmotoren etwas in Rückstand geraten. Im Januar 1909 nahm die Versuchsabteilung der Verkehrsgruppen den Bau von Flugzeugen in Angriff. Mehrere deutsche Firmen wurden kontaktiert; neben den Gebr. Körting, der NAG (Nationale-Automobil-Gesellschaft) und Petri & Buisson aus Stuttgart auch die DMG. Letztere setzte im ersten Anlauf auf einen modifizierten Luftschiffmotor, den B4F, der 30 PS leistete. Mit dem Daimler J4F, der ebenfalls zuerst als Luftschiffmotor zum Einsatz kam, hatte man einen Motor im Programm, der mit seinen 135 PS alle anderen Motoren leistungstechnisch bei Weitem übertraf. Der erste ausschließlich für den Einbau in Flugzeuge konstruierte Motor war ein Vierzylinder mit