

Mit vier PS und zwei Zylindern ins Lkw-Zeitalter



Daimler Motor-Wagen „Phoenix“ von 1896, der erste Lkw der Welt.
Photo: Daimler Truck

Leinfelden-Echterdingen/Stuttgart. Vor 130 Jahren konstruierte Gottlieb Daimler den ersten motorisierten Lkw der Welt. Seither haben Lastwagen aller Art unsere Welt von Grund auf verändert. Im Jubiläumsjahr wird diese Entwicklung in zahlreichen Ausstellungen und Veranstaltungen anschaulich erklärt und nachvollziehbar gemacht.

Ein Pferdefuhrwerk ohne Deichsel, dazu ein Zwei-Zylinder-Motor mit 1,06 Litern Hubraum und vier PS Leistung – das waren die wesentlichen Komponenten des „Phoenix“. So nannte Gottlieb Daimler den ersten Lkw der Welt, den er im Jahr 1896 konstruierte.



Daimler Motor-Wagen von 1899. Photo: Daimler Truck

Die Motorkraft trieb per Riemen die eisenbeschlagenen Hinterräder an, vorne saß der Fahrer wie auf einem Kutschbock hinter einem Lenkrad, das die Lenkbewegungen per Kette auf die blattgefederte Vorderachse übertrug. Maximal 1,5 Tonnen konnten auf die Ladefläche gepackt werden, die maximale Geschwindigkeit des Lastwagens lag bei zwölf km/h. Mit diesem Fahrzeug begann die Geschichte des motorisierten Güterverkehrs auf der Straße. Verkauft wurde der erste Lkw der Daimler-Motoren-Gesellschaft für einen Preis von 4600 Goldmark an einen



Büssing Typ II (1914): Erster Lkw mit Kardan, elektrischen Frontscheinwerfern und Gas-Positionslampen. Photo: MAN

Kunden in London (Goldmark in Euro lässt sich nicht umrechnen, aber allein der Feingoldgehalt der Münzen wäre derzeit rund 220.000 Euro wert). Auch andere Erfinder und Unternehmen tüftelten zu dieser Zeit daran, die noch junge Automobiltechnik für den Gütertransport zu nutzen. In Frankreich etwa Panhard et Levassor, in Deutschland neben Daimler auch Carl Benz, der 1895 zunächst den ersten Omnibus der Welt entwickelte, und Heinrich Büssing.

Immer wieder hoben Innovationen den Gütertransport auf ein neues Niveau. 1898 etwa verlegten Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach den bis dahin am Heck positionierten Benzinmotor nach vorn: erst unter den Fahrersitz, dann sogar vor den Fahrersitz ganz in den Bug, der zudem eine vollständige Verkleidung erhielt. Lkw bekamen damit ein „Gesicht“. 1903 baute die Nationale Automobil-Gesellschaft (NAG) aus Berlin-Oberschönweide den ersten Lastzug der Welt, also einen Lkw mitsamt Anhänger. Der erste Sattelaufleger, in diesem Fall ein Gefährt für den Transport von Baumstämmen, wurde 1914 in den USA von August Fruehauf konstruiert.

Ein wesentlicher Durchbruch gelang wiederum in Deutschland, als Benz & Cie. im Jahr 1923 den weltweit ersten Diesel-Lastwagen vorstellte. Der Fünftonner wurde von einem Vier-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 45 PS angetrieben. Der entscheidende Vorteil dieser Motorentechnologie war die überlegene Wirtschaftlichkeit. Ein Ingenieur notierte damals: „Besonders überzeugt der günstige Verbrauch.“ Es dauerte nicht lange, da war der Dieselmotor der Dominator im Nutzfahrzeugbereich – und das gilt bis heute. Wobei sich der nächste grundlegende Technologiewechsel längst andeutet: Mit dem Schwerlastwagen e-Actros 600 hat Mercedes-Benz eine Blaupause für einen umweltfreundlicheren Güterverkehr der Zukunft auf die Straße gebracht: Mit einer Reichweite von rund 500 Kilometern bei einer Akkukapazität von mehr als 600 kWh und einer Nutzlast von rund 22 Tonnen ist der Lastwagen so ausgelegt, dass er für die Mehrzahl aller Langstreckentransporte in Europa einsetzbar ist.

130 Jahre Lkw – das wird bei Mercedes-Benz Trucks in diesem Jahr ausführlich gefeiert. Für 2026 wurden /werden weitere Veranstaltungen vorgesehen. Mit einem üppigen Reigen an Fahrzeugen unter dem Motto „130 Years Trucks“ findet außerdem mit Sonderausstellungen im Technik Museum Speyer sowie ab Ende Juni im Mercedes-Benz-Museum in Stuttgart. In Fahrt erleben kann man einen Teil der Lkw-Klassiker der Marke dann auf der Deutschlandfahrt für historische Nutzfahrzeuge vom 27.08.26 bis 04. 09.26, die am Lkw-Werk von Mercedes-Benz in Wörth startet.



Mercedes-Benz Typ 5K3, der erste Diesel-Lkw der Welt (1923). Photo: Daimler Truck



Mercedes-Benz L 1500 mit Holzvergaser (1937). Photo: Daimler Truck



Mercedes-Benz L 4500 von 1955. Photo: Daimler Truck



Mercedes-Benz L 1113 (1966). Photo: Daimler Truck

Neben diesem Jubiläum gibt es bei Daimler Truck noch weitere Jahrestage, die sich in diesem Jahr runden: Etwa 80 Jahre Unimog, 75 Jahre Setra-Busse sowie 30 Jahre Actros.

Die Lkw-Baureihe, die Mercedes-Benz 1996 vorstellte, ist ein Meilenstein auf dem Weg vom Lastwagen als robust-rustikalem Nutzfahrzeug digital hochgerüsteten, voll vernetzten Arbeitsgerät. Mit der Actros-Generation ein fuhr der erste schwere Lkw der Marke mit elektronisch gesteuertem Bremssystem, vernetzter Steuerungstechnik und einer völlig neu konzipierten Fahrerkabine vor. Seit 2018 ist die fünfte Generation auf den Straßen, seit 2024 wird der bereits erwähnte e-Actros 600 produziert. Erneut ein Jahr, das Lkw-Historie schreiben dürfte.



Prototyp des Unimog (1946). Photo: Daimler Truck



Photo rechts: Mercedes-Benz Atego 2628 als Betonmischer (1998).
Photo: Daimler Truck



Mercedes-Benz LP-Serie, Photo Daimler Truck



Mercedes-Benz e-Actros 600. Photo: Autoren-Union Mobilität