



Suchergebnisse: Benzin

12. September 1888 – Das erste serienmäßig gebaute Benzinautomobil der Welt

München-Lehel * Ein herausragendes Ereignis bei der ersten Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung ist die öffentliche Vorführung des „Benz Patent-Motorwagens Modell 3“ durch Carl Benz. Dieses erste serienmäßig gebaute Benzinautomobil der Welt wird mit einer Goldmedaille prämiert.

16. September 1888 – Probefahrten mit Carl Benz' benzinbetriebenem Automobil

München-Lehel * Die Neuesten Nachrichten berichten: „In der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung finden seit gestern mehrere kurze Probefahrten mit dem patentierten Motorwagen der Firma Benz & Co. in Mannheim statt. Der Wagen ist eine viersitzige komfortable Kalesche mit umlegbarem Regendach und ruht auf drei Rädern, deren vorderes durch eine äußerst einfache Vorrichtung, ähnlich wie bei den Tricycles, gesteuert werden kann. Hinter dem Rücksitz im Wagenkasten ist ein kleiner zierlich gearbeiteter Benzinmotor angebracht, der mit den Hinterrädern in Verbindung steht. Durch einen Druck auf einen unter der Steuervorrichtung angebrachten Hebel setzt sich der Wagen in Bewegung. Derselbe kann auf verhältnismäßig kleiner Fläche umkehren und sofort zum Stehen gebracht werden. Seine größte Fahrschnelligkeit ist die eines in scharfen Trabe fahrenden Fuhrwerkes.“

18. September 1888 – Die Jugend bestaunt den Benz-Motorwagen

München-Lehel * Die Neuesten Nachrichten schreibt über die erste Probefahrt des Benz Patent-Motorwagens Modell 3 in den Straßen der Stadt: „Das seltsame Fahrzeug wurde allgemein angestaunt und die liebe Jugend verfolgte es in dichten Scharen. Von nun ab finden täglich von 2 bis 4 Uhr Probefahrten in den Straßen statt.“

1889 – Ein Zweirad mit Dampfmotor wird entwickelt

München * Die Brüder Heinrich und Wilhelm Hildebrand beginnen mit der Konstruktion eines Zweirades mit Dampfmotor, nachdem Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach mit ihrem kleinen und schnell laufenden Benzinmotor in der 1880er-Jahren die Voraussetzung für die



Weiterentwicklung des Velocipedes zum Motorzweirad geschaffen hatten. Zur Verwirklichung ihres Dampf-Krafttrades wenden sich die Brüder Hildebrand an zahlreiche Fahrrad- und Motorfirmen, die ihr Projekt - eine Dampfmaschine mit Kessel, Wasser- und Kohlevorrat - allerdings immer wieder ablehnen. Wilhelm steigt schließlich aus Frust aus dem Projekt aus, doch Heinrich Hildebrand kann den Ingenieur Alois Wolfmüller gewinnen und mit ihm Zweiräder mit einem wassergekühlten Zweizylinder- Viertaktmotor ausstatten. Das ist der Durchbruch.

1893 – Alois Wolfmüller beschäftigt sich intensiv mit den Motorproblemen

Landsberg * Alois Wolfmüller beschäftigt sich in seiner Geburtsstadt Landsberg intensiv mit den Motorproblemen. Beim Lesen der Zeitschrift Radfahr-Humor und Radfahr-Chronik wird der Ingenieur auf den Münchner Chefredakteur und Sportjournalisten, aufmerksam. Es kommt zu einer geschäftlichen Vereinbarung zwischen Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand. Unter Mithilfe seines Jugendfreundes aus Landsberg, des Ingenieurs Hans Geisenhof, entstehen die ersten Modelle. Die Tüftler mieten dafür den Stadel des Unterzethetmayrhofes in der Münchner Straße 133 in Unterföhring an und bringen dort den neuartigen Motor zum Laufen. Doch bei den ersten Fahrversuchen „zeigte das Vehikel eine Neigung zum Krebsgang“, wie es Alois Wolfmüller ausdrückt. Das heißt, dass das Gefährt rückwärts läuft. Als er wenige Tage später vorwärts lief, ist die Beschleunigung so groß, dass der Motor abgestellt werden muss und danach einfach nicht mehr anspringen will. Die Zündung ist eines der noch nicht gelösten Probleme. Die Polizei untersagt zeitweise alle Fahrversuche, da wegen „der großen Schnelligkeit die Leute auf dem Trottoir (...) einen Nervenschock bekommen“ könnten. Alois Wolfmüllers Ansuchen, sein Motorrad auf dem Hauptplatz in Landsberg erproben und vorführen zu dürfen, wird abgelehnt, da man alles absperren und sämtliche Vierbeiner, vor allem Pferde und Kühe, aus der Stadt verbannen müsste, da keines dieser Tiere je ein mit einem Verbrennungsmotor angetriebenes Fahrzeug gehört, gerochen oder gesehen habe. Nachdem das Motorrad seine erste Einhundert-Kilometer-Strecke bestanden hat, reichen die Konstrukteure das Patent für ihr Zweirad mit Petroleum- oder Benzinmotorbetrieb ein.

2. November 1895 – Das Konkursverfahren gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller beginnt

München * Das Konkursverfahren vor dem Königlichen Amtsgericht München I gegen die Firma Hildebrand & Wolfmüller wird eröffnet. Wie viele Motorräder wirklich produziert worden sind, lässt sich nicht mehr bestimmen; es waren aber kaum mehr als einhundert. Was war geschehen und warum wurde der kometengleiche Aufstieg der Firma so jäh wieder beendet? Denn immerhin erreichte das Auftragsvolumen nur wenige Wochen nach der Firmengründung zwei Millionen



Reichsmark, was die Unternehmer in die Lage versetzte, ihre Motorräder für einen Stückpreis von 650 Mark an die Händler abzugeben. Alois Wolfmüller und Heinrich Hildebrand wagten sich zu früh an die Öffentlichkeit. Der Konstrukteur musste sich - wie sein Geldgeber - um die Produktion kümmern, und fand schon deshalb keine Zeit, sich um die Verbesserung seiner sonst so fortschrittlichen Erfindung zu kümmern. Das Grundproblem des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades war die ungenügende Funktion der Zündung. Das Anlassen der H&W-Maschine - ohne Kickstarter und ohne Batterie - war laut der Beschreibung für das Motorrad für einen Geübten in drei bis fünf Minuten zu bewerkstelligen. Heute wissen wir allerdings, dass der Vorwärm-Mechanismus - ähnlich wie bei Dieselfahrzeugen - viel Fingerspitzengefühl erforderte und sicherlich 13 bis 15 Minuten dauerte - oder gar nicht gelang. Die Unzufriedenheit der Kunden war also vorhersehbar und der Konkurs der Münchener Firma damit unabwendbar. Auch sonst war man bei diesem Pionierstück der Motorrad-Geschichte noch von vielen heute üblichen Lösungen weit entfernt. Beim Betrachten des H&W-Motorrades fällt sofort der an ein Lokomotivengestänge erinnernde Antrieb auf. Über zwei lange Pleuelstangen wurde die Kraft der beiden Kolben - wie bei einer Dampfmaschine - direkt auf das Hinterrad des H&W-Motorrades übertragen. Der gravierende Unterschied lag im Antrieb, der bei dem Motorrad über einen Benzinmotor erfolgte. Da bei einem Benzinmotor die Kraft durch die Explosion eines Gasgemisches erfolgt, war ohne Kupplung und Getriebe ein gefühlvolles und ruckfreies Anfahren überhaupt nicht möglich. Die mit einem für heutige Verhältnisse außergewöhnlich hohen Hubraum von 1.530 cm³ ausgestattete Maschine wurde bei jeder Zündung um 1½ Meter nach vorne „geworfen“. Um den Vorwärtsdrang dieses Hubraumriesen etwas geschmeidiger zu gestalten, kamen zwei starke Gummibänder zum Einsatz, die beidseitig am Motorrad angebracht wurden, einen Teil der Energie speicherten und diese dann während der Rückhubphase des Kolbens abgaben. Um mit dem H&W-Motorrad überhaupt in Fahrt zu kommen, musste der Fahrer - auf dem Sattel sitzend - beidseitig mit den Beinen so lange anschieben, bis der 2,5-PS-Motor seine Arbeit aufnahm, um in den Stillstand zu kommen, der Motor sogar „abgewürgt“ werden. Die einzige Bremse des Fahrzeugs bestand aus zwei Holzklötzen, die direkt auf die Lauffläche drückten. Dennoch konnte mit dem Motorrad eine Geschwindigkeit von dreißig bis vierzig Kilometern in der Stunde erreicht werden. Sonderanfertigungen brachten es sogar auf neunzig Stundenkilometern. Aus dieser - bei Weitem nicht vollständigen - Funktionsbeschreibung geht eindeutig hervor, dass die richtige Bedienung des Hildebrand & Wolfmüller-Motorrades durch einen Laien kaum zu bewerkstelligen war. Und genau das war auch der Grund, weshalb die H&W als Serien-Motorrad nicht erfolgreich war.

9. August 1914 – Das lärmende Treiben in den Straßen ist einem feierlichen Ernst gewichen



München * In der Münchner Stadtchronik wird festgestellt, dass das „ärmende Treiben in den Straßen einem feierlichen Ernst gewichen sei. Auf den Straßen wird es ruhiger. Der Autoverkehr ist nahezu zum Erliegen gekommen. Wer Benzin kaufen will, braucht einen Erlaubnisschein des Stellvertretenden Generalkommandos. Vor dem Hauptbahnhof und am Stachus warten nur mehr wenige Taxis auf Kundschaft. Die Straßenbahnen fahren nun mehr bis 23 Uhr.

7. November 1918 – Der König flüchtet mit seiner Familie nach Schloss Wildenwart

München-Graggenau - Schloss Wildenwart * Als Fluchtziel der königlichen Familie ist zuerst Gut Leutstetten ins Auge gefasst worden, doch dann hält man Schloss Wildenwart für besser geeignet. Da aber eine Fahrt mit der Königlichen Eisenbahn nicht mehr möglich ist, entscheiden sich die hohen Herrschaften für die Automobile. Die Kraftwagen sind aber schon lange nicht mehr bewegt worden, weil sich der König geweigert hatte, in Kriegszeiten mit dem Auto durch die Stadt zu fahren. Nun sind mit Eisen versehene Räder aufgezo-gen, die noch aus der Zeit stammen, als Ludwig III. die Truppen im Feld besuchte. Und jetzt ist auch noch der scheinbar mit den Aufständischen sympathisierende Oberchauffeur verschwunden, weshalb die Suche nach den eh schon geringen Benzin- und Karbidvorräten weitere Zeit wegfrisst. Erst ein ehemaliger Hofbediensteter kann Benzin in ausreichendem Umfang besorgen. Er erklärt sich zudem bereit, das königliche Paar zu chauffieren. Als dann gegen 21:30 Uhr endlich drei fahrbereite Automobile zur Verfügung stehen, kann die Reise losgehen. Die aufgemalten Kronen werden mit Wagenschmiere übertüncht. Doch kaum ist man zur Abfahrt bereit, ist die Reise für das Königspaar schon wieder zu Ende. Man hat nämlich vergessen, die Reifen aufzupumpen. Also muss man das große Auto gegen ein kleineres eintauschen, in das aber die Notsitze nicht eingefügt werden können. Die Fahrt wird deshalb für die königlichen Insassen ziemlich ungemütlich. Die Flucht der königlichen Familie entwickelt sich zur „Magical Mystery Tour“. Denn erst verfährt sich der Chauffeur mit dem Königspaar, dann kommt das Auto mit den Prinzessinnen von der Straße ab und landet auf einer sumpfigen Wiese.

28. April 1919 – Giesinger Kommunisten stürmen das Polizeipräsidium

München-Kreuzviertel * Am Abend stürmen achtzig bis einhundert Giesinger Kommunisten das Polizeipräsidium, entwenden und vernichten Material des Erkennungsdienstes und der Fahndungsabteilung und verwüsten das Gebäude. Wertgegenstände und Waffen werden gestohlen. Die Steckbriefsammlung, die Akten der Zigeuner-Nachrichtenstelle und die Einwohnerlisten türmen sich meterhoch in den Höfen des Präsidiums. Sie werden teilweise



mit Benzin übergossen und angezündet.

Juni 1928 – Der Bugatti Royale Typ 41 erstmals beim Großen Preis von Deutschland

Nürburgring * Beim Großen Preis von Deutschland am Nürburgring wird der Bugatti Royale Typ 41 erstmals öffentlich vorgeführt. Das Auto ist sechs Meter lang, schluckt fünfzig Liter Benzin pro hundert Kilometer und erreicht dank seines 300 PS starken Motors eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

1. Mai 1933 – Der Allgemeine Deutsche Automobilclub spendet der NSDAP Benzin

München * Der Allgemeine Deutsche Automobilclub spendet der NSDAP Benzin, damit sie den Tag der Deutschen Arbeit kostengünstiger organisieren kann.

5. Mai 1983 – München startet einen Modellversuch mit bleifreiem Benzin

München * Die Stadtverwaltung startet mit 40 eigenen Fahrzeugen einen Modellversuch mit bleifreiem Benzin.

7. November 1983 – Die erste kommerzielle Bleifrei-Zapfsäule Europas

München-Untermenzing * Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann nimmt die erste kommerzielle Bleifrei-Zapfsäule Europas in der Allguth-Tankstelle in der Untermenzinger Von-Kahr-Straße in Betrieb. Der Liter Bleifrei kostet 1,389 DMark.

7. Januar 1984 – Rechtsradikaler Brandanschlag auf die Diskothek Liverpool

München-Ludwigsvorstadt * Zwei rechtsextreme Täter, ein Münchner und ein Italiener, werfen zwei Benzinkanister in den Eingang der Diskothek Liverpool an der Schillerstraße 11a. Das Feuer verletzt die 20-Jährige Corinna Tartarotti so schwer, dass sie drei Monate später stirbt.

7. Februar 2013 – Die 20-jährige Leniata Kepari wird bei lebendigem Leib als Hexe verbrannt



Mount Hagen * In Mount Hagen in Papua Neu-Guinea wird die zwanzigjährige Leniata Kepari bei lebendigem Leib als Hexe verbrannt. Die junge Frau soll einen Knaben verhext haben. Der Sechsjährige hat zuvor über Schmerzen in Magen und Brust geklagt und ist daraufhin in das Krankenhaus gebracht worden. Am nächsten Tag stirbt er. Die Männer ziehen die mutmaßliche Hexe aus, foltern sie mit einer erhitzten Eisenstange, fesseln sie und übergießen sie mit Benzin. Danach wird Kepari Leniata ins Feuer geworfen. Sie verbrennt bei lebendigem Leib. Bilder zeigen sie unter einem brennenden Lkw-Reifen, der offenbar noch auf sie geschmissen wurde. Sie selbst ist Mutter eines acht Monate alten Mädchens. Polizisten und Feuerwehrleute schreiten nicht ein. Angeblich lässt die Meute ihr Einschreiten nicht zu.
