

Nummer 2 kjører!

Suksesshistorien om verdens første bil med dieselmotor.

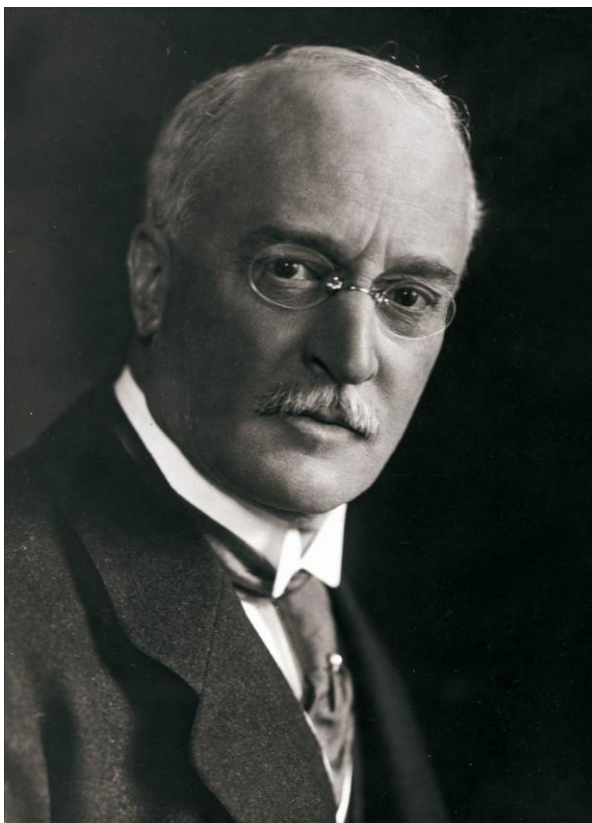


Denne MAN Diesel fra 1924 står på MAN Museum Augsburg (Eget foto)

12 mars 1924: Det er en kald vårdag på MAN fabrikkområdet i Augsburg. På tunet står det en gammel MAN Saurer Lastebil. Det spesielle med denne bilen er at den drives med en av de 3 første dieselmotorer i verden, som MAN tester for kommersielle kjøretøyer.

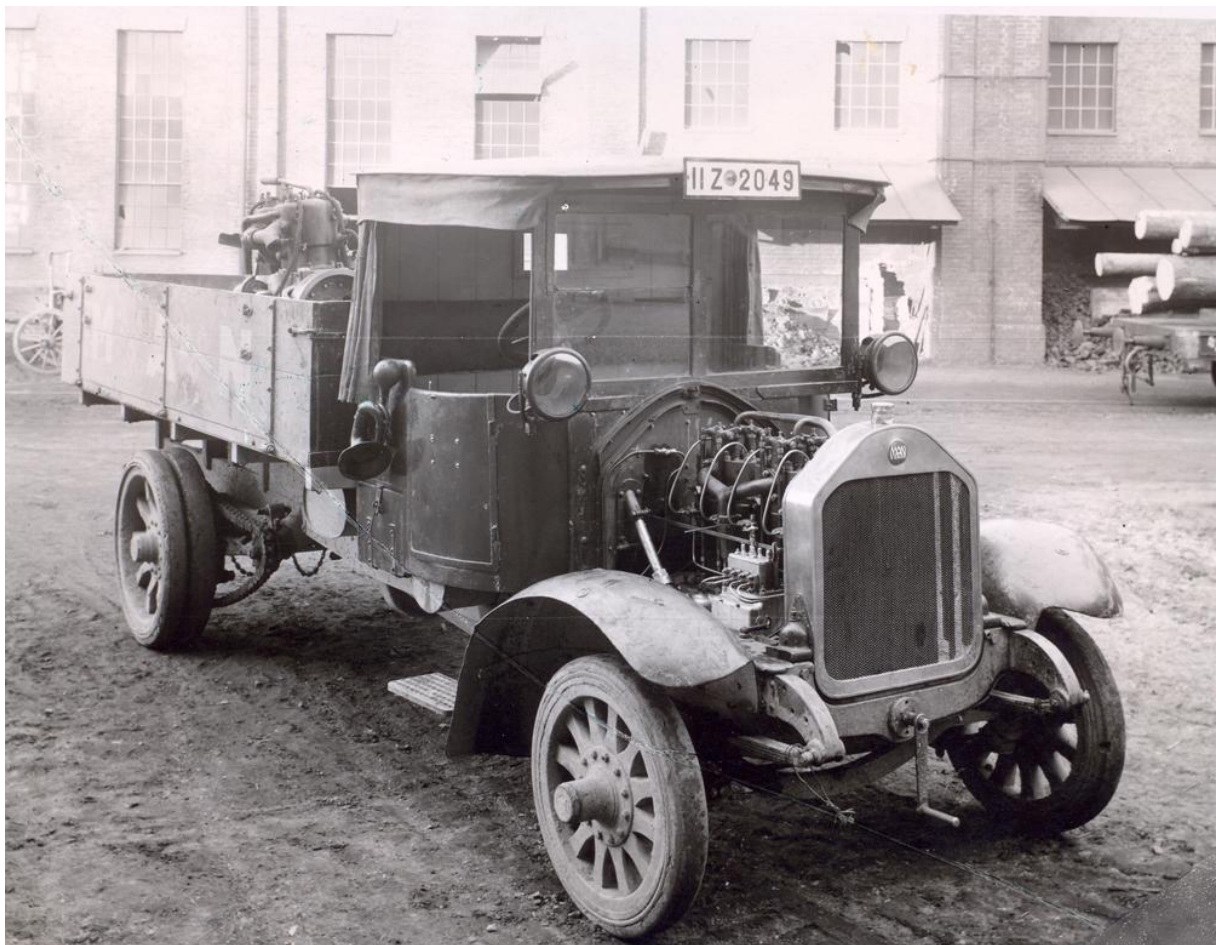
Selv om Rudolf Diesel søkte patent på sin første dieselmotor i 1897, var motorene for det meste stasjonærmotorer og skipsmotorer. Dette hadde en enkel grunn. Til å begynne med, var dieselmotorene svært store og tunge. Mellom 1919 og 1923 ble dieselmotoren så utviklet videre

[Rudolf Diesel, 1858 – 1913 \(MAN Museum\)](#)



[Rudolf Diesel bygget og utviklet denne eksperimentmotoren fra 1893 til 1895. motoren står nå på MAN-museet i Augsburg. \(Eget foto\)](#)

ved Augsburg anlegget, og i 1924 ble de første tre nye prototyper konstruert for kommersielle kjøretøyer. Løsningen lå i å utbytte av den tunge ladekompressoren og installering av en dieselpumpe og injeksjonsdyse i stedet.



Bilen fotografert med motorpanseret åpent. En fabrikkingeniør har akkurat inspisert dieselmotor nummer 2, før lastebilen med det nye hjertet tar den lange kjøreturen til Nürnberg. (MAN Museum)

Turen til Nürnberg.

De to ingeniørene Hr. Sturm og Hr. Wiebicke brukte 5 timer og 30 minutter på den 140 km lange turen. For å være på den sikre siden, hadde de den originale bensinmotoren på lasteplanet som reservemotor, men det var ikke nødvendig fordi den nye dieselmotoren gikk perfekt på hele turen.

Ved ankomst ble motoren tatt ut fra den gamle lastebilen og montert inn i en ny lastebil. Det var tid for langtest. Etter 6 måneder med testkjøring var det klart at motor nummer 2 gikk og gikk.

Automessen i Berlin

Neste stopp var presentasjonen på bilutstillingen i Berlin fra 10.–18. desember 1924. Der var også motor nummer 1 utstilt. MAN ingeniør Sturm insisterte på å kjøre bilen til messeområdet i Berlin selv. Han brukte to dager fra Nürnberg til Berlin. Og bortsett fra et par skitne ventiler, var det igjen ingen uhell på veien. „Fahrt gut beendet“ skrev Hr. Sturm i et telegram til hans MAN kolleger kort tid etter å ha nådd elven Spree.

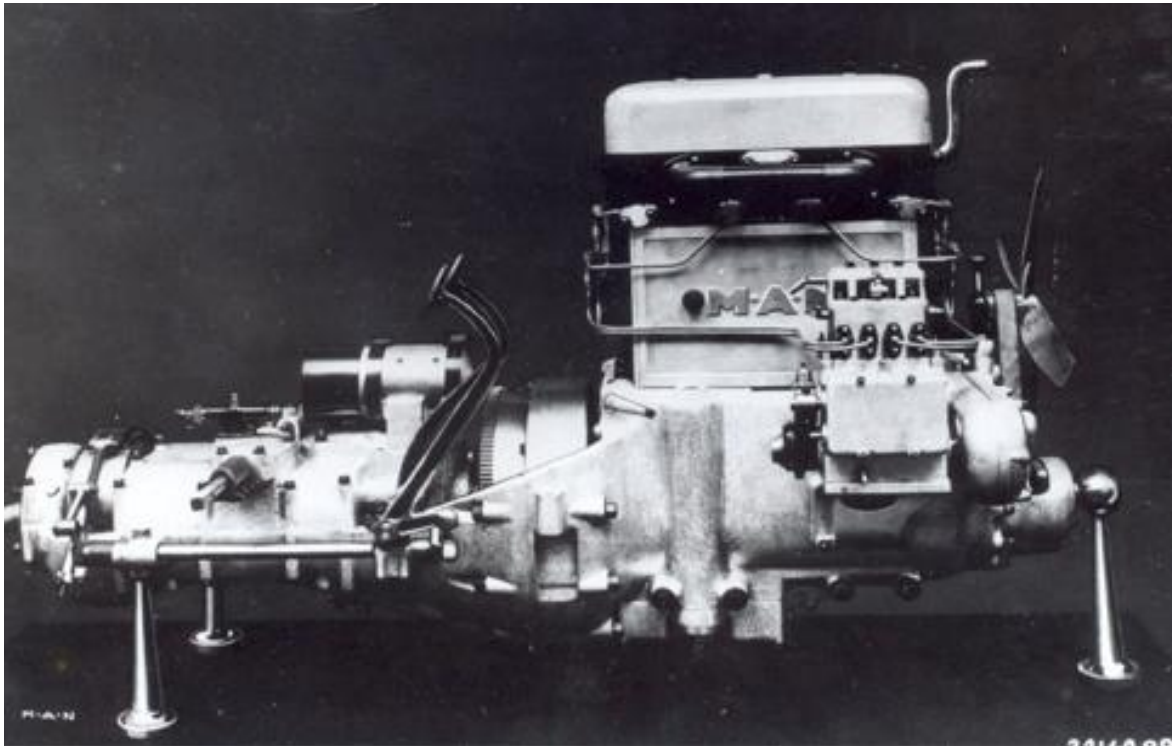
[MAN Diesel 1924 \(MAN Museum\)](#)



Entusiastiske besøkende på messen

To dieselmotorer for kjøretøy presentertes av MANs ingeniører på messen. Mens «Nr 1» kunne sees og beundres i form av en montert utstilling på Stand nr 447 i Exhibition Hall II på Kaiserdamm, stod «Nr 2» klar til prøvekjøring. I ni dager kjørte ingeniør Sturm og transportformann Andreas Wittmann nysgjerrige messedeltakere og kunder rundt i gatene i Berlin - en tjeneste som begeistret både publikum og fagpresse.

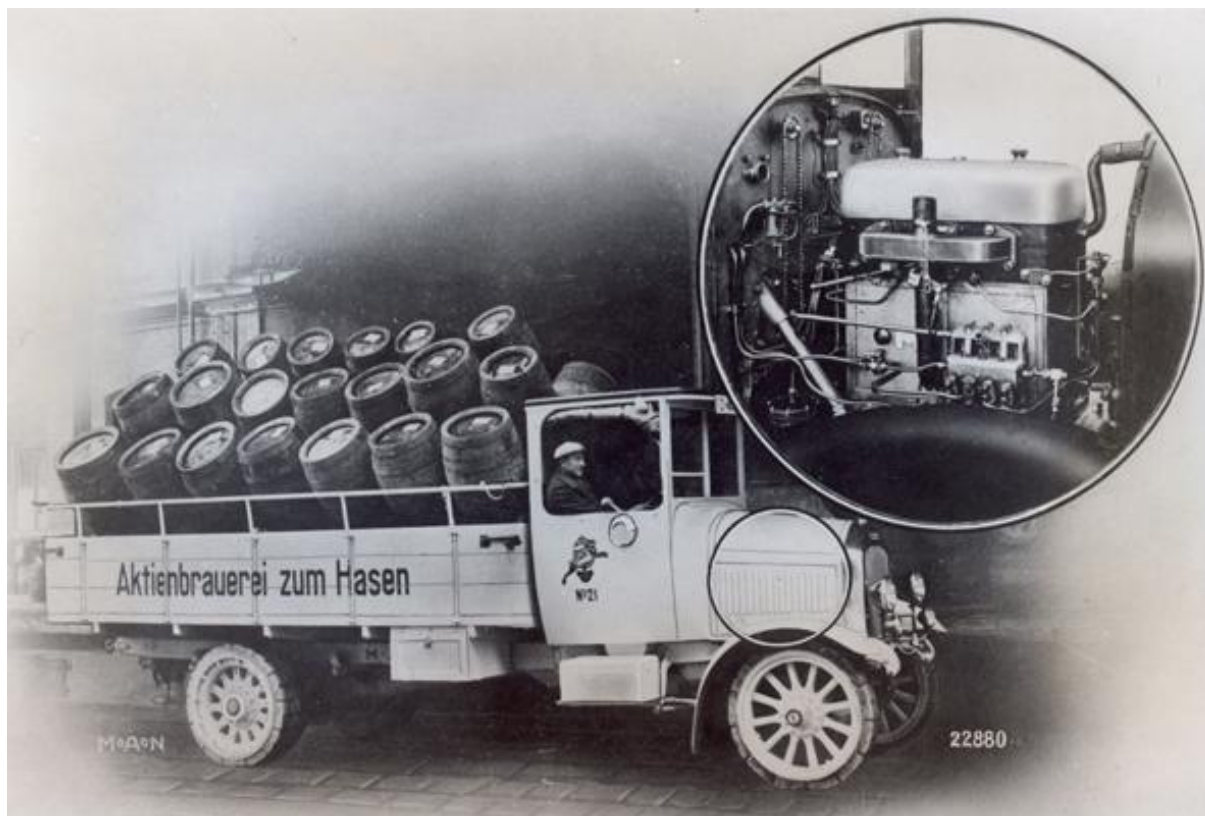
«**VDI Nachrichten**», magasinet for den tyske ingeniørforening skrev:
«På området maskiner for lastebiler og tilhørende drivstoff var den kompressorløse dieselmotor fra MAN trolig den viktigste innovasjon noensinne, som ble vist gjennom hele showet»



Motor nummer 1 ble vist fram på Stand nr 447 på Automessen i Berlin i desember 1924. (MAN Museum)

Motoren med direkte innsprøyting settes i produksjon

Suksessen i Berlin var utgangspunktet for serieproduksjon av den nye dieselmotoren D-serien 1580 A og B med 35 – 40 hk. og dermed serieproduksjon av dieselmotorer for nyttekjøretøy hos MAN.



Den første bilen som ble solgt med Dieselmotor: Aktienbrauerei zum Hasen, Augsburg. (MAN Museum)

De første kundene til å motta et kjøretøy med dieselmotor for testformål var «Kraftverkehr Bayern» og postvesenet i München, Augsburg og Nürnberg.

Den første kundebil utstyrt med dieselmotor var en øl-bil til Aktienbrauerei zum Hasen i Augsburg. Øl-bilen var i daglig bruk i 18 år, til den ble ødelagt under et flyangrep mot Augsburg i 1942.

Verdens første dieselbuss ble i 1925 solgt til det tyske postvesen, Reichpost.



Fra begynnelsen så MAN utviklerne to klare salgfordeler. Den ene fordelen var redusert vekt av motoren. Den andre var de enorme besparelser i driftskostnadene, hele 80-prosent sammenlignet med konvensjonelle forgassermotorer. Dette var avgjørende for kundene. På midten av tjuårene steg etterspørselen fra lastebilavdelingen i en slik grad at produksjon av dieselmotorer ble flyttet til Nürnberg.

Nå, nitti år senere, fortsetter dieselmotoren å være en viktig del av det samlede produksjonsnettverk. I dag er utviklingen av nyttekjøretøyer hos MAN fortsatt fokusert på økonomi og effektivitet - de samme salgsargumenter som den gang.

Kilde: MAN Truck & Bus Historisches Archive

MAN Museum Augsburg

Oversatt og bearbeidet av Kjell Arne Auestad september 2014

MAN 1915

