Krauss-Maffei : Lokomotiven, Panzer, Spritzgussmaschinen und Fahrzeugbau, am Anfang zusammen mit Berna

Autor(en): **Hopf, Hans**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2014)**

Heft 93

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1037546

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

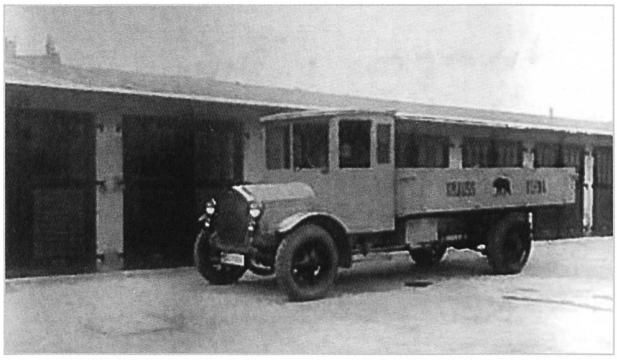
Krauss-Maffei: Lokomotiven, Panzer, Spritzgussmaschinen und Fahrzeugbau, am Anfang zusammen mit BERNA

Wenn man irgendwo den Namen Krauss-Maffei liest, so denkt man an grosse, ehemalige Dampf- und Diesellokomotiven, sowie an den Panzer Leopard.
Mehr oder weniger in Vergessenheit geraten ist – wie der Gewehrbau bei Saurer – dass Krauss-Maffei während einiger Zeit auch im Fahrzeugbau tätig war.
Begründer der heutigen *KraussMaffei Technologies GmbH* war Joseph Anton Ritter v. Maffei und Dr. Ing. Georg von Krause, beide ursprünglich mit eigenen Lokomotivfabriken.

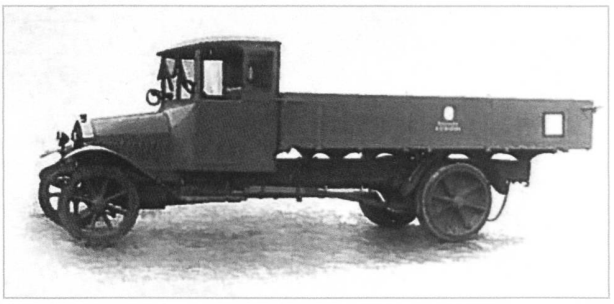
Entstanden war die ursprüngliche Krauss-Maffei AG aus der früheren Lokomotivenfabrik Maffei, die 1931 durch den Konkurrenten Krauss übernommen wurde.

Angefangen hatte der Strassenfahrzeugbau mit fahrbaren Dampfmaschinen, Dampffeuerpritzen und Dampfwalzen. Später begann Maffei mit dem Bau von Strassenzugmaschinen von Chenard & Walker aus Frankreich und Halbkettenfahrzeugen für die Wehrmacht.

1924 wurde von **BERNA Olten** eine Lizenz für den Nachbau von Lastwagen mit Nutzlast von 3, Typ C2, und 5 t, Typ G4, erworben. Fahrgestell und Aufbauten wurden im Werk Marsfeld hergestellt, der Motor, das 4-Gang Getriebe und andere Aggregate wie auch der Ritzelantrieb wurden in Olten bezogen. Beim Ritzelantrieb erfolgte – wie beim Kettenantrieb – der Kraftantrieb in der Nähe des Radumfanges. Gemäss den Unterlagen, die ich vor Jahren von Krauss Maffei erhalten hatte, handelte es sich beim 5-Tonnen-Lastwagen um den seitlich gesteuerten 60 PS Motor mit Bohrung 130 mm und Hub 160 mm. Dieser Motor kam vorzugsweise bei Dauerschleppdienst zur Anwendung. War Schleppdienst nicht



ständig beabsichtigt, so wurde der Wagen mit einem Motor geliefert, welcher 115 mm Bohrung und 160 mm Hub hatte. Die Leistung betrug dann 50 PS und der Benzinverbrauch reduzierte sich von 48 auf 42 - 38 Liter.



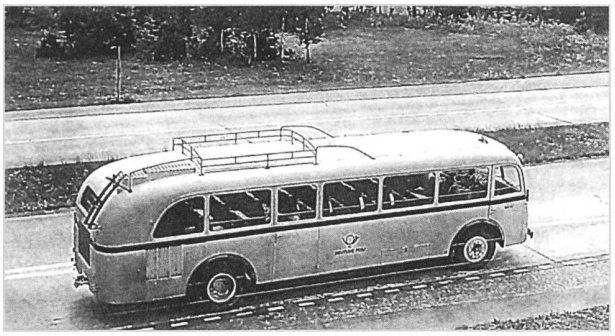
Abnehmer für die Fahrzeuge gab es im süddeutschen Raum. Auch die Reichspost war Kunde.

Nach dem Zusammenschluss von Berna mit Saurer wurde die Zusammenarbeit 1929 wieder beendet. Neben der Vereinbarung zwischen Berna und Krauss über den Lizenzbau von Berna Lastwagen bestanden Vereinbarungen gleicher Art zwischen Saurer und der Maschinenfabrik M.A.N. Aufgrund der neuen Konstellation SAURER/BERNA konnten die ursprünglichen Lizenzverträge nicht mehr aufrechterhalten werden. Krauss musste daher die Berna-LKW- Fertigung 1929 aufgeben.

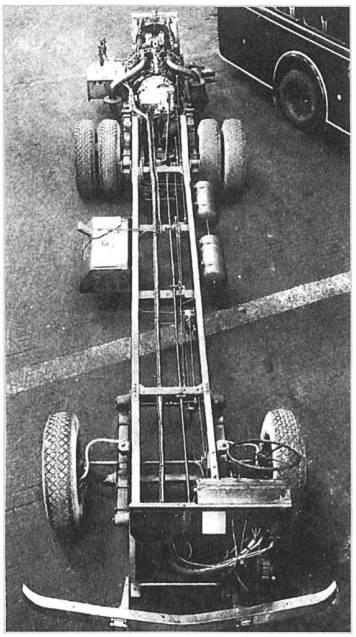
Bekannter wurde der Fahrzeugbau bei Krauss-Maffei ab 1929 mit dem Bau des MSZ- Lastwagens mit einem 60 PS Magirus-Motor. Der MSZ 10 wurde schnell zu einer beliebten Zugmaschine. Im Laufe der Entwicklung wurde das Fahrzeug mit Otto- oder dem OM 65 Dieselmotor von Daimler-Benz bestückt. Mehr und mehr verlagerte sich die LKW-Produktion auf Halbkettenfahrzeuge mit 120 PS Maybach-Motoren.

Nach dem Krieg war das Engagement des amerikanischen Armee-Majors Mc. Intyre ein besonderer Glücksfall. Er hatte bei der Besichtigung des wenig beschädigten Werkes erkannt, dass sich die noch vorhandenen Vorräte und Einrichtungen für die Herstellung von Omnibussen eignen würden. Auf einem einfachen Blatt Papier entwarf er von Hand einen Schutzbrief *to whom it may concern. 19 June 45* um das Werk vor Plünderungen zu schützen. Dieser lautete übersetzt wie folgt:
„Für denjenigen, den es betrifft. Kein Gegenstand darf vom Krauss-Maffei-Werk entfernt werden ohne besondere Bevollmächtigung durch die Militärbehörden. 19. Juni 1945".
Gleichzeitig verlangte er, dass Krauss-Maffei Omnibusse zu produzieren hätte. „Der Motor sei im Heck anzuordnen und um Weihnachten wolle er fahren!" (Das Militär befiehlt, und das Werk hat zu gehor-

chen. (So auch geschehen vor dem ersten Weltkrieg bei MAN. Ho)). Für den angeordneten Bau von Bussen wählte Krauss-Maffei die in Deutschland 1938 nur bei Perkol versuchte Bauart eines Frontlenkerbusses mit Heckmotor. Dazu waren zahlreiche Probleme mit der Motorkühlung, der Fernbedienung des Getriebes und der Anzeige der Motorendrehzahl beim Fahrer zu lösen.



Der Omnibus hat in den folgenden 20 Jahren bei KM eine grosse Rolle gespielt und der Einführung des Heckmotors folgten noch weitere Innovationen, die später zum Allgemeingut im Omnibusbau wurden. (Saurer baute ja in den 30er Jahren bereits einen Prototyp mit Heckmotor). So verwendete Krauss Maffei bereits auch das von Voith gebaute DIWABUS-Getriebe 200.



1951 erfolgte der Bau des KMD6 mit einem eigenen 4-Zylinder-Zweitakt-V-Motor mit 140 PS um von Fremdaggregaten, besonders von Motoren, freizukommen. Zusammen mit der *Nordwestdeutschen Fahrzeug-GmbH.* entstand nach Plänen des Flugzeugkonstrukteurs Prof. Focke die Leichtbauweise mit selbsttragender Gitterbauweise.

Eine spätere Zusammenarbeit mit MAN wurde 1963 wieder aufgegeben.

Damit endet auch hier bei einer bekannten Firma ein interessantes Kapitel im Fahrzeugbau.

Heute zählt Krauss Maffei weltweit zu den führenden Herstellern von Anlagen zur Produktion und Verarbeitung von Kunststoff und Gummi. 1992 übernahm die Krauss Maffei AG die Mehrheit der Anteile der Netstal-Maschinen AG.

Quellen:
KM 150 Jahre Fortschritt durch Technik
Georgano: Commercial vehicles
Gebhard: Gesch.d.D. LKW-Baues

Hans Hopf
9300 Wittenbach
11.13

✦✦✦✦✦✦✦✦✦

Besuch der Arbeitsgruppe Textil bei SAURER.

Anlässlich eines Museumsbesuchs einer chinesischen Delegation in Begleitung des CEO der SAURER Sticksysteme, Dr. Simon Frei, äusserten wir den Wunsch, die Stickmaschinen-Produktion zu besuchen.

Am 6. November 2014 konnte uns unser Kollege Ricco Furlan in die Kundenstickerei führen. Dr. Simon Frei hiess uns herzlich willkommen und würdigte die durch uns gepflegte Arbeit zur Erhaltung alter Technologien. Die von Ricco präsentierte EPOCA 6 mit Soutagezubehör begeisterte uns. Die Maschinenleistung mit 600 Touren war für uns „Museums-Techniker" gewaltig. Mit einem Rundgang durch die Montagehalle fand dieser zweistündige Anlass seinen Abschluss. Gefreut hat uns, dass dieser Besuch auch von Max Hasler aus der „Dieselfraktion" genutzt wurde, um seine textilen Kenntnisse zu verbessern. Wir

möchten uns herzlich bedanken bei Dr. Simon Frei und bei unserem Kollegen Ricco Furlan für dies eindrückliche Demonstration.

Text. H. Stacher
Foto: R. Furlan