Besuch der Arbeitsgruppe Textil bei Saurer

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

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

Heft 93

PDF erstellt am: **29.05.2024**

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.

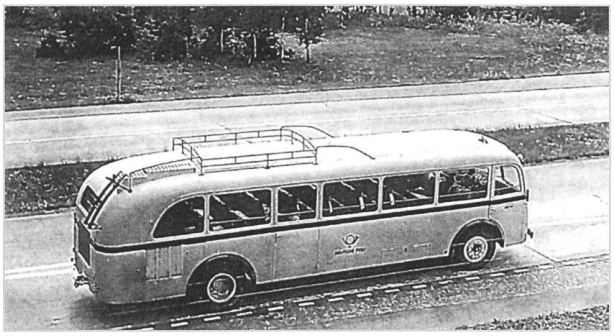
Haftungsausschluss

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.

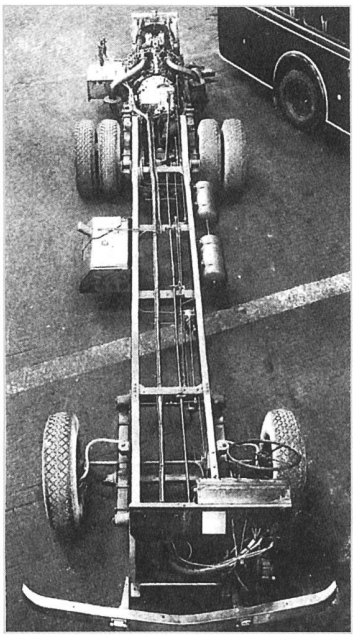
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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