Wir gratulieren : 100 Jahre M.A.N.

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): **- (2015)**

Heft 96

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

Wir gratulieren – 100 Jahre M.A.N.

Text: Hans Hopf
Fotos: Historisches Archiv MAN Truck & Bus AG

Zum 100-Jahr Jubiläum des Fahrzeugbaues erschien das sehr schön gestaltete und interessante Buch

MAN – Ein Jahrhundert

Der OCS gratuliert MAN zu diesem Jubiläum und zu dem hervorragend gestalteten Buch.

In Kapitel 1: 1915 – der erste M.A.N. entsteht (und auch im Buch MAN Leistung und Weg) wird geschildert wie es bei MAN zum Fahrzeugbau kam. Hier einige Auszüge:

«Die M.A.N. wird auf Räder gestellt», gab Generaldirektor Anton v. Rieppel bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts als Strategie vor, konnte jedoch seine Vorstandskollegen damit nicht begeistern. M.A.N. war zu diesem Zeitpunkt bereits sehr bekannt im Bau von Stationär-Dieselmotoren. Lief doch bereits der erste 60 PS Diesel in der Zündholzfabrik in Kempten und 1910 konnten für Kiew für ein Dieselkraftwerk Motoren geliefert werden. Die installierte Leistung betrug damals schon 5600 PS!!

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde das Thema Fahrzeugbau für M.A.N. plötzlich wieder interessant. Da für eine eigene Entwicklung die Zeit zu knapp wurde, erkundigte sich man zunächst bei den etablierten Fahrzeugbauern, ob eine Kooperation möglich sei. Diese wollten aber keinen Konkurrenten aufbauen und vergaben keine Lizenz.

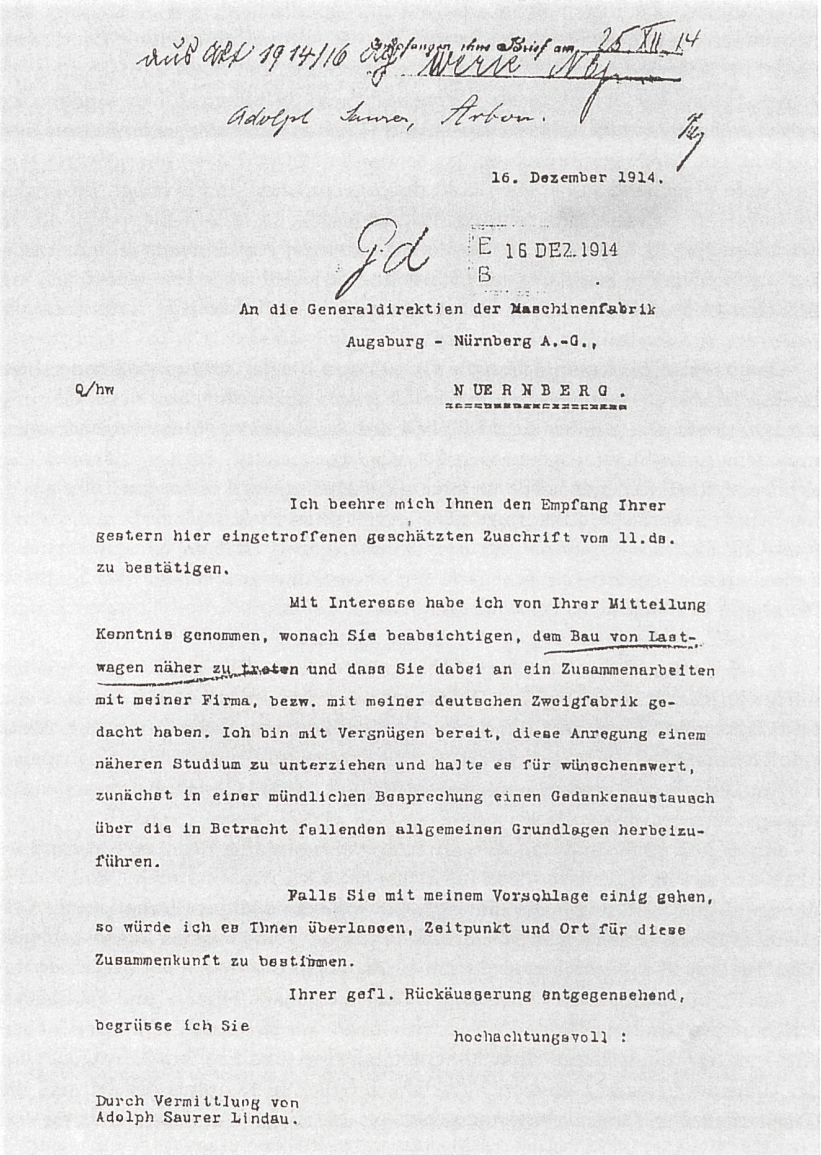
Mit dem folgenden Brief wandte sich Generaldirektor v. Rieppel an Adolph Saurer:

«11. Dezember 1914. An die Direktion der Automobilwerke SAURER, Arbon/ Schweiz.

Aufgrund der Anregung von behördlicher Seite tragen wir uns mit dem Gedanken, den Bau von Lastautos in Anschluss an unseren Wagenbau und den Bau von Präzisionsmaschinen aufzunehmen. Wir würden es dabei vorziehen, in der Konstruktion uns an eine Spezialfirma mit langjähriger Erfahrung anzulehnen und bitten um Mitteilung, ob, und gegebenenfalls zu welchen Bedingungen Sie zu einem solchen Zusammenarbeiten mit uns in dieser Richtung bereit sein würden.

Hochachtungsvoll Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, Generaldirektion, gez. Rieppel.»

Bereits am 16. Dezember teilte Adolph Saurer gemäss Schreiben mit, dass er mit Vergnügen bereit sei.



16. Dezember 1914.

E 16 DEZ. 1914
B

An die Generaldirektion der Maschinenfabrik
Augsburg - Nürnberg A.-G.,

Q/hw

N U E R N B E R G .

Ich beehre mich Ihnen den Empfang Ihrer gestern hier eingetroffenen geschätzten Zuschrift vom 11.ds. zu bestätigen.

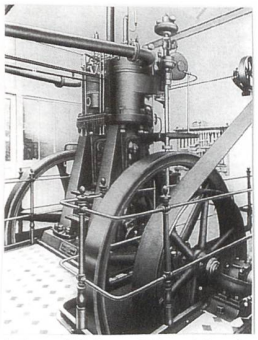
Mit Interesse habe ich von Ihrer Mitteilung Kenntnis genommen, wonach Sie beabsichtigen, dem Bau von Lastwagen näher zu treten und dass Sie dabei an ein Zusammenarbeiten mit meiner Firma, bezw. mit meiner deutschen Zweigfabrik gedacht haben. Ich bin mit Vergnügen bereit, diese Anregung einem näheren Studium zu unterziehen und halte es für wünschenswert, zunächst in einer mündlichen Besprechung einen Gedankenaustausch über die in Betracht fallenden allgemeinen Grundlagen herbeizuführen.

Falls Sie mit meinem Vorschlage einig gehen, so würde ich es Ihnen überlassen, Zeitpunkt und Ort für diese Zusammenkunft zu bestimmen.

Ihrer gefl. Rückäusserung entgegensehend, begrüsse ich Sie hochachtungsvoll :

Durch Vermittlung von
Adolph Saurer Lindau.

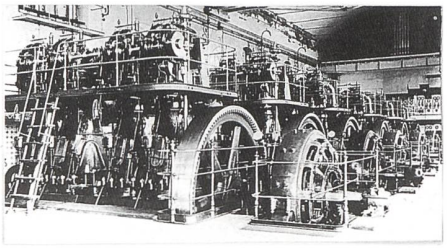
Die alemannische Wurzel des MAN-Nutzfahrzeugbaus: Brief von Saurer vom 16. Dez. 1914



Erster funktionsfähiger Diesel in der Zündholzfabrik Kempten 1898, 60 PS aus: «Der lange Weg»

Auf Augenhöhe wurden nun Sondierungsgespräche zwischen den Firmenchefs geführt und bereits am 21.06.1915 wurde das bereits bestehende Saurer-Werk Lindau von M.A.N. übernommen und als Lastwagenwerke M.A.N. GmbH mit Geschäftszweck der Herstellung von Lastwagen ins Handelsregister der Stadt Nürnberg eingetragen (so machte man damals Nägel mit Köpfen. ho).

In Lindau fand die Endmontage der Fahrzeuge statt, wobei Teile ursprünglich aus Arbon stammten. Bereits im November 1915 begann die Produktionsverlagerung von Lindau nach Nürnberg. Die

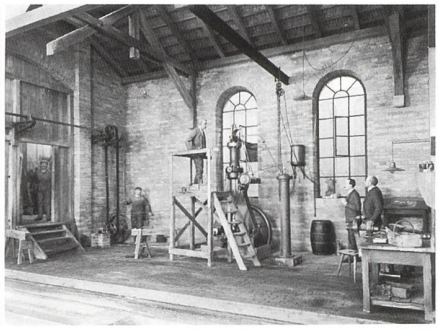


MAN-Diesel; Dieselzentrale Kiew aus «Der lange Weg»

M.A.N. übernahm nicht nur das Werk mit allen Maschinen sondern auch das gesamte Personal. Das Gebäude ging an den Zeppelinkonzern. Hergestellt wurden 4t-Kettenwagen für das Heer und 3,5t-Cardanwagen für zivile Kunden.

Da Saurer damals auch Werke in Suresnes und in den Staaten hatte, erhöhte sich der politisch-militärische Druck der Heeresverwaltung auf M.A.N. und drängte diese sich von ihrem ausländischen Partner zu lösen. Am Produkt durfte weiterhin mit dem SAURER-Logo geworben werden, jedoch nicht mehr auf Prospekten oder auf dem Briefkopf.

Die gegenseitigen Beziehungen wurden jedoch nicht abgebrochen. Sie beschränkten sich auf eine gegenseitige

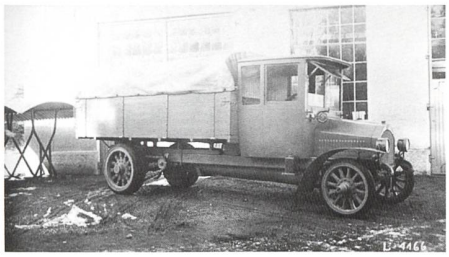


Motorenprüfstand MAN 1893: Erster Dieselmotor auf dem Prüfstand in Augsburg

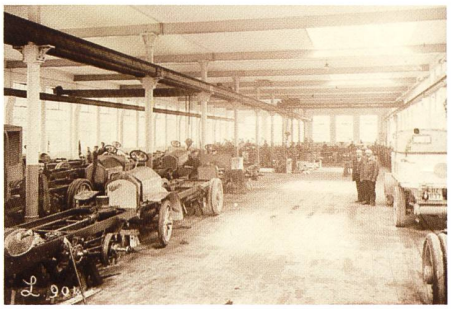
technische Unterrichtung für die Dauer von 10 Jahren. Dieser Schritt war für SAURER insofern interessant, als sich MAN sehr stark machte im Bau von brauchbaren Dieseln für LKW. 1923 war es soweit: Augsburg baute den schnellaufenden Dieselmotor mit direkter Einspritzung.

Jahrelang leuchteten nur die drei Buchstaben am Kühlergitter bis 1968 Büssing übernommen wurde. Seit damals ist nun bis heute auch der Büssing-Löwe an den Schnautzen der Fahrzeuge zu erkennen.

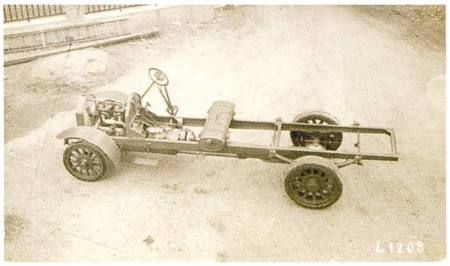
Quellen:
MAN ein Jahrhundert: ISBN 978-3-944334-56-1
MAN Leistung und Weg: ISBN 3-54049-0



MAN-Saurer Lkw in Lindau vermutlich einer der ersten Fzg 4t Kettenwagen mit 36 PS kl. 1915

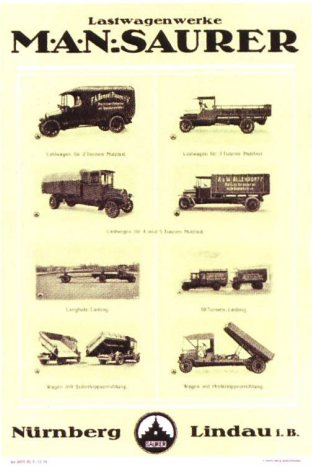


MAN-Saurer Lastwagenwerk, Saurer Monatehalle in Lindau-Reutin in der Kemptenerstrasse aus dem Jahr 1915



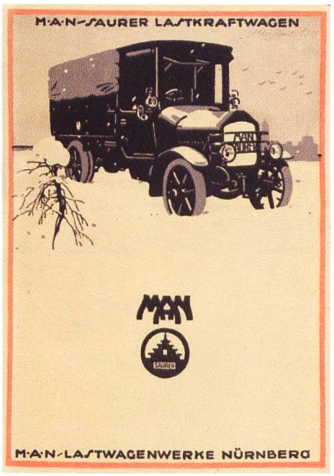
3,5t Kardan Fahrgestell, ca.1916

MAN-Saurer Werke Lindau und Nürnberg 1915



MAN-Saurer 1916

MAN-Saurer Werk Nürnberg 1916



MAN-Saurer 1919