



16.01.1918 – 225 901



1918



06.05.1919 – 235 239



24.03.24 – 375 302



1925



(1930) 28.11.1931 – 444 250



1931



12.06.1954



17.10.1975 – 939 637

**Faun
1917 – heute**

Die Firma Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg A.G. entstand am 17. Dezember 1917 (oder: 20. Juli 1916), als die Generalversammlung der Fahrzeugfabrik > Ansbach dem Kauf der > Nürnberger Feuerlöschgeräte-, Automobil-lastwagen- und Fahrzeugfabrik Karl Schmidt und der Fusion der beiden Unternehmen zustimmte. Der Handelsregistereintrag erfolgte erst nach Kriegsende, am 14. Januar 1919. Das Stammkapital betrug 2,6 Millionen Mark. Hauptsitz war Ansbach. Das Werk in der Nürnberger Wächterstraße 2 wurde Zweigniederlassung (Nimrodstraße 10). Als Zentralverkaufsstelle führte man die Münchner „Lastmotor“ Verkaufsgesellschaft m.b.H. weiter, die schon vor dem Ersten Weltkrieg die Ansbach-Wagen ver-



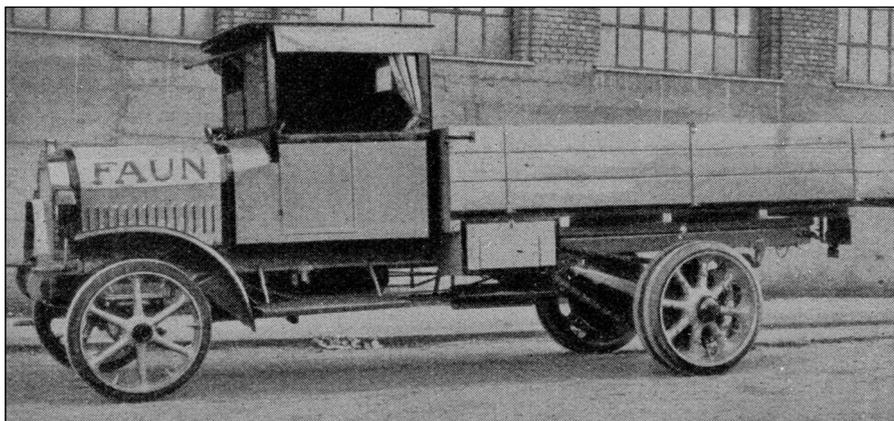
25.01.1962 – F12338

kauft hatte. Der Generaldirektor Wilhelm Gerhard Deussen (Werk Ansbach) wurde Anfang 1919 von Dipl.-Ing. Paul Bachofer abgelöst. Der Kommunalfahrzeug-Pionier und Fabrikant Karl Schmidt blieb Direktor des Nürnberger Werks.

Durch die Abkürzung des Firmennamens „Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg“ entstand der Markenname „Faun“. Als Firmenemblem diente der römische, ziegengestaltige Fruchtbarkeitsgott Faunus. Am



Faun-Werbung 1918 ¹



Faun-Werbung 1918 ¹



Benzin-elektrischer Oberdeck-Bus von Faun 1921 ¹

FAUN
Werke A.G., Nürnberg

Lastkraftwagen

Reinbenzin • Elektrisch • Benzinelektrisch

2, 3, 4 und 5 Tonnen Tragfähigkeit. — **Schneckenwagen**, völlig konkurrenzlos in Benzinverbrauch und Geräuschlosigkeit. Einzig dastehende, glänzendste Erfolge bei Prüfungsfahrten.

Elektromobile und Benzinelektromobile
mit Antrieb durch Radnabenmotoren, ohne jegliche Getriebeteile

Sonderfahrzeuge für Industrie- und Städtebedarf

Faun-Werbung 1921 ¹

23. Juni 1920 beschloss die Generalversammlung, den Firmennamen in Faun-Werke A.G. umzuändern. Das Stammkapital wurde auf 6 000 000 Mark erhöht.

Der traditionsreiche Bau von batterie-elektrisch und benzin-elektrisch angetriebenen Fahrzeugen nach Patenten der Franzosen Dmitry Balachowsky und Caire, ein Vermächtnis der Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik A.-G., vorm. Justus Christian > Braun, war auch während des Krieges nicht aufgegeben worden. Als einzige deutsche Firma verwendete Faun so drei verschiedene Antriebssysteme. Während beim benzin-elektrischen- und beim batterie-elektrischen Antrieb die Kraft über Radnaben-Motoren – nun System Faun genannt – je nach Wunsch auf die Vorder-, Hinterräder oder alle Räder übertragen werden konnte, erfolgte beim reinen Benzinbetrieb die Kraftübertragung wahlweise per Kardan oder Kette auf die Hinterachse. 1921 bot Faun mit 30- und 35-PS-Motoren einen 2,5-Tonner, mit 35- und 45-PS-Motoren einen 3- und einen 3,5-Tonner, mit 45 und 55 PS einen 4-Tonner und mit 55 und 65 PS einen Fünftonner (ausschließlich Kettenantrieb) an.

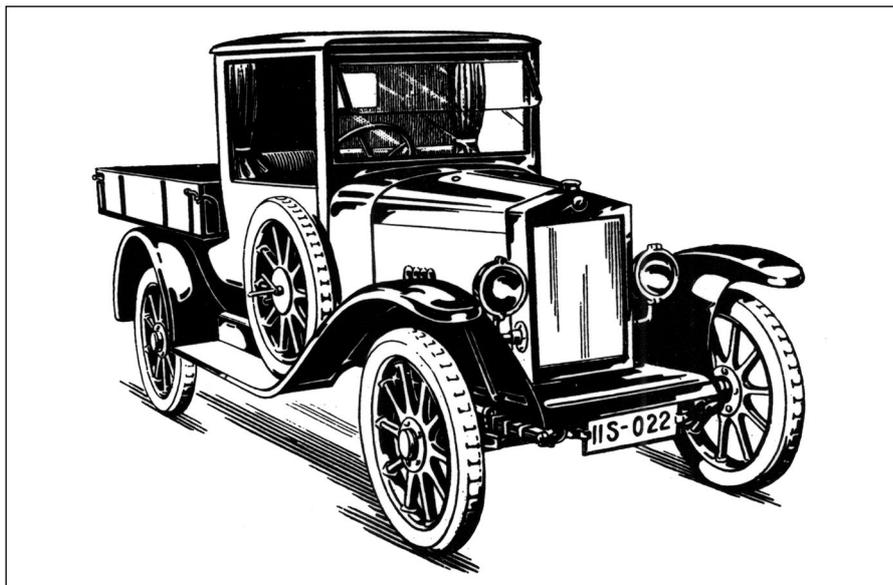
Eine Ausnahme zeigte sich im Schneckenantrieb der neuentwickelten Benzin-Lkw-Typen B. (2 t Nutzlast) und S.N. (3 bis 3,5 t Nutzlast). Beide waren ebenso mit 40/45-PS-Vierzylinder-Blockmotoren ausgestattet wie auch die benzin-elektrischen Lkw-Typen (Typenbezeichnung: BEL) für 2, 3,5 und 5 Tonnen Nutzlast. Die reinen batterie-elektrischen Fahrzeuge waren in den Lastwagen-Ausführungen N 2, N 3, N 4 und N 5 (ab 1923: EL 2, EL 3,5 und EL 5) mit je zwei Radnabenmotoren (zusammen 14, 18 und 22 PS) sowie als 5-t-Zugmaschine ELZ 5 und als allradgetriebene 10-t-Zugmaschine ELZ 10 mit 22 und 30 PS Gesamtleistung lieferbar. Eine Spezialität war der Elektro-Müllwagen Typ N. Da die Kraft elektrisch übertragen wurde, entfielen die sonst üblichen störenden Übertragungsorgane (Kardan, Kette). Daraus resultierte eine tiefere Lage des Rahmens und eine größere Freiheit bei der Gestaltung der Aufbauten. Auf

Wunsch wurden Kastenaufbauten für die Müllabfuhr, Straßenbahnturmwagen (Heben und Senken des Turmes mit Strom vom Fahrzeuggenerator), Aussichtswagen, Omnibusse, Sprengwagen, Tankwagen, Fäkalienwagen, Motorkipper, Kieswagen und Feuerlösch-Zugmaschinen geliefert.

Als einziges Personenwagen-Modell hatte Faun zwischen 1921 und 1926 den Typ K 2 (6/22, später 6/24 PS bzw. zuletzt 6/30 PS) im Programm, der auch als Lieferwagen (0,6 t Nutzlast) unter anderem von der Reichspost geordert wurde. Gebaut wurde er in Ansbach.

1921 lieferte Faun die ersten benzin-elektrischen Frontlenker-Omnibusse mit Oberdeck (max. 55 Sitzplätze), als Teil einer 125 Stück betragenden Auftragsserie der > ABOAG nach Berlin aus, doch erst 1925 begann die serienmäßige Fertigung des benzin-elektrischen Omnibusses Typ II v (25 Personen) mit Schneckenantrieb sowie der in Ansbach völlig neukonstruierten Benzin-Niederrahmen-Omnibusse für 22 bzw. 35 Personen Typ NO 22 und NO 35. Diese zeichneten Linkslenkung und Knorr-Druckluft-Vierradbremsten aus. Der neue 5-t-Lkw auf Niederrahmenfahrgestell erhielt den gleichen Motor, der auch die neuen Omnibusse antrieb: einen 22/70-PS-Sechszylindermotor von Maybach.

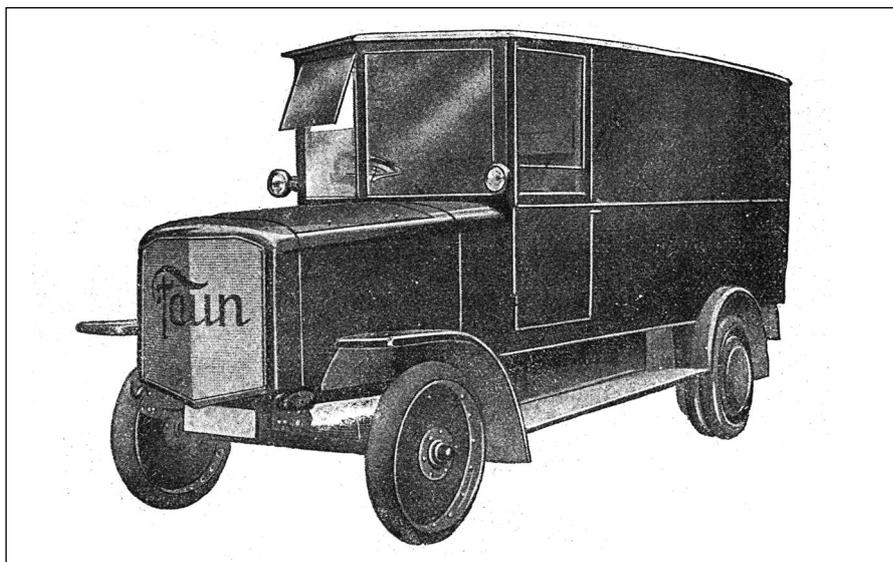
Das Hauptaugenmerk der Fertigung richteten die Nürnberger Faun-Werke auf Initiative ihres Direktors Karl Schmidt jedoch auf die Entwicklung von Kommunalfahrzeugen, mit denen sie trotz der Wirtschaftskrise zu einer der führenden europäischen Firmen wurden. Den Grundstein zur modernen Müllabfuhr legte Faun 1923 mit einem Müllwagen, der seitliche Einschüttlulden besaß. 1925 wurde die Entwicklung mit einem Rolltrommelsystem für rückwärtige Beladung (6-cbm-Müllwagen Typ M 6) zukunftsweisend fortgesetzt. Als zusätzliche Neuerung bei diesen benzin-elektrischen Fahrzeugen mit Hinterrad-Nabenantrieb installierte man ein zweites Lenkrad und einen zweiten Gashebel an der Fahrzeugaußenseite. So konnte der Fahrer das Fahrzeug von außen bedienen und zusätzlich zwischendurch beim Beladen eingesetzt werden. Schon ein Jahr spä-



Faun-Pritschenwagen „Kauz“ 1926 ¹



Faun Niederflur-Omnibus NO. 22 bzw. NO. 35 von 1927 ¹



Faun-Elektro-Kastenwagen für 2 t Nutzlast 1921 ¹

ter beförderte der benzinelektrische Rolltrommel-Müllwagen Typ „Hamburg“ 10 Kubikmeter Müll.

Für den Großaktionär (seit 1921) Fried. > Krupp A.-G. erhielt 1925 der Kommerzienrat Leander Streibel einen Aufsichtsratsposten in dem Unterneh-

men, das rund 1000 Arbeiter und 177 Angestellte beschäftigte. Der Grundstücksbesitz in Ansbach und Nürnberg betrug 47 000 Quadratmeter.

Nach einem anfänglichen Aufschwung kam es infolge von Schwierigkeiten bei den Zulieferern zu Betriebs-

stockungen. Zeitweise musste die Produktion in Ansbach eingestellt werden. Die zu zögerlich durchgeführte Einführung der Serienfertigung und gleichzeitig einsetzende Absatzschwierigkeiten führten zu starken Verlusten und Liquiditätsschwierigkeiten. Am 2. Oktober 1925 stellte Faun sich unter Geschäftsaufsicht, die am 28. Juni 1926 durch Zwangsvergleich ein Ende fand.

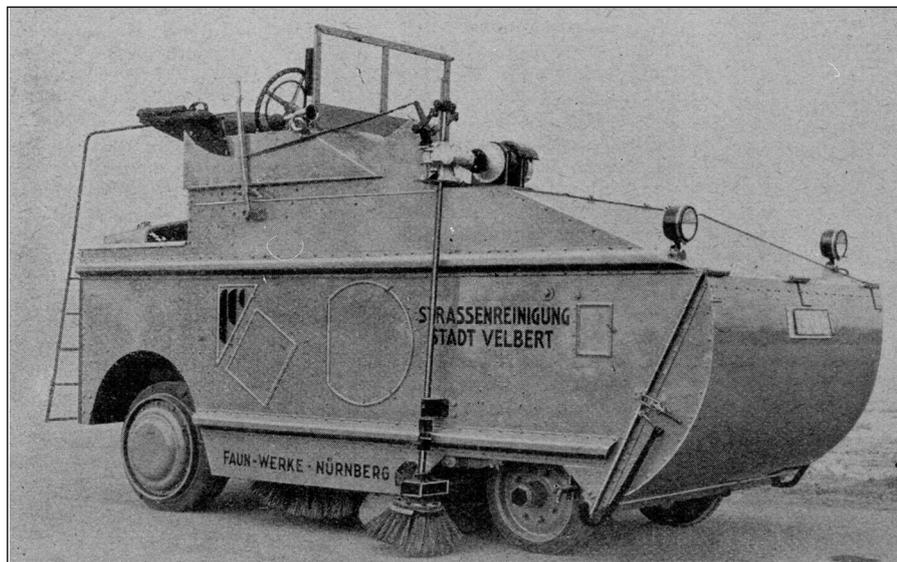
Die Fusion hatte nicht die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt, Karl Schmidt kaufte das Nürnberger Werk für letztlich 307 677 RM zurück und ließ am 15. September 1926 die selbstständige Firma Faun-Werke G.m.b.H, Kommunalfahrzeuge und Lastkraftwagen ins Nürnberger Handelsregister eintragen. Die Produktion lief ohne Unterbrechung weiter.

Das Faun-Werk Ansbach nannte sich wieder Fahrzeugfabrik Ansbach A.G. und versuchte noch bis 1929 vergeblich, im Fahrzeugbau allein mitzuhalten bevor Karl Schmidt es 1930 auch aufkaufte.

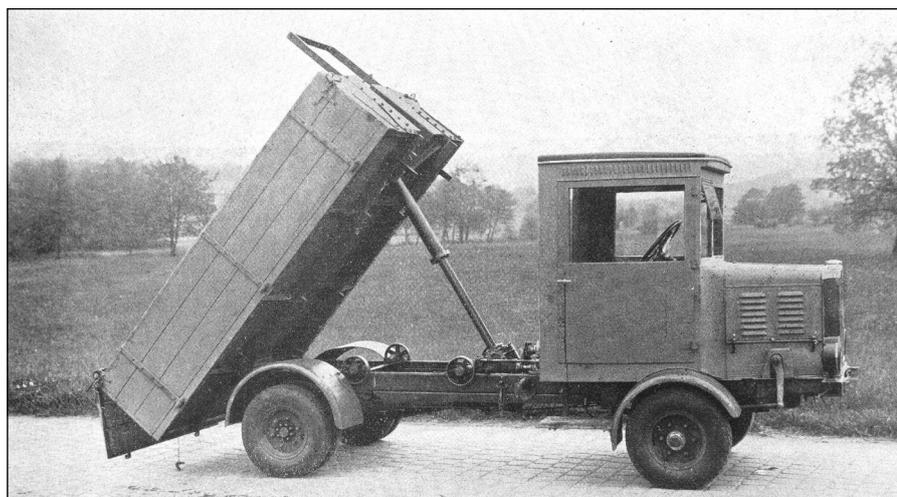
1928 wurde der 2 bis 2,5-t-Lkw Typ B gründlich überarbeitet und das Programm mit dem 4 bis 5-t-Lkw Typ Q 5 (beide mit Rechtslenkung) ergänzt. Sie besaßen Vierzylinder-Vergasermotoren aus eigener Fertigung (45 PS und 55 PS). Luftreifen lösten die bisher verwendeten Vollgummi-Reifen ab. Zur Personenbeförderung bot Faun weiterhin die Niederflur-Omnibusse O 25 N und O 35 N (25 und 35 Sitzplätze) sowie die benzin-elektrischen Typen E 25 (25 Sitze) und E 35 V, ein Frontlenker mit 35 Sitzen, an. Ausgestattet waren sie mit Maybachs Sechszylinder-Vergasermotoren von anfangs 70, später 100 PS Leistung. Die Waggonfabrik > Uerdingen baute die Stahlkarosserien.

Trotz Weltwirtschaftskrise hatte Faun durch den Kommunalfahrzeugbau volle Auftragsbücher. Faun zählte Kommunen in England, Frankreich, Holland, Luxemburg, Norwegen, Polen, Schweden, Südamerika, Tschechoslowakei und Ungarn zur Kundschaft.

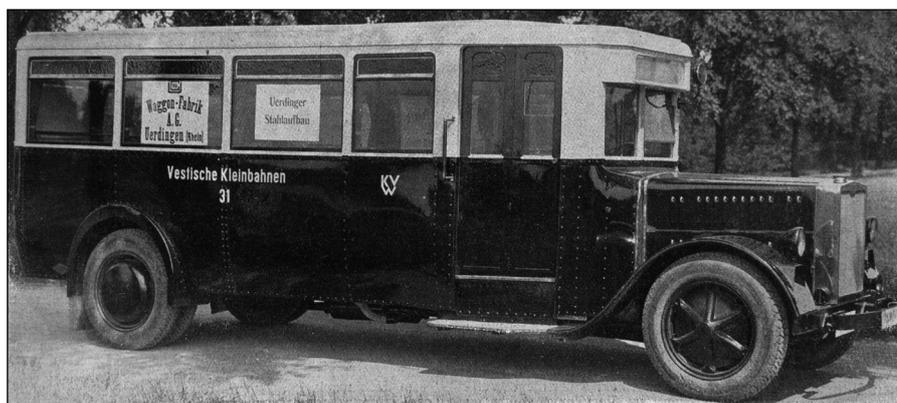
Die ungebremste Innovationskraft des Firmenchefs erprobte sich an immer neuen Spezialfahrzeugen. Neben einer Dreirad-Kehrmaschine Typ K.M. 75 mit zwei Vorderrädern (luftgekühlter 5-PS-DKW-Einzyliermot-



Faun-Großkehrmaschine Typ K.M. 200 1929¹



Faun-Universal-Fahrzeug für Kommunalzwecke, hier als Kipper 1930¹



Benzin-elektrischer Omnibus 1930¹

tor) präsentierte Faun 1928 das erste selbstaufnehmende Kehrfahrzeug (benzin-elektrischer Antrieb, 50-PS-Vierzylindermotor) sowie 1929 einen kurzhaubigen Spezial-Müllwagen Typ A 25 (50-PS-Vierzylinder-Vergasermotor), dessen extrem tiefe Lage durch auffallend kleine Raddurchmesser erzielt wurde. Des weiteren erhielt Frankfurt 1929 einen der ersten Großunfall-Hilfswagen mit einem Kran von 10 t Hubkraft, um z. B. aus den Schienen gesprungene Straßenbahnen wieder einzusetzen.

1930 stellte Faun erstmals das weiterentwickelte Universal-Kommunal-Fahrzeug Typ M 6 (55-PS-Sechszylinder-Ottomotor) für 3,5 t Nutzlast und eine neue Dreirad-Kehrmaschine Typ K 3 mit einem einzigen Vorderrad vor. Der Typ M 5 (60-PS-Sechszylinder) folgte 1932, wiederum mit extrem kleinen Luftreifen. So ergänzte Faun das Müllwagenangebot für kleinere Gemeinden, die zunehmend ihre kommunalen Dienste motorisierten und die Pferde abschafften. In knapp zehn Minuten konnten die Aufbauten dieser Modelle (Müllbehälter, Pritsche, Sprengaufbau, Gully-Entleerer, Fäkalienbehälter u. a.) gegeneinander ausgetauscht werden. Die Angst vor dem im Ersten Weltkrieg erlebten Gaskrieg schlug sich in der Ausrüstung der Sprengfahrzeuge nieder, die als Hilfsfeuerwehrfahrzeuge mit Sprühnebelwerfern gegen Gasangriffe ausgestattet waren. Berlin erhielt im gleichen Jahr einen rein elektrischen Sprengwagen. Auch

der erste diesel-elektrische 12-Kubikmeter-Müllwagen der Welt, der Dreiachscher M 12, verließ das Werk.

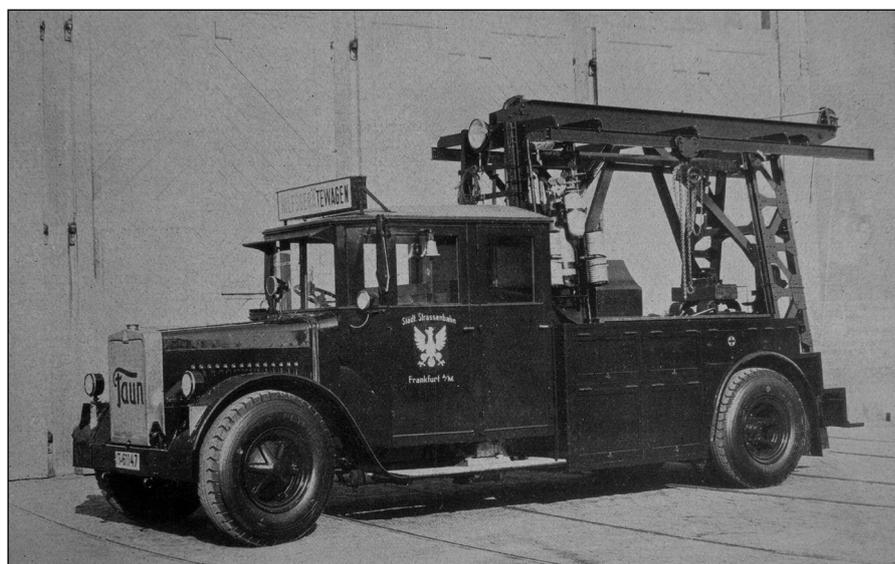
Der Versuch, im Jahr 1930 auch in das neuentstehende Oberleitungsomnibus-Geschäft in Deutschland einzusteigen, scheiterte. Es entstand nur ein dreiachsiger sogenannter „Fahrleitungsbus“, der sich von denen der Mitbewerber durch die Radnaben-Motoren an allen vier Hinterrädern unterschied.

Das Faun-Fahrzeugangebot 1931/32 umfasste die Lkw-Modelle L 3, L 4 und L 5 für 3, 3,5 und 5 Tonnen Nutzlast mit 70 und 90 PS-Maybach-Motoren, den Omnibus O 35 N und die Universal-Kommunal-Fahrzeuge M 6 und M 5 sowie den benzin-elektrischen Müllwagen Typ MF 5 als Frontlenker. Als Spe-

zialfahrzeuge bot Faun dreiachsige benzin-elektrische Transformatoren-Transportwagen an, die neun Tonnen schwere Transformatoren aus 4 Meter tiefen Erdstationen herausholten und ohne menschliches Zutun innerhalb von einer Minute auf die Plattform setzten. Weitere Spezialitäten waren dreiachsige benzin-elektrische Kabeltrommeltransporter für Telegraphenzwecke und benzin-elektrische Schienenfahrzeuge.

1933, im Jahr der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten, trat Karl Schmidts Sohn, der Diplomingenieur Karl Heinz Heinrich Schmidt, in das väterliche Unternehmen ein.

Auf der IAA 1933 in Berlin präsentierte Faun in Hauben- und Frontlenkerausführung den Kleinlastwagen Typ



Faun: Hilfsgerätewagen der Straßenbahngesellschaft Frankfurt a.M. 1930 ¹



Großauftrag von Faun-Müllwagen 1930 ¹

M 2 C (33-PS-Vierzylinder-Ottomotor) für 1 t Nutzlast unter dem Namen „Mammut“. Um den stetig wachsenden

Bedarf der kleinen Kommunen an kostengünstigen Kommunal-Fahrzeuggestellen abdecken zu können, bot man

auch für diesen Typ das bewährte Austauschsystem an (mit 4 Kubikmetern Ladefähigkeit als Kleinmüllwagen Typ

FAUN

DIE FÜHRENDEN KOMMUNAL-FAHRZEUGE
 FAUN-WERKE NÜRNBERG

Faun-Produkte 1930/1931 1

M 4). 1934 wurde die Tragfähigkeit auf 2 t und 1937 die Motorleistung auf 35 PS erhöht (Typ M 2 CL). Neu war (1934 ?) auch das erste Faun-Dreirad-Kombinationsfahrzeug (Typ DKS) mit dem 50-PS-Ottomotor des Ford-BB, das als Straßen-Kehr- und -Waschmaschine Abnehmer fand.

Noch 1933 erweiterten die Faun-Werke ihr Typenprogramm beträchtlich und führten so 1934 ein dichtes Lkw-Angebot für 2 bis 5 t Nutzlast. Die Diesel-Lkw-Reihe begann mit den Typen L 225 D für 2,5 t und L 253 D (beide 50-PS-Vierzylinder) für maximal 3 t Nutzlast. Es schlossen sich die 3-t-Modelle L 325 D und L 335 D (beide 75-PS-Sechszylinder) an. Der L 354 D (70-PS-Vierzylinder) trug 4 t, der L 450 D (75-PS-Vierzylinder und 110-PS-Sechszylinder) 4,5 t. Als schwerste Typen baute Faun den 5 bis 6-t-Lkw Typ L 560 D 67 und den 6 bis 6,5-Tonner L 600 D 67 mit dem gleichen 100-PS-Sechszylinder-Deutz-Dieselmotor F 6 M 317, dessen Leistung 1936 auf 125 PS erhöht wurde. Hinter der Baureihencodierung, die mit zehn multipliziert ungefähr die Nutzlast in Kilogramm anzeigte und einem D für Deutz-Diesel, standen ab 1934 zwei Zahlen, von denen die erste sich auf die Anzahl der Zylinder, die zweite auf die letzte Ziffer der Motorerkennung von Deutz bezog.

Konstruktiv neue, moderne Lkw-Typen berücksichtigten ab 1935 die von den Nationalsozialisten zur Einsparung von rüstungsnotwendigen Devisen propagierte Nutzung einheimischer Treibstoffe. Die verwendeten Motoren ließen sich auf Holzgas-, Holzkohlengas-, Methangas-, Butangas- und Braunkohlen-Teeröl-Betrieb umstellen. Erweitert wurde das Angebot durch die Kommunal-Fahrgestelle L 335 KD (85-PS-Vierzylinder-Dieselmotor) und L 335 KV (77-PS-Vierzylinder-Vergaser). Neu dazu kamen die Lkw-Typen L 560 D 87 und L 600 D 87 für 5,5 bzw. 6 t Nutzlast, deren Antrieb der achtzylindrige Deutz-Diesel F 8 M 317 mit 170 PS Leistung besorgte. Die Nutzlast der übrigen Typen wurde leicht gesteigert und die PS-Leistung durch den Einbau neuer Motoren erhöht. Die Typen-Bezeichnungen lauteten nun L 253 D 43 (60 PS, F 4 M 313), L 335 D 63

(90 PS, F 6 M 313), L 354 D 66, L 400 D 66 und L 450 D 66 (110 PS, F 6 M 316).

Faun nutzte weiterhin Maybach-Sechszylinder-Ottomotoren (M) in den Typen L 335 M (90 PS, DSH 90) und L 450 M 110 (110 PS, DSH 110). Ab 1936 trieben Vierzylinder-Gegenkolben-Zweitakt-Dieselmotoren von Junkers (Kennung Ju) die Typen L 354 Ju (60 PS), L 450 Ju (55 PS) und L 500 Ju (50 PS) an.

Erstmals hatte Faun 1935 von den Lkw-Konstruktionen abgeleitete Zugmaschinen und Sattelschlepper als Z 63 (90 PS F 6 M 313) angeboten. 1936 folgte die Schnell-Zugmaschine Typ Z 66 (110 PS, F 6 M 316), die auch mit Anthrazitgeneratoren ausgestattet wurde. Selbst nach zwei bis drei Tagen Stillstand soll die Glut der Magerkohle innerhalb weniger Minuten und ohne nochmaliges Anschüren ausreichend Gas zum Fahren entwickelt haben. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 42 km/h. 1937 erweiterte Faun das Angebot durch den Typ Z 67 (100 PS, F 8 M 317).

Mitte der dreißiger Jahre versuchte Faun auch erneut im Omnibusgeschäft Fuß zu fassen. Vier Chassis-Modelle mit Deutz-Dieselmotoren standen 1936 im Programm. Die Typen O 24 D 63 (90-PS-Sechszylinder-Diesel), O 28 D 66, O 33 D 66 (110-PS-Sechszylinder-Diesel) und O 50 D 67 (125-PS-Sechszylinder-Diesel) boten Platz für 28 bis 50 Plätze. Jedoch wurden zwischen 1935 und der Einstellung der Omnibusfertigung 1938 lediglich 9 Faun-Omnibusse zugelassen.

Für 7,5 bis 8 t Nutzlast erschien 1936 der Dreiachs-Lkw L 750 B mit einem 150-PS-Sechszylinder-Deutz-Ottomotor (F 6 M 517 B) sowie sein achtzylindriger Diesel-Schwertyp L 750 D 87 (170 PS, F 8 M 317). Deren Nachfolger traten 1938 die ebenfalls dreiachsigen, für 9 bis 9,5 t Nutzlast ausgelegten Schwer-Lkw-Typen L 900 D 567 (150 PS, F 6 M 517) und L 900 D 87 mit 200-PS-Achtzylinder-Dieselmotor F 8 M 517 an. Bekannt wurden diese Schwerlastwagen durch die Teilnahme an zahllosen Militärparaden, bei denen sie Kampfpanzer auf der Pritsche trugen.

Stärkste Zugmaschine wurde die dreiachsige Z 87 (170-PS-Achtzylinder-Deutz-Diesel F 8 M 317) mit einer Zugleistung von 20 t. Die Sattelzugausführung bewältigte mit Auflieger und Anhänger 25 t Nutzlast und fuhr die Strecke Berlin-München in der damals sensationellen Zeit von 18 Stunden. Zwei Fahrer wechselten sich ab. Während der eine seinen Dienst verrichtete, konnte sich der andere in einem gesonderten Schlafabteil ausruhen.

Am 31. Dezember 1937 wurde das Unternehmen in Faun-Werke G.m.b.H. Kommunalfahrzeuge und Lastkraftwagen Karl Schmidt umfirmiert. Nach dem Tod seines Vaters 1938 übernahm Karl-Heinz Schmidt (1910–1979) als Alleininhaber die Firmenleitung.

Aufsehen erregte die Premiere des ersten in Deutschland zur Serienreife entwickelten Vierachs-Lastkraftwagen anlässlich der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA) in Berlin 1938. Ausgangsbasis war der L 900 D 567. Er wurde kurzzeitig unter der Typenbezeichnung L 1400, dann als L 1500 D 587 mit zwei ohne Lenkhilfe gelenkten Vorderachsen und einem hinter dem Frontlenker-Fahrerhaus angeordneten 200-PS-Achtzylinder-Dieselmotor (F 8 M 517) angeboten. Der Antrieb erfolgte über das bei Faun übliche Schneckengetriebe auf beide Hinterachsen. Zwei Radstände standen zur Wahl. Mit 14 bis 15 t Nutzlast ging Faun im deutschen Lkw-Bau erstmals über die 10 t Grenze hinaus. Für den Solowagen waren 26 t Gesamtgewicht zugelassen, mit dreiachsigem 16,5-t-Anhänger wurden gesetzlich zugelassen 25 t Nutzlast befördert.

Durch neue 125- und 145-PS-Deutz-Dieselmotoren (F 6 M 516 und F 6 M 517) änderte sich die Bezeichnung der Lastkraftwagen in L 500 D 566, L 600 D 567 und die der Zugmaschinen in Z 566 und Z 567. Statt Ballastkasten konnten die Zugmaschinen mit Brücken für 3 bis 5 t Nutzlast ausgestattet werden. Spektakulär war die Faun-Zweiachs-Schwerlast-Zugmaschine S Z 567, die als Wechseltyp Straße/Schiene im gleichen Jahr das Werk verließ und als Rangierlok eingesetzt werden konnte. Der Viertonner L 400 D 563 und die Kommunal-Version

L 400 KD erhielten den neuen Deutz-Diesel F 6 M 513 mit 100 PS. Die 5-t-Lkw-Variante L 500 D III war mit dem 130-PS-Deutz-Diesel F 6 M 417 ausgestattet. Als Dreiseitenkipper waren die Typen L 450 D 66 H und L 600 D 67 H ins Programm aufgenommen worden. Die Bedeutung der Buchstabenkombination der Typen L 400 KWH und L 600 F R und deren Verwendungszweck bleibt im Dunkeln.

Trotz anhaltender Exporterfolge und eines breiten Angebots von Lastkraftwagen, Kommunalfahrzeugen und sonstigen Spezialfahrzeugen bewegte sich der Lastwagenabsatz immer nur bei einem knappen Prozent des gesamten deutschen Inlandumsatzes.

Zusätzlich zur zivilen Fahrzeugproduktion übernahm Faun von 1937 bis 1940 als sogenannte Nachbaurfirma die Fertigung des allradgetriebenen Einheits-Lkw für 2,5 t Nutzlast („Einheits-Diesel“), den in Berlin ein gemeinsames Konstruktionsbüro der Firmen > Henschel, > Hansa-Lloyd (> Borgward) und > M.A.N. im Auftrag des Heereswaffenamtes für die „Wehrmacht“ entworfen hatte.

Das Schell-Programm vom November 1938 verfügte eine drastische Typen-Einschränkung. Faun sollte lediglich die Fertigung von Kommunalfahrzeugen und ihres 145/150-PS-Zugmaschinentyps verbleiben. Die Entwicklung eines 6,5-t-Diesel-Lkw sollte gemeinschaftlich mit der A. Fross-Büssing K.G., Wien (> Büssing), Krupp und M.A.N. erfolgen.

Nach Kriegsausbruch 1939 wurde der Bau der Müllwagen M 5, M 6 und M 12 (benzin-elektrischer, Vergaser- und Diesel-Antrieb) sofort eingestellt. Die Herstellung des Müllwagens M 8 endete 1940 und die erst 1939 vorgestellte Preßmüllwagenkonstruktion Typ P 4 (3,5 t, 100-PS-Maybach-Sechszylinder-Ottomotor HL 42) wurde ein Jahr später eingestellt.

Die Zugmaschinen-Fertigung erhielt Vorrang. 1940 verließen die Zugmaschinen ZR, 1941 die für Straße und Schiene gleichermaßen einsetzbaren Typen ZRS und 1942 deren Allrad-Versionen AZRS (alle mit 145-PS-Sechszylinder-Dieselmotor F 6 M 517) die Fertigungsstätten (R stand für

Reichsbahn-Ausführung). Die Straße/Schiene-Zugmaschinen erhielten serienmäßig die für den Schienenverkehr notwendigen Pufferbohlen. In geringem Umfang lief ab 1940 der Faun 9-t-Lkw (Typ L 900 D 567) mit Kranaufbauten für bis zu 10 Tonnen Hubkraft unter der Bezeichnung LK 5 vom Band. Der Kranwagen wurde auch für den Einsatz auf Schienen ausgestattet.

Nach einer Änderung der Schell-Verordnung versuchte Faun vergebens mit der Frankfurter Arbeitsgemeinschaft für Lastkraftwagen, an der die Firmen Henschel, Klöckner-Humboldt-Deutz (> Magirus) und die Österreichische Saurer-Werke A.G., Wien, beteiligt waren, einen Einheits-Diesel-Lkw für 6,5 t unter Verwendung vieler Komponenten des GS 145 bzw. GA 145 (Gemeinschaftstyp erste Baureihe für 4,5 t) zu entwickeln. Auch die Aufnahme der Serienfertigung des 4,5-t-Gemeinschaftstyps unter der Bezeichnung L 4500 S bzw. L 4500 A scheiterte.

Im August 1942 wurde das Nürnberger Werk in der Wächterstraße erstmals bombardiert. Dabei erlitt es zwar schweren Schaden, doch nach umfangreichen Aufräumarbeiten ging die Fertigung von Faun-Zugmaschinen weiter. Im August 1943 erfolgte ein weiterer Luftangriff auf das Fabrikgelände durch alliierte Flieger. Das Hauptwerk wurde dieses Mal vollkommen zerstört. Nur im Zweigwerk Nürnberg-Doos konnte der Betrieb notdürftig bis Kriegsende aufrechterhalten werden. Schon 1944 war der Ankauf eines neuen Werksgeländes bei Lauf an der Pegnitz erfolgt und damit der Grundstein zum Wiederaufbau nach Kriegsende gelegt.

1946 lieferten die Faun-Werke aus Vorräten montierte Rolltrommel-Müllwagen M 6 (3 t) und M 8 (3,75 t) mit 100-PS-Maybach-Ottomotoren sowie den Lkw Typ L 4500 S (112-PS-Deutz-Dieselmotor) aus. Dazu waren die Karosserie-Werkstätten in Nürnberg-Doos auf Fahrzeugbau umgestellt worden. 1947 erfolgte die Fertigstellung und Inbetriebnahme der ersten Montagehalle auf der Heuchlinger Heide bei Lauf. Die alte Zugmaschinen-Konstruktion wurde ab 1948 weitergeführt (Typ L 7 ZR, 150 PS). Von den Alliierten verfügte Produktionsbeschränkun-

gen bewogen Faun, vorübergehend Konfektions-Ackerschlepper (Typ AS 22) und Raupenfahrzeuge (K 60) für die Landwirtschaft und Bauwirtschaft zu bauen. Die anfänglich unter dem Namen Uranus gefertigte K 60 beruhte auf einer Lizenz des Schweizer Mommenday.

Auf der Hannover Messe im Mai 1949 brachten die Faun-Werke, Nürnberg, den aus der Zugmaschine entwickelten 6,5-t-Lkw Typ L 7 L mit wassergekühltem 150-PS-Deutz-Diesel auf den Markt. Produziert wurde in Schnaittach-Bahnhof bei Nürnberg und Lauf an der Pegnitz. Mit zwei Anhängern wurde er als „Güterzug der Landstraße“ eingesetzt. Die Nutzlast des auch als Sattelschlepper (L 7 S) und Kipper (L 7 Z) angebotenen Fahrzeugs erhöhte man 1950 auf 7,5 bis 8 t. Als Schwestertyp präsentierte Faun 1949 auch die ersten Frontlenker Deutschlands nach dem Krieg: den Typ L 7 V (Pritsche) bzw. L 7 SV (Sattelschlepper), beide mit 150-PS-Sechszylinder-Deutz-Diesel. Das V stand für „vorgebauter Fahrersitz“. Die Motoren der Frontlenker konnten wartungs- und reparaturfreundlich leicht nach vorn herausgezogen werden. Eine neuartige, elektromagnetisch geschaltete Kupplung erleichterte das Schalten. Bis Ende der siebziger Jahre bezogen die Faun-Werke fast ausschließlich luftgekühlte Deutz-Dieselmotoren.

Von 1949 bis 1951 offerierte Faun Rolltrommel-Müllwagen für 9 und 12 Kubikmeter Rauminhalt unter den Bezeichnungen F 45 (85-PS-Vierzylinder-Diesel) und F 60 (105-PS-Sechszylinder-Diesel). Eine 1950 neukonstruierte Dreirad-Kehrmaschine AK 3 H und ab 1951 die AK 3, die außerdem auch Streugut von der Straße aufnehmen konnten, standen am Anfang des neuen kommunalwirtschaftstechnischen Engagements. Weitere bekannte Straßenkehr- und -sprengmaschinen wurden in den sechziger und siebziger Jahren die Typen AK 320 HB (80 PS), AK 414 HW (vierrädig mit Knicklenkung, 55-PS-Vierzylinder), AK 470 HB (vierrädig, 130-PS-Sechszylinder) und AK 430. Diese vierrädigen Fahrzeuge besaßen dann die Lkw-Kunststoffhäuser.

Ab 1950 bot Faun erneut Omnibus-Fahrgestelle an, die von bedeutenden Karosseriefabriken der Bundesrepublik aufgebaut wurden. Mit Niederrahmen und zwei Radständen waren die Frontlenker O 7 V (6 Meter lang, max. 70 Fahrgäste) und O 9 V (6,8 Meter, max. 90 Fahrgäste) erhältlich. Der Haubentyp O 7 Z wurde mangels Nachfrage schnell zurückgezogen. Wassergekühlte 150- bzw. ab 1951 stärkere 180-PS-Sechszylinder-Deutz-Dieselmotoren standen zur Auswahl und wurden im Bug eingebaut. In Zusammenarbeit mit der Berliner Karosseriefabrik > Gaub-schat und der Waggonfabrik > Rathgeber, München, entstanden 20 Meter lange O 7 V-Omnibuszüge mit Faltenbalg zwischen Motorwagen und achs-schenkelgelenkten Nachläufern für die Deutsche Bundesbahn. Als „Aero Con-dor“ lieferte die Karosseriefabrik Gebr. > Ludewig, Essen Anderthalbdecker auf diesem Faun-Fahrgestell. Obwohl Omnibus-Fahrgestelle bis 1956 ange-boten wurden, war die Fertigung schon 1953 eingestellt worden.

Der 1950 vorgestellte 6,5 bis 7-t-Hau-ben-Typ F 60 L (130-PS-Sechszylinder-Diesel) wurde unter dem Namen „Sepp“ bekannt. Ab 1954 trug der Sepp als Typ F 60 H eine Nutzlast von 7,5 t. Zu dieser Baureihe gehörten desweite-ren die Kipper F 60 K, Sattelschlepper F 60 S sowie die Zugmaschine F 60 Z. Für die Bauwirtschaft bot Faun ab 1951 die Allrad-Kipper F 60 KF (7,5 t, 130 und 180 PS) in Haubenversion und F 60 VF als Frontlenker an. Die drei-achsige Ausführung F 603 (Frontlenker später F 63/42 V) für 12 t Nutzlast, die ebenfalls mit beiden Fahrerhausvarian-ten angeboten wurde, erhielten ab 1953 unter anderen die britischen und US-amerikanischen Truppen in der Bun-desrepublik. Sie bildeten die Ausgangs-basis für ein neuerliches militärtechni-sches Engagement der Faun-Werke.

1951 folgte die Typen-Reihe L 8 (was-sergekühlter 180-PS-Sechszylinder-Diesel) für etwa 8 t Nutzlast mit den gleichen Nutzungsvarianten wie der Vorgänger. Zur Auswahl standen die Pritschenwagen in Haubenausführung L 8 L (L 8/56) und mit Allradantrieb L 8/465 A, die Kipper L 8 LK (L 8/49) und L 8 VK, die Allrad-Kipper L 8 KA

(L 8/525 KA), Sattelschlepper L 8 LS sowie die Zugmaschinen L 8 LZ (L 8/41 Z) und L 8/38 Z. In der Fernverkehr-Frontlenkerkabine des Pritschenwagens L 8 V (L 8/52) sorgte eine „Fernfahrer-Kombüse“ mit Kleiderschrank, Le-bensmitteldepot und herausziehbarem Waschbecken für Komfort. Frontlen-ker-Allrad-Zugmaschinen des Typs L 8/475 VA mit Ballastpritschen gingen 1954 wiederum auch an das britische Militär und dienten als Basis für diverse Spezialfahrzeuge.

Ein neuer dreiachsiger Hauben-Lkw L 900 (180-PS-Sechszylinder-Diesel) für 13 t Nutzlast erweiterte 1953 das Schwer-Lkw-Angebot. Als Muldenkipper L 900 K trug das imposante Fahrzeug 16 t. Eine allradgetriebene Sattelzugmaschine L 900 SA stellte Faun ebenfalls her.

Parallel zum Ausbau des Lkw-Ges-chäfts trieb Karl Heinz Schmidt auch den Spezialfahrzeugbau voran. Press-müllwagen mit 10, 12 und 16 Kubik-metern nach einem System der Schweizer Firma Ochsner & Cie. A.G. auf ei-genen und fremden Fahrgestellen bil-deten wieder eine tragende Säule des fränkischen Unternehmens.

1954 hatte Faun eine geänderte Be-zeichnung eingeführt. Die erste Ziffer gab anfangs in etwa die Tonnage an, die zweite die Anzahl der Zylinder und hinter einem Schrägstrich folgte der Radstand in Dezimetern. K bezeich-nete die Kipper, KA Allradkipper, S Sattelschlepper und Z Zugmaschinen, ein F oder A am Ende der Kombination verwies auf Allradantrieb, ohne eigenes Kürzel blieben die Pritschenfahrzeuge.

Zur IAA 1955 in Frankfurt ergänzte Faun das Lkw-Programm mit dem 4,5-Tonner F 54 (85 PS-Vierzylinder-Diesel). Die Kipper-Version nannte man F 54/375 K. Diese Modelle hatten eine durchgängige Panoramascheibe und abgerundete Hauben wie auch die neuen 5-Tonner F 56/44, F 56/38 K (ab 1958 F 56/41 K) und der F 56/39 KA von 1957 (wassergekühlter 108-PS-Sechszylinder-Diesel von Kämper). Dem Frontlenker-Pritschenwagen F 56/36 V (F 56/43 V) gab Faun den Kos-enamen „Emil“. Kleinste Zugma-schine war der Typ F 64/30 Z (85-PS-Vierzylinder-Diesel).

Das neue Design erhielt auch die den Sepp ablösende Typen-Reihe F 66 (125-PS-V-6-Zylinder-Dieselmotor) für 7 bis 8 t Nutzlast. Zu dieser Fahrzeugfami-lie gehörten die Typen F 66/53, F 66/40 K, F 66/40 KF (F 66/40 KA), F 66/42 K, F 66/47 K, F 66/36 S und F 66/36 Z. Diese Modelle besaßen jedoch eine ge-teilte Windschutzscheibe.

Mit dem Pritschenwagen F 68/525 (luftgekühlter 170-PS-V-8-Zylinder-Deutz-Diesel) der auf 8,8 t Nutzlast ausgelegt war, offerierte Faun 1955 zwei Schwer-Lkw des gleichen Kalibers. Die Frontlenkerversion F 68/53 V (8,6 t) er-hielt den Namen „Franz“. 10 bis 11 t trug der für den Export bestimmte F 68/40 K. Diese Baureihe nutzte Faun mit und ohne Allradantrieb neben den üblichen Varianten (F 68/45 K, F 68/40 KA, F 68/36 S, F 68/36 Z, F 68/36 SA, F 68/40 ZA, F 68/40 S, F 68/40 Z, F 68/36 VS, F 68/49 V, F 68/36 VS) als Basis zu den verschiedensten Sonder-aufbauten.

1955 übernahm Faun die Fahrzeug-werke Willy Ostner (> Ostner) in Sulz-bach-Rosenberg und deren „Rex“-Transporter. Zur IAA 1957 wurde in Frankfurt der daraus entwickelte „Faun-Eilfrachter“ Typ F 24 B vorge-stellt. Dieser 1,75-t-Frontlenker hatte es jedoch schwer am Markt. Motorisiert war er bis 1959 mit dem 55-PS-Vierzy-linder-Ottomotor des Ford-Pkw 15 M, danach mit dem 60-PS-Motor des Ford 17 M. Die Dieselversion F 24 D (2 bis 3 t Nutzlast), die man ab 1959 erwerben konnte, erhielt eine 40-PS-Vierzylinder-Maschine von International Harvester (IHC), alternativ ein 70-PS-Aggregat von Kämper, bevor ab 1967 auf ein 80-PS-MWM-Diesel zurückgegriffen wurde. Vereinzelt erhielten Feuerweh-ren auch die Typen F 24 DL und F 284 DL mit luftgekühlten 60-PS- bzw. 75-PS-Dieselmotoren. Faun offerierte den Eilfrachter mit verschiedenen Radstän-den serienmäßig als Pritschen-, Kas-ten-, Koffer-, Möbel- oder Viehwagen und als Klein-Omnibus. Auch Doppel-kabinen oder Dreiseitenkipper standen im Programm.

Die von Faun eingeführte Baugrup-pen-Konstruktion (gleiche Achsen vorne und hinten, gleiche Antriebs-stränge und Fahrerinnen für mög-

lichst viele Typen) ermöglichte eine kostengünstige Produktion und damit den Einstieg in die Fertigung von Militärfahrzeugen für die neuentstandene Bundeswehr. Faun erhielt den Zuschlag für Schwerlastwagen der 10-t-Klasse, Sattelschlepper, Zugmaschinen, Autokrane und Spezialfahrzeuge. Zeitweilig nahmen diese Aufträge bis zu 70 Prozent der Fertigungskapazitäten in Anspruch und halfen somit dem Unternehmen die Ende der Fünfziger Jahre durch die Seebohm-Verordnung (1958) verursachten Umsatzeinbrüche zu überstehen.

Mit speziellen Frontlenker- und Haubenfahrerhäusern, vorwiegend mit Stoffverdeck, lieferte Faun ab 1956 die Baureihen L 908 und L 912 an die Bundeswehr aus. Eingesetzt wurden sie als Pritschenwagen, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen (besonders für Tankwagen) und Autokranbasisfahrzeuge. Der L 908 besaß anfangs den luftgekühlten 170-PS-Achtzylinder-Dieselmotor, der auch im „Jupiter“ von > Magirus verwendet wurde (ab 1961 Deutz-Vielstoffmotoren mit 178 PS), während die Typen L 912 und L 1212 (nur als Frontlenker) mit 250-PS-V-12-Zylinder-Dieselmotoren (ab 1961 Deutz-Vielstoffmotoren mit 265 PS) ausgestattet wurden. Die zumeist allradgetriebenen Fahrzeuge wurden mit drei und vier Achsen ausgeführt. Die dreiachsigen Frontlenkermodelle Z 912 und L 912 baute man auch mit zwei gelenkten Vorderachsen. Schwerstes reguläres Fahrzeug der Bundeswehr wurde die 1962 eingeführte Allrad-Sattelzugmaschine L 1212/45 VSA (340-PS-Zwölfzylinder-Diesel) mit einer Aufsattellast von 25 t, während die vierachsige allradgetriebene Schwerlast-Sattelzugmaschine L 1212/50 VS (640 PS) mit 38 t Aufsattellast ein Prototyp blieb. Sie hatte den Motor als Mittelmotor hinter der Fahrerkabine. Das gleiche Schicksal erlitt die zweiachsige Allrad-Schwerlastzugmaschine Z 12/31 A (250-PS-Zwölfzylinder-Dieselmotor) für 80 t Zuglast von 1957.

Zu den militärischen Spezialfahrzeugen gehörten u. a. die von 1959 bis 1961 gefertigten geländegängigen Allrad-Geräteträger GT 8/15 (Prototyp GT 6/15) mit 125-PS-Sechszylinder-

Deutz-Diesel zur Beförderung von Feldhaubitzen sowie der Gleitkipper L 912/5050 A, der über eine nach hinten absenkbar Ladefläche eine Planierdraupe aufnehmen konnte. Der Versuch, der Bundeswehr auch 6-t-Lkw zu liefern (Frontlenker-Allrad-Prototyp F 60 F) scheiterte an den Kapazitäten der Faun-Werke. Heer und Luftwaffe wurden im Lauf der Jahre mit etwa 10 000 Fahrzeugen versorgt.

Zwei neue zivile Fahrzeug-Baureihen erschienen 1957, um die Seebohmforderungen (12 t zGG) zu erfüllen. Die 6,5-Tonner F 76/38 V, F 76/32 VK und F 76/30 VS mit luftgekühltem aufgeladenem 150-PS-Sechszylinder-Diesel und die ebenfalls für 6,5 t ausgelegten Typen F 78/38 V, F 78/32 VK und F 78/30 VS) mit wassergekühltem 160-PS-V-8-Zylinder-Diesel von Kämper erhielten das gleiche moderne und geräumige Frontlenker-Fahrerhaus. Auffallend waren neben der viergeteilten Windschutzscheibe schmale, weit nach unten gezogene Scheiben in den Türen, die dem Fahrer eine gute Sicht beim Rangieren ermöglichten. Die Frontgestaltung der Faun-Kabinen waren manch modischem Wandel unterworfen. Neu war auch der dreiachsige Dreiseiten-Kipper mit Allradantrieb L 106/39 KVA (luftgekühlter 125-PS-Sechszylinder-Diesel), dem mit aufgeladenem 150-PS-Dieselmotor der fast identische L 106/139 KVA III zur Seite gestellt wurde. In diese Zeit fiel auch der Bau des Spezialsattelschleppers L 148/49 VS, vor dessen Sattelkupplung noch eine kurze Pritsche montiert worden war. Ein Dreiachspritzen-Prototyp F 836/38 (16 t GG, 170 PS) hatte schon zwei gelenkte Vorderachsen, bevor Daimler-Benz den bekannteren Mercedes-Benz-„Tatzelwurm“ LP 333 mit der gleichen Besonderheit auf den Markt brachte.

1958 baute Faun als erster deutscher Hersteller nach dem Krieg wieder einen Vierachser, den Typ L 1400 (Nutzlast 20 t). Ein wassergekühlter 175-PS-Deutz-Dieselmotor trieb beide Hinterachsen des Frontlenkers an, die beiden Vorderachsen waren gelenkt. Er erhielt jedoch nach den geltenden gesetzlichen Bestimmungen keine allgemeine Zulassung und fand seine Verwendung auf

Erdölfeldern. Für den Tunnelbau und Bergwerke bauten die Faun-Werke den Untertagekipper UK 10. Ebenfalls stellte Faun einen ersten Hüttenwerks-Schlackentransporter für einen 36 t schweren Absetzkübel her. Er ging 1959 an die Firma Phönix-Rheinrohr in Duisburg-Ruhrort. Der Dreiaxser L 908/TRPW (170-PS-Achtzylinder-Deutz-Diesel) besaß Vorderradantrieb.

1960 brachten die Faun-Werke, nach einer neuerlichen Änderung der Maß- und Gewichtsverordnungen, die Modell-Reihe F 687 auf den Markt. Die Motoren der Frontlenkertypen waren tief im Rahmen aufgehängt und geräumige Fahrerhäuser darübergerbaut (Untersitzanordnung). Die fortschrittliche Seitenscheibe entfiel. Als „zukünftiger Güterzug der Landstraße“ betitelt, trug der 16-t-Frontlenker F 687/49 V (192-PS-V-8-Zylinder-Dieselmotor) 9 t Nutzlast. Zu der Fahrzeugfamilie gehörten vier weitere Varianten, der langhaubige Dreiseitenkipper F 687/47 K, sein Allrad-Pendant F 687/41 KAN sowie die zwei Sattelzugmaschinen in Hauben- und Frontlenker-Ausführung (F 687/40 S sowie F 687/36 S, F 687/36 SAN mit Allradantrieb und der F 687/36 VS). Als Zugmaschine, jedoch nur mit Haube, gab es den Typ F 687/36 Z und ZAN (bis 60 t Anhängelast). Einen speziellen Dreiaxser Typ L 612/375 V (150-PS-Sechszylinder-Diesel) mit 22 t Gesamtgewicht erhielt die Bauwirtschaft. 1966 wurden die F 687-Hauben- und -Frontlenkermodelle aufgewertet. Sie erhielten, mit einem neuen 210-PS-V-8-Zylinder-Diesel (F 8 L 814) versehen, die Bezeichnung F 688 und 1968 nach einer neuerlichen PS-Steigerung durch den Direkteinspritzer-Diesel F 8 L 914 auf 230 PS die Kennung F 689, bei ansonsten kaum geänderten Parametern und Verwendungsarten. Die Anhängelast der Straßen-Zugmaschinen erreichte 60 t.

Ab 1960 produzierten die Faun-Werke die Pritschenwagen F 50/435 und F 50/440 V für 9 bis 12 t Nutzlast. Der Hauben-Lkw besaß einen 85-PS-Vierzylinder-Diesel, der Frontlenker einen 125-PS-Sechszylinder-Dieselmotor.

Die Faun-Werke gründeten im Herbst 1961 in Paris zusammen mit der

französischen Société des Forges & Chantiers de la Méditerranée, Paris, die Fame GmbH zur Vorbereitung der Produktion von Schwer-Lkw in Frankreich. Während diese Gründung bedeutungslos blieb, war der Ende des gleichen Jahres schrittweise begonnene Übernahme der Zweirad-Union AG, Nürnberg, mehr Erfolg beschieden. Deren Werk wurde in die Faun-Teilproduzenten eingegliedert und ihr Mehrzweckfahrzeug > „Kraka“ (Kraftkarren) der Bundeswehr offeriert. Von 1966 bis 1975 zeichnete sich Faun voll für die Weiterentwicklung und Produktion des Kraftkarren verantwortlich.

Karl Heinz Schmidt wandelte am 11. Januar 1963 das Unternehmen in eine Kommanditgesellschaft um unter Beibehaltung seiner persönlichen Haftung. Da die Kommanditisten Familienmitglieder waren, blieb die Firma in Familienbesitz. Anders als die großen Lkw-Hersteller, die auf Serienbau und große Stückzahlen eingerichtet waren, hatte Faun durch die Erfüllung spezieller Kundenwünsche eine lukrative Chance auf dem heiß umkämpften Nutzfahrzeug-Markt genutzt und einen guten Ruf als Nutzfahrzeug-Maßschneider errungen.

Schon vor und während des Zweiten Weltkriegs waren auf Faun-Lkw-Fahrgestellen Kranaufbauten, vorwiegend zu Bergungszwecken, gesetzt worden. Die nach dem Krieg üblich gewordenen Großbaustellen mit ihren Hochbauten und die industrielle Bauweise bei Fabrikneubauten verlangten jedoch nach gänzlich neuen Konstruktionen und anderen Größenordnungen (Teleskopkrane, Gittermastkrane). Mit den ersten Vierachser-Lkw begann gegen Ende der Fünfziger Jahre eine neue Autokran-Entwicklung. Für militärische und zivile Zwecke wurden die Fahrgestelle LK 302 A für 20 t, LK 1212/485 (13 t), LK 12/111/485 (mit lenkbarer erster Hinterachse, 12 t) LK 12/21-400 (zwei gelenkte Vorderachsen, 13 t) genutzt. Die Frontlenker- und Hauben-Fahrerhäuser der zwei-, drei- und vierachsigen Fahrgestelle entstammten der laufenden Straßen-, Militär- und Baustellen-Fahrzeugproduktion. Die Arbeitsaufbauten stammten von bekann-

ten Kran-Oberwagen- und Bagger-Herstellern (Demag, > Gottwald, Kässbohrer, Krupp-Ardelt, Liebherr, O & K, Wilhag etc).

1961 umfasste das Programm der dreiachsigen Frontlenker-Fahrgestellen auf Lkw-Basis die Modelle LK 103, LK 105 (mit 125-PS-Sechszylinder), LK 108, LK 208/49, LK 308 (170-PS-Achtzylinder) und das Haubenchassis LK 912 P/46 (240-PS-Zwölfzylinder). Alle Aggregate waren luftgekühlt.

1963 lieferte Faun einen Vierachs-Frontlenker-Autokran LK 212/48 V (8×6, 250-PS-Zwölfzylinder-Diesel) für einen 15-t-Feuerwehr-Bergungskran (Krupp-Ardelt) aus. 1965 bot Faun auch die Typen LK 906/45 V (6×6, 159-PS-V-6-Zylinder-Diesel) mit 32 t und LK 908/48 V (8×4 und 8×8, 200-PS-V-8-Zylinder) mit 40 t Gesamtgewicht an. Das Programm wurde 1967 ergänzt durch das Zweiachsfahrgestell LK 606/32 V, und die vierachsigen LK 910/483 V (schon 1965: L 910 ??? XX) und LK 1210/50 V, Höhepunkt war der Vierachser LK 1412/64 V mit zwei luftgekühlten Zwölfzylinder-Deutz-Motoren von 400/450 PS Leistung. Mit einem Sides-Feuerwehrlöschfahrzeug auf Faun-Feuerwehrfahrzeug-Chassis LF 1412/45 V erhielt der französische Flughafen Paris-Orly im gleichen Jahr das erste vierachsige Großlöschfahrzeug des Kontinents. Aber auch für die Kommunalaufbauten stellte Faun 1968 ein neues dreiachsiges Frontlenker-Chassis mit eigener Fahrerhausgestaltung, den Typ F 5036/466 V auf die Räder, es diente dem Faun-Allzwecksauger VAC-ALL als Basis.

Für einen 165 t hebenden Gottwald-Gittermast-Sockelkran baute man 1965 das vierachsige Hauben-Sattelfahrzeug L 1212/377 S (8×6), das mit Ballastbrücke auch als Schwerlastzugmaschine eingesetzt werden konnte. Auch auf die Frontlenker-Sattelzugmaschine L 1212/375 VS wurde 1968 ein 600-t-Kran montiert. Das Kran-Fahrgestell LK 906 verwendete Metz 1972 für die erste sogenannte Telebühne (DL 30 S), eine Drehleiter mit Korb, die an die Berufsfeuerwehr Mannheim ging.

1966 hatten die ersten Kranwagen das typische, vor die Vorderachse gebaute Faun-Kranwagen-Fahrerhaus

mit fast senkrechten Windschutzscheiben und einem Kurzhaubenstummel erhalten, das nach und nach die Lkw-typischen Fahrerhäuser ablöste.

1972 erhielten die Kran-Fahrgestelle neue Bezeichnungen. Nach der Abkürzung für Kran-Fahrgestell folgte die Angabe der möglichen Hublast in Tonnen, danach die ab- bzw. aufgerundete PS-Leistung, durch zehn geteilt, und am Ende der Radstand in Dezimetern. Die Lkw-typische Leiter-Rahmen-Konstruktion war einer Kastenbauweise gewichen. Das ständig erweiterte Faun-KF-Programm mit zwei bis neun Achsen umfasste die Modelle MKF 10.21, KF 15.21/30, KF 15.21/32, KF 25.31/48, KF 20-30.31/48, MKF 30.31, KF 30.41/48, KF 30.31/54, KF 30-40.41/48, MKF 33.35/485, KF 40.41/50, KF 50.41/54, KF 50.42/483, KF 55.25/55, KF 60.43/50, KF 60.43/55, KF 60.52/55, KF 70.53/55, KF 80.44/80, KF 80.53/60, KF 80.63/64 und KF 100.53/64, KF 120.83/975, KF 125.63/64, KF 130.63/64, KF 170.64/64, KF 300.73/915, KF 400.83/99 (16×8), KF 600.83/1085 (16×8) und der neunachsige KF 500.83/99 (18×8). Bis zu sieben Achsen konnten bei den stärksten Typen gelenkt werden. 1980 (Kasten: 1973) kam der fünfachsig Typ L 1412/51 VS 10×8 mit drei gelenkten Achsen in konventioneller Bauweise dazu. Somit standen Fahrgestelle mit 15 bis 800 t Tragkraft zur Auswahl. Der Satteltyp KF 125 (12×6) schaffte es sogar, 1000-t-Krane per Auflieger zu bewegen. Faun war Ende der siebziger Jahre zum größten Chassis-Hersteller in Europa avanciert.

Zusehends hatte sich auch das Faun-Zugmaschinen-Angebot differenziert. Die kürzeren abgerundeten und nach vorn abfallenden Hauben, die eine bessere Übersicht ermöglichten, wurden Mitte der sechziger Jahre durch lange abgekantete Haubenausführungen verdrängt. In die wahlweise mit Ballastkasten oder Ballast-Brücke ausgestatteten Straßen-Fahrzeuge, selbstverständlich auch mit Allrad-Antrieb (ZAN), wurden luftgekühlte Dieselmotoren eingebaut. Die F 64/30 Z löste 1965 die F 64/6/30 Z (126-PS-V-6-Zylinder) für 30 t Anhängelast ab und er-

hielt die F 667/345 Z (150-PS-V-6-Zylinder, 40 t Anhängelast) zur Seite gestellt, 1967 folgte die F 668/345 Z (156 PS, 40 t). Die F 687/36 Z (200-PS-V-8-Zylinder) entwickelte Faun zur F 688/36 Z (230-PS-V-8-Zylinder) weiter, beide mit 60 t Anhängelast. Die dreiachsige Hauben-Zugmaschine L 1212/45 ZA, die ab 1966 ins Programm kam, erreichte 100 t Anhängelast. Die Kraft ihrer luftgekühlten V-Zwölfzylinder-Motoren wurde von ursprünglich 300 PS über 340 durch Direkteinspritzung auf 390 PS (Turbolader) gesteigert.

Schon 1952 hatten die Faun-Werke erste Muldenkipper für extrem schwieriges Gelände auf Basis ihrer Allrad-Baustellen-Lkw in Zusammenarbeit mit den Firmen F.X. Meiller und Tousseint & Hess auf die Räder gestellt. Die Bezeichnungen der neuen Fahrzeuglinie bestanden aus der Angabe der Tragkraftklasse der Hinterkipper und des Radstands in Dezimeter. Das Haubenmodell K 20 (175 PS) bewegte immerhin 20 t Nutzlast. Der erste reine Muldenkipper Typ K 10 auf einem 10-t-Allrad-Zweiachschassis (8,5 Kubikmeter, 10 t Nutzlast) debütierte jedoch erst auf der Hannover-Messe 1956. Ein Jahr später folgte als allradgetriebener Schwerstmuldenkipper der K 15 VA (170-PS-Achtzylinder, 15 t) mit Beinamen „Kunz“. Kontinuierlich baute Faun die neue Produktionslinie aus und versah die Baustellen-Fahrzeuge mit eigenen Planetengetrieben in den Radnaben. Neben den Einmann-Fahrerkabinen standen leicht zugänglich die zumeist luftgekühlten Antriebsaggregate, doch waren auch durchgehende Fahrerhäuser für drei Personen erhältlich. 1960 erreichte man 32 t Nutzlast bei einem Gesamtgewicht von 61 t (Typ K 30/40 V – 400-PS-Achtzylinder-Dieselmotor von Rolls-Royce). Der K 20 wurde nun auch als allradgetriebener Sattelschlepper K 20 VSA (290-PS-Zwölfzylinder-Deutz-Diesel) mit hydraulisch gesteuertem Bodenentleerer für 22 Kubikmeter Inhalt und einem Zuggewicht von 40 t geliefert. 1961 umfasste das Muldenkipper-Programm die Typen K 10/26 AP (125-PS-Sechszylinder), K 15/17 V, K 15/37 VA (170 PS), K 20/38 V, K 20/41, K 25/36 V, K 25/36

VA (250-PS-Zwölfzylinder) und den K 30/40 V. 1963 verwendete man den Dreiachs-Schwer-Lkw L 1212/425 KA als Muldenkipper für 20 t Nutzlast.

Aus Rationalisierungsgründen erfolgte 1965 eine Vereinheitlichung der Muldenkipper. Faun bot eine komplette, verschiedene Varianten umfassende Modellreihe für 11, 17, 20, 25 und 40 t Tragfähigkeit mit und ohne Allradantrieb an (K 10/28 AP, K 17/37 KV und VA, K 20/36 V und VA, K 25/36 V und VA). Stärkster Muldenkipper war der K 40/40 VL (340-PS-Zwölfzylinder, 71 t Gesamtgewicht), dem der Typ K 40/40 VW zu Seite stand (wassergekühlten 400-PS-V-12-Zylinder). Mit 3000 Mitarbeitern galt Faun als größter deutscher Kommunal- und Baustellenfahrzeugproduzent.

Zur Internationalen Baumaschinen-Messe (BAUMA) in München 1965 stellte Faun den neuentwickelten Vierachser Typ L 910/35 V (8×6, luftgekühlter 250-PS-V-10-Zylinder-Diesel) mit 32 t Gesamtgewicht als Großraum-Solowagen (20 t Nutzlast) vor, mit längerem Radstand als L 910/40 V. Die beiden vorderen Achsen waren lenkbar, der Antrieb erfolgte über die erste, dritte und vierte Achse. Das besondere an dem Fahrzeug war eine neuentwickelte, elektrisch gesteuerte, halbautomatische Synchronschaltung, die nach Vorwahl das manuelle Schalten des Getriebes überflüssig machte. Die „Symo“ genannte Schaltung gab Faun später an Bosch und die Zahnradfabrik Friedrichshafen (ZF) ab. Die Erwartung, die Vierachs-Konzeption auch im gewerblichen Fernverkehr einsetzen zu können, wurde nicht erfüllt, da lediglich in Bayern eine Straßenverkehrs-Zulassung auf Landesebene erteilt worden war und ansonsten Ausnahmegenehmigungen benötigt wurden. Unter der Typenbezeichnung F 6104/40 V wurde der Vierachser ab 1967 vorrangig als Muldenkipper L 6104/40 VK und VKA (Allrad) mit kantigem Baustellenfahrerhaus gefertigt.

Auf der IAA in Frankfurt 1965 stellte Faun seine letzte Straßen-Fahrzeuggeneration im „New Look“ vor, die bis 1968 ausgebaut wurde. Kennzeichnend war eine neue kippbare Frontlenkerkabine in gemischter Kunststoff/

Stahl-Bauweise. Dach, Vorderfront und Amaturenbrett bestanden aus glasfaserverstärktem Palatal von BASF. Für den 36- und 38-t-Fernverkehrszug standen der Pritschenwagen F 610 VL (F 610/465 V, bis 19 t zGG) und die Sattelzugmaschine F 610/36 VS (F 610/36 S und SA) mit einem 250-PS-V-10-Zylinder-Deutz-Dieselmotor zur Verfügung. Die dreiachsige Frontlenkerführung Typ F 6103 VL (F 6103/47 V, F 6103/40 VK und VKA sowie F 6103/34 VS) war für 22 und 26 t ausgelegt. Dreiachsrig waren auch die Haubentypen F 6103/42 K und KA (Kipper) und F 6103/36 S und SA (Sattelzugmaschinen).

Das zweiachsige Hauber-Programm umfasste die Kipper-Typen F 610/41 K, F 610/42 K, F 610/47 KA, F 610/39 KA, die Sattelzugmaschinen F 610/36 S und F 610/36 SA ohne und mit Allradantrieb und die Zugmaschinen F 610/36 Z und F 610/36 ZAN mit 70 bis 80 t Anhängelast. Die PS-starke reine Allrad-Hauben-Zugmaschine F 60/12 ZA, ab 1967 F 60/12/40 ZA (300-PS-V-12-Zylinder) für 80 t Anhängelast, die 1972 einen 340 PS starken V-12-Zylinder-Dieselmotor mit Direkteinspritzung erhielt, führte Faun 1966 ein. Bis 1973 blieb die Zivilausführung der dreiachsigen L 1212/45 ZA-Zugmaschine, mit der die 100 t Anhängelast-Grenze erreichte wurde und die vierachsige Sattelzugmaschine L 1212/50 VS (8×6 und 8×8) im Programm (300-PS-V-12-Zylinder-Diesel, später 340 PS durch Direkteinspritzung).

Ab 1967 wurde die Bauwirtschaft mit den dreiachsigen Frontlenker-Transport-Betonmischern F 6083/400 V und F 6083 FB für 5 bis 6 Kubikmeter Beton mit Hinterrad- sowie den Frontlenker-Kippern F 6083 FK (22 t Gesamtgewicht) mit Hinterrad- und Allradantrieb bedient. Die dreiachsigen Haubenausführungen F 6083/42 K und KA trugen bei 22 bzw. 26 t Gesamtgewicht um 15 t Nutzlast. Mit 32 t Gesamtgewicht stand auch ein vierachsiges F 6083 FK-Modell zur Verfügung. Faun versah diese Typen mit V-8-Zylinder-Dieselmotoren von 210, 230 und 232 PS Leistung.

Der glücklose Faun-Eilfrachter F 284 D war ebenfalls modernisiert

worden und besaß ein Vollkunststoff-Fahrerhaus aus der Faun-eigenen Kunststoffabteilung, die auch Straßenkehrmaschinen mit Kunststoffkarosserien ausrüstete.

1969 wurde die vierachsige Frontlenker-Sattelzugmaschine F 6124 VS mit zwei und drei durch einen 300-PS-V-10-Zylinder-Diesel angetriebenen Achsen ins Programm genommen (100 t Anhängelast). Dem heutigen Erscheinungsbild der Haubenzugmaschinen näherte sich das Modell F 1206 W/45 Z (wassergekühlter 450-PS-Sechszylinder) für 130 bis 160 t Anhängelast (ab 1972 als L 1206 WP/45 Z mit Planetengetriebe). Den Straßenlastkraftwagenbau stellte Faun im gleichen Jahr unter dem Eindruck einer allgemeinen Lkw-Absatzkrise zugunsten der Spezialfahrzeugproduktion zurück, um ihn schließlich ganz auslaufen zu lassen.

Als Gesellschafter trat 1967 die Faun-Verwaltungsgesellschaft mbH ein, Karl Heinz Schmidt wechselte 1968 in den Kommanditisten-Status. Zur Kapazitätssteigerung und um neue Produktionslinien entwickeln zu können, erwarb Faun 1969 für die Fertigung von Kommunalfahrzeugen und Kommunalaufbauten das ehemalige > Büssing-Werk in Osterholz-Scharmbeck. Anfang 1971 gründeten die Faun-Werke das neue rechtlich eigenständige Unternehmen Faun-Kommunalfahrzeug GmbH & Co. KG, in deren Produktpalette 1974 die Kanalreinigungs- und Kehrmaschinen der Firma Streicher GmbH & Co. KG aufgingen.

Ebenfalls 1969 übernahmen die Faun-Werke den Verkauf von Krupp-Muldenkippern aus der auslaufenden Produktion der Essener Motoren und Kraftwagenfabrik, den Krupp Kundendienst sowie die Ersatzteilversorgung. 1970 verlagerte Faun seine Muldenkipper-Fertigung nach Butzbach in das ehemalige Pintsch-Bomag-Werk. Das Faun-Muldenkipper-Programm wurde 1971 um die Riesenmodelle K 75 (wassergekühlter 910-PS-MTU-Dieselmotor), 1972 um den K 80 W (ab 1975 als K 85.8 (wassergekühlter 811-PS-V-16-Zylinder) für 80 bzw 75 t Nutzlast erweitert und fand 1986 seinen Abschluss im K 100 (1065 PS) mit 90,7 t

Nutzlast und einer 59 Kubikmeter-Mulde. Eine weitere Ergänzung stellte 1974 der neue knickgelenkte Muldenkipper K 18 für 15 Nutzlast mit Vorderradantrieb dar. 1975 erhielten die Muldenkipper eine nach vorn stark abfallende kleine Kurzhaube und eine neue Kennzeichnung. Ein 1973 mit dem englischen Lastwagen-Hersteller Foden Ltd. vereinbarter Kooperationsvertrag über den exklusiven Vertrieb der Faun-Muldenkipper in Großbritannien und den in Erwägung gezogenen Import von Foden-Lkw via Faun zeigte keine Früchte.

Das Produktions-Schwergewicht verlagerte sich somit weiter auf den Bau von Baustellenfahrzeugen und kommunalwirtschaftlichen Geräten. In den Werken Neunkirchen am Sand (ehemals Schnaittach-Bahnhof), Lauf an der Pegnitz, Osterholz und Butzbach arbeiteten Ende 1970 etwa 4500 Leute unter der Geschäftsleitung von Assessor jur. Jürgen Karl Friedrich Rothstein (seit 1969). Die Produktion teilte sich zu je 25 Prozent in Kranwagenfahrgerüste, Muldenkipper, Wehrtechnik und Kommunalfahrzeuge, Flugfeldfahrzeuge und Schlepper.

Ein neues Feld war durch den Spezial-Fahrgestellbau für den Brandschutz eröffnet worden. Kranwagen auf Faun-Fahrgestellen hatten, zumeist als Unikate, des öfteren bei Großstadt-Feuerwehren Eingang gefunden.

Gegen Ende der sechziger Jahre überraschte Faun die Öffentlichkeit mit ihren ersten Groß-Flugfeld-Löschfahrzeugen. Die neuen Jumbo-Jets erforderten aufwendigere Sicherheitsvorkehrungen. Nach den Richtlinien der internationalen Organisation für den zivilen Flugverkehr (ICAO International Civilian Aviation Organization) mussten die Fahrzeuge jeden Punkt eines Flughafens in höchstens drei Minuten erreichen können. Zwei 450-PS-V-12-Zylinder-Dieselmotoren, je ein Motor für die Vorder- bzw. Hinterachse, dienten als Kraftwerke für das allradgetriebene vierachsige Spezial-Fahrgestell L 1412/45 V (102 km/h) von 1967, das als Basis einer neuen Löschfahrzeuggeneration zugleich den Beginn einer neuen Feuerlöschfahrzeug-Ära markierte. Das 48 t schwere Groß-Tank-

löschfahrzeug erhielt der Pariser Flughafen Orly.

Spektakulär war 1969 die Übergabe des Groß-Tanklöschfahrzeugs GTLF 18 (später als Flugfeldlöschfahrzeug FLF 18/20 bezeichnet) für 18 000 Liter Wasser und 2000 Liter Schaummittel auf einem Faun LF 1410/52 V 8×8-Chassis an den Frankfurter Rhein-Main-Flughafen. In 42 Sekunden erreichte das GTLF mit seinen 53 t Gesamtgewicht 80 km/h (Höchstgeschwindigkeit 110 km/h). Den Antrieb besorgte ein wassergekühlter 1000-PS-V-10-Zylinder-Dieselmotor von Daimler-Benz. Auf gleicher Basis wurde ein Groß-Pulverlöschfahrzeug/Trockenlöschfahrzeug für 12 000 Liter Schaummittel (GPLF 12 000 später TroLF 12 000) geliefert. Ein Unikum mit zwei Fahrerhäusern blieb das GTLF 18 auf dem LF 1412/57 V 8×8 (zwei luftgekühlte 500-PS-V-12-Zylinder-Turbo-diesel) der Frankfurter Berufsfeuerwehr von 1972. Die Münchner Flughafen-Feuerwehr erhielt im gleichen Jahr Groß-Tanklöschfahrzeuge auf der Basis des LF 1412/52 V 8×8 und auf einem Fahrgestell mit der neuen Bezeichnung LF 50.50×2/52 (8×8), die mit zwei Motoren zu je 500 PS ausgestattet waren.

Für kleinere Flugfeldlöschfahrzeuge offerierten die Faun-Werke die Fahrgestelle LF 512/38 V (4×4, luftgekühlter 340-PS-Diesel), LF 910/42 V (6×6, zwei luftgekühlte 320-PS-V-8-Zylinder) und LF 1208/465 V (6×6, wassergekühlter 730-PS-V-8-Zylinder-Dieselmotor von Daimler-Benz). Sie dienten als GTLF 10 bzw FLF 10 000 mit 10 000 Liter Wasser und 1000 Liter Schaummittel. Für GTLF 18 bzw. FLF 20 000 wurden auch die Faun-Fahrgestelle LF 1414/52 V (8×8, zwei luftgekühlte 500-PS-V-12-Zylinder) und LF 1410/52 V (8×8, 735 PS/1000-PS-V-10-Zylinder-Dieselmotor von Daimler Benz) herangezogen.

Die Aufbauten stammten von so renommierten europäischen Feuerwehrgeräte- und -aufbauherstellern wie den Firmen Ginge (Kopenhagen), Metz (Karlsruhe), Magirus (Ulm), Total, Rosenbauer (Linz, Österreich), Saval-Kronenburg (Holland) und der französischen Sicli-Sides (St.Nazaire).

An der Bundeswehr-Ausstattung mit Fahrzeugen der zweiten Generation

war Faun nur noch mit Spezialentwicklungen beteiligt. Von 1964 an hatte Faun gemeinsam mit Krupp ein Schwersttransport-System bestehend aus Zugmaschine und Sattelaufzieger für das amerikanisch-deutsche Kampfpanzerprojekt 70 als sogenannten Heavy Equipment Transporter 1970 (HET 70) mit einer Nutzlast von 47,7 Tonnen entwickelt. Auf Kosten musste keine Rücksicht genommen werden. Das Daimler-Benz-Aggregat des Prototyps von 1968 leistete 665 PS, wahlweise konnten amerikanische Motoren problemlos eingebaut werden. Nachdem das deutsch-amerikanische Projekt aus militärtaktischen Überlegungen gestoppt und die Entwicklung national weiterbetrieben worden war, erprobte die Bundeswehr ab 1971 zwei Prototypen mit 728-PS-MTU-Turbo-diesel. Zusammen mit Kässbohrer statt Krupp erhielt Faun 1974 den Auftrag für den geländegängigen Schwerlast-Transporter SLT 50/2 (694-PS-V-8-MTU-Turbo-Dieselmotor), der unter dem Namen „Elefant“ bekannt wurde und 52 t tragen konnte. Zwischen 1977 und 1979 wurden 324 Exemplare ausgeliefert. Äußerlich fast identisch jedoch in einer einfacheren Ausführung unter Verwendung vieler handelsüblicher Teile, löste 1981 der nicht geländegängige vierachsige Typ (M>S 42.75/42 (SLT 56 t, Sattelzug schwer 56 t) für den Transport des Panzers Leopard II den Elefant ab. Er war halb so teuer wie sein Vorgänger. Ein 525-PS-V-12-Zylinder-Dieselmotor mit Abgasturbolader trieb das Fahrzeug über die erste, dritte und vierte Achse an.

Die ab 1973 entstandenen Hauben-Universal-Zugmaschinen (HZ) mit adaptierten Fahrerinnen der damaligen Magirus Hauben-Lkw erhielten eine neue Bezeichnung. Diese gab in etwa das Gesamtgewicht in Tonnen, hinter dem Punkt die ungefähre PS-Leistung ($\times 2$ zweimotorig) hinter dem Schrägstrich den Radstand in Dezimetern an, W verwies auf einen wassergekühlten Motor. Kontinuierlich mit steigender Zug- und PS-Leistung baute Faun seine Zugmaschinen-Fertigung aus. Angeboten wurden die Standard-Typen HZ 19.20/36 4 \times 2, HZ 19.25/36 4 \times 2, HZ 32.25/40 6 \times 4, HZ 34.30/41

6 \times 4, HZ 34.35/41 6 \times 4, HZ 36.40/45 (W) 6 \times 4, HZ 36.40/56 W 6 \times 6, HZ 36.45/45 (auch W und WP) 6 \times 4, HZ 40.45/45 W 6 \times 6, HZ 40.45/45 W 6 \times 6, HZ 46.40/49 (W) 8 \times 6/8 \times 8, HZ 50.40/45 W 6 \times 6, HZ 50.45/50 (W) 8 \times 8, HZ 50.60/50 W 8 \times 8 und HZ 70.80/50 W 8 \times 8 (575 PS). Natürlich gab es alle Versionen auch mit Allradantrieb, teilweise besaßen sie zwei gelenkte Vorderachsen. Zusätzlich befanden sich die Haubensattelzugmaschine HS 50.25/73 10 \times 8 (320 PS), die als Plattformwagen für den Röhrentransport insbesondere in Erdölfeldern eingesetzt werden konnte und der Frontlenker-Sattel-schlepper FS 42.75/42 W 8 \times 8 im Programm.

Auf Kundenwunsch erhielten diese Typen jedoch auch abweichende Auslegungen und Dieselmotoren mit unterschiedlichen PS-Leistungen von Deutz, Cummins, Daimler-Benz, General-Motors und MTU.

Zur zweiten Fahrzeuggeneration der Bundeswehr gehörten auch als Flugplatzlösch-Kraftfahrzeuge (FL-KFz). Die 1976 vorgestellten Prototypen gingen 1979 leicht geändert in Serie als Trocken-Löschfahrzeug (TroLF) FL-KFz 3000 auf dem zweiachsigen Fahrgestell LF 16.30/45 V 4 \times 4, als FL-KFz 3500/400 auf dem LF 22.30/45 V 6 \times 6 und 6 \times 4 (dreiachsiges Fahrgestell mit zwei gelenkten Vorderachsen und einem luftgekühlten 320-PS-Dieselmotor) und FL-KFz 8000 auf einem LF-40.30 \times 2/48-V-Chassis mit zwei luftgekühlten 320-PS-Deutz-Dieselmotoren sowie vier paarweise angeordneten Achsen (8 \times 4 und 8 \times 8). Beteiligt waren bekannte deutsche (Total, Ziegler, Bachert) und niederländische (Saval-Kronenburg in Zusammenarbeit mit deutschen Firma Schörling) Feuerlöschgerätehersteller. Auch die > Iveco/Magirus-Deutz nutzte 1980 für ihr Flugplatz-Löschfahrzeug FLF 60/130 ein Faun-Fahrgestell: LF 36.30 \times 2/45 V 6 \times 6.

1982 entwickelte man aus den militärischen Flugfeld-Löschfahrzeugen zivile Variationen wie den zweimotorigen Typ LF 26.30 \times 2/48 V (6 \times 6 und 6 \times 4, zwei mal 235 PS oder 320 PS) als FLF 6000, das LF 26.45 V (6 \times 6, 353 und 480 PS) als FLF 10000. An der Spitze standen die Fahrgestelle LF 40.30 \times 2/48

V (6 \times 6) als konventioneller Dreiaxser und das vierachsige LF 40.30 \times 2/48 V (8 \times 8 und 8 \times 4), die beide mit zwei 235-PS-Deutz-Dieselmotoren ausgestattet waren. Die Aufbauten stammten unter anderem von der französischen Firma Sici-Sides, der jugoslawischen Firma ZCZ-Vatrosprem und von Metz.

Als persönlich haftende Gesellschafter traten 1976 Jürgen Rothenstein und der Dipl.-Ing. und Diplomkaufmann Alfred Munker in das Unternehmen ein, die Faun-Verwaltungsgesellschaft wurde Kommanditist. 1977 begann die Übernahme der Eisenwerke Frisch GmbH, Kissingen bei Augsburg, mit ihrem Baumaschinen-Programm (Radlader, Raddozer und Grader) mit zunächst 51 Prozent. Für den Vertrieb der Frisch-Produktpalette sowie der Faun-Muldenhinterkipper und Faun-Kran-chassis (10 bis 1000 Tonnen Tragkraft) wurde 1978 eine gesonderte Vertriebs- und Kundendienstorganisation unter dem Namen Faun-Frisch-Baumaschinen GmbH gegründet. Durch den Erwerb der Maschinenfabrik und Eisengießerei Karl Mengele & Söhne, Günzburg, erweiterte Faun-Frisch ihr Angebot um Hydraulik-Bagger. Mengele war mit Baggern bekannt geworden. 1979 entfielen 56 Prozent des Faun-Umsatzes auf den Geschäftsbereich Faun-Frisch-Baumaschinen. Nachdem 1982 die letzten Faun-Frisch Anteile auf Faun übergegangen waren, benannte man das Kissinger Werk in Faun-Werk Kissing GmbH (1984 AG) um.

Am 13. Januar 1979 starb Karl Heinz Schmidt als Hauptgesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der Faun-Werke. 1961 war ihm die Diesel-Medaille in Gold und 1970 das Große Bundesverdienstkreuz 1. Klasse verliehen worden.

Gemeinsam mit der SIFCO de Brasil S.A. und der Eaton Corp. (USA), einem der international bekanntesten Getriebehersteller, gründeten die Faun-Werke 1979 die gemeinsame Tochtergesellschaft Transax S.A. zur Fertigung schwerer Achsen für Traktoren, Schwerlast-Zugmaschinen, Muldenhinterkipper und Flachbaggerfahrzeuge mit Sitz in Feira de Santana (Brasilien). Im Gegenzug verkaufte Eaton

seinen Geschäftsbereich Erdbewegungsmaschinen in Batavia/New York an Faun. In bestimmten Gebieten wurden die Eaton-Yale-Lader nach Abschluss der Transaktion von Faun unter dem Markennamen „Trojan“ verkauft. Faun verfügte damit über ein eigenes Werk in den Vereinigten Staaten.

1980 bereinigte Faun sein Programm und gab die Industrie- und Flurförderfahrzeuge an die Gutehoffnungshütte-Sterkrade GHH-Sterkrade (M.A.N.) ab. Im gleichen Jahr verleihte sich Faun die Fußweg- und Kleinkehrfahrzeug-Produktion der Firma Kibo in Hohenbrunn mitsamt den Fertigungs- und Vertriebsrechten ein. Deren Fußweg- und Kleinkehrfahrzeug „Kibo 1600“ wurde als Typ AK 316 in das Faun-Programm integriert. Am 1. November 1978 übernahm Faun die Firma Gerätetechnik Petter GmbH in Unna-Massen, die erst 1978 die Fertigung von Autokranen mit Hydraulik-Teleskopmasten aufgenommen hatte. Durch den Erwerb von Petter legte sich Faun neben seiner Autokranfahrgerüst-Fertigung eine eigene Kranoberwagen-Fabrikation zu. Teleskopmastautokrane bis 100 t Tragkraft wurden entwickelt.

Zum Jahresende 1983 übernahm Faun von der IWKA-Holding (Industrie-Werke, Karlsruhe-Augsburg AG) die Geschäftsanteile der KuKa-Umwelttechnik GmbH und bereicherte damit das Entsorgungsfahrzeugangebot abermals. Die ehemalige Firma Keller & Knappich hatte schon 1910 mit dem Bau von Spreng- und Fäkalienwagen begonnen. Die KuKa-Produktionsanlagen wurden 1985 von Augsburg nach Osterholz-Scharmbeck in den neuen Faun-Geschäftsbereich Umwelttechnik verlagert.

Am 16. Juli 1984 erfolgte durch Gesellschafterbeschluss die Umwandlung des letzten deutschen Nutzfahrzeugbau-Familienunternehmens aus der Zeit zwischen den Kriegen in eine Aktiengesellschaft unter dem Namen FAUN Aktiengesellschaft (Aktienkapital 50 Millionen DM). Jürgen Rothstein wurde Vorstandsvorsitzender.

Das Schwerlastzugmaschinen-Programm erweiterte man 1984 um neue Frontlenker-Modelle. Mit Iveco-Magirus-Fahrerkabinen wurden die Univer-

salzugmaschinen des Typs FZ 40.45/46 6×6 (530-PS-V-12-Zylinder-Diesel von Daimler-Benz mit Turbolader) und FS 42.75/42 8×8/4 versehen. Das Gesamtzuggewicht erreichte 290 t, die Sattel- bzw. Ballast-Belastung betrug 24,5 t.

1984 nahm Faun mit dem HL 30.25/52 (6×6) erneut Hauben-Lastwagen für den Geländeeinsatz ins Programm. Mit drei angetriebenen Achsen ausgestattet, trug der Gelände-Hauben-Lkw HL 40.45/83 (**ACHTUNG ist von 1981 !!!**) bei einem Gesamtgewicht von 50,5 t bis zu 26 t Nutzlast (luftgekühlte 525-PS-12-V-Zylinder-Deutz-Diesel mit zwei Abgasturboladern). Mit 14,3 Metern Länge war er wohl der größte je in Deutschland gebaute Lkw. 1986 bis 1988 wurde das Angebot um die zweiachsigen Typen HL 22.25/46 und HL 15.20/40 (4×4) erweitert.

Am 13. Dezember 1985 übernahm das zum Dortmunder Stahl-Konzern Hoesch AG gehörende Anlagenbau-Unternehmen O & K Orenstein & Koppel AG (> O & K), Berlin, Lübeck und Dortmund 51 Prozent der Aktienmehrheit. Nach dem Einspruch des Bundeskartellamts Berlin gegen diese Mehrheitsbeteiligung kauften die Familien des Firmengründers Karl Schmidt den Faun-KuKa-Bereich Umwelttechnik 1987 zurück. Seither besteht dieser Bereich als eigenständige und unabhängige Firma unter dem Namen Faun-Kuka, Nürnberg und Osterholz-Scharmbeck. Erst danach konnte O & K seine Mehrheitsrechte wahrnehmen. 49 Prozent der Aktien verblieben in Familienbesitz.

Ab 1. September 1987 fungierte der Diplomingenieur Hans-Dietrich von Bernuth als Vorstandsvorsitzender der Faun AG. Das Butzbacher Faun-Werk wurde mit seinen Knicklenker- und Muldenkippern dem Bereich O & K Mining-Geräte zugeschlagen, das Faun-Achsenwerk in Neunkirchen erhielt die O & K-Antriebstechnik und die Radlader, Grader und Mobilbagger aus Kissingen kamen zum O & K-Baummaschinen-Bereich. Die US-amerikanische Faun-Tochter wurde als O & K-Trojan-Inc. dem O & K-Unternehmensbereich Nordamerika zugeordnet. Lediglich die Produktbereiche Schwer-Lkw, Bohrfeldfahrzeuge, Schwerlast-

zugmaschinen, Rohrtransporter, schwere Flugfeld-Löschfahrzeug-Fahrgestelle, Autokranfahrgerüste sowie Teleskopautokrane und Sonderfahrgerüste verblieben der rechtlich und organisatorisch weitgehend selbständigen Faun AG, Lauf, Unternehmen der O & K-Gruppe.

Vier Typenfamilien mit Namen aus der klassischen römischen und griechischen Sagen- und Mythenwelt bestimmten ab 1987 das neugestaltete Universal-Zugfahrzeugprogramm mit Ballastkasten und Sattelkupplung. Sie wurden in Straßenausführungen und sogenannten RT-Versionen (rough terrain) für Gelände und Wüste angeboten. Beide Varianten erhielten als S-Typen stärkere Motoren. Das Baukastensystem erlaubte aber auch jede gewünschte Abweichung. Der kleinste Typ mit luftgekühlten 320- und 384-PS-Deutz-Dieselmotoren und 220 t Gesamtzuggewicht war der dreiachsige „Herkules“ (6×4 und 6×6). Es folgte der dreiachsige „Koloss“ (6×6, 480- und 525-PS-Zwölfzylinder-Deutz-Diesel mit Ladeluftkühlung, maximal 43 t Gesamtgewicht, 28,5 t Sattellast, 300 t Gesamtzuggewicht). Bis 350 t Gesamtzuggewicht brachte der „Goliath“ (525 PS) mit drei, vier und fünf Achsen. Diese Maschinen wurden in Frontlenker- und Haubenausführung geliefert. In die Goliath-Familie gehörte als letzter angebotener Hauben-Lkw der fünfachsige HL 50.25/73 10×8/6 (36 t Nutzlast, 58 t Gesamtgewicht), dessen mittlere Achse angehoben werden konnte. An der Spitze stand die vierachsige Allrad-Hauben-Zugmaschine „Gigant“ mit bis zu 500 t Gesamtzuggewicht (812-PS-Sechszylinder-Detroit-Diesel). (**Auslassen ??? Bemerkung von Faun:** Unter der Bezeichnung HZ 60.100 12×12 (2×525 PS) war zuletzt ein 15 Meter langer sechsachsiger Hauben-Typ geplant, der mit zwei luftgekühlten 525-PS-KHD-Intercooler-Dieseln, vorne und hinten positioniert, alleine 600 t bewegen sollte. Die Frontlenker- und Hauben-Fahrerhäuser stammten anfangs von Iveco-Magirus, später übernahm man für die Frontlenker die MAN-F 8-Kabine.

Faun-Zugmaschinen wurden bekannt durch spektakuläre Transporte

riesiger Trafos und überdimensionaler Bauteile, die Teilnahme als Spezial-Gelände-Zugmaschinen für das Jamal-Gas-Projekt der Sowjetunion (aufgerüstet für Einsatztemperaturen bis zu minus 50 Grad Celsius) und nicht zuletzt durch den Einsatz als Panzertransporter im Irak-Iran-Krieg sowie beim irakischen Überfall auf Kuwait (1990).

Faun/O & K bot 1987 eine neue Generation schwerer Flugplatz-Feuerlöschfahrzeug-Chassis mit Allradantrieb an. Als kleinste Modelle standen die zweiachsigen Typen LF 20.45 und LF 26.70 für 16 bis 26 t Gesamtgewicht und 330- bzw. 550-PS-Deutz-Dieselmotoren zur Auswahl. Es folgten die zwei Dreiaxser LF 30.70×2 (6×4 und 6×6) und LF 39.90×2 (6×6 und 6×4) mit je zwei Deutz-Dieselmotoren von (320 PS, 360 PS, 400 PS, 449 PS), wahlweise mit konventioneller Achsanordnung oder zwei gelenkten Vorderachsen. Der Vierachser LF 52.150×2 stand mit 52 t Gesamtgewicht und einer Leistung bis 1496 PS (zweimotorig) an der Spitze.

Schon 1988 folgte eine überarbeitete Reihe mit hydropneumatischer Federung. Faun löste bei den neuen Löschfahrzeugen die senkrechten bzw. nach vorn geneigten Frontscheiben durch nach hinten geneigte ab. Die Allrad-Baukastenmuster trugen die Namen „Sprinter“ (LF 20 4×4), „Racer“ (LF 30 6×6 als konventioneller Dreiaxser sowie mit zwei gelenkten Vorderachsen) und „Winner“ (LF 40 8×8). Ihr Gesamtgewicht reichte von 16 bis 52 t bei der breiteren S-Version (Sprinter S LF 26 4×4, Racer S LF 39 6×6/4, 6×6, Winner S LF 52 8×8/4). Die im Heck angeordneten Diesel-Aggregate leisteten einmotorig 450 PS bzw. mit zwei Motoren zusammen 1000 PS und in der ebenfalls zweimotorigen S-Variante 1200 PS.

Auf der Internationalen Ausstellung „Der Rote Hahn“ 1988 in Hannover stellte die Feuerwehrgerätefabrik und Schlauchweberei Albert Ziegler GmbH & Co. KG, Giengen/Brenz ihr futuristisches Fughafen-Löschfahrzeug „Z 1“-FLF 60/92-8 auf einem Racer-Fahrgestell (zweimal 360-PS-Achtzylinder-Deutz-Dieselmotor mit Turbolader

und Ladeluftkühlung) vor. Die neuartige, stromlinienförmige Voll-Kunststoff-Karosserie hatte der Bereich Kfz-Design der Fachhochschule Pforzheim unter Leitung von Professor Herbert Ohl gestaltet.

Im Mai 1990 verkaufte O & K die Faun-Produktionsbereiche Hydraulikkrane und Nutzfahrzeuge in Lauf mit etwa 612 Beschäftigten und 135 Millionen DM Umsatz an den größten japanischen Kranhersteller Tadano Ltd., Takamtsu/Japan (auch > Krupp).

Tadano organisierte den Betrieb neu und gründete für Marketing, Vertrieb und Kundendienst die Tadano Faun GmbH Lauf/Pegnitz. Sie nahm ihre Aktivitäten mit dem 1. Juli 1991 auf. Die Entwicklung und Produktion blieb bei der Faun GmbH.

Lao 1993 03 30, März: Brückenschlag: Tadano-Faun-Kooperation