

1925 – 1932

**Fuchs
1925 – 1932**

Mitte der zwanziger Jahre begannen immer mehr deutsche Nutzfahrzeughersteller, neben herkömmlichen Lastwagen und Zugmaschinen mit Anhängern auch Sattelzugmaschinen anzubieten. Der Vorteil war, dass die Auflieger ohne Stillstand der Zugmaschine abgestellt und be- oder entladen werden konnten.

Im Winter 1925/1926 präsentierte auch die Waggonfabrik H. (Heinrich) Fuchs A.-G., Heidelberg-Kirchheim (Werk in Rohrbach bei Heidelberg), ein ausgereiftes Motorlastzugsystem. Es bestand aus Sattelschlepper und Auflieger. Der Auflieger konnte je nach Kundenwunsch mit einer Ladelänge von fünf oder siebeneinhalb Metern gebaut werden. Als sogenannter Großflächenwagen mit zehn Metern Länge und 2,2 Metern Breite wurde er überdies mit zwei lenkbaren Hinterachsen versehen. Die Lenkung erfolgte dabei über einen Lenkbalken im gleichen Winkel wie die

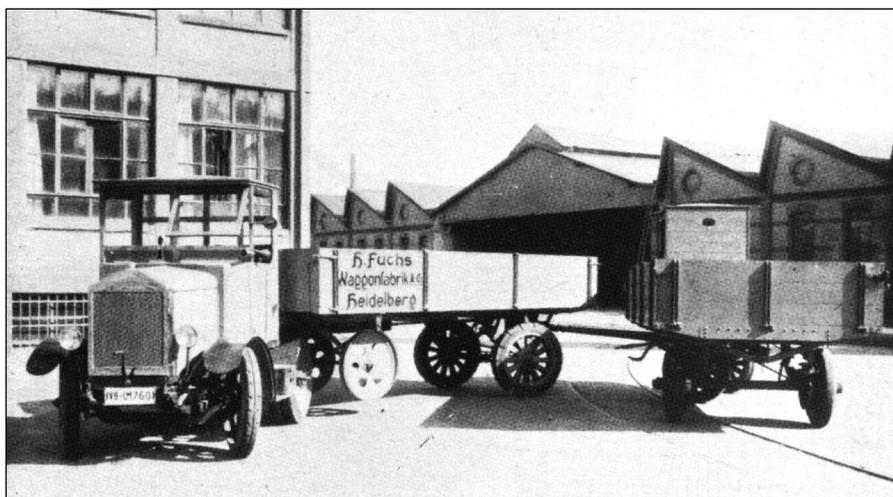
Vorderräder der Zugmaschine. Der Wendekreis betrug zehn Meter. Bis zu 15 t Nutzlast konnte dieser Sattelschlepper befördern. Als Auflieger fertigte Fuchs auch Omnibusse und Straßensprengwagen.

Die erste Ausführung der Fuchs-Zugmaschine war mit einem Deutz-Oberursel-Vierzylindermotor für Ben-

zol- und Rohölbetrieb ausgerüstet, der 55 PS mit Benzol, 50 PS mit Benzin und 40 bis 42 PS mit Rohöl (Gasöl, Petroleum, Solaröl) leistete. Der Motor war mit einem Achtgang-Sperrgetriebe zu einem Maschinenblock gekuppelt. Die Kraftübertragung erfolgte über Ketten. Das Fahrzeug besaß keinen Rahmen, nur der Motorblock und das Fah-



Die Fuchs-Zugmaschine ist mit einem sehr frühen Ladekran ausgestattet ¹



Der Fuchs-Lastzug 1926 mit zusätzlichem Anhänger ¹



Bei Schnee präsentierte die Waggonfabrik H. Fuchs ihren Motor-Lastzug 1926 ¹

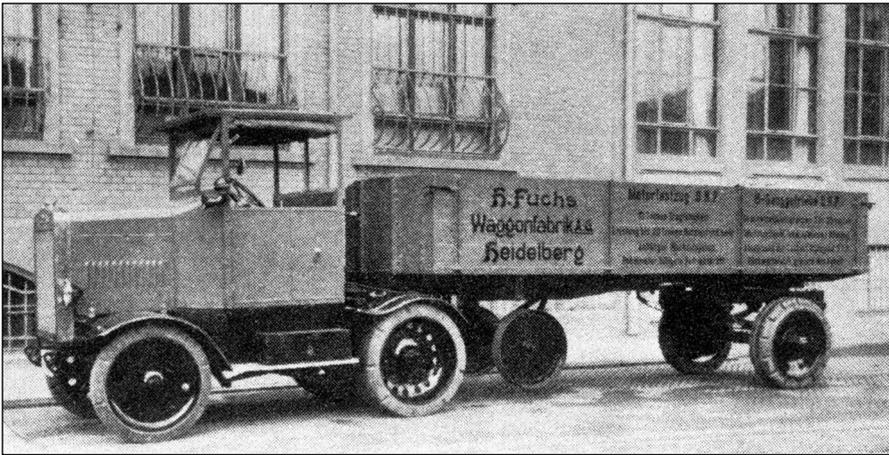
Motor-Lastzug

Wirtschaftlichstes Erzeugnis für den Lasten-Verkehr

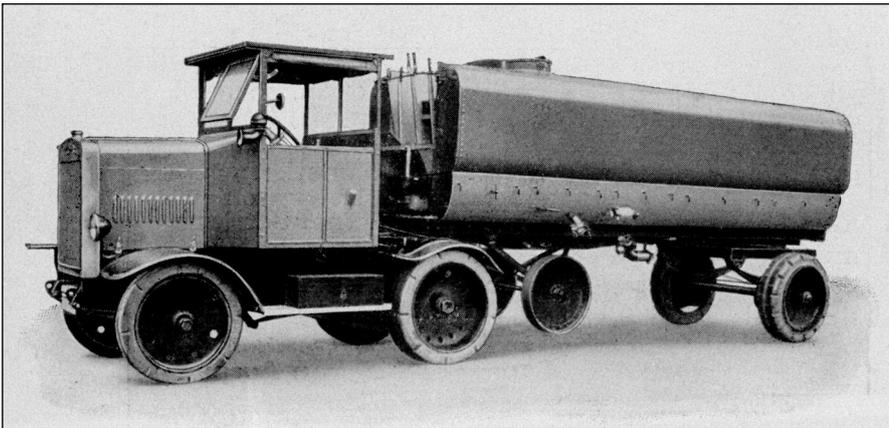
Verlangen Sie Prospekte vom Erbauer:

H. FUCHS
Waggonfabrik A.-G.
Heidelberg

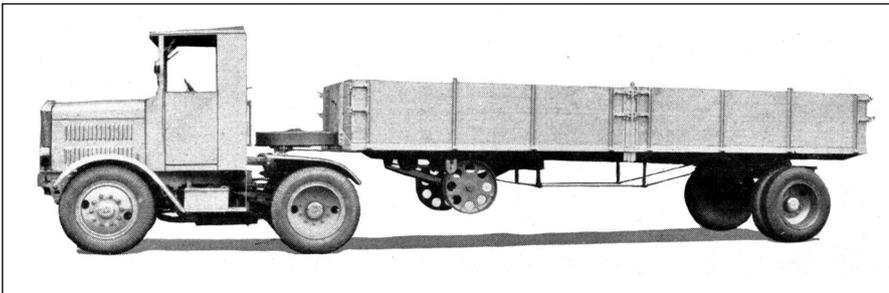
Fuchs-Motor-Lastzug aus Heidelberg ¹



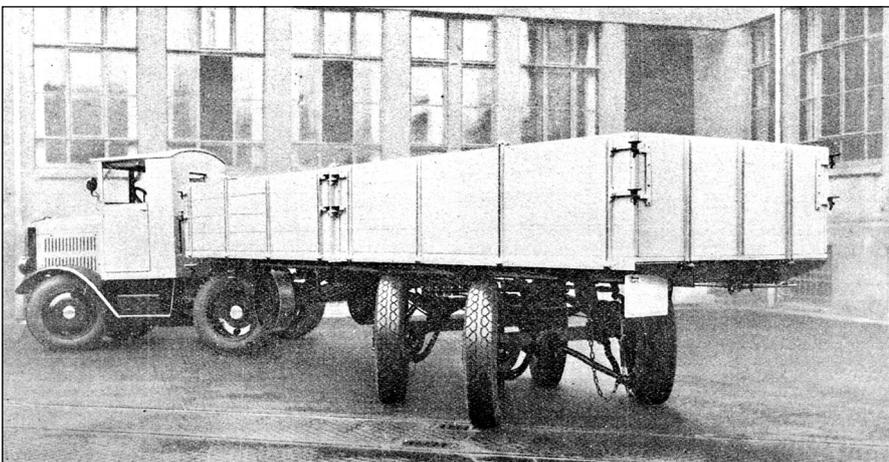
Fuchs-Sattelschlepper Typ LM 1



Fuchs-Sattelschlepper Typ LM mit 7000-l-Tankauflieger 1928 1



Fuchs-Zugmaschine Typ FM 6/10 von 1928 mit 10-t-Auflieger 1



Die Lenkachsen eines zweiachsigen Fuchs-Aufliegers 1

rerhaus ruhten auf zwei Längsträgern.

Ab 1928 wurde ein 100-PS-Maybach-Sechszylindermotor eingebaut, seltener fanden auch Vergasermotoren eigener Bauart mit 55 PS Leistung Verwendung. Mit Vollgummireifen betrug die Höchstgeschwindigkeit 35 km/h, mit Pneumatiks 48 km/h. Ein Spezialanhänger gestattete nun, 20 t Nutzlast zu befördern.

Anfang 1929 geriet die Firma mangels Waggonbau-Aufträgen in finanzielle Schwierigkeiten, die 1930 zur Auflösung der Lastzugabteilung führte. Nach einem Moratorium führte man unter Federführung der Kraftflug-Gesellschaft m.b.H., München, in München/Gräfelfing die Fertigung als Firma Fuchs Lastzug- und Schlepper-Bau G.m.b.H. fort. Bis 1932 wurde das fast unveränderte Fuchs-Sattelsystem mit den wie erwähnt motorisierten Zugmaschinen Typ LM (55 PS) und Typ FM 6/10 (100 PS) angeboten.

In den alten Fuchs-Werken in Heidelberg sollte 1965 noch einmal der Lastwagenbau aufgenommen werden: durch den US-amerikanischen Automobilhersteller International Harvester (> IHC).



Werbung mit Typ FM 6/10 aus München 1