

1925



(1918) 25.06.1925 - 172 290

172 290

1925







26.01.1925 - 335 582

1933 – 1938

1939

Hanomag 1905 – 1910 1925 – 1969

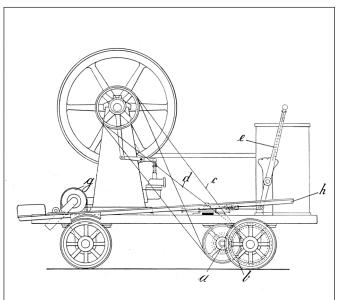
Der Kaufmann und Fabrikant Georg Egestorff hatte am 6. Juni 1835 von dem Königlich Großbritannisch-Hannoverschen Ministerium die Erlaubnis bekommen, eine "Eisen-Giesserey" und Maschinenfabrik in Linden vor Hannover zu errichten. 1846 wurde dort die erste Lokomotive hergestellt, 56 Jahre später die zehntausendste. Mit 3,5 Millionen Thalern wurde 1871 die Hanno-

versche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vorm. Georg Egestorff gegründet, die 1904 die Telegrammanschrift Hanomag erhielt.

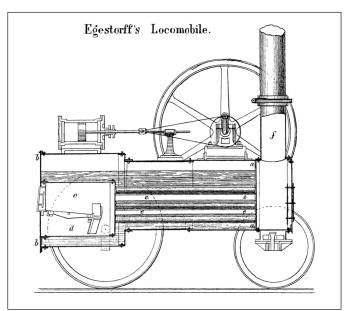
Die Produktionsausweitung auf Straßenfahrzeuge versuchte Hanomag 1905 mit der Übernahme der Patente von Peter > Stoltz, welche die Germania-Werft, Kiel-Gaarden, vergab, ein Tochterunternehmen der Friedrich > Krupp A.G., Essen. Bis 1910 wurden in Hannover nach den Stoltzschen Patenten Dampf-Lastwagen, Automobil-Dampf-Straßen-Sprengwagen und Dampf-Omnibusse ohne große Resonanz gebaut.

Der Einstieg in das Schleppergeschäft begann 1912 mit dem Bau der "WD"-Erdpflug-Konstruktion des Ingenieurs Ernst Wendeler (> Freibahn) und des Landwirts Boguslaw Dohrn.

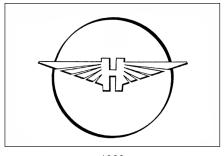
Der Versailler Vertrag brachte Hanomag einen letzten Großauftrag für Lokomotiven, die als Reparation an die Siegermächte gingen, doch zeichnete sich fortan ein allgemeines Sinken der Nachfrage nach Lokomotiven ab. Notgedrungen erweiterte Hanomag Anfang der zwanziger Jahre die Ackerschlepperfertigung und nahm den Straßenfahrzeugbau erneut auf.







Schnitt durch eine Hanomag Dampf-Lokomobile



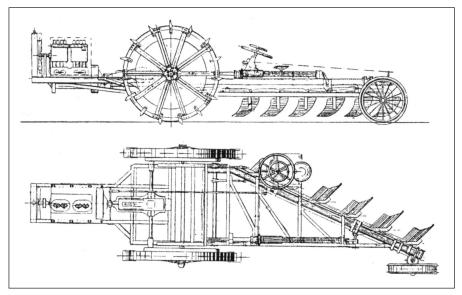




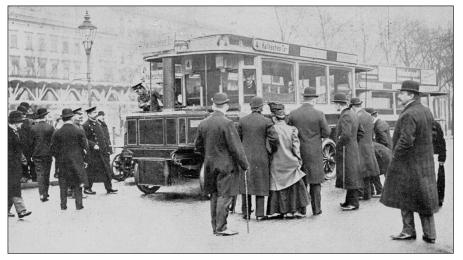
0 – 529 059 29.09.1952 – 630 003

1939 14.05.1940 – 529 059

Werbung für die Hanomag-Radschlepper 192x <sup>1</sup>



Ein früher Pflug Patent Wendeler-Dorn von 1914 gebaut bei Hanomag 1914 <sup>1</sup>



Die Hanomag baute Dampf-Lkw und -Busse nach Patent Stoltz von 1905 – 1910 1

Ernst Wendeler war zwischenzeitlich Direktor der Deutschen Kraftpflug A.G., Berlin, geworden. Hanomag, an diesem Unternehmen beteiligt, erhielt 1920 einen Fabrikationsvertrag für den WD-Raupenschlepper, dessen Laufwerkskonstruktion von dem bekannten Chefingenieur Joseph Vollmer stammte. Dieser war auch für die ersten deutschen Panzer verantwortlich gewesen. Außer in der Landwirtschaft fanden die WD-Raupen auch in Industriebetrieben als Zugmaschinen Verwendung. Der große WD-Schlepper besaß einen 50-PS-Motor, die kleine Version war mit einem 25-PS-Motor ausgestattet.

Der Hanomag-WD-Ackerschlepper, den Hanomag ab 1924 im Auftrag der Deutschen Kraftpflug A.G. fertigte, und die 1925 folgende Straßenversion Typ R 26 Str. (26 PS) sollte dem USamerikanischen Schlepperimport Paroli bieten. Die Höchstgeschwindigkeit lag anfangs bei 8, später bei 15 km/h. Diese Typen wurden die Stammväter einer langen Reihe von erfolgreichen Hanomag-Schleppern, die oft bis Anfang in die fünfziger Jahre als Straßenzugmaschinen in der Industrie, bei Gewerbetreibenden, Möbelspediteuren und Kohlenhändlern ihren Dienst taten. 1927 kam der 28/32-PS-Hanomag-WD-Schlepper Typ R 28 Str. auf den Markt. Im folgenden Jahr gab die Deutsche Kraftpflug A.G. den Vertrieb der Schlepper an Hanomag ab.

1924 übernahm das Unternehmen den Bau des zweisitzigen Kleinwagens "Kommißbrot" (die Konstrukteure waren Fidelis Böhler und Carl Pollich), eines kleinen 2/10-PS-Ponton-Pkw mit wassergekühltem 500-ccm-Einzylinder-Viertaktmotor. Mit einem aufsetzbaren Kasten wurde das "Kommißbrot" als Klein-Lieferwagen genutzt und lief un-



14.04.1960 - 737 586

## A

16.06.1966 - 824 961

## HANOMAG HENSCHEL

03-11-1969 - 876 088

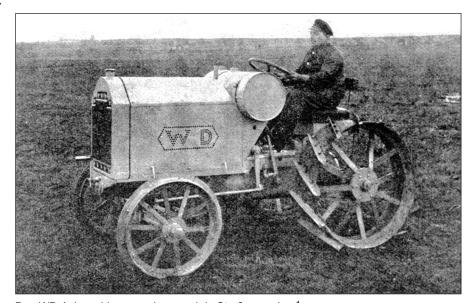
ter anderem als Pannenhilfswagen ("Gelber Engel") beim ADAC. Nach > Brennabor und > Opel führte Hanomag 1925 die Fließbandmontage im Automobilbau ein. 1927 wurde das Gefährt als richtiger Lieferwagen karossiert angeboten. Der Vertrieb erfolgte über die Bergbau-A.-G. Lothringen, die seit 1922 Hauptaktionärin war.

Im gleichen Jahr startete der Hanomag-Lkw-Bau mit einem Frontlenker-Kleinlastwagen, der vom Kommißbrot-Motor angetrieben 0,5 bis 0,75 t Nutzlast mit einer maximalen Geschwindigkeit von 35 km/h befördern konnte. Der Motor war vorne zwischen Fahrer- und Beifahrersitz eingebaut. Mit Kardan und Kegelrädern wurde die Kraft auf die Hinterachse übertragen, ein Differential hatte man eingespart. Das mit 2500 Mark äußerst billige Gefährt erhielt auch auf Beriebsgeländen, als ländliche Feuerwehr oder winziger Familienomnibus Zuspruch.

Die 1928 begonnene Hanomag-Dieselmotor-Entwicklung (Konstrukteur: Diplom-Ingenieur Lazar Schargorodzky) erreichte 1930 ihr Ziel mit einem eigenen Vierzylindermotor (36 PS) und einer eigenen Einspritzpumpe. Serienmäßig trieben sie zuerst Hanomag-Rad- (Typ R 36) und -Raupenschlepper an. Gleichzeitig verließen die ersten Automobil-Straßenzugmaschinen bzw. Sattelschlepper (Vierzylinder-Dieselmotor) das Lindener Werk. Ein Hano-



Das "Komißbrot" als Lieferwagen 1925 <sup>1</sup>



Den WD-Ackerschlepper gab es auch in Straßenversion <sup>1</sup>



Werbung für die Hanomag-WD-Straßenzugmaschinen 1929 1

mag-Sechszylinder-Diesel-Rennwagen mit 2,3 Liter holte 1939 vier Diesel-Weltrekorde (unter anderem 5 km bei fliegendem Start mit 155,9 km/h).

Die Folgen der Weltwirtschaftskrise und des Bankenkrachs trafen auch die Hanomag, die am 17. Dezember 1931 einen Vergleich beantragen musste. Seit 1928 hatten sich die Verluste auf 3,7 Millionen Reichsmark summiert. Den Lokomotivbau verkaufte das Unternehmen für 5,25 Millionen Reichsmark an > Henschel & Sohn, Kassel, um ihr Automobil- und Schlepperprogramm fortführen zu können.

Am 17. Dezember 1931 stellte Hanomag sämtliche Zahlungen ein. Die Lösung bot sowohl ein Vergleich, der 2,6 Millionen Reichsmark freimachte, als auch die zur Weiterführung der verbliebenen Hauptabteilungen durch ein Konsortium (unter Führung der Großhandelsfirma in technischen Geräten J. Hans Lerch & Co., Hannover) gegründete Hanomag Automobil- und Schlepperbau G.m.b.H. Diese Gesellschaft, die am 1. August 1932 ihre Geschäftstätigkeit aufnahm, pachtete die Betriebe, wobei sich der Pachtzins nach dem Umsatz richtete und zum Einhalten der Hanomag-Verpflichtungen diente. Die Zahl der Beschäftigten ging im Jahr 1932 von 2994 auf 1260 zurück.

In dieser Situation brachte Hanomag den Dieselradschlepper RD 36 (36 PS) als Ackerschlepper und Zugmaschine auf den Markt.

1932 brachte Hanomag den Typ HL3-3,5 als ersten deutschen Diesel-Frontlenker-Lkw mit einem in der Fahrzeugmitte liegenden flachen Unterflurmotor (60 PS, Typ D 52 L) auf den Markt. Er war für 3,5 bis 4 t Nutzlast ausgelegt. 1934 folgten Omnibusse gleicher Bauweise (55/60 PS), für die auch Niederrahmenfahrgestelle vorgesehen waren. Die Busse hatten 40 Sitzplätze und erreichten Geschwindigkeiten von 60 bis 75 km/h. Auf der IAA in Berlin 1934 stellte Hanomag das Allrad-Fahrgestell Typ H-L 5 mit Allradlenkung vor (105/110-PS-Sechszylinder), eine Weiterentwicklung des HL3-3.5. In weiteren Versionen sollten auch Sechszylinder-Dieselmotoren mit 60, 105/110 und 120 PS zum Einbau kommen. Hanomag stoppte jedoch die Unterflur-Fahrzeug-Fertigung noch am Jahresende, um sich der Schlepperfertigung zu widmen. Weniger als 100 Unterflur-Fahrzeuge waren gefertigt worden. Der Konstrukteur Oberingenieur Paul Arendt verließ den Betrieb und ging zu Büssing-NAG (> Büssing) zurück, von wo er 1931 die Unterflurmotor-Idee mitgebracht hatte, um sie dort zu vollenden.

Nach der Einführung einer 48-PS-Diesel-Zugmaschine für Nutzlasten bis zu zwei Tonnen (32 km/h), die guten Anklang fand, erweiterte Hanomag 1933 das Angebot mit der Schnellzugmaschine HL55, später SS 55 (55 PS/15t Nutzlast), die, dem jeweiligen technischen Standard angepasst, annähernd zwei Jahrzehnte im Programm blieb (als Sattelschlepper SSA 55). Ebenfalls 1933 rundeten die neuen 23-PS-Pkw-Typen "Garant" und "Kurier" (bis 1938) mit entsprechendem Kastenaufbau für 0,5 t Nutzlast als Lieferwagen die Nutzfahrzeugpalette nach unten ab.

Mit der NS-Machtübernahme stieg der Umsatz schlagartig, sogar Doppelschichten mussten eingelegt werden. Innerhalb kürzester Zeit wurden die Forderungen des Vergleichs von 1931 erfüllt. Zum 31. Dezember 1934 kündigte die Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation Akt.-Ges., die inzwischen Mehrheitsaktionär der alten Hanomag A.-G. geworden war, den Pachtvertrag mit der Hanomag G.m.b.H. und reaktivierte die stillliegenden Hanomag-Werksteile. Ab 1. Januar 1935 lief die Produktion wieder auf Rechnung der Hannoverschen Maschinenfabrik A.-G., vormals Georg Egestorff. Generalkonsul Lerch brachte seine Automobilbauinteressen in der Braunschweiger Mühlenbau- und Industrie A.-G. (> Miag) ein.

Nur kurze Zeit bot die Hanomag 1936 den Lkw-Typ HDS (65-PS-Vierzylinder-Dieselmotor) für 3,5 t Nutzlast an. Im gleichen Jahr begann der Bau der schweren Straßenzugmaschine Typ "Gigant", später SS 100. Ausgerüstet war sie mit einem 100-PS-Sechszylinder-Viertakt-Vorkammer-Dieselmotor mit 8550 ccm Hubraum, Vierganggetriebe und Druckluftbremse. Auf ebener Strecke erreichte sie 45 km/h. Die

Zugleistung lag bei 18 bis 20 t. Die Fahrerkabine hatte Platz für drei Personen. Bis zur Produktionseinstellung dieses Typs liefen mehrere tausend Exemplare in verschiedenen Versionen vom Band. Es gab die SS 100 mit kurzem Drei-Personen- und langem Sechs- bis Sieben-Personen-Fahrerhaus. 1938 versetzten die Konstrukteure die Vorderachse um 25 Zentimeter nach vorne. Die "Wehrmachtsausführung" SS 100 W hatte ein großes Fahrerhaus und serienmäßig eine Seilwinde. Auch das Schlepperprogramm wurde 1938 modernisiert. Die 38-PS- bzw. 45-PS-Diesel-Schlepper-Straßenzugmaschinen Typ SR 38/45 und Typ SR 45 wurden nun wahlweise mit offenen Führersitz oder geschlossenem Fahrerhaus geliefert.

1937 erweiterte der Klein-Zugwagen Typ SS 20 mit Schwingachsen vorne geschlossenem Aufbau das Schnellschlepper-Programm. Eingebaut war ein Pkw-Dieselmotor, der auf 2000 U/min gedrosselt 20 PS (1910 ccm) leistete. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h zog der Schlepper 7,5 t. Die Sonderausführung mit modifizierter Hinterachsübersetzung erreichte 30 km/h. Das Fahrerhaus hatte zwei bis drei Sitzplätze, wurde aber auch in einer Ausführung für drei und vier Personen geliefert. Auf Wunsch erhielt der SS 20 auch Riemenscheibenund Zapfwellenantrieb sowie einen Spill.

Um der Nachfrage nach einer offenen Straßenzugmaschine zu genügen, kam 1938 der Typ R L I 20 heraus, dessen Aufbau dem Bauernschlepper R L 20 glich, auf den Markt. Fahrgestell und sein Vierzylinder entstammten dem SS 20. Seine Zugkraft betrug 12 t, die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h.

Gemäß dem Schell-Plan startete bei Hanomag 1938 die Lizenzproduktion des Einheits-Halbkettenfahrzeugs H kl 6 (offzielle Bezeichnung "leichter Zugkraftwagen 3 t), das ursprünglich von der Hansa-Lloyd-Goliath A.-G. (> Borgward) entwickelt worden war. 1939 beschäftigte sich Hanomag mit einem eigenen 3-t-Halbkettenfahrzeug (H 7), wobei es jedoch nur zu einem Prototypen kam. Zusammen mit der > Demag machte Hanomag 1939/40 Versuche mit einem Zugkraftwagen,

der die 1-t-Demag- und die 3-t-Hanomag-Version des Einheits-Halbkettenfahrzeugs H kl 6 ersetzen sollte. Auch hier blieb es bei Prototypen. Während des Zweiten Weltkriegs verließen Kübelwagen mit Allradantrieb, Schützenpanzerwagen, Selbstfahrlaffetten, Zugmaschinen und Traktoren das Werk. Die Pkw-Produktion war Hanomag verboten. Mit dem Einsatz von "Fremdarbeitern" und Insassen eines vor den Toren angesiedelten Vernichtungs-Arbeitslagers (KZ-Außenstelle Linden) wurde die Produktion forciert.

Nach dem Zusammenbruch des "Dritten Reichs" nahm Hanomag unter Leitung von Generaldirektor Dr. Korte 1946 die Produktion der 100-PS-Zugmaschinen wieder auf. Mit einem modifizierten Äußeren (die aufwendigen Kühlerklappen entfielen) wurden die "SS"-Typen aus gegebenem Anlass in "ST" (Schnelltransporter) umbenannt. Auf zwei von Hanomag selbst gefertigten Spezialanhänger konnte der ST 100 bis zu 16 t Nutzlast ziehen. Auch die Radschlepper mit 40 PS wurden wieder gefertigt.

Mit verkürztem Fahrerhaus und verlängertem Radstand half der ST 100 ab 1949 unter der Typenbezeichnung STA 100 auch als Lkw mit 5 t Nutzlast und Fünfganggetriebe den Mangel an Lastwagen für den Wiederaufbau auszugleichen. 1949/50 folgte für kurze Zeit eine nochmals (auf 8,20 Meter) verlängerte Version des Fahrzeugs unter der Bezeichnung H D 5 N, ebenfalls mit 5 t Nutzlast. Als Sonderanfertigung gab es gleichzeitig auch den ST 20 als Diesellastwagen (1 t Nutzlast). 1951 wurde die Produktion der Lkw- und Zugmaschinen-Konstruktionen aus der Vorkriegszeit eingestellt. 1953 allerdings lebte die Fertigung mit 25 handgefertigten ST 100 W noch einmal auf.

1950 begann die Serienproduktion des völlig neu konstruierten Hanomag-Diesel-1,5-Tonners L 28 (45-PS-Vierzylinder-Diesel, 2799 ccm; ab 1951: 50 PS, 1,8 t Nutzlast) mit dreisitzigem Ganzstahlfahrerhaus und geteilten, aufstellbaren Frontscheiben. Das Chassis stammte von Ingenieur Carl Pollich, der Motor von Ingenieur Hans Kremser. Es war der erste Eineinhalb-Tonner der Welt mit Dieselantrieb. Ausgeliefert

wurden die Diesel-Schnelllastwagen mit Pritschen-, Kasten- und Kofferaufbau, als Viehtransporter sowie als Kipper (KL 28-K). Die Fahrgestelle dienten zahlreichen Aufbauherstellern als Basis für Sonderausführungen. Ein Hanomag-Kleinbus (Club-Bus), der erste Diesel-Kleinbus (45 PS bzw. 50 PS, 2799 ccm), den es ab 1951 gab, fasste 1/14 Personen, die Luxusversion hatte Dachrandverglasung und Schiebedach.

1952 begann die Serienfertigung eines 2-t-Lastwagens (Typ L 28/2 t). 1953 rundete das Programm ein neuer 2,5-Tonner (Typ L 28/2,5 t) ab, in dem der bewährte Vierzylinder mit einem Roots-Gebläse aufgeladen 65 PS leistete. Der 2,5-t-65 PS-Hanomag wurde somit der erste Leichtlastwagen mit Auflade-Diesel, inklusive einer Omnibus-Version für 22 Personen In über 50 Länder exportierte Hanomag ihre Diesel-Schnelllastwagen und Ende 1952 erhielten Argentinien, Brasilien, Chile und Uruguay Hanomag-Omnibusse mit 14 Sitzplätzen, die als sogenannte Micro-Busse den Fernverkehr bedienten. Speziell für den Export brachte Hanomag 1953 zudem einen Diesel-Pick up (50 PS) für 0,915 t Nutzlast heraus.

Außer bei Lastwagen blieb die Hanomag auch im Ackerschlepperbau engagiert. Aus dieser Tradition heraus entwickelte man den 1951 herausgebrachten Straßenschlepper Typ R 45 (C), der mit seinem 45-PS-Vierzylinder-Dieselmotor vielfach Verwendung im Baugewerbe, der Industrie und bei Schaustellern fand. 1955 folgte der Spezialschlepper R 55, der auch bei der Nato eingesetzt wurde.

Nachdem Hanomag die unrentabel gewordene Straßen-Zugmaschinenproduktion aufgegeben hatte, fertigte der Hanomag-Großhändler August Enser, Fahrzeugbau, Fürth/Bayern, Schreiberstraße 3-5, im Kundenauftrag und mit Zustimmung der Hanomag die Hanomag-Enser-Zugmaschinen "Typ-Enser" (Zugkraft 14–20 t) auf der Basis des L 28 und der späteren Hanomag-Baureihen AL-28, Kurier sowie der F-Baureihe. Fahrgestelle und Kardan wurden gekürzt und kürzere Getriebeübersetzungen gewählt. Dieses Prinzip behielt Enser bis zur Einstellung der Hanomag-Fahrzeugproduktion bei.

Für die Enser-Zugmaschinen hatte Hanomag die volle Werksgarantie übernommen.

Seit 1952 war Hanomag, nach der Entflechtung der Vereinigten Stahlwerke, eine Tochter der Rheinischen Stahlwerke A.G., Essen (Rheinstahl). Der Rheinstahl-Bogen überspannte jedoch erst ab 1960 das traditionelle Hanomag-Firmenzeichen.

Hanomag erwarb durch eine Kommanditeinlage von 4,5 Millionen DM eine Beteiligung an der Vidal & Sohn Tempo-Werk G.m.b.H., Hamburg-Harburg (> Tempo). Vom 26. Januar 1955 an waren beide Verkaufsorganisationen unter gemeinsame Leitung gestellt. Die endgültige Fusion erfolgte am 30. September 1965.

1955 reihte sich die Hanomag in den Kreis der Allradanbieter ein. Für den Güter- und Personentransport bei Behörden, Organisationen und dem Bundesgrenzschutz bot man den 1,5-t-Allrad-Lkw (mit Roots-Lader, 65-PS-Vierzylinder, 2,7 1, 70 PS ab 1955 und acht Gängen) an. Der 1,5-Tonner wurde 1963 mit einer größeren, kantigen Fahrerkabine und Motorhaube versehen. Wie alle großen deutschen Nutzfahrzeughersteller suchte Hanomag, an den lukrativen Militäraufträgen für die Wiederbewaffnung der Bundesrepublik teilzuhaben. Der AL-28 fand jedoch bei der Quotenverteilung kaum Beachtung, was mit zum Niedergang der Hanomag

Mit einem neuen Dreitonner in Pritschen-, Koffer- und Kastenausführung sowie als Omnibus (max. 22 Personen) wartete Hanomag auf der Frankfurter IAA 1955 auf und erweiterte somit das bisherige Angebot. Die Leistung des bekannten 2,7-l-Ladermotors hatte man auf 70 PS erhöht.

1957 bekamen alle Typen außer dem Allradler eine durchgehende Windschutzscheibe, versenkbare Seitenscheiben, Ausstellfenster und für eine bessere Rundumsicht (340 Grad) gerundete Fenster an beiden Rückenecken. Die Inneneinrichtung wurde ebenso verbessert.

Im Oktober 1957 lief der fünfzigtausendste Hanomag-Lkw seit 1950 vom Band. 1958 war für das Unternehmen ein einschneidendes Jahr. Vom 1. April

Der Hanomag-Stand auf der IAA 1935

1958 an firmierte die Hanomag als Rheinstahl Hanomag A.G. Die Produktion der Haubenmodelle (der Allradtyp ausgenommen) wurde schrittweise eingestellt und die Frontlenker-Bauweise eingeführt (mit einzelnen an Dreieckslenkern, Schraubenfedern und Teleskopstoßdämpfern aufgehängten Vorderrädern). Alle Fahrzeuge der neuen Reihe (Chefkonstrukteur Carl Pollich) hatten das gleiche Konstruktionsprinzip und die gleiche Kabine. Der Motor saß im Fahrerhaus unter dem Mittelsitz. Unterschiedlich waren die Nutzlasten und die Abmessungen der Aggregate. Ihren Namen erhielten die Fahrzeuge nach den Hanomag-Vorkriegs-Pkw. Den Anfang machte Ende 1958 der Pritschenwagen "Kurier" (1,98 t Nutzlast, 50 PS; ab 1962: 60 PS, 80 km/h).

## Textsammlung

KUV 1958 10 UVI - 25.10.) Vertriebsgemeinschaft Rheinstahl Hanomag - BMW: Die Verhandlungen zwischen der Rheinstahl Hanomag A.G. und der Bayerischen Motoren Werke A.G. über die Bildung einer Vertriebsgemeinschaft sind nunmehr zu einem positiven Abschluss gebracht worden. Es wird eine gemeinsame Vertriebsleitung errichtet, der vor allen Dingen die Koordinierung und der Ausbau der Händlerorganisation obliegen. Beide Werke erhoffen sich von der Zusammenfassung ihrer sich gut ergänzenden Produktionsprogramme eine wesentliche Stärkung ihrer Marktstellung im In- und Ausland. In diese Vereinbarungen ist auch die Vidal & Sohn Tempo-Werk G.m.b.H. einbezogen, die bereits vor mehreren Jahren eine erfolgreiche Vertriebsgemeinschaft mit der Rheinstahl Hanomag A.G. eingegangen ist.

Als nächste Neuerung erschien zur IAA in Frankfurt 1959 der "Garant" (2,65 t Nutzlast, 65 PS). Im Herbst 1960 erweiterte man die Frontlenker-Baureihe um den "Markant" (3,27 t Nutzlast, 70 PS), der den 3-t-Hauben-Lkw ablöste. Nachdem 1965 die Zuladung des Markant auf 3,5 t und seine Motorleistung durch Roots-Aufladung auf 80 PS erhöht worden war, lief der

alte 3-t-Markant unter der Bezeichnung Garant S weiter.

Von diesen Baumustern konstruktiv und damit auch äußerlich abweichend war der 1959 präsentierte "Kurier"-Kastenwagen (1,65–1,75 t) mit Plattformrahmen. Dieser spezielle moderne Lieferwagen war vorrangig auf die Bedienung durch einen einzigen Mann ausgerichtet. Sein weit nach vorn gelegtes Antriebsaggregat gab einen Durchgang frei, der Innenraum hatte Stehhöhe. Ein schnelles Be- und Entladen, Aus- und Einsteigen vom Fahrersitz aus ermöglichten beidseitige Schiebetüren statt der üblichen Türen, mit denen er wahlweise auch geliefert werden konnte. Erst 1964 passte man ihn der übrigen Baureihe an.

Nach dem Konkurs der Firma Carl F.W. Borgward G.m.b.H. (> Borgward) übernahm Hanomag am 8. Dezember 1961 Teile des ehemaligen Borgward-Werks in Bremen-Sebaldsbrück und produzierte dort ab 1. Februar 1963 den Markant, den AL-28 sowie Schaufellader.

xx? Später kam der Kurier aus Bremen. Das traditionsreiche Tempo-Werk fiel 1965 der Rheinstahl Hanomag zu, damit einhergehend auch die Tempo-Kapitalanteile der indischen Partnergesellschaft Bajaj-Tempo Ltd., Bombay, (der Hauptanteil gehört der Familie Firodia). Bis 1966 kamen die Tempo-Fahrzeuge in Deutschland noch unter ihrem alten Namen auf den Markt, in Indien wird die Fertigung der Tempo-Fahrzeuge, die xxxxx auch wieder in Deutschland importiert werden, bis heute fortgesetzt.

Im Rahmen des Integrationsprozesses der Rheinstahl-Lastwagenfabriken erhielten die Hanomag-, die Henschelund auch die Tempo-Fahrzeuge einheitliche Bezeichnungen. Die Typenbezeichnung verwies auf das Gesamtgewicht, F stand für Frontlenker.

Im Frühjahr 1967 wurde eine neue Frontlenker-Baureihe im fortschrittlichen Baukastensystem und mit einem modernen, kantigen Äußeren aufgelegt. Auch die Motoren waren Neuentwickelt. Die Typen waren der F 45 (65 PS, 4,1/4,3 t zGG, 2 t Nutzlast), F 55 (80 PS, 5,3 t zGG, 2,63 t Nutzlast) und

der F 65 (80 PS, 5,99/6,3 t zGG, 3,29/3,6 t Nutzlast), der F 75 (100 PS, 7,49 t zGG, 4,5 t Nutzlast) erweiterte das Angebot zudem nach oben. Die Typen F 76 und F 85 erhielten einen 100-PS-Sechszylinder-Motor, die leichteren waren mit 65-PS- und 80-PS-Vierzylinder-Motoren ausgerüstet. Die Nutzlast lag zwischen 1,75 und 5,5 t. Die ehemaligen Tempo-Typen wurden dem neuen Design mit rechteckiger Kühlerverkleidung und hochkantigen Scheinwerfern angeglichen. Sie erhielten die Bezeichnungen F 20 (1 t NL), F 25 (1,3 t), F 30 (1,6 t), F 35 (1,75 t). Man installierte entweder 54-PS-Vierzylinder-Benzinmotoren (von Austin) oder vierzylindrige 50-PS-Hanomag-Dieselmotoren. Das neue Lkw-Progrann gab es nun mit 9 Typen, 5 Motoren (50, 54, 65, 80 und 100 PS), 11 Nutzlasten, 16 Radständen und mehr Varianten: Allein 109 Pritschen- und 60 Kastenwagen mit Dreh- und Schiebetüren standen nun zur Verfügung. Auch als Omnibusse (z.B. F 25 als Achtsitzer und ab 1968 als 13 Sitzer)

Um die steigende Nachfrage zu befriedigen, richtete man in dem ehemaligen Borgward-Werk Bremen-Sebaldsbrück eine zweite Fertigungsstraße für die Transporter ein, die ab dem 1. September 1969 anlief. (Siehe Material zur Ausstellung – Hanomag

Ab dem Frühjahr 1968 wurden die Fahrzeuge beider Rheinstahl-Töchter unter dem gemeinsamen neuen Hanomag/Henschel-Markenzeichen vermarktet, dass erstmals bereits 1965 auf der IAA benutzt worden war.

Ein Jahr später xxx ? kam es auf Grund der schlechten Konjunktur und wegen eines zu großen Nutzfahrzeugangebots auf dem deutschen und internationalen Markt zur Vereinigung der Lastwagenkapazitäten mit Henschel in der > Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke A.G.(HHF).

71 1 34 – Jan) Mercedes ohne Stern: Es wurde schon des öfteren betont, dass es eigentlich nur im Sinne des Käufers sein kann, wenn sich Fabriken zusammentun, um durch Aufgabenteilung zu qualitativ besseren, wirtschaftlicheren und billigeren Produkten zu kommen. Deshalb können die einzelnen Vertriebswege durchaus beibehal-

ten werden, wie es jetzt wieder am Beispiel Mercedes und der Tochter Hanomag-Henschel bewiesen wird. Welche firmeneigenen Zulieferwerke werden in Zukunft nun was dazu beisteuern, nachdem feststeht, dass die Zentralen von Mercedes in ST-U und die der HHF in Hannover bleiben? - Werk Gaggenau: Spezialachsen, Getriebe-Großserienfertigung, Gelenkwellen und Unimog-Montage; Werk Mannheim: Gießereiprodukte, Großserienmotoren, Kfz-Teile und Omnibusmontage; Werk Düsseldorf: Lenkungen, Schnellastwagen, Kleinbusse; Werk Bruchsal: Holzbearbeitungsteile; Werk Wörth: Fahrerhausbau, Endmontage der Mercedes-Lkw; Werk Kassel: Achsen-Großserienfertigung, mittlere und schwere Henschel-Lkw; Werk Bremen: Großserien-Preßteile, ebenso wie Harburg Transporter, ferner leichte Lkw. – Mit der Übernahme des Mercedes-Pkw-Diesels in den Transporter der HHF begann es Anfang 1970. Dann folgte der Benzin-Motor, der wegen seines Preisunterschieds noch mit dem Austinmotor konkurrieren musste. Jetzt wurde das Kastenwagenprogramm von 1 bis 3,2 t Nutzlast durch die Typen F 40 ka bis F 55 ka aus dem Düsseldorfer Mercedes-Programm unter geringfügigen optischen Änderungen ergänzt. Damit sind die HHF in der Lage, den bisherigen Hanomag-Kunden Kastenwagen mit verschiedenen Ladelängen und Innenhöhen anzubieten. In Kürze erfolgt die Vervollständigung durch die gleichen Baumuster als Kleinbusse. – In der 13- und 15-t-GG-Klasse werden neuerdings die Typen F 130 und F 150 mit Mercedes-Fahrgestell (Motor, Getriebe, Achsen und Rahmen) geliefert, allerdings mit dem kippbaren Henschel-Fahrerhaus, so daß sie in diesem Punkt dem Original LP 1313 und LP 1517 hinsichtlich Motorzugänglichkeit sogar überlegen sein dürften. Beide gibt es als Pritschen wagen in vier verschiedenen Radständen (3600, 4200, 4939 und 5170 mm) und dann natürlich als Frontlenker-Kipper und -Allradkipper. Die 130er-Serie wird mit dem Sechszylinder-Direkteinspritzer OM 352 mit 130 PS bei 2800 U/min und einem maximalen Drehmoment von 37 mkp bei 2000 U/min und die 150er-Serie mit dem OM 360 mit 192 PS bei 2500 U/min und 59 mkp bei 1500 U/min bestückt. Die Auslieferung dieser neuen Mittelklasse-Lastwagen April/Mai1971 geplant. – Wenn es in einer Mitteilung heißt, daß die jetzigen Neuerungen im HHF-Programm das Ergebnis einer bereits weitgehenden Ausnutzung von Rationalisierungsmöglichkeiten durch die \*bernahme von Aggregaten und Fahrgestellen der Daimler-Benz AG seien, dann ist es nicht schwer zu erraten, in welcher Form und in welchem Umfang sich dieser Prozeß weiter vollziehen muß. Eines Tages werdensich die beiden Marken in der Tat nur noch durch das Fahrerauhs und seine Innenausstattung unterscheiden, wobei es dann natürlich durchaus im Bereich des Möglichen liegt, daß auf beiden Seiten Schwerpunkte in Form einer gegenseitigen Typenabtretung gebildet werden.

Die noch aus der Tempo-Zeit stammenden Frontlenker-Typen wurden von Hanomag-Henschel und später von der Daimler-Benz A.G. (> Mercedes-Benz) in Bremen weitergebaut. Die Werkzeuge für die größeren Hanomag-Fahrerhäuser F 45/F 55 gingen nach der Produktionsbeendigung durch Daimler-Benz nach Österreich zu Steyr-Puch. Die Österreicher hatten schon seit 1969 Teile für ihr Mittelklasse-Fahrerhaus von Hanomag erhalten. Es wurde dort noch bis in die achtziger Jahre in leicht modifizierter Form genutzt.

In Indien werden bis heute neben Tempo-Dreiradlieferwagen Frontlenker-Transporter nach den Hanomag-Baumustern F 25 und F 35 von der Bajaj-Tempo Ltd. in Poona hergestellt. Bei der ebenfalls indischen Firma Tata-Engineering & Locomotive Co. (Tata-Telco mit 10,6 % Daimler-Beteiligung) werden unter dem Tata-Markenzeichen noch heute in Bombay und Jamshedpur Tata-Nutzfahrzeuge gebaut, die den früheren Hanomag-F 45/F 85-Kurzhaubermodellen und den Steyr-Plus 590/690-Schnellastwagen ähneln.

Rheinstahl Hanomag baute weiterhin Motor und lieferte bis 1973 Aggregate für die Schnellastwagen des Bremer Hanomag-Henschel-Werks. Mit der Einstellung des Motorenbaus und dem Verkauf der Produktionsanlagen an Volvo in Schweden versetzte Rheinstahl der HHF den Todesstoß. 1971 waren schon die Rheinstahl Hanomag-Bereiche "Ackerschlepper" und "Landmaschinen" aufgelöst worden.

Zum 1. Oktober 1974 verkaufte Rheinstahl die Hanomag an Massey-Ferguson Ltd. (MF), Toronto. Rheinstahl wurde noch im gleichen Jahr Teil des Thyssen-Konzerns.

Massey-Ferguson (MF) versuchte die Hanomag-Maschinen über ihre Tochtergesellschaft Perkins global zu vermarkten. In Hannover erzeugte Perkins-Dieselmotoren britischer Konstruktion baute > Volkswagen vom Herbst 1975 bis Ende 1978 in die Lastentransporter-Baureihe LT ein. Nach dieser kurzen Erfolgssträhne gab MF die Baumaschinenproduktion 1980 an die Internationale Baumaschinen Holding (IBH), Mainz, ab (> Zettelmeyer).

Horst Dieter Esch, Gründer und Chef der IBH, übernahm die nunmehrige Hanomag GmbH als Tochtergesellschaft. Als die IBH im November 1983 Vergleich anmeldete und zog sie die Hanomag nach, weltweit waren 10 000 Arbeitsplätze gefährtet. Der Chef der Frankfurter Privatbank Schröder, Münchmeyer, Hengst & Co. (kurz SMH-Bank), Ferdinand Graf von Galen, hatte Esch 900 Millionen Mark geliehen, das Achtfache des SMH-Bankkapitals, die fast vollständig verloren waren. Einer der spektakulärsten Bankzusammenbrüche der Nachkriegszeit konnte durch das Eingreifen anderer Banken gerade noch verhindert werden. Nach einer längeren Zitterpartie übernahmen 1984 drei niedersächsische Privatunternehmer (Helmut und Alfred Gassmann, Günther Papenburg) die traditionsreiche Hanomag. Im Sommer 1989 erwarb die japanische Komatsu Ltd., Tokio, der weltweit zweitgrößte Baumaschinenhersteller, mehr als 50 Prozent des Aktienkapitals von 24,3 Millionen und steigerte seinen Anteil. Der Baumaschinen firmiert heute als Komatsu Hanomag AG