

30.07.1919



1903 – 1968



1925

**Krupp**  
1903 – 1910  
1916 – 1968

auf und projektierte auch die Produktion von Lastkraftwagen und Dampf-Lastwagen. Während man die Lkw-Baupläne nicht weiter verfolgte, erwarb 1903 die Krupp-Tochter Germania-Werft, Kiel, Patente von > Peter Stoltz für seinen Sicherheits-Rohrplatten-Dampferzeuger. Die Entwicklung konnte für Dampf-Lastwagen, -Omnibusse, aber auch -Schienenfahrzeuge verwendet werden. Gleichzeitig mit dem Start der eigenen Produktion 1905 erteilte Krupp auch der Hannoverschen Maschinenbaufabrik-Akt.-Ges. (> Hanomag) und den Eisenwerken Gaggenau Nachbau-Lizenzen. Der Krupp-Dampf-Lkw war für 4 t und 2,5 t angehängte Nutzlast ausgelegt. Die Maschine leistete 20/30 PS. Dampf-

Fahrzeuge wurden bis etwa 1910 angeboten.

Im Ersten Weltkrieg beschäftigte sich Krupp erneut mit Fahrzeugen. Den Bau der für den Transport von Krupp-Geschützen gedachten Allrad-Zugmaschine überließ man 1916 vertraglich der > Daimler-Motoren-Gesellschaft, lieferte jedoch das Material und behielt sich den kaufmännischen Teil vor. Der Zugwagen I 1916, abgekürzt Z.I (100 PS, 2 t Nutzlast mit Anhänger bis 10 t), erhielt die Bezeichnung Krupp-Daimler (K.D. I). Volkstümlich nannte man das Gefährt auch Kraftzugprotze, Motorpferd und Motormaulesel. Für schwerere Geschütze projektierte Daimler den Typ K.D.II, der nicht gefertigt wurde, und den Typ K.D.III.



Einer der ersten Krupp-4 – 5-t-Lkw auf der Bergstraße bei Werden (Ruhr) 1919



Einer der ersten Krupp-Lkw „Patent Stoltz“ bei der Subventionsfahrt 19xx

Krupp war wohl eines der bekanntesten Unternehmen in Deutschland. Gegründet wurde das Unternehmen 1811 von Peter Friedrich Krupp (1787 – 1826). Der erste Ruhm basierte auf den von seinem Sohn Alfred Krupp (1812 – 1887) im Jahre 1852 entwickelten nahtlosen Radreifen für Eisenbahnräder. Drei übereinandergelegte Radreifen sind seit 1875 das Kruppsche Markenzeichen. Unrühmlich ging Krupp in die deutsche Geschichte als Waffenproduzent ein.

Am 22. April 1903 mit Wirkung ab 1. Juli 1903 wandelte die Familie Krupp das Unternehmen in die Fried. Krupp Aktiengesellschaft um, deren Kapital von der Familie selbst gehalten wurde.

Bereits Anfang 1903 nahm Krupp den Bau von dampfautomobilen Pkw

Zwei 55-PS-Prototypen, auch als D.Z.III bezeichnet, waren zu Kriegsende fertig. Für die unterbliebene Serie war ein V 8-Zylinder mit 200 PS vorgesehen. Noch 1919 stellte Daimler zwei Prototypen einer Allrad-Kraftprotze Typ K.D.O. (2 t Nutzlast, Seilwinde für 3,5 t Zugkraft) mit 70-PS-Vierzylinder auf die Räder. Bis 1926 blieb der K.D.I.-Abkömmling im Daimler-Programm. Ab 1917 baute Krupp an ersten Panzern (Typ A 7 V) mit.

Nach dem Waffenstillstand im November 1918 und als Folge des Versailler Vertrags (28. Juni 1919) nahm

Krupp nach und nach den Bau von Lokomotiven und Wagen, Verbrennungsmotoren und Lastkraftwagen, verschiedenen Kleinmaschinen sowie 1920 auch den Bau von landwirtschaftlichen Maschinen der Maschinenfabrik Fahr Akt.-Ges., Gottmadingen, auf. Ein Vorteil war, dass Krupp „vom Rohstahl bis zur letzten Verfeinerung“ alle Fertigungsgänge in den Essener Werken erledigen konnte. Kapital für die Umstellung auf Friedensarbeit erhielt man auch durch Aktienvergabe an Arbeiter.

Die Lastwagenproduktion der 1919 neugegründeten Friedrich Krupp,

Motoren- und Kraftwagenfabriken G.m.b.H. (kurz: Krawa), startete in der „Abtl. 29, Motorwagen“ unter der Leitung des Ingenieurs Fritz (Friedrich) Hoyley (> Unionwerke) mit einem 4–5-t-Typ L 5 konventioneller Bauart, mit Rechtslenkung, Getriebepbremse und Kettenantrieb. Das Fahrzeug wurde nach der damaligen Sprachregelung als „Regel-Lkw“ bezeichnet. Eigene 28/45-PS-Vierzylindermotoren (7238 ccm), deren Leistung man 1925 auf 50/55 PS steigerte, trieben eine Reihe Spezialfahrzeuge. Dazu gehörten Tank- und Motorsprengwagen mit 3500 und 5000 Liter Fassungsvermögen (auch für Feuerlöschzwecke), Formeisenwagen, Langeisenwagen, Dreiseiten-, Hinter- und Hochkipper sowie spezielle Sattelschlepper mit Anhänger bis 10 t Nutzlast. Das Fahrerhaus besaß statt Seitenscheiben Jalousien, die Sattelschlepper und Sprengwagen fuhr man als Cabrio. Acetylen-Scheinwerfer waren noch üblich, elektrische Beleuchtung und elektrische Anlasser gab es auf Wunsch.

1921 übernahm Krupp von der Frankfurter Firma Gustav > Heuser eine Dreirad-Kehrmaschinen-Konstruktion „System Heuser“, die mit Modifikationen bis weit in die Dreißiger Jahre erfolgreich gebaut werden sollte. Je nach Drehzahl leistete ihr 10/24-PS-Vierzylindermotor 15 bzw. 24 PS. Exportiert wurde u. a. nach Oslo, Buenos Aires und Montevideo. Das Dreirad wurde 1923 auch als Motor-Feuerspritze Bauart Krupp angeboten.

Am 1. Juli 1923 besetzten französische Truppen die Essener Werkanlagen im Rahmen der Ruhrbesetzung. Nachdem auch die Kohle beschlagnahmt wurden, legte Krupp die Werksanlagen am 14. Juli 1923 still. Erst nach Ende des passiven Widerstands lief die Arbeit langsam wieder an. Diese Umstände verhinderten die Teilnahme Krupps an der Deutschen Automobil-Ausstellung 1923 in Berlin.

Übernahme an Faun !!!!

Erst 1924 konnte man daher den kardangetriebenen und luftbereiften 1,5–2-t-Schnelllastwagen Typ L 1,5 mit Pritsche oder Kastenaufbau vorstellen. Die Omnibusausführungen boten 10 bis

Frühe Nachkriegswerbung für Krupp-Lkw von 1920

16 Sitze. Feuerwehr-Mannschaftswagen ergänzten die Palette. Der vierte Zylinder seines 16/40-PS-Vierzylinders (4072 ccm, M 1) fand als Luftpumpe für die Luftreifen Verwendung. Modern waren Linkslenkung und Mittelschaltung, elektrischer Anlasser und Beleuchtung. Das Design des L 1,5 lehnte sich mit einem Spitzkühler an den zeitgenössischen Pkw an und blieb bis zur Produktionseinstellung 1926 gleich, im Gegensatz zum Lkw, dessen Front- und Haubengestaltung variierte.

Innerhalb kurzer Zeit hatten sich die Krupp-Fahrzeuge mit einer Reihe von speziellen Aufbauten für Müllentsorgung und Straßenreinigung einen exzellenten Ruf in der Kommunalwirtschaft errungen. Krupp stellte als einziger Fahrzeughersteller die Aufbauten selbst her. Insbesondere die Entwicklung des Krupp'schen Müllwagens, mit einer selbstfördernden Schnecke revolutionierte die Müllbeseitigung. Mit einem Schlag wurde das anstrengende Beladen von hohen Wagen vermieden. Die Motormüllwagen (bis zu 10 cbm) fanden ihren Weg in in- und ausländische Städte ebenso wie die diversen Sprengwagenmodelle (5 und 6 bis

9,2 cbm Kesselinhalt). Neben Tankwagen für mineralische Flüssigkeiten entstanden auch erste Tanks für Lebensmittel, insbesondere Milch.

Emsig zeigte sich die Krawa-Veruchsabteilung. Ein 1925 unter Beachtung der gesetzlich festgelegten Achsdrücke und bei gleichzeitiger Anhebung

der Tragfähigkeit aus dem L 5 entwickelte erster Krupp-Dreiachser (sog. genannter Sechsradwalen) für 8 t Nutzlast mit Kettenantrieb beider Hinterachsen (Kettenbrücke fest mit Rahmen verbunden) blieb ein Prototyp.

Der auf der Deutschen Automobilausstellung Berlin 1925 für den neuen

**KRUPP**

**MOTORFAHRZEUGE** für Straßenreinigung

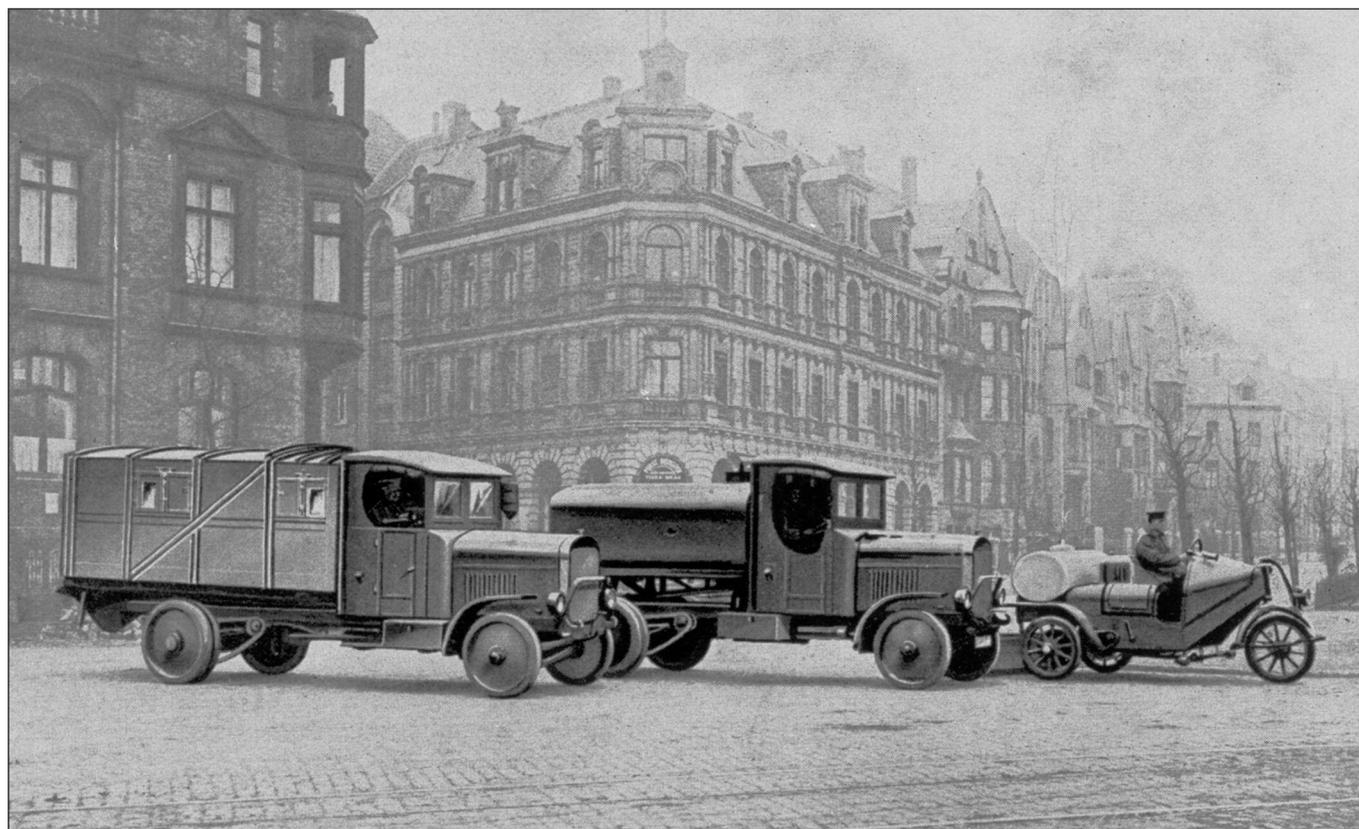
**STRASSENKEHRMASCHINE**  
mit und ohne Rieselvorrichtung  
(Patente im In- und Auslande)

**MOTORSPRENGWAGEN**  
mit Hochdruck-Saug- und Druckpumpe  
(3500 und 4500 Liter Inhalt)

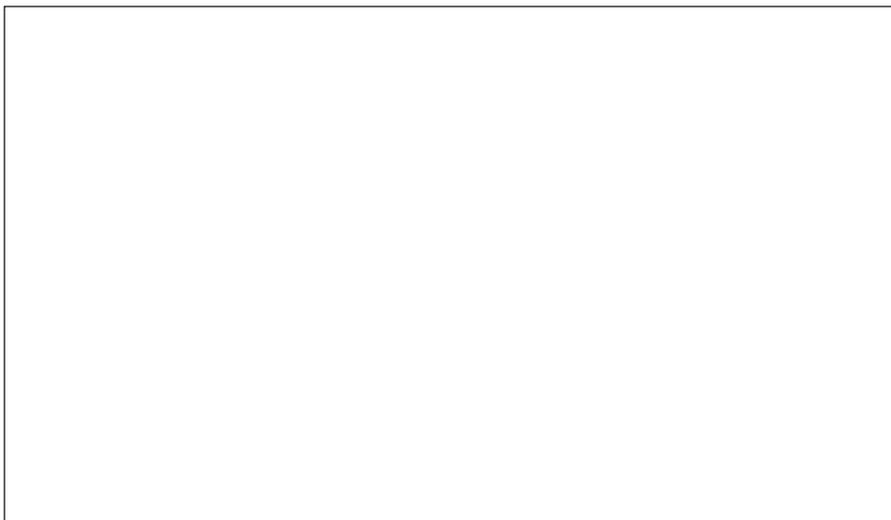
**Müllwagen mit selbsttätiger Förderschnecke**

**FRIED. KRUPP AKTIENGESELLSCHAFT-ESSEN**

Mit spezieller Werbung wandte sich Krupp an die Kommunen, hier 1921



Das Krupp-Kommunalfahrzeug-Angebot 1922



Der erste Krupp Dreiachser, ein sogenannter Sechsrad-Wagen, blieb ein Prototyp



Der Krupp'sche 1,5–2 Tonner Typ L 1,5



Das Chassis der Kehmaschine wurde auch für eine kleine Werk-Feuerwehr verwendet

5-t-Kardan-Lkw L 5 Z zusätzlich vorgestellte 70-PS-Vierzylinder (8143 ccm) war durch Hubvergrößerung aus dem 6,1-l-Vierzylinder entstanden. Trotz Rechtslenkung hatte er schon Kardan (mit Zahnradantrieb Z), Mittenschaltung, Seilzugbremse auf die Hinterräder, Getriebeklemme sowie Riesenluftbereifung vorne, Kissen-Elastic-Reifen hinten.

Grundlagen für die Zukunft bildeten die linksgelenkten Typen L 2 Z und L 2,5 T. Beim L 2,5 T (T ist Tiefladefahrgestell) für sperrige Güter handelte es sich um die erste Krupp-Niederrahmen-Konstruktion. Den riesenluftbereifte neue Schnelllastwagen Typ L 2 Z bevorzugte man für Stadt- und Überlandbusaufbauten (25 Sitze), als Lieferwagen trug er ebenfalls 2,5 t. Verwendet wurde der 16/40-PS-Vierzylinder (M 1). Erstmals war das Getriebe direkt am Motor angeflanscht. Seilzug-Vierradbremse dienten der Sicherheit. Im gleichen Jahr stieg die Leistung des M 1 auf 50 PS an.

Absatzchancen auf dem Balkanmarkt sichernd traf Krupp mit der Budapester Maschinenfabrik Liptak A.-G. ein Abkommen zur Herstellung und Lieferung von Lastkraftwagen. Krupp vergab auch eine Lizenz an die Rabá Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik in Győr. Die Essener lieferten übrigens auch Chassis für die > Chevrolet-Wagen, die zwischen 1925 und 1933 von der General Motors G.m.b.H. in Berlin-Borsigwalde montiert wurden.

Trotz Deflation entwickelte sich das Kraftwagengeschäft insbesondere mit den Kommunen relativ gut. Die Arbeiterschaft erfuhr jedoch immer wieder Kurzarbeit und Entlassungen. Spektakulär war die Freisetzung von 2500 Werksangestellten Ende März 1926 (nach 1800 kurz zuvor), um ihnen das gerade eingeführte Arbeitslosengeld zu sichern. Als Abwehrmaßnahme gegen die sich lockernden Import-Verbote und Anpassung der eigenen Fahrzeuge an internationale Standards begann Krupp die Produktion durch die Einführung der Fließarbeit (Reihenfertigung) zu rationalisieren.

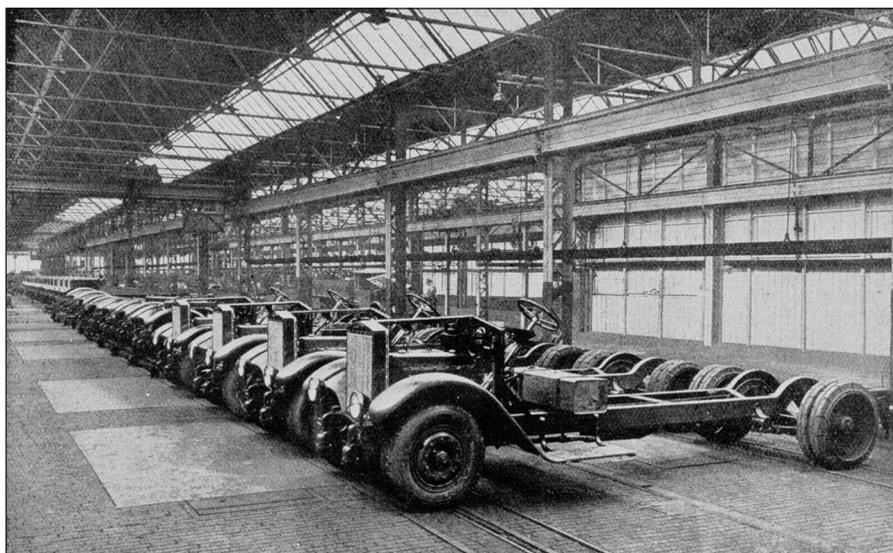
Für den Export leitete man 1926 vom L 2 einen 2-t-Sechsradwagen für

schwieriges Gelände ab. Seinen Kardanantrieb zweigte über ein Zwischengetriebe auf die beiden an einer Mitteltragachse pendelnd aufgehängten Hinterachsen nach vorn und hinten ab (6 Gänge). Neben diesem Blickfang sah die Deutsche Automobilausstellung Berlin als weitere Neuheit den Kardan-Typ L 3 mit Niederrahmen und seine Omnibusversion (28 Personen). Die Kraft des 4,1-l-Vierzylinders betrug im L 1,5 weiterhin 40 PS, jedoch 50 PS in den Modellen L 2 und L 3. Nach neuerlicher Leistungssteigerung avancierte er im Folgejahr zum 16/55-PS-Aggregat. Technischen Höhepunkt des Krupp-Standes bildete der erste Krupp-Sechszylinder M 11 (24/70 PS, 6108 ccm) für den weiterentwickelten L 5. Sein sechster Zylinder ließ sich wiederum als Luftpumpe zu nutzen.

Zur 1. Internationale Nutzfahrzeug-Ausstellung in Köln 1927 trug der völlig neukonstruierte linksgelenkte 5-t-Niederrahmen-Kardan-Typ L 5 N (M 11) der großen Nachfrage nach modernen und schnelleren Schwerlastwagen Rechnung. Als Exportmodell durfte er 7 t Nutzlast tragen. Neue Kabinen, Hauben und Kühler zierten die Fahrzeuge. Der Omnibus-Version (O 5 N) konnte mit maximal 50 Sitzen (bzw. 30 Sitz- und 30 Stehplätzen) geliefert werden. Die neue Typenkenennung unterschied zwischen Hoch- (H) und Niederrahmen (N). Erstmals publizierte man auch die Bezeichnungen der Aggregate.

Im neuen Look präsentierte sich auch das 3-t-Schnelllastwagen-Modell Typ L 3 N (M 1). Wahlweise erhielt er das stärkere M 11-Aggregat, das im neuen Bus O 3 N (28 Sitze) serienmäßig arbeitete. Vierradbremse (teils Seilzug, teils kombiniert mit Öldruck) waren nun Standard.

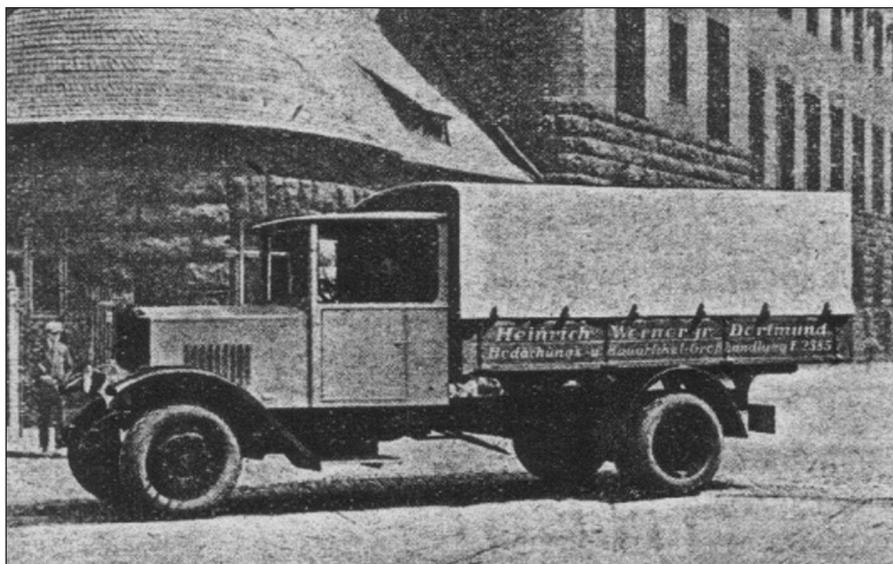
Auf Anregung der Heeresverwaltung ließ man 1927 den 2-t-Dreiaxler zugunsten eines wirtschaftlicheren 3–4-t-Sechsradwalgen-Modells Typ L 4 mit Hochrahmen fallen. Den Antrieb besorgte wahlweise das 16/55-PS-Aggregat M 1 bzw. eine aufgebohrte Version mit 20/60 PS (5026 ccm) über 8 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge und einem durchgehenden Schneckenantrieb auf beide Hinterachsen. Auf



Serie des 5-t-Niederrahmen-Typs L 5 N 1927



Krupp 1927 L 5 N



Krupp 3-Tonner auf der IAA Köln 1927

Wunsch konnte auch der M 11-Sechszylinder geordert werden. Bekannt wurde das Modell, das es auch als Bus und Kastenwagen gab, als Krupp-Minimax-Feuerlöschfahrzeug, eines der ersten speziellen Rennstrecken- und Flugplatz-Löschfahrzeuge mit Schaumpulver und Wasser. Dieser „Sechsrاد-Wagen“ wurde übrigens mit zehn Luftreifen ausgestattet.

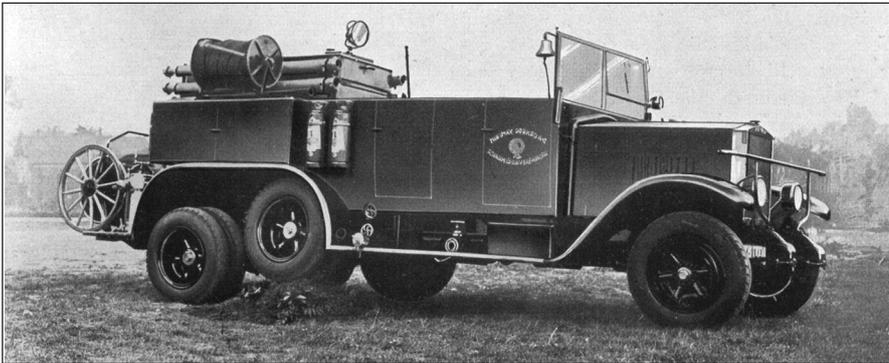
Neben diesen Dreiachs-Modellen zeigte die Internationale Nutzfahrzeug-Ausstellung Leipzig im Frühjahr 1928 einen neuen schweren Sechsrادwagen mit Niederrahmen. Seine Achsen waren einer als Differentialbrücke ausgebildeten Mittelachse gewichen, an der die Hinterräder frei schwingend und achslos aufgehängt (Schwingachsen) wurden. Im L 8 N 11/63 verbaute Krupp

den 75/90-PS-Sechszylinder (M 11). Linkslenkung und hydraulische Vier- bzw. Sechsrاد-Bremse (Öldruckbremse) hatten sich durchgesetzt. Noch im gleichen Jahr wurde der 6,1-l-Sechszylinder M 11 auf 75/100 PS Leistung gehoben und erschien zur IAA Berlin 1928 aufgeböhrt als M 12 (7540 ccm) mit 95/110 PS im Bus O 5 N (mit Maybach-Schnellgang-Getriebe). Der Rauminhalt der Müllwagen betrug nun 12 cbm (L 5 N) bzw. 15 cbm (L 8 N).

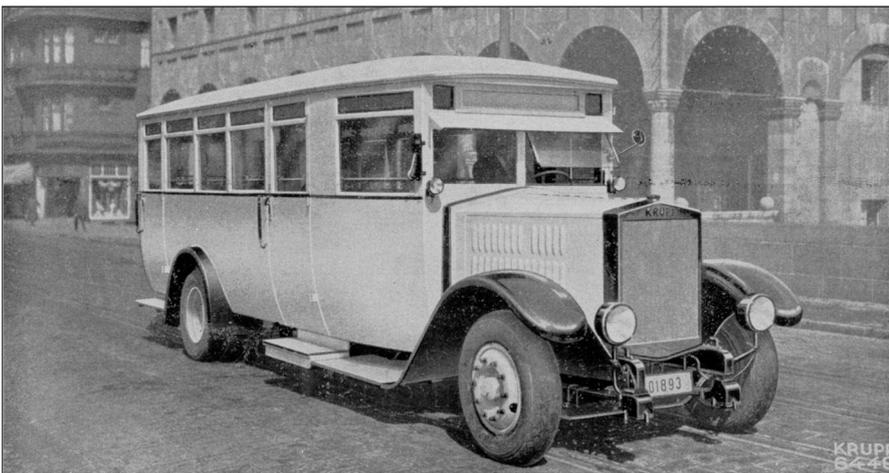
Für 3,5 t Nutzlast hatte Krupp 1928 den L 3,5 H 62 (M 11) geschaffen, der Bus mit 36 Sitzplätzen der ebenfalls ein Maybachgetriebe erhielt, trug die Kennung O 3,5 N 62 (M 11).

Für Werbung und die Propaganda der politischen Gruppen fuhr ein erster Großlautsprecherwagen (L 5 N) durch Berlin. Ein erster Tonfilmaufnahmewagen (L 3 N, M 11) hatte sein Debüt 1929 bei der Ufa in den Alpen.

Der Umsatz hatte 1927 und 1928 kräftig zugenommen. Holland war ein guter Abnehmer geworden, ebenso Persien. Zu dem Erfolg trugen abenteuerliche Lkw-Fahrten z. B. von Beirut nach Teheran bei. Friedrich Hoyler ging 1929 zu > Citroën nach Köln und als technischer Direktor wurde ab Juli Dipl.-Ing. Roth berufen, der zuvor bei > Opel und > NSU gearbeitet hatte. Nach Rationalisierungsabschluss blieben die Typen L 3, L 5 N und O 3,5 N im Programm. Der neue 8–9-t-Dreiachsler Typ L 8 N 63 (M 12) war einfachheitshalber nur noch mit einer Triebachse und einer Schleppachse ausgestattet.



Minimax-Feuerwehr auf Krupp 4-t-Sechsrادwagen 1928



Omnibus der Firma Krupp 1928



Lautsprecherwagen 1928

Die Weltwirtschaftskrise 1929 bescherte dem Krupp-Konzern einen verminderten Umsatz, trotzdem arbeitete ihre Lastwagenabteilung mit Überschuss. Im Januar 1930 bot sich die Gelegenheit mit der Übernahme der Aktienmehrheit der Deutschen Lastautomobil Akt.-Ges. (> DAAG), die Möglichkeit, einen Konkurrenten auszuschalten. Die Betriebe der DAAG wurden stillgelegt und die Ersatzteil-Fabrikation nach Essen überführt.

Das Modelljahr 1929/30 sah den neuen Schnelllastwagen L 3 H 62 (M 11), den L 3 N 62 (M 11, M 12), den L 5 N 62 (M 12) sowie die Omnibusse O 3 N 62 (M 12) mit 36 Plätzen und O 5 N 62 (M 12, Maybach-Schnellgang) mit xx Plätzen. 1930 wurde der M 12-Sechszylinder durch sanfte Aufbohrung zum M 12a (7488 ccm) mit 100/110 PS, der wahlweise zur alten Version angeboten wurde. (90x100 6-Zyl 90 PS, 3817 ccm).

Die seit dem schweren Dreiaxser eingeführte erweiterte Krupp-Typen-kennung symbolisierte nun mit einem L oder O den Verwendungszweck als Lastwagen oder Omnibus, die erste Zahl bedeutete die Nutzlast, es folgte die Ausbildung des Rahmens (H, N), die Zylinderzahl des Motors (4 oder 6) und die Anzahl der Achsen (2 oder 3) ergab eine angehängte zweiziffrige Zahl.

Auf der 20. Amsterdamer Automobilausstellung 1930 stellte Krupp für den Schwertransport (10 t) erstmals einen Sattelschlepper (S 5 H 62, M 12) mit Schwanhalskonstruktion (holländisches Ankel-System) vor. Attraktion der Schau war jedoch ein aus dem 4-t-Dreiaxser entwickeltes Dreiachs-Fahrgestell für den ersten Krupp-Frontlenker-Bus O 8 N 63 (M 12 a) mit 43 Sitz- und 20 Stehplätzen. Das O N 8-Fahrgestell bildete auch die Basis für den ab August 1930 zwischen Mettmann und Gruiten verkehrenden elektrischen Oberleitungsomnibus. Diese O-Bus-Linie war die erste in Deutschland nach Jahren der Unterbrechung (> Brandt, > Daimler, > Gesellschaft für gleislose Bahnen, > Köhler, > Mercedes-Elektrique, > Stoll). Der Frontlenker-Stahllaufbau (30 Sitz- und 17 Stehplätze) stammte von der Wag-

Krupp

**KRUPP**

**SCHNELLASTWAGEN**

mit fortschrittlich durchgebildeten Sechszylinder-Blockmotoren, Gummi-Federlagern und Vierrad-Öldruckbremse. Offene und geschlossene, feste oder kippbare Aufbauten für 3 bis 5 t Nutzlast.

**OMNIBUSSE**

kraftvolle Fahrzeuge von höchster Vollendung. Glänzende Bergsteiger.

Besonders niedrige Schwerpunktlage. Hohe Betriebssicherheit, ausgeglichener ruhiger Gang.

Wirtschaftlich und leistungsfähig, stets verwendungsbereit. Hohe Geschwindigkeit. Mit oder ohne Schnellgang.

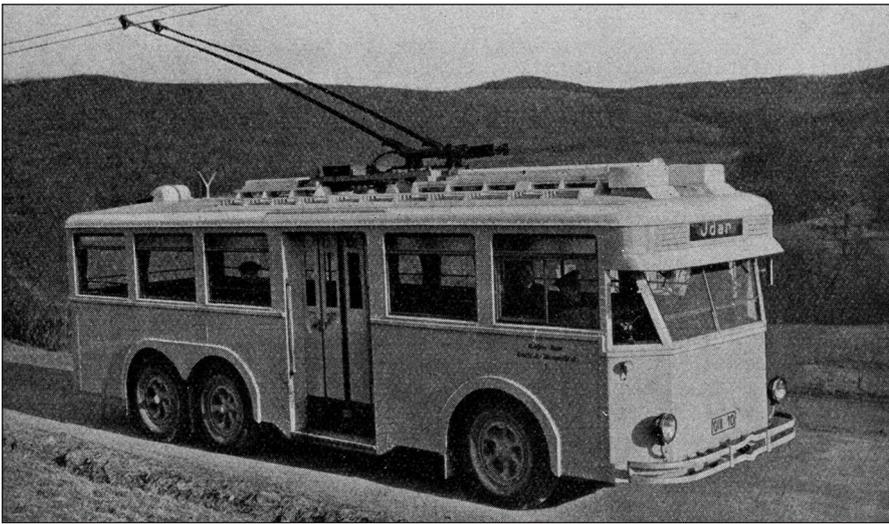
**SONDERWAGEN**

im Dienste städtischer Gesundheitspflege international bewährt. Kehrmaschinen, Spreng- und Spülwagen, Müllwagen mit Förderschnecke, Kehr-richtsammelwagen, Fäkalienwagen.

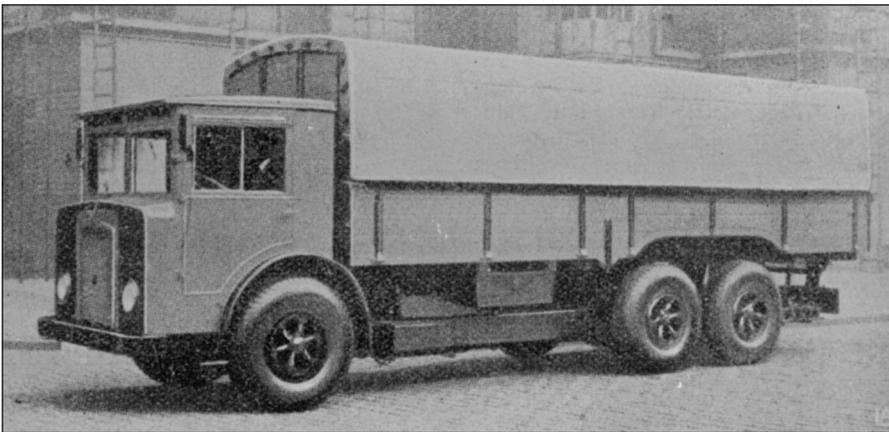
Ververtretungen an allen größeren Plätzen.

**FRIED. KRUPP A.-G. + ESSEN**  
**ABT. KRAFTWAGENBAU**

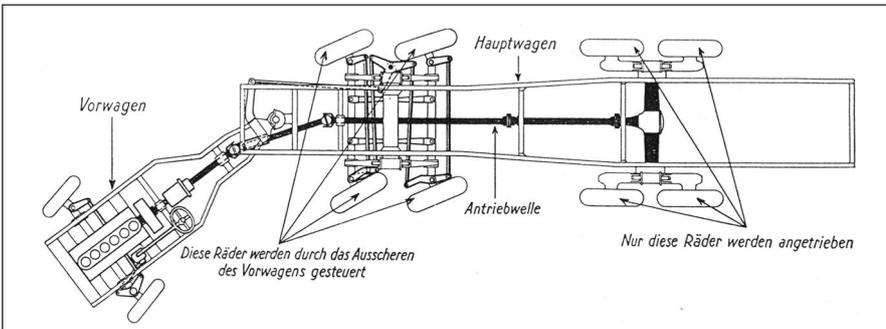
Werbung mit dem neuen L 3 H 62 Schnell-Lkw



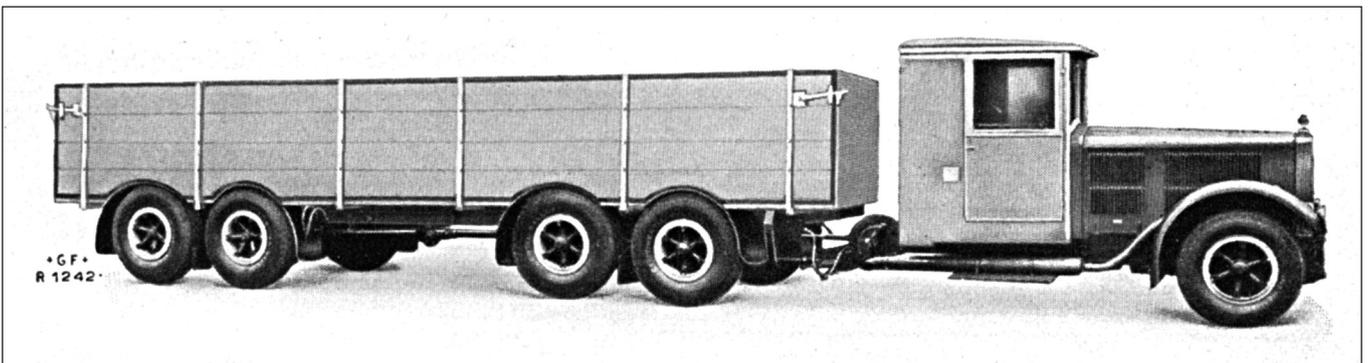
Krupp Obus 1930 in Mettmann



Der Frontlenker L 8 N 63 für 8 bis 9 Tonnen Nutzlast <sup>1</sup>



Funktionszeichnung des Krupp-Flettner-Prinzips <sup>1</sup>



Der Krupp-Flettner von 1931<sup>1</sup>

gon-Fabrik A.G. > Uerdingen. Die > AEG war für die Elektroausrüstung und den 89-kW-Elektromotor verantwortlich.

Das Programm umfasste des weiteren den L 3 N 62 (M 11) und den Omnibus O 4 N 62 (M 12, M 12a) für 34 Sitzplätze bzw. 45 Fahrgäste (35 Sitze, 10 Stehplätze). In Letzterem erprobte man ein selbstschaltendes Pulsgetriebe (Automatik-Getriebe).

Neukonstruiert und den zeitgemäßen Anforderungen angepasst präsentierte Krupp im gleichen Jahr ihre selbstaufnehmende Dreiradkehrmaschine (9/35-PS-Vierzylinder). Ab 1932 konnte sie auf Methangas-Betrieb umgestellt werden.

Intensiv hatte Krupp an eigenen Dieselmotorkonstruktionen gearbeitet. Bereits im Frühjahr 1927 waren zur Technischen Messe in Leipzig erstmals eigene Dieselaggregate vorgestellt worden, entstanden in Zusammenarbeit mit der Firma Motorenfabrik Darmstadt Akt.-Ges. (> Modaaag). Die wassergekühlten Modaaag-Krupp-Dieselmotoren arbeiteten im sogenannten Strahlzerstäubungsverfahren mittels offener Düse (Direkteinspritzung). Der Vierzylinder F 20-4 (11 451 ccm) leistete 65 PS und 100 PS der Sechszylinder F 20-6 (17 177 ccm). Getestet wurden sie im L 5 N 62 (100 PS), L 3 H 42 (65 PS) und O 3 N 62 (100 PS, 29 Sitze).

Zur IAA Berlin 1931 stellte Krupp das neuartige Glühringverfahren der Gesellschaft für Kohlentechnik m.b.H., Dortmund, vor. Mit ihm hoffte man neue Absatzmöglichkeiten für einheimische Teeröle zu erschließen. Dieser „Einheitsfahrzeugmotor“ verbrannte alle bei der Steinkohlen- und Braunkohlendestillation gewonnenen Teeröle

# KRUPP

## Städtereinigungs-Fahrzeuge



Krupp-Anzeige 1931

ebensogut wie Benzin, Benzol oder Gasöl (= Diesel).

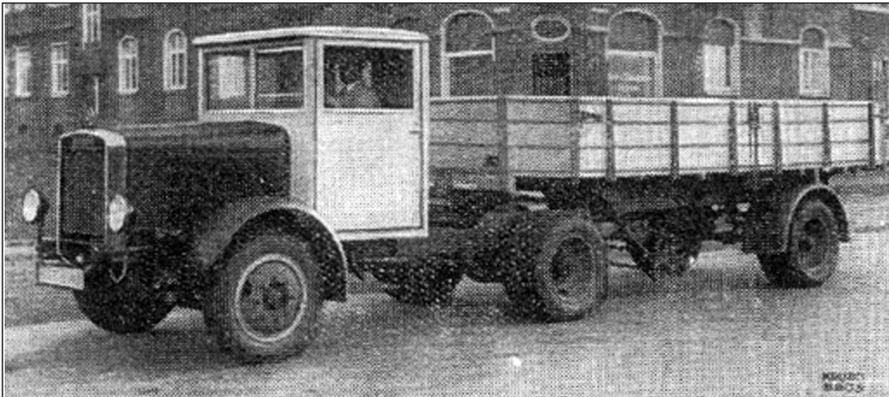
In Berlin sah man auch den ersten Krupp-Frontlenker-Dreiachs-Lkw L 8 N 63. Sein vorgezogener Fahrersitz war neben einem neuen 150/165-PS-

Sechszylinder (M 21, 12742 ccm) angeordnet. Bemerkenswert war, dass er nur eine mit dem Rahmen fest verbundene und gleichzeitig als Ausgleichsgetriebegehäuse ausgebildete Hinterachse besaß. Durch in Schwingen gelagerte

Stirnräder leitete man die Kraft auf die vier Hinterräder.

Am gleichen Ort mit großer Presse vorgestellt blieb der „sensationelle“ von der Kraftverkehr Sachsen A.-G. bestellte Flettner-Krupp-Großraumwagen ein Prototyp. Er konnte weit über das zulässige Gewicht bis zu 13,7 t Nutzlast, tragen. Nur die beiden hintersten Achsen wurden durch einen M 21-Sechszylinder angetrieben (Schwinghebel-Vierräderantrieb), während die vorderen drei Achsen als Lenkachsen mit einer aus dem Schiffsbau stammenden Flettner-Speziallenkung (Hebelarmprinzip) ausgebildet waren.

Zugunsten dieses „Flettner-Krupp-Ungetüms“ verschob Krupp die Markteinführung des neuen, billigen 2- bzw. 2,5-t-Zweitonnern mit völlig neuem luftgekühltem 55/60-PS-Vierzylinder-Viertakt-Vergasermotor (M 304, 3308 ccm) in liegender Anordnung („Doppelboxer“) vom Frühjahr 1931 auf den Herbst. Nach dem „Bankenkrach“ im Juni/Juli 1931 kam er dann erst im Frühjahr 1932 heraus. Erkennbar war die Motorenkonstruktion an der Anlasserabdeckung auf der Kühlermaske. Die Anlasserkurbel griff auf den vor dem Motor angebauten Siemens-Lichtanlasser. Dessen hohe elektrische Leistung (400 Watt) gestattete auch die Stromentnahme für Lichtreklame, Omnibusbeleuchtung usw. Der Triebsatz ließ



Krupp 1933, IAA Sattel



Krupp 1933, Bus O 2,5 H 42



Krupp Luftkühlung 1932



Krupp-Werbung für die IAA 1931

sich preiswerter herstellen, benötigte weniger Wartung und ermöglichte den Einsatz in kälteren Regionen. Eingebaut wurde das neue Aggregat, in den Schnelllastwagentypen L 2 H 42 bzw. L 2,5 H 42, in den Omnibusvarianten O 2 H 42 bzw. O 2,5 H 42 (24 Sitze) sowie im Sechsrاد-Geländewagen L 2 H 43, dem Vorläufer der noch heute bekannten „Krupp-Protze“. Der L 2 H 43 besaß Schneckenantrieb und selbstsperrendes Differential.

Unter den Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise 1931 litt auch Krupp, der Lkw-Umsatz ging um fast die Hälfte zurück. Ein Lichtblick blieb ein Großauftrag der UdSSR. Bis 1933 fielen die geplanten Automobilausstellungen in Deutschland der Rezession zum Opfer.

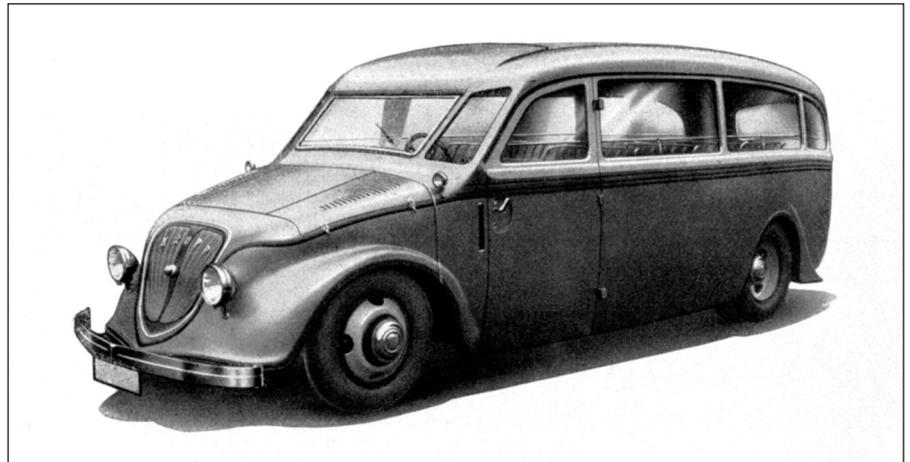
Da die bisherigen Diesel-Konstruktionen nicht befriedigten, die Kundschaft jedoch danach fragte, schloss Krupp 1931 ein Lizenzabkommen mit der Junkers-Motorenbau G.m.b.H., Dessau. Die 1932 herausgebrachten gegenläufigen Zweitakt-Doppelkolbenmotoren mit ventilloser Direkteinspritzung und Gleichstromspülung wurden als 55/60-PS-Zweizylinder- (M 401, 2724 ccm), als 80/90-PS-Dreizylinder- (M 411, 4086 ccm) und als 110/120-PS-Vierzylindermaschinen (M 421, 5448 ccm) angeboten. Am Fahrzeug zeigte eine Emblem-Kombination aus

den drei Krupp-Ringen und dem Dae-dalus von Junkers den Einbau der Krupp-Junkers-Fahrzeugdiesel bzw. Gegenkolbenmaschinen, Lizenz Junkers, wie sie auch genannt wurden, an.

Geradezu inflationär wurden die Bezeichnungen für ein und dasselbe Modell, jenachdem ob es mit Benzin oder Diesel (D) fuhr, welcher Rahmen benutzt wurde bzw. wieviele Zylinder (6, 4,



Krupp-90-PS-Reisebus für den Export 1935



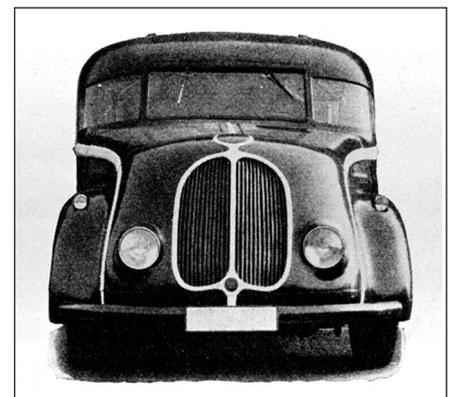
Krupp Schnellbus O 2,5 N 42 mit 25 Sitzen auf der IAA 1934



Krupp 1934 auf der IAA



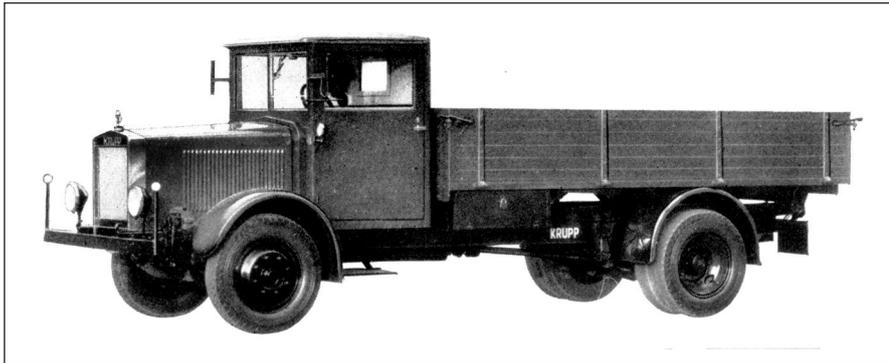
Krupp Bus 1935



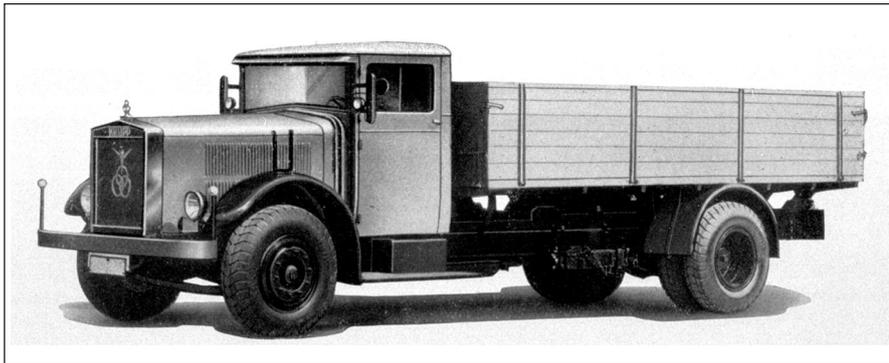
Krupp Bus 1936



Krupp 1936



Krupp 1935 L 3,5 M 42, LD 3,5 M 32, 3,5 t



Krupp 1935 L 5 N 162, LD 5 N 132, LD 5 N 142



Krupp 1935 MK Holzgasgenerator

3, 2) der Triebsatz besaß und nicht zu vergessen die Zahl der Achsen: LD 4 N 32 (M 411), LD 5 N 32 (M 411) (1931–1934),

Erst nach der NS-Machtübernahme, auf der IAMA 1933 in Berlin konnte Krupp seine Neuentwicklungen zeigen.

Das bisherigen Gemeindefahrzeugprogramm erweiterte man durch einen Klein-Motormüllwagen auf verstärktem 3,5-t-Spezial-Fahrgestell (M) unter den Typenbezeichnungen L 3,5 M 62 (M 12, M 201 ab 1934: M 202) bzw. LD 3,5 M 22 (M 401) für enge Straßen. Zur Verteilung der Ladung wurde der 6-cbm-Kasten nach vorne gekippt, zum Entladen nach hinten. Schon 1934 griff man auf die bewährte Förderschnecke zurück.

Auch neue Sattelschlepper waren seit der letzten Ausstellung entstanden: für 4 t Nutzlast der S 2,5 H 22 (M 401) bzw. S 2,5 H 42 (60-PS-Vierzylinder), für 6 bis 7,5 t Nutzlast auf M-Fahrgestell der S 3 M 42 (60-PS, 70-PS-Vierzylinder) bzw. S 3 M 32 (M 411) und für 8,5 t der S 5 H 62 (M 12a).

Das M-Fahrgestell wurde zum Teil bereits 1931 in einer Reihe anderer Typen eingesetzt: in den Lkw L 3 M 42 (M 201, M 202) bzw. LD 3 M 22 und im LD 3,5 M 22 (M 401, ab 1935: M 402) bzw. L 3,5 M 42 (1934/35, M 201) sowie in den identisch motorisierten Bus-Versionen OD 3 M 42 (M 201, M 202) bzw. OD 3,5 M 22



Krupp 1936

(M 401, 1935: M 402) für 30 Sitz- und 10 Stehplätze.

Neu war der OD 2,5 N 42 für 24 Sitzplätze, den sowohl der M 601 (45/50 PS) als auch der M 305 (3455 ccm) mit 60/65 PS antrieben, den man durch sanfte Aufbohrung aus dem M 304 entwickelt hatte. Gleiches Volumen und gleiche Leistung wies den M 307 aus (Grauguss ?).

Höhepunkt in Berlin war 1933 jedoch der von Krupp präsentierte erste serienmäßig hergestellte luftgekühlte Fahrzeugdiesel der Welt. Diese leichte 45/50-PS-Viertakt-Vorkammermaschine M 601 (3457 ccm) basierte auf dem luftgekühlten Vergaser-Boxer. Durch Austausch weniger Teile konnte man den Dieselmotor schnell in einen Vergasermotor zurückverwandeln. Man bot das M 601-Diesel-Aggregat als Alternative zu den Otto-Maschinen an, serienmäßig erhielten es die Typen LD 2 H 42, OD 2 H 42, LD 2,5 H 42 und OD 2,5 H 42 (24 Personen). 1935 wurde die Dieselvariante auf 4,1 l Hubraum und 60 PS gebracht.

Als weitere Typen enthielt das Krupp-Programm den LD 3 N 32 (M 411), den 5-t-Krupp-Diesel-Lkw LD 5 N 32 (M 411) sowie den Omnibus O 4 N 62 (110-PS-Otto-Sechszylinder) für 40 Fahrgäste.

Bereits zur IAMA 1934 überraschte Krupp mit einer Weiterentwicklung des Boxermotors: einem ganz neuartigen luftgekühlten 70-PS-Diesel (3,45 l), der im Zweitakt-Verfahren arbeitete.

Der neue Reichsbahn-Stromlinienbus O 2,5 N 42 (20 bis 25 Sitze) mit einem neuen luftgekühlten 60/65-PS-Vierzylinder-Benziner (Boxer, M 305, 3450 ccm) entsprach dem Trend der Zeit. Nach langer Unterbrechung zeigte man wieder ein Feuerwehrfahrzeug auf 3,5-t-Fahrgestellen (75-PS-Vergaser) für 10 Mann Besatzung. Busse wurden sowohl mit dem 70/75-PS-Vierzylinder-Reihendiesel-Aggregat (M 201, 5540 ccm) im O 3,5 N 22 als auch mit dem 55/60-PS-Zweizylinder-Diesel M 401 (2420 ccm) unter der Bezeichnung OD 3,5 N 22 (40 Personen) für Linien- und Überlandverkehr angeboten.

P-1934: OD 4 N 32 (M 411), 35 Sitz/10 Steh

P-1934–1936: O 5 N 242 (M 202)  
P-1934–1938: L 5 N 162 (M 12) 7,5

t

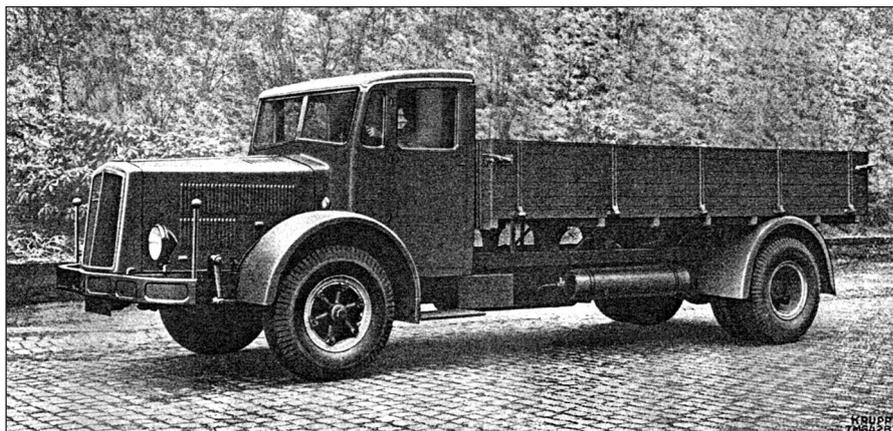
Ein sehr bequemer Reisebus mit 42 Sitzen auf Niederrahmen (110-PS-Sechszylinder-Blockmotor). Luxusreisebus 26 Sitze und 50-PS-Luftdiesel; Der neukonstruierte Fünftonner LD 5 N 42 erhielt einen neu durchge-

bildeten 120 PS-Vierzylinder-Krupp-Junkers-Diesel und eine Öl-/Druckluft-Bremse.

Das Dreiachs-Geländefahrzeugprogramm ergänzten die Essener durch ein schweres Fahrgestell mit 90-PS-Sechszylinder-Vergaser. Eine Sonderausführung bildeten Frontlenker-Dreiaxser für die Sinkkastenreinigung und 15-cbm-Müllaufbauten, das auch mit ei-



Krupp IAA 1937 Bus, 49 Sitze, 125 PS Junkers-Motor



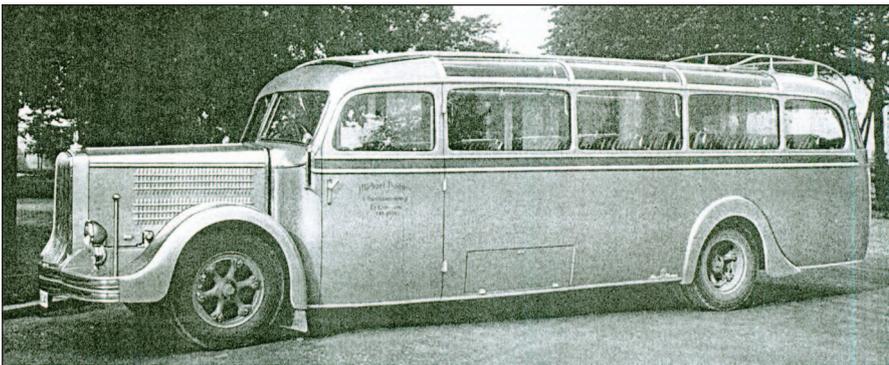
Krupp 1937 6,5 t, 125-PS-Krupp-Diesel



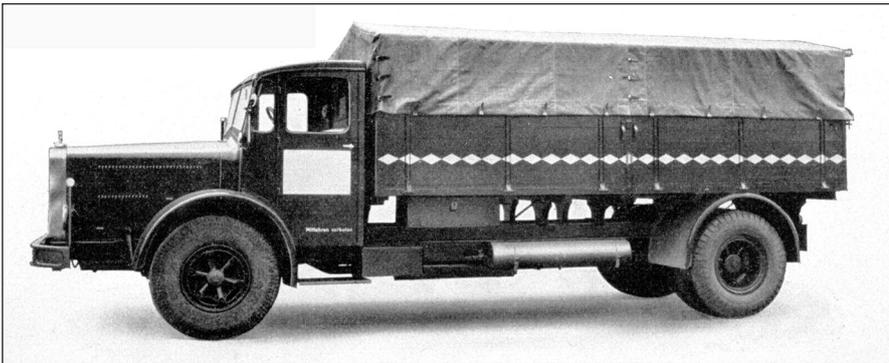
Krupp 1937 2,5 t, 55 PS, Luft-Diesel in China



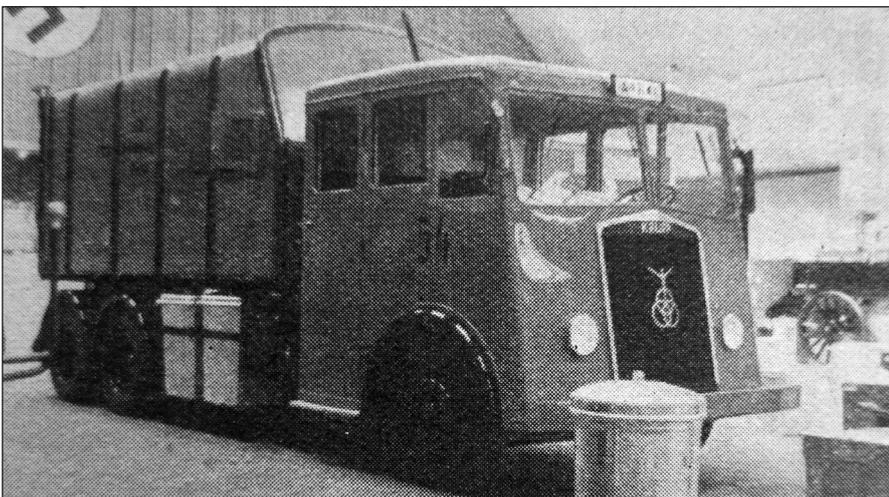
Krupp LD 6,5 N 242 auf der Autobahn 1938 <sup>1</sup>



Krupp 1938 OD 4 mit 90-PS-Diesel-Junkers-Motor



Krupp 1937 LD 6,5 N 42 + L 6,5 N 62



Krupp 1936 MK

nem 90-PS-Junkerdiesel ausgestattet wurde. Zusätzlich stellte man als Sonderfahrzeug für die Straßenreinigung mit Staubsauger „System Heuser“ wieder ein leichtes zweiachsiges 1,5-t-Fahrzeug vor, das sich vom Gelände-Dreiaxser L 2 H ableitete. Schleuderbesen beförderten den Kehrriech in einen 1,3-cbm-Behälter. Für den Antrieb sorgten die Aggregate 60 PS-Otto-Luft, ab 1936 auch 75-PS-Otto, 75-PS-Krupp-Diesel

P-1934: Neu: L 3 H 63 (M 11)

P-1934: Neu: O 3,5 N 42 (M 201) 30 Sitze, 10 Steh

P-1934: L 3 H 63 (M 11)

P-1931 – 1934; ab 1935: LD 5 N 142: M 421 (31/34), M 422 (ab 1935)

Eine ins Auge gefasste Quotierung der Lastwagenaufträge durch die Reichsbahn führte 1934 zur Gründung der Vereinigung Deutscher Nutzwagenfabriken, zu der neben Krupp auch Daimler-Benz (> Mercedes-Benz), Büsing-NAG (> Büsing, > NAG), > MAN und > Magirus gehörten. Auf sie entfielen 1935 bereits 85 % der Reichsbahnaufträge, was etwa 10 % der Beschäftigung der Werke ausmachte. Über die Reichsbahn finanzierte das NS-Regime so die Entwicklung von Panzern und Motoren.

Zulassungsänderungen hatten 1935 als stärksten Lkw den neuen 6,5-Tonner LD 6,5 N 42 mit einem 120-PS-

Krupp 1937

Vierzylinder-Zweitakt-Junkers-Diesel (M 442, 5,4 l) zur Folge, den eine modernisierte Haubengestaltung und Kühlermaske auszeichnete. Ihn sah die Berliner Automobilausstellung 1935 ebenso wie verbesserte Stromlinienaufbauten auf Basis des O 2,5 N.

P-1935–1938: LD 3,5 M 122 (M 402)

P-1935–1937: LD 3,5 M 32 (M 412)

P-1935–1937: OD 3,5 N 32 (M 412)

P-1935–1936: Stromlinie OD 3,5 N 132 (35 Plätze) (M 412)

P-1935–1938: L 4 N 62 (M 12) (ab 1926: M 11)

P-1937–1935; 1938: LD 4 M 232, M 412 (35/37), M 413 (1938) 30–38 Sitzplätze (zwei Radstände)

P-1935–1938: OD 4 N 232, 412 (35/37), M 413 (1938)

P-1935–1937: LD 5 N 132, M 412

P-1935–36–40: OD 5,5 N 42, M 422

P-1935–40: OD 5,5 N 142, M 422

P-1935, 1937: L 6,5 N 62 (M 12, M 12 a)

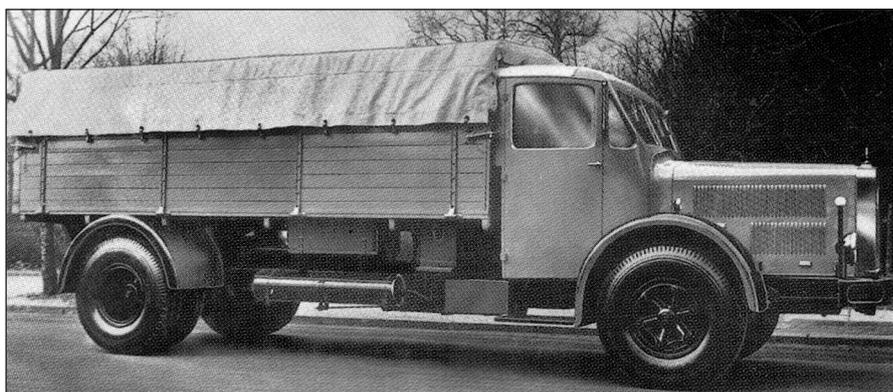
P-35–36, 37: LD 6,5 N 42, M 421 (31/34) M 422 (36/37)

Die Junkers-Diesel hatte man unter den Bezeichnungen M 402/60 PS weiterentwickelt.

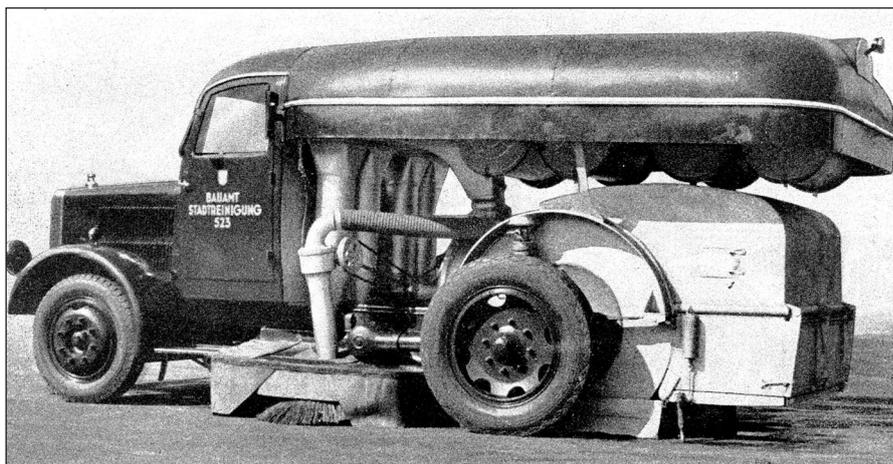
Der LD 2,5 H 142 besaß nun den Vierzylinder-Viertakt-Krupp-Diesel M 611/60 PS

Forderungen nach Einsatzmöglichkeiten für „heimischen Treibstoff“ (Holz/Kohle/Flüssiggas) kam Krupp mit dem Holzgas-Generator Krupp-Imbert, der vorrangig im Kommunalwesen auf L 5-Basis (110-PS-Vergaser-Sechszylinder) erprobt wurde, sowie mit Flüssiggastrieb (Ruhrgasol) in Omnibussen, 2-t-Liefer- und Pritschenwagen sowie Kommunalfahrzeugen L 3,5 M (75-PS-Vergaser). Die altbekannten Krupp-Benzin-Motoren waren somit für die Umrüstung auf Gas und Generator-Gas (Gengas) wieder zu Ehren gekommen.

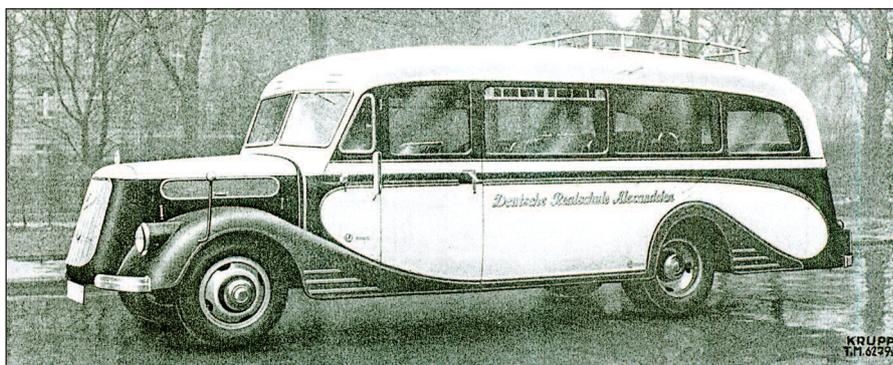
Das Bauprogramm von Krupp in Fahrzeugdieselmotoren umfasst zwei Typengruppen: die luftgekühlten liegenden Zwei- und Viertakt-Boxer-Dieselsaggregate und stehende eigene Reihen-Vorkammerverfahren-Motoren (Typ M 601 – 50 PS/M 611 – 60 PS) und



Krupp 1939 14 t, LD 6,5 342 – M 422



Krupp 1938 Straßenkehrmaschine



Krupp 1938 OD 2,5 N 242, 55-PS-Diesel



Krupp 1938 Geländewagen L 3 H 163

die stehenden Krupp-Junkers-Maschinen, dazu kamen die bekannten Ottomotoren stehend in Reihe und liegend in Boxeranordnung.

1936 erweiterte man das Omnibusprogramm um den O 3,5 N 132 (90-PS-Krupp-Junkers-Diesel) für 35 Sitzplätze.

Neu war der OD 5,5 N 62 (125-PS-M 442) mit 45 bis 50 Sitzen, in dem auch erneut eine automatische Kupplung (Krupp-Strömungsgetriebe) erprobt wurde.

Neu war ein erster luftgekühlter V 8-95-PS-Viertakt-Vergasermotor (5,4 l).

Ein Jahr später leistete er mit 6,4 Litern 125 PS. Die V 8-Triebsätze waren vorrangig für die seit 1933 entwickelten „Landwirtschaftlichen Schlepper“ La S und La S 2 gedacht, einer Tarnbezeichnung für Panzer seit der Weimarer Republik.

Erstmals zeigte man 1936 auf der IAMA 1936 Omnibusse (110 PS Vergasermotor) und 3,5–4-t-Schnell-Lkw als sogenannte „Schwelkokswagen“. Bei dieser Konstruktion konnte der von Krupp-Lurgi neuentwickelte Steinkohleschwelkoks verwendet werden. Fertigung und Vertrieb der Fahrzeug-Gaserzeuger Bauart Krupp übernahm die Vereinigte Westdeutsche Waggon A.G.

1936: Neu: Schnelllastwagen 3,5–4-t-Nutzlast mit 95-PS-Dreizylinder-Gegenkolben-Diesel-Zweitakter und kombinierter Bremse.

- P-1937–1936. LD 2 H 142, M 611
- P 1937–1936: LD 2,5 H 142, M 611
- P-1936: L 2,5 H 142, M 304
- P-1937–1936: OD 2,5 N 142, M 611 (20–25 Sitze, Reichsbahn-Strominiertyp)
- P-1936 (ab 1930–) L 3,5 N 162 (M 12)
- P-1936–1937: LD 3,5 M 132 (M 412)
- P-1936 (ab 1930–) O 3,5 N 162 (M 12)
- P-1936: O 5,5 N 62, M 12 (M 12a)

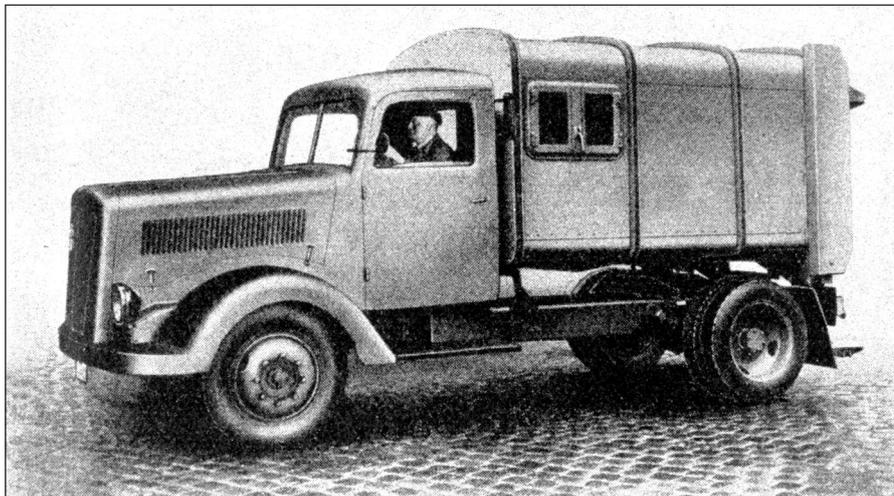
1936: Krupp-Diesel LD 2,5 H 142 (M 611, 60 PS, Vierzyl-Viertakt-Diesel, öldruckbremse, Ate-Lookheed)

1936 IAA:95-PS-V 8-Zylinder-Vergaser, Der neue Dreiaxser von Krupp hat zwei angetriebene Hinterachspaare

1937 stellte man die neue überarbeitete Dieselmotoren-Generation Lizenz Junkers vor: M 402, M 412 und M 422. Der 3,3-l-Vierzylinder-Gegenkolben-Otto konnte nun mit Leuna-Flüssiggas betrieben werden.

3,3-l-Vierzylinder-Gegenkolben-Otto wurde zum 4,1 l mit 65/70 PS.

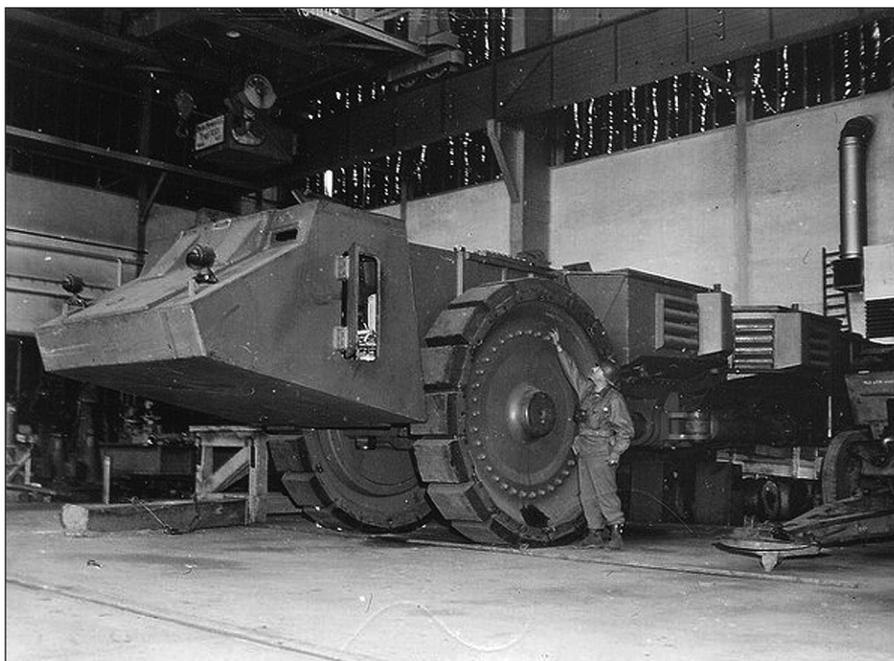
- P-1937: S 4 H 62 (M 12)
- P-1937: SD 4 H 32 (M 413)



Krupp 1939 Kehrmachine



Krupp 19



Radpanzer-Prototyp im II. Weltkrieg

P-1937–1939 (1936–1940): L 4 M 262 (M 12, M 12 a)

P-1937–1938 (1936): O 4 N 262 (M 12, M 12 a)

P-1937–1938: O 5,5 N 262, M 12 (M 12 a), 40–48 Sitze

P-1937–1940: OD 5,5 N 242, M 422 (40–48 Sitze)

P-1937–1938: L 6,5 N 262, M 12, M 12 a

P-37–38–40: LD 6,5 N 242, M 422

P-1937/1938: L 3,5 M 242, M 202

P-1937: L 3,5 M 142, M 202

P-1937, 1938: L 3 H 163, M 12

P-1937; 39–41: L 2,5 H 242, M 304

P-1937: O 2,5 N 142, M 332 (20–25 Sitze, Reichsbahn-Stromlinientyp)

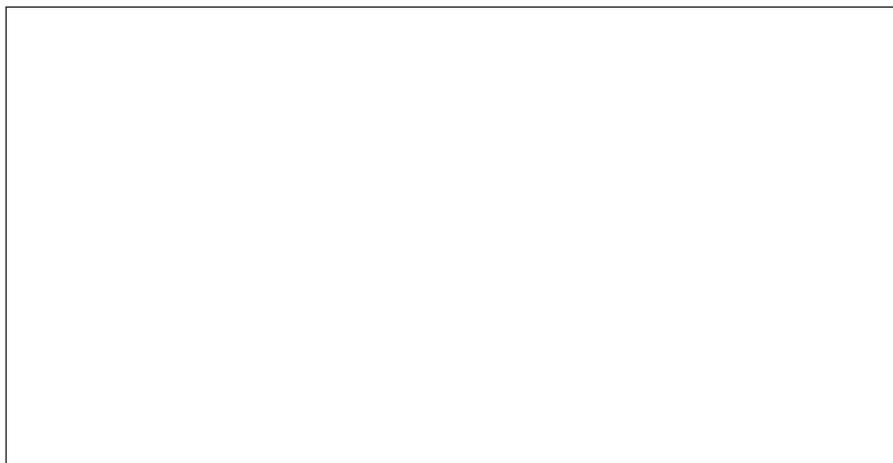
P-1937, 39–41: L 2 H 242, M 302, M 332

Den Fahrzeugen begann man ein gefälligeres Gesicht zu geben, das sich jedoch nicht durchsetzte.

Die NS-Kriegsplanung lief bereits auf vollen Touren. Bereits die Reichswehr der Weimarer Republik hatte sich für die leichten Krupp-Sechsrad-Geländewagen interessiert. 1929 wurde der 1,5-t-Typ L 2 H 43 mit an Doppelschwingen aufgehängten Hinterrädern gebaut. Unter einer normalen Haube saß ein stehender 60-PS-Ottomotor bzw versuchsweise ein 50-PS-Diesel im LD 2 H 43. Die Öffentlichkeit sah diese Dreiachser erstmals 1930. Trotz der wirtschaftlich angespannten Situation in Deutschland ging der Geländewagen mit liegendem, luftgekühltem 60-PS-Otto-Motor 1932 (Boxeranordnung, M 304, 3308 ccm) für die Reichswehr in Serie und wurde bei der 1933 gegründeten „Wehrmacht“ ein begehrtes Fahrzeug. Typisch waren die zusätzlichen Abstützräder für Geländefahrt. Der Antrieb erfolgte über Kardan, Schnecke und Sperrdifferential. Die vorrangige Verwendung als Zugwagen für Geschütze gab ihm den Namen „Krupp-Protze“, aber auch Mannschaftswagen waren häufig. Eine Überarbeitung brachte 1936 im nunmehrigen L 2 H 143 u. a. einen stärkeren Motor. Erkennungsmerkmal wurde nun die stark abgeflachte Haube und eine Stoßstange. Auch fremde Militärs erhielten das Fahrzeug, so 1937 Ungarn 300 Stück.

Blickfang auf dem Krupp-Ausstellungsstand der IAMA 1938 war ein ein dreiachsiger Allrad-Geländewagen Typ L 2 H 343 (70-PS-Motor) mit Panzeraufbau und MG-Turm, genannt „Polizei-Streifenwagen“. Der Vorderradtrieb war für die Straße abschaltbar. Zitat: „Die Sicherheit des Streifendienstes in aufrührerischen Gegenden erfordert gepanzerte Wagen, die zur Beförderung

und Unterbringung einer fürs erste genügend starken Polizeimannschaft und der notwendigen Waffen dienen. Ein solches Fahrzeug soll in der Lage sein, wenn nötig, aufgebaute Barrikaden zu durchbrechen, Baumstämme und Sandsäcke notfalls zu überklettern und wegzuräumen. ... in Deutschland nicht nötig, evtl. für den Export. (Beschreibung)



Krupp 19



Krupp 19



Krupp 19

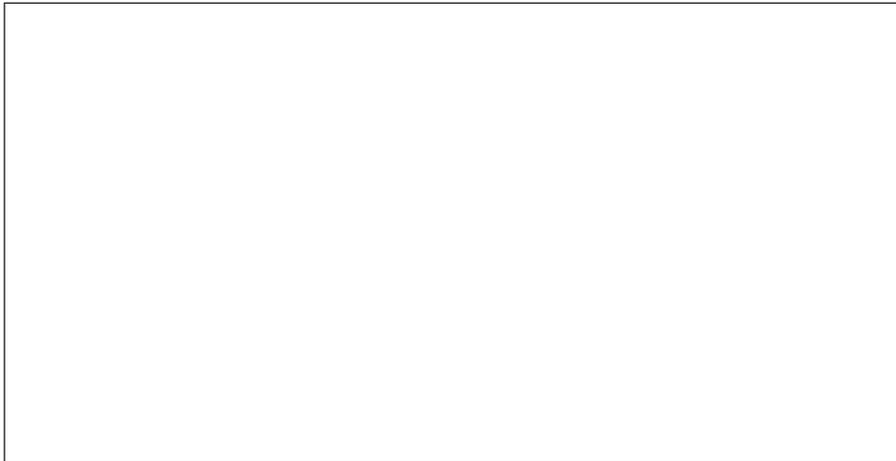
... luftgekühlter 4-Zyl-Krupp-Vergaser 4,1 L und 70 PS. Eine weitere Sonderausführung, Monteur-Reisewagen genannt, hatte einen Aufbau für fünf Personen und einen Kasten für Werkzeug und Zubehör. Der dazugehörige Anhänger besaß ebenfalls einen Kastenaufbau zur Mitnahme von Werkzeug und Zubehör. Die Allradausfüh-

rung blieb ein Prototyp, ebenso das Modell L 2 H 243 mit dem gleichen 4,1-l-Antriebsatz.

Neu auf zivilem Sektor war ein zweiachsiger Omnibus Typ TD 4 N 332 (37 Sitze, 90 PS-Krupp-Dieselmotor (Gegenkolbenmaschine Lizenz Junkers), der mit vorgezogener Steuerung und Führersitz links neben dem Motor

als Frontlenker karossiert war. Das T stand für die „Tram“-Ausführung (Frontlenker), die zumeist ins Ausland ging.

Mit dem Vorkammer-Sechszylinder M 113 kam (5655 ccm, 80 PS) 1938 ein neuer Diesel auf den Markt. Eingebaut wurde er im O D 3 N 62, LD 3 H 62, ODE N 62 und LDE H 62.

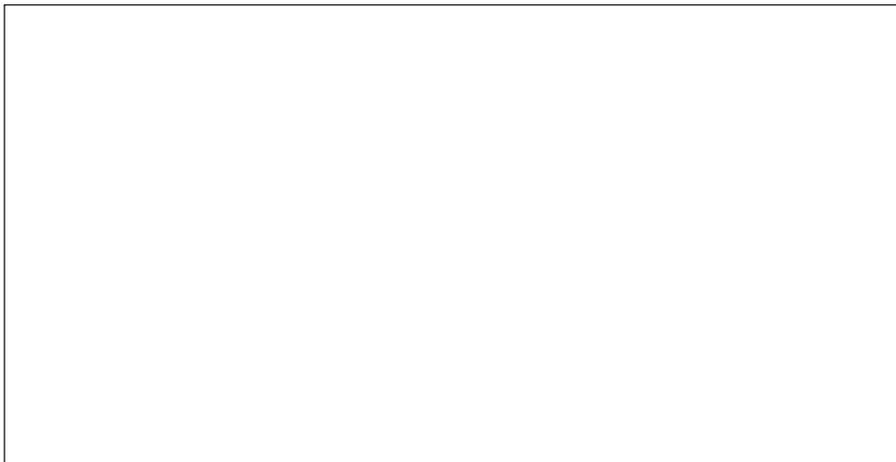


Krupp 19

- P-1938: LD 3,5 M 222 (M 402)
- P-1938-39: TD 4 N 332, M 413, „TD-Rosario“ Export nach Südamerika
- P-1938; 39-40: OD 3 N 62, M 113
- P-1938, 37-40: LD 2,5 H 242, M 612
- P-1938: L 2 H 242, M 612

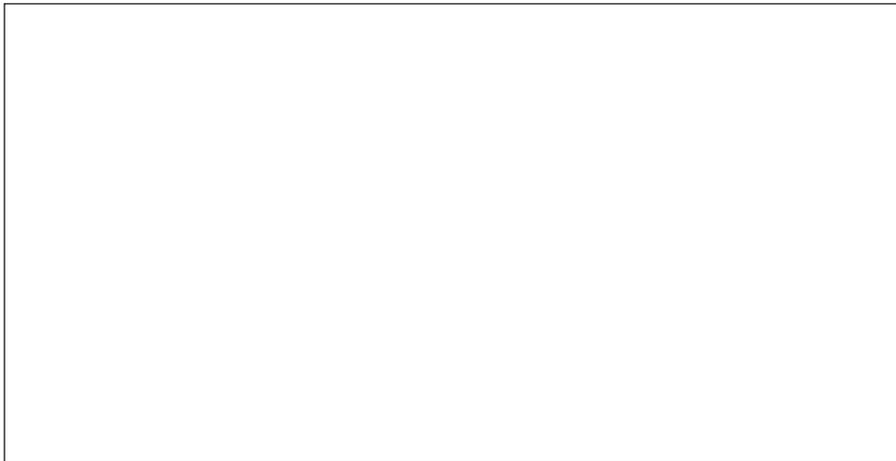
Ende 1938 verordnete der Schell-Plan der deutschen Automobilindustrie eine radikale Typeneinschränkung, um Platz für die Kriegsproduktion zu schaffen. Krupp sollte den Fahrzeugbau ganz einstellen. Nach Intervention der Firmeninhaber bei Hermann Göring, dem Verantwortlichen für den Vier-Jahres-Plan, wurde Krupp genehmigt, mit > Faun, A. Froß-Büssing K.G. und MAN einen Haupttyp für 6,5 t Nutzlast bzw. einen Nebentyp (Omnibus) zu schaffen. Die Entwicklung luftgekühlter Vergasermotoren ließ man fallen sowie die meisten zivilen Fahrzeug-Typen. Nur der 6,5-Tonner (125 PS), nun aber mit reiner Druckluftbremse, blieb übrig.

P-Was ist LD(G)EH/OD(G)EN ab 1939= Dreitonner ohne weitere Angaben mit M 113



Krupp 19

In den Vordergrund trat jedoch der sogenannte „Einheitsdiesel“. Dieser 2,5-t-Dreiachser mit Allradantrieb war im Auftrag des Heereswaffenamts (HWA) 1935 in einem Konstruktionsbüro der Berliner > Henschelvertretung von Ingenieuren der > MAN, > Henschel & Sohn und > Hansa-Lloyd als Einheits-Lkw für die Wehrmacht entwickelt worden. Den Antrieb besorgte ein unter MAN-Führung konstruierter 75-PS-Sechszylinder-Diesel, genannt „Einheits-Diesel“ (HWA 526 D, 6234 ccm). Für diesen geländefähigsten deutschen Lkw ging der Fertigungsauftrag außer an Krupp an Büss-



Krupp 19

sing-NAG, > Borgward/Hansa-Lloyd, Henschel & Sohn, > Magirus, MAN und > Vomag.

Ein in Essen davon unabhängig für die „Wehrmacht“ entwickelter Dreitonner LD 3 H 62, der einen neuen wassergekühlten 80-PS-Sechszylinder-Vorkammer-Diesel (5,6 l) erhielt, wurde vom Heer nicht akzeptiert. Als Nebentyp OD 3 H 62 mit größerem Radstand stand das Fahrgestell für Busaufbauten (28 bis 34 Fahrgäste) bereit. Die Frühjahrsmesse Wien 1940 sah ihn noch einmal weiterentwickelt als 3,5-Tonner LD 3,5 M 222 (M 402). (LD 3,5 M 222 war baugleich mit dem L 3,5 M 242 mit M 202-Ottomotor, schreibt Podzun.)

LGD 3 H 62 Imbert-Holzgasgenerator 60 PS-Otto

Ende 1940 stellte man den letztmalig modernisierten 6,5-t-Typ LD 6,5 N 342 mit M 422-Dieselmotor vor, gleichzeitig wurde für ihn ein neuer 165/200-PS-V 8-Zylinder-Zweitakt-Diesel (M 713, 7540 ccm) fertiggestellt. 1942 beendete man in Essen den Bau der sog. Kraftprotze.

Zum Schutz vor Bombardements und nach Absprache mit dem Munitionsmuseum begann Krupp im März 1943, die Kraftwagenproduktion nach Mülhausen ins von Deutschland besetzte Elsaß zu verlagern. Dem Fahrzeugbau folgte der Lizenzbau der Daimler-Benz-Zugmaschine (12 to ZgkW) (> Mercedes-Benz). Teile für Lastwagen- und Flugzeugmotoren entstanden u. a. in einem unterirdischen Werk in Neckar-Eltz bei Heidelberg.

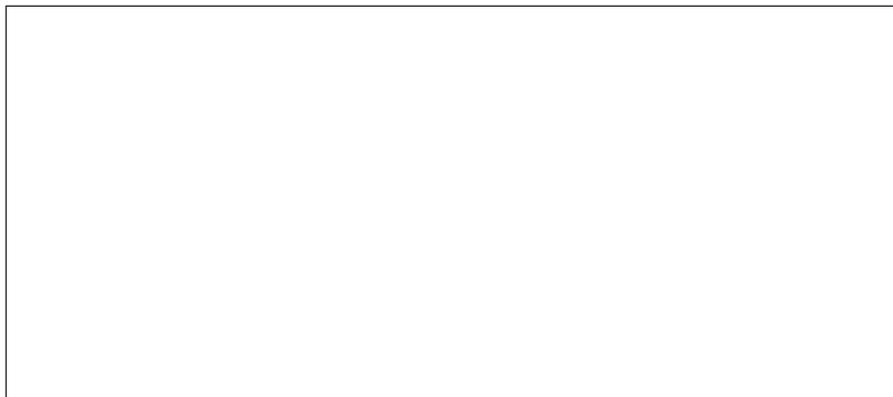
Mit der Mülhausener Société Alsacienne de Constructions Mécaniques (SACM), die 1940 als Elsässische Maschinenbaugesellschaft (ELMAG) eingedeutscht wurde, hatte nach der Okkupation ein Kooperationsvertrag bestanden. Ein Geheimvertrag mit dem Chef der Zivilverwaltung des Elsaß unterstellte am 31. März 1943 die SACM vollständig Krupp, die sie als neugegründete ELMAG Werke Maschinenbaugesellschaft m.b.H. dem Konzern einverleibte. Krupp nannte sie im NS-Jargon kurz „Südwerke“.

Als die Front 1944 näherrückte, ver-

lagerte Krupp die Verwaltung der neugegründeten Südwerke G.m.b.H., Lastwagenfabrik, nach Bamberg, Amalienstraße 11, wohin auch das Konstruktionsbüro folgte. Hier baute man auch unter größter Geheimhaltung an einer später verschollenen Serie von 50 Dampf-Acker- und -Straßen-Schleppern in Arbeitsgemeinschaft mit der

Gebr. > Sachsenberg A.-G., Roßlau/Elbe. Neben Krupp hatten auch > Henschel, Skoda und > Famo den Auftrag erhalten, mit zu entwickelnden 200-PS-Sachsenberg-Dampferzeugern 20-t-Schlepper in gepanzerter Voll- oder Halbkettenversion zu konstruieren.

Anfang 1945 zog der komplette und durch Raubzüge in französischen Au-



Krupp II. Weltkrieg



Krupp II. Weltkrieg



Krupp II. Weltkrieg

tomobilwerken ergänzte Maschinenpark nach Bayern um. Man verteilte ihn auf verschiedene Ortschaften und noch intakte Fabrikgebäude und ab März 1945 montierte man erste Fahrzeuge in Nürnberg-Schweinau bei der Firma Südeisenbau und der Eisen- und Stahlhandel A.G. Otto Wolf. Die Motoren produzierte man in der Mälzerei der Ersten Kulmbacher Actien-Brauerei Platz (EKU), Kulmbach. Der Einmarsch der Amerikaner unterbrach den Südwerke-Fahrzeugbau im April 1945 für ein Jahr.

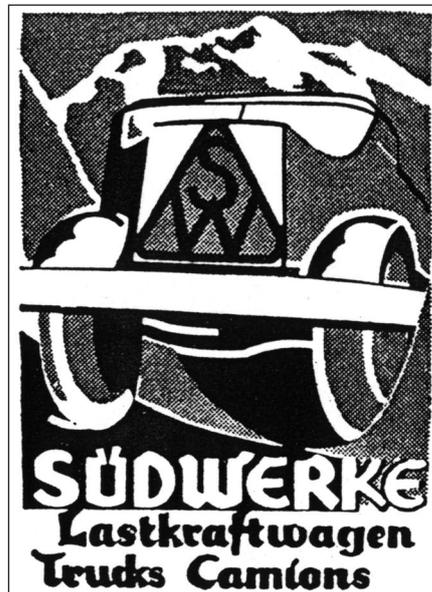
Krupp hatte sich erneut durch die Rüstungsproduktion diskreditiert, und die Siegermächte erwogen die Liquidierung des Unternehmens aufgrund des Potsdamer Abkommens. Die Militärregierung übernahm das gesamte Eigentum, das 1943 per „Führer“-Befehl wieder Familienbesitz geworden war, und unterstellte es einem Treuhänder. Als Wehrwirtschaftsführer (ohne NSDAP-Mitgliedschaft) verurteilte man Alfred Krupp von Bohlen und Halbach (anstelle von Gustav Krupp von Bohlen und Halbach) zu 12 Jahren

Gefängnis, das er jedoch schon 1951 wieder verlassen konnte.

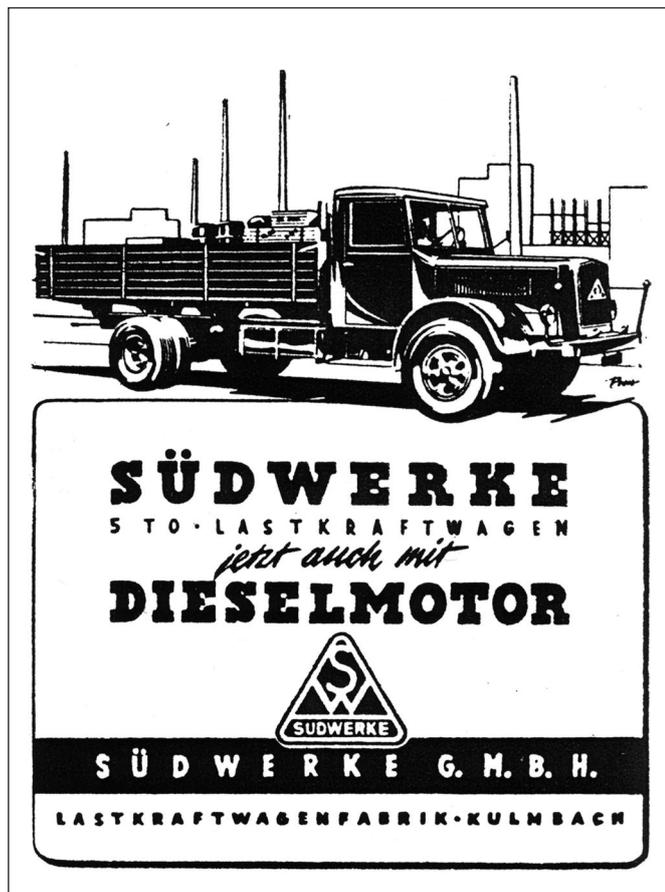
Der beginnende Kalte Krieg erlaubte den Südwerken bereits 1946 wieder, Lastwagen und Omnibus-Fahrgestelle zu bauen, allerdings bis 1948 nur mit Benzinmotoren. Die Kruppschen Ringe mussten von den Fahrzeugen der Südwerke verbannt und durch ein dreieckiges SW-Zeichen ersetzt werden. Man startete in Kulmbach mit dem Vorkriegsmuster L 45, dessen Sechszylinder-Benzinmotor (M 14) 110 PS leistete, mit Gengas betrieben blieben noch 75 PS.

Nach der Währungsreform vom 20. Juni 1948 durfte man auch wieder einen Dreizylinder-Zweitakt-Gegenkolben-Dieselmotor (90 PS, ab xx 105 PS) anbieten. Für 5 t Nutzlast ausgelegt kam 1949 der Typ SW L 50 mit 110-PS-Ottomotor und der SW LD 50 mit 105-PS-Dreizylinder-Diesel (4080 ccm) heraus, die Generator-Version nannte sich SW LG 50 (90 PS). Müllwagen erschienen unter der Bezeichnung SW Mü 50 (105 PS). Auch Busse (Typ SW TD 50) für Linien- und

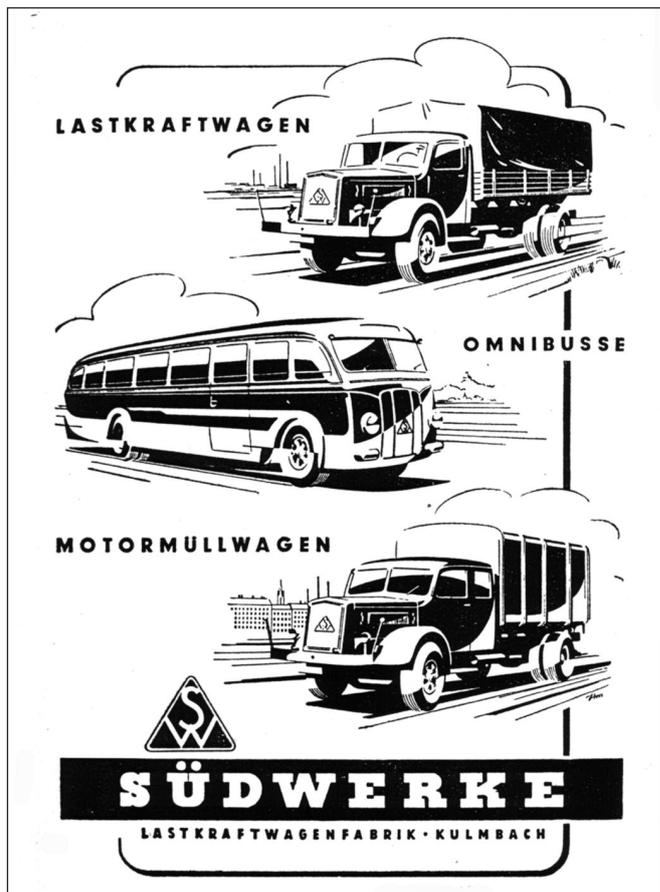
Reiseverkehr wurden auf diesem Fahrgestell ausgeliefert. Eine Nutzlasterhöhung ließ das Fahrzeug 1950 zum SW LD 60 (125/130-PS-Vierzylinder-Gegenkolben, 5448 ccm) werden. Fahrerhäuser und Fahrgestelle bezog man noch von verschiedenen Zulieferern.



Südwerke 1948



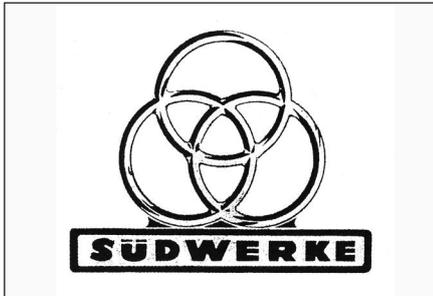
Südwerke 1949



Südwerke 1951



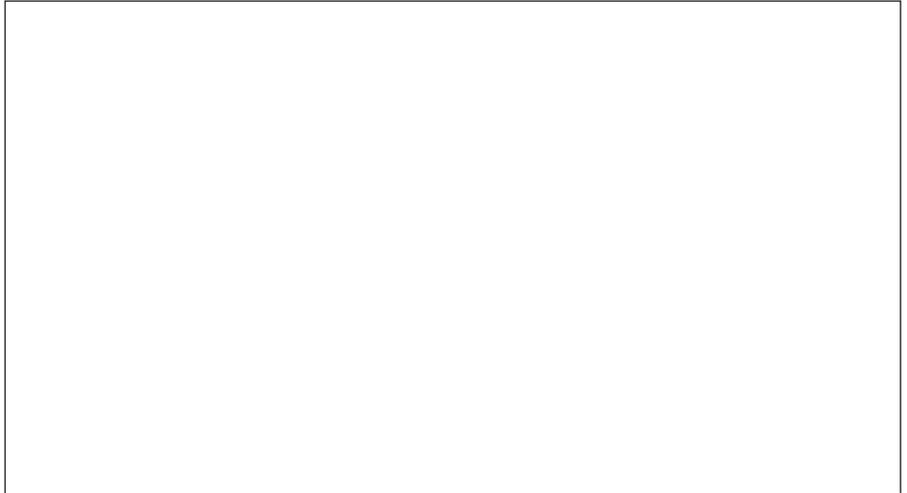
1945



1948

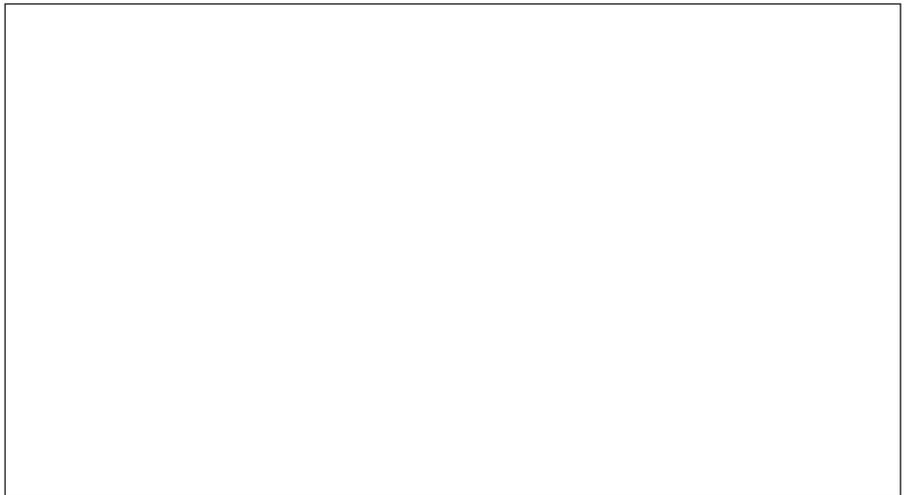
Die Krupp-Ringe zierten wieder die Fahrzeuge und wurden auch zum Markenzeichen der Südwerke. Der neue Typ

SW L 80 Titan war maßgeblich von Konstrukteuren der Vogtländischen Maschinenfabrik Akt.-Ges. (> Vomag) geprägt. Diese hatten sich aus dem nahegelegenen Plauen nach Bayern geflüchtet, da die Vomag-Werke nach dem



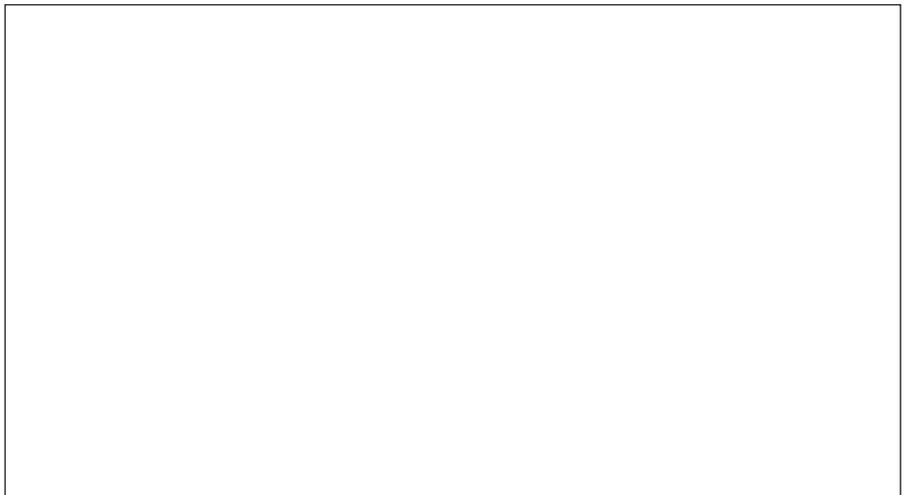
Vor die Typenbezeichnung stellte man das SW-Kürzel, dahinter folgte Bauart, Treibstoffart und Nutzlast.

Auto 1950 1 32 – Jan) Berichtigung: Die technische Tabelle deutscher Nutzfahrzeuge, die wir in Heft 22/1949 veröffentlichten, weist einige bedauerliche Fehler auf, die sich bei der Drucklegung eingeschlichen haben. Die Südwerke G.m.b.H., Kulmbach, verwenden für ihre Typen LD 50 und TD 60 nicht den 90-PS-, sondern bei beiden einen 105-PS-Dieselmotor. Ebenso hat der Müllwagen Typ Mü 50 keinen 110-PS-Ottomotor sondern auch den 105-PS-Diesel.



Mit dem Frontlenkerbus (Trambus) TD 50 (alt: TD 4 N 332) (32 bis 45 Personen) auf einem eigenen Niederrahmenfahrgerüst nahmen die Südwerke 1949 auch den Omnibusbau wieder auf, nachdem bereits zuvor einige L 45-Fahrgestelle als Omnibusse karosiert worden waren. Der Dreizylinder-Dieselmotor leistete nun 105 PS. Auch Müllwagen mit 10 cbm Inhalt waren wieder im Angebot.

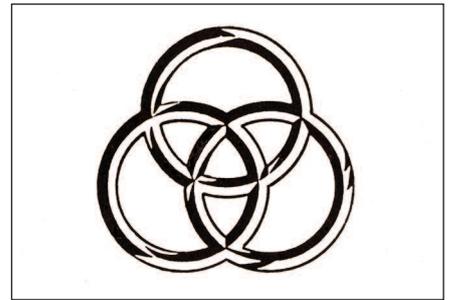
Auf dem Pariser Salon 1950 stellten die Südwerke GmbH ihren neuen Schwerlastwagen für 8 bis 11 t Nutzlast vor. Er besaß den damals stärksten Dieselmotor Deutschlands mit 210 PS. Gleichzeitig begann die Rückverlage-



Potsdamer Abkommen geschleift worden waren. Neu war auch der von der Krawa selbst entwickelte Motor: ein Sechszylinder-Zweitaktmotor mit Gleichstromspülung, der aus zwei Dreizylinder-Einheiten zusammengesetzt wurde. Seine Entwicklung reichte bis 1935 zurück. Mit 190 PS und kurz da-

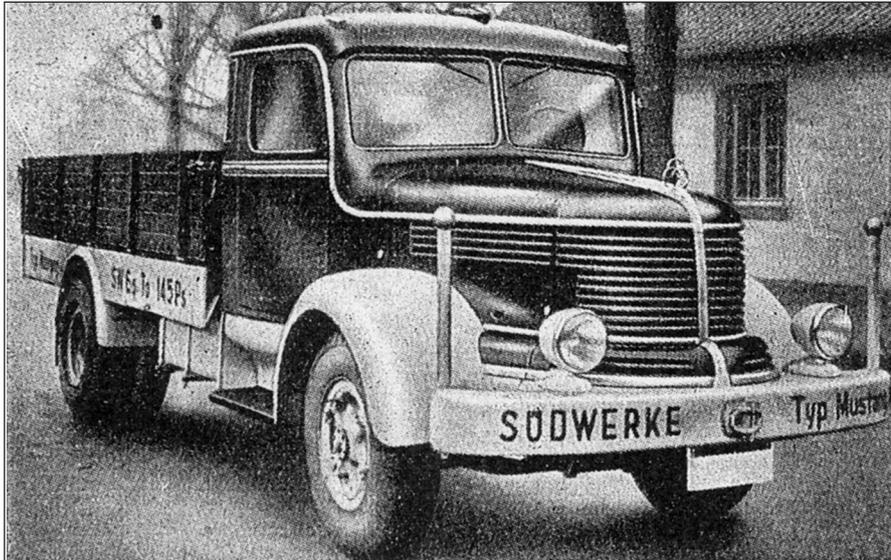
rauf auf 210 PS Leistung gebracht war er der stärkste Lkw-Motor Deutschlands.

Auf der IAA 1951 debütierte Krupp mit neuen Südwerke-Fahrzeugen. Sie trugen die neue, von der Karosseriefabrik Binz hergestellte Kabine und erhielten aus dem Tierreich und der grie-



1952

chischen Mythologie stammende Namen, die als Synonym für Kraft standen. Auch sie waren mit den neuen Krupp-Gleichstromaggregaten ausgestattet. Der Fünftonner wurde zum SW L 50 Büffel (110-PS-Dreizylinder), der Sechstonner zum 6,5-Tonner SW L 60 Mustang (145-PS-Vierzylinder). Mit dem M 90 Cyklop (210-PS-Titanmotor) betrat Krupp in Deutschland Neuland. Der Spezialmuldenkipper verfrachtete im schweren Baustellenverkehr 9 bis 12 t Nutzlast (ab 1953: 13 t). Neben den Lkw wurden nun auch 210-PS-Sattelschlepper (SW S 80), Kipper



Südwerke 1951 Mustang

ROBUST · BERGFREUDIG · SPARSAM  
**8-BIS 11-TONNEN-SCHWERLASTWAGEN**  
 mit 6-Zylinder-210-PS-Dieselmotor  
 DIE VIELBEACHTETE NEUKONSTRUKTION DER  
**SÜDWERKE** G.M.  
 B. H.  
 MOTOREN- U. KRAFTWAGENFABRIKEN · KULMBACH-NÜRNBERG-ESSEN

**Titan**

Südwerke Titan 1951

(SW K 60 und SW K 80), ein neuer Müllwagen sowie als Spezialfahrzeug der Titan-Expreß SW OL 80 auf Omnibus-Niederrahmen-Fahrgestell angeboten. Den SW OL 80 baute man als Großflächen-Eiltransporter jedoch nur elf Mal.

Als Großraumomnibusse lieferten die Krupp-Südwerke 1953 die Typen SWO 480 FK / O 480 FK und SWO 470 FK / O 470 FK, die sich lediglich in der Fahrgestell-Tragfähigkeit unterschieden. Bei 1/3 Sitz- und 2/3-Stehplätzen ergab sich dabei ein Fassungsvermögen von bis zu 100 bzw. 80 Personen. Beide trieb ein 145-PS-Vierzylinder-Zweitakt-Diesel an. Der SWO 480 FK diente auch 1 1/2-Aero-Omnibussen als Grundlage.

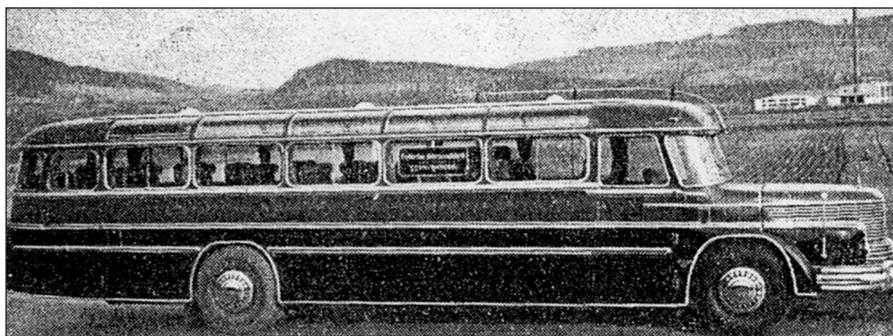
Zum O 480 FK gesellte sich der etwas kleinere O 470 FK für Fahrgastzahlen bis zu 80 Personen im Linienverkehr. Im Interesse leichter Bedienung und größerer Sicherheit besaßen beide Fußplattenventile für Fußbremse und Kupplung, selbstverständlich Motorkompressor und Doppelhandbremse.

Eine bedeutende Entwicklung war die Krupp-Kompressor-Bremse. Sie konnte eine höhere Leistung vernichten als der Motor Nutzleistung hatte, was mit keiner anderen Art von Motorbremse zu erreichen war, aber einen ventilgesteuerten Zweitakter voraussetzte. Sie wurde 1953 im neuen L 80 FK Titan Super (8 bis 11 t) eingeführt, den eine kürzere Motorhaube auszeichnete. Diese Ausführung fand jedoch keinen Anklang und wurde rasch wieder durch die alte Langhaubenkonstruktion abgelöst. Auch zwei neue Geländefahrzeuge präsentierte Krupp 1953: Typ AMK 180 Gigant (210 PS), ein allradgetriebener Muldenkipper (16 bis 20 t), der aber auch nur mit Hinterachsantrieb oder für 16 t Nutzlast geliefert werden konnte, und für 8 t Nutzlast auf der Straße bzw. 6 t im Gelände den AL 480 Drache (xx PS, Vierzylinder).

Vollständig neu war der Elbus 100, ein Elektro-Omnibus auf Basis des O 480 FK mit 90-kW-Siemens-Schuckert-Elektromotor. Bei 16 t Gesamtgewicht konnten bis zu 100 Personen befördert werden. Solingen ...

Die Tragfähigkeit der bekannten Lkw-Typen wurde von 5 auf 5,5 t bzw. von 6,5 auf 7 t erhöht. Alle Typen waren serienmäßig mit Motorkompressor ausgerüstet.

Durch Beschluss der Gesellschafter vom 27. September 1954 wurde der Name Südwerke in Fried. Krupp, Motoren- und Kraftwagenfabriken G.m.b.H. geändert. Im gleichen Jahr



Krupp 1951 SW O 80



## Mittelschwere und schwere Omnibusse

für Stadt- und Fernreiseverkehr  
ausgerüstet mit 140- und 190-PS-Dieselmotor

Die vielbeachteten Neukonstruktionen der

**SÜDWERKE • G.M.B.H.**  
MOTOREN- U. LASTKRAFTWAGENBAU  
KULMBACH-ESSEN



Krupp Titan Bus Werbung 1950

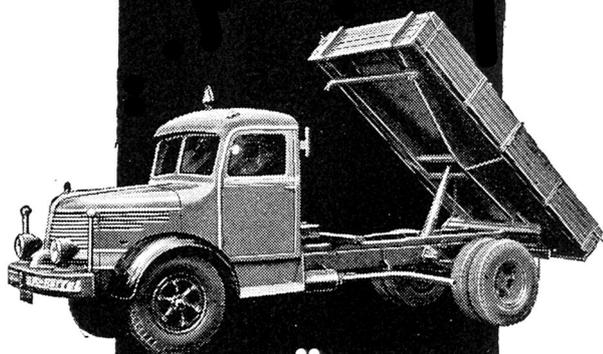


Südwerke 1951 Cyklop

hatten die Essener den Titan durch den 8-t-Typ L 8 Tg 5 Tiger (180-PS-Fünfzylinder, 19xx: 185 PS) abgelöst. Seine steilere und breitere Front wurde bei den übrigen Modellen adaptiert. Die Krupp'sche Typenbezeichnungen verwiesen nun auf den Verwendungszweck z.B. L für Lastwagen, die Nutzlast-Klasse, abgekürzt der Name z.B. Tg für Tiger und zuletzt die Anzahl der Zylinder.

Im folgenden Jahr erweiterten die Essener ihr Programm mit dem neuen 5-Tonner L 5 W 3 Widder und dem 6-Tonner L 6 B 3 Büffel, die beide ein 110-PS-Dreizylinder antrieb. Der Mustang avancierte unter der Bezeichnung L 8 M 4 zum 8-Tonner (150 PS). Kennzeichen waren relativ kurze Hauben. Erstmals nach dem Krieg stellte man auch wieder Frontlenker-Lkw her: den L 8 MF 4 Mustang und den allradgetriebenen AL 6 Dr 3 Drache. Als 5,5-Tonner trat 1956 der L 5,5 E 3 Elch ins Programm. Der Büffel wurde unter der Bezeichnung L 7 B 3 (+ 10 PS) zum 7-Tonner. An dem sich neu etablierenden Militärfahrzeugmarkt wollte

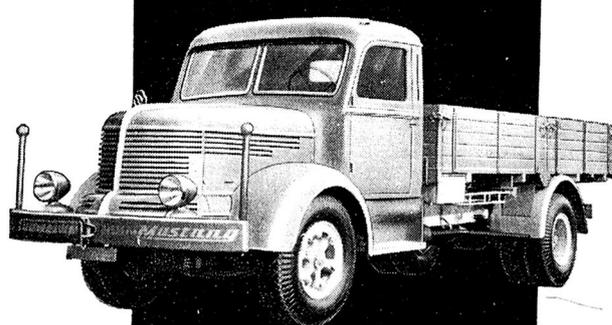
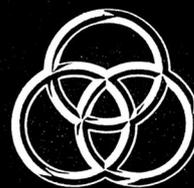
**KRUPP-SUDWERKE**  
ESSEN



**5t »BÜFFEL«**  
STARK · BERGFREUDIG · SPARSAM  
**110 PS**

Südwerke 1952: 5 t Büffel

**KRUPP-SUDWERKE**  
ESSEN



**6,5t »MUSTANG«**  
STARK · BERGFREUDIG · SPARSAM  
**145 PS**

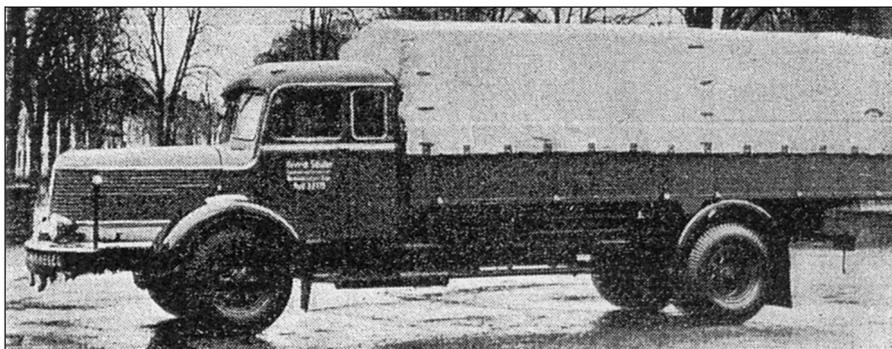
Südwerke 1951: 6,5 t Mustang

Krupp trotz schlechter Erfahrungen mit dem Allradkipper AK 11 Dr 4 partizipieren. Die Bundeswehr war jedoch noch nicht bereit, Frontlenker zu akzeptieren, womit Krupp nicht ins Beschaffungsprogramm aufgenommen wurde. Die Kategorie I wurde speziell für die Bundeswehr entwickelt. Zu erfüllen war die militärische Forderung, den Kampffahrzeugen überall hin folgen zu können. Dazu kam die logistische Forderung, innerhalb dieser Kategorien neben den gleichen Baureihen und Baugruppen vor allem eine Gleichheit der handelsüblichen Verschleißteile zu gewährleisten. Die Fünf-, Sieben- und Zehntonner dieser Kategorie wurzeln in ihrer Konzeption im Gemeinschaftsbüro, das bei seiner Gründung aus den Firmen Büssing, Hanomag-Henschel, Klöckner-Humboldt-Deutz, Krupp und MAN bestand. Gebaut wurde dieses Programm unter Federführung von MAN.

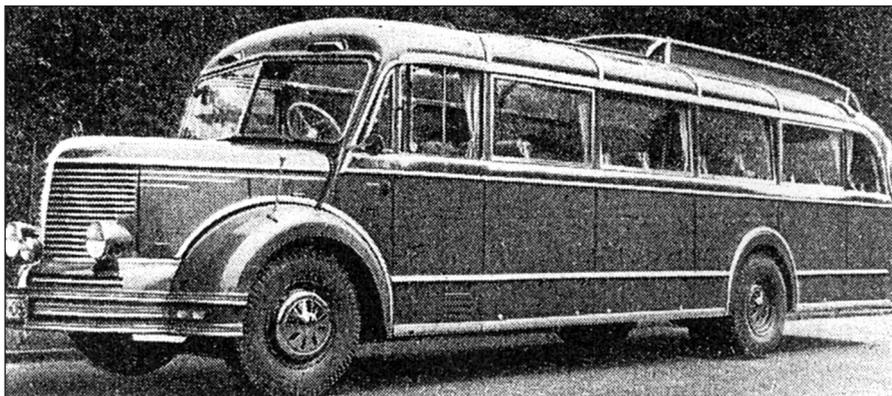
... und Krupp als Kranbauer bei Rad-Kfz-Folgegeneration

In der Fahrzeug-Kennung wurde 1957 die Nutzlast wieder mit zweistelligen Zahlen ausgedrückt, Leistungs- und Nutzlaststeigerungen entsprachen der Nachfrage. Das Programm umfasste darüberhinaus den L 60 W 3 Widder (115 PS), L 70 E 3 Elch (125 PS), den L 70 B 4 Büffel (160 PS), L 80 M/MF 4 Mustang mit 160 PS, L 80 Tg 5 Tiger (185 PS), die Allrad-Drache-Typen AL 6, AL 8, AL 11 und die Muldenkipper MK 15 C 5, MK 17 C 5 und MK 19 C 6.

Mit Blick auf die gesetzlichen Veränderungen 1958 kamen 1957 die ersten Krupp'schen Seebohmtypen, der Frontlenker L 70 BF 4 Büffel und als neuer Muldenkipper der AMK 22 C 7 (280-PS-Siebenzylinder). Den Typ Genf (200-PS-5-Zylinder D 573) präsentierte man auf dem Genfer Automobilsalon als Neuheit für den Trans-europaverkehr und den Export. Das aus dem Mustang abgeleitete Fahrzeug wurde in Hauben- und Frontlenker-ausführung (L 75 G/GF 5 Genf) mit einem 200-PS-Zweitakt-Motor gebaut. Er war als Lastzug mit 32 t GG und einer Gesamtlänge von 18 m berechnet. In Deutschland scheiterte diese Ausführung jedoch an den umstrittenen



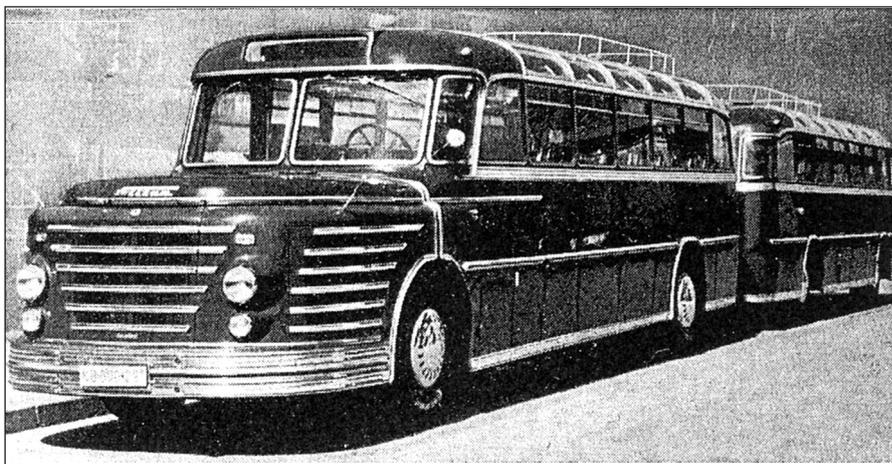
Sudwerke Titan L 80, 1951



Sudwerke-Aero-Bus SW O 480, 1951



Sudwerke-Aero-Bus SW O 480, 1951



Sudwerke SW 4, 1951

Seebohm-Verordnungen. Diese hatten große Investitionen in Form kurzfristiger und aufwendiger Konstruktionsänderungen zur Folge. Für den Export musste zusätzlich eine Parallelproduktion gefahren werden.

Obwohl es Gerüchte gab, dass Krupp den Kfz-Bau aufgeben wolle, traten die Essener mit einem umfassenden neuen Programm bei der IAA 1959 in Frankfurt an. Als Antwort auf die Bestimmungen hatte man das Mittelklasse-

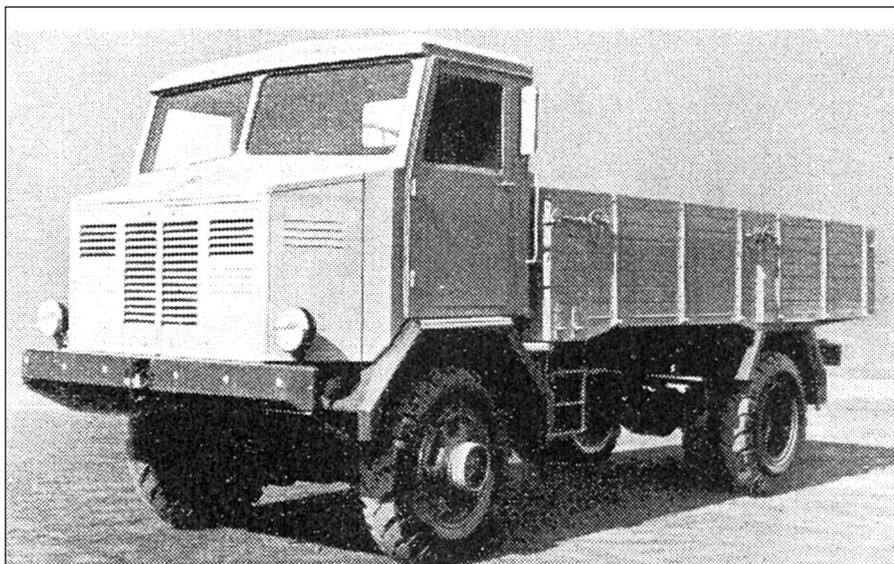
Programm erweitert und einen neuen gleichstromgespülten Vierzylinder-Zweitakt-Dieselmotor D 433 (3,25 l) in Leichtmetallkonstruktion herausgebracht. Er wurde in der neuen Leichtbau-Fahrzeuggeneration mit Nutzlasten von 4,5 bis 6,8 t (Typen 401, LF 501, 6,2 t, und 601) eingebaut. Er brachte es auf 110 PS im 401 und 120 PS in den Typen 501 und 601. Die Fahrzeuge waren auch mit Allradantrieb erhältlich. Die mit Sperrsynchro-Getriebe ausgerüsteten Fahrzeuge dieser Reihen, die auch mit Luftfederung vorgestellt wurden, hatten den Vorteil einheitlicher Bauelemente sowohl für die Frontlenker- als auch für die Haubenausführungen. Erstmals nach dem Krieg baute Krupp auch wieder Dreiaxser. Der Frontlenker-Typ LF 301 besaß eine Tandemhinterachse, deren Ausgleichgetriebe pneumatisch gesperrt werden konnte. Der Dreiaxser mit dem ebenfalls neuen Vierzylinder-Aggregat D 477 (145/150 PS später bis 200 PS) war für ein GG von 18 bis 21 t bzw. als Lastzug von 24 bis 40 t, aber auch als Betonmischer-Fahrgestell und Kipper ausgelegt. Entgegen den sonstigen Bezeichnungen bedeutete die 3 hier drei Achsen und nicht drei Tonnen Nutzlast. Stärkster Zweiachs-Lkw der neuen Generation wurde der 7-t-Typ 701 (Motor DD 477, 156 PS, 4752 ccm), der als Allradkipper AK 701 großen Zuspruch fand. Die Baureihen Widder, Elch, Büffel, Mustang und Tiger blieben noch im Programm, wenn auch mit neuen Ganzstahl-Kabinen und einer ungeteilten Panorama-Frontscheibe (Ausnahme: Widder mit geteilter Windschutzscheibe). Verantwortlich für die Konstruktionen zeichnete als Technischer Geschäftsleiter Dr.-Ing. Wilfried Ulbricht.

1959 brachte Krupp in Frontlenkerausführung den Büffel S 70.1 BF 4, einen Sattelschlepper mit 7,14 t Sattel-druck, auf den Markt. Eingebaut war eine 168-PS-Vierzylinder-Zweitakt-Dieselmachine mit Gleichstromspülung und Kompressorbremse.

... Erstmals stellte Krupp 1959 einen Omnibus eigener Provinienz vor. Der O 124 war ein nach Pekol'schen Ideen gebauter 10-m-Linienbus mit selbsttra-



Krupp 1953 Titan Super L 80 FK, 8 t, 210-PS, Kompressor



Krupp 1953 Südwerke AL 80 Drache



Krupp 1953 SW O 480 FK

gendem Leichtmetallaufbau und einem neuen 120-PS-Leichtmetallmotor, zwischen den Achsen unterflur eingebaut,

Auf eine neuerliche Änderung der Zulassungsbestimmungen im Jahr 1960 reagierte Krupp mit den Typen Mustang LF/SF 801 (175 PS, ab 1963: 186 PS, 29 t GZG), noch einmal mit alten Fahrerhäusern, und dem modernen 901 (16 t GG, 200-PS-Fünfzylinder), die im November in Großserie gingen. Sowohl Hauben- als auch Frontlenker-Ausführungen standen zur Wahl. Die Baureihe 901 entsprach den neuen gesetzlichen Forderungen (32 t GG, 16,5 m Länge) und war eine Weiterentwicklung des Tiger. Ein erster Prototyp war in Erwartung der Gesetzesnovelle bereits zur IAA 1957 gezeigt worden. In der neuen Ausführung standen sieben Varianten zur Wahl. Im Dezember folgte der neue Lkw Typ 701 mit 150 PS als Hauber und Frontlenker. Außerdem bot diese Baureihe mehrere Export-Ausführungen. Ebenfalls neu waren die für den Export geschaffenen Frontlenker- und Hauben-Baureihen 1001 (Fünfzylinder D 573) und 1051 (Vierzylinder D 459) mit 19 t GG. In Deutschland liefen sie als Haubenkipper mit 16 t GG im Baustellenverkehr.

Besonders die Bauindustrie rückte in das Krupp'sche Blickfeld. Das inzwischen die Typen MK 17, xxx umfassende Muldenkipper-Programm wurde 1963 durch den Muldenkipper MK 30 (52 t GG) für etwa 30 t Nutzlast gekrönt. Ausgeliefert wurde er wahlweise mit einem Sieben-Zylinder-Diesel mit Gleichstromspülung (280 PS) oder einem aus den USA stammenden V-Achtzylinder-Cummins-Viertaktmotor von 350 SAE-PS, mit Turboaufladung 430 SAE-PS.

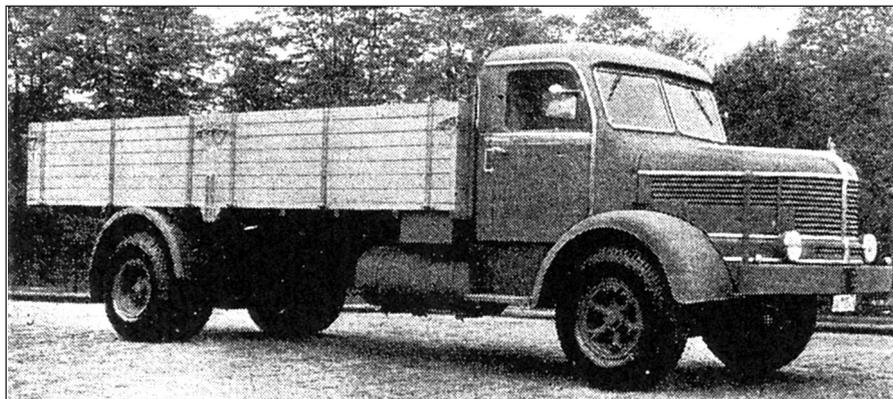
Krupp erwarb 1963 die Fertigungsrechte für die unterquadratischen Diesel-Motoren der US-amerikanischen Cummins Engine Company, Columbus/Indiana. Die 200-PS-Krupp-Cummins-V 6-Viertakt-Diesel (9,64 l) wurden in die neuentwickelten Frontlenker-Pritschenwagen für den Nah- und Fernverkehr mit kurzem und langem Fahrerhaus, in Dreiseiten-Kipper und Sattelzugmaschine in Frontlenker (SF 960) und Haubenausführung der

Baureihe 960 (16 t GG als Solofahrzeug, 32 t Gesamtzuggewicht) eingebaut.

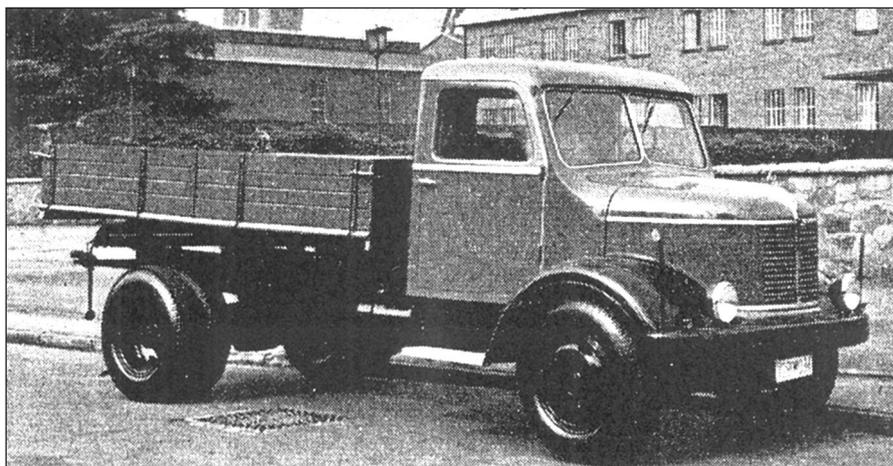
Für den Export produzierte man den 1060 (V 6-210 PS, 9640 ccm) mit einer 16-t-Achse; ab 1965 mit Allrad den AK 1060. Mit der Schweizer Maximalbreite von 2,3 m stand das 1065-Programm bereit, das auch im Saarland auf

Grund eines Übergangsgesetzes mit 19 t GG genutzt werden durfte.

Kostenreduzierend straffte und rationalisierte die Krawa ihr Programm in der Folgezeit. In der Produktion blieben die Typen AK 701 sowie der 801 mit dem neuerlich verwendeten Namenszusatz Mustang (8,9 t NL, 15,2 t GG) und der 901. Letztere besaßen nun



Krupp 1955 Tiger, 8,4 t, 185 PS



Krupp 1955 Widder



Krupp 1956 Mustang Frontlenker

kostensparend das gleiche Fahrerhaus. Mit dem Cummins-V 6-Zylinder wurde der 901 zum 960 (16/19 t GG, 9,3 t NL), der Hinweis C-Motor machte darauf aufmerksam. Für den Cummins-Motor wurden die Fahrerhäuser nach vorn gezogen und überarbeitet: schräg gestellte Scheinwerfer und eine leicht geänderte Frontblende.

Mit dem alten D 459-Aggregat (186 PS) bestückt war 1964 der Dreiachser LF 301 zum LF 302 geworden, 1965 wurde er mit einem gleichstarken Cummins-Triebsatz zum LF 306. Der parallel gebaute Hauben-Dreiachser nannte sich K/AK 360 (1967: 210 PS). Sein technisches Gesamtgewicht erreichte 36 t.

Das 186-PS-Cummins-Aggregat erhielt auch der neue Krupp-Allrad-Hauben-Lkw AK 1060 für 16/19 t GG.

Die ausschließlich für den Baustellen- und Geländebetrieb im Baukastensystem konzipierten Krupp-Muldenkipper erhielten einen eigenen Stil durch ihr Einmann-Fahrerhaus und entfernten sich damit von der herkömmlichen Bauweise. Neu war das Felsmuldenkipper-Fahrgestell MK/AMK 18 (200-PS-5-Zyl-Zweitakt-Diesel) mit und ohne Allrad sowie der MK 23 wahlweise mit 200- oder 275-PS-Krupp-Zweitakt-Diesel. Trotz Cummins-Motoren hielt Krupp bis zuletzt in diesem Markt-Segment an den eigenen ventilgesteuerten Aggregaten fest. Rein äußerlich waren der MK 23 mit dem Typ MK 18 weitgehend identisch. Moderne Aluminium-Mulden erhöhten die Nutzlast der angebotenen Fahrzeug um jeweils um etwa 2 t.

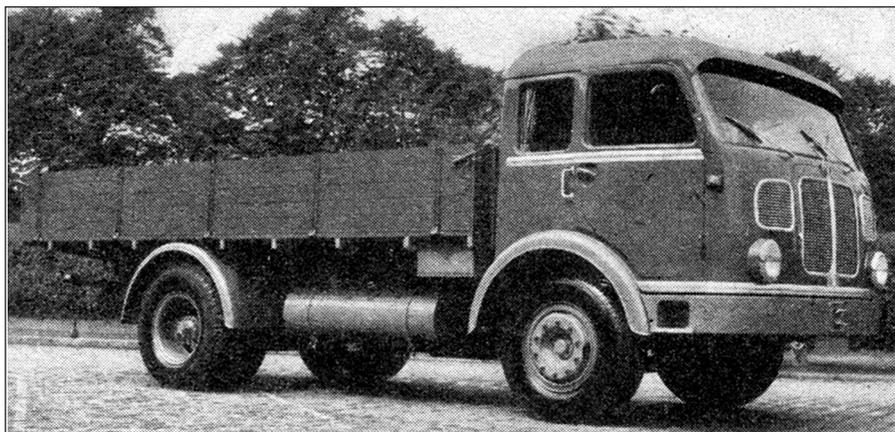
Als erster deutscher Hersteller brachte Krupp 1965 ein akzeptables kippbares Fahrerhaus heraus, nachdem diese in den USA und England schon eingeführt waren. Der Öffnungswinkel von 35° für Pflege- und Wartungsarbeiten konnte beim Ausbau des Motors bis auf 55° erhöht werden. Gegen Ende des Jahres suchte auch Krupp mit einem ausländischen Investor zu kooperieren, um somit eine stärkere Position auf dem deutschen und Anschluss an den internationalen Markt zu erringen. Verhandlungen mit dem amerikanischen Nutzfahrzeughersteller White Motor Corporation, Famington Hills, Michigan/USA, scheiterten jedoch. 1902 gegründet, kam White 1981 zu Volvo.

Auf der IAA 1965 stand unter den Ringen der Frontlenker-Sattelschlepper unter den Bezeichnungen SF 360 und SF 380 (25 t NL, ab 1967: V 8, 250 PS) bzw. die Dreiachs-Zugmaschinen 361 (210-PS-V 6-Cummins, ab 1966: 250 PS) und 381 kamen 1966 auf den Markt.

Neue 250-PS-V 8-Zylinder-Direkt-einspritzer besaß der LF 980 (16 t GG, 8,5 t NL) des Jahres 1966, womit Krupp wieder an die Leistungsspitze vordrang. Für den Lastzug waren nunmehr 38 t zugelassen. Ein V 8-Schild trug zur Unterscheidung vom 960 mit 210-PS-V 6-



Krupp 1957 Mustang



Krupp 1957 Typ Genf, 16 t, 200 PS



Krupp 1956 Elch L-K-S 5,5 E 3

Motor bei. Die Cummins-V-6-Zylinder gab es nunmehr mit gedrosselten 186 PS, normal 210 PS (ab 1967: 250 PS) und die V-8-Version leistete 250 PS.

Die Hannover-Messe 1966 brachte den Muldenkipper MK 27 auch als Sattelzugmaschine (45 t Tragfähigkeit) mit einem 280-PS-Siebenzylinder-Zweitakter.

1966 versuchte Krupp zum zweiten Mal und wiederum erfolglos, durch eine internationale Zusammenarbeit die eigene Basis zu verbreitern. Die englischen Ford-Werke sollten in Dagenham gefertigte Fahrzeuge der Serie „D“ in halbfertigem Zustand nach Essen zum Komplettieren liefern. Die Pläne sahen unter anderem vor, dass deutsche und ausländische Ford-Vertreter Krupp-Lastwagen verkaufen. Krupp wollte ein Lkw-Programm anbieten, dass vom Transit bis zum Muldenkipper reichte.

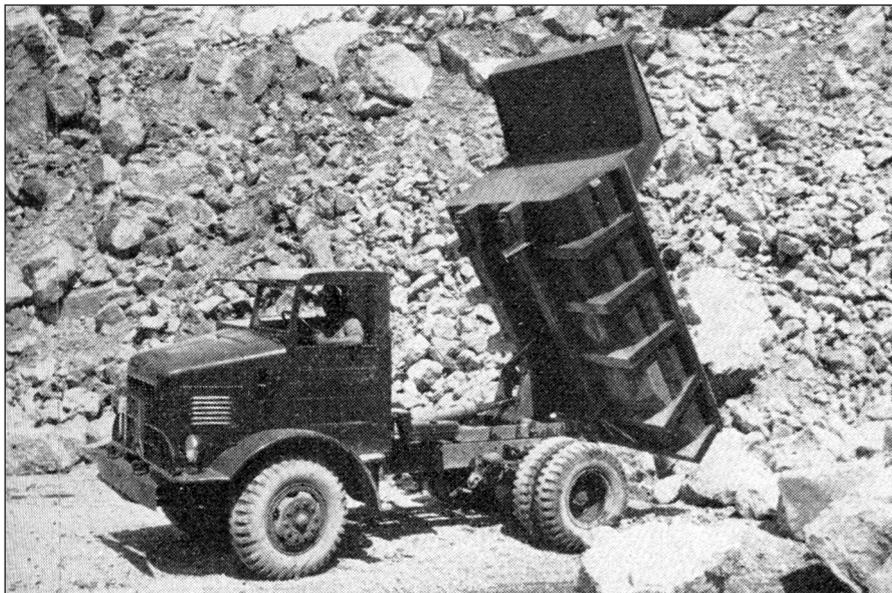
Auf dem Zugmaschinen-Sektor versuchte Krupp 1967, mit der auf der Brüsseler Automobilausstellung vorgestellten neuen Allrad-Zugmaschine Konkurrenz zu machen. Das Haubenfahrzeug AZ 1080 (265-PS-V 8) war für 80 t Anhängelast konzipiert.

Auf der Münchner Bauma 1967 präsentierte Krupp sein sogenanntes „Dual-System“. Es ermöglichte bei den V-Motoren eine Unterbrechung der Kraftstoffzufuhr zu einer Zylinderreihe, so dass diese als Druckluftkompressor benutzt werden konnte. Die zweite Reihe diente weiter dem Antrieb. Für Tank- und allgemeine Silofahrzeuge hatte das System den Vorteil, ohne Zusatzmotor und -kompressor die Ladung abblasen zu können. Als Meseneuheit zeigte Krupp auf der Bauma eine 250-PS-V 8-Sattelzugmaschine SF 380 mit einem Kippmuldenanhänger für 38 t GG, bei dem eine Aufliege last bis zu 30,8 t erreicht wurde. Mit einer 210-PS-Maschine gab es den Zweichs-Allrad-Kranwagen vom Typ AK 1060. In der Version als Dreiseitenkipper wurden bei 19 t zGG 10,6 t Tragfähigkeit garantiert. An Muldenkippern hatte Krupp für die Bauma drei Fahrzeuge abgestellt. Einen allradgetriebenen Typ 18 mit 18 t Nutzlast und 200-PS-Motor, einen MK 23 mit 23 t

Tragfähigkeit und einen MK 27 mit 27 t Nutzlast und 280 PS.

Das Krupp-Programm 1967 zeichneten überarbeitete Motoren aus. Einmal ein in Cummins-Lizenz gebauter V-6-Motor mit 260 PS, aus dem eine

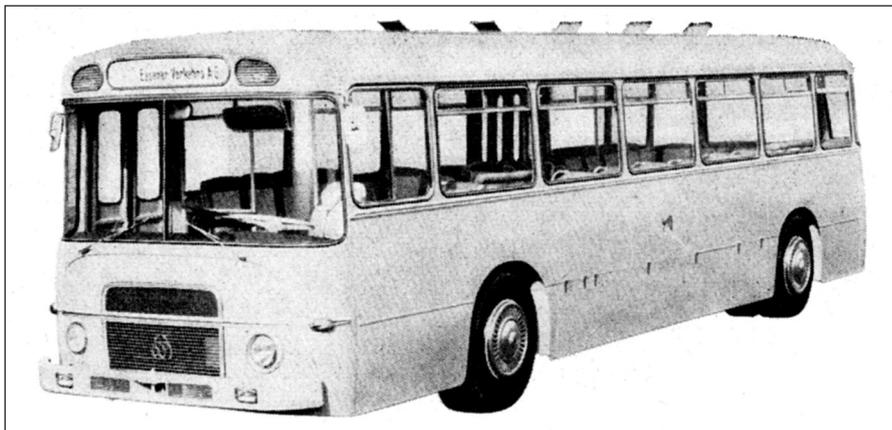
weitere Variante von 230 PS entwickelt worden war. Die Luftführung im Ansaugkanal des Zylinderkopfes war verbessert und auch an der Einspritzanlage Veränderungen vorgenommen worden. Die V-8-Version in den gleichen Ab-



Krupp 1960



Krupp 1960



Krupp 1959 Bus, 120-PS-Unterflur, Leichtmetall

messungen war von 250 PS in der zweiten Variante auf 265 PS gesteigert worden, nach einer längeren Anlaufphase in der Schweiz wurde sie nun auch in Deutschland angeboten. Krupp war immerhin die erste Fabrik, die den Käufern serienmäßig einen 250-PS-Motor, eine Kippkabine und ein Vielgange-triebe durch Vorschaltgruppe angeboten hatte.

Die IAA 1967 brachte drei neue Typen, für die ein Einheitsfahrge- stell verwendet wurde. Wahlweise konnten sie V6- oder V8-Triebsätze erhalten. Der neue Krupp-Kipper K 980 von 1967 trug nun 8,5 t. Die Frontlenker-Kipp- kabinen betätigte man nun über eine Hydraulikpumpe. Neben der Allradzug- maschine AZ 1080 (80 t Anhängelast) und ihrer Allradsattelzugmaschinen-

Variante AS 1080 (265 DIN-PS) für 36 t GZG und den Dreiachsfahrge- stellen in Sattelausführung und Pritschenlängen bis zu 7 m für den sich entwickelnden Containerverkehr zeigte man einen All- radkipper AK 1080 mit 16 bzw. 19 t GG (7,9 bzw. 10,3 t NL) und 250- bzw. 265- PS-Triebsatz.

Wie andere Fabriken, so brachte auch Krupp einen sogenannten „Tatzelwurm“ heraus, und zwar handelte es sich um einen normalen 16-t-Prit- schenwagen, der zusätzlich eine New- way-Sauer-Nachlaufachse erhalten hatte. Diese Schleppachse war luftge- federt und nahm 6 t Achslast auf, so dass insgesamt aus diesem 16-Tonner ein 22-Tonner geworden war. Diese für den Solobetrieb gedachten Fahrzeuge wa- ren vor allem für Tank- und Siloauf- bauten, als Kohlenkuli und bei Ver- wendung besonderer Ladebrücken für Container und Wechselpritschen ge- dacht.

Eine weitere tatzelwurmähnliche Ausführung war eine Sattelzugma-



Krupp 1961 901 Haube

# KRUPP

Ein zuverlässiger Lastwagen für Nah- und Ferntransporte ist der neue

## 801

Kräftige Bauweise und der bewährte 175-PS-KRUPP-Zweitakt-Diesel- Motor machen ihn zuverlässig; hoher Fahrdurchschnitt bei größter Sicherheit (durch die patentierte KRUPP-Kompressorbremse) und geringe Betriebskosten bringen billige Tonnenkilometer im Nah- und Fernverkehr. Gesamtzuggewicht bis zu 29 Tonnen.

FRIED. KRUPP MOTOREN- UND KRAFTWAGENFABRIKEN ESSEN

Krupp 1961

## KRUPP 901

mit 200 PS für 32 Tonnen Gesamtzuggewicht

## KRUPP 801

mit 175 PS für 28,5 Tonnen Gesamtzuggewicht

Erfreulich für jeden Unternehmer sind die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit, die kurzen Fahrzeiten und die geringen laufenden Kosten des wirtschaftlichen KRUPP-Lastwagens.

Der KRUPP 901 wird in 8, der KRUPP 801 in 7 verschiedenen Ausführungen und Abmessungen, passend für jeden Verwendungszweck, gebaut:

- in Hauben- und Frontlenkerausführung,
- als Pritschenfahrzeug, Sattelschlepper und Kipper,
- mit und ohne Schieflliege,
- mit Radständen von 3100 bis 5350 mm
- und Nutzlängen von 4000 bis 6050 mm.

Informieren Sie sich genauer über die KRUPP-Lastwagen.

Richten Sie Ihre unverbindliche Anfrage an

**FRIED. KRUPP MOTOREN- UND KRAFTWAGENFABRIKEN · ESSEN**

Telefon: 624 61 · Telex: 0857 742 · Telegramme: kruppkrwa essen

150 JAHRE  
**KRUPP**  
1811 — 1961

Krupp 1961

schine mit Vorlaufachse, wobei diese Vorlaufachse unmittelbar vor der Hinterachse eingebaut war. Auch bei dieser Version erhöhte sich das GG damit. Auf der IAA wurde aber noch eine andere Ausführung gezeigt, und zwar eine 22-t-Sattelzugmaschine mit Vorlaufachse. Im Prinzip also dasselbe, was Mercedes und Henschel mit dem sogenannten Tatzelwurm machten, lediglich mit dem Unterschied, dass diese Achse nicht mitgelenkt wurde.

Trotz steigender Zulassungsanteile in Baugewerbe und Güterverkehr mehrten sich zu IAA 1967 die Grüchte bis zur Gewissheit, dass Krupp das Lkw-Programm an die italienische Fiat verkaufen bzw. sein Programm mit dem Verkauf von Fiat-Kleinlastwagen abrunden wollte. Um diesen Versuch Fiats, in Deutschland noch stärker Fuß zu fassen, abzuwenden, übernahm Daimler-Benz mit ihrer zum 1. März 1968 neugegründeten Tochtergesellschaft Krawa, Kraftwagen GmbH, Stuttgart, den Krupp-Vertrieb und die Ersatzteil-Versorgung für die Krupp-Lkw. Krupp ließ die Lastwagen-Fertigung zum 30. Juni 1968 auslaufen. Ein Sozialplan fing die Essener Mitarbeiter auf.

Die zur IAA 1969 geplante Vorstellung neuer Krupp-Fahrzeuge entfiel zwar, doch hob die englische Firma Atkinson (damals Leyland-Gruppe) 1969 auf dem Brüsseler Autosalon den Krupp-Frontlenker als Europa-Truck mit Continental-Look neu aus der Taufe.



Krupp 1962 301 Betonmischer



Krupp 1965 MK 30



Krupp 1962 MK 15 C 5



Krupp 1967 AZ 1080



## KRUPP baut CUMMINS-Motoren

### KRUPP:

KRUPP baut seit mehr als 40 Jahren Lastkraftwagen. Zahlreiche Lastwagen wurden km-Millionäre. KRUPP baut solide und robust. Der 16-Tonner KRUPP 960 hat ein bewährtes Fahrgestell wie alle KRUPP-Fahrzeuge. Er wird als Pritschenwagen, Sattelzugmaschine und Kipper in Frontlenker- oder Haubenbauweise geliefert.

### CUMMINS:

CUMMINS baut seit 40 Jahren Dieselmotoren. 63% aller Diesel-Lastwagen in den USA fahren mit CUMMINS-Motor. Ein Spitzenprodukt aus der CUMMINS-Reihe — der V6-Viertaktmotor mit 200 PS Leistung — wird jetzt in Deutschland hergestellt. KRUPP baut ihn: für Deutschland, für ganz Europa, für Afrika und Asien.

**KRUPP-Fahrgestell mit CUMMINS-KRUPP-Motor bedeutet lange Lebensdauer und hohe Nutzlast**



**FRIED. KRUPP MOTOREN- UND KRAFTWAGENFABRIKEN • ESSEN**

Legen Sie bitte den Termin für eine Probefahrt bei einer KRUPP-Vertretung fest

Krupp 1963

1969 übernahmen die > Faun-Werke den Verkauf der restlichen Krupp-Muldenkipper sowie deren Kundendienst und die Ersatzteilversorgung.

Noch im gleichen Jahr meldete sich Krupp auf der Nutzfahrzeugbühne zurück: mit Autokranen. Die Krupp-Ardelt Kranbau in Wilhelmshaven blickte auf 65 Jahre Kranbau zurück. Nach einigen Unterbrechungen hatte man sich bereits 1951 wieder der Automobilkran-Fertigung zugewandt und 1953 die Produktion hydraulischer Teleskopausleger aufgenommen. Seit 1959 gab es die Konzeption „Straßenkran“. Die Forderungen des Marktes an den Kraftwagenbau zielten auf leistungsfähige, schnell einsatzbereite Fahrzeuge mit kurzen Rüstzeiten und für Einmannbedienung. Darüber hinaus galt das Bestreben der Kranunternehmen im Stahlhochbau, im Fertigteilmontagebau, in der Industrie-Montage, in kommunalen Betrieben und im Katastrophenschutz bei ständig zunehmenden Gewichten der Bauelemente und den wachsenden Arbeitslöhnen der Indienststellung von Geräten mit größeren Hakenhöhen, größeren Lastmomenten und höheren Fahrgeschwindigkeiten. Krupp-Ardelt hatte sich diesen Wünschen breiter Interessentenschichten nicht verschlossen, sondern mit der Modellreihe 70 ein komplettes Kranwagenprogramm entwickelt, das technisch und wirtschaftlich den Problemen der Kranbetreiber entgegenkam. Die Straßenkrane besaßen als vollhydraulische Mobilkrane Autokran-Eigenschaften. Für jeden Krantyp schuf das Unternehmen ein auf die spezielle Aufgabenstellung ausgerichtetes Kranträger-Fahrgestell. Bei jedem Kranträger-



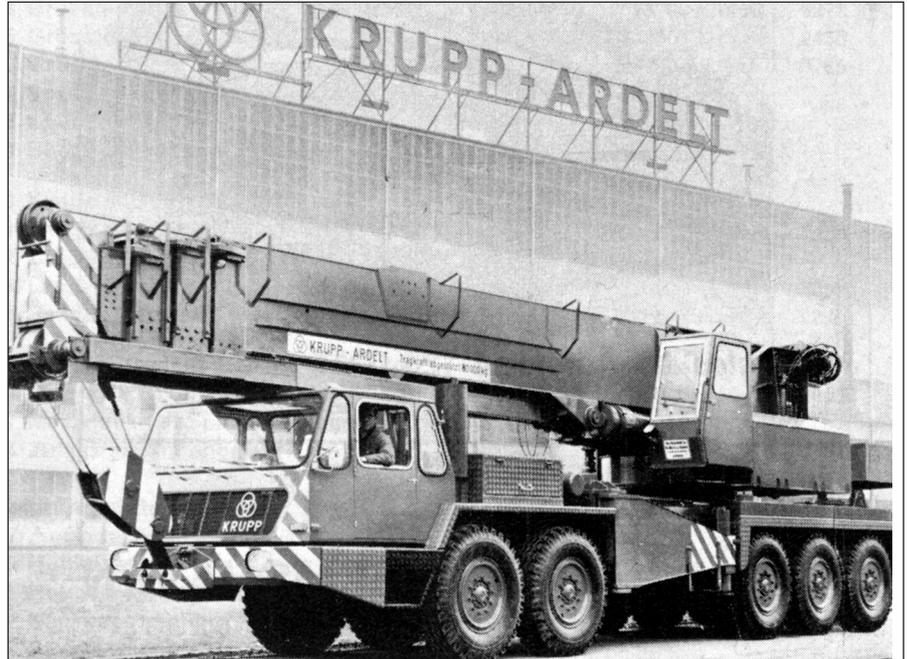
Krupp 1966

Fahrgestell ging es um die Verwirklichung eines vernünftigen Kompromisses zwischen gutem Fahrverhalten und entsprechender Beschleunigungskraft auf der Straße sowie ausgeglichenem Geländeverhalten auf der anderen Seite. Die einzelnen Konstruktionen basierten auf den Vorteilen rationeller Serienfertigung nach dem Baukastensystem

... nachlesen!!!! wg Typen

Lao 1967 6 54) mit Bild. Krupp stellt in Hannover erstmals Kranfahrgestell mit neuartig verglastem Fahrerhaus aus, das auch für Frontfahrerhäuser denkbar wäre und eine neue Entwicklung bis heute einleitete.

Der Krupp-Autokran überlebte das Ende des Kraftwagenbaues. Bereits 19569 präsentierte Krupp-Ardelt Kranbau in Wilhelmshaven zwei Mobilkran-Modelle 3 G (3 t Hublast) und 6 G (6 t). Sein dieselektrischer Antrieb war innovativ. Sein luftgekühlter Deutz-Sechszylinder-Diesel F 6 L 712 (5104 ccm) leistete 78 PS.



Krupp-Ardelt 1975 Autokran 80 GTM

## **KRUPP Krane für schnelle Einsätze**

**2 von 7 KRUPP-Teleskopkranen eines Speditionsunternehmens bei Einbau einer vormontierten Brückenkonstruktion. Im Bild zwei Autokrane 75 GMT.**



**KRUPP-Teleskopkrane sind stark, sicher, schnell – auf der Straße und im Einsatz. Deshalb gibt es viele zufriedene Kunden, die in ihren Betrieben ausschließlich KRUPP-Straßenkrane fahren. Große Worte? – Nein – Vertrauen aus Erfahrung!**

Krupp 1973