



20.04.1909 – 121 780



12.06.1909 – 121 779



24.02.1910 – 131 633

Loeb 1909 – 1920

Gegründet wurde die Loeb & Co G.m.b.H. 1901 unter dem Namen Generalvertrieb der Benz Patent-Motorenwagen und Motoren Loeb & Co G.m.b.H. durch Ludwig Loeb nach dem Verkauf der > Vulkan in Berlin, Grünstraße 5/6. Kompagnon war Dagobert Philip.

Der lange Name fiel im Mai 1906 weg und die Loeb & Co G.m.b.H., Charlottenburg, übernahm den Vertrieb so bekannter Fahrzeugmarken wie Fiat, Panhard & Levassor und Benz. Daneben besaß die Firma das Verkaufsmonopol der Körting-Motoren aus Hannover. In Charlottenburg, damals noch bei Berlin, Fritschestraße 27/28, errichtete das Unternehmen einen noch heute existierenden Wohn- und Fabrikkomplex nach modernsten Gesichtspunkten, in dem sich Garagen, Reparaturwerkstätten und alle für den Karosseriebau notwendigen Abteilungen befanden.

Gleichzeitig wurden die Reparaturbetriebe und Werkstätten in der Kraftfahrzeug-Aktien-Gesellschaft (KAG), Berlin zusammengefasst, die das gesamte Aktienkapital der Loeb und Co. G.m.b.H. übernahm. Diese blieb zwar eigenständig, fungierte jedoch als Automobilfabrik der KAG.

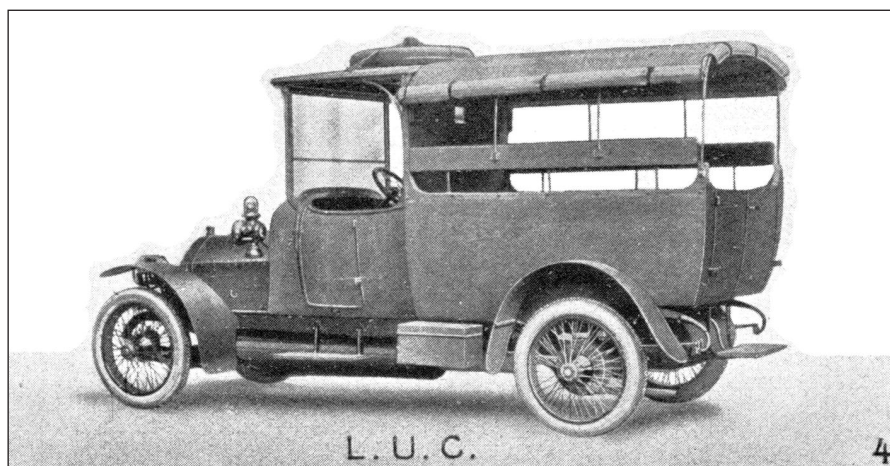
Der Bau eigener, luxuriöser Fahrzeuge begann 1909 unter dem Markennamen „L.U.C.“. Bald kam der Vierzylinder-Typ 12/36 PS auch als Lieferwagen auf den Markt. Durch die Aufnahme des Monopolverkauf auch der englischen Daimler wurden ab 1911 englische Original-Daimler-Knight-Schieber-Motoren, ventillose Motoren, in die Fahrzeuge eingebaut. Im selben Jahr konstruierte der Ob.-Ing. Joseph



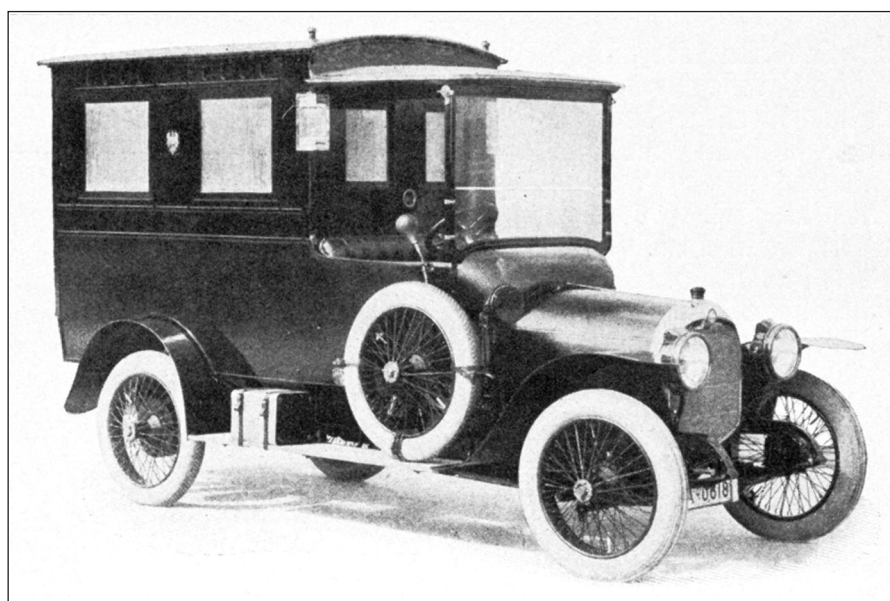
1915 – 1917



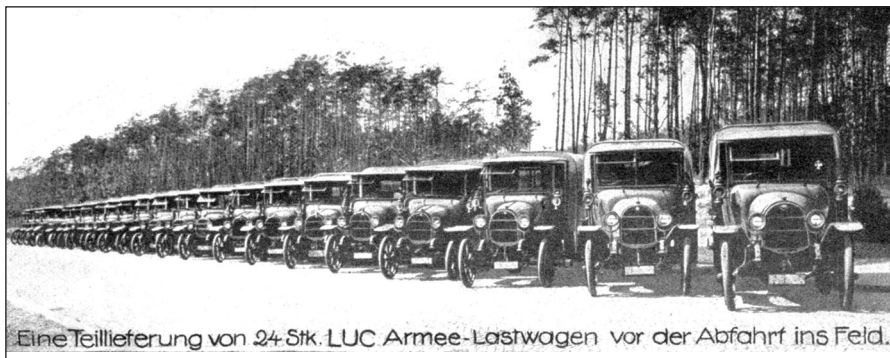
1917 – 1920



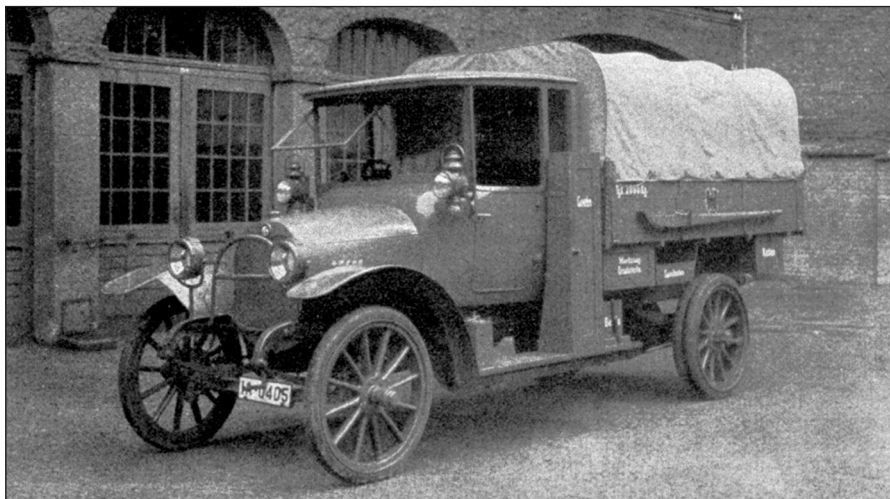
L.U.C.: offener Lieferwagen mit Spriegel und Plane 1912



L.U.C.-Krankenwagen auf Chassis des Typ 16/40 PS Ventillos von 1913



Aus einer Werbung 1917 ¹



L.U.C.-Dreitonner für das Heer 1916 ¹

Vollmer (Deutsche Automobil-Konstruktions-G.m.b.H.) die ersten Lkw für die Firma.

1912 standen zwei Fahrzeugvarianten, der Typ 8/22 PS ventillos und der Typ 12/16 PS, mit eigenem Vierzylindermotor als Lieferwagen im Angebot. Es folgten 1913 der L.U.C. Ventillos 16/26 PS mit eigenem Vergaser und Kardanantrieb für 1,25 t Nutzlast. Die für ihre Zeit fortschrittlichen Fahrzeuge wurden bis zum Ersten Weltkrieg gebaut. Loeb & Co presste als erste deutsche Firma Hinterachsgehäuse aus Stahlblech (Banjo-Achse).

Während des Krieges wurde die Produktion von mittleren Lastkraftwagen mit 2,5 bis 3,5 t (22/40 PS) Nutzlast aufgenommen. Angeboten wurden des weiteren Lastzüge bis 10 t Nutzlast und Omnibusse für 8 bis 40 Personen. Wegen der kriegsbedingten Informationsperre ist über die Fahrzeuge nichts näheres bekannt. Der Fabrikneubau von 1913 in Berlin-Hohenschönhausen, Goeckestraße, reichte nicht mehr aus und man erwarb 1917 eine zweite Fabrik in Hohenschönhausen, in der man eine Lizenzfertigung von Flugzeugmotoren



Loeb-4-t-Lkw für das Heer etwa 1917 ¹

(System Hiero) der Oesterreichischen Industrie-Werke Werner & Pfleiderer, Kommandit-Gesellschaft, Wien, startete. Am 10. November 1917 erfolgte die Vereinigung der KAG und der Loeb & Co. G.m.b.H. zur Loeb-Werke A.-G., Automobil- und Flugmotoren-Fabriken, Markenname wurde „Loeb“.

Nachdem 1917 auch bei Loeb der erste deutsche Panzer, der sogenannte A. 7 V-Wagen (> Büssing, > Daimler) montiert worden waren, konstruierte Joseph Vollmer für Loeb um 1918 den Raupenschlepper Z 20. Der Z 20 wurde nach dem Krieg in wenigen Exemplare in Landwirtschaft und Industrie verwendet, während Loeb an Lastwagen drei Lkw-Typen anbot, einen 2-t-Schnell-Lastwagen (16/30 PS), einen Dreitonner mit Kardantrieb und einen 3,5-Tonner wahlweise mit Kardan- oder Kettenantrieb (22/40 PS).

Zum Zusammenbruch der Loeb-Werke A.-G. trug maßgeblich der Flugzeugmotorenbau bei. Die österreich-ungarische Heeresverwaltung (k.u.k. Luftfahrarsenal) nahm ihre Bestellungen nach Kriegsende nicht mehr ab und das Deutsche Reich lehnte Regressansprüche ab. Ein siebenwöchiger Arbeiter-Streik besorgte den Rest.

Im Frühjahr 1920 übernahm der Industrielle Hugo Stinnes die Loeb-Werke und wandelte das Unternehmen am 26. Juni 1920 in > Dinos Automobil-Werke A.-G. um. Ludwig Loeb und Dagobert Philip schieden aus dem Unternehmen aus.



Die Loeb-Werke entwickelten einen Raupenschlepper ¹



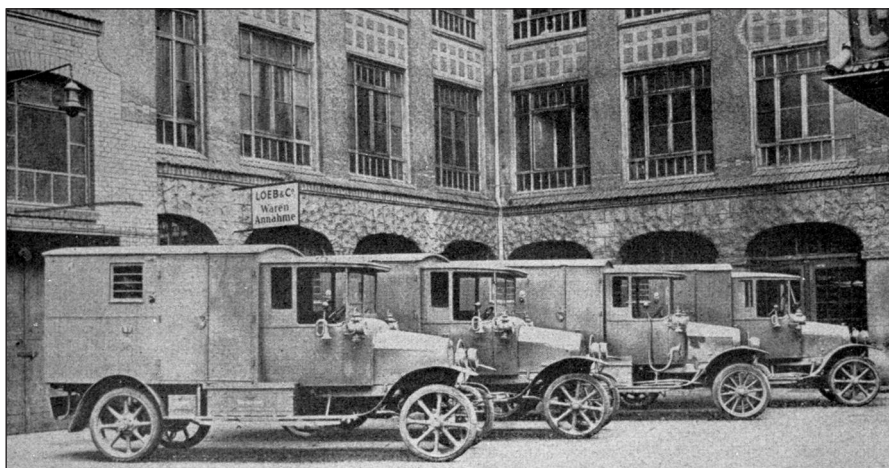
Loeb-Werbung 1917 ¹



Loeb-Werbung mit Dreitonner 1917 ¹



Loeb-Werbung 1917 bis 1920 ¹



L.U.C.-Lkw stehen im Hof der Fabrik zur Ablieferung bereit ¹