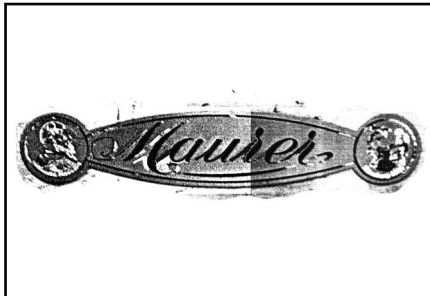


1904



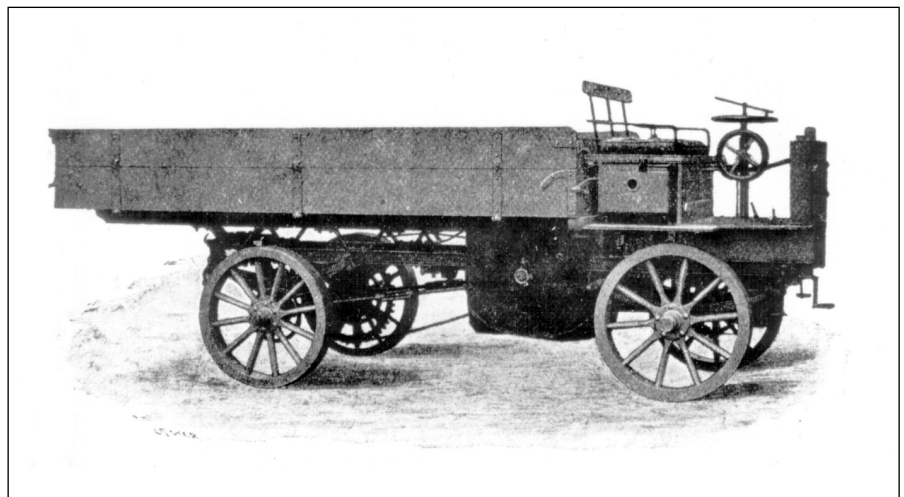
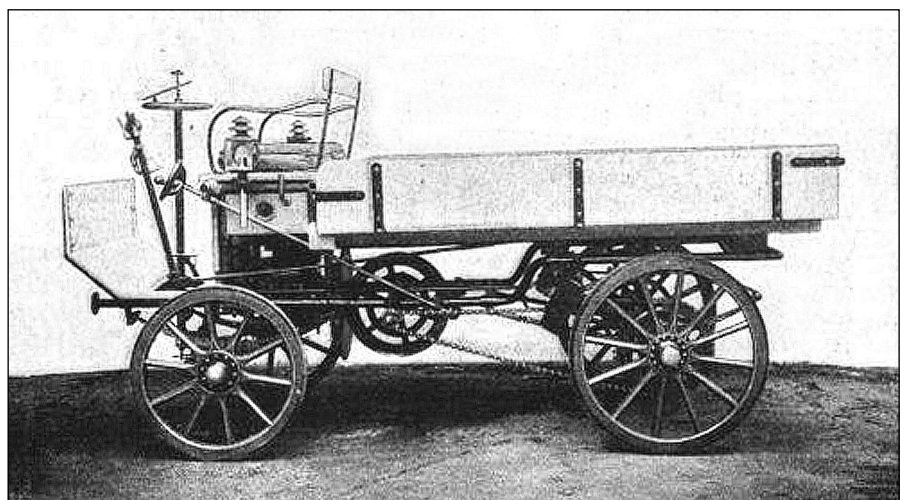
23.07.1908 – 111 555

Maurer-Union 1901 – 1910

Ludwig Jakob Maurer (1873 – 1936) gehört zu den Pionieren des deutschen Automobilbaus. Er ließ in Nürnberg, Fabrikstraße 40, am 14. August 1899 eine mechanische Werkstätte ins Gewerberegister eintragen, etwa zeitgleich entstand hier sein erstes Auto.

Mit den Kaufleuten Hans Siebe und Ehrhard Kotschenreuther sowie dem Ingenieur Hans Jopp gründete Maurer am 31. Mai 1900 die Nürnberger Motorfahrzeugfabrik Siebe, Kotschenreuther & Cie., die noch am 31. Oktober des gleichen Jahres in Nürnberger Motorfahrzeuge-Fabrik „Union“ G.m.b.H., Nürnberg, Regensburgerstraße 40/42, umgewandelt wurde. Die Leitung der Gesellschaft oblag Hans Siebe. Kurz darauf trat der Heilbronner Redakteur und Kaufmann Hermann Schell jr. als Gesellschafter bei und wurde neben dem Ingenieur Ludwig Maurer einer der Direktoren des Unternehmens. Die Fabrik lag in der Eberhardshofstraße 10a.

Der Reibrad-Konstruktion Ludwig Maurers verdankten die Union-Fahrzeuge den Namen „Maurer-Union“. Sie wurden die wohl bekanntesten deutschen Automobile mit dieser Kraftübertragung, die Maurer als zweiter nach dem Konstrukteur Willy Seck

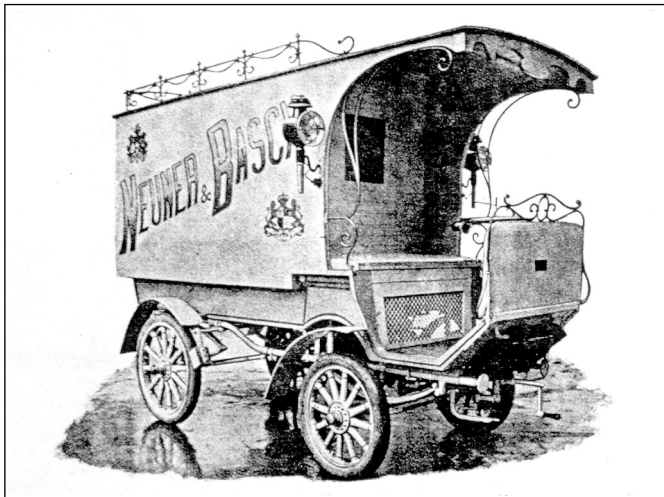

Maurer-Lkw für 2 bis 5 t von 1901 ¹

Leichter Maurer-Lkw Typ VII von 1901 ¹

(> Scheibler) nach eigenen Plänen anwendete. Sein System wurde Vorbild für weitere Reibrad- bzw. Friktionsgetriebe-Konstruktionen. Der Erfolg im Patentstreit mit der Firma > Otto Weiss (Weiss-Herald) führte zu deren Konkurs. Eine eigene Konstruktion verwendete Friedrich Erdmann (> F.E.G.). Die Kraftfahrzeuge-, Fahrräder- und Werkzeugmaschinenfabrik Mars-Werke A.-G. (> Mars) baute nach einer Maurer-Lizenz.

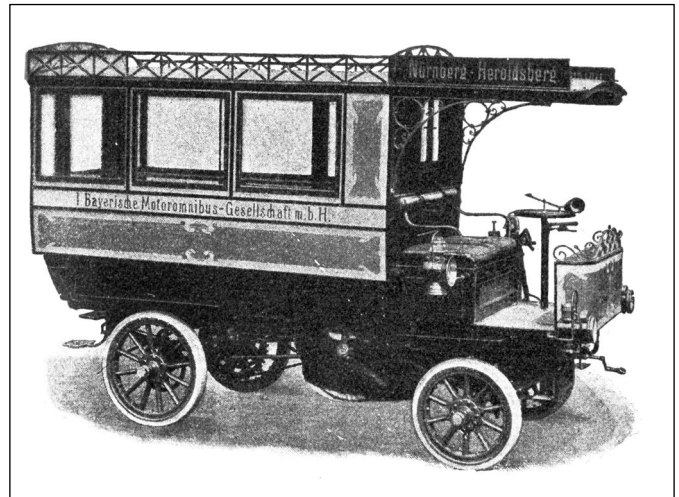
Die Kraftübertragung erfolgte beim System Maurer per Reibrad, auch Diskusscheibe genannt. So sparte man die teuren Kugellager und Zahnradgetriebe. Besonders hervorgehoben wurde die Geräuschlosigkeit und das ruckfreie Anfahren. Das zur Friktionscheibe ausgebildete Schwungrad des Motors übertrug die Kraft direkt auf ein Reibungsrad und weiter über eine einzige Kette auf die Hinterräder. Wurde das Friktionsrad über die Mitte der

Schwungradscheibe hinaus verschoben, so begann der Wagen rückwärts zu laufen. Die Höchstgeschwindigkeit bei dieser Konstruktion lag bei etwa 70 km/h.

Als Antriebsquelle dienten langsam laufende, wassergekühlte Ein-, Zwei- und Vierzylindermotoren (Benzin- und Spiritus-Motoren) mit 3, 4 und 6 PS bei 400 bis 600 Umdrehungen pro Minute. 1901 nahm Maurer den Lastwagenbau auf, 21 Personen, Nachfrage brachte direkt 30 weitere Bestellungen



Maurer-Reklamewagen Typ VIIb ¹



Maurer-Bus mit 7 PS ¹



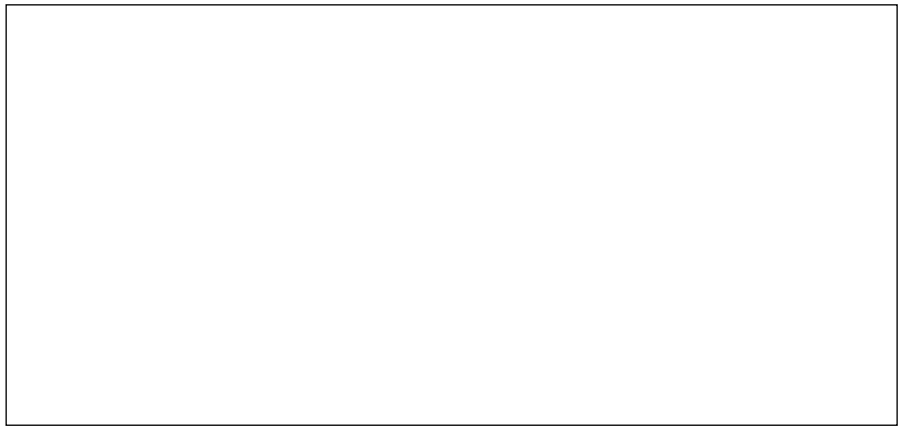
Maurer-Omnibusse auf dem Deutschen Turnerfest in Nürnberg 1905 ¹

Eine dritte Eigentümlichkeit der Union-Motorwagen lag in der Anordnung des Differentialgetriebes auf ungeteilter Achse. Gebremst wurde mit einer doppelt wirkenden Bandbremse.

Alle Fahrzeugteile außer Gussteilen wurden in der eigenen Fabrik hergestellt, in der etwa 260 Arbeiter pro Jahr bis zu 350 Wagen herstellten. Die Lieferfristen lagen bei 6 bis 8 Wochen. Schnell erwarb sich das Unternehmen einen guten Ruf, es konnte schon 1901 auf einen Auftrag über 100 Fahrzeuge nach England verweisen.

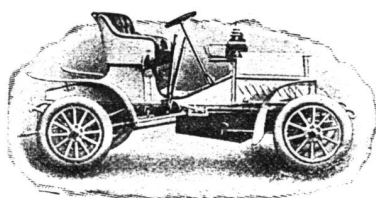
Neben leichten Voituretten, Tonneaus und Gesellschaftswagen (4- und 6-PS-Einzylindermotoren) für 6 bis 10 Personen bot man einen Reklame-Geschäftswagen Typ VIII mit wassergekühltem 6-PS-Einzylindermotor für 1 t Nutzlast an. Sein Wagenkasten war gegen eine Personenwagenkarosserie austauschbar. Im gleichen Jahr lief in den Straßen Nürnbergs auch der erste Union-Lkw (20 – 25 km/h schnell). Die schwersten Union-Lastkraftwagen trugen 5 Tonnen. Anfänglich aus Holz gefertigt, erhielten die Räder je nach der Bestimmung des Wagens Eisenreifen, Vollgummireifen oder Pneumatiks.

Offene und geschlossene Maurer-Union-Omnibusse beförderten 8 bis 25 Personen. Am 23. Mai 1903 eröffnete die Erste Bayrische Motor-Omnibus Gesellschaft G.m.b.H., Nürnberg, ein Tochterunternehmen der Motor-



Maurer-Lieferwagen 1902


Maurer-6-PS-Geschäfts- und -Postwagen 1904 ¹



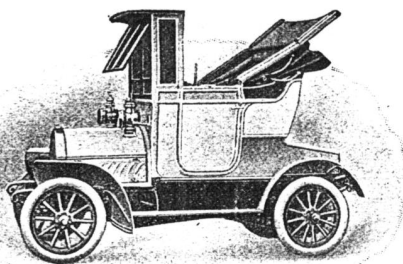
Der älteste und
erprobteste Wagen mit
Reibradantrieb.

Der Maurer-Union-Wagen

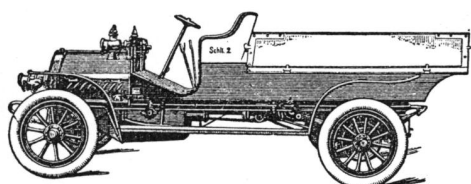
mit 1-, 2-, 4- und 6-Zylinder-Motor ist der beste
und sparsamste Gebrauchswagen der Gegenwart!

Führende Marke

unter den Gebrauchswagen
für die ärztliche Praxis.



Die vielen Anerkennungen, die uns fortlaufend zugehen, unterscheiden sich von
ähnlichen Zeugnissen der Konkurrenz vorteilhaft dadurch, dass sie sich auch auf
Wagen beziehen, die schon **5 und 6 Jahre angestrengt in Benutzung sind.**



Last- und Gepäck-
Wagen

bis 2000 Kilogramm Lade-
gewicht für jeden Zweck.

Verlangen Sie Katalog 7.

Automobilwerke „Union“, A.-G., Nürnberg
Regensburger Strasse 40-46.

fahrzeuge-Fabrik Union, den Linien-
verkehr von Nürnberg nach Herolds-
berg mit einem 11-sitzigen Union-Om-
nibus (7-PS-Einzylinder). Ab 1. Januar
1904 diente er seiner Zuverlässigkeit
wegen auch der Post- und Paket-Beför-
derung.

Ab 1902 wendete Maurer für Lei-
stungen von 4 bis 12 PS ein aufwendiges
doppeltes Planscheibenreibrad-Ge-
triebe an, da besonders bei Nässe und
Frost die Kraftübertragung nicht im-
mer einwandfrei arbeitete. Lastwagen
mit 7 PS wiesen nun eine Tragfähigkeit
von 1,5 t auf.

Daneben beschäftigte sich Maurer
auch mit frühen „Bi-Mot“-Konstruk-
tion, mit zwei 6-PS-Motoren und Mo-
torschlitten.

Am 1. April 1904 eröffnete die Nürn-
berger Motorfahrzeugfabrik Union
eine Filiale in Berlin NW, Oldenbur-
gerstraße 9, die von ihrem langjährigen
Mitarbeiter Eduard Kotschenreuther
geleitet wurde.

Steigende Nachfrage führte 1905 zu
einer Lizenz-Produktion bei der öster-
reichischen Floridsdorfer Lokomotiv-
fabrik (heute Stadtteil von Wien). Den
Absatz sollte das Nürnberger Werk
übernehmen. Ende September verließ
Hermann Schell das Unternehmen, die
eigene Omnibus-Linie wurde gleichzei-
tig eingestellt. Der Nutzfahzeugbau
der Union kam zu Gunsten des Klein-
autobaus zum Erliegen.

Außergewöhnlich zahlreiche Auf-
träge kurz vor der IAA in Berlin im
Februar 1906 (in zwei Monaten fast
200 Wagen für annähernd 1 Million
Mark) veranlassten die Nürnberger
Fahrzeuge-Fabrik Union, diese nicht zu
besuchen. Zwischenzeitlich war auch
die Fertigung vierzylindriger Motoren
mit 50 PS aufgenommen worden.

Eine einsetzende Wirtschaftskrise
und die immer stärker werdende Kon-
kurrenz billiger Fahrzeuge mit Zahn-
radgetriebe, die sich besonders im
Nutzfahrzeugbau durchgesetzt hatten,
erforderten neues Kapital.

Am 26. August 1907 beschloss die
Gesellschafterversammlung die Er-
höhung des Stammkapitals auf
450 000 Mark. Da die Nachfrage weiter
sank, ging am 20. Januar 1908 die Ge-
schäftsleitung von Ludwig Maurer auf

den Ingenieur Julius Maurer und den Fabrikbesitzer Louis Lotz jr. über. Die Herstellung der Friktionswagen wurde fortgesetzt.

Die Entwicklung neuer Typen benötigte noch mehr Kapital. Am 1. Juli 1908 wurde die neue Firma Automobilwerke Union Akt.-Ges. gegründet. Vorstand waren der Kaufmann Friedrich Wilhelm Hinkel und der Ingenieur Julius Maurer aus Nürnberg. Als Schutzmarke wählte man das Kürzel „AWU“.

Der Friktionsantrieb hatte jedoch seinen Zenit überschritten. Nach großen Verlusten veräußerte die Union 1910 ihre gesamten Warenvorräte an die Nürnberger Feuerlöschgeräte- und Maschinenfabrik vorm. J. C. Braun (> Braun), die den Geschäftsbetrieb der Union noch bis zum 20. Januar 1911 aufrechterhielt. Am 29. März fiel der Beschluss zur Liquidation der Union Akt.-Ges.

Ludwig Maurer wandte sich nach seinem Ausscheiden aus der Nürnberger Motorfahrzeuge-Fabrik einem eigenen Unternehmen zur Fabrikation eines kleinen Zweizylinderwagens zu und vertrieb die belgischen und französischen Marken F/N (Fabrik Nationale d'Armes de Guerre), Renault und Peugeot. Da eine Konkurrenzklausel es ihm auf 5 Jahre verbot, in seinem Metier selbständig aktiv zu werden, wurde das Unternehmen am 11. Juni 1908 unter dem Namen seiner Ehefrau Johanna (Joh. Maurer, Dürrenhofstraße 10) eingetragen und Kleinautos sowie Geschäftswagen verschiedener Typen gebaut. Es wurde erst 1919 auch offiziell von ihm übernommen. Noch einmal erschien Ludwig Maurer (Dürrenhofstraße 8) auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1923 in Berlin ohne Erfolg mit einem Pkw. Er verstarb 1936. Die Nachkommen betrieben die Firma noch bis 1974.