



20.02.1956 – 705 103



20.12.1956



1982

**Multicar  
Seit 1956**



Der Multicar aus Waltershausen in Thüringen ist das einzige Nutzfahrzeug aus der Deutschen Demokratischen Republik, das deren Ende überstanden hat und erfolgreich den Sprung in die Marktwirtschaft geschafft hat.

Schon einmal war Waltershausen Ort einer Nutzfahrzeugproduktion im Ade-Werk (> Ade). Das Ade-Werke wurde nach dem Zweiten Weltkrieg enteignet und arbeitet in Offenburg/Baden unter anderem als bekannte Anhängerkuppelungsfabrik weiter.

Nach der Enteignung der Ade-Werke und deren Löschung per Bekanntmachung vom 30. August 1948 entstand der VEB Gerätebau-Waltershausen.

In VEB Fahrzeugwerk Waltershausen umbenannt begann man 1956 mit dem Bau eines 2-t-Diesel-Karrens für den innerbetrieblichen Transport, der Diesel-Ameise. Die Diesel-Ameise war vom VEB Brand-Erbisdorf entwickelt worden. Nach ihrer Premiere 1951 unter dem „Fortschritt“-Logo auf der Leipziger Frühjahrsmesse wurde sie 1952 vom IFA-Werk Ludwigsfelde übernommen. Den Antrieb besorgte ein 5,6-PS-Einzylinder-Viertakt-Diesel (650 ccm), der hinter dem Führerstand angeordnet war. Dreiganggetriebe mit Handhebel-Schaltung und gefederter Führerstand mit Fuß-Wipplenkung waren weitere Merkmale.

Vom Kleintransporter für den Verteilerverkehr, die Bauwirtschaft und den Export wurde die Diesel-Ameise 1958 zum Vielzweck-Fahrzeug Multicar (2 t) in den Varianten P, M und D (Pritsche, Muldenkipper oder Dreiseitenkipper) weiterentwickelt. Als Kleinschlepper DK 2004 zog sie 1,5–1,8 t

Anhängelast. Das Einzylinder-Viertakt-Diesel-Aggregat leistete nun 6,5 PS. Ein Wetterschutz oder eine Kabine waren noch nicht vorhanden, auch die Lenkung blieb die alte.

1964 brachte der VEB einen völlig neuen Multicar auf den Markt, den Multicar 22. Anfänglich besaß er lediglich einen Fahrersitz, der durch eine abnehmbare Kabine geschützt war. Den Antrieb besorgte nun ein luftgekühlter Zweizylinder-Diesel mit 13 PS Leistung. Die Nutzlast lag bei ca. 2 t, mit Anhänger konnten ca. 4,5 t transportiert werden. Die Grundmuster P, M und D wurden beibehalten, während durch eine Drehleiter bzw. mit einem Wasserbehälter und einer anhängbaren Kehrwalze die Einsatzmöglichkeiten im Kommunalbetrieb erweitert werden konnten.

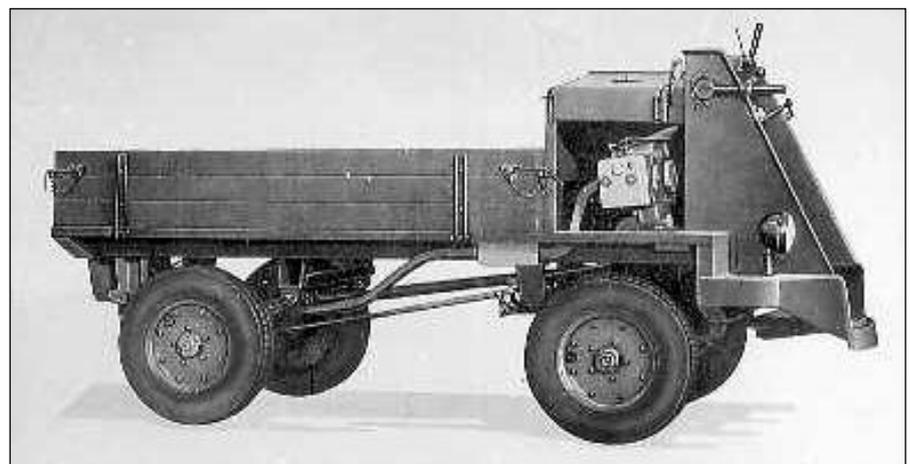
Ab 1975 wurde der Multicar fast unverändert gebaut, ab 1978 als Multicar 25.

Bereits Mitte der achtziger Jahre gelang es dem Multicar, auch auf dem

Markt der Bundesrepublik Fuß zu fassen, 19xx übernahm Iveco Vertrieb und Wartung.

Mit dem Fall der Mauer 1989 setzte sich der zu DDR-Zeiten begonnene Wandel fort. Die Treuhand privatisierte das Unternehmen im Herbst 1991 auf dem Weg des Management-Buyout. Ein Konsortium aus der DBG Beteiligungsgesellschaft mbH, Frankfurt/Main, der > Schörling GmbH & Co. Waggonbau, Hannover, sowie den Multicar-Geschäftsführern Walter Botschatzki und Manfred Windus erwarb das Werk, das seit dem xxx als Multicar Spezialfahrzeuge GmbH firmierte. Danach gehörten 70% der Deutschen Bank über das Tochterunternehmen Deutsche Beteiligungsgesellschaft und den Managern 30%.

Als erste große Neuerung erhielt der Multicar statt des Cunewalder 33-kW-Dieselmotors einen 40-kW-Saugdieselmotor von VW. In nur 8 Monaten war er den technischen Gegebenheiten des M 25 angepasst worden. Weitere Über-



Der Multicar von 1956

arbeiten erhöhten die Nutzlast auf 2,5 t und ermöglichten, über 40 Arbeitsgeräte einzusetzen. Während der traditionellen Markt im Osten zusammenbrach, eroberte man neue Absatzgebiete im Westen. Das Modell '91 erhielt eine neue Frontpartie, die im wesentlichen auch bei dem 19xx in xx vorgestellten Nachfolgetyp M 26 beibehalten wurde. Zeitgleich führte man auch ein neues Firmenzeichen ein.

Im Herbst 1991 brachte man gar eine neue Geländeversion der Multicar-25-Baureihe (Allrad mit 15-Zoll-Breitreifen, 4-stufigem Kriechgang-Getriebe und bis zu 2,5 t Nutzlast) auf den Markt.

Nachdem der 100 548ste und letzte Multicar 25 fertiggestellt war, rollte am 3. Juli 1992 das erste Serienfahrzeug vom Typ Multicar M 26 vom Band. Neben einer neuen Kabine besaß er einen VW-Motor (xxx) und Mannesmann-Rexroth-Hydraulik, um Arbeitsgeräte zu bewegen.

Im Mai 1993 überraschten die Waltershausener mit einer viertürigen Doppelkabinenvariante, die nun 5 statt 2 Personen Platz bot, außerdem war der VW-Motor für den Multicar jetzt auch mit Turbolader (70 PS) zu haben. Am 30. September 1994 starteten die Waltershausener die Serienfertigung des neuen Transporters Multicar 26 Champion. Ausgestattet war er mit einem neuen 85-PS-Turbomotor von Iveco und einem gemeinsam mit Porsche entwickelten Getriebe.

Im Juli 1998 erwarb die > Hako Holding GmbH & Co., Bad Oldesloe, 75,3% der Multicar Spezialfahrzeuge GmbH im thüringischen Waltershausen von der Deutschen Beteiligungsgesellschaft, Frankfurt, je 12,35% blieben den Geschäftsführern.