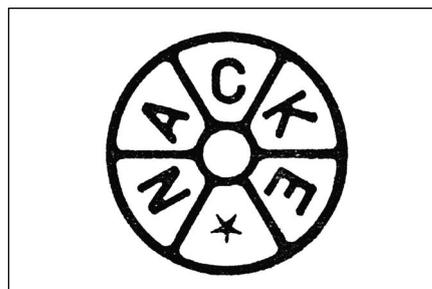


07.03.1903 – 60 521



28.10.1903 – 65 394



16.01.1905 – 79 431



1911



19.01.1922 – 284 038

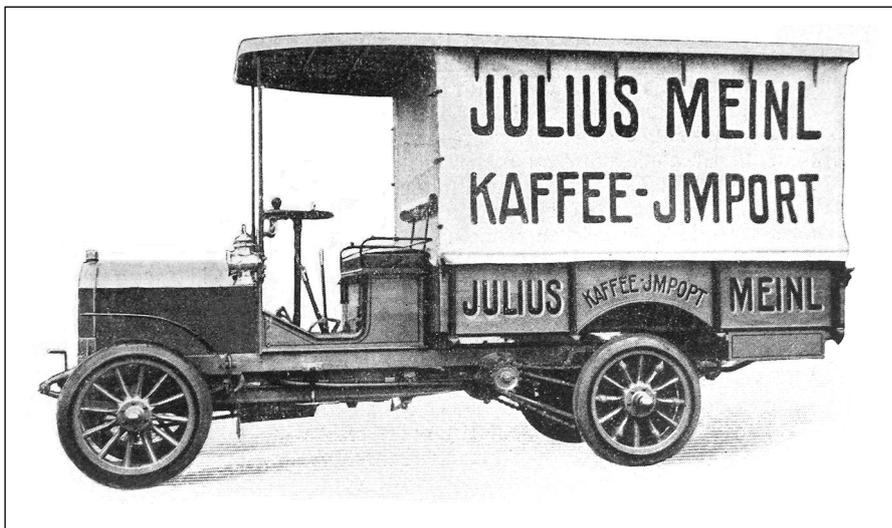


1929

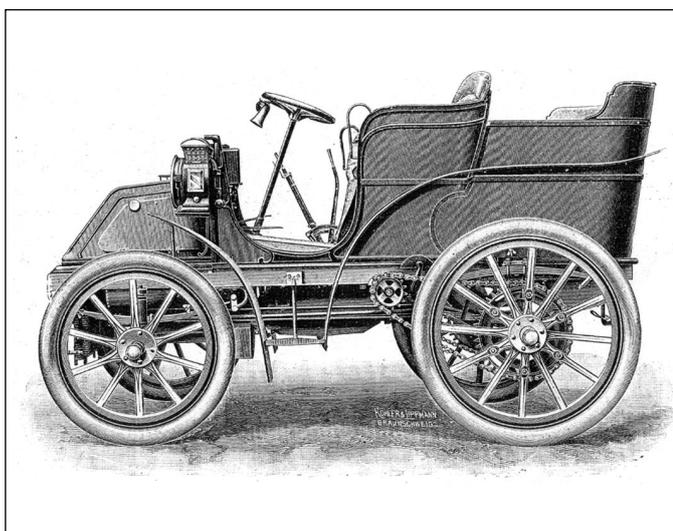
**Nacke
1906 – 1930**

Die 1890 von dem Ingenieur Emil Herrmann Nacke gegründete Maschinenfabrik E. Nacke, Kötzitz bei Coswig in Sachsen, Naundorfer Straße 4, stellte Kondenswasser-Ableiter, Zentrifugalpumpen, Dampfwaterabscheider und Dampfturbinen her.

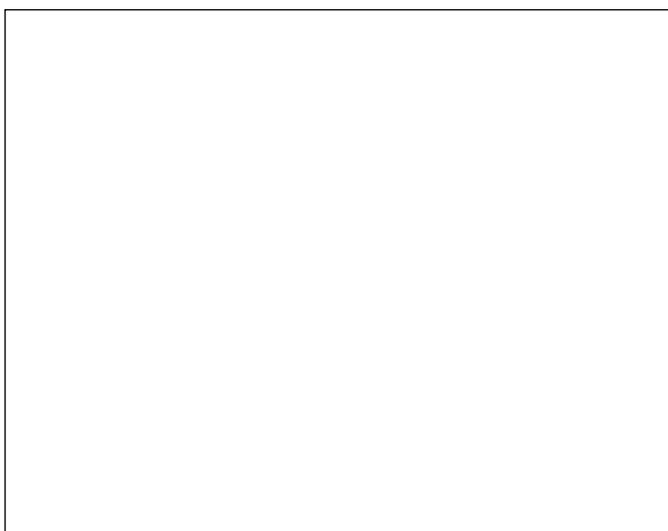
Zwar erschien Nacke erstmals auf der Motorwagen Ausstellung 1901 in Leipzig mit einem eigenen Automobil, doch widmete er sich gemeinsam mit seinen Mitarbeitern Max Herrmann und dem Oberingenieur Karl Steinbach



Nacke-Lkw 1905 ¹



Der Tonneau diente 1901 auch als Basis für Lieferungswagen ¹



Nacke Lkw 1905 ¹

intensiv der Technik in- und ausländischer Automobile, bevor er mit dem Bau weiterer Versuchsfahrzeuge begann.

1903 erhielten die Nacke-Erzeugnisse den Markennamen „Coswiga“, die Automobile trugen zeitweilig auch den Namen „Cosmobile“. Mit einem

kleinen Coswiga-Wagen (10-PS-Vierzylindermotor) begann gleichzeitig die überregionale Werbung der Firma Nacke.

Den Auftakt der Nacke-Nutzfahrzeug-Auslieferung bildete 1906 ein 10-sitziger Jagdomnibus Typ W.A.L. (30 PS, Vierzylindermotor) für Seine Majestät, den König von Sachsen. Mit einem vierzylindrigen Lkw-Typen W.A.J. (2,3 t Nutzlast) und W.A.L. (3,75 t Nutzlast) unternahm Nacke die ersten Probefahrten.

Erst 1908 bewarb sich Nacke um die Subventionsberechtigung der deutschen Heeresverwaltung, so dass die Auslieferung der subventionierten Lkw 1910 erfolgen konnte. Nachweisbar erhielt die Dresdener Brauerei Feldschlösschen die ersten verkauften Nacke-Liefer- (W.A.P. 0,5 bis 0,85 t, 18 PS) und -Lastkraftwagen (Typ W.A.L. 4,5 t, 40 PS). Den Typ W.A.L. gab es allerdings auch als 3,5-Tonner mit 42 PS und mit 4,5 t und 44 PS).

Eine Besonderheit der Nacke-Subventionswagens waren aufwendig eingekapselte Ketten, die so vor dem Straßenstaub geschützt wurden und eine längere Lebenserwartung erhalten sollten. Neben der Kettenkapselung hatten die Nacke-Lkw den in Deutschland sonst selten benutzten Schneckenantrieb (von der Maschinenfabrik Pekrun, Coswig), der eine große Laufruhe ermöglichte. Diese Bauart verteidigte Nacke bis zuletzt.

In Dresden unterhielt Nacke von 1909 bis 1911 die Kraftwagen-Centrale Emil Nacke, um mit dem Verleih kriegsbrauchbarer Kraftfahrzeuge deren Einbürgerung im Königreich Sachsen zu

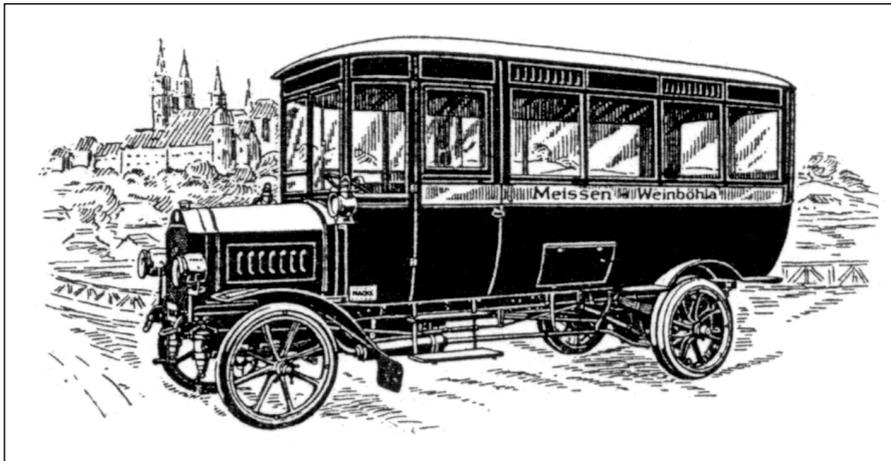
Nacke-Lastkraftwagen

500 kg, 1500 kg, 2500 kg, 3500 kg, 4000 kg, 5000 kg Tragkraft

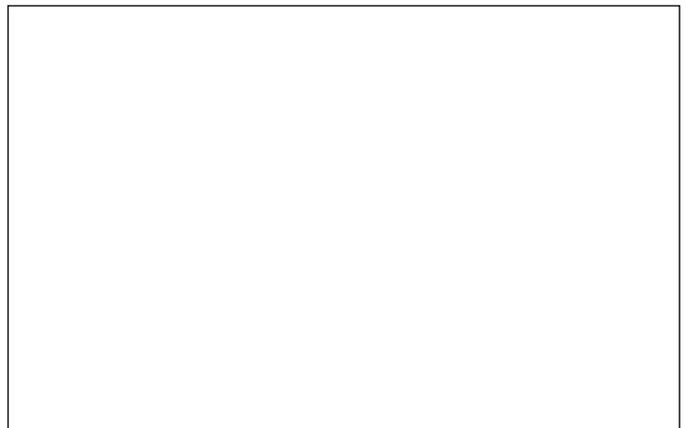


E. Nacke Automobil-Fabrik **Coswig-Sachsen**

Nacke-Reklame 1912



Nacke-Omnibus 1912



forcieren. 1912 verlegte er die Firma nach Kötitz.

Wurden die Nacke-Pkw (Vierzylinder: 30/36 und 45/52 und mit ab 1908 entwickelten Sechszylindermotoren: 45/56 PS) zwar vorwiegend als Doppelphaeton, Landulet oder Limousine ausgeliefert, so konnte man auf Bestellung selbstverständlich auch Lieferwagen-Versionen erhalten.

1912 wurde die bis dahin geforderten 10 t Nutzlast der Subventionslastzüge (Maschinenwagen und Anhänger) auf 7,5 t gesenkt, da die neuen Fahrzeuge beweglicher sein sollten, als die alte Norm es ermöglichte (A.L.Z. Typ 1913). Bis zu Kriegsbeginn wurden insgesamt lediglich 3 Armeelastzüge und 3 Einzel-Lkw öffentlich von Nacke gefördert.

Ab 1912 wurden 1,5–2,5-t- (Typ W.A.Q., 24/26 PS), 3-t- (W.A.M., 24/32 PS) und 3,5-t- (Typ W.A.L., 42 PS), 3,5–4-t- (Typ W.A.M.W., 38 PS) -Liefer- bzw. -Lastwagen und Hotel-Omnibusse W.A.M.O. (ca. 34 PS, 27 Personen) W.A.O.Z. (25 PS) für 6 Personen ausgeliefert. Vor allem in Sachsen fanden Nacke-Lkw Abnehmer, aber auch > Mannesmann-Mulag und > Magirus bestellten Nacke-Lkw. 1913 folgte der Omnibus-Typ W.A.N. (40 PS) ebenfalls für 6 Personen als Hotelbus.

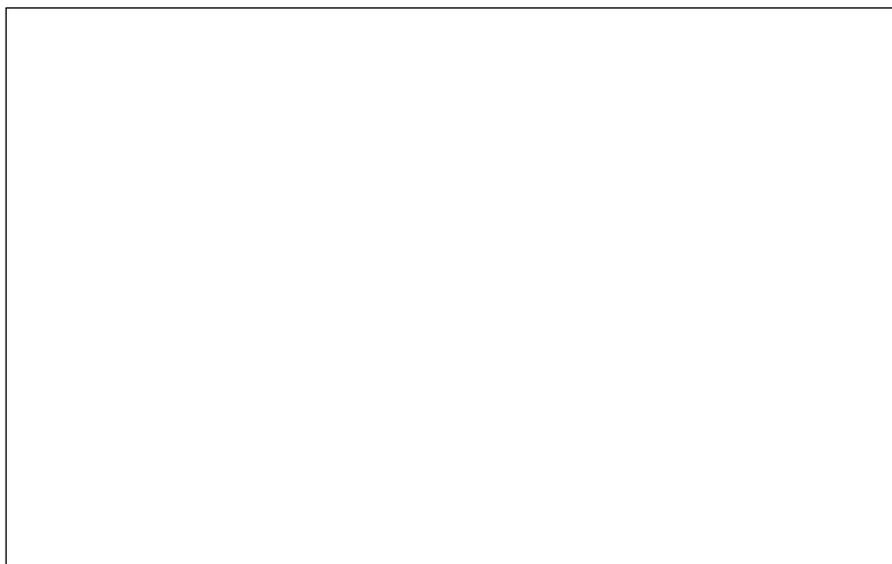
Nacke offerierte nun die ganze Palette damals gängiger Nutzfahrzeugtypen von 0,2, 0,5, 1,5, 2,5, 3,5, bis 4,7 t Nutzlast. Die Frist von der Bestellung bis zur Auslieferung betrug etwa zwei Jahre. Kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkrieg wurde erstmals ein 3-Tonner Typ W.R. mit 38 PS ausgeliefert. Diese Fahrzeuggattung wurde allgemein Ka-

vallerie-Wagen genannt, da sie als Nachschubfahrzeug des Heeres konzipiert war.

Nacke-Lkw erhielten während des Krieges viel Lob. Der Pkw-Bau wurde eingestellt und statt dessen verließen die



Fahrzeug der Verkehrsfahrt 1910



Nacke-Lastzug wahrscheinlich aus den Jahren 1927/28 ¹



nach einer Heeresnorm aus den Kavaleriefahrzeugen entwickelten sogenannten „Regeldreitonner“ und 5-Tonner das Werk. Am 23. Dezember 1918, also nach Kriegsende, erschien der neue

3-Tonner III K (Kardantrieb) mit ebenfalls 38 PS Leistung.

Kontinuierlich erfolgte die Auslieferung von 3 bis 4 Fahrzeugen pro Monat. Die höchste Stückzahl wurde im

November 1919 mit 14 Fahrzeugen erreicht, um dann wieder abzunehmen. Die Bestellungen der Fahrzeuge datierten noch aus den Jahren 1910 und 1911. Erstmals nach dem Krieg lagen auch die Nutzlasten mit 0,35 bis 2 t wieder unter den Kriegsbedürfnissen, obwohl sich das Gros der ausgelieferten Fahrzeuge im Bereich von 3,75 bis 4,3 t Nutzlast bewegte. Mit 44-PS-Motoren stattete man nun den 4,5–5-Tonner Typ W.A.S. aus. Im September 1919 verließ der erste Nachkriegs-Nacke-Hotel-Omnibus das Werk (Typ W.A.O., 32 PS) der auch wieder nur 6 Personen befördern konnte.

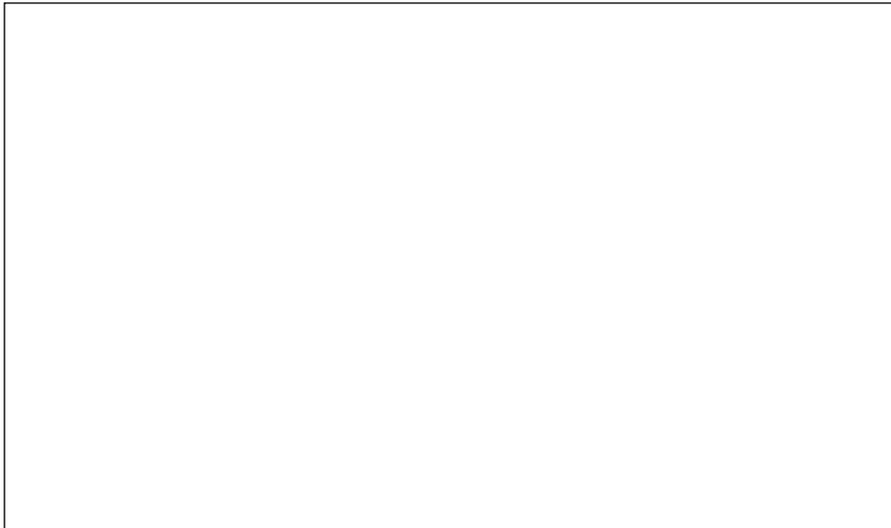
1920 begann man, die Nutzlast der Fahrzeuge zur Typen-Benennung zu verwenden: der Typ 2 hatte nun einen 32-PS-Motor erhalten, der Typ 3 fuhr mit einem 38-PS-Motor und der 4,5-Tonner mit 44 PS.

Viel Beachtung fand ein schon während des Krieges entwickelter Motorschlittenanbau „Aquilon“, System Rantasa, an einem Nacke-Zweitonner, dessen Aktualität im schneereichen Winter 1923/24 wieder an einem 3-t-Nacke-Lkw (Typ K III) auflebte und von der Schweizer Heeresverwaltung erprobt wurde.

Neben dem Zweitonner Typ 2 t (15/30 PS; ab 1924 34 PS) und dem 4–5-Tonner Type 5 t (28/44 PS) wurde vorrangig der Regeldreitonner (Typ 3, 23/38 PS) in modernisierter Form weitergebaut. Alle Größen waren weiterhin ausschließlich mit Schneckenantrieb versehen.

1924 erfolgte eine vollständige Überarbeitung der Modelle, die nun in den unteren Gewichtsklassen Riesenluftreifen, Vierradbremse und eine Getriebe-Motorblock-Konstruktion erhielten. Den 2-Tonner stattete man mit einem stärkeren Motor (16/32 PS) aus, ebenso den Dreitonner (22/40 PS). Elektrischer Anlasser und elektrisches Licht begannen sich durchzusetzen.

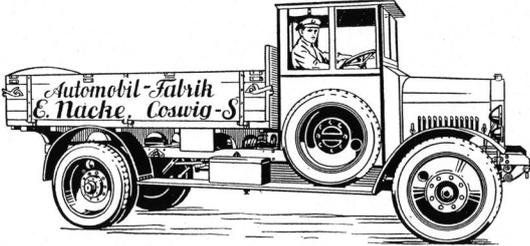
Die Reichswehr versuchte Nacke 1925 zu beliefern, es blieb bei einem Versuchsfahrzeug. In der altbewährten 5-t-Konstruktion (W.N.) hielt 1925 ein neuer Vierzylindermotor Einzug, der 50 PS leistete und Benzin, Benzol, Benzolspiritus und Schweröl verbrannte. Die 2,5-t-Schnelllieferwagen (W.A.Q.,



Fahrzeug der Versuchstruppen 1910

E. Nacke Automobilfabrik

Coswig-Sachsen



2 ½ Tonner

Schnell-Lastwagen mit

Luftbereifung

Lastkraftwagen und Omnibusse

mit staubsicherem geräuschlosen Schneckenantrieb mit hohem Nutzeffekt ohne Ketten

Nacke-Werbung 1926 ¹



Nacke-Lastzug wahrscheinlich aus den Jahren 1927/28 ¹

40 PS) liefen nun auf Luftbereifung und die 3-Tonner (W.R.) fuhren ebenfalls mit 50-PS-Motoren.

CHAOS: Das Nacke Programm 1926 beinhaltete die Typen 2,5, 3,5 und 5 t mit eigenen Ottomotoren (4 Zyl. = 55 PS/6 Zyl. = 85 PS) Lkw Omnibus (20+6/25+8/35+10 Pers.) Tankwagen und mehreren Aufbauten, z. B. Kipper mit hydraulischer Teleskopspindel auf 5-t-Chassis. Vierrad-Bremsen begannen sich durchzusetzen.

Zwar bot Nacke 1929 noch einen neuen 2,5- und einen neuen 3,5-Tonner mit 52/55-PS-Vierzylindermotoren und einen 5-Tonner mit einem neuen 78/85-PS-Sechszylindermotor an, für die sich offensichtlich keine Abnehmer mehr fanden, obwohl nun auch der 5-Tonner luftbereift war.

1927 steigerte man die Motorleistung ein letztes Mal und erreicht nun 65 PS (Typ 4 1/2 W.N.). An der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung 1927 in Köln nahm Nacke jedoch nicht teil.

Zur IAA für Last- und Sonderfahrzeuge auf der Leipziger Messe 1928 erschien Nacke noch einmal mit einem neuen 3,5-Tonner mit 70-PS-Vierzylindermotor.

Am 6. Juni 1928 lieferte Nacke unter der laufenden Nummer 527 den letzten Lkw (Typ 5 t, W.N.) aus. Zwar brachte man bis 1929 noch wenige 2,5-Tonner (55 PS) und neue 5-Tonner (70-PS- oder 85-PS-Sechszylindermotoren) mit Riesenluftbereifung an den Mann, doch stellte Nacke die Fertigung unter dem Eindruck der Weltwirtschaftskrise vollständig ein und widmete sich seinen anderen Produkten.

ALTERNATIV

Am 6. Juni 1928 lieferte Nacke unter der laufenden Nummer 527 den letzten Lkw (Typ 5 t, W.N.) aus. Zwar warb Nacke noch 1929 um Kundschaft, doch fand sich offensichtlich kein Abnehmer mehr.

Nacke stellte die Fertigung von Nutzfahrzeugen ein und widmete sich weiter seinen anderen Produkten.