



1905

• SCHEIBLER •

1906

Scheibler
1899 – 1911

Die 1898 gegründete Motorenfabrik von Fritz Scheibler (1845—1921), Aachen (französisch: Aix la Chapell), Bachstraße 20, baute stationäre Motoren. Mit dem Eintritt des berühmten Ingenieurs Willy Seck starteten die Aachener den Automobilbau. Seck hatte bereits 1897 bei der Maschinenfabrik Oberursel Automobile gebaut, er brachte seine Reibrad-Konstruktionen (DRP 101 634) mit. Er baute einen liegenden Vis-à-vis-Motor (10-PS-Zweizylinder mit gegenüberliegenden Zylindern) ein.

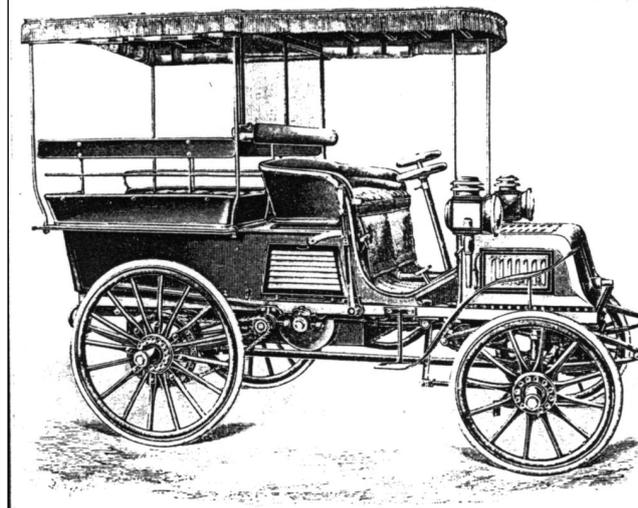
1900 zeigte die nunmehrige Automobil- und Motorenfabrik Fritz Scheibler erstmals ihre Erzeugnisse auf der Automobil-Ausstellung in Frankfurt/Main. Neben einer Voiturette, einem Dog-Cart, einem Phaeton, einem Jagdwagen, einem Break (Omnibusvorläufer) zeigte man einen Frontlenker-Lastwagen für 60 Ctr./3 t mit unter dem Rahmen liegenden 12-PS-Zweizylindermotor. Vierzig verschiedene Übersetzungen konnten Dank eines zweiten Rads unter dem Lenkrad mit Hilfe des Friktionsantrieb geschaltet werden. Scheibler erhielt die Große goldene Medaille und einen Ehrenpreis.

Auf der Motorwagen-Ausstellung 1901 im Krystallpalast in Leipzig er-

Scheibler-Straßen-Sprengwagen 1900 ¹

FRITZ SCHEIBLER, Aachen

Automobile und Motore.



Prämiirt auf der
Automobil-Ausstellung
in Frankfurt a. M. 1900
mit der
höchsten Auszeichnung,
der
grossen gold. Medaille
und dem
Ehrenpreise.

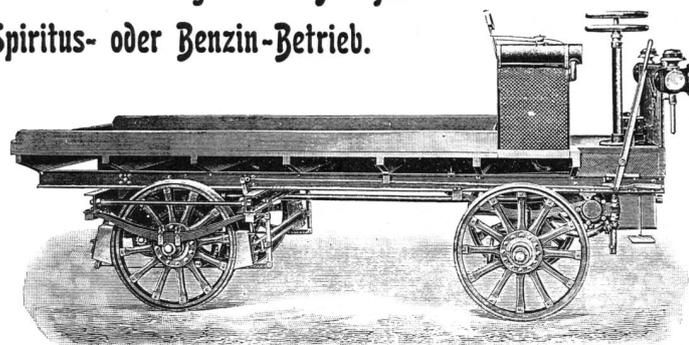


125

Scheibler-Werbung mit Break im Juni 1901 ¹

Fritz Scheibler, Aachen, Motorwagen- u. Motoren-Fabrik

Luxus- und Lastwagen aller Art für
Spiritus- oder Benzin-Betrieb.



General-Vertreter: **Hermann Engelhardt**, Ingenieur, Berlin SW., Gitschinerstr. 108.

Fernsprecher: Amt IV, 569.

(78)

Der erste Scheibler-Lkw 1899 ¹

schien Scheibler mit einer neuen Lkw-Generation. Nun waren Zweizylinder-Viertaktmotoren (gegenüberliegende Zylinder) vorne unter einer Haube angeordnet. Als Betriebsstoff konnte auch Spiritus benutzt werden. Eine weitere Neuerung stellte der Einsatz von Kardan und Zahnradwechselgetrieben dar.

Im gleichen Jahr motorisierte Scheibler einen Sprengwagen (Spiritusbetrieb) der Aachener Stadtreinigung mit rückwärtiger Sprengturbine, das wohl erste automobiler Kommunalfahrzeug Deutschlands.

Omnibusse rundeten das Scheibler Programm ab. Mit ihrem Lastwagen nahmen die Aachener im Dezember 1901 an Versuchen des englischen Kriegsministerium teil. Seck verließ das Unternehmen 1902.

Wenn die Scheibler-Wagen bis vor kurzer Zeit in Deutschland weniger bekannt waren, kam dies daher, dass fast die ganze Produktion der Scheibler-Automobil-Industrie ins Ausland, vornehmlich nach England wanderte.

Im Herbst 1903 übernahmen Fritz Scheibler, Kurt Scheibler und Adalbert Schneemann das Unternehmen unter dem neuen Namen Scheibler-Automobil-Industrie G.m.b.H.

Geliefert wurden nun Luxuswagen, Omnibusse, Lieferungs- und Lastwagen, stationäre Motoren und Automobilmotoren mit Ein- und Zweizylindern sowie von Kurt Scheibler entwickelten stehenden Vierzylindern (24 PS).

Nach eingehenden Versuchen bestellte im Spätherbst 1904 eine englische Busgesellschaft 150 Scheibler-Omnibusse, fast gleichzeitig übertrug ...

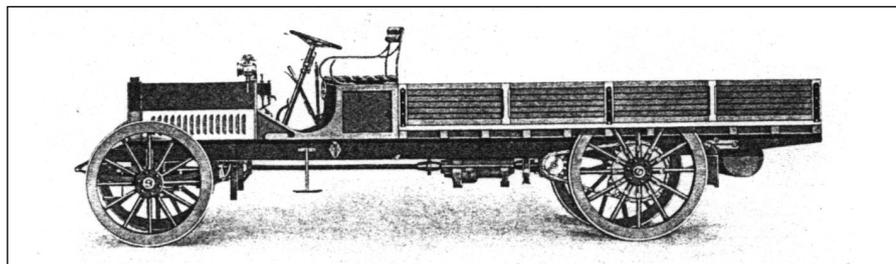
Die Vierzylinder-Motoren erreichten inzwischen 40 PS Leistung. Scheibler-Omnibusse als Eindecker und mit offenem Oberdeck (Imperial), sogenannte „Berliner Typen“ (28,4 PS) gingen in großer Zahl nach London. Viele Re-

klamationen und die erzwungene Rücknahme von Fahrzeugen verhinderten einen wirtschaftlichen Erfolg.

1906 wurde das Unternehmen liquidiert und Kurt Scheibler gründete 1907 die Automobilwerke Kurt Scheibler, Aachen. Im selben Jahr wurde die Firma > Hüttis & Hardebeck der neuen Firma einverleibt. Die Teilnahme am Internationalen Wettbewerb zur Prüfung für den Personen- und Lastentransport 1907 brachte auch nicht den erwünschten Erfolg. Von den mitgebrachten Fahrzeugen, einem 14-Personen-Omnibus (20/24 PS-Vierzylindermotor), einem 40-Personen-Omnibus (28,4/35 PS) mit offenem Oberdeck sowie zwei 2,5-t- (beide 20/24-PS) und einem 5–6-t-Lkw (30 PS) erhielt nur der kleine Omnibus lobende Anerkennung, die anderen fielen aus.

Nach einer Fusion im Jahr 1908 mit der Maschinenbau-Anstalt Altenessen A.-G., die bisher neben Bergwerksmaschinen, Motoren für Automobile, Boote, Luftschiffe und stationäre Zwecke gebaut hatte, firmierte das Aachener Unternehmen als Maschinenbauanstalt Altenessen A.-G., Abt. Aachen, vorm. Automobilwerke Kurt Scheibler.

Im Etatjahr 1909/1910 erhielt dieses Unternehmen erstmals vom Königlichen Kriegsministerium für leichte Armeelastzüge (4 t Nutzlast und Anhänger mit 2 t Nutzlast) die Subventionsfähigkeit zuerkannt. Im gleichen Jahr änderte man den Namen in Motoren- und Lastwagen A.-G. Die ehemaligen Scheibler-Konstruktionen erschienen unter dem neuen Markennamen > Mulag. (> Mannesmann-Mulag).



Scheibler-Lastwagen 1904 ¹