

1923 – 1924

Turbo 1923 – 1924

Die „Turbo“ Motoren-Gesellschaft m.b.H., Köln, wurde mit Gesellschaftsverträgen vom 10. und 11. September 1918 gegründet.

„GdU (Geschäftszweck des Unternehmens) ist die Verwertung und Ausnutzung einer von Reinike gemachten und zur Erteilung eines Patents vom Patentamt angemeldeten Erfindung betr. Bau vereinfachter Motoren und Ausführung solcher. Stammkapital 20 100 M. Geschäftsführer Ludwig Junkermann, Kaufmann, Cöln-Nippes. Der Ges.-Vertrag ist am 10. und 11. September 1918 errichtet. Zur teilweisen bzw. vollständigen Deckung ihrer Stammeinlagen wird in die Ges. eingebracht. Ein am 6. September 1918 beim Patentamt zum Patent angemeldeter Anspruch betreffend 1. einen mehrzylindrigen Motor, 2. eine Ausführungsform des Motors. Die Vergütung hierfür, die 15 000 M beträgt, wird auf die Stammeinlage des Reinike mit 6 700 M, auf die beiden anderen Stammeinlagen mit je 4 200 M angerechnet.“

Wegen des Versailler Vertrags, der Deutschland die Entwicklung von Flugzeugmotoren verboten hatte, erprobte man sie vier Jahre in der Schweiz.

Am 20. Februar 1923 wandelte man die Firma in die Turbomotoren A.-G., Stuttgart, Ulmer Straße 72, um und trug sie am 1. August 1923 in das Handelsregister ein.

Zur Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin 1923 trat man mit zwei luftgekühlten, fünfzylindrigen Sternmotoren erstmals öffentlich auf.

Der Turbowagen wird in 2 Typen hergestellt, und zwar für den normalen

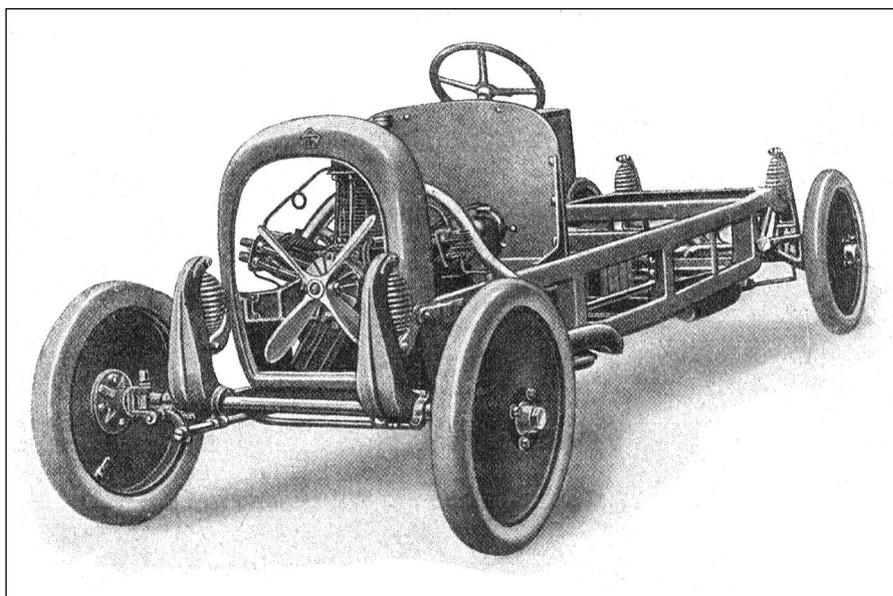
Betrieb ein 6/25-PS-Typ (27 Brems-PS, 90 km/h), für den Rennbetrieb ein 8/32-PS-Typ (75 Brems-PS, 105 km/h), 75×70 bzw. 78×82 mm und 1540 bzw. 1980 ccm bei 250–3600 U/min

Abweichend von der konventionellen Bauart besaß der Turbo-Leichtwagen einen tiefergelegten Gitterrahmen und ein automatisches Sodengetriebe.

Der Zweisitzer hatte 3 Vorwärtsgänge und einen Rücklauf mit mittig angeordnetem Schalthebel, der Viersitzer ein automatisches schalthebelloses Sodengetriebe mit 4 Übersetzungen und Rücklauf sowie Kardan.

Die Turbowagen werden als Limousinen, Sechssitzer und Lieferwagen gebaut. [Es wird darauf hingewiesen, daß diese Wagen selbst bei Frost im Freien stehen können.] Als weiteres Arbeitsgebiet dieser Gesellschaft wurde auch der Bau von größeren Last- und Spezialwagen sowie die Verwendung des Turbomotors für Motorpflüge, Schlepper und als stationärer Motor genannt. Die Entwicklung blieb stecken.

Am 28. Oktober 1924 wurde der Konkurs eröffnet. Das Gelände erwarb 1925 die > Magirus Akt.-Ges. für ihren Karosseriebau und eine Lackiererei.



Chassis des Turbo-Leichtautos ¹