

- Hanomag -

Leben und Sterben einer Deutschen Legende

1834 übernahm Georg Egestorff nach dem Tod seines Vaters Johann dessen Geschäfte. Er übernahm eine Unternehmensgruppe, die von Kohlenbergwerken über Salinen, Kalkbrüche, Kalköfen und Ziegeleien bis hin zur Zuckerfabrik und zur Mühle mit angeschlossener Gastwirtschaft eine Vielzahl von Geschäften betrieb. Georg Egestorff hatte seine Erfahrungen als Kaufmann in der väterlichen Zuckerfabrik gemacht und dabei bereits Talent gezeigt.

Aufbauend auf den Kalköfen und der Saline gründete er zunächst die "Chemische Produkten-Fabrik", die sich auf die Weiterverarbeitung der in den anderen Unternehmen gewonnenen Rohstoffe spezialisierte. Sein besonderes Interesse galt jedoch der Metallverarbeitung.

1835 gründete er dann die „Eisen-Gießerei und Maschinenfabrik von Georg Egestorff zu Linden, Hannover“, und damit die Keimzelle der Hanomag. Es war die Zeit, als sich Deutschland zum Industriestaat entwickelte. Die Dampfmaschine, eines der ersten Produkte der neuen Firma, gestaltete die Wirtschaft grundlegend um. Das Eisenbahnnetz wurde aufgebaut und Egestorff lieferte am 15. Juni **1846 die erste Dampf-Lokomotive** -"Ernst-August" genannt-, an die Hannoverschen Staatsbahnen und gehörte damit zu den ersten Lokfabriken in Deutschland. In den folgenden Jahren lieferte man auch Lokomotiven für Privat- und Werksbahnen, ebenso auch Feldbahndampflokomotiven. Fast unbekannt sind dagegen die Akku-Lokomotiven, die die Hanomag ebenso wie etliche feuerlose Lokomotiven baute. Eine Spezialität waren auch die schweren schmalspurigen Dampflokomotiven für Indien und Afrika.

Bis 1868 wurden 330 Lokomotiven an verschiedene Eisenbahngesellschaften ausgeliefert. Daneben wurden Feuerspritzen und Wasserpumpen hergestellt, die im Bereich der Trinkwasserversorgung eingesetzt wurden.

Egestorff engagierte sich außerdem stark im sozialen Bereich. Neben der Kranken- und Sterbekasse der Maschinenfabrik gründete er eine "Volksspeiseanstalt", die zeitweise 2500 Menschen versorgte, und eine Kleinkinder- Warteschule sowie eine Schule für Jugendliche bis 14 Jahre, die die Kinder der Mitarbeiter betreute.

Nach Egestorffs Tod im Jahre **1868** übernahm sein Schwiegersohn Alfred Houget das Unternehmen. Da er sich dieser Aufgabe jedoch nicht gewachsen sah, wurde die Maschinenfabrik noch im selben Jahr an den ostpreußischen Unternehmer Dr. Bethel Henry Strousberg verkauft.

Strousberg war bereits ein erfolgreicher Unternehmer, als er die Fabrik übernahm. Aus Königsberg stammend, wuchs er bei Verwandten in London auf. Nach verschiedenen Stationen in Europa und den Vereinigten Staaten kam er als Mitarbeiter der britischen Botschaft in Berlin zum ersten Mal mit dem Eisenbahnbau in Berührung. Er baute in kurzer Zeit ein Imperium auf, das vom Bau der Schienenfahrzeuge bis hin zur Ausrüstung der Eisenbahnen alles aus einer Hand bot. Die Lindener Maschinenfabrik wurde nun Doktor Strousbergs Lokomotiven-Fabrik. Um den großen Bedarf an Dampfloks, der durch umfassende Bautätigkeiten in Mittel- und Osteuropa entstand, zu decken, ließ er die Fabrikanlagen der Maschinenfabrik so erweitern, dass der Bau von mehr als 35 Lokomotiven gleichzeitig möglich wurde.

Das Strousbergsche Eisenbahn-Imperium geriet aufgrund von Liquiditätsproblemen in den Jahren **1870/71** in große Bedrängnis. Wie viele andere Unternehmen Strousbergs wurde die Lokomotivenfabrik in Linden den Banken zur Tilgung von Schulden übereignet. Es erfolgt die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft unter dem Firmennamen: ***Hannoversche Maschinenbau AG vormals Georg Egestorff***.

Die Nachfrage nach Dampfloks stieg inzwischen wieder an. Auch der Export, früher nicht sehr erfolgreich, machte große Fortschritte. Neben Russland wurde vor allem auch Bulgarien zu einem

wichtigen Kunden. Bis zur Einstellung der Dampflokproduktion wurden etwa 200 Maschinen auf den Balkan geliefert. Um der gestiegenen Nachfrage gerecht zu werden, standen in der Zeit um die Jahrhundertwende wieder große Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen an. Das heutige Verwaltungsgebäude der Komatsu-Hanomag AG an der Hanomagstraße ist in dieser Zeit entstanden. Nachdem auch andere deutsche Lokomotivbauer im Überseegeschäft erfolgreich waren, erweiterte die Hannoversche Maschinenbau AG ihre Geschäftstätigkeiten rund um den Globus. Neben neuen Absatzmärkten und guten Gewinnen brachten diese Aktivitäten auch horrenden Kosten für überseeische Kommunikation mit sich. Allein die Telegramm-Adresse "Hannoversche Maschinenfabrik" verschlang damals 30 Reichsmark pro Sendung. Erich Metzeltin, der damals als Oberamtmann tätig war und auf dessen Bemühen der weltweite Handel überhaupt erst zustande gekommen war, sann auf Abhilfe. Im Jahre **1904** änderte sich darum auch die Telegrammadresse in das weniger sperrige und damit nur halb so teure Kürzel "HANOMAG". Metzeltin behauptete später oft im Scherz, der eigentliche Gründer der Hanomag zu sein.

Schon **1905** hatte die Hannoversche Maschinenbau AG **ihren ersten Lastwagen** hergestellt. Man hatte einen Unterlizenzvertrag zum Bau des "Stolz" -Dampflastwagens von der Friedrich Krupp AG erworben. Eine Dampfmaschine übertrug darin mittels einer Kette die Kraft auf die Hinterräder. Der Wagen war leicht zu fahren, denn der Dampftrieb erforderte kein Getriebe. Gefeuert wurde mit Koks. Als jedoch die Preise für Benzin sanken, ging auch das Interesse für diese Maschinen zurück. Etwa ein Dutzend Lastwagen und ein Omnibus wurden gefertigt. Der Omnibus lief trotz hohem Brennstoffverbrauch zufriedenstellend bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges in Berlin.

Eine steigende Stadtbevölkerung erforderte eine erhöhte Nahrungsmittelproduktion. Und wieder war es Hanomag, die für diese Bedürfnisse die entsprechenden Maschinen schuf. Der **erste achtscharige Motorflug** mit einem 80PS-Motor wurde **1912** gebaut, eine Konstruktion, die man fortan auf vielen deutschen Gütern wie auch auf überseeischen Plantagen antraf.

Nachdem das Unternehmen 1912 den Bau von Tragpflügen aufgenommen hatte, folgte dann 1925 der erneute, bis 1973 bestehende Nutzfahrzeugbau.

Das Werk in Hannover-Linden gehörte damals zu den Bedeutendsten deutschen Lokomotivfabriken. Bis in die **1920er Jahre** hinein wurden ausschließlich Dampflokomotiven gebaut. Den Motorlokomotivbau nimmt die Hanomag nie auf.

Der **erste Radschlepper** mit einem 4-Zylinder-Petroleum-Motor mit 28PS entstand **1924**.

1925 entwickelte Carl Pollich aus dem drei Jahre zuvor herausgebrachten **Volksauto 2/10 „Kommißbrot“** ein Frontlenker-Nutzfahrzeug mit 1-Zylinder-Benzin-Motor, der als Kleinbus 10 Personen befördern konnte, aber auch als Feuerwehrgewagen und mit anderen Aufbauten geliefert wurde. Auch schwere Lastwagen wurden in den dreißiger Jahren von Hanomag in größerer Stückzahl geliefert. Gegen Ende der zwanziger Jahre geriet das Unternehmen durch den rückläufigen Lokomotivbau in erneute Schwierigkeiten. In dieser Krisenzeit beschloss die Geschäftsleitung, neben Pkw-, Schlepper- und der Zugmaschinenfertigung auch in den Lkw-Bau einzusteigen. Ein äußerst modern wirkender Frontlenker-Pkw mit einem liegend aufgehängten Unterflur-Motor in der Wagenmitte wurde von dem einstigen Bussing-Mitarbeiter, Obergeringenieur Paul Arendt, entworfen und in etwa 90 Exemplaren als Lkw und als Omnibus gefertigt. Der 55/60-PS-Dieselmotor wurde aus der Raupenschlepper- und Zugmaschinenfertigung verwendet. Das als Typ HL 3,0-3,5, später als Typ HDS bezeichnete Fahrzeug erhielt eine Kugelfernschaltung. Die Ladefähigkeit betrug 3 bis 3,5 Tonnen.

Obwohl die Modelle mit ihrem Dieselmotor, mit ihrer geringen Fahrzeuglänge, mit ihrer optimalen Raumausnutzung und ihrer Wendigkeit durch den kurzen Radstand günstige Chancen gehabt hätten, wurde die Produktion aufgrund der Sanierungsmaßnahmen bei Hanomag eingestellt. Darüber hinaus war Paul Arendt wieder zu den Bussing-Werken zurückgegangen.

Hinzuweisen ist noch darauf, dass Hanomag in Hoffnung auf Militäraufträge den Lkw auch in eine allradgetriebene und allradgelenkte Version mit Einfachbereifung umkonstruierte. Auch ein Prototyp eines 6-t-Allradfahrzeuges mit einem liegenden 110-PS-Sechszylinder-Unterflurmotor blieben ein Einzelstück.

1928 lief die **Entwicklung eines Diesel Motors** an, aber es dauerte bis 1950, bis er serienmäßig in einen

Lastwagen eingebaut wurde. Zunächst setzte man ihn ab **1936** in dem „Rekord-Personenwagen“ ein, fuhr sogar mit ihm 1939 mehrere Weltrekorde (155,9km/h).

Ende der 20er Jahre wird der Lokomotivbau aufgrund der nicht zufriedenstellenden Auftragslage eingestellt.

Am 31. Juli 1931 verlässt die letzte Lokomotive die Werkshallen. 10765 war die letzte Fabriknummer, die Zahl der gebauten Lokomotiven ist aber geringer. Kessel werden bei Hanomag fast gar nicht im Lokomotiv-Lieferverzeichnis aufgeführt, hierfür gab es eine eigene Liste.

Erst nach dem Krieg widmete sich das Unternehmen erneut, ausgehend von der Zugmaschinenfertigung, für einige Jahrzehnte dem Nutzfahrzeugbereich. Nachdem das Werk wieder notdürftig instandgesetzt worden war, produzierte Hanomag **1946** erneut die schwere Zugmaschine, nun als ST100 bezeichnet. Einen Umbausatz zum Umrüsten der Zugmaschine zum Lkw bot das Werk ebenfalls an und baute auch selbst einige Zugmaschinen um.

Pläne für die Wiederaufnahme der Pkw-Produktion wurden seit **1947** mit dem Bau des ehemaligen Diesel-Pkws und mit dem Bau des wenig geglückten und mit einem Zweitaktmotor ausgerüsteten Hanomag "Partner" -Modells verfolgt. Eine breite Käuferschicht hätte für einen Kleinwagen der Einliter-Klasse mit einem Zweitaktmotor bereitgestanden. Darüber hinaus hatte man die Presswerkzeuge von dem ehemaligen Ambi-Budd-Werk in Berlin-Johannisthal durch die sowjetischen Besatzungsbehörden erhalten. Der Vorstand entschied sich jedoch dafür, die Pkw-Fertigung nicht wieder aufzunehmen und sich ganz auf die Schlepper- und Nutzfahrzeuge zu konzentrieren. Daneben stand die Befürchtung im Hintergrund, dass das Volkswagenwerk bei der Aufnahme der Serienfertigung des "Partners" dann einen eigenen 1,5-Tonner herausbringen würde.

1949 wurde das "**Gigant**" -Modell mit kurzer Verlängerung serienmäßig als Kipper und auch mit einem langen Rahmen und verkürztem Fahrerhaus als 5,1-Tonner Hanomag HD5N in 164 Exemplaren gefertigt; die Weiterentwicklung dieses schweren Fahrzeugs wurde jedoch eingestellt.

Der Vorstand der Hanomag-Werke wurde **1950** neben dem seit 1934 tätigen Dr. Ernst Korte um Dipl.-Ing. Rudolf Hiller (1894-1972), der von dem enteigneten Phänomen-Werk in Zittau kam, und um Otto Merker, der von den Magirus-Werken kam erweitert. Rudolf Hiller, der noch einige Ingenieure mitbrachte, wurde Technischer Direktor des Hanomag-Werkes.

Zur Überraschung des Publikums präsentierte das inzwischen wieder 4000 Mann starke Hanomag-Werk 1950 auf dem Brüsseler Autosalon den ersten Diesel-Lastwagen in einer leichten Nutzlastklasse vor. Der 1,5-Tonnen-Schnellaster vom Typ L 28 (Die Fahrzeugbezeichnung stand im Zusammenhang mit dem Hubraum des Motors.) mit einem robusten 45-PS-Kleindieselmotor, der nach dem Vorkammervorverfahren arbeitete und mit gedrosselter Drehzahl auch in den Hanomag-Schleppern Verwendung fand wurde mit einer amerikanisch inspirierten Alligatorhaube und einem dreisitzigen Ganzstahlfahrerhaus versehen. Zur besseren Luftzirkulation besaß das Fahrzeug ausstellbare Frontscheiben und ein unsynchronisiertes ZF-Fünfganggetriebe. Verschiedene Radstände konnten gewählt werden. Die Höchstgeschwindigkeit des auf U-Profilen mit eingewinkelten Querträgern aufgebauten Fahrzeugs betrug 75 km/h. Konstrukteur dieses Dieselschnellasters war Oberingenieur Carl Pollich (1897-1972), der in den zwanziger Jahren auch das Hanomag- "Kommißbrot" entwickelt hatte. Für die Motorkonstruktion war Dr.-Ing. Hans Kremser verantwortlich.

Ein weiterer Anziehungspunkt des Hanomag-Standes auf dem Brüsseler Autosalon war ein 18sitziger Luxusomnibus auf dem 1,5 t Fahrgestell, ausgestattet mit Ledersitzen und Kopfstützen, Heizung, Radio, Schiebedach und Eckverglasung.

Die Konstruktion eines kleinen Dieselmotors setzte einige Erfahrung voraus, die Hanomag bereits bei den kleinen Diesel-Straßenschleppern gesammelt hatte. So erreichte der wassergekühlte stehende 4-Zylinder-4-Takt-Motor mit 45 PS (1951 erhöht auf 50 PS) bei 2800 U/min. eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h. Der Normalverbrauch beläuft sich dabei auf 8,2kg Dieselöl je 100 km (Dieselöl wurde damals noch in Kilogramm statt in Litern gemessen). Das höchste Drehmoment von 15mkg liegt im Mittelbereich bei 1500 U/min. Ein pneumatischer Drehzahlregler wählt von sich aus für jede Belastung die richtige Drehzahl. Ein Kurzschlussthermostat hilft, die richtige Betriebstemperatur schnell zu erreichen, und

schaltet erst dann automatisch den vollen Kühlkreislauf ein. Diese Maßnahmen führen dazu, dass die Hanomag-Diesel-Schnellastwagen auch im Kurzstreckenverkehr eine lange Haltbarkeit zeigen. Die in Keilform gestellten Windschutzscheiben lassen sich mit Teleskopverschlüssen aufstellen. Auf Wunsch wird auch eine Heizungs- und „Klima“-Anlage eingebaut. Das zunächst unsynchronisierte Getriebe wird mit einem Mittelschalthebel vor der kunstledergepolsterten Sitzbank bedient, doch **1953** kommt als Verbesserung eine Synchronisation im 2. und 3. Gang und eine Lenkradschaltung. Da die kleinen Hanomag-Lkw auch häufig im Fernverkehr über große Strecken eingesetzt werden, hat sich das Werk besondere Mühe gegeben, eine anatomisch richtige Sitzanordnung zu gestalten. Nach heutigen Maßstäben konnte dies allerdings bei einer durchgehenden Sitzbank mit fester Rückenlehne für drei Personen kaum gelingen. Das Fahrgestell besteht aus einem genieteten U-Profilrahmen. Pritschenwagen und Kofferaufbau, später auch ein Kastenwagen, werden serienmäßig geliefert sowie ein Chassis mit Fahrerhaus oder Windlauf, das unzählige Sonderaufbauten ermöglicht, wie z.B. Getränkewagen, Langmaterialwagen, Viehtransporter, 0,85 t -Pickup (mit extra kurzer Stahlpritsche, Einfachbereifung und nur 2600 mm Radstand), Polizeimannschaftswagen, Feuerwehrfahrzeuge.

Der 1,5 t-Schnellastwagen hat international einen so großen Erfolg, dass sein **Exportanteil 1951 schon 47% beträgt und die Lieferung in 48 Länder erfolgt.**

1952 wurde die Hanomag eine Tochtergesellschaft der neugegründeten Rheinstahl-Union Maschinen- und Stahlbau AG in Düsseldorf. Im selben Jahr wird das Programm erweitert durch einen 1,98-Tonner und im Dezember 1953 stellt Dir. Konsul Rudolf Hiller den 2,5-Tonner vor. Die Mehrleistung (65 PS) des 2,8 l-4 Zylinder-Diesels wird nicht durch Hubraumvergrößerung, sondern durch Einsatz eines Roots-Gebläse erreicht. Die zur Verbrennung benötigte Luft wird nicht durch den Kolben des Motors angesaugt, sondern durch ein über Keilriemen von der Kurbelwelle getriebenes Gebläse in die Zylinder gedrückt. Die eingedrückte Frischluft spült außerdem die Abgase bis auf den Rest aus dem Zylinder. 30kg Mehrgewicht erbringen durch diesen Kunstgriff 30% mehr an Leistung. Diese von Hans Kremser konstruierte mechanische Form der Aufladung steigerte die Leistung auf 65 und auf 70 PS.

Auch als Fahrgestell für die damals sehr beliebten kleineren Reisebusse mit Dachrandverglasung (22 Sitze) wurde der 2,5-Tonner geliefert.

Im Jahre **1955** wurde dann eine Interessengemeinschaft mit der Hans Vidal u. Sohn Tempo-Werk GmbH in Hamburg-Harburg vereinbart, die eine finanzielle und konstruktive Zusammenarbeit vorsah und den Verkauf der Lkw-Typen nun gemeinsam betrieben.

Anfang April 1955 kommt als Neuentwicklung mit einem höher gesetzten Vorbau der Hanomag-Allradtyp AL70, ein 1,5t-Allrad-Lkw A-L28 hinzu, der den aufgeladenen 65 PS-Diesel-Motor des 2,5-Tonnners erhält. Später wird die Leistung auf 70 PS erhöht. Der Allradwagen hat vier Straßen- und ebenso viele Geländegänge, die beim Einschalten des Vorderradantriebs hinzukommen. Der A-L28 bewältigt Steigungen bis 69%. Er ist gedacht für den Güter- und Personentransport bei Behörden und Organisationen. Auch der Bundesgrenzschutz, der mit den bisher untermotorisierten L28 Kübelwagen nicht mehr zufrieden war, ist ein wichtiger Kunde. Zunächst wird der Allradwagen nur mit Einfachbereifung geliefert, später auch für Sonderaufbauten mit hinterer Zwillingsbereifung. Eine Seilwinde mit 50 m Seillänge und 3000 kg Zugkraft wird auf Wunsch geliefert. Bis 1963 bleibt der A-L28 äußerlich unverändert und wird dann durch eine kantigere Haube modernisiert.

Auf der IAA desselben Jahres präsentiert Hanomag einen neuen 3-Tonner, ausgerüstet mit demselben 4-Zylinder-Diesel-Motor (2799ccm) wie der Allradwagen.

1957 erhielten die Standardfahrzeuge überarbeitete Fahrerhäuser für alle Nutzlastklassen (ausgenommen Allradwagen). Durch eine durchgehende Frontscheibe sowie Rundfenster an den beiden Rückenecken der Kabine ergibt sich eine Rundschau von 340° beim Pritschenwagen, die dem Fahrer eine gute Sicht beim Rangieren ermöglichten. Anfang Oktober 1957 wird der 50.000 LKW der Diesel-Schnellastwagen-Reihe produziert.

Am **1.4.1958** wurde aufgrund der Besitzverhältnisse die **Firmenbezeichnung geändert in "Rheinstahl Hanomag AG"**. Rheinstahl führte die beiden Töchter Hanomag und Henschel zu der Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke GmbH zusammen, die Daimler-Benz bis 1979 schrittweise übernahm. Als Organgesellschaft der Hanomag schloss sich diesem Unternehmen auch die Landmaschinenfabrik Essen,

ein ehemaliger Krupp-Betrieb, und als Beteiligungsgesellschaft die Hans Vidal u. Sohn Tempo-Werke GmbH an.

1958 löst die wiederum von Oberingenieur Carl Pollich konstruierten neuen 1,98-Tonner, die erste Frontlenkergeneration mit dem "Kurier" die bisherigen 1,7/2-Tonnen Haubenfahrzeuge ab. Die Bezeichnung "Kurier" stammte dabei von dem einst so erfolgreichen Pkw-Modell der Vorkriegszeit. Das elastische auf dem Rahmen befestigte 3-Mann-Ganzstahlfahrerhaus mit einzeln verstellbaren Sitzen (lediglich der über dem Motor angeordnete Mittelsitz ist nicht einstellbar) bietet PKW-Komfort mit rundumverglasten Fahrerhaus, Stoffhimmel und als Sonderausrüstung Frischluftbeheizung und Belüftungsanlage. Durch die Auslagerung als Frontlenker wird eine Vergrößerung der Ladefläche auf 3,00 x 1,80 m möglich. Das voll- und sperrsynchronisierte 4-Gang-Getriebe wird durch eine Lenkradschaltung betätigt. Der Motor ist der bewährte 4-Zylinder-4-Takt-Diesel mit 2800 ccm und 50 PS bei 2800 U/min. Ein mechanischer Regler wählt für jede Belastung automatisch die richtige Einspritzmenge. Die Frontlenkerbauweise schafft erhebliche Kühlungsprobleme, die man beim Haubenfahrzeug nicht kannte. So besitzt der D28KL-Motor einen verstellbaren Lüfter. Durch Lösen von zwei Schrauben und Verdrehen der Lüfterblätter kann die Stärke der Belüftung eingestellt werden. Ein Kurzschlussthermostat schaltet erst dann den Kühlwasserkreislauf der Zweikreiskühlung ein, wenn der Motor die richtige Betriebstemperatur hat. Die Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ist auch Dauergeschwindigkeit. Neben dem Hanomag-Schriftzug zierte nun auch der Rhestahl-Bogen die Frontpartie. Die Gesamtproduktion der ausgelieferten L-8 Fahrzeuge betrug 1958 schließlich 55 732 Exemplare.

1959 -ein Jahr später, wird auf der IAA der „Garant“ präsentiert. Ein weiterer Schritt auf dem Weg zur Umstellung des gesamten Schnelllastwagenprogramms von der Hauben- auf die Frontlenkerbauweise. Er löst den 2,5 t- Haubenwagen ab und ist mit dem bewährten D28 GLA 4-Zylinder-4-Takt-Dieselmotor (65 PS) ausgerüstet. Die Kabine ist das vom Kurier bekannte Ganzstahl-Dreimann-Fahrerhaus mit Rundumverglasung. Pritschen- und Kofferrwagen werden serienmäßig geliefert. Auch ein Kipper mit 2,58t Nutzlast wird ab Werk angeboten.

In den 60er Jahren wird die Motorleistung auf 70 PS und die Nutzlast auf 2,7t erhöht. Bei der Namensgebung des „Garant“, wie auch des „Kurier“ standen Personenwagenmodelle der dreißiger Jahre Pate.

Zwischen den modernen Frontlenkern steht auf der IAA als letztes Überbleibsel einer vergangenen Epoche der 3-Tonner-Haubenwagen. Er wird erst 1960 durch den 3,2-Tonner „Markant“ abgelöst, zunächst mit 70 PS als 2,8l Diesel, später dann mit 80 PS und 3331ccm. Außer als Pritschenwagen und Kipper wird der Markant auch als Sattelzugmaschine angeboten.

In den **60er Jahren** kommt der D28CL-Motor mit 60 PS bei 3000 U/min. zum Einbau.

Einzelradaufhängung an Dreiecklenkern mit Schraubenfedern, kombiniert mit Teleskopstoßdämpfern vorn, zwei kräftige Federblattbündel hinten ergeben für damalige Verhältnisse außergewöhnlicher Fahrkomfort, hervorragende Fahreigenschaften und ein kleiner Wendekreis waren weitere Vorzüge. Der Kurier 1,98 t trägt als Pritschenfahrzeug mehr als sein Leergewicht (1,89 t) ausmacht. Serienmäßig werden Pritschenwagen (9880 DM) und Kofferrwagen mit Seitentür und zweiflügeliger Hecktür (11.635 DM) geliefert.

Der Kurier-Kastenwagen als Modell Kurier II erhält hingegen eine völlig eigenständige Karosserieform. Der gegenüber dem Pritschen-Kurier eine kantigere Vorderfront und eine anders gestaltete Panoramascheibe erhielt. Auch der U-Rahmen bei der Normalausführung ist hier ersetzt durch einen geschweißten Plattformrahmen aus Spezialstahl, 10,9 cbm fasst der große Laderaum. Erst 1964 gibt es den Kurier T als Kastenwagen mit dem gleichen Gesicht wie den Pritschenwagen und einem U-Profilrahmen.

Für das Umrüsten der Kuriere- sowie der anderen Modelle zu Kleinzugmaschinen wurden Fahrzeuge an die Firma Enser in Fürth/Bayern geliefert. Sowohl aus dem Haubenfahrzeug mit 50 PS wie auch aus dem Kurier leitet die Firma Enser in Fürth Straßenzugmaschinen ab, die Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h erreichen können. Der verkürzte Kurier hat nur noch einen Radstand von 2160 mm, die Anhängelast kann bis zu 20 t betragen. Die Fahrzeuge erhielten durch den Umbau ZF- Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, ein vorderes Zugmaul und auf dem kurzen Radstand eine hintere Ballastpritsche.

Aber auch das Hanomag-Werk rüstete Fahrzeuge für Zugzwecke um.

Hinzuzufügen ist noch, dass die neue Fahrzeuggeneration mit dem leichten und kleinvolumigen Zweitakt Dieselmotor aus der Traktorenbaureihe ausgestattet werden sollte. Da die Zweitaktmotoren im Testbetrieb sich nicht als genügend standfest erwiesen hatten und der Ölverbrauch zu groß war, blieb den Fahrzeugen das Zweitaktabenteuer erspart. Praktisch über Nacht entschied man sich wieder für den Vorkammer-Dieselmotor, so dass das Fahrzeug aufgrund des höheren Gewichts des Viertakters allerdings etwas kopflastig geriet.

Durch die Einführung der neuen Frontlenkergeneration ist bald die Kapazität im Werk Hannover, wo auch noch Ackerschlepper hergestellt werden, so ausgelastet (die Produktion hat sich seit 1958 verdoppelt), dass die Rheinstahl Hanomag zugreift, als durch den Borgward – Konkurs **1961** deren Stammwerk Sebaldsbrück frei wird.

Die Montage der Hanomag-Schnellaster wurde Zug um Zug dorthin verlagert. Auch die Fertigung der Harburger Kleintransporter wurde dorthin verlegt. Die Konstruktions- und Motorenabteilung sowie die Verwaltung blieb jedoch in Hannover. Die Tagesleistung konnte somit auf 60 Lkws erhöht werden.

Im Sommer 1962 läuft dann neben den ersten Markant-Typen auch der erste Hanomag-Allrad-Lkw vom Band. Produziert werden dort nun die Typen Markant und Allradwagen sowie Radschaufellader. Das Werk in Hannover konzentrierte sich auf die Traktoren-, Raupen- und Baumaschinenfertigung. Hinzu kam dort der Bau von über 500 Exemplaren des Schützenpanzers HS 30. Der ehemalige Borgward-Motorenkonstrukteur Dipl.-Ing. Karl Ludwig Brandt wurde übernommen und betreute nun in Hannover die Motorenentwicklung.

1963 erschien zunächst ein 1,8-Liter-Vergasermotor mit 60 PS, der in die Kurier-Modelle bis zu ihrer Einstellung im Jahre 1966 wahlweise eingebaut werden konnten und dem Opel-Blitz mit seinem Benzinmotor Konkurrenz machen sollte. Den gleichen Motor hatte Karl Ludwig Brandt auch in einer Dieselsonne entwickelt, der eigentlich zur Ausrüstung der Borgward Isabella mit einem Selbstzündermotor gedacht war. In einer gedrosselten Version mit 32 PS wurde der Hanomag-Schlepper Perfekt 400 damit bestückt.

Ebenfalls in 1963: der ehemalige Borgward-70-PS-Dieselmotor löst den mit Ricardo-Wirbelkammerverfahren den Motor mit dem Roots-Gebläse ab. Gegenüber dem kleinvolumigen, aufgeladenen Motor konnte der hervorragend gelungene Borgward-Motor kostengünstiger produziert werden. Allerdings wurde der alte 2,8-Liter-Motor jetzt noch zu einer 63/70 PS-Vergaserversion entwickelt, die in den Geländewagen eingebaut wurde.

Im Jahre **1965** wurden die Geschäftanteile der Hans Vidal u. Sohn Tempo-Werke GmbH übernommen, so dass Hanomag nun ein Programm an Fahrzeugen von 1 bis 3 Tonnen anbieten konnte.

1967 war die Tagesleistung auf bis zu 70 Fahrzeugen gesteigert worden, die in dem 2600 Mann starken Bremer Betrieb in allen gängigen Versionen gefertigt wurden. Letztmalig wurde in diesem Jahr eine Serie von 550 Allrad-Haubenwagen für den Bundesgrenzschutz aufgelegt.

Die Kurier-Modelle wurden von 1958 bis 1967 in 62 459 Exemplaren gefertigt, worin 6999 Kastenwagen Kurier II enthalten sind.

Der Garant erreichte eine Stückzahl von 24 222 und der Markant eine Stückzahl von 23 765 Modellen. Im April 1967 präsentierte das Rheinstahl-Hanomag-Werk erneut eine nach dem Baukastensystem aufgebaute Frontlenkerreihe unter der Bezeichnung "F" mit den Modellen F45/30, F55/39, F65, F75, F66 und F76, die mit neuen, im Hubraum fast oder ganz quadratischen Motoren ausgestattet wurden. Zur Erweiterung des Programms nach oben erhielten die F66- und die F76- Typen den neuen Sechszylindermotor. Die F45-O-Fahrgestelle für den Omnibus- oder Feuerwehraufbau wurden auch mit dem Vergaserbetrieb umgerüsteten Vierzylindermotor mit 80 PS Leistung versehen. Die Drehzahl wurde bewusst auf 3400 Umdrehungen begrenzt, da dadurch keine anderen Getriebeübersetzungen bzw. Hinterachsübersetzung erforderlich war.

Die Schnelllaufenden Motoren wurden im Baukastensystem gefertigt und waren mit Wirbelkammer-Zylinderköpfen versehen. Das kantige, mit einer Kurzhaube konstruierte Fahrzeug besaß einen breiten,

rechteckigen Kühlergrill. Ein robuster Leiterraum mit eingepressten Querträgern wurde für alle Ausführungen verwendet.

Der F45 erhielt ein Viergang-, alle anderen Typen ein Fünfganggetriebe, beide von Hanomag gefertigt. Wenig später folgt der F85/39, der als 5,3-Tonner mit 100-PS-Motor ausgestattet war. Der gleiche Motor kam in gedrosselter Version auch in den Traktoren und in den Raupenschleppern zum Einbau.

Hanomag bot damit in der leichten und in der mittleren Klasse neben den Kleintransportern Fahrzeuge mit 2,1; 2,6; 3,6; 4,5; und 5,3 Tonnen als Pritschen-, Kasten- und als Kofflerwagen sowie als Feuerwehr-Basisfahrzeuge an. Die F76 wurde auch mit einer Luftfeder-Hinterachse sowie mit einer Hub-Senk-Einrichtung versehen. Auf Wunsch wurden die Modelle mit einer Doppelkabine ausgeliefert, Exportversionen erhielten einen verstärkten Rahmen. Versuchsweise rüstete das Werk Kippermodelle mit einem Allradantrieb aus.

Wiederum wurden die Modelle F45- bis F86- Typenreihe an die Firma Enser zur Umrüstung als Zugmaschine abgegeben. Auch das Hanomag-Werk rüstete Sattelzugmaschinen mit Ballastpritschen und mit hochuntersetzten, langsamlaufenden "Bergachsen" zu Zugmaschinen um.

1968 erfolgte der Zusammenschluss der Hanomag-Werke mit den Henschel-Werken in Kassel zur Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke GmbH (HHF), nachdem die Rheinstahlwerke das Bremer Werk ausgegliedert hatten. Im Verbund der HHF standen nun:

1. das Sebaldsbrücker Werk für die Fertigung der 1- bis 5,5-Tonner,
2. das Harburger Transporterwerk mit seinen 2200 Mann für die Fertigung von Komponenten für die 1- bis 1,7-Tonner,
3. das Kasseler Werk mit 3800 Mann für die Fertigung der Schwerlastwagen und
4. die Verwaltung mit der Hanomag-Motorenfertigung in Hannover mit 1500 Mann zur Verfügung.

Nach der erneuten Umänderung der HHF wurden die noch verbliebenen Rheinstahlwerke in Kassel als Zweigniederlassung Transporttechnik und Maschinenbau und der Baumaschinenbereich in Hannover direkt dem Rheinstahl-Konzern unterstellt. Die Fahrzeugwerke in Bremen, Hamburg-Harburg und in Kassel sowie die Verwaltung und der Motorenbau in Hannover wurden von Daimler Benz AG gepachtet.

Im Jahre **1969** erwarb die Daimler-Benz AG 51 Prozent der Gesellschaftsanteile an den HHF-Werken mit seinen insgesamt 9711 Arbeitern und 2416 Angestellten. Dabei lag zunächst der Gedanke zugrunde, die HHF als zweite Produktions- und Vertriebsorganisation der Daimler-Benz AG aufzubauen.

Im Fahrzeugbau erschien in diesem Jahr der F46 als Zweitonner mit 80-PS-Motor.

1970 wurde die Leistung des Sechszylindermotors auf 115 PS gesteigert, wobei das Sechszylinder-Fahrzeug die Bezeichnung F86/41 erhielt.

Nachdem die Daimler-Benz AG 1970 die restlichen 49 Prozent der HHF-Geschäftsanteile erworben hatte, wurde das Werk, das in diesem Jahr 20 040 Schnellaster und 10 000 Transporter hergestellt hatte, auf die Fertigung der Daimler-Benz-Schnellaster umgestellt.

1972 erschienen die Modelle F46 und F55, die als Kastenwagen und als Doppelkabiner mit 85-PS-Dieselmotor der Daimler-Benz AG gebaut wurden und die Hanomag-Kunden auf die Daimler-Benz-Typen einstimmen sollten, mit Daimler-Benz-Fahrerhäusern, aber mit dem Hanomag-Henschel-Schriftzug.

Hinzu kamen der 60-PS-Typ F40B und der 68-PS-Typ F45B.

1973/74 liefen dann die letzten F-Modelle vom Band, da aus Hannover keine Motoren mehr bezogen werden konnten. Die Stückzahl aller F-Typen belief sich zu diesem Zeitpunkt auf 91 399 Lastwagen. Hinzu kamen 482 Zugmaschinen der eigenen oder der Enser-Fertigung. Die Motorenfertigung war inzwischen an die Volvo-Werke verkauft worden. Die noch in größeren Stückzahlen herumstehenden Fahrerhäuser wurden an die Steyr-Werke in Graz verkauft, die ihren Schnellaster Steyr 590 mit dem Hanomag-Fahrerhaus, aber mit einer neuen, spitz vorspringenden Motorverkleidung noch bis heute weiterbauen. Die HHF-Werke wurden in die Daimler-Benz-Fabrikation integriert, wobei die Fertigung der ehemaligen Tempo-Fahrzeuge der HHF mit dem DB-Motor unverändert weiterlief. Das Bremer Werk wurde auf die Fertigung der DB-Schnellaster und später auf die Fertigung der Personenwagen der

Baureihe 190 und der T-Modelle umgestellt.

Als Daimler-Benz **1979** die inzwischen mit Henschel zusammengeschlossenen Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke GmbH übernimmt, produziert das Bremer Werk ursprüngliche Tempo- bzw. Hanomag-Konstruktionen weiter, während das traditionsreiche Hannoveraner Werk einer wechselvollen Geschichte als Baumaschinenproduzent unter verschiedenen Herren entgegenseht.

Von Interesse ist noch, dass das Hanomag-Werk auf der IAA in Frankfurt 1967 zwei Prototypen der geplanten Baureihe H45A vorgestellt. Diese Kurzhaubentransporter sollten als Spezialfahrzeuge das bekannte Hanomag-F-Programm ergänzen und die ehemalige AL-28 Serie neu aufleben lassen. Die Fahrzeuge wurden mit 68 PS starken Motoren ausgestattet. Weiterhin wurde im Werk Hannover der größere Typ H55A mit dem 80-PS-Motor in mehreren Prototypen bis 1969 erprobt.

Die Fahrzeugreihe sollte als konventioneller Typ mit Hinterachsantrieb, als Allradfahrzeug, als Allradfahrzeug mit Portalachsen und als Zugkopf für Hubfahrzeuge gebaut werden. Auf weitergehende Verwendung von Teilen aus der F-Serie wurde Wert gelegt. Die Fahrzeuge sollten hauptsächlich Verwendung bei kommunalen Behörden, bei Feuerwehren, bei der Bundespost, der Bundesbahn, dem THW, dem Bundesgrenzschutz und bei der Bundeswehr finden. Mit der Übernahme des Werkes durch die Daimler-Benz AG wurde die Weiterentwicklung dieser leichten, zumeist geländegängigen Fahrzeuge eingestellt. Die Vorderhaube des 1976 erschienenen Unimogs 1700 entspricht dem Vorderbau dieser geplanten H-Baureihe.

Hinzuweisen ist noch darauf, dass der abgespaltene Baumaschinenbereich heute noch besteht und seit der Übernahme durch drei niedersächsische Unternehmer sich wieder im Aufwind befindet, und so der Name Hanomag, der einst durch Lokomotiven, das "Kommisßbrot" und die Lastwagen in die Welt getragen wurde, auch weiterhin besteht. (In wie weit diese Aussage noch Bestand hat, haben wir nicht nachgeprüft, sondern nur übernommen!)

Quellenangabe:

www.net-lexikon.de

www.werkbahn.de

Aus dem Buch: "Die Deutschen Lastwagen der Wirtschaftswunderzeit" von Bernd Regenber
Band1: Vom Dreiradlieferwagen zum Viereinhalbtonner von 1985 / ISBN 3-923448-18-x
Erschienen im Verlag: Podszum-Motorbücher, Bahnhofstraße 9, 5790 Berlin

Aus dem Buch "Geschichte der Deutschen LKW-Baus" von Wolfgang H.Gebhardt
1896-1989 Band 1,2a und 3a / ISBN 3-89350-811-2
Erschienen im Weltbild Verlag GmbH, 1994

Zurück