



1906 – 1910



Ansbach Schriftzug

Der einzige Pkw der Fahrzeugfabrik Ansbach unter dem Produktnamen „Kauz“ (6/14 PS) wurde ab 1910 mit auswechselbarer Karosserie als Lieferwagen für 0,3 t Nutzlast angeboten.

Mit folgendem Fahrzeugprogramm bestritt man die Jahre 1911 und 1912: Lieferwagen Typ LW. 25 (6–12/14 PS)

je nach Ausführung für 1, 1,25 und 1,5 t Nutzlast, dem Lkw-Typ LW. 40 (17–22/24 PS) für 2 t, Typ LW 50 (18/28 PS) für 2,5 t Nutzlast, dem 3–4-Tonner LW 60 (28/32 PS). Beim kleinsten Typ war man von der Kulissenschaltung zur fortschrittlicheren direkten Getriebeschaltung (Segmentschaltung) überge-

Fahrzeugfabrik Ansbach i. Bayern

— Solid —
Betriebsicher

Spezial-Fabrik für erstklassige
Motor-Last- und Lieferwagen
von 6 – 120 Centner Nutzlast für alle Zwecke
Schleppzüge bis 15 Tonnen

Vollendete
Konstruktion
Preiswert

Vertreten auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin, 1. bis 12. November 1906, Abteilung für Lastwagen, Stand No. 363 In den Zelten

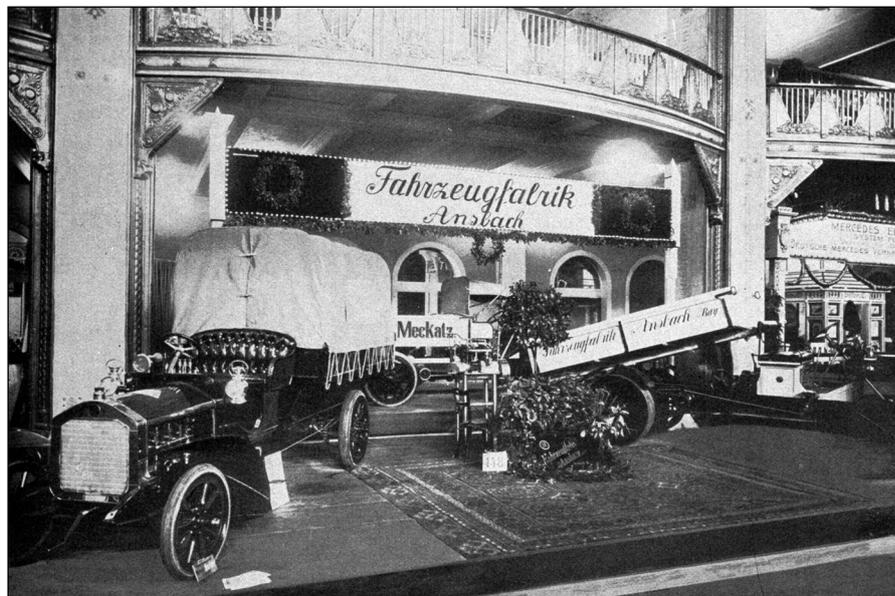
Ansbach-Werbung 1906 ¹

Ansbach
1906 – 1918
1926 – 1929

Die Fahrzeugfabrik Ansbach G.m.b.H., Ansbach, Draisstraße 20, wurde am 16. Januar 1906 mit einem Stammkapital von 75 000 Mark gegründet und begann sofort mit dem Bau von Feuerwehren, Omnibussen und Lastwagen. Für den Vertrieb der Ansbach-Lkw errichtete die Gesellschaft in München die „Lastmotor“ Verkaufsgesellschaft m.b.H., Schützenstraße 1a.

Bereits auf der IAA 1906 in Berlin stellte das Unternehmen einen 1,75-t-Pritschenwagen (14/18 PS) und einen 4-t-Spezialkipptwagen mit 30-PS-Vierzylindermotor aus. Auch ein Omnibus-Chassis (24 PS), speziell für den Verkehr auf Gebirgsstrecken konzipiert, wurde angeboten. Im Bus fanden 14 Personen Platz. Im Winter ließ sich die Omnibuskarosserie abschrauben und durch einen Lkw-Aufbau ersetzen.

Als erste bayerische Lastkraftwagenfabrik baute die Fahrzeugfabrik Ansbach ab 1908 staatlich subventionierte Lkw für Bayern, die Süddeutsche Automobilfabrik (> SAF) und die Münchener Waggonfabrik > Rathgeber, die 1909 die Fertigung nach > Büssing-Lizenz aufnahm, folgten.



Erste Ansbach-Lkw auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1907



Erste Ansbach-Lkw auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1907 ^{Reed}

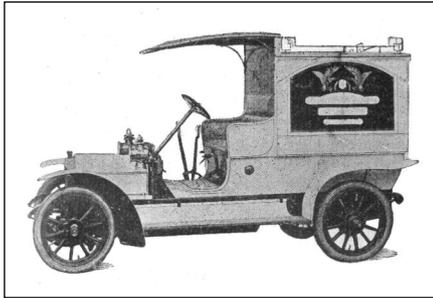
gangen. Unter der Bezeichnung „Bayrische Staats-Sporttype“ baute Ansbach im Auftrag der Bayrischen Staatspost einen leichten Omnibus Typ LW 40 BP (28/32 PS) für 18 Personen, wahlweise mit Kardan oder Kette.

Schwerster Typ war der Armee-Lastzug A.L.Z. (Motorwagen bis 5 t Nutzlast), der auch als Speziallastzug für den Transport von Trägern und Stabeisen bis 15 Meter Länge angeboten wurde. Den Vorschriften entsprechend trieb

ihn ein 40–48/60-PS-Aggregat per Kette an.

Das Typenprogramm umfasste 1913 die zwei Lieferwagentypen C.W. 10 (16/18 PS, 750 kg) und C.W. 25 (18/24 PS, 1250 kg Nutzlast). Das C verwies auf Cardan-Antrieb, der sich seinerzeit im Leichtlastwagenbau durchzusetzen begann. Gleichzeitig standen acht Lastwagen zur Auswahl: Der Lkw Typ L.W. 25 (18/22 PS) für eine Tonne, der L.W. 40 (16/20 PS und 18/22) für 2 t

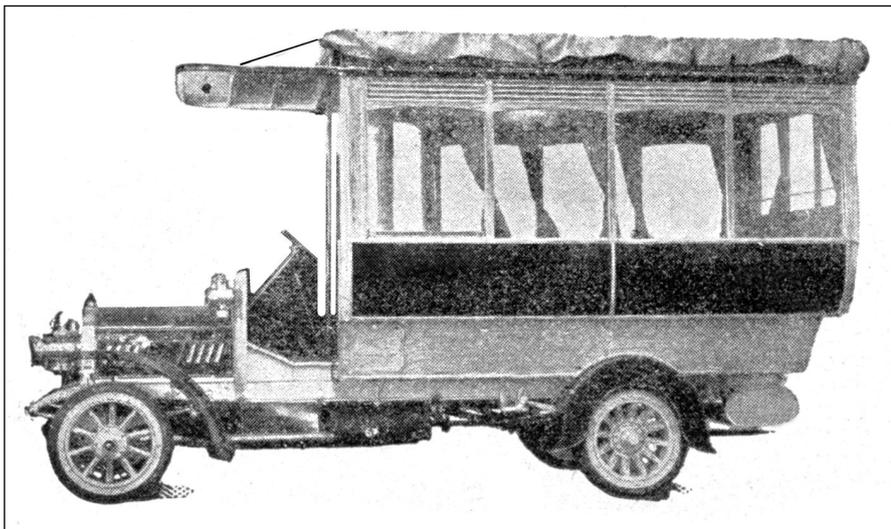
Nutzlast, der L.W. 50 (2,5 t) und L.W. 60 (3 t) mit 18/28-PS-Vierzylinder, mit 28/32 PS und 30/34-PS-Motoren die Typen L.W. 70 und L.W. 80 L für 3,5- und 4 t Nutzlast. Am stärksten motorisiert waren der Typ L.W. 100 als 10-t-Lastzug (30/50 PS) sowie der nach von > Büssing vorgegebenen Heeresvorschriften neu konstruierte A.L.Z. 1913 (Armeelastzug) mit 40/60 PS für 7,5 Tonnen Zug-Nutzlast. Außer dem A.L.Z., der Gusseisenfelgen besaß, fuhren die übrigen Fahrzeuge auf Holzrädern. Die Lastwagen waren mit drei Bremsen, unter anderem einer wassergekühlten Getriebeklemme, versehen und hatten Kettenantrieb. Ansbach lieferte bis 1914 insgesamt 47 komplette Subventions-Lastzüge und fünf ebenfalls geförderte einzelne Armeelastwagen des Typs A.L.Z. 1913 aus.



Lieferwagen auf Basis des Kaulz 1910 ¹



Ansbach-Werbung im Herbst 1911 ¹



Ansbach-Omnibus Typ LW 40 BP („Bayrischer Staats-Sporttype“) 1911 ¹



Ansbach-Lastzug des Königlichen Eisenbahnbataillons München im Kaisermanöver 1909

Während des Ersten Weltkriegs wurde insbesondere die Produktion der schweren Typen fortgesetzt, die ausschließlich an das Heer gingen, aber auch ein neuer Dreitonner (40/45 PS) für Spiritus- und Benzol-Betrieb entstand 1915 nach Bauvorschriften des Heeres als sogenannter „Regel-Dreitonner“ (40/45 PS).

Eine Gruppe rheinischer Großindustrieller unter Dr. Hermann Hoesch erwarb die Fahrzeugfabrik Ansbach samt der Münchener Verkaufsgesellschaft und wandelte sie am 20. Juli 1916 mit einem Kapital von 1 500 000 Mark in eine Aktiengesellschaft um. Vorstand blieb der bisherige Geschäftsführer Dipl.-Ing. Gustav Schmidt. Der bisherige kaufmännische Leiter Franz Hillegeist wurde Prokurist. Kriegsbedingte Schwierigkeiten sowie eine erforderlich gewordene Werkserweiterung 1917 brachten nicht den erwünschten Gewinn und Gustav Schmidt verließ das Werk. Am 17. Dezember 1917 beschloss die außerordentliche Generalversammlung der Fahrzeugfabrik Ansbach den Kauf der Nürnberger Feuerlöschgeräte-, Automobillastwagen und Fahrzeugfabrik Karl Schmidt (> Braun), und die Gründung der Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg A.G. (abgekürzt > Faun) mit Hauptsitz in Ansbach. Die Leitung des Ansbacher Werks oblag dem Dipl.-Ing. Paul Bachofer, des Nürnberger Werks Karl



- ? -

Schmidt. Ab dem 23. Juni 1920 firmierte das Unternehmen offiziell unter dem Namen Faun-Werke A.G. In Ansbach stellte man nun die Fahrwerke her, in Nürnberg die Aufbauten.

Im Oktober 1925 musste wegen Absatzschwierigkeiten die Geschäftsaufsicht über die Faun-Werke A.-G., Fahrzeugfabrik Ansbach, verhängt und die Produktion Anfang 1926 zeitweise eingestellt werden. Nach einem Zwangsvergleich vom 28. Juni 1926 trennten sich die beiden Werke wieder. Die Faun-Werke in Nürnberg wurden an ihren Vorbesitzer Karl Schmidt verkauft. Die Ansbacher Faun-Werke nannten sich ab dem 25. September 1926 wieder Fahrzeugfabrik Ansbach A.-G.

In Ansbach wurden die noch gemeinsam als Faun-Fahrzeuge entwickelten 6/28-PS-Faun-Wagen sowie die



Ansbach: leichter Armeelastzug 1908¹

Lastkraftwagen

Spezial-Lastkraftwagen für alle Zwecke Zentral-Verkaufsstelle
Fahrzeugfabrik Ansbach A.G. Lastmotor-Verkaufsgesellschaft m.b.H. München
Schützenstrasse 1a. Telefon 50766

Lastzüge bis 10 Tonnen Nutzlast * Omnibusse

==== **Einige Vertretungsbezirke** ====
an gut eingeführte Firmen noch zu vergeben!

Ansbach-Werbung 1916 mit frühem Sattelschlepper für Langholz¹

An 3 Fronten
 bewährt sich der
Neue 3 Tonnen
 - Motorlastwagen -

Ansbach
 glänzend

Zentralverkaufsstelle:
Lastmotor-Verkaufsgesellschaft m. b. H.
 München, Schützenstrasse 1a
 Fernsprecher: 50 766

Ansbach-Werbung 1915: neuer Dreitonner



Ansbach-Lkw des Bayerischen ??? Heeres in Reih und Glied

Niederrahmen-Omnibusse weitergebaut. Die Typen NO 22, NO 25 und NO 35 mit 22/70-PS-Sechszylinder-Motor von Maybach wiesen 22, 25 bzw. 35 bis 40 feste Sitzplätze auf. Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug 50 km/h.

1928 kam der Kleinlastwagen „Ansbach-Expreß“ in Pritschen- und Kastenausführung für 0,5 bis 0,75 t Nutzlast hinzu. Sein pressluftgekühlter V-förmiger Zweizylinder-Motosa-choche-Viertaktmotor (596 ccm) leistete

ebenso 9/15 PS wie der wahlweise eingebaute gleichstarke MAG-Motor MAG KT 600 in der Ansbach-Expreß-Variante Typ KT. Gestartet wurde er per Kickstarter, der seitlich rechts an der Tür angeordnet war. Das Getriebe



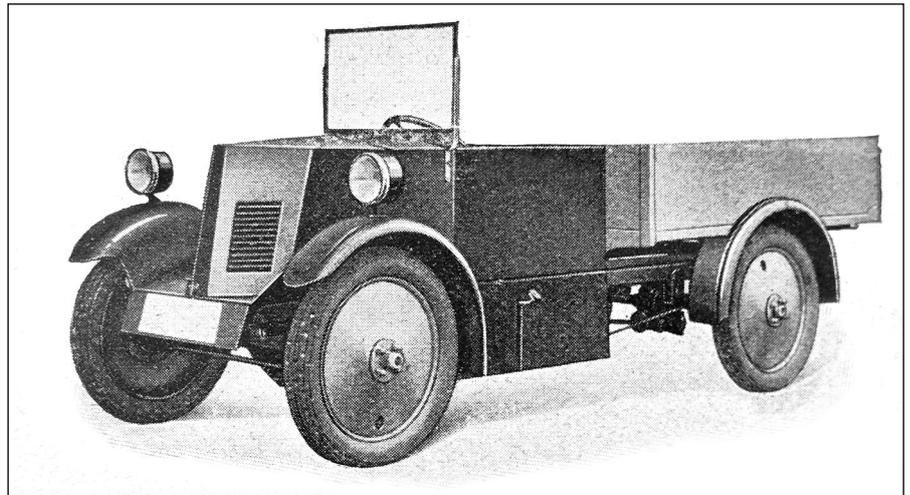
Die Beute auf der Pritsche: Sopwith Camel-Flugzeug Typ 2 F.1 gebaut von La Rhone (Neunzylinder-Umlaufmotor 140 PS) um 1916



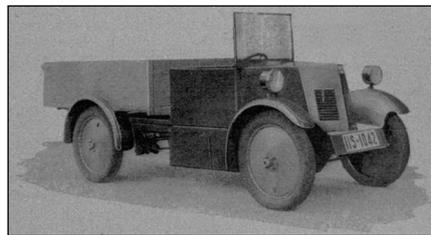
Im Ersten Weltkrieg

stammte aus eigener Fertigung. Die Kraftübertragung zur Hinterachse erfolgte mit einem Schneckenrad. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 45 km/h.

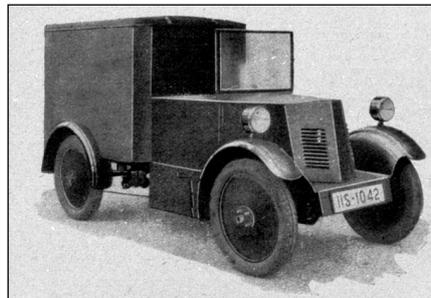
Da die Forderungen des Vergleichs nicht erfüllt werden konnten, musste am 24. Oktober 1928 der Anschluss-Konkurs eröffnet werden. Die Gläubiger beschlossen, am bisherigen Konzept festzuhalten, doch schon Anfang April 1929 wurde die Produktion endgültig eingestellt. Am 1. Dezember 1929 gingen das Ersatzteil-Geschäft und der Maschinenpark an ein Konsortium über, das die Ersatzteilversorgung unter der Firma Ansbach-Expreß-Verkaufs-G.m.b.H. noch kurze Zeit fortführte.



Ansbach-Expreß Pritschenwagen



Ansbach-Expreß Pritschenwagen



Ansbach-Expreß Kasten-Lieferwagen

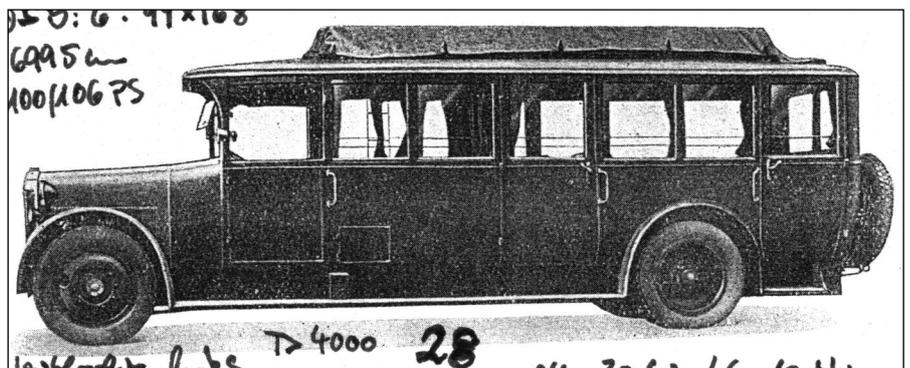
ANSBACH EXPRESS !!

500 KG
TRAGKRAFT

FAHRZEUGFABRIK ANSBACH A.G.
ANSBACH

Fabrikvertretungen an den meisten Hauptplätzen - an rührige, solvente Vertreter zu vergeben

Ansbach-Expreß Werbung 1926



Dieser Ansbach-Omnibus Type NO 25 von 1928 lief auch noch als > Faun