

1935 – 1937

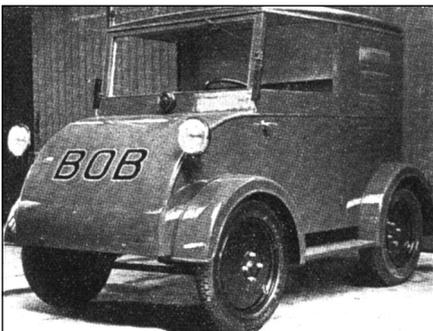


1935 – 1942

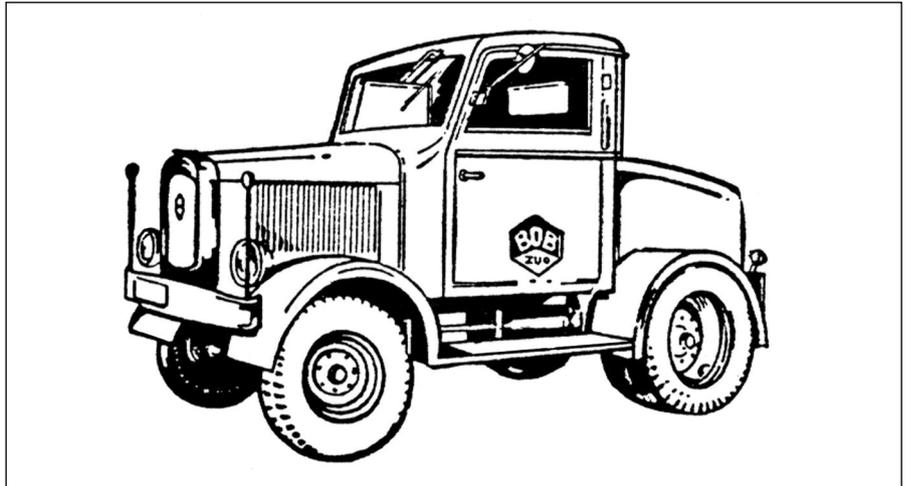
**Bob-Zugmaschinen
1935 – 1942**

Die Firma BOB-Zugmaschinen G.m.b.H., Hans Hansen, Hamburg-Wandsbek, Zollstraße 78/79, bereicherte ab 1935 den Anfang der dreißiger Jahre entstandenen Kleinschlepper-Markt.

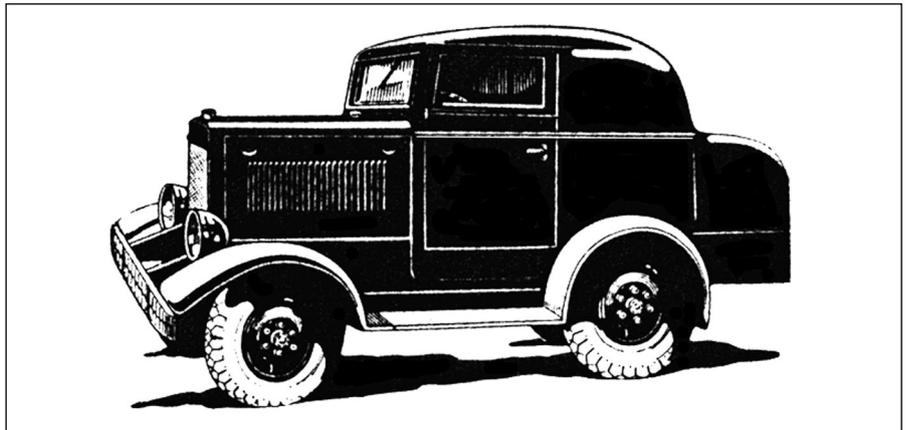
Bei den drei auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1936 gezeigten Bob-Kleinschlepper-Modelle mit gleichem Radstand von 1,65 Meter waren durchweg Einzylinder-Dieselmotoren eingebaut. Der Typ B 9 (8 PS, 6,5 t-Zugleistung) hatte einen über der Hinterachse liegenden Deutz-Motor mit Spezial-Thermo-Syphonkühlung. Der B 10 (9,5 PS, 9 t) war mit einem stehenden Deutz-Dieselmotor mit Original-Deutz-Kühler bestückt. Kardanwelle statt Kettenantrieb zeichnete das gleichstarke Modell B 10 Spezial aus.



Bob-Zugmaschine 1936 ¹



Bob-Zugmaschine Typ T 20 aus den späten Dreißigern ^{DQA}



Bob-Zugmaschine Typ T 20 aus den späten Dreißigern ^{DQA}

BOB-Zugmaschinen

mit Deutz-Dieselmotoren
luftbereit, führerscheinfrei
Betriebssicher, wirtschaftlich und leistungsstark

Typ B 9 ca. 6,5 t Anhängelast bei 16 km/Std. . . RM	3250.—
Typ B 10 ca. 8,5 t Anhängelast bei 15 km/Std. . . RM	3800.—
Typ B 10 spezial mit Kardanantrieb D. R. P. a. ca. 8,5 t Anhängelast bei 15 km/Std. . . RM	3980.—
Typ B 20 2 Zyl., ca. 12 t Anhängelast bei 20 km/Std. RM	4900.—

Einige Vertreterbezirke noch frei

BOB

BOB Zugmaschinen G. m. b. H., Hamburg-Wandsbek

Bob-Werbung aus dem Jahr 1936 ¹

Unermüdllich von früh bis spät

Für
1,00 Mk.
täglich

6,5 to
Zugleistung

Unser BOB zieht Sechseinhalb Tonnen Anhängelast und ist dabei mit Einer Mark Betriebsstoffkosten so genügsam

// Er arbeitet..... Sie verdienen //

Bob-Werbung 1935 ^{MBach}



Bob-Zugmaschine 1936 vor imposanter Stahlbau-Kulisse ^{DOA}

Schon 1936 folgte der leistungsfähigere Typ B 20 (17 bis 19 PS, 10 bis 12 t) mit Zweizylinder-Deutz-Motor, gleichzeitig bot Bob Modellvarianten mit MWM-Dieselmotoren an.

Der T 20 (17 bis 19 PS, 10 t, 2,10 Meter Radstand), eine Neukonstruktion mit Zweizylinder-Deutz-Motor in Frontanordnung, erweiterte 1937 das Bob-Zugmaschinen-Angebot zusammen mit einer Diesel-Schleppkarre D.K. 8 (8 PS, 2,5 bis 3 t Zugkraft) für Großbetriebe, Werften, Berg- und Hüttenwesen. Letztere wurde wahlweise für den Betrieb mit Diesel-, Vergaser oder Gasmotoren geliefert.

Zur D.K. 8 gesellte sich 1938 eine stärkere Variante: die zwillingsbereifte D.K. 20 (20 PS, 6 t). Beide Traktoren wurden nun sowohl mit wie auch ohne Fahrerhaus angeboten.

Anfang 1939 wurde das Bob-Zugmaschinen-Programm auf die Typen B 9, T 20 und D.K. 20 reduziert. Zusammen mit > Deuliewag, > Hanno und > Primus sollte die Bob-Zugmaschinen G.m.b.H. im Rahmen des Schell-Plans einen gemeinsamen 20-PS-Verkehrsschlepper-Einheitstyp mit Dieselmotor entwickeln und herstellen. Der Zweite Weltkrieg vereitelte dieses Projekt. Nach 1942 wurde der BOB-Schlepperbau in Hamburg-Wandsbek eingestellt.

Zug-Karren von 5—20 PS für alle Zwecke
Kleindiesel-Schlepper von 8¹/₂—20 PS



Bob-Zugmaschinen Hans Hansen
 Hamburg-Wandsbek

Bob-Werbung aus dem Jahre 1938 mit Langholztransport ¹