

vor 1900



14.06.1892 - 749



1908

Deutz 1907 – ca. 1950

Zusammen mit dem Polytechniker Eugen Langen gründete der ehemalige Kolonialwarenvertreter und Erfinder Nicolaus August Otto (1832–1881, Dr. e.h. ab 1882) am 31. März 1864 die N.A. Otto & Comp., Cöln am Rhein. 1872 erfolgte der Umzug nach Deutz, Mühlheimer Chaussee (später Mühlheimer Straße 137–149) und die Umbenennung in Gasmotoren-Fabrik Deutz A.-G., Deutz bei Cöln. Rückgrat des Unternehmens war der von Otto entwickelte stationäre "Atmosphärische Motor".

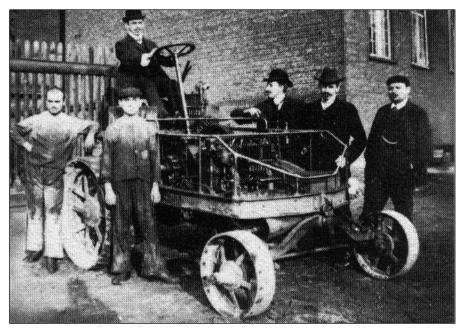
Zwischen 1861 und 1876 verwirklichte Otto, auf den Motor-Entwicklungen des Franzosen Etienne Lenoir aufbauend, den Viertakt-Motor zur Serienreife. Als Otto-Motor bildete er die Grundlage des modernen Fahrzeug-



Deutz-Pflug-Lokomotive 1908



Deutz-Spiritus-Motor-Pflug 1906 / 1907



Die älteste Grubenlokomotive der Welt von Deutz 1896



Deutz-Auto-Werbung Dezember 1908

baus und trägt noch heute den Namen des Erfinders.

Zu den bekanntesten Mitarbeitern gehörten Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach (> Daimler), die von 1872 bis 1882 in Deutz arbeiteten.

1894 baute die Otto-Gas-Engine-Works, Philadelphia/USA, eine Tochtergesellschaft der Gasmotoren-Fabrik Deutz, 14 Zugmaschinen mit 26-PS-Benzinmotoren nach Plänen des Deutzer Ingenieurs Paul Winand.

In Deutschland nahm die Gasmotoren-Fabrik Deutz auf Initiative der Brüder Gustav und Dr. Arnold Langen 1905 den Bau von motorisierten landwirtschaftlichen Maschinen ("Pflug-Lokomotiven") auf. Die 1906 begonnene Produktion von Acker- und Straßenschleppern erwies sich ebenso als



01.09.1928 - 394590



01.09.1928 - 394 591

Fehlschlag wie eine weitere 1908 nach Patenten des Ingenieurs Brey gefertigte Konstruktion.

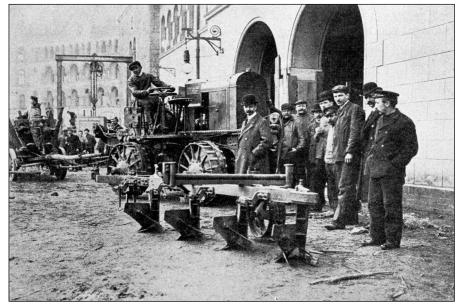
Zur Auslastung der Produktionsanlagen versuchten sich die Deutzer ab 1907 in Zusammenarbeit mit Bugatti im Automobilbau. Der Vertrieb der Fahrzeuge lief über die damals bekannte Karosseriewerkstatt J. W. Utermöhle G.m.b.H., Köln. Deutz-Lieferwagen und -Lastkraftwagen waren wahlweise mit Ketten- und Kardanantrieb ausgestattet und für 0,6 bis 1,2 t Nutzlast ausgelegt. Als Basis standen Fahrgestelle mit 24/30-, 30/40- und 40/60-PS-Vierzylindermotoren bereit. Erfolglos nahm man an der deutschen Lastwagen-Konkurrenz 1909 teil. Im Jahr darauf wandte man sich einer 32/40 PS-Vierzylinder-Type zu.

1910 vereinbarte die Österreichische Deutz-Autowerke G.m.b.H. (Ö.D.A.), Wien I, Dr. Karl Luegplatz Nr. 9, mit der belgischen Automobilfabrik L'Auto Metallurgique, Société Anonyme in Marchinne-au-Pont, eine Interessengemeinschaft zur Lizenzfertiung und den Vertrieb der > Metallurgique-Wagen mit 16/20, 26/35 und 20/25 PS, für die man anfänglich die Chassis des Typs Ö.D.A., Lizenz Metallurgique.

Die Deutzer gaben die Kfz-Fertigung 1910 wieder auf. Als Bugatti das Unternehmen verließ, durfte er das Deutz-Markenschild, leicht geändert



Bis 1921 warb die Gasmotorenfabrik Deutz für ihre gigantischen Motor-Pflüge



Deutz-Pflug bei der Internationalen Motorbootausstellung im Dezember 1912





1928

für seine später berühmt gewordene eigene Fahrzeugproduktion beibehalten.

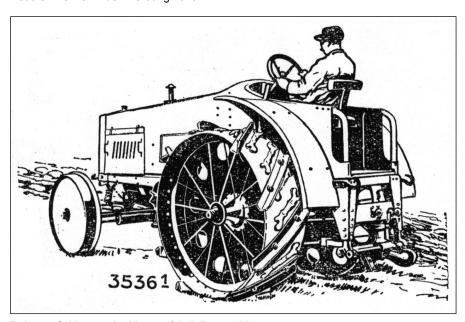
Gegen Ende des Ersten Weltkrieges lieferte Deutz Zugmaschinen mit 100-PS-Motoren und Kettenantrieb für die kaiserliche Artillerie nach Konstruktionen des Oberingenieurs Joseph Vollmer. Nach dem Krieg bot man die "Deutzer Trekker" mit 33–40-PS-Vierzylindern (Benzol, Benzin, Schwerbenzin) in einer überarbeiteten Form zu landwirtschaftlichem Arbeiten friedlichen Transport-Zwecken an (10 t Nutzlast). Das Fahrzeug hatte drei Gänge, die je nach Übersetzung bis zu 10 km/h ermöglichten, Die Kraftübertragung erfolgte mit Ketten, die geschützt im Rahmen liefen, auf den Ritzelantrieb der Hinterräder. Die Vorderachse war als gefederte Pendelachse mit Achsschenkellenkung ausgebildet. Das Fahrzeug besaß eine Riemenscheibe und eine Seilwinde. Auf einer kleinen Pritsche konnten zusätzliche Lasten transportiert werden.

1922 ging Deutz dazu über, den Fahrersitz des Deutz-Trekker nach hinten zu verlegen. Bei diesem Modell erprobte man das sogenannte MIR-Verfahren (Mitteldruckschwerölmotor). Bei diesem liegend eingebauten Motor konnte nach Auswechseln einiger Teile Schweröl (Diesel) verbrannt werden.

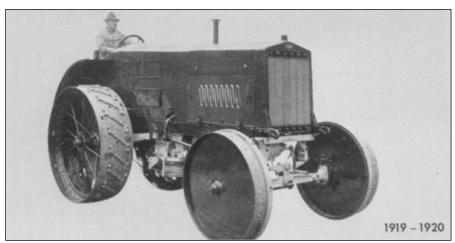
Als Antwort auf den "Bulldog" von > Lanz erschien 1925 bei der Motoren-



Deutzer Trekker in der Werbung 1919 1



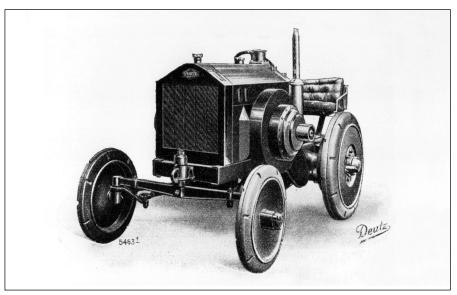
Rahmen-Schlepper der Motorenfabrik Deutz 1920 1



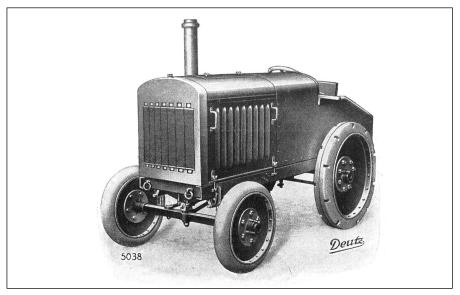
Von 1919 bis 1920 bauten die Kölner diese Schlepper-Variante 1



Die Deutzer Antwort auf den Lanz-Bulldog: Modell MTH-222 in der Zeitungswerbung 1927 1



Deutz-Diesel-Straßenschlepper MTZ 120 (27/30 PS) 1

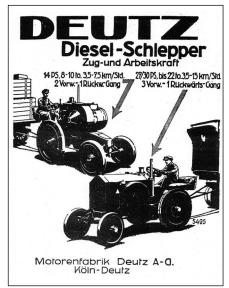


Der Rahmenschlepper der Deutzer 1926 1

fabrik Deutz A.-G. der Diesel-Schlepper Typ MTH 222 mit liegendem, kompressorlosem Einzylinder-Viertakt-Motor (13/14 PS). Der Verdampfungskühler verbrauchte 5 l Wasser pro Stunde. Der Schlepper war äußerlich kaum von seinem Vorbild zu unterscheiden, mit 2600 kg allerdings deutlich massiver und schwerer. Die Schleppleistung lag bei 6 bis 8 t.

Die Serienfertigung erfolgte in einer extra errichteten Abteilung der Maschinenbauanstalt Humboldt, Köln-Kalk. Schon seit 1924 hatten die Humboldt A.-G. und die 1921 in die Motorenfabrik Deutz A.-G. umgewandelte Firma einen Interessenvertrag. Beide Firmen gehörten zum Konzern des Großindustriellen Peter Klöckner.

1927 folgte der als Rahmenmaschine konstruierte Schlepper MTZ 120 mit einem nach dem Vorkammerprinzip arbeitenden, stehenden 18-PS-Zweizylinder-Viertakt-Dieselmotor (750 U/min), der umlaufgekühlt war. Die Fahrzeuge waren sowohl für den landwirtschaftlichen als auch für den gewerblichen Straßenbetrieb (Schleppleistung 10 bis 12 t) konstruiert. Anfänglich verwendete man Vollgummi-, später jedoch auch Luftreifen. Ein landwirtschaftlicher Einsatz dürfte jedoch auf Grund seines Eigengewichts (2,9 t) kaum in Frage gekommen sein, als Straßen-Zugmaschine versah er allemal seinen Dienst. Im Frühjahr 1928 brachten die Deutzer zwei neue Schlepper (Vier-



Die zwei Schlepper-Konzepte der Deutzer in der Zeitungswerbung 1928 ¹



27.08.1935 - 484952

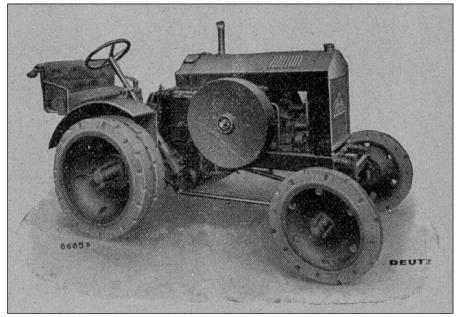
taktdiesel) heraus. Der größere mit 27/30-PS-Zweizylinder-Viertakt-Diesel vermochte 25 t zu schleppen.

Mehr Erfolg in Landwirtschaft und Gewerbe war dem 1930 als Weiterentwicklung erschienenen Typ MTZ 220 mit liegendem 27/30-PS-Zweizylinder-Dieselmotor beschieden. Der langsamlaufende Motor (850 U/min) konnte von Gasöl über Paraffin bis Petroleum alle Schweröle verbrennen. 1931 erhielt er die Silberne Preismünze auf der Ausstellung der Deutschen Landwirtschafts-Genossenschaft (DLG) in Hannover. 1932 als MTZ 320 (36 PS bei 1050 U/min) weiterentwickelt und verbessert blieb er bis 1936 in Produktion.

Im Herbst 1930 vergab die Motorenfabrik Deutz einen zehnjährigen Lizenzvertrag für Lastwagen-Dieselmotoren an die französische Automobilfabrik Peugeot und legte damit den Grundstein für den noch heute vorbildlichen Peugeot-Dieselmotorenbau.



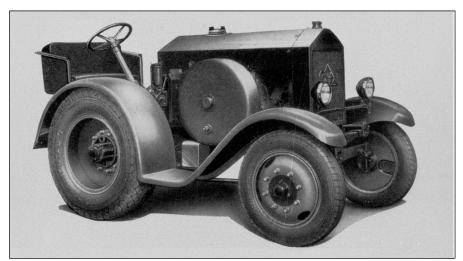
Werbung für Holzgasgeneratoren 1



Die Deutz 30-PS-Schlepper MTZ 220 wurden von 1927 bis 1933 gebaut 1



Ein Deutz 1937 mit Generator 1



Deutz Humboldt MTZ 320 40 PS 1935 1

1930 fusionierte das Unternehmen mit der Humboldt A.-G., Köln, zur Humboldt-Deutz Motoren A.-G., Köln-Deutz. Im gleichen Jahr kam ein 40-PS-Radschlepper (Typ F M V 117) für den Straßentransport auf den Markt. Erstmals statte man die Deutz-Schlepper mit Luftreifen aus. Er wurde 1933 durch eine bahnbrechende Konstruktion, den "Stahlschlepper" F 2 M 315 abgelöst. Die Typen-Bezeichnung war bei Deutz mit der Motorenkennung identisch, zwischen dem F und dem M stand die Anzahl der Zylinder (2), es folgte die Baureihe (3) und danach der Hub in Zentimetern (15). Seinen populären Namen "Stahlschlepper" verdankte er der konstruktiven Besonderheit, einem geschweißten Stahlblechgehäuse, das Getriebe und Hinterachse aufnahm. Dieses Getriebegehäuse wurde bis in die fünfziger Jahre bei Deutz-Schleppern beibehalten. Der in moderner Blockbauweise gehaltene Schlepper besaß einen schnellaufenden, stehenden Zweizylinder-Diesel, der aus 3393 Kubikzentimetern bei 1180 U/min 28 PS herausholte.

Den 1935 herausgebrachten großen 50-PS-Schlepper (Typ F 3 M 417 ab 1937 Typ F 3 M 317) mit einem nur dreifach gelagerten Dreizylinder-Die-



23.09.1935



10.11.1939 - 521234



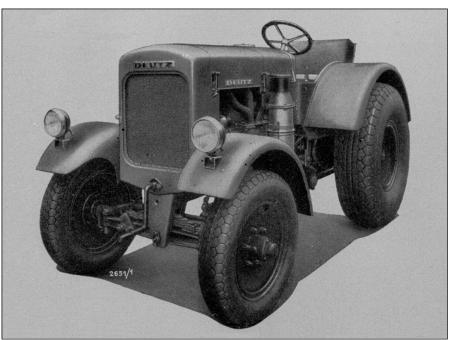
1952



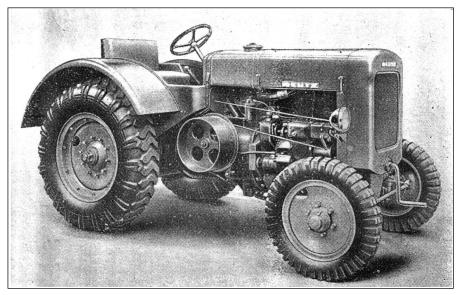
selmotor rüstete man ab 1941 auch mit Holzvergaser aus. Um den Motor zu starten, war eine Druckluft-Startvorrichtung erhältlich.

Nicht unerwähnt bleiben darf der im Grunde auch zur Familie der Stahlschlepper gehörende, wohl populärste Deutz, der sogenannte "11er" (11-PS-Einzylinder-Diesel). Der kleine Schlepper Typ F 1 M 414, der 1936 erschien, stand für den Bauernschlepper der Vorkriegs- und frühen Nachkriegszeit schlechthin. Er verhalf der Motorisierung der klein- und mittelbäuerlichen Landwirtschaft zum endgültigen Durchbruch.

1936 erfolgte die Fusion mit der > Magirus A.-G., Ulm (mit der man 1935 schon einen Interessenvertrag abgeschlossen hatte), und 1938 die Umbenennung in Klöckner-Humboldt-Deutz A.-G. (KHD), im Zweiten Weltkrieg einer der wichtigsten Rüstungsproduzenten für Fahrzeuge und Moto-



Der Deutz Straßenschlepper F 2 M 315 mit 28 PS aus den Dreißigern



Deutz 50-PS-Schlepper in der Acker-Ausführung



1975 - 1976



1975



2003



2003

ren. Der seit 1933 geplante Bau eigener Deutz-Lkw wurde endgültig aufgegeben, um nicht dem renommierten Ulmer Nutzfahrzeugbau im nun eigenen Haus Konkurrenz zu machen.

Zum Schutz gegen die Unbilden der Witterung stattete man die Straßenschlepper mit geschlossenen Fahrerhäusern aus. Optisch besonders gelungen war der 1937 als Zwischentyp präsentierte Eil-Schlepper Typ F 2 M 317, der jedoch nur kurze Zeit angeboten wurde. Sein Zweizylinder-Diesel leistete

35 PS bei 1350 U/min. 1938 erfuhr das Schnellschlepper-Programm abermals eine Erweiterung. Unter der Typenbezeichnung F 4 M 517 stellte KHD einen neuen Vierzylinder-Deutz-Diesel mit 100 PS Leistung vor. Der Schlepper besaß eine Zugleistung von etwa 25 t und ereichte 50 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Das Schell-Programm von 1939, das nicht in letzter Konsequenz zum Zuge kam, hatte eine Reduzierung der Typenvielfalt auf einen einzigen 30-PS-Schlepper verordnet. 1943 baute Deutz noch einen 25-PS-Holzgas-Schlepper als Universal-Schlepper. Bis zur kriegsbedingten Produktionseinstellung 1944

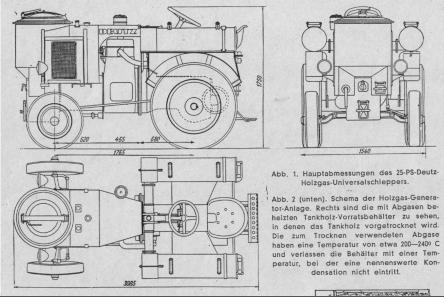
wurden insgesamt rund 12 000 "Stahlschlepper" gebaut.

Die Nachkriegsproduktion begann 1949 mit den alten 35- und 50-PS-Schleppertypen, die vorübergehend bei Magirus in Ulm hergestellt werden mussten.

Die Einführung des luftgekühlten Dieselmotors für den Schlepper-, Omnibus- und Lastkraftwagenbau stellte eine weitere Pioniertat des Deutzer Unternehmens dar. Luftgekühlte Deutz-Diesel wurden zum Charakteristikum der Magirus-Fahrzeuge und blieben lange Zeit das Antriebsaggregat auch fremder Fahrzeugfabriken (z. B. > Faun).



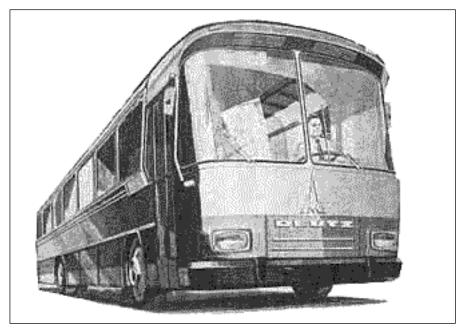
Deutz 36-PS-Verkehrsschlepper 1938



Eine Deutz-Holzgas-Universalschlepper-Maßskizze von 1943



Werbung der Humboldt-Deutzmotoren A.G. 1938



Omnibus in Argentinien unter der Marke "Deutz"

1950 erschien der direkte Nachfolger des 11er Bauernschleppers, dessen PS-Leistung zuletzt sogar noch auf 12 PS gesteigert worden war. Der neue F 1 L 514 (15 PS) wurde der Ahnherr einer weltbekannten Baureihe luftgekühlter Deutz-Schlepper.

Die allgemeine Fahrzeugentwicklung machte die Nutzung von Schleppern im Straßentransport überflüssig. Straßennutzfahrzeuge kamen aus den Magirus-Werken in Ulm und Mainz. 1975 verkaufte KHD diesen Zweig an die > IVECO-Industrial Vehicles Corporation B.V., Sitz Amsterdam.

Danach befasste sich der KHD-Konzern vorwiegend mit der Herstellung von Motoren, Turbinen, landwirtschaftlichen Maschinen (KHD Agrartechnik und Deutz-Fahr-Erntesysteme) und dem Bau von Industrieanlagen. Zum 30. Juni 1995 gab die KHD nach vielen Skandalen und finanziellen Stützungsaktionen die traditionsreiche Landtechnik an den italienischen Landmaschinen-Hersteller Same-Lamborghini-Hürlimann SpA (SLH), Teviglio bei Bergamo, ab, die sich danach Same Deutz-Fahr Group SpA nannte. 1996 verlagerte man die traditionsreiche Traktoren-Produktion aus Köln-Kalk in das bayerische Launingen.

10 Jahre Sanierungsarbeiten stellten sich als vergeblich heraus, als 1996 bei der KHD ein Verlust vom mehr als 3 Milliarden DM bekannt wurde, der durch ?? verursacht worden war. Ab 1997 heißt die Klöckner-Humboldt-Deutz AG nur noch Deutz AG. Im Juli 1998 verkündete Volvo eine beabsichtigte Kooperation und eine 10-prozentige Beteiligung an Deutz zum Bezug kleiner und mittlerer Diesel für Baumschinen, Laster, Busse sowie Marineund Industrieanwendungen.