

DIAS

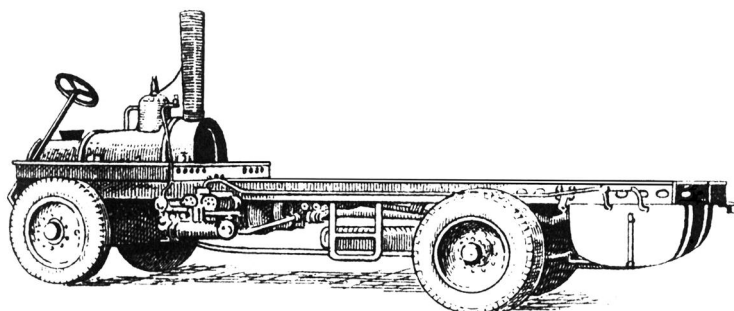
1949

Dias
1946 – 1950

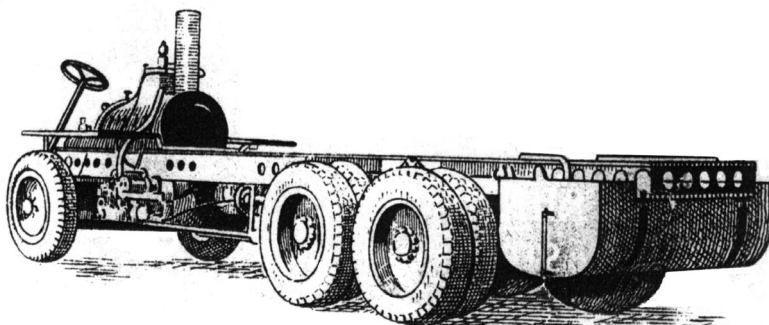
Über die 1946 von Diplom-Ingenieur A. Simon (Dias) gegründete Dias-Fahrzeugbau K.-G. ist kaum etwas überliefert.

Anfänglich scheint Simon sich in Rheinsberg (Mark) bei Berlin dem Bau vom dampfbetriebenen Lastwagen und Omnibussen zugewandt zu haben.

Die Dias-Frontlenker-Dampfplastwagen für 6 und 12 t Nutzlast in zwei bzw. dreiachsiger Ausführung sowie der



Zweiachsiges Chassis des Dias-Dampf-Lkw



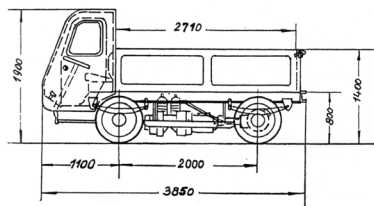
Dreiaxsiges Chassis für Dampf-Omnibus und 12-t-Dampf-Lastwagen

Dias - Fahrzeugbau
Berlin - Tempelhof
Industriestraße 27-31

Prospekt F - 2011 A

Der Dias-Kleinlastwagen LW 16/E 3

Der bestehende Mangel an billigen und leistungsfähigen Transportfahrzeugen gab Veranlassung zur Konstruktion dieses Kleinlastwagens, wobei die bewährte Maschinen-Anlage meines Gleiskraftwagens A 15/E 3 unverändert beibehalten wurde, zumal sie den für Straßenfahrzeuge gänzlich neuen und unvergleichlichen Vorteil der **Auswechselbarkeit** bietet, so daß ein und dieselbe Maschinen-Anlage für mehrere Wagen wahlweise Verwendung finden kann.



Wie die nebenstehende Abbildung des Wagens zeigt, ist die aus Motor, Kupplung und Getriebe bestehende Maschinen-Anlage in einem besonderen Rahmen unterhalb des Pritschenbodens aufgehängt. Nach Lösung einiger weniger Schrauben und Verbindungen läßt sich die ganze Anlage seitlich herausnehmen. Ebenso einfach ist auch der Wiedereinbau, so daß das Umwechseln der Maschinen-Anlage von einem Dias-Wagen in einen anderen in der Zeit von etwa 20 Minuten bewerkstelligt werden kann. Hat ein Fahrzeughalter mehrere verschiedenartige Dias-

Wagen (z. B.) 1 offenen Pritschenwagen, einen geschlossenen Lieferwagen, 1 Spezial-Milchwagen usw.), so benötigt er dafür evtl. nur 1 Maschinen-Aggregat, das er jeweils unter den gerade zu verwendenden Wagen hängt. Umgekehrt bietet ein **Reserve-Aggregat** den Vorteil, daß bei größeren Überholungen oder Reparaturen der Dias-Kleinlastwagen nicht aus dem Betriebe genommen zu werden braucht, sondern mit dem Reserve-Aggregat weiterhin benutzbar bleibt.

Der Dias-Kleinlastwagen hat ein kräftiges **Eisenfahrzeuggestell**, dessen Teile verschleißt und mit durchgehenden Ankern in solider Weise verbunden und gesichert sind und das vermittels Blattfedern auf den Achsen ruht. Die Federn lassen eine Zuladung von 2 t zu. Die Vorderräder können bis etwa 45° eingeschlagen werden, so daß der Dias-Kleinlastwagen eine hervorragende Wendigkeit aufweist. Das Differentialgetriebe der Hinterachse ist gegen den Fahrgestellrahmen abgedeckt.

Der Dias-Kleinlastwagen ist mit einem geschlossenen **Fahrer-Aufbau** mit zweiseitiger Einstiegtür versehen, in welchem in der üblichen Weise alle Bedienungshebel usw. angeordnet sind. Die 600 mm hohen Pritschenwände sind herunterklappbar. Die Ladepritsche hat 4 m² Bodenfläche.

Die Maschinen-Anlage besteht aus einem luftgekühlten 2-Takt-Motor von etwa 23 PS Dauerleistung der seine Kraft über eine Spezial-Lamellenkupplung auf das 3stufige Dias-Getriebe, Type E 3 und von da über eine Kardanwelle auf das Differentialgetriebe überträgt. Motor, Kupplung und Getriebe bilden einen geschlossenen Block. Der Brennstoffbehälter hat ein Fassungsvermögen für etwa 10 stündigen Dauerbetrieb.

Technische Daten:

Leergewicht	1000 kg
Ladefähigkeit	2000 kg
Radstand	2000 mm
Gesamtlänge	3800 mm
Gesamtbreite	1500 mm
Ladefläche	4 m²
Höhe der Pritschenwände	600 mm
Pritschen-Raumgehalt	2,4 m³

Spurweite	1200 mm
Raddurchmesser	680 mm
Motorleistung	18/16 PS
Fahrgeschwindigkeiten	
vorwärts	I. Gang 21 km/std
	II. " 31 "
	III. " 50 "
rückwärts	10,5 "

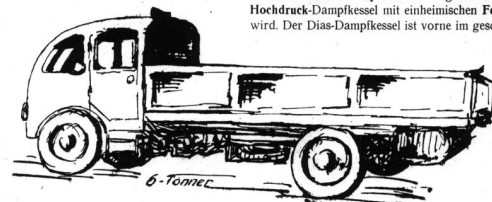
Druckerei Piskowsky Neuzapfen Reg. Nr. 3

Dias - Fahrzeugbau
RHEINSBERG (MARK)
Generalvertretung, Berlin
Berlin-Wilmersdorf, Uhlandstr. 128 Itr.

DIAS
Fahrzeugbau K.G.
Berlin-Tempelhof-Industrie

Prospekt F - 2011 A

Der Dias - Dampfplastwagen



ist ein durch eine Dampfmaschine angetriebener Kraftwagen, dessen Hochdruck-Dampfkessel mit einheimischen Festbrennstoffen beheizt wird. Der Dias-Dampfkessel ist vorne im geschlossenen Führerhaus

liegend zwischen den Chassisträgern eingebaut und liefert den überhitzten Dampf von 25 atü an die 4-zylindrige Zwillings-Dampfmaschine, die in unmittelbarer Nähe des Kessels querliegend unter dem Fahrgestellrahmen aufgehängt ist. Die von

Nockenwellen gesteuerten Ventile sind beiderseits an den Zylinderköpfen angeordnet und bequem zugänglich.

Die Kraftübertragung auf das Differentialgetriebe der Hinterachse erfolgt ohne Kupplung und Schaltgetriebe. Die Regulierung von Leistung und Geschwindigkeit geschieht ausschließlich durch Änderung der Zylinderfüllung bzw. Drosselung der Dampfleitung, die Rückwärtsfahrt durch Umsteuerung der Dampfmaschine. Die Bedienung der Dias-Dampfplastwagen ist daher die denkbar einfachste, wie überhaupt der Dampfbetrieb nicht nur die zuverlässigste und betriebssicherste, sondern auch die billigste Antriebsart für größere Kraftfahrzeuge bedeutet.

Schon die Verwendung billiger einheimischer Festbrennstoffe (Kohle in jeder Art und Form wie Steinkohle, Braunkohle, Briketts, oder Torf, Holz usw.) ergibt eine dauernde Brennstoffkosten-Ersparnis bis zu etwa 60% gegenüber dem Dieselpetrieb! Dazu kommt noch die Ersparnis an Reparaturkosten infolge der Anspruchslosigkeit der robusten und unempfindlichen Dampfmaschine an sich.

Die Dias-Dampfmaschine leistet bei normaler Zylinderfüllung etwa 80 PS, durch Änderung der Füllung läßt sich die Leistung auf etwa 160 PS steigern, so daß der Dias-Dampfplastwagen auch den schwersten Belastungen gewachsen ist.

Die Brennstoffbunker sind vor der Rückwand des Führerhauses angeordnet, fassen rund 2 cbm Brennstoff, dessen Nachschub in den Kessel automatisch erfolgt. Der Abdampf der Maschine wird kondensiert und gelangt in einen am Wagende befindlichen Wasserbehälter, von dem der Kessel durch einen Injektor bzw. eine Speisepumpe wieder nachgefüllt wird.

Technische Daten:	6-Tonner (2-Achser)	12-Tonner (3-Achser)
Eigengewicht	6400 kg	7000 kg
Radstand	4500 mm	5100 mm
Spurweiten (vorne/hinten)	1690/1795 mm	1690/1795 mm
Normale Nutzlast	6500 kg	12 000 kg
Tragfähigkeit des Fahrgestells	8300 kg	13 500 kg
Ladepritsche (Länge×Breite)	5250×2350 mm	7000×2350 mm
Höhe der Seitenwände	700 mm	700 mm
Bereifung	40" × 10"	40" × 12,75"
Kohlenverbrauch pro 100 km	etwa 80 kg	etwa 160 kg
Reichweite mit 1 Bunkerfüllung	etwa 500 bis 1200 km (je nach Wertigkeit des Brennstoffes)	

4000, 546. Westk. eine Druckerei, Berlin-Lichtenrade, Moltkestraße 7

Undatierter Dias-Werbeprospekt für deb Dias-Kleinlastwagen

Typenblatt der Dias-Dampf-Lastwagen mit neuem Firmenstempel

ebenfalls dreiachsige Dampf-Omnibus (78 Sitzplätze) sollten von einem Vierzylinder-Boxermotor, der unmittelbar hinter der Vorderachse angeordnet war, angetrieben werden. Die Leistung wurde mit 85 PS, maximal sogar 180 PS angegeben. Seitlich, dort wo gemeinhin der Beifahrersitz ist, befand sich der mit Kohlen beheizte Hochdruckkessel mit 8 qm Heizfläche. 450 l Wasser mussten mitgeschleppt werden. Über Kardan ging die Kraft auf die Hinterachse. Per Dampfhebel sollten die Fahrgeschwindigkeiten geregelt werden können, womit Kupplung und Schalt-Getriebe entfielen. Der in zwei Bunkern hinter den Fahrersitzen beiderseits des Schornsteins untergebrachte Brennstoffvorrat

(2 cbm), sollte ein Reichweite von 150 bis 1200 km ermöglichen. Nur einmal pro Woche sollte angeheizt werden müssen.

Die Prospekte für die Dampfswagen waren bereits gedruckt, als er – wahrscheinlich unter dem Eindruck des beginnenden „Kalten Krieges“ – aus der sowjetisch besetzten Zone nach Berlin-Tempelhof, Industriestraße 27–31, umzog.

Hier bot er neben den Dampfswagen auch einen Dias-Kleinlastwagen Typ LW 16/E 3 auf Basis eines von der Firma gebauten Gleiskraftwagen (Draisine). Das Leergewicht des Straßenfahrzeugs wurde mit 1000 kg, die Ladefähigkeit mit 2000 kg angegeben.

Die Geschwindigkeit sollte 50 km/h erreichen.

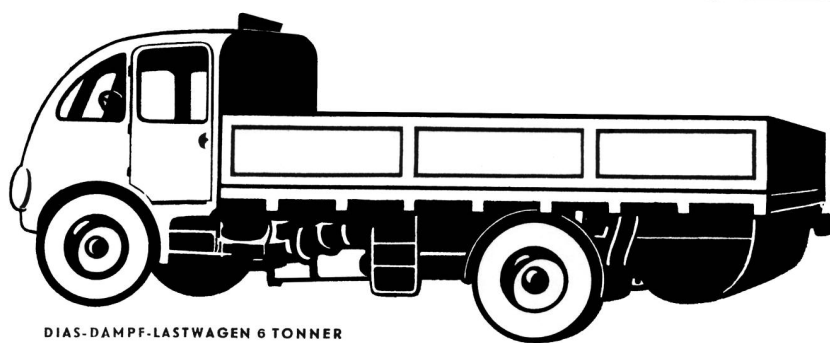
Als besonderen Clou pries ein Werbetext die Konstruktion seines luftgekühlten Zweitakt-Motor an (18/16 PS, max. 23 PS), der in einem Spezial-Rahmen unter dem Pritschenboden hing: „Hat ein Fahrzeughalter mehrere verschiedenartige Wagen (z. B. einen offenen Pritschenwagen, einen geschlossenen Lieferwagen, einen Spezial-Milchwagen usw.), so benötigt er dafür evt. nur ein Maschinen-Aggregat, das er unter den gerade zu verwendenden Wagen hängt.“ Zum Wechseln benötigte man laut Werksangabe nur 20 Minuten.

Es erscheint unwahrscheinlich, dass die Fahrzeuge über ein Prototypen-Dasein hinausgekommen sind.

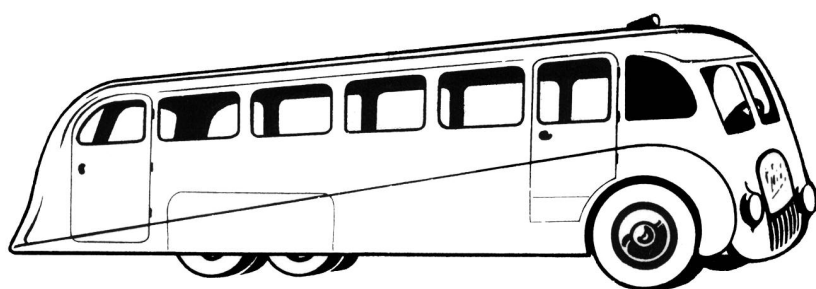
Die Firma Dias bestand bis 1950.

DAMPF KRAFTWAGEN

DER
DIAS-FAHRZEUGBAU • K-G • BERLIN-TEMPELHOF



DIAS-DAMPF-LASTWAGEN 6 TONNER



DIAS-DAMPF-OMNIBUS • 78 SITZPLATZE

Undatierter Dias-Werbeprospekt für Dampf-Sechstonner und Dampfomnibus