





1850

1921 xxxx

Esslingen 1924 – 1968

Die 1846 als Aktiengesellschaft gegründete Maschinenfabrik Esslingen, Esslingen-Mettingen am Neckar, stellte schon um die letzte Jahrhundertwende neben elektrisch betriebenen Schienenfahrzeugen (und Dampfloks) erste Elektromobile her, über die jedoch nichts weiteres überliefert zu sein scheint.

Im Frühjahr 1924 verließen erneut Elektromobile das Esslinger Werk. Nach Vorbild der > AEG enstanden Führerstand-Elektrokarren für 750 kg (Typ K 751) und 1500 kg (K 1502) Last mit 2,2-kW-Motoren. Sie erwarben sich schnell unter der Marke "Esslingen" und dem Kürzel "ME" einen guten Ruf

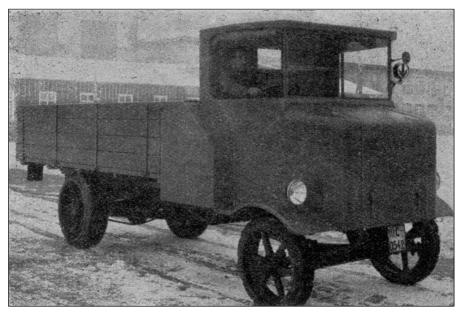


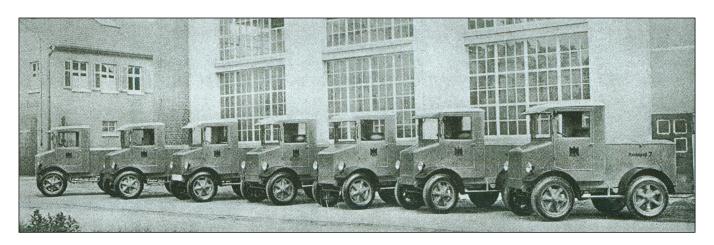
trotz der Elektrokarren-Konkurrenz von > AEG, > Bergmann, > Hansa-Lloyd und den Siemens-Schuckert Werken (> Siemens).

Die Maschinenfabrik Esslingen beteiligte sich dann führend an der Entwicklung dieses wichtigen Verkehrsmittels. Elektrokarren wurden mit billigem Nachtstrom gespeist und stellten an die Wartung nur geringe Anforderungen. Ausgerüstet waren sie mit zwei auf der Hinterachse festgeklemmten Hauptstrom-Motoren ohne Differential, die einzeln auf je ein Hinterrad wirkten.

Binnen kurzem waren Elektrokarren nicht nur im innerbetrieblichen Werksverkehr, sondern auch in zahllosen Varianten im Straßenverkehr zu sehen, unter anderem auch als fahrbare kleine "Tante Emma"-Läden.

1926 ging Esslingen dazu über, Elektrokarren mit Fahrersitzen und festen







Esslingen 1938

Kabinen auszustatten (Führersitzkarren, kurz FK) und sie generell für den Straßenverkehr tauglich zu machen. Damit trat man in Konkurrenz zu den Elektrofahrzeugen der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft (> AEG), Elitewagen A.-G. (> Elite) bzw. > Muchow & Co., der Kölner Elektromobilfabrik > Scheele und der Siemens-Schuckert Werke (> Siemens).

Den Auftakt machte der Typ K 2502 für 2,5 t Nutzlast (zwei 2,2-kW-Hauptstrom-Elektromotoren) und der 1,5-t-Typ FK 1502 (zwei 1,3-kW-Motoren), der insbesondere bei Kommunen als Sprengwagen Verwendung (1,25 cbm Inhalt) fand. Als ersten Elektro-Lastwagen nahm Esslingen 1927 den Typ EW 1522 (zwei 2,2-kW-Hauptstrommotoren) für 1,5 Tonnen Nutzlast ins Programm. Beim ebenfalls neuen Elektroschlepper Typ S 1 (2,4 bis 2,8 Tonnen Schlepplast) wurde mit zwei 1,8 KW-, später 2,5-PS-Hauptstrom-Motoren mittels Ketten je ein Hinterrad angetrieben. Elektro-Hubkarren bereicherten das Programm.

Den ersten 5-t-Elektro-Lastwagen Typ EL 51, mit 24-PS-Hauptstrom-Motor (70 km Aktionsradius), stellte die Maschinenfabrik Esslingen anlässlich der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung 1927 in Köln vor. Im Laufe des Jahres folgte sowohl ein 2,5-(EL 2501) als auch ein 3-t-Elektro-Lastwagen (EL 3001). Alle Typen konnten auch mit Aufbauten für Sonderverwendung zum Beispiel als Turm-, Leiter-, Spreng-, Müll- oder Kanalreinigungwagen geliefert werden.

Auf der Internationalen Automobilund Motoren-Ausstellung 1936 in Berlin stellte die Maschinenfabrik Esslingen ihre neue Elektro-Lastwagen-Generation EL 1001, EL 1501, EL 2001, EL 3001, EL 3501 und EL 4001 für 1 bis 4 t Nutzlast aus. Sie besaßen ein modernes, den Benzin-Lkw angeglichenes Design und nur noch einen einzigen Hauptstrom-Motor (8,1 PS). 1937 kam ein dreiachsiger Elektro-Lastwagen (EL 5001) für 5 t Nutzlast hinzu. Elektroschlepper für 15 t Schlepplast bot Esslingen ebenfalls an.

Da das NS-Typenbereinigungsprogramm Elektrofahrzeuge nicht mit ein-

schloss, konnten sie bis etwa 1942 weiterproduziert werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg offerierte die Maschinenfabrik Esslingen neben Schienenfahrzeugen wieder Elektro-Straßenfahrzeuge aller Art. Die wichtigsten Vorkriegskonkurrenten waren bis auf > Borgward (Markenname: > Lloyd) vom Markt verschwunden.

An Abnehmern fehlte es nicht, stand doch elektrischer Strom als heimischer Treibstoff in den ersten Nachkriegsjahren eher zur Verfügung als flüssiger Kraftstoff. Viele Millionen Kilowattstunden blieben nachts ungenutzt. Jedes neu eingestellte Elektrofahrzeug aus Esslingen trug somit zur Verbesserung der Rentabilität der städtischen Elektrizitätswerke bei. Deshalb rüstete etwa die Berliner Kraft- und Licht-Aktiengesellschaft (Bewag) ihren Fuhrpark mit Esslinger Elektromobilen aus.

Mit der Führersitzkarre EK 1500 (FK 1500 mit geschlossenem Frontlenker-Fahrerhaus) und den Frontlenker-Elektro-Lastwagen EL 1500 für 1,5 bis 2 t Nutzlast, die Elektro-Lastwagen EL 3001 und EL 5000 für 3 und 5 t Nutzlast sowie dem Elektroschlepper ES 601 stand ein breites Angebot an Elektro-Straßenfahrzeugen zur Verfügung. Daneben baute die Abteilung Elektrofahrzeuge ein typenreiches Fahrerstandkarren-, Stapelkarren, Elektroschlepper-, Elektro-Niederplattformkarren-, Elektro-Hochhubkarren- und -Niederhubkarren-Programm für den innerbetrieblichen Bereich.

Als sich die Treibstoffversorgung der jungen Bundesrepublik normalisierte und die Produktion von verbrennungsmotorisch betriebenen Lastwagen ständig zunahm, waren die Esslinger Elektro-Straßenfahrzeuge nicht mehr konkurrenzfähig. 1956 wurde deren Fertigung eingestellt.

Nach einem Beschluss vom 31. Dezember 1964 übernahm Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) im Juli 1965 die Aktienmehrheit der Maschinenfabrik Esslingen aus dem Besitz der Gute Hoffnung Hütte (> M.A.N.). Die Schienenfahrzeugfabrikation wurde eingestellt und das erste Werk für die Mercedes-Benz-Produktion geräumt, um das in der Nähe liegende Daimler-Benz-

Werk in Stuttgart-Untertürkheim erweitern zu können. Mit Daimler hatte man bereits seit 1920 gute finanzielle Verbindungen.

Nun verlegte sich Esslingen auf die Fertigung von Dieseltransportern. Die Diesel-Wagen DW 3 für 3 t und DW 5 für 5 t Nutzlast waren als Schlepptyp,



Esslingen Schlepper ES 601 1950 DQA



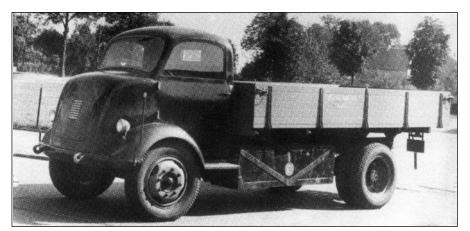
Esslingen 3-Tonner 1952 DQA



1949 EL 5001 HIK

Normaltyp und für den Straßenverkehr als Schnelltyp erhältlich. Ausgerüstet wurden sie mit einen 40-PS-Mercedes-Motor Die Esslinger Fahrzeug-Fertigung wurden 1968 in die neugegründete Fahrzeugwerke Esslingen G.m.b.H. eingebracht, die Ende 1969 in die zur Quandt-Gruppe gehörige Hans Still G.m.b.H., Hamburg (> Still), bzw. in die von beiden Unternehmen neugegründete Einheitsfirma SE Fahrzeugwerke GmbH überging. Die Fertigung, die unter der neuen Marke SE (Still-Esslingen) weiterlief, verlagerte man nach Hamburg und lief noch unter der Marke SE weiter. Die Maschinenfabrik Esslingen fungiert heute als Vermietungsgesellschaft für Grundstücke und Anlagen – vorrangig an Daimler.

Die Diesel-Transporter-Fertigung übernahm die Firma > Wiedemann.



Nachkriegs-Modell ohne Jahr



Diesel-Wagen DW 1964 DQA

