



1952



21.10.1952 – 65 277 325

Graaff
1952 – 1954
1968

Die Niedersächsische Waggonfabrik Josef Graaff G.m.b.H., Elze bei Hannover, Fabrikstraße 1, war 1950 vom Sohn des Firmengründers von Dipl.-Ing. Carlo Graaff übernommen worden.

Er wendete sich zusammen mit dem Ingenieur Dr. H. Croseck dem Bau selbsttragender Leichtmetall-Busse zu, Initiator war der Oldenburger Omnibusunternehmer > Pekol der sich den strömungstechnisch günstige, leichten Bussen verschrieben hatte. Graaff sollte die Serienfertigung übernehmen.

Die Elzener überraschten 1951 die Fachwelt auf der IAA in Frankfurt mit drei verschiedenen Bussen aus Leichtmetall in voll selbsttragender Schalenbauweise. Die Typen V 1, V 2 und V 3 besaßen Antriebsaggregate und Motor des Büssing-Busses Typ 5000 TU. Zum Bau der Leichtmetall-Omnibusse gründete er im Frühjahr 1952 ein Zweigwerk.

Ein neues Modell, der „Junior R I“, das auf der IAA 1952 in Frankfurt/Main vorgestellt wurde, erreichte keine großen Stückzahlen,

1953 präsentierte die Niedersächsische Fahrzeugbau Dipl.-Ing. Graaff

K.G. einen neuartigen, einzelradgefederten Omnibus in selbsttragender Leichtmetallausführung nach Pekols Ideen. Sie erbrachten 1,7 t Gewichtser-

sparnis gegenüber herkömmlichen Chassis-Stahlaufbau-Ausführungen. Ein 95-PS-Sechszylinder-Henschel-Diesel stand im Heck. Die Spitzenge-



Der Leichtbus Graaf Ultra der Niedersächsischen Waggon Fabrik entstand 1952

GRAAFF *Ultra*

DER NEUE OMNIBUS
LEICHTMETALL SELBSTTRAGEND

pfeilschnell

NIEDERSÄCHSISCHE WAGGONFABRIK
JOSEPH GRAAFF G.M.B.H.
ELZE (HAN.)

WERBEFALKE

Der Graaf Ultra in der Werbung 1953

schwindigkeit lag bei 125 km/h. Graaf baute lediglich drei Prototypen. Der Busbau wurde 1954 aufgegeben.

Auf der Hannover Messe 1970 erregte die Niedersächsische Waggonfabrik, Joseph Graaff, durch einen geländegängigen Amphibien-Lkw-Prototypen ein letztes Mal Aufmerksamkeit. Der allradgetriebene „Unicar“ war 1968 von dem Bremer Konstrukteur Ing. R. W. Lindemann primär als Schützenpanzer vorgesehen. Als Universalfahrzeug mit 1,8 t Zuladung (Eigengewicht 3,2 t) war der Unicar zudem für militärische und zivile Zwecke besonders in Entwicklungsländern konzi-

piert. Die Fahrzeugmaße entsprachen den Vorgaben für den Lufttransport. Extrabreite Niederdruckreifen ermöglichten ein Fortkommen in Schlamm und Sand. Der Vierzylinder-Benzinmotor stammte von Opel (90 PS), die Achsen von Chrysler. Eine Schiffschraube konnte unabhängig vom Fahrzeugantrieb zugeschaltet werden. Auf der Straße erreichte der Prototyp 94 km/h, im Wasser 8 km/h. Die Serienproduktion wurde nicht aufgenommen.

Nach einer wechselvollen Geschichte besteht heute noch die Nachfolge-Firma Transportsysteme GmbH, Heinrich-Nagel-Straße 1, 31008 Elze.



Der Allrad-Amphibienwagen Unicar von 1968 blieb ein Einzelstück



Die Öffentlichkeit sah den Allrad-Amphibienwagen Unicar auf der Hannover-Messe 1970