



KRAUSS MAFFEI

1931

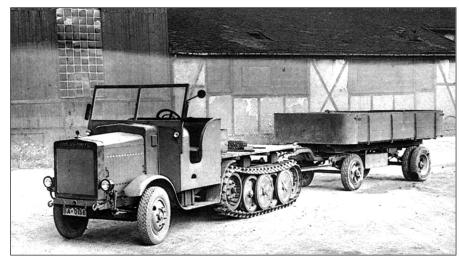
1953

1976

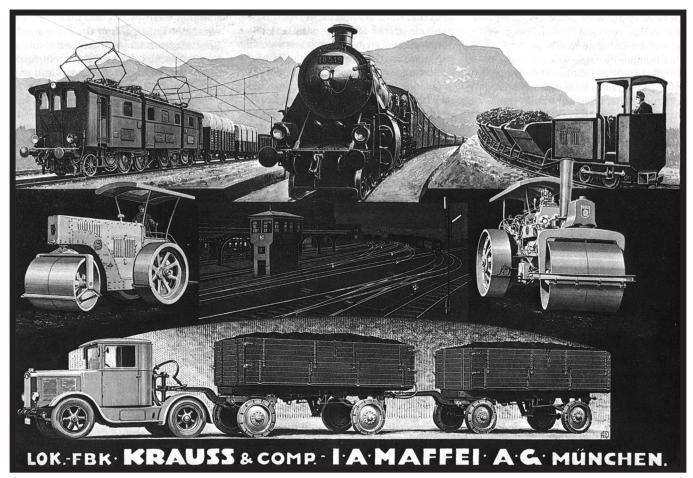
Krauss-Maffei 1931 – 1965

Die Firma Lokomotivfabrik Krauss & Comp. – J.A.Maffei A.G., München, entstand durch eine Fusion der Lokomotivfabriken Krauss & Comp. (> Krauss-Berna) und > Maffei zum 1. Januar 1931.

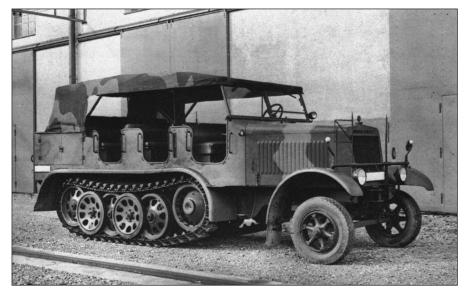
Unter dem eingeführten Markennamen "Maffei" wurde das Zugmaschinenprogramm weitergeführt. Um Kosten einzusparen, übertrug man 1932 den Vertrieb der Heinrich Lanz Akt.-Ges., Mannheim, (> Lanz).



Prototyp des Halbketten-Fahrzeugs 1932



Erste Werbung der neuen Krauss-Maffei A.G. in der Zeitung des Vereins der Deutschen Ingenieure 1931



Krauss-Maffei 1935 KM m 9 HL 57



Krauss-Maffei 1936 KMS 85-100 M68 mit Mercedes OM 67 Motor



Krauss-Maffei KM m 11 mit 150-PS-Maybach-Motor, gebaut von 1937 bis 1945

Aber es blieb nicht bei den zivilen Produkten. Die bereits von Maffei trotz Verbots der Waffenentwicklung durch den Versailler-Vertrag aufgenommene Entwicklung von Halbketten-Fahrzeugen wurde fortgesetzt und nach der Machtübergabe an die Nazis forciert.

Die Serienfertigung übernahmen xxxx

Kurz nach dem Krieg, regte die amerikanische Besatzung Krauss-Maffei an, einen Omnibus zu bauen und erteilten dazu ein Permit (Erlaubnis). Die fast unzerstörten Werkhallen und der große Materialvorrat ermöglichten rasch den Bau eines modernen Frontlenker-Omnibusses Typ KMO 130 für



Werbung für die Kommunalwirtschaft 1931



Lanz übernahm 1932 kurz den Vertrieb

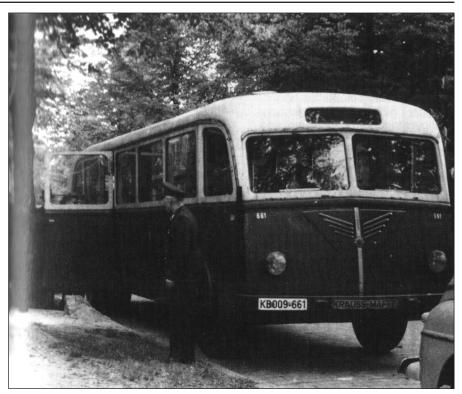
50 Fahrgäste. Im Heck installierte man den gleichen in Lizenz gefertigten 6,2-l-Maybach-Sechszylinder-Ottomotor (130 PS), den im Krieg die Zugmaschinen erhalten hatten. Für den Aufbau der Ende 1946 fertiggestellten Konstruktion sorgte erst die Münchner Firma Jos. Rathgeber. Da die Allacher bis zu 40 Fahrgestelle monatlich fertigten, Rathgeber jedoch lediglich 10 karossieren konnte, folgten auch Kässbohrer (> Setra), FKF, Wankmiller, Vetter und andere. ... als Oberleitungsomnibus KME xx (xx) mit Elektroausrüstungen von BBC und SSW.

1949 folgte der Heckbus KMO 131 mit 37 Sitzen, den ein 110-PS-Sechszylinder-Dieselmotor von Daimler-Benz trieb. Die Bundesbahn erteilte einen Großauftrag für stärkere Omnibusse mit luftgekühltem Deutz-Diesel. Noch 1949 erschien als Weiterentwicklung der neue KMO 133 (max. 55 Personen) mit verlängertem Fahrgestell, den ein längsstehend eingebauter 120-PS-Sechszylinderdiesel von Daimler-Benz (OM 67/4) trieb. Mit diesem Typ begann Krauss-Maffei eigene Aufbauten herzustellen.

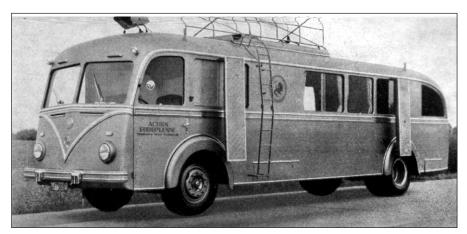
Krauss-Maffei zeigte auf der IAA 1951 einen eigenen ventillosen Vierzylinder-Zweitakt-Diesel (145 PS) in V-Form. Dieser Motortyp KMD 6 mit Umkehrpülung war mit Unterstützung des bekannten Dipl.-Ing. Schürle entstanden. Das Getriebe wurde elektrisch geschaltet. Man präsentierte die Aggregate in dem Fahrgestell KMO 140, das Kässbohrer als 1 1/2-Decker aufgebaut hatte. Eine weiter Neuheit stellte der Krauss-Maffei-Leichtbus mit selbsttragendem Aufbaugerippe dar. Hier fand ein Kämper-Diesel Typ 4 D 10 H eingang.

... 1953: Neben dem KMO 160 (auf 160 PS gedrosselter Achtzylinder-V-KHD-Motor F 8 L 614, 10 640 ccm, 13,8 t zGG) für 67 Personen im Reiseverkehr bzw. 77 Personen im Linienverkehr. Zur Wahl standen ein mechanisch geschaltetes Sechsganggetriebe, ein ZF-Media-Getriebe mit elektrischer Vorwahl sowie ein Voith-Diwabus-Getriebe.

Im Grunde branchenfremd, betrat Krauss-Maffei 1952 mit dem Leichtbus



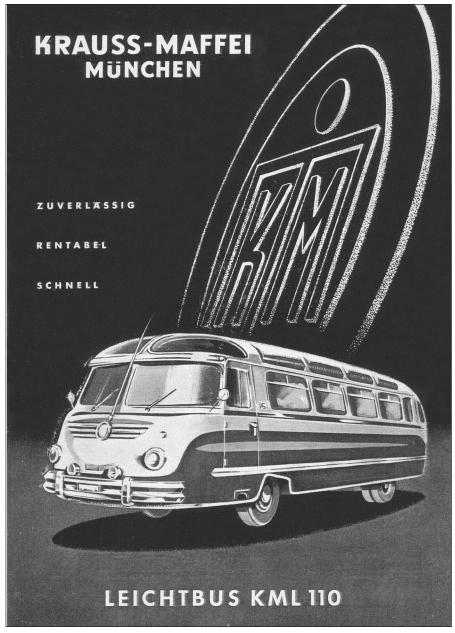
Krauss-Maffei KM E2 47 bei der BVG Berlin



Krauss-Maffei KMO 130 als Rathgeber Europabus 1950



Krauss-Maffei Kofferaufbau von 1950



Krauss-Maffei Leichtbus NWF KML 110 in der Werbung 1955 1



Krauss-Maffei Leichtbus NWF KML 90 von 1951

KML 90 (42 Sitze) und seiner aus dem Flugzeugbau (Prof. Dr. Heinrich Focke xxxx-xxxx) stammenden Bauweise Neuland. Er markierte die Abkehr des Busbaus vom Lastwagen. Ein rahmenloser, selbsttragender Stahl-Leichtmetall-Unterbau (Schalenbauweise), ermöglichte, das Dach in besonders leichter, eine Randverglasung erlaubenden Leichtmetall-Holz-Gemischtbauweise auszuführen. Vorder- und Hinterachse des Reisebusses stammten von Magirus, ebenso der im Heck eingebaute luftgekühlte 85/90-PS-KHD-Vierzylinder-Reihenmotor (5322 ccm, 8,7 t zGG). 1953 folgte die Weiterentwicklung des Leichtbusses in Form des Heckmotorbusses KML 110 (120/125-PS-V-Sechszylinder-KHD, 7983 ccm) für 45 bis 52 Passagiere. Der KML 110 galt als einer der formschönsten Busse seiner Zeit.

... 1954: Mit dem KMO 160 hatte Krauss-Maffei einen modernen Großomnibus geschaffen. Im Heck längs eingebaut war ein KHD-V-Achtzylinder (170 PS, 10,6 l, 13,8 t zGG). Die Stadtausführung bot 82, die Reiseausführung 58 Fahrgästen Platz.

Einen ausgesprochenen Stadt- und Linienbus stellte der KMS 125 (10 m. 12 t zGG) in Gerippebauweise für max. 107 Fahrgäste (normal 31/51, Spitze 31/76) dar, der 1957 herausgebracht wurde. Sein luftgekühlter 125-PS-Deutz-V-Sechszylinder stand im Heck. Erstmals verwendeten die Münchener Einzelradaufhängung an Ouerlenkern mit Schraubenfedern. Sein Ganzstahlaufbau war wiederum selbsttragend in Schalenbauweise (max. 12,7 t zGG). Die Außenform des Omnibusses war dem jeweiligen Zweck angepasst, das Baumuster für den Linienverkehr unterschied sich grundsätzlich von der Reise- und Überlandverkehr-Version.

Zwar nicht neu, aber in vielem verbessert ist der Unterflur-Leichtbus KMU 150, der im Spitzenverkehr eine Fahrgastzahl bis zu 130 Personen zulässt. Dieses Fahrzeug ist mit einem 150-PS-Büssing-Unterflur-Dieselmotor ausgerüstet und in seinen Konstruktionsprinzipien dem neuen KMS 125 ähnlich. Hier wird ein noch günstigerer Nutzlastfaktor (7700 kg Ei-

gengewicht und 8300 kg Nutzlast), fast 1:1,1, erreicht. Das muss als ein recht guter Wert bezeichnet werden und sich bei der Gesamtwirtschaftlichkeit günstig auswirken. Auch hier sind die Vorderräder einzeln an Schraubenfedern und Stoßdämpfern aufgehängt, während die Hinterachse ähnlich der des KMS 125 ist. Angeblockt ist ein unsynchronisiertes Sechsganggetriebe oder aber automatische Ausführungen von ZF oder Voith. Die Bremsen bestehen genau wie beim KMS 125 aus einer pneumatisch-hydraulischen Zweikreisbremse, einer Ratschenbremse als Handbremse und einer elektro-pneumatisch betätigten Motorbremse. Das zGG wird mit 16 000 kg angegeben, die Höchstgeschwindigkeit mit 65 bzw. 80 km/h und die max. Steigfähigkeit mit 30,4%. Sowohl bei den beiden Stadtausführungen als auch bei der Überlandausführung wurde bei Normalbesetzung darauf geachtet, dass für jede Person 0,15 gm Stehplatz vorhanden ist. Bei Besetzung im Spitzenverkehr sinkt dieser Stehplatzraum auf 0,112 qm pro Person ab. Es wird darauf hingewiesen, dass trotzdem die sonst übliche Geschwindigkeitsbegrenzung hierbei nicht notwendig ist.

Das neue Fertigungsprogramm bei Kraus-Maffei ist, wie auf einem Presseempfang mitgeteilt wurde, durch vier besondere Punkte gekennzeichnet:

1. Völlige Abkehr von der Chassis- und Verbundbauweise.

2. Leichtbau soweit irgend möglich, unter hauptsächlicher Verwendung des Baustoffes Stahl.

3. Restlose Auslastungsmöglichkeit.

4. Geringstmöglicher Wartungsaufwand. Alle Punkte dienen dem Ziel, die Wirtschaftlichkeit weiter steigern. FOTO: KMS 125 Linienomnibus; Zweikreisbremse

Ein zweiter Typ, der KMS 110, ist speziell für die Bedürfnisse der Deutschen Bundespost entwickelt worden. Er ist in seiner Grundkonzeption aus dem KMS 125 entstanden. Ausgerüstet wird er mit einem Mercedes-110-PS-Dieselmotor im Heck. Dieses Fahrzeug hat bei 41 Sitzplätzen die Möglichkeit, bei 0,15 qm/Person noch 28 stehende Fahrgäste und 400 kg Gepäck aufzunehmen. Da die volle Reifentragfähigkeit aber noch nicht ausgenützt ist,

kann es auch für eine höhere Belastung ausgelegt werden. Dieses Fahrzeug zeichnet sich besonders dadurch aus, dass es gegenüber Chassis-Fahrzeugen bis zu 2,5 t Leergewicht einsparen konnte. FOTO: KMS 125 R, Zweikreisbremse, 43 Sitze; KMS 125 Stadtausführung wie bei der Post