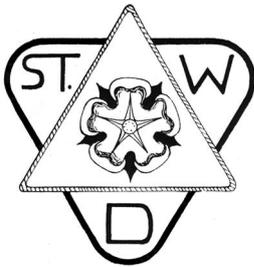




07.06.1918 – 226 233



07.07.1919 – 238 151

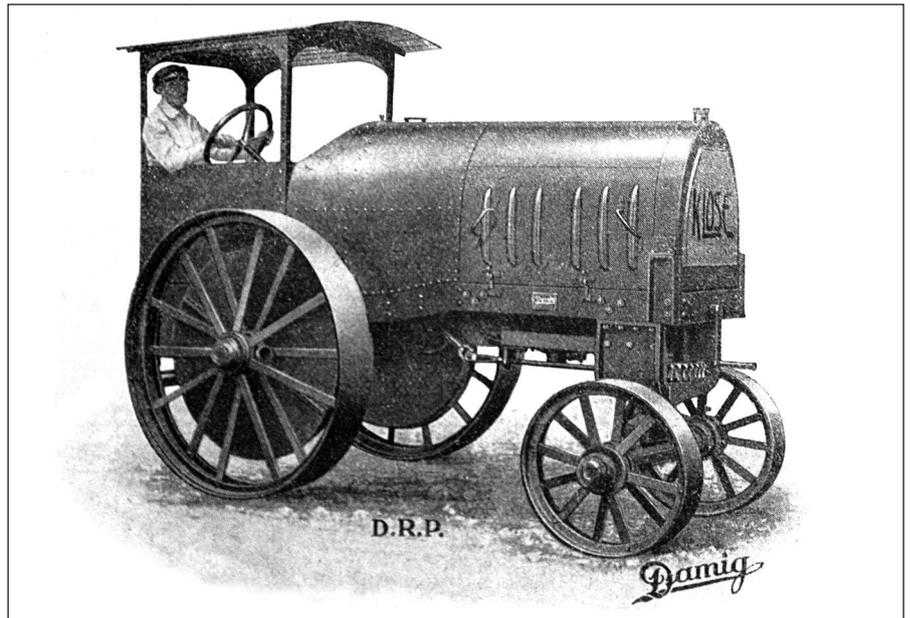
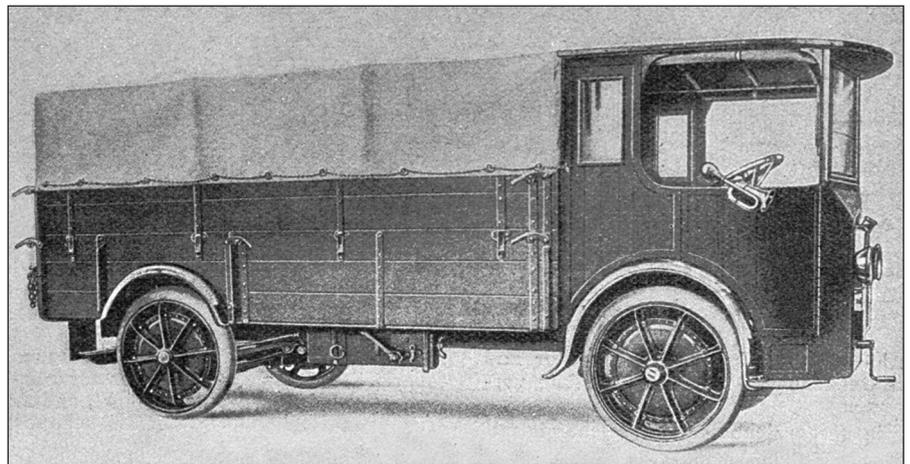
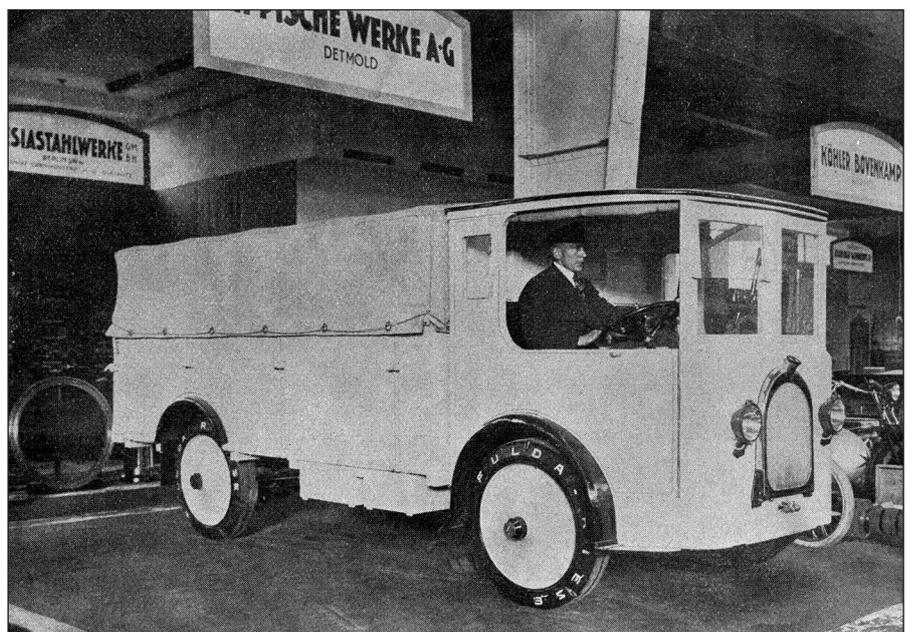


1922 – 1926

LWD
1918 – 1925

Die Lippischen Werkstätten A.-G., Detmold, Orbkastraße, wurden am 2. Oktober 1916 gegründet und am 8. Oktober in das Detmolder Handelsregister eingetragen. Am 17. Dezember 1916 erfolgte die Änderung in die Maschinen- und Wagenbauanstalt Fürstlich Lippische Staatswerkstätten A.-G. Hauptgeschäftszweck war die Herstellung von Maschinen und Metallwaren aller Art.

Im Heeresauftrag stellten sie Eisenbahnwaggons und Munition her. Auch die Fertigung eines Heeres-Lkw (Regeldreitonner) nach Plänen des bekannten Konstrukteurs Joseph Vollmer wurde vermutlich in Angriff genommen. Ein Explosionsunglück am 31. Mai 1917 mit 70 toten Arbeitern, Frauen und Kindern scheint die Aufnahme einer

Der Klose-Motorschlepper der Lippischen Werke 1925 ¹LWD-Hochbord-Lkw 1925 ¹Der LWD-Lkw bei der Präsentation 1924 ¹

größeren Serie verhindert zu haben. Am 30. April 1920 erhielt das Unternehmen erneut den Namen Lippische Werkstätten A.-G.

Man wandte sich dem Bau von landwirtschaftlichen Traktoren der Bauart Klose zu und stattete diese mit 35 PS bzw. 65 PS-Motoren aus und bewarb sie 1921 intensiv.

Ende Dezember 1921 erhöhte die Kellner-Konzern G.m.b.H., Barmen-Wichlinghausen, die Eigentümerin der LWD, das Aktienkapital, um erneut mit der Aufnahme der Lastkraftwagen-Fabrikation zu beginnen. Dazu hatte

man nach dem Tod des Ingenieurs Fritz Mayer (> M.K.-Wagen) von der Firma Hydraulik Mayer & Co, Ulm, die Patente für ein automatisches Hydraulik-Getriebe und Frontantrieb erworben.

Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung 1924 in Berlin feierte die Lippische Werke Akt.-Ges. (seit 12. Dezember 1922) Premiere mit ihrem sensationellen Automatikgetriebe-Lkw. Auch die Vierradbremse des Dreitonners war damals nicht Standard.

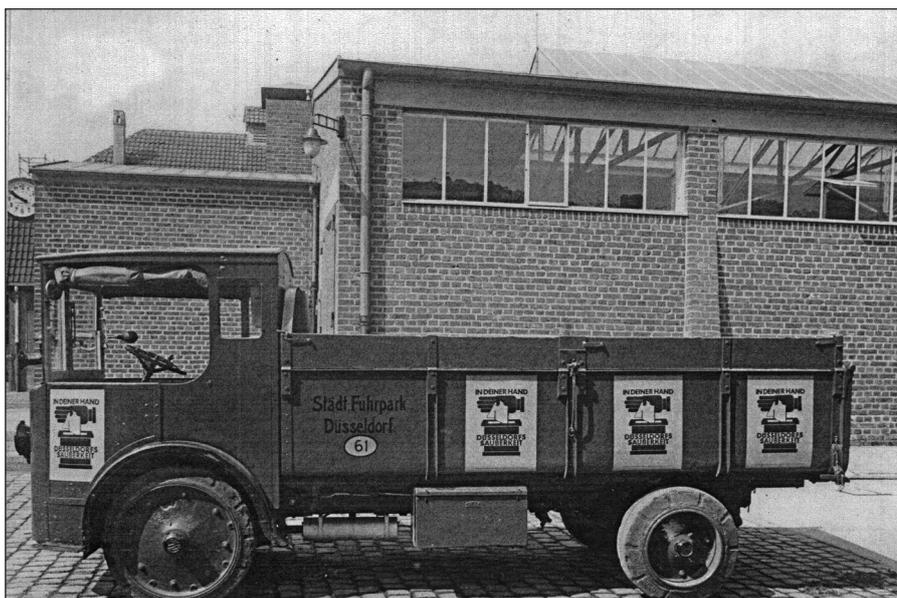
Den Antrieb des 10/30-PS-Modells besorgte ein 2,4-Liter-Vierzylinder-Motor (75×140) eigener Konstruktion. Der

Vorderradantrieb mit Außenritzel ermöglichte, den gesamten hinteren Wagenteil frei von jedem Antriebsorgan recht variabel zu gestalten. Während man bis dato im Nutzfahrzeugbau mit Ladeflächen in einer Höhe von 1,10–1,20 Meter rechnen musste, lag die Pritschenhöhe beim LWD-Lkw etwa 70 cm über dem Boden, was das Beladen erleichterte. Da das Fahrzeug jedoch sehr schmal gebaut war, kam die durch die Frontlenkerkabine gewonnene Länge nicht voll zu Geltung, die Ladefläche erreichte jedoch 7 Quadratmeter.

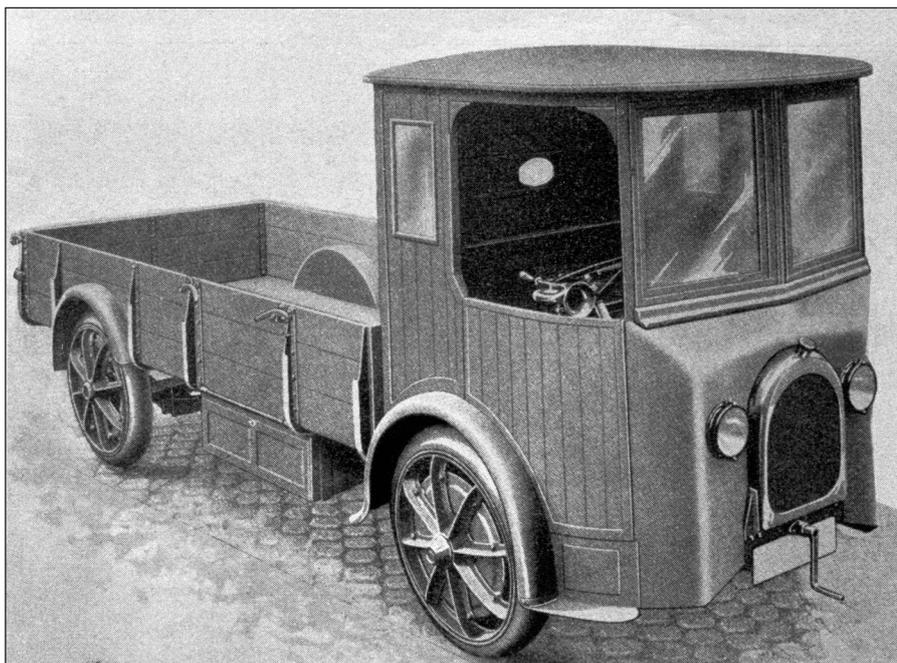
Zum Vertrieb der Detmolder Lkw sowie der ebenfalls hergestellten Lkw-Anhänger und Kleinkrafträder wurden 1923 zwei Vertriebsorganisationen unter dem Namen Lippische Motorfahrzeug-Verkaufs-Akt.-Ges. gegründet, in Berlin mit dem Automobilhändler Karl A. Klein und in Köln mit der Stratemann Automobile Akt.-Ges. Um Eigenbedarf an Eisenguss decken zu können, übernahm die LWD die Hälfte des Aktienkapitals des Eisenwerks Schildesche Akt.-Ges., Schildesche in Westfalen.

Wieviele LWD-Lastwagen gebaut wurden, ist nicht überliefert. Noch 1924 wurde die Konstruktion verschiedentlich erwähnt. Infolge von Inflations-Spekulationen – insbesondere war der Schwede Wilhelm Kanold (Sarotti) an dem Kellner-Konzern und der LWD beteiligt – brachte das Jahr 1925 einen Verlust von mehr als einer Million Reichsmark. Am 27. Februar 1926 wurde die Liquidation der Gesellschaft beschlossen und am 3. März 1926 der Konkurs eröffnet.

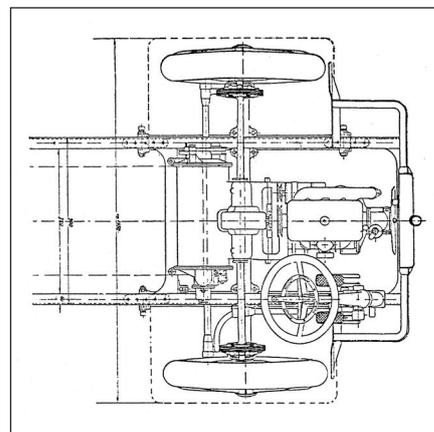
Die Patente der hydraulischen Schaltung übernahm die C. D. Magirus, Ulm



LWD-Lkw von 1925 im Dienst der Stadt Düsseldorf



Das 10/30-PS-Dreitonnermodell der Lippischen Werke 1924 ¹



Öldruckschaltung und Vorderradantrieb ¹

(> Magirus), ohne sie jedoch weiter zu verwenden. 1929 erlosch die Firma endgültig.

Bamat muss hier noch rein !