



10.12.1915 – 214 443

MWF
1925 – 1928

Die Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik A.-G. (MWF), Magdeburg, Schwiesaustraße, bestand als Aktiengesellschaft bereits seit dem 2. Februar 1915.

Auf der Deutschen Automobil-Ausstellung Berlin 1925 trat man mit kardanbetriebenen Lkw und Omnibussen erstmals an die Öffentlichkeit. Die Magdeburger hatten als eine der ersten Firmen in Deutschland unter ihrem Oberingenieur Riepe Motoren nach dem Baukastensystem entwickelt. Sowohl der Vierzylinder- als auch der Sechszylindermotor beispielsweise glichen sich in Hub und Bohrung, in den Kolben, den Pleueln und den Ventilen. Der Vierzylindermotor war somit nur der vordere Teil des Sechszylindermotors mit anderem Kurbelgehäuse. Linkslenkung sowie eine hydraulische Vierradbremse gehörten zum Standard. Eine weitere Besonderheit war das erstmals im deutschen Lkw-Bau eingeführte, vollkommen geschlossene Fahrerhaus, „das vor allen Unbilden der Witterung schützt und das Fahrpersonal auch bei anstrengenden Fernfahrten leistungsfähig erhält“.

Der Schnell-Lastwagen SL 2 a mit 2–2,5 t Tragfähigkeit besaß einen Vierzylindermotor (17/50 PS). Der SL 3 a mit längerem Radstand und einer Nutzlast bis zu 3,3 t erhielt einen Sechszylindermotor (21/70 PS). Jeder der beiden Typen wurde in drei verschiedenen Längen ausgeführt. Die MWF-Schnell-Lastwagen kamen mit offenem Pritschenaufbau sowie mit geschlossenem Lieferungskasten zur Auslieferung.

Die MWF-Omnibusse waren mit einem kleinen b gekennzeichnet. Im

MWF-Omnibus Typ TL 3 1926¹

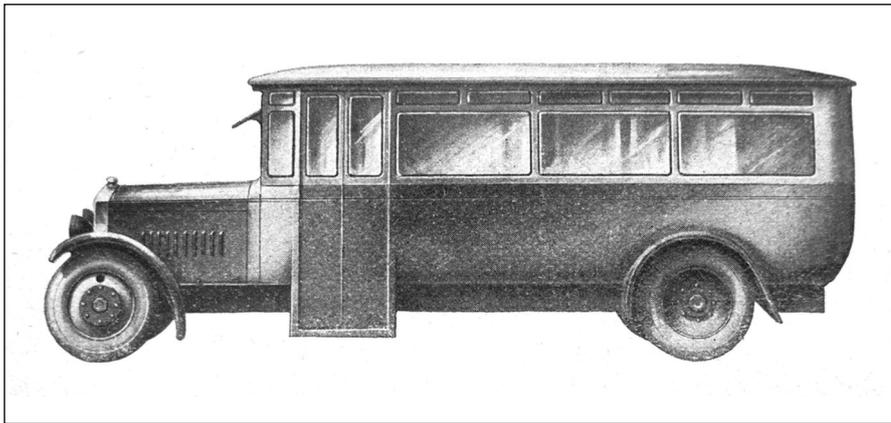
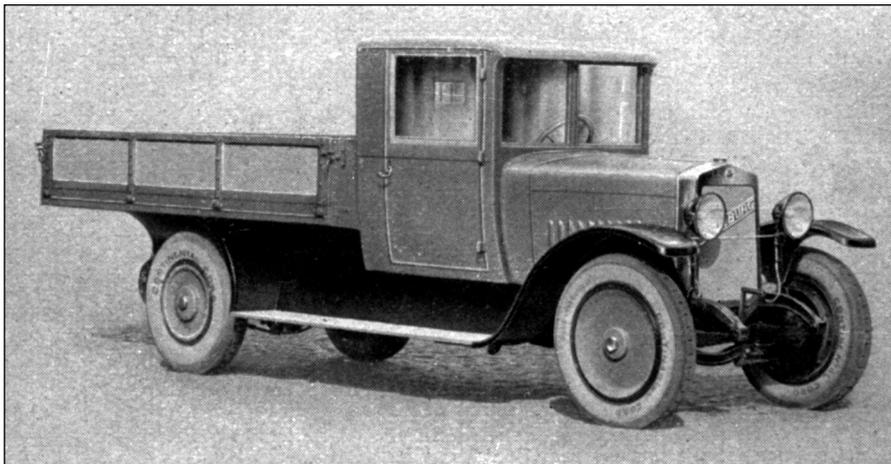
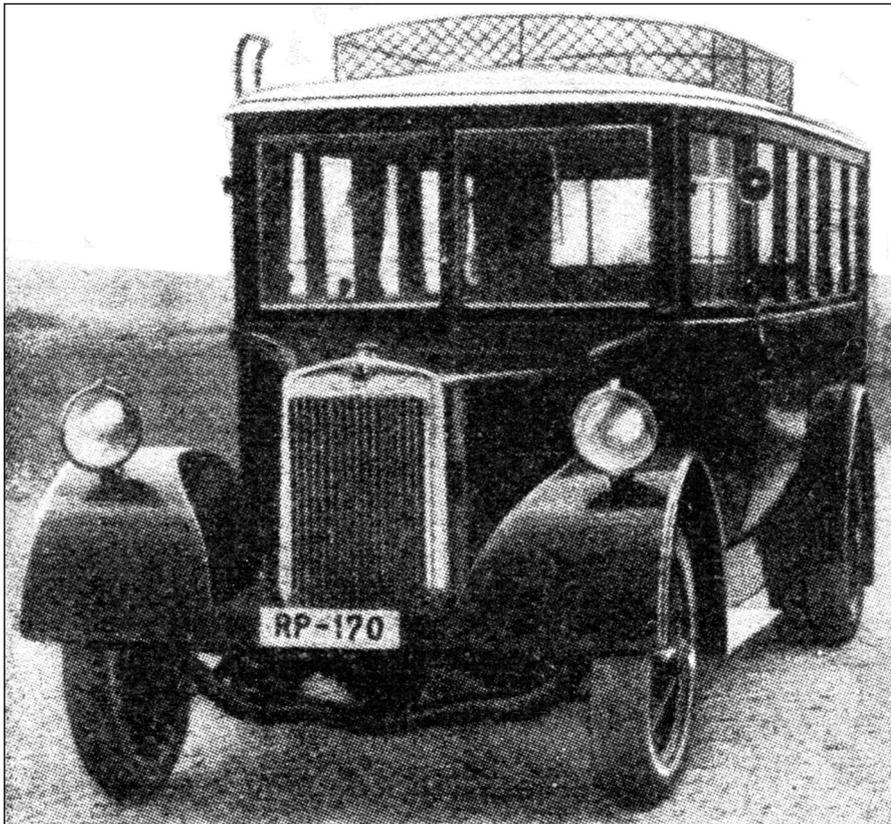
Schnell-Lastwagen
2-2½ To. Tragfähigkeit

Vierrad-Bremsen **Riesenschliff-Bereifung**

Wertarbeit in Konstruktion und Ausführung

Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik Akt.-Ges.
MAGDEBURG

Werbung der Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik 1925

MWF-Omnibus für den Einmann-Betrieb auf Überland-Linien 1926 ¹Schnell-Lastwagen Typ SL 2 a der Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik 1925 ¹WMF-Bus 1925 ¹

SL 2 b konnten 14 bis 16 Sitze, im SL 3 b 26 bis 28 Sitze eingebaut werden. Ein SL 3 b-Spezialomnibus für den Stadtverkehr hatte 15 Sitz- und 19 Stehplätze.

Dem allgemeinen Trend zum kostensparenden Sattelschlepper folgend bot MWF ab 1926 die kleinere Type auch als 3-t-Sattelschlepper. Er erhielt ab Werk als Auflieger einen Großflächenwagen mit bis zu 7 m Ladefläche (2 bis 5 t Nutzlast, dessen Achse lenkbar war. Gedacht war er zum Transport großvolumiger Lasten (Kartonagen usw.). Im gleichen Jahr erweiterte man das Fahrzeugangebot um den neuentwickelten Typ T L 3 (28/80-PS-Sechszylinder). Je nach Radstand und Aufbau (Omnibus, Aussichtswagen, Pritschenwagen, geschlossener Lieferwagen) war er für 3,5 t Nutzlast oder bis zu 35 Fahrgäste ausgelegt. Der neue 2-2,5-t-Schnell-Lastwagen Typ VL 2 besaß einen 19/55-PS-Vierzylindermotor. Auch sein Chassis stand für Omnibusaufbauten (15 bis 22 Personen) zur Verfügung. Das letzte Mal zeigten die Magdeburger ihre Fahrzeuge auf der 1. IAA in Köln 1927.

Zu geringe Nachfrage nach ihren Lkw und die wirtschaftlich allgemein schlechte Lage im Werkzeugmaschinenbau hatte die Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik 1926 zu einer Sanierung gezwungen. Da sich die Hoffnung auf eine Besserung auch 1927 nicht erfüllte, beschränkte man die Serienproduktion nach einer weiteren Sanierung zunächst auf den 2,5-Tonner, bevor man 1928 den Automobilbau ganz einstellte. Anschließend widmete sich die Magdeburger Werkzeugmaschinenfabrik wieder ihren traditionellen Produkten und dem 1925 aufgenommenen Flugmotorenbau (Lizenz Junkers). Oberingenieur Riepe ging 1928 zu Junkers, wo er bei der Entwicklung der Junkers-Fahrzeugmotoren entscheidend beteiligt war.