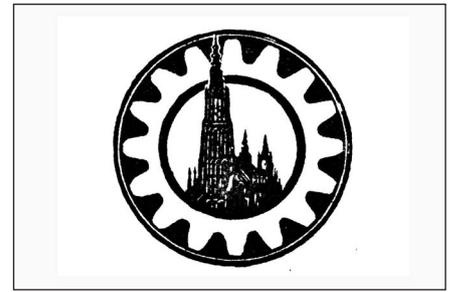




14.04.1914 – 196 073



1915



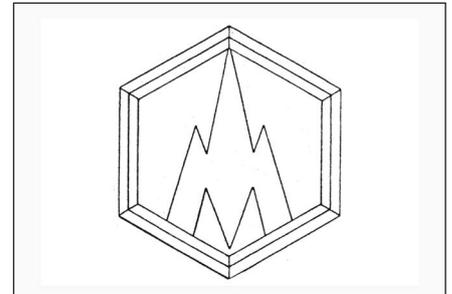
1918-07-02 – 228671



1918



30.09.1925 – 352 015



05.12.1930 – 429 607

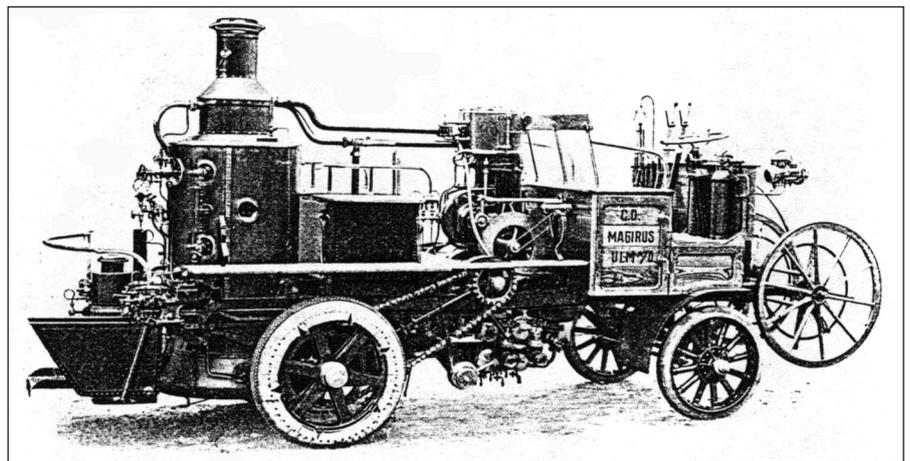
**Magirus / Magirus-Deutz  
1902 – 1975**

Am 8. Juli 1911 (mit Wirkung zum 1. Januar 1911) wandelten die drei Brüder Heinrich, Hermann und Otto Magirus zusammen mit dem Diplomingenieur Heinrich Bretschneider das Werk in eine Aktiengesellschaft um, der Kapitalbe-

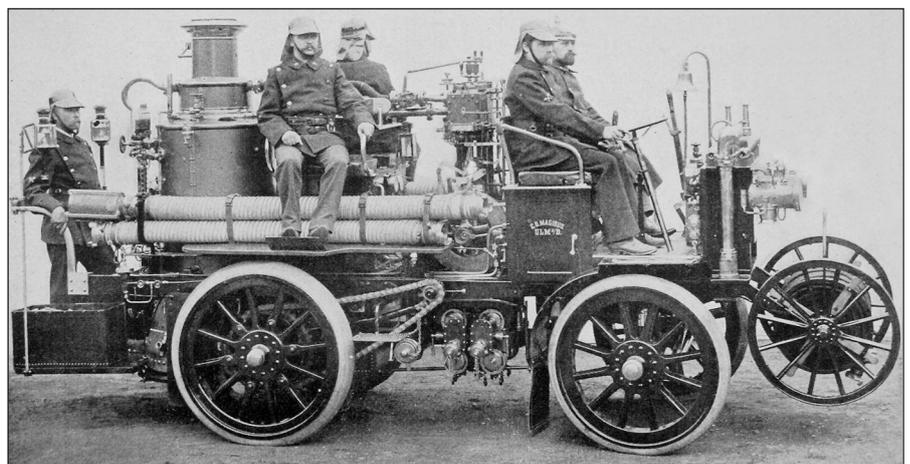
Eine der bekanntesten deutschen Lkw-Marken ist immer noch „Magirus“, nicht zuletzt wegen der unter gleichem Namen weltweit renommierten feuerwehrtechnischen Einrichtungen und Ausstattungen.

1864 gründete Conrad Dietrich Magirus, einer der Pioniere des heutigen Feuerwehrwesens, seine Feuerwehr-Requisiten-Fabrik C. D. Magirus in Ulm an der Donau.

Der erste Anlauf zum Automobilbau erfolgte 1902. Köln erhielt 1903 eine Dampffeuerspritze (Gesamtgewicht 5,5 t) und 1904 eine dampfautomobile Drehleiter (5 t). Die Dampfkessel wurden mit einer Gasheizung unter Druck gehalten und waren so nach 12–15 Sekunden startklar. Später ersetzten Benzinmotoren und benzin-elektrisch betriebene Radnabenmotoren fremder Firmen den umständlichen Dampftrieb. Recht exotisch wirkte die 1906 auf der IAA in Berlin gezeigte Automobil-Dampfspritze der Ulmer. Die eigene Fahrzeugproduktion wurde jedoch 1908 wieder aufgegeben und fremde Chassis dienten den modernen Feuerwehraufbauten. Die letzten eigenen Fahrzeuge wurden nach Straßburg im Elsaß ausgeliefert.



Magirus-Dampfspritze der Feuerwehr Straßburg 1903



Magirus-Dampfspritze der Feuerwehr Köln 1903

darf des Unternehmens hatte den Rahmen der Privatfirma gesprengt. Etwa die Hälfte des Stammkapitals von 1,5 Millionen Mark übernahm ein Konsortium unter Führung der Berliner Handelsge-

sellschaft. Direktoren wurden Dipl.-Ing. Heinrich Bretschneider (Enkel des Firmengründers) und Dr. Fritz Mouths.

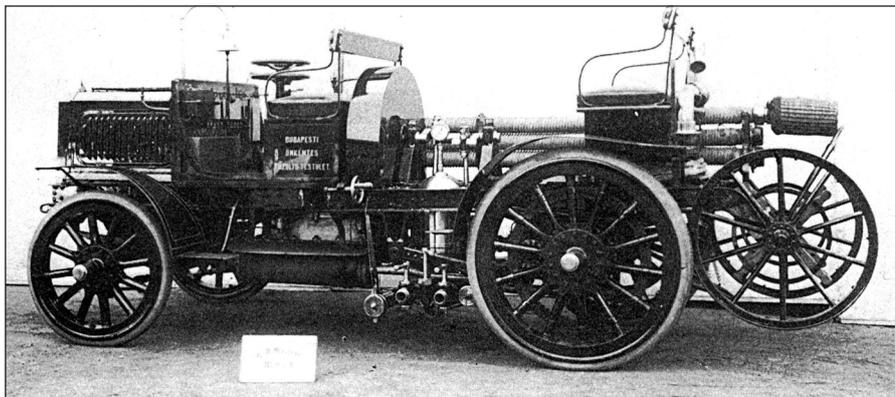
Ab 1906 hatte Magirus das Programm um fahrbare Feldküchen er-

weitert, die während des Ersten Weltkriegs eine tragende Säule der Produktion bildete. 1913 errichtete Magirus in Berlin die Magirus Werkstätte G.m.b.H., Tempelhofer Ufer 15, die 1916/17 zur Bessemer Straße 16/22 in Berlin-Tempelhof verlegt wurde. Durch Beschluss vom 4. Juni 1917 wurde die Firma in Magirus-Werk G.m.b.H. geändert.

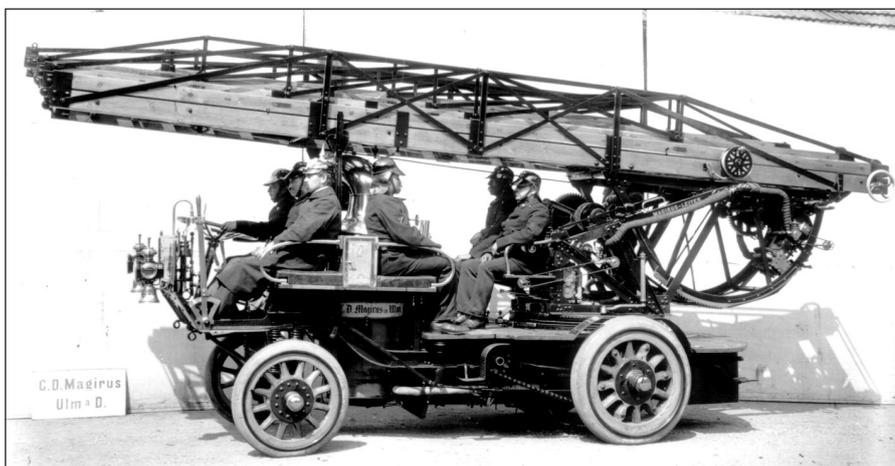
Auf Veranlassung der deutschen Heeresverwaltung, die dringend Lastkraftwagen benötigte, nahm Magirus erneut die Fahrzeugproduktion auf.

1915 konstruierte der Ingenieur Heinrich Buschmann (1886–1979), der zuvor bei > Benz in Gaggenau gearbeitet hatte, den ersten Magirus-Lkw. Nach acht Monaten ging das Modell im Sommer 1916 in Serie. Ausgelegt war es ursprünglich auf 2 t. Es wurde jedoch ab September 1917 als Dreitonner (Typ 3 C V 110) nach den Heeresvorschriften („Regel-Drei-Tonner“) mit Kardantrieb und einem langsamlaufenden 40-PS-Ottomotor gebaut. Bei der Magirus-Motorentwicklung hatte wahrscheinlich die Kölner Motorenfabrik > Deutz Unterstützung gewährt.

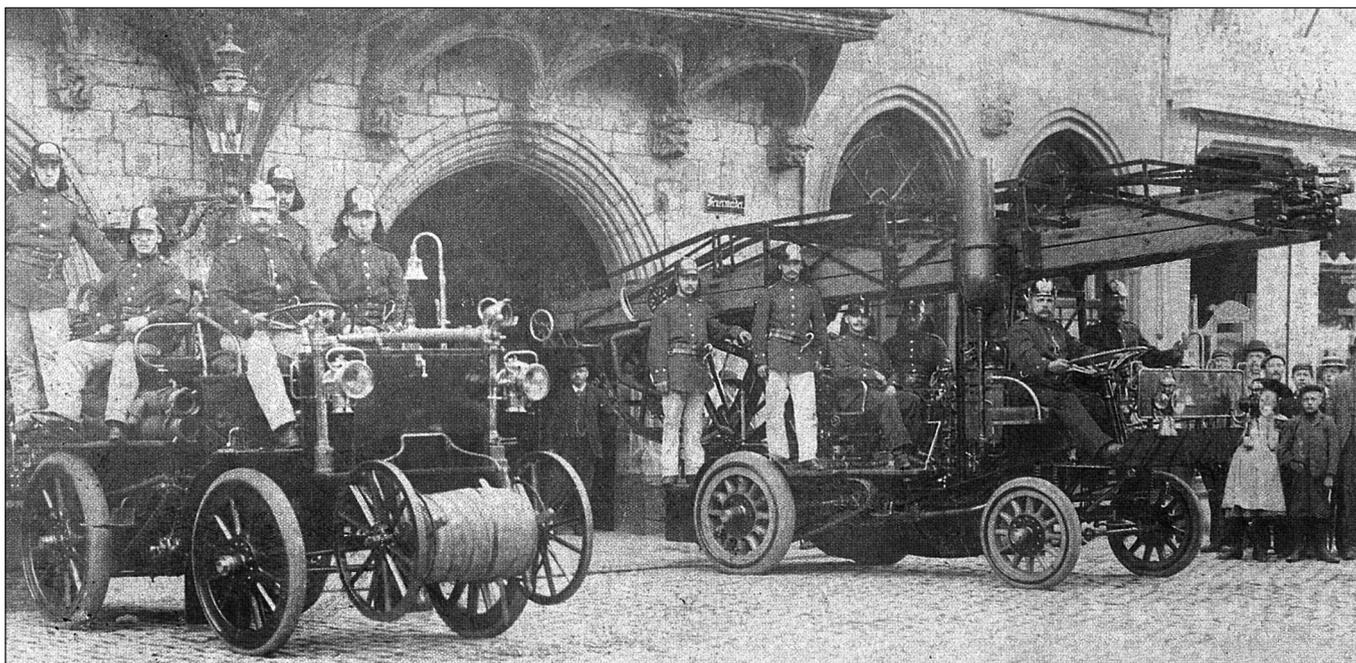
Da der Kardantrieb den Erschütterungen der wegen Gummimangels verwendeten Eisenreifen nicht standhielt, musste Magirus auf Kettenantrieb zurückgreifen (Fahrzeugtyp 3 K V-110). Die Kennung enthielt die Nutz-



Automobile Spritze von Magirus für Budapest 1903



Automobile Drehleiter von Magirus



Magirus-Löschzug der Kölner Feuerwehr am 17. Juni 1904: links Dampfspritzen-Prototyp von 1902, rechts Drehleiter 1

last, Antriebsart (Cardan, Kette) und Bohrung (110 mm). Ein neuentworfenes Firmenemblem mit dem stilisierten Ulmer Münster zierte die Ulmer Fahrzeuge.

Zur gleichen Zeit entwickelte Buschmann für die Feldkanone 13 einen geländegängigen Artillerie-Schlepper, die „Kraftprotze“ mit Knicklenkung und Allradantrieb. Zwei Prototypen erhielten die württembergischen Truppen. Beide hatten einen auf 135 mm aufgebohrten 70-PS-Motor und trugen die Bezeichnung KP 1 V 135.

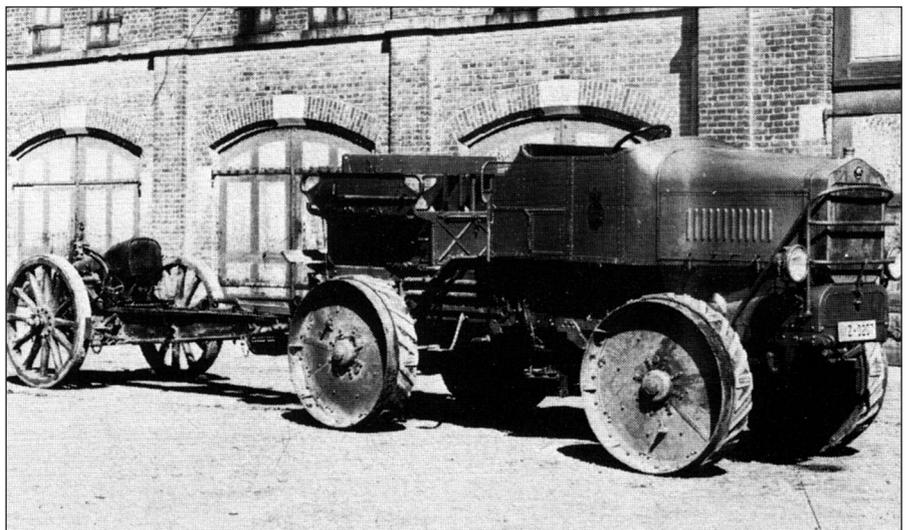
Während die A.-G. ihre Militärfahrzeuge und anderes Kriegsmaterial selbst verkaufte, betrieb sie von Juni 1912 bis Ende Dezember 1920 den Verkauf ihrer Fabrikate für Feuerwehren gemeinschaftlich mit den Firmen Gustav Ewald, Küstrin, und J. G. Lieb, Biberach a. R., unter der Firma Magirus, Ewald & Lieb G.m.b.H., Verkaufsgesellschaft für Feuerwehrgeräte, mit dem Sitz in Ulm und Zweigstellen in Berlin und München. Zeitweise war auch die Firma > Flader beteiligt.

Nach Kriegsende hielten der traditionelle Feuerwehrgerätebau und der nun zivile Kraftfahrzeugbau das Unternehmen über Wasser. Zeitweilig beschäftigte sich Magirus auch mit dem Bau von Eisenbahnwagen. Buschmann konstruierte nun Omnibusse und weitere Lkw-Typen. 1918 kam der 1-t-Typ 1 C V-85 (25 PS) bez. 1 C V-95 (34 PS) und 1919 der 2-t-Typ 2 C V-95 (34 PS) bzw. 2 C V-110 (40 PS, 6080 ccm) sowie ein kettengetriebener Viertonner Typ 4 K 1 (70 PS) auf den Markt. Der erste Magirus-Omnibus (40 PS) wurde am 25. Oktober 1919 vorgestellt.

Gemeinsam mit > Vomag, > Dux und > Presto gründete Magirus am



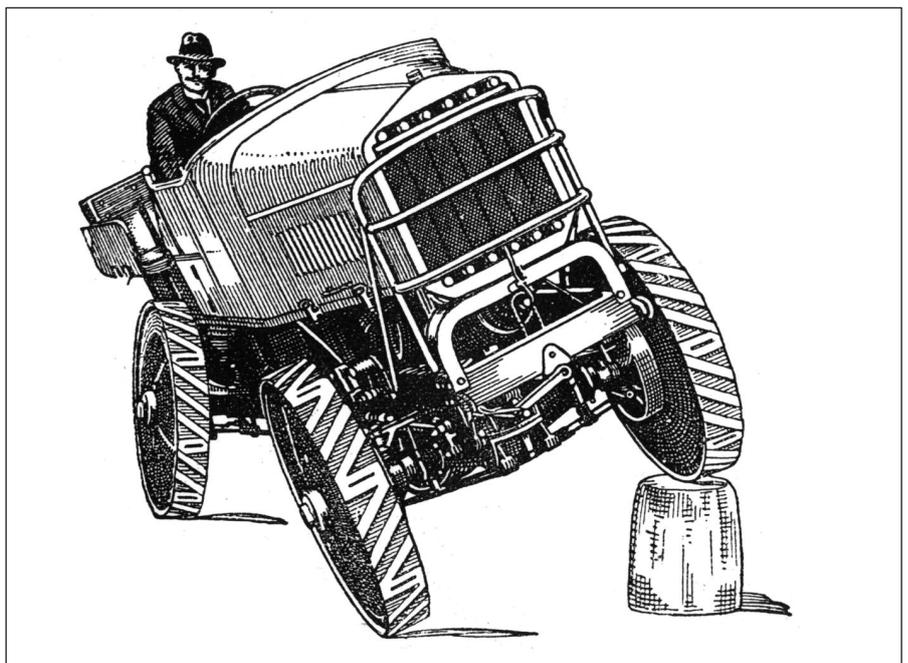
Erstes Magirus-eigenes Lastwagen-Fahrgestell von 1915



Magirus Kraftprotze 1918



Magirus Kraftprotze 1918



Magirus Kraftprotze 1918



Magirus 1919: 3 C - V 110 Langeisentransporter 1



Magirus-Dreitonner 3 C - V 110 im Jahr 1913



Magirus Dreitonner 3 C - V 110 von 1917 1

**Magirus**

192x

22. Oktober 1919 den Deutschen Automobil Konzern (> D·A·K) als Einkaufs- und Vertriebsorganisation, um Kosten zu sparen. Magirus zog sich vertragsgemäß auf die 1- bis 3-t-Klasse zurück. Das 4,5-t-Fahrgestell verwendete man jedoch weiterhin für Feuerwehrfahrzeuge.

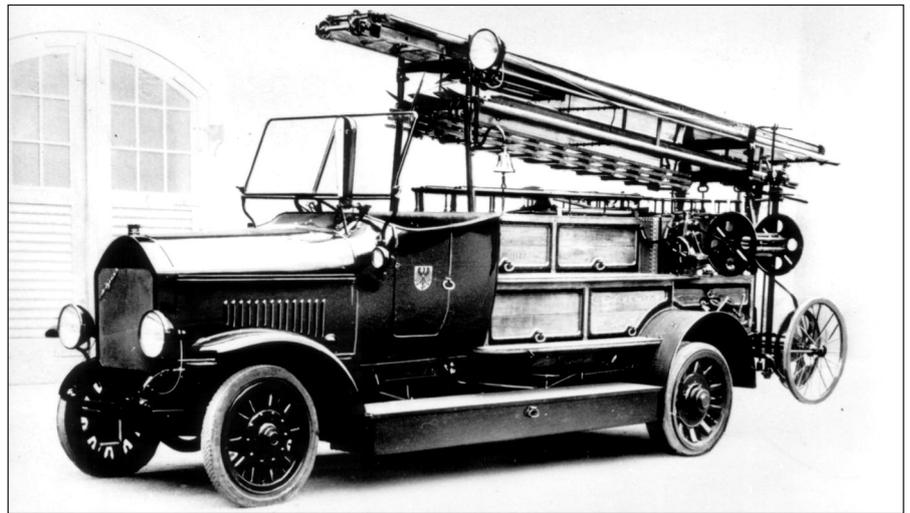
Mit der Umstellung auf die inzwischen gewachsene Betriebsgröße hatte das Unternehmen erhebliche Schwierigkeiten. So löste man 1922 in der Annahme, mit den vorhandenen Typen auch in Zukunft auskommen zu können, das Konstruktionsbüro auf und Buschmann verließ Magirus. Nichts destotrotz warteten die Ulmer mit einigen Neuerungen auf. So führte man als erste in Deutschland die einfach zu montierende Simplex-Felge mit Luftreifen im Nutzfahrzeugbau ein.

Zwischen 1921 und 1924 brachte man darüberhinaus den sogenannten

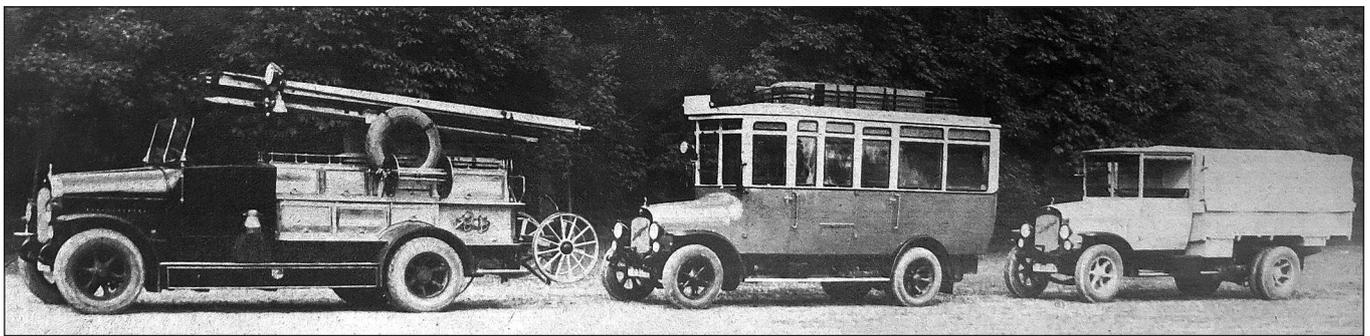
Magirus-Reklame 1924 1

„Bauernwagen“ als Erntewagen für die Landwirtschaft und für sperrige Güter, führte 1924 den Niedereinstiegnomnibus ein und erprobte Leichtmetallaufbauten für Omnibusse (Typ 1 C V-95–14 Sitze) und Feuerwehrfahrzeuge. Als Spezialwagen waren Montageturmwagen, Kehr- und Waschwagen hinzugekommen.

Den Übergang von der Inflation zur Deflation verkräftete das Unternehmen wiederum dank der Feuerwehrabteilung gut. So kaufte man 1925 Gelände von der in Konkurs geratenen Auto-Firma Turbo Akt.-Ges., Stuttgart, als Karosseriewerkstatt und Lackiererei. Im gleichen Jahr begann trotz Versailler



Magirus 3 CS 1800-Liter-Autospritze von 1918



Magirus-Kolonne 1925

**Deutsche Automobil-Ausstellung - Berlin - 10.-18. Dez. 1924**

Personenwagen: Halle Dux: Stand 165 + Preffo: Stand 13 — Lastwagen: Halle Magirus: Stand 574 + Vomag: Stand 418

Die bevorzugten Personen- Lieferungs- und Lastkraftwagen - Omnibusse etc.

**Deutscher Automobil-Konzern (D.A.K.) G.m.b.H. Leipzig - Tröndlinring 4 Eingang Nordstraße**

Vertretungen fast an allen größeren Plätzen des In- und Auslandes

Werbung der D-A-K-Partner 1924 1

C. D. Magirus A. G.  
Ulm 3/4 D.

Personal 2600

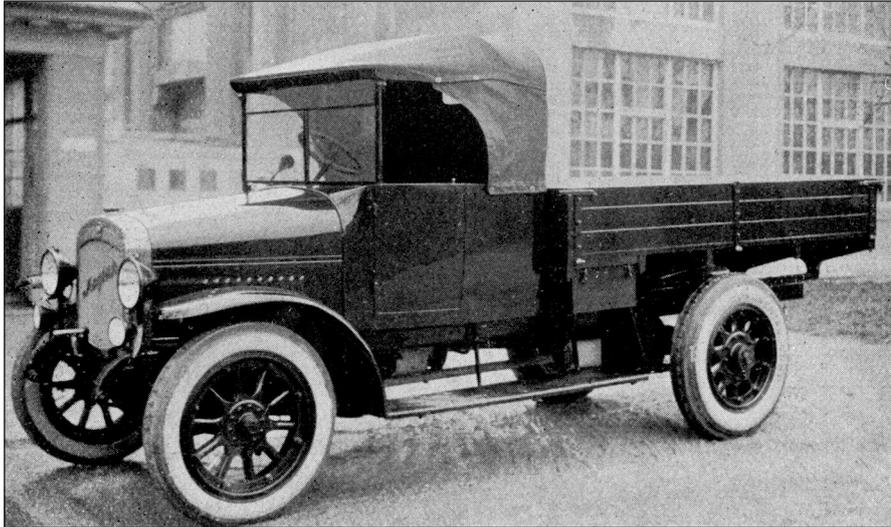
**Magirus-Lastwagen**

Magirus-Standard-Werbung 1918 - 1920 1

Vertrag, der deutsche Rüstungsanstrengungen untersagte, erneuert die Entwicklung von Panzerfahrzeugen. Das Achtradfahrzeug wurde mit einem 120-PS-Motor ausgestattet. Die Teilnahme an der Automobil-Ausstellung

1925 in Rio de Janeiro und die Anerkennung durch die höchste Auszeichnung, den Grand Prix, durchbrach die Isolation der Firma nach dem Ersten Weltkrieg entscheidend. Magirus verwendete zu dieser Zeit für alle Modelle

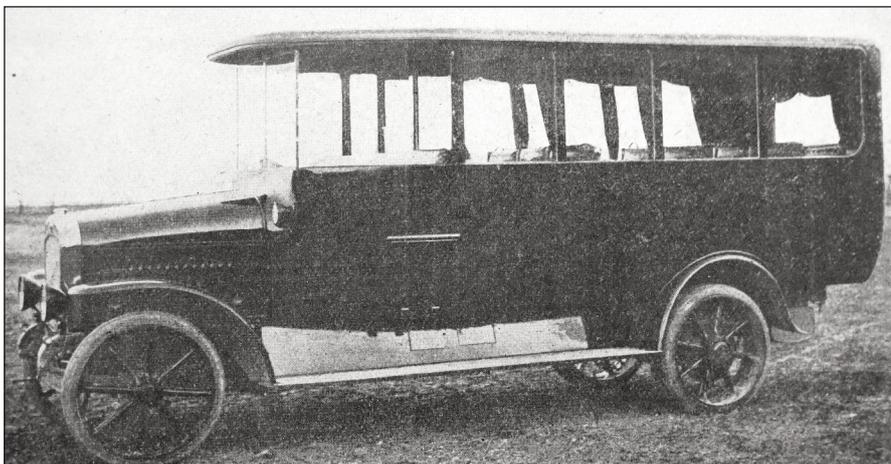
kostensparend nur noch einen einzigen Motor (V 100, 18/55 PS). Der Zweitonner hatte einen stärkeren Motor erhalten und lief als 2–3-Tonner unter der Bezeichnung Typ 2 C V 100 und als Omnibus für 30 Personen (Typ 2 C 1 V 100).



Magirus-Pritschenwagen 1921 <sup>1</sup>



Magirus-Zweitonner 2 C - V 110 von 1920 als Zweiseitenkipper <sup>1</sup>



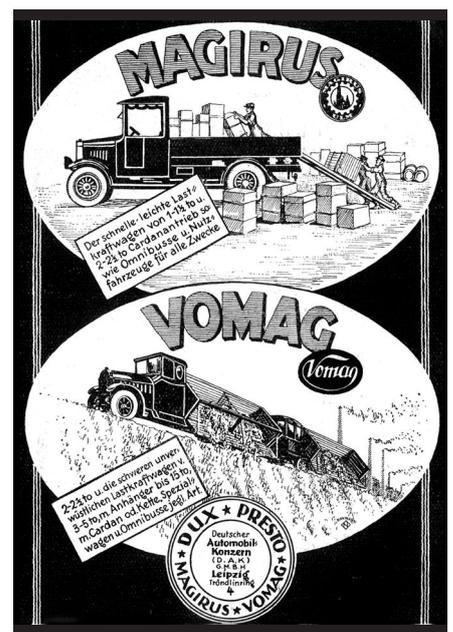
Magirus-Omnibus 1921 <sup>1</sup>

Mit der Übernahme der Patente für eine hydraulische Schaltung der Lippischen Werke (> LWD), Detmold, im Jahr 1926 erhoffte man sich einen technischen Vorsprung, den man aber nicht ausnützte.

Zunehmende Absatzsorgen führten zu einer Neuorientierung und damit 1926 zur Auflösung des D·A·K.

Magirus eröffnete das Konstruktionsbüro wieder und entwickelte mit Hilfe von Heinrich Buschmann als Antwort auf die wachsende Omnibus-Nachfrage 1926 amerikanischem Vorbild folgend neue moderne Omnibustypen. Gleichzeitig stiegen die Anforderungen an die Leistung der Maschinen. Neben eigenen Motoren griff Magirus nun auf Motoren von Maybach und Aggregate der Continental Engine Co., USA, zurück, deren Nachbaurechte sie sich in Lizenzen gesichert hatte.

Die neue Generation, die „M“-Reihe, stellte man im Herbst 1926 auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin vor. Den Auftakt bildete ein 3-t-Omnibus-Typ MM 3 mit Platz für 30 Passagiere. Die von vornherein mit Niederrahmen-Chassis konzipierten

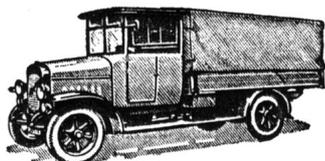


Magirus-Werbung 1924 <sup>1</sup>



# Magirus

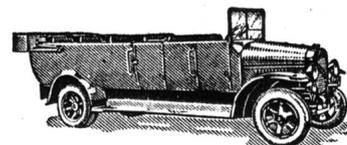
C. D. Magirus A.-G. Ulm/Donau



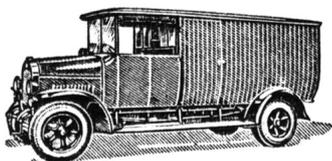
Magirus 2 to Schnellastwagen



Magirus-Tankwagen auf der Probefahrt



Magirus-Aussichtswagen für 18 - 22 Sitze



Magirus 2 to Kastenwagen

## WIR BAUEN:

**Pritschen** für 2 1/2 to, 3 to und 4 to Nutzlast  
**Kastenwagen** für 2 to und 3 to Nutzlast  
**Aussichtswagen** bis zu 40 Sitzen  
**Ueberlandomnibusse** bis zu 40 Sitzen  
**Stadtomnibusse** bis zu 50 Personen

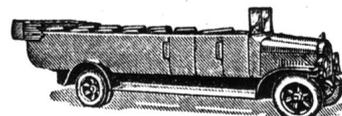
.....

### Spezialfahrzeuge:

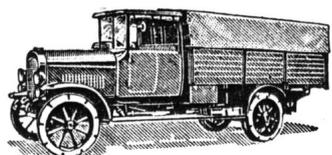
Tankwagen, Montageturmwagen, Gefangen-  
 wagen, Spezialfahrzeuge für Staat und  
 Heer, Wagen mit Kombinationsaufbau zur  
 Beförderung von Personen und Gütern,  
 Krankenwagen, Möbellieferwagen, Fleisch-  
 transportwagen, Wagen zum Transport von  
 Milch, Bier, Mineralwasser u. dergl., Kipp-  
 wagen, Müllabfuhrwagen, Fäkallienwagen,  
 Sprengwagen und Viehtransportwagen

.....

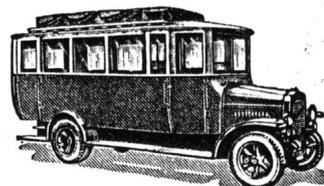
Andere Sonderausführungen auf Anfrage.



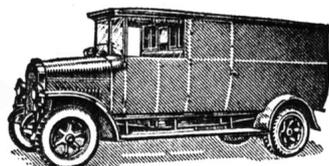
Magirus-Aussichtswagen für 31 Sitze



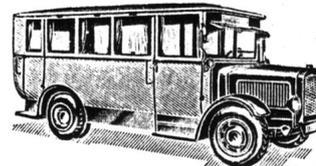
Magirus 2,5 - 3 to Pritschenwagen



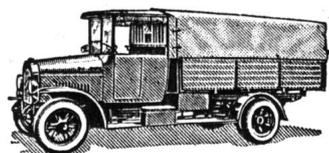
Magirus-Omnibus für 16 - 18 Sitze



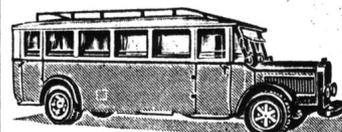
Magirus 2,5 - 3 to Kastenwagen



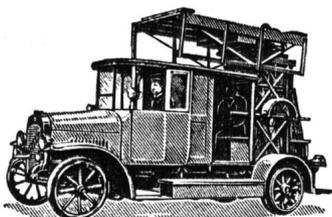
Magirus-Omnibus für 25 - 30 Sitze



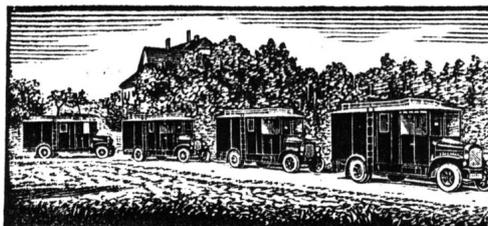
Magirus 3,5 - 4 to Pritschenwagen



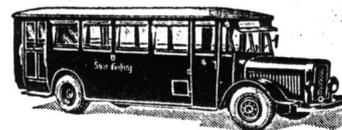
Magirus-Niederomnibus für 36 - 42 Sitze



Magirus-Monageturmwagen



Magirus-Gefangenenwagen vor der Ablieferung



Magirus-Stadtomnibus für 50 Personen

Busse stattete man serienmäßig mit Vierradbremsten aus. Das erste „M“ der Bezeichnung verwies auf den Markennamen Magirus, das zweite „M“ stand für den 100/120-PS-Original-Maybachmotor (Typ OS 5).

Auf der 1. IAA in Köln 1927 debütierte der neue Omnibus-Hochrahmen-Typ ML für 20 bis 25 Sitze. Dieser Bus war mit einem Lizenz-Maybachmotor („L“) ausgestattet. Neu war auch der Dreitonner-Pritschenwagen Typ ML (55-PS-Vierzylinder). Auf der IAA für Last- und Sonderfahrzeuge in Leipzig 1928 erschien der 4-t-Stadtomnibus-

Typ MM 4 mit 25 Sitz- und 25 Stehplätzen. Der leistungsfähige Maybachmotor fand auch in den neuen vierradbremsten Magirus-Niederrahmenfahrgeräten Typ MML (Autodrehleiter) für Feuerwehren Eingang, während eine Autodrehleiter mit 55-PS-Vierzylindermotor unter der Bezeichnung Typ ML lief. Noch hielt man aber auch an den alten Feuerwehr-Leiterfahrzeuge K 26 und K 30 sowie den Spritzen-, Mannschafts und Gerätewagen fest.

Zu jener Zeit konzentrierte man sich bei Magirus fast ausschließlich auf Om-

nibusse, die man in der eigenen Karosserieabteilung fertigte. Je nach Größe und Aufbau erhielten die beliebten Magirus-Ausflugs-Omnibusse die Namen beliebter Reiseziele: Allgäu (20 Sitze), ML Jura (25 Sitze), Westfalen (36 Sitze) und Pfalz (42 Sitze). Eine Spezialausführung stellten Omnibusse mit Allwetterverdeck dar, Magirus nannte sie „Sunsaloon“.

Nach über einer Million Reichsmark Verlust im Geschäftsjahr 1927 stellte man 1928 die Fabrikation völlig um und beschränkte sich auf einige wenige Typen. Das Angebot umfasste nun einen 2-t-Schnelllastwagen mit ei-

**Magirus**

Magirus-Autospritze 3 1/2 to., Modell „Hamburg“  
mit 2000 l Minutenleistung

Magirus-Auto-Mannschafts- und Gerätewagen 3 1/2 to., Modell „Hamburg“

Magirus-Patent-Autodrehleiter 30 m  
geliefert an die Berufsfeuerwehr Hamburg

Magirus-Feuerwehrmodelle 1928 1

**Magirus**

**LASTKRAFTWAGEN OMNIBUSSE**

**6 CYLINDER MOTOREN**

MIT MAGNETZÜNDUNG  
ZUVERLÄSSIG U. WIRTSCHAFTLICH

BENÄHMT  
ROBUSTE

UNSERE PREISE:

LASTKRAFTWAGEN	OMNIBUSSE
1 1/2 to. mit 3x175m Pritsche M.8300	20 Plätze M.15.000
2 to. mit 3x205m Pritsche M.8800	30 Plätze M.25.000
3 1/2 to. mit 4x205m Pritsche M.14.250	45 Plätze M.35.000

Verlangen Sie unverbindlich, ausführliche Angebote

**CDMAGIRUS AG ULM** Vertrieb

Vertreter wie folgt nach:  
**Magirusbüro Berlin-Tempelhof**,  
Bismarck-Str. 2, Fernsprecher: 0 3 5 61711 079

Magirus-Werbung 1929 1

**Magirus**

*im Verkehr*

*Unvernünftig  
Betriebsicher  
Rationell!*

**CDMAGIRUS AG ULM / DONAU**

Vertreter und Verkaufsbüros an allen wichtigen Plätzen

Magirus-Werbung 1928 1

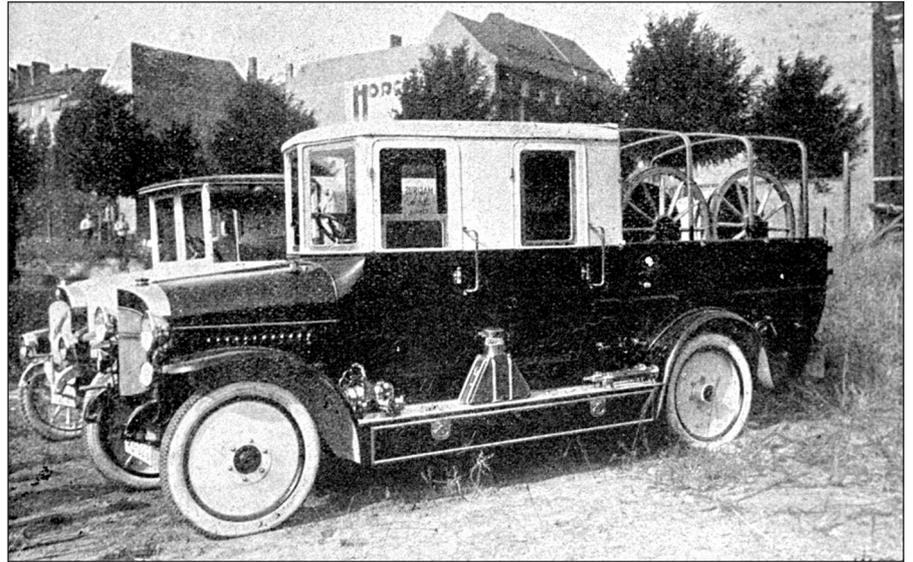
genem ?? 55-PS-Sechszylindermotor (S 88), der mit einfacher Hinterradbereifung auch als 1,5-Tonner geliefert wurde (Typ M 1), dann einen 3,5-t-Niederrahmen-Lkw mit 70-PS-Sechszylindermotor (Typ MLA, Omnibusversion Typ MLO, 25 Personen) und drittens einen 5-Tonner mit 100-PS-Maybach-Originalmotor (M 50 ?). Eine Spezialität stellte die Patentdrehleiter K 30 auf Niederrahmen-Fahrgestell Typ MML, Sechszylinder-100-PS-Maybach-Motor, 26–30 m Steighöhe sowie eine Autodrehleiter, Typ ML, mit 55 PS-Vierzylinder dar. Sie wurden u. a. neben Tank-, Mannschafts- und Feuerwehr-Wagen nach Spanien und Russland exportiert. Die modernste Magirus-Autospritze auf Niederrahmenfahrgestell Modell MMS (350 Liter pro Minute) wurde mit einem 100-PS-Maybach-Motor versehen. Um 1931 kam Modell K 30 mit 38 m Steighöhe auf M-50-Niederrahmenfahrgestell mit neuem Leitergetriebe und 100-PS-Sechszylindermotor als höchste Feuerwehrleiter der Welt hinzu. Auch die K 26 gab es nun auf einem neuen Fahrgestell.

1930: Zweitonner-Schnelllastwagen (55-PS-Sechszylinder) zwillingbereift und mit einfacher Bereifung als 1,5-Tonner geliefert. 3,5-Tonner auf Niederrahmen (70-PS-Sechszylinder) und drittens ein 5-Tonner mit 100-PS-Maybach-Original-Sechszylindermotor. Auch die Pritschen- und Kastenaufbauten, die Eindeck-Omnibus- und Aussichtswagenkarosserien baute Magirus selbst. Das Programm lief unter der technischen und kaufmännischen Leitung von Carl Trefz und C. W. Willich (bis Ende 1930).

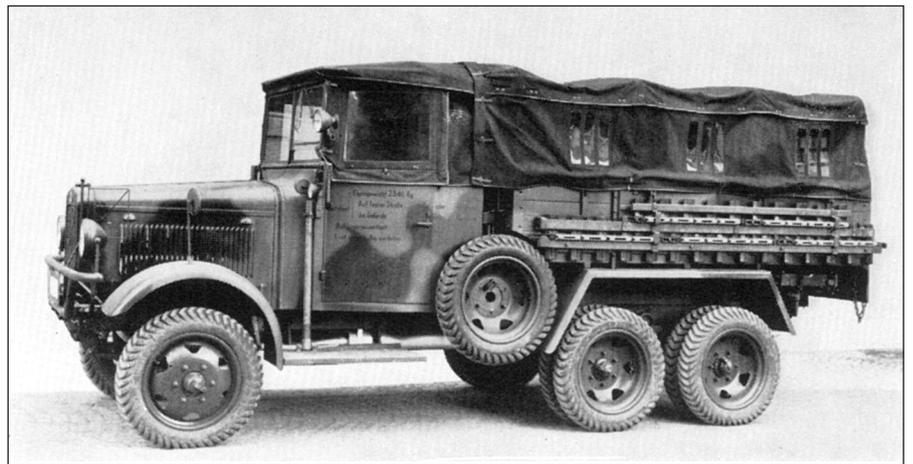
Der Umsatz an Lkw und Omnibussen konnte 1930 einigermaßen auch durch Export (Russland, China) aufrechterhalten werden, wogegen das inländische Feuerwehrgeschäft durch die Zurückhaltung der Kommunen sehr zurückging. Es musste infolgedessen und auch wegen der kleiner werdenden Lastwagensätze von August 1929 an die Belegschaft erheblich verkleinert und verkürzt gearbeitet werden. 1931 ging der Umsatz abermals zurück, wodurch das Werk II in Ulm an die Stadtgemeinde Ulm verkauft werden musste.

1931 sah aber auch eine bedeutende Innovation, die auf der Internationalen Feuerwehrausstellung 1931 in Paris vorgestellt wurde: die 45 m hohe Magi-

rus-Ganzstahl-Patentautodrehleiter, die erste Stahl-Feuerwehrleiter. Sie war gleichzeitig die höchste Feuerwehrleiter der Welt. Das Lkw-Fertigungspro-



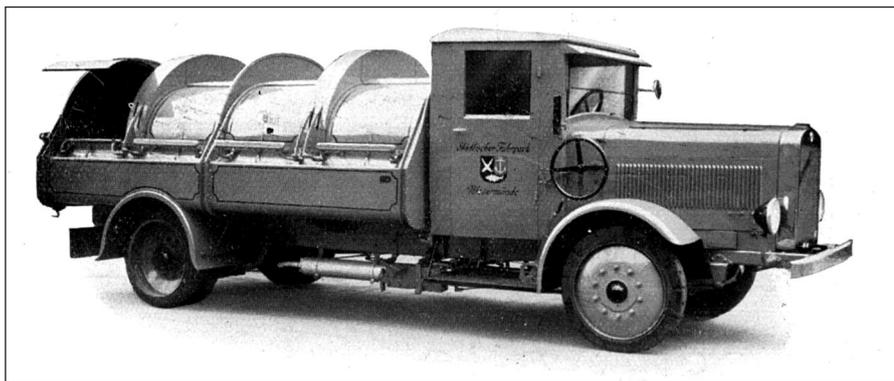
Magirus-1,5-t-Überlandkraftspritze mit frühem Wetterschutz für die Mannschaft 1927 <sup>1</sup>



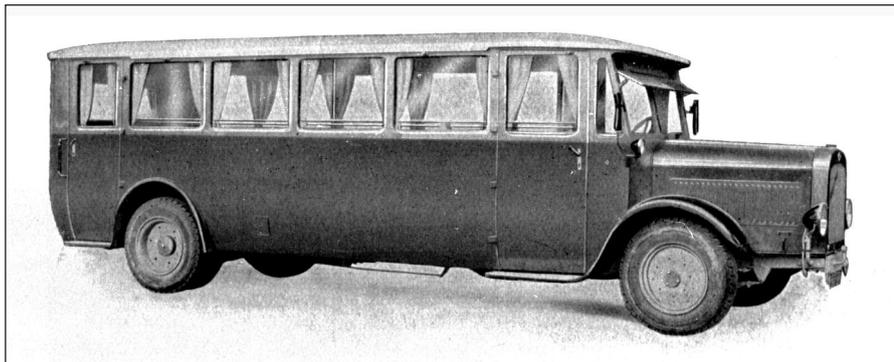
Magirus M 206 von 1928



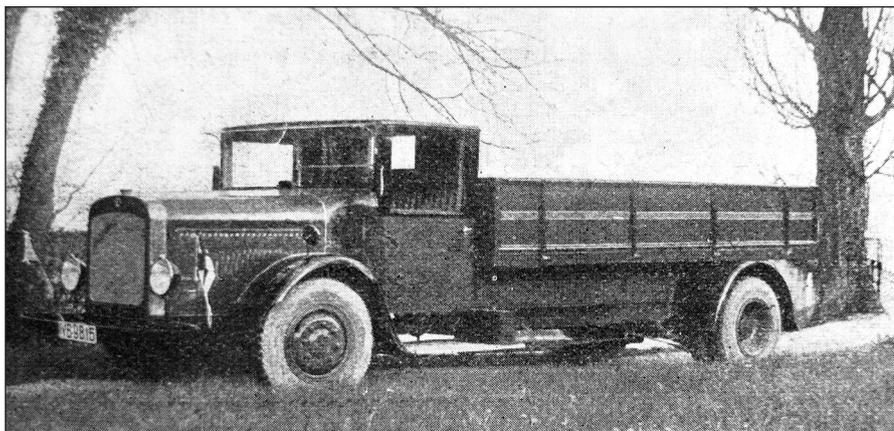
Magirus-Achtradwagen 1928



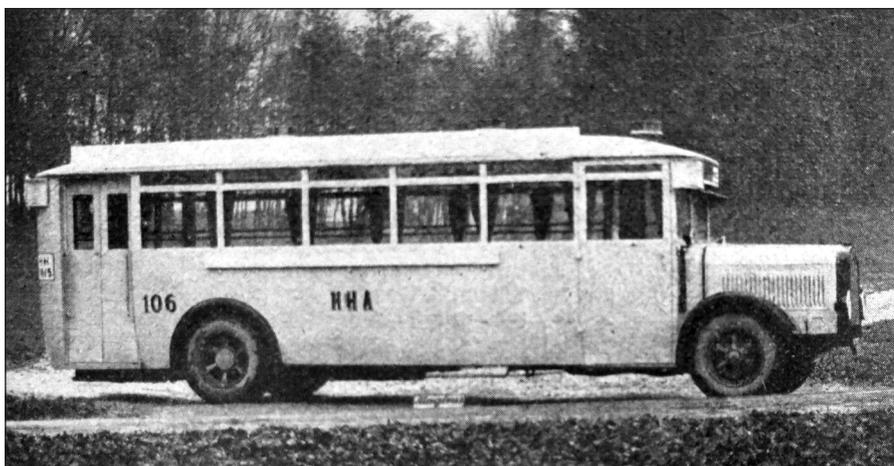
Magirus-2,5-t-Schnelllastwagen von der Berliner Automobil-Ausstellung 1930 <sup>1</sup>



Schwerer Magirus-Omnibus mit Türen vorn und hinten von 1929



Magirus 1929



Magirus Omnibus Typ MM 4 von 1929

gramm 1931 sah als neue Typen den 1,5–2-Tonner mit 60-PS-Sechszylinder-, den 2,5-Tonner mit einem 65-PS-Sechszylinder- (4,6 Liter) und den Vier-tonner- mit 70-PS-Sechszylindermotor (5,7 Liter) vor. Auch die Omnibusse hatten nun alle Sechszylindermotoren. Vier Typen wurden angeboten: M 30 (65 PS), M 40, M 50 und die anderen 100-PS-Sechszylinder. Die Zahlen standen für die angenäherte Zahl der Sitzplätze.

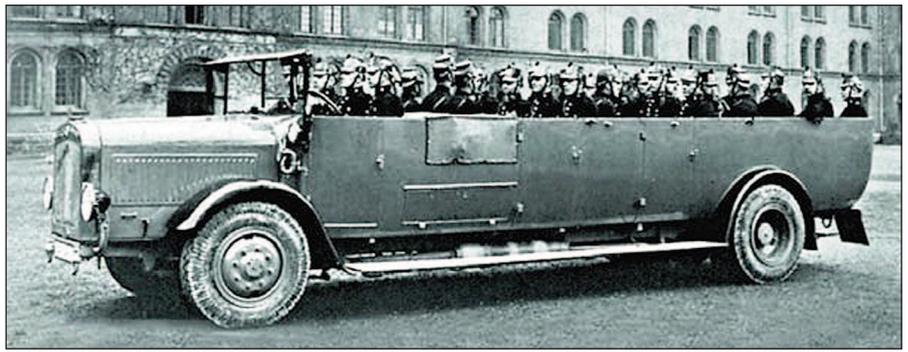
Große finanzielle Probleme entstanden 1932 als Folge des Bankenkriechens von 1931. Zeitweilig überlegte man gar, den Magirus-Lkw-Bau vollständig einzustellen. Verhandlungen mit der Stadt Ulm ermöglichten jedoch eine Sanierung, so dass eine Aktien-Übernahme durch Daimler-Benz (> Mercedes-Benz) verhindert werden konnte. Sechs Lkw-Typen mit Sechszylindermotoren standen den Käufern zur Auswahl. Die Bezeichnung der Lkw war der Omnibus-Kennung angeglichen worden, verwies aber auf die Nutzlast. Kleinster Typ war der M 20 (2 t), es folgte der M 25 (2,5 t) und der M 27 (2,75 t). Ihre Maschinen leisteten 65 PS. Den Typ M 30 (3 t) trieb eine 70-PS-Aggregat an. Der M 40 (4 t) hatte einen 70-PS- und der M 50 einen 110-PS-Motor. Neu war die Einsatzmöglichkeit der Fahrzeuge als Sattelschlepper (6 bis 9 t Nutzlast). Selbstverständlich nutzte man die Fahrgestelle auch zum Aufbau der Magirus-Feuerwehrfahrzeuge. Bei den Omnibussen blieb im Wesentlichen alles beim alten.

1932/1933 führte Magirus erstmals Dieselmotoren (Vorkammerverfahren) in ihrem Programm. Der Sechszylinder-Diesel S 88 R mit 70 PS hielt in die Modelle bis 3 t Nutzlast Einzug, die größeren erhielten den 100-PS-Sechszylinder S 105 R. Die Motorbezeichnung zeigte an: „S“ Sechszylinder, die Ziffern die Bohrung in mm und „R“ für Rohöl (Diesel).

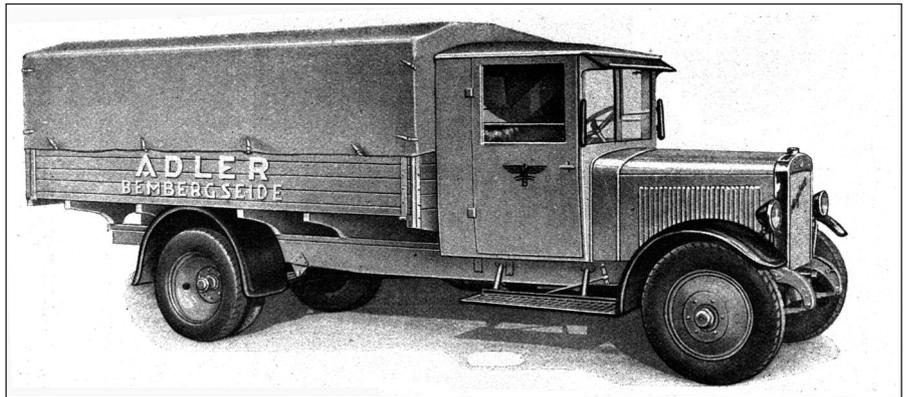
Auf der IAA 1933 in Berlin zeigte Magirus eine der wirtschaftlich schlechten Zeit angepasste Lastwagenkonstruktion in dem Frontlenker-1-t-Lastwagen Typ M 10 mit luftgekühltem 15-PS-Zweizylinder-Zweitaktmotor und Dynastartanlage. Die Geschwindigkeit erreichte 50 km/h.

Die weitere Typenabstufung stellte sich wie folgt dar: Typ M 20, M 25, M 27, M 30, M 40, M 45 und M 50. Alle Typen wurden auch als Omnibus für den Stadt-, Überland- und Ausflugsverkehr angeboten. Eine interessante Konstruktion bildete der Magirus-Kombinationswagen für Personen- und Lastentransport. In jeweils knapp 25 Minuten konnte auf den Typ M 30 eine Pritsche oder eine Fahrgastzelle gesetzt werden. Zeitgleich mit der Machtübergabe an die Nationalsozialisten folgte Magirus erstmals dem Trend zum „Sechsradwagen“. Der Dreiachser Typ M 206 (70-PS-Sechszylinder) mit 2,7 t Tragfähigkeit wurde auch als Omnibus ausgeführt.

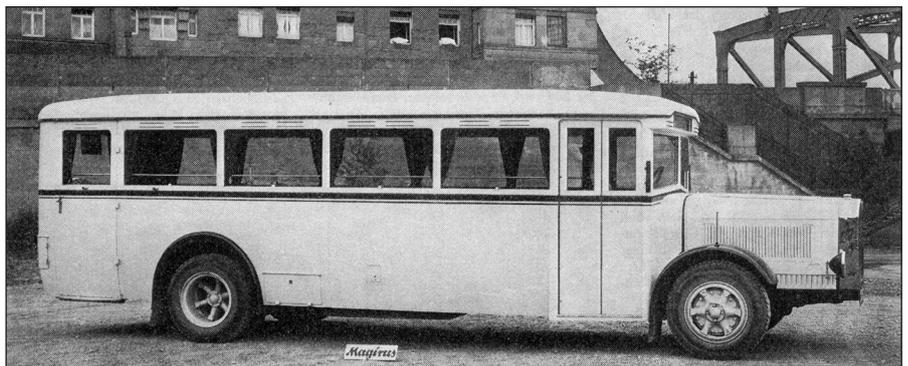
Im Auftrag der NS-Volkswohlfahrt (finanziert von der deutschen Beamenschaft) baute Magirus 1934 den aus 14 Fahrzeugen bestehenden „Hilfszug Bayern“ als logistisches Rückgrat für Massenveranstaltungen. 19xx folgte nach Plänen des Reichspropagandaministeriums der sogenannte „Reichsautozug Deutschland“, einer der form schönsten Nutzfahrzeug-Fuhrparks, der je gebaut wurde. Sämtliche Fahrzeuge wurden unter Verwendung der Fahrgestelltypen M 25 (70-PS-6-Zyl.) und M 50 (110-PS-6-Zyl.) und zum Teil des 6-Rad-Geländewagens hergestellt. Der „Reichsautozug Deutschland“ hatte die Aufgabe, die technische Durchführung nationalsozialistischer Großkundgebungen zu ermöglichen. Sein Wagenpark umfasste mehr als 80 Wagen, wozu Tankwagen, Sprengwagen, Krankenwagen, Rüstwagen, Telephonwagen, Turmwagen (mit 6-m-Turm für Ansprachen) sowie Fahrzeuge mit Omnibusaufbauten gehörten. Der „Hilfszug Bayern“ war der sogenannte Verpflegungszug, der als „fahrende Küche“ gleichfalls bei Großkundgebungen eingesetzt wurde, aber wegen seines sanitären Fuhrparks (u. a. ein Revierwagen mit 18 Betten) auch zur Hilfeleistung bei Katastrophen verwendet werden konnte. Anlässlich des Reichsparteitags 1936 erstreckte sich das Zeltlager dieses Zuges über ein Gelände von 50 000 qm. Hierbei ermöglichte eine eigene Feldbahn mit 1,5 km Gleis durch Diesellokomotiven den Transportverkehr auf dem ausgedehnten Gelände.



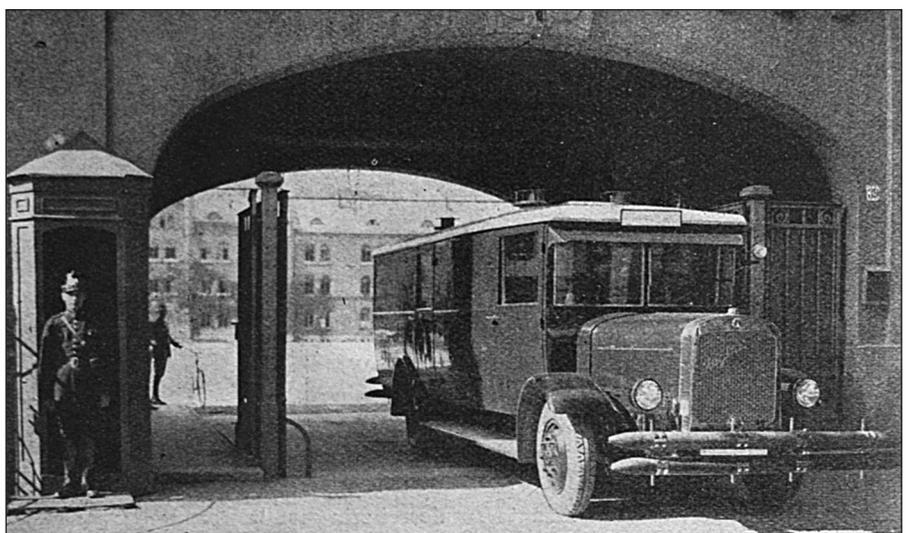
Magirus MM 3 von 1928 für den Polizeitransport <sup>1</sup>



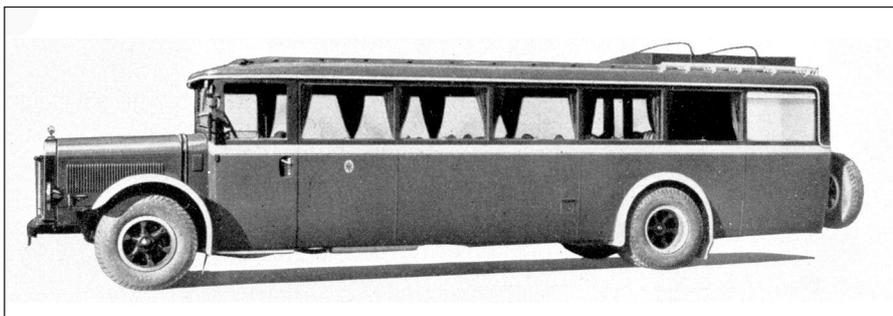
Magirus-2,5-t-Schnelllastwagen von der Berliner Automobil-Ausstellung 1930 <sup>1</sup>



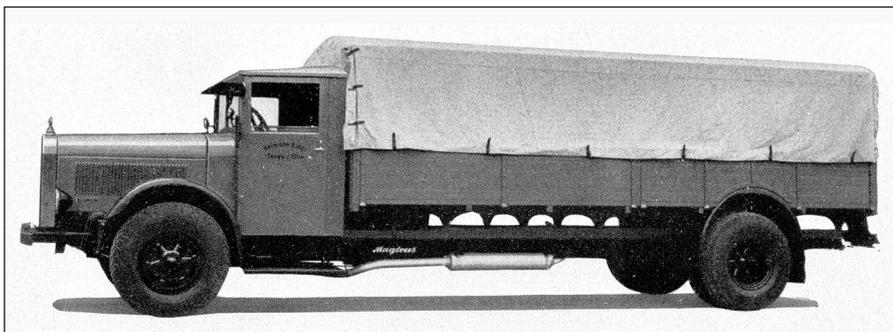
Magirus mit 3,25 t von 1930



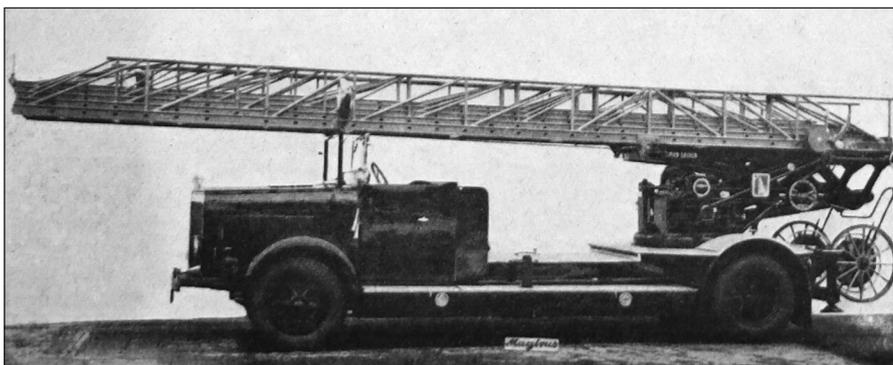
Magirus-Gefangenentransporter Anfang der 1930er Jahre



Magirus 1932: Omnibus M 40 oder M 50



Magirus 1931 – 1932: M 20 – M 25 1



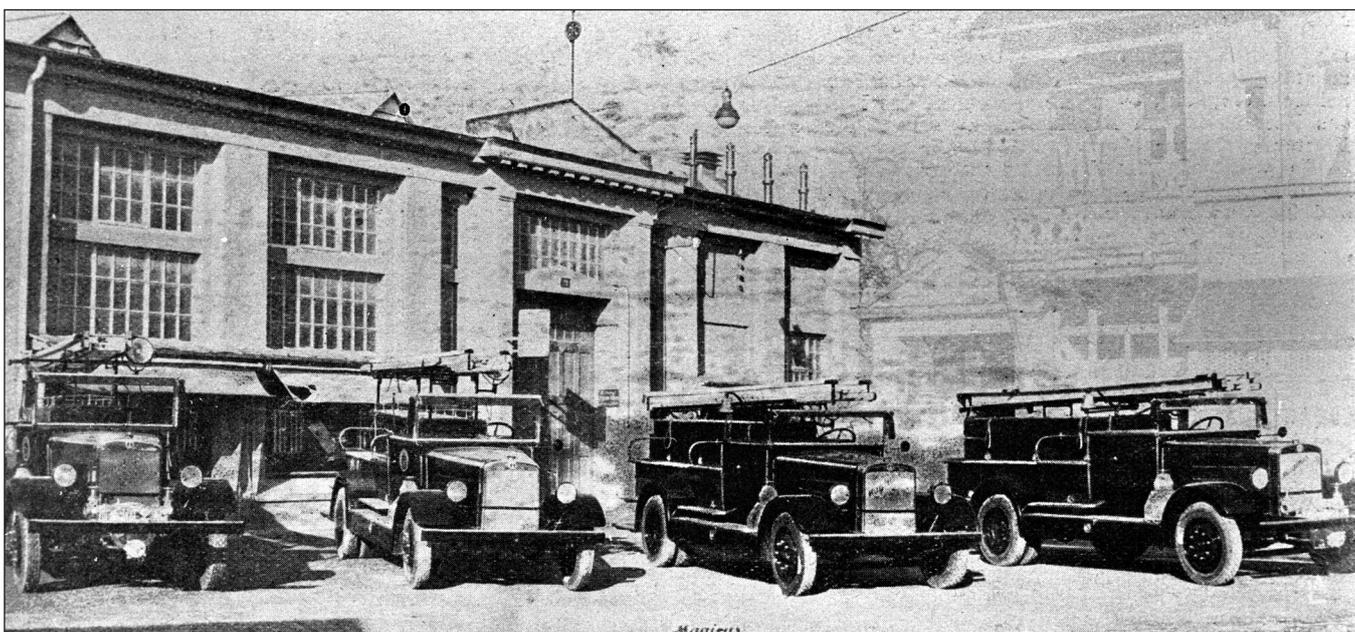
Magirus 1932: Drehleiter MK

Mit der Autospritze M 30 S baute Magirus 1934 erstmals nach Vorschlägen der feuertechnischen Normstellen eine genormte Einheitsfeuerwehr.

Ab 1934 hatten sämtliche Typen außer den Typen M 50, M 27 L, M 10 S Vorkammer-Dieselmotor. Die Vorkammer war herausnehmbar ohne Wasser abzulassen. Die Fahrgestelle waren nach dem neuesten Verfahren elektrisch geschweißte Rahmen mit spannungsfreien Schweißnähten. Die Typen M 30 und M 50 waren mit Schnellganggetriebe ausgerüstet.

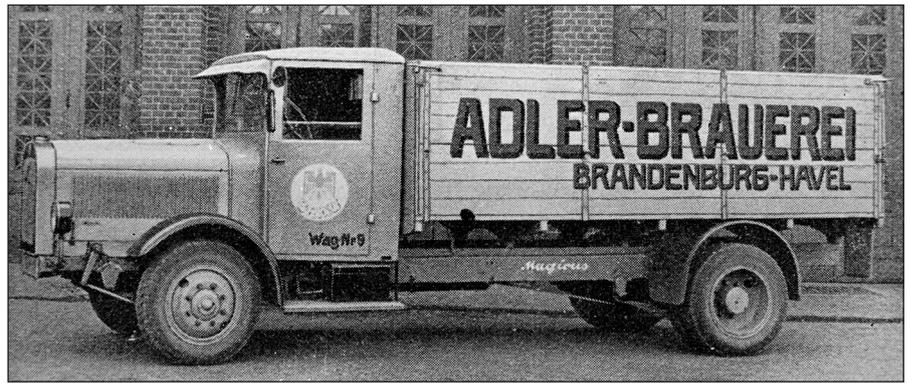
Im Juni 1934 wurde der Fabrikant Fritz Kiehn Vorsitzender des Aufsichtsrates. Er übernahm nach und nach die Aktienmehrheit, die Familie Magirus verlor den Einfluss auf das Unternehmen.

Zwar war das Unternehmen 1935 wieder flüssig, trotzdem suchte man nach einem größeren Partner. Man fand ihn in dem Großindustriellen Peter Klöckner, der seit 1924 Aufsichtsratsvorsitzender der Humboldt-Deutz A.-G. (> Deutz) war. Sein Unternehmen war bekannt durch den Bau von Motoren sowie seinen Diesel-Schleppern für Landwirtschaft und Gewerbe. Humboldt-Deutz beabsichtigte zu dieser Zeit selbst, den lukrativen Nutzfahrzeugbau aufzunehmen, was den auf eine Fahrzeugtypen-Reduzierung bedachten Nationalsozialisten nicht ins Konzept passte.



Magirus-Löschzug der Stadt Dresden mit Maybach-Motoren 1932

Im September 1935 schlossen beide Unternehmen einen Interessenvertrag auf 50 Jahre ab, gleichzeitig wurde das „Führerprinzip“ in dem Ulmer Unternehmen eingeführt. Am 6. März 1936 erfolgte die endgültige Fusion rückwirkend zum 1. Januar 1936, durch die die Firma Magirus erlosch. Das Ulmer Werk firmierte nunmehr als Humboldt-Deutz-Motoren A.-G. Magirus-Werke, Sitz in Köln, Zweigniederlassung in Ulm.

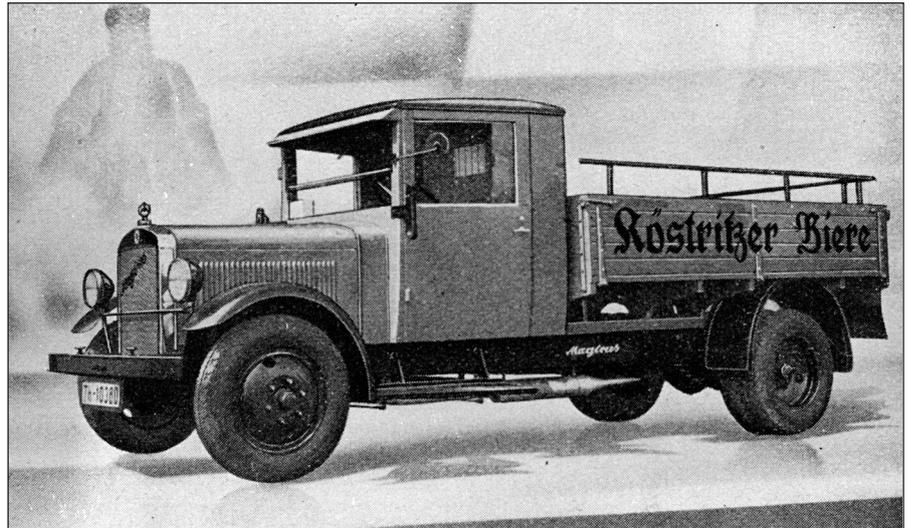


Magirus 1932

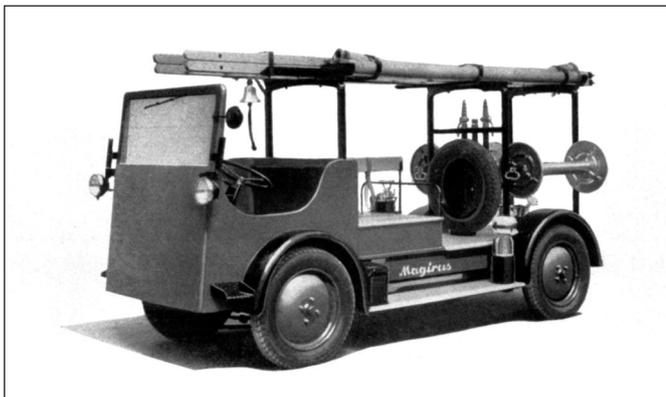
Interessant war Magirus unter anderem auch dadurch, dass man bei den Aufträgen für die Reichsbahn mit einer Quote beteiligt war. (In der Vereinigung Deutscher Nutzwagenfabriken zusammengetretene Fabriken DB, BNV, MAN, Magirus und Krupp, die ein Preiskartell gebildet hatten.)

Ab 1935 bis 1940 baute Magirus für Feuerwehrezwecke die Kraftspritze KS 25 (125-PS-Sechszylinder). Mit ihrer riesigen Haube ...

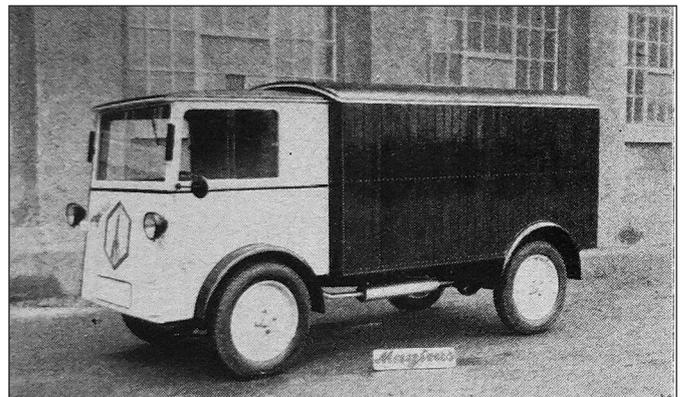
1936 steigerten sich die Militäraufträge und der Geländewagen wurde von > Henschel in Lizenz übernommen und mit Deutz-Motoren F 6 M 516 (125 PS) oder F 6 M 516 H (100 PS, Henschel-Kurbelgehäuse) ausgerüstet. Diese 33 G 1 Modelle, von denen bis 1942



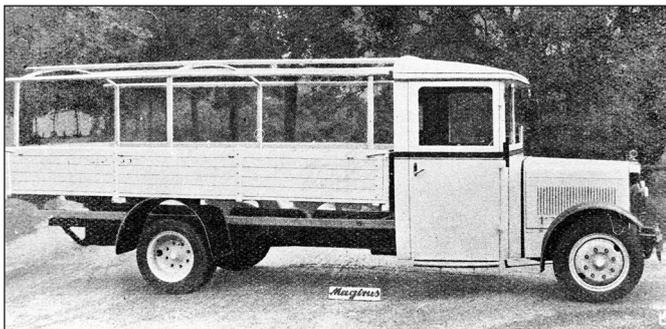
Magirus 1932



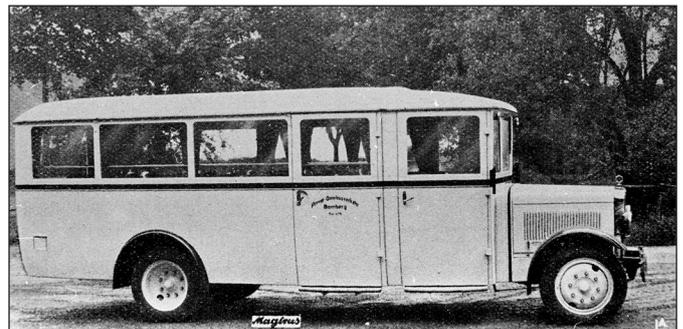
Magirus 1933: Typ M 10 für Feuerlöschzwecke



Magirus M 10 Kastenwagen 1933



Magirus 1932: Der Pritschenaufbau konnte ...

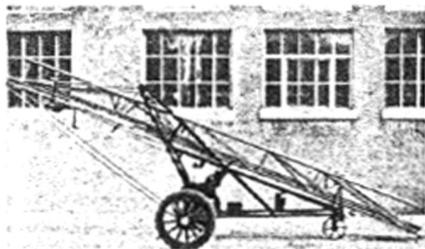


... gegen einen Omnibuskasten getauscht werden

# MAGIRUS-Fahrzeuge



Magirus-Sattelschlepper



Magirus-Dreiradleiter



Magirus-Straßensprengwagen



Magirus-Krankswagen



1-To-Magirus Kastenwagen



Magirus-Müllabfuhrwagen



Magirus-Rt: Inmotorspritze



1-To-Magirus Lieferwagen



5-To Magirus-Tankwagen



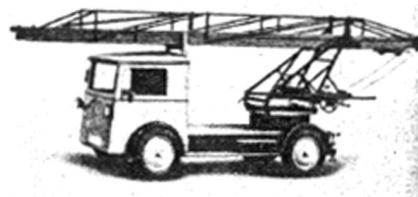
5-To-Magirus-Autospritze



2 1/2-To-Magirus-Omnibus



Magirus-Schaumlöschspritze



Magirus-Montageleiter



Magirus-Mobelzug



Magirus-Kipper

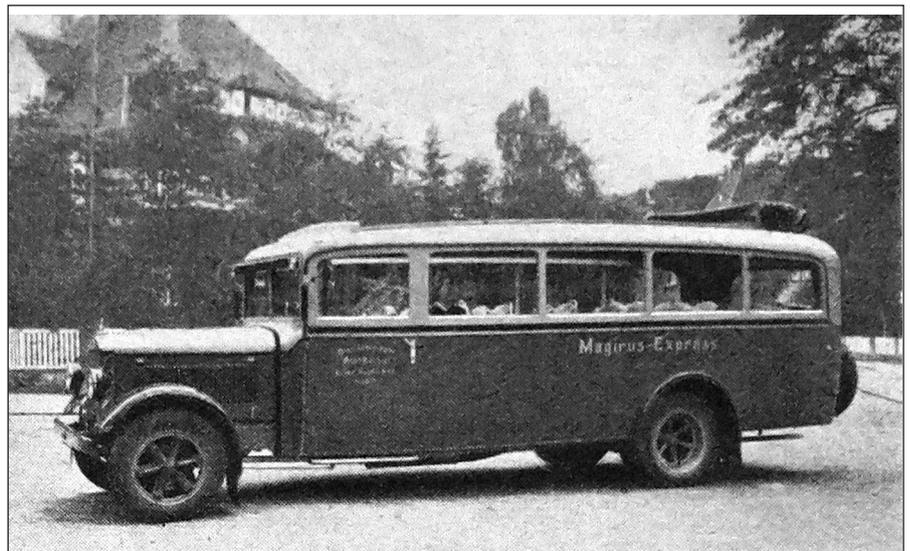


Magirus-Holzgalastu 27m

Das Magirus-Programm 1933, Fortsetzung auf nächster Seite <sup>1</sup>

circa 22 000 Stück vom Band liefen, fertige ab 1938 in Lizenz auch > Magirus in Ulm. 1936 brachten die Magirus-Werke einen neuen 4-t-6-Zylinder-Wagen auf den Markt, der mit 7,7-Liter-Vergaser-Motor oder 7,6-Liter-Diesel-Motor wahlweise ausgestattet werden konnte. Die Bremsleistung lag bei 110 PS für beide Motoren.

VT 1936): 1936 auf der IAA Berlin auch Schwingachsen an den Vorderrädern beim Omnibus und verstärkt Stromlinienform. Schnellbus mit elektrisch geschweißtem Stahlaufbau mit 80-PS-6-Zylinder-Motor und 31 Sitzen



Magirus-Bus 1933

**Magirus**  
**Diesel-**  
**Fahrzeuge**  
 1½  
 = 5 to  
 Lastwagen  
 Omnibusse  
 Sonder =  
 Fahrzeuge

**unübertroffen**  
 C.D. Magirus A.G. Ulm/Donau

Magirus-Reklame von 1935



Magirus mit Holzvergaser 1933

*Magirus-Holzrehleiter*      *Magirus-Leiterspritze*      *Magirus-Riesen-Ganzstahldrehteller, 45 m, mit Fahrstuhl*

*Magirus-Autospritze mit vorn eingebauter Feuerlösch-Kreiselpumpe*      *Magirus-Kohlensäure-Feuerlöschspritze und Tankwagen*

Das Magirus-Programm 1933, Fortsetzung von vorheriger Seite 1

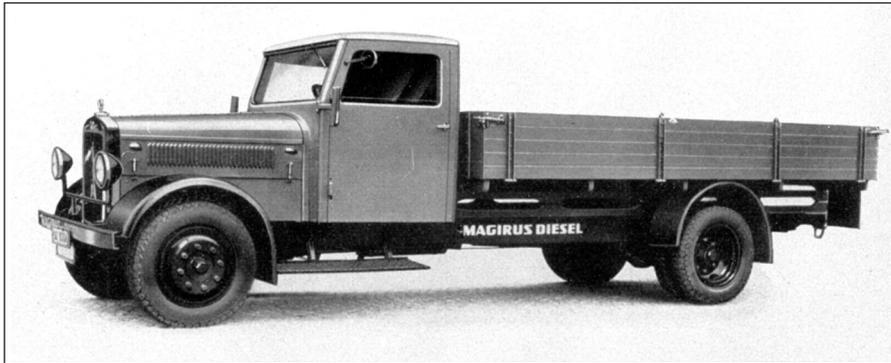
*Papenbrook*: 1936 stellte Magirus je einen Lastwagen und einen Omnibus als Zwei- und Dreiachs her. Diese neuen Fahrzeuge waren alle mit einem Boxer-Diesel Typ Z 95 D (Zwölfzylinder, 10 632 ccm, 150 PS) ausgerüstet. Dieses Aggregat war jeweils unterflur eingebaut: beim Lkw in Fahr-

zeugmitte, beim Zweiachs-Omnibus im vorderen Drittel des Wagens und beim Dreiachs-Omnibus im Fahr-zeugheck.

Auf der IAA 1937 wurde ein zweiachsiger Omnibus in Trambusart für 46 Personen auf dem Fahrgestell Typ M 45 mit einem 6-Zylinder-110-PS-



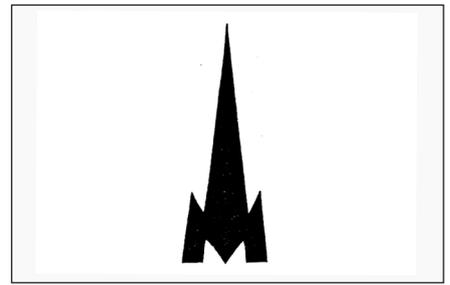
Magirus-Frontlenker-Bus mit 150-PS-Zwölfzylindermotor



Magirus 1935: der M 25



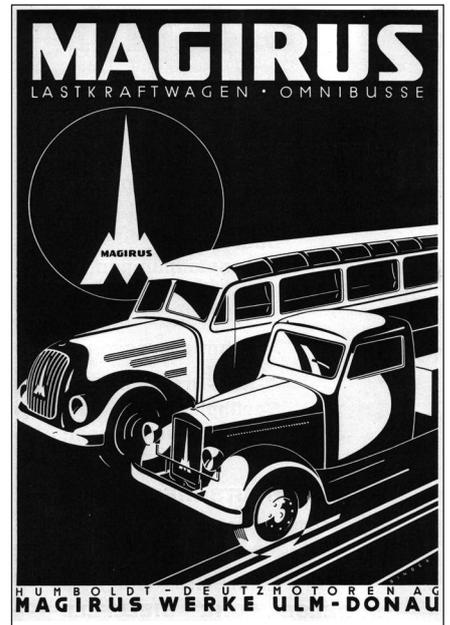
Magirus 1935: mit Anthrazitvergaser und 150-PS-Zwölfzylinder-Mittelmotor



23.09.1935 – 482 131

Vorkammer-Dieselmotor gezeigt, der als „Strabus“ bezeichnet wurde.

1938 schloss Humboldt-Deutz einen Organvertrag mit der Klöckner-Werke A.-G., womit das Unternehmen als Klöckner-Humboldt-Deutz A.-G. firmierte.



Magirus 1935



Magirus 1935

**Magirus-Fahrgestell Typ M 45/50**

**Magirus-Sprengwagen**

**Magirus-Ferntransportwagen**

**Magirus-Kipper**

**Magirus-Pionierwagen**

**Magirus-Omnibus**

**Magirus-Autodrehleiter**

**Magirus-Möbeltransportwagen**

**Magirus-Elektrofahrbelbung**

**MAGIRUS**

**Magirus-Hinterachse**

**Magirus-Motorprüfste**

**Magirus-Ferntransportwagen**

**Magirus-Kastenwagen**

**Magirus-Sanitätswagen**

**Magirus-Omnibus**

**Magirus-Autodrehleiter**

**Magirus-Laftrahfrwagen**

**Magirus-Stechachse**

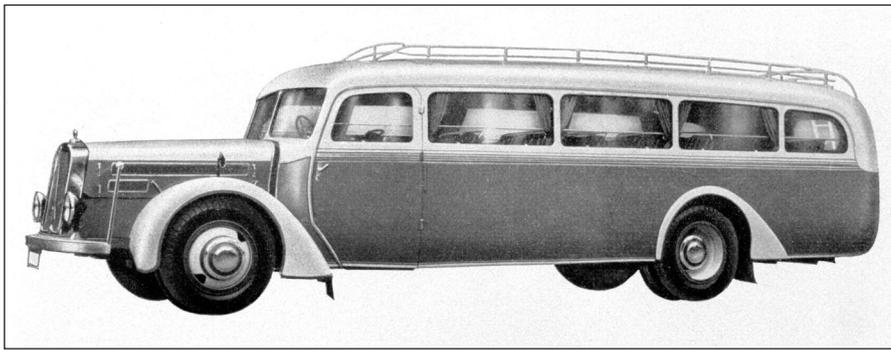
**HUMBOLDT-DEUTZMOTOREN A. G.**

**MAGIRUS WERKE · ULM**

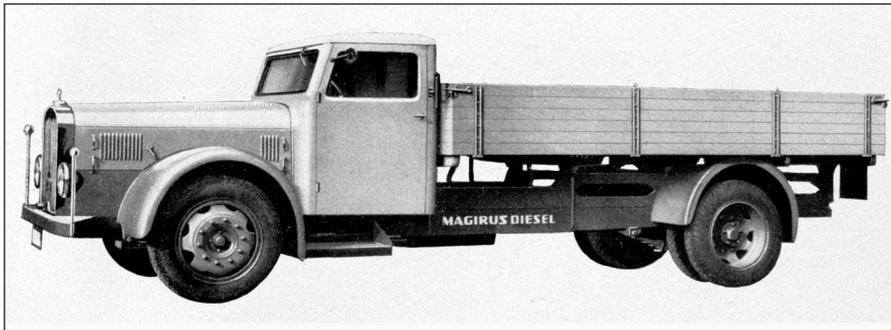
MAGIRUS-Verkaufsbüros in Deutschland: Berlin, Breslau, Dortmund, Frankfurt a.M., Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Köln, Königsberg (Ostpr.), Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart

Bearbeiter: Thun, Ramboldt, Drömmig

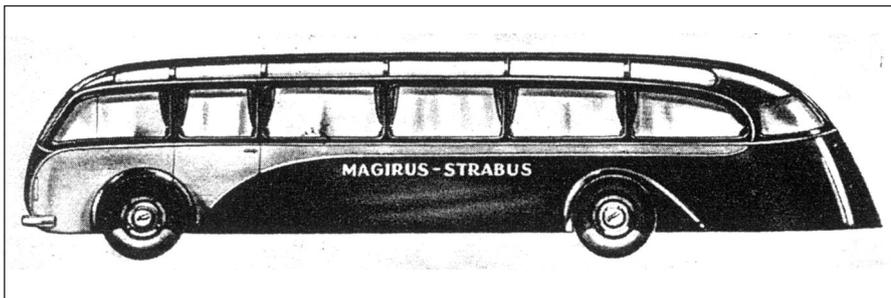
Das Magirus-Programm 1936



Magirus 1937: M 45 + M 50 Bus



Magirus 1937: 4-t-Pritschenwagen



Magirus 1937: Strabus



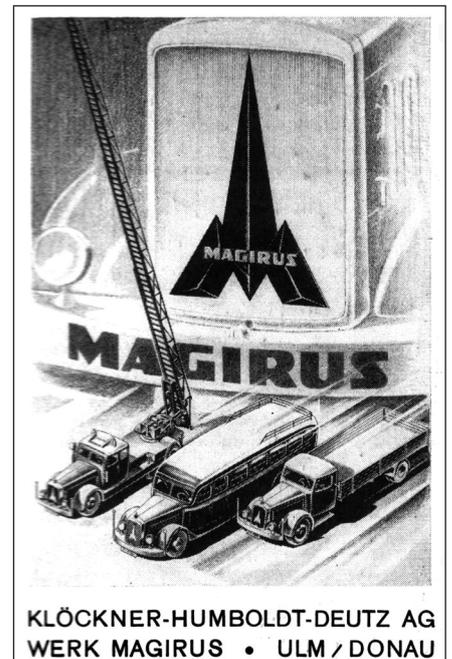
Magirus 1936: Leiterwagen des „Reichszuges Deutschland“



10.11.1939 – 521 234

Der Ende 1938 verkündete Schell-Plan (zur Vereinheitlichung der Lkw-Typenproduktion) sah vor, dass die Magiruswerke einen 3-Tonner-Diesel-Lkw gemeinsam mit der Ringhofer Tatra Werke A.G. und einen 4,5-t-Haupttyp mit den Firmen Österreichische Automobilfabriks A.G., vorm. Austro Fiat, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G. (> MAN) und der Österreichischen Saurer-Werke A.G. entwickeln sollten.

Zur Wiener Frühjahrsmesse 1940 präsentierten die Ulmer den völlig neuen, steuerbegünstigten Dreitonner L 330, den man auch als geländegängigen Allradwagen lieferte. Das stilisierte Ulmer Münster war als Markenzeichen durch einen Ring abgelöst worden, in dem als neuer Markenname Klöckner-Deutz stand. Die Typenbezeichnung wurde 1941 bei der Straßenversion in „Deutz S 3000“ (S-Typ) geändert, der weitgehend baugleich eine Allradver-



KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG  
WERK MAGIRUS • ULM / DONAU

Magirus 1938

sion (A-Typ) und ein Omnibus (O-Typ) zur Seite standen. Alle trieb der gleiche 80-PS-Deutz-Motor.

Daneben baute KHD den gemeinschaftlich mit Henschel & Sohn und den Österreichischen Saurer-Werke A.-G., Wien, im Rahmen des NS-Typenprogramms geschaffenen Allrad-4,5-Tonner mit der offiziellen Bezeichnung GS 145 bzw. GA 145 (Gemeinschaftstyp G, S für den steuerbegünstigten Wirtschaftswagen, A für den geländegängigen Wehrmachtswagen, mit vorgesetztem „H“ = Henschel, „K“ = KHD oder „S“ = Saurer). Auf Anweisung Schells vom 12. Juni 1941 wurden diese Bezeichnungen geändert. Dem vorweggestellten Firmennamen folgte die Nutzlast in kg und zuletzt die Auslegung als Straßen-, Allradwagen oder Omnibus. Aus dem L 4500 S oder L 4500 A oder O 4500 wurde also Magirus 4500 S, Magirus 4500 A und Magirus 4500 O.

Steyr „Raupenschlepper Ost“

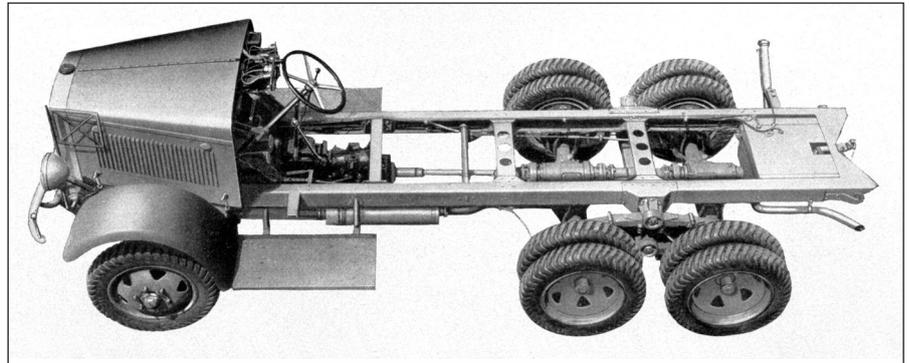
Deutz entwickelte ab 1939 luftgekühlte Dieselmotoren und baut diese bis Kriegsende noch in ca. 400 Kfz ein.

Die zum Kriegsdienst einberufenen 2000 Mitarbeiter wurden durch sogenannte Fremdarbeiter und KZ-Häftlinge ersetzt. Nach der Auslagerung der wertvollen Maschinen wurden die Werke I und II durch Luftangriffe zerstört. Am 24. April 1945 erfolgte der

Einmarsch der amerikanischen Armee, die das Werk nun vor der Ausplünderung schützte.

Nach der Kapitulation des „Dritten Reiches“ musste der bisherige Direktor Konrad Dieterich abtreten.

Bereits im Oktober 1945 nahm man unter dem Treuhänder Direktor Roth den Bau von Fahrgestellen und Schleppern sowie Raupenschleppern für die Forstwirtschaft in dem nur zu 20% zerstörten Werk I wieder auf. Im Ge-



Magirus 1937: M 206 1,5-2-t-Chassis

Internationale  
Automobil- und Motorrad-  
Ausstellung Berlin 1939  
17. Februar - 5. März

*Wir stellen aus*  
*in Halle 2, Halle 6,*  
*Freigelände vor Halle 2,*  
*Vorführungsgelände*  
*vor Halle 8.*

12350

**KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · KÖLN**

**WERK MAGIRUS** **WERK DEUTZ**

**KLÖCKNER-DEUTZ**

*in aller Welt*

Lastrkraftwagen, Omnibusse, Sonderfahrzeuge

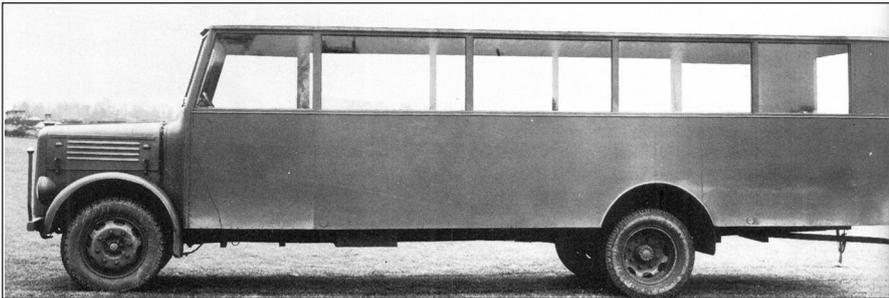
**KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · KÖLN**

Magirus 1942

Das Magirus-Deutz-Programm zur IAMA Berlin 1939 <sup>1</sup>



Magirus 1941: Allrad-Militärfahrzeug



Magirus 1941: Primitivbus aus Kriegsproduktion



Magirus 1941: KHD ML 4500 A <sup>1</sup>



Magirus 1941: KHD ML 4500 <sup>1</sup>



20.10.1952 – 686575



20.10.1952 – 686575

schäftsjahr 1945/46 10 Mill. RM Umsatz.

Die Produktion im Werk I stieg sehr schnell wieder unter dem Treuhänder Direktor Arthur Roth, das Werk II, in dem Sonderaufbauten hergestellt wurden, war stärker betroffen. Der S 3000 wurde als Dieselwagen und auch mit Imbert-Holzgasanlage geliefert. Das Wehrmachtsfahrzeug, der Raupenschlepper Ost RSO wurde statt mit Vollketten mit lenkbaren Vorderrädern versehen und als spezieller Waldschlepper verkauft. Einen 30 und einen 50-PS-Schlepper gab es in Straßen- und Ackerversion. 1946/47 baute das Aufbauwerk schon wieder die Aufbauten für Feuerwehrfahrzeuge, karosierte „Jeeps“ und amerikanische Omnibusse.

Kurz nach der Währungsreform, am 26. Juni 1948, hatte das Magirus-Werk schon wieder 2500 Mitarbeiter.

Anfang 1948 schlug die KHD mit dem serienmäßigen Einbau eines luftgekühlten 75-PS-Vierzylinder-Dieselmotors (F 4 L 514) im S 3000 eine neue Entwicklungsrichtung im deutschen Nutzkraftfahrzeugbau ein. Bereits 1942 hatte die Motorenabteilung der KHD die Luftkühlung entwickelt und später im Waldschlepper erprobt. Sein Vorteil war die Betriebssicherheit von – 40° bis + 60° C Außentemperatur. Auch Omnibusse des Typs O 3000 für max. 39 Fahrgäste wurden auf dem Fahrge-

stell aufgebaut. Das alte Magirus-Zeichen mit dem Ulmer Münster und dem Magirus-Schriftzug wurde wieder eingeführt. 1949 erhöhten die Ulmer die Nutzlast ihres Lkw auf 3,5 t (Typ S 3500), die Motorleistung auf 85 PS. Die Omnibus-Version O 3500 beförderte nun 45 Personen. Den Magirus-Viereinhalbtonner S 4500, der 1950 auf den Markt kam, trieb das gleiche Aggregat an, dessen Leistung abermals gesteigert worden war: auf 90 PS.

Den stärksten damals in Deutschland gebauten luftgekühlten Dieselmotor F 8 L 614 (175-PS-V8-Zylinder, 10644 ccm) stellte Magirus 1951 auf der IAA vor: im neuen Schwerlastler S 6500 (1952: 6,75 t Nutzlast). Dieses Fahrzeug mit seiner modernen Alligatorhaube gab es als Fernlastzug, als Lkw und Sattelschlepper. Die ersten Typen gingen sofort in den Export, die Serienproduktion startete im Frühjahr 1952. Auf ein solches Fahrgestell setzte Magirus die damals längste Drehleiter der Welt mit einer Steighöhe von 52+2 m. Zur gleichen Zeit erhielt der neue 3,5-Tonner S 3500 das Äußere des S 6500, womit man die Ersatzteillagerung verringerte. Für das Baugewerbe lieferte man mit Allradantrieb den A 3500 (3,1 t NL im Gelände). Mit einem wahlweise zum 90-PS-Vierzylinder angebotenen neuen luftgekühlten 130-PS-V-Sechszylinder-Diesel (7,89 l) wurde 1952 der O 3500 mit Alligatorhaube stärkster deutscher Omnibus.

Mit dem V 8-Aggregat im Heck präsentierte Magirus 1951 den neuen Omnibus O 6500, er beförderte im Reiseverkehr bis 58 Personen, im Linienverkehr 85 Fahrgäste.

Den kleinen S 3500 wertete man ebenfalls mit einer Alligatorhaube auf



Magirus 1946: RSO - RS 1500 Waldschlepper Chassis <sup>Spie</sup>



Magirus 1948 O 3000 <sup>Brekina</sup>



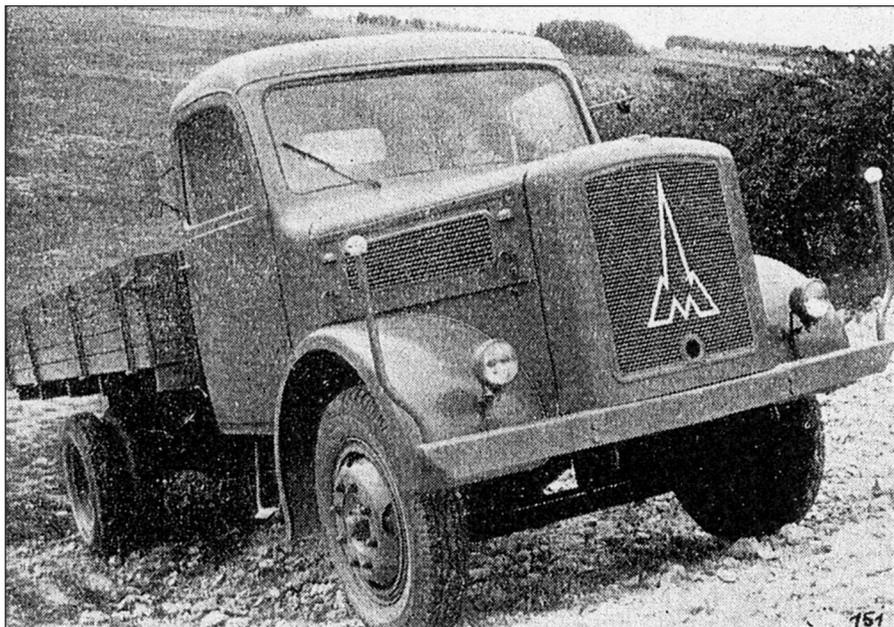
Magirus 1949: O 3500, 74 PS, F 4 L 514-Motor



Magirus 1950



Magirus 1951–1953: O 6500 Brekina



Magirus 1950: der S 3500



Magirus 1950: der O 3500 mit 36 Sitzen



1952

(3,5–4 t; 14 t Gesamtlastzuggewicht, 90 PS, 78 km/h). Der O 3500 H erhielt 1953 wahlweise zu dem 90 PS-Aggregat einen neuen 130-PS-Sechszylindermotor (F 6 L 614, 7983 ccm).

Mit einer Allrad-Version A 3500 genügten die Ulmer 1952 der steigenden Nachfrage nach geländegängigen Baustellenfahrzeugen. 1953 folgte der 6,5-t-Allrad-Lkw A 6500 (175 PS). Die Alligatorhaube hielt jedoch der starken Beanspruchung im Gelände nicht stand, sie sprang auf. Somit erhielt diese Fahrzeuggattung wieder eine modernisierte eckige Haube.

Als Frontlenker mit Heckmotor (175-PS-V 8-Zylinder) bildete man den Omnibus Typ O 6500 (max. 85 Personen) aus. Ihm stand der konventionelle Hauben-Omnibus O 3500 mit 95-PS-Vierzylinderdiesel zu Seite. 1952 überarbeitete Magirus-Deutz den O 3500 und pflanzte unter seine neue Alligatorhaube auch einen neuen 130-PS-Sechszylinderdiesel. Damit er anstelle des bisherigen Vierzylinders unter die Haube passte, war er in V-Form ausgebildet.

Im Berliner Zweigwerk Tempelhof nahm Magirus Ende 1951 die Produktion einer Dreirad-Motor-Kehrmaschine Typ Mokema mit einem luftgekühlten 15-PS-Einzylinder-Deutz-Dieselmotor auf. Kehrwalze und Sprengwasserbehälter waren auswechselbar.



Magirus 1951

Ende 1953 begann die Großserienfertigung des S 4500 (4,4–4,5 t Nutzlast) mit dem gleichen 90-PS-Motor wie im S 3500. Der Sattelschlepper erreichte ein Gesamtzuggewicht von 16 t.

1954 wurde Magirus für Gelenkbusse ein Konzept patentiert, Heckmotor treibt Mittelachse an.

*KUV 1954 23 302 – 18.11.):* Der neue Magirus-Deutz-Heckomnibus, Serienproduktion aufgenommen: luftgekühlter F 6 L 614 V-Sechs, 7983 ccm, 125 PS bei 2300 U/min; synchronisiertes Fünfgang-ZF-Getriebe, Leichtstahlkonstruktion in drei Grundausführungen: Aussichtsomnibus 39 Sitze und 8 Klappsitze; Linien- bzw. Stadtverkehrsomnibus mit 22 bis 37 Sitzen, max. 80 Personen; 9,5 m lang.

Zur Reparaturerleichterung erhielt der neue Frontlenker S 7500 „Jupiter“ von 7,35 t Nutzlast 1955 ein nach vorne kippbares Fahrerhaus (Getrennte Frontscheiben, geteilte Kühlerattrappe unten, Kupplung hydraulisch).

Zwischen 1955 und 1957 ersetzen Planetennamen unseres Sonnensystems die Zahlencodierung, zum Teil für neue Modelle, zum Teil auch bei schon bekannten Bautypen, um eine bessere Kenntlichmachung zu erreichen. Der S 3500 wurde zum „Sirius“, die S 4500-

**MAGIRUS-DEUTZ**  
STADTVERKEHRS-OMNIBUS  
**O 6500**



**85 PERSONEN FASSUNGSVERMÖGEN**

Der neue Magirus-Deutz Stadtverkehrs-Omnibus erhielt durch den Heck-Einbau des 175 PS luftgekühlten 8-Zylinder-Deutz-Dieselmotors in V-Form eine niedrige Fußbodenhöhe; der Einstieg ist nur 350 mm hoch! Die Heckbauweise erlaubt eine doppelbreite Tür im hinteren Aufbau, die gleiche doppelbreite Tür in der Mitte sowie eine einfachbreite vorn. Der Stadtverkehrs-Omnibus ist für folgende Betriebsarten lieferbar: Laufender Schaffner, sitzender Schaffner und Fahrgastfluß, Einmann-Betrieb.

Ein Erzeugnis der ältesten  Motorenfabrik der Welt

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG  
WERK ULM

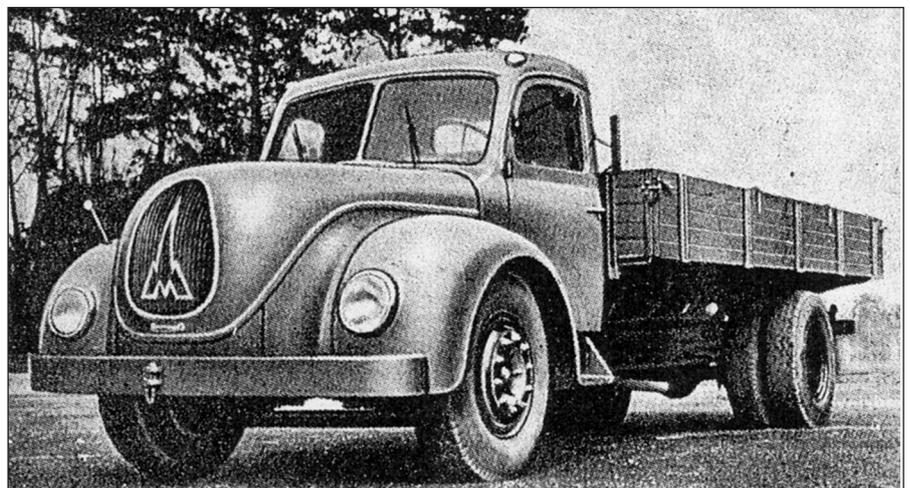
Magirus 1952: O 6500-Werbung



Magirus 1952: S 75 Jupiter F, ein Prototyp



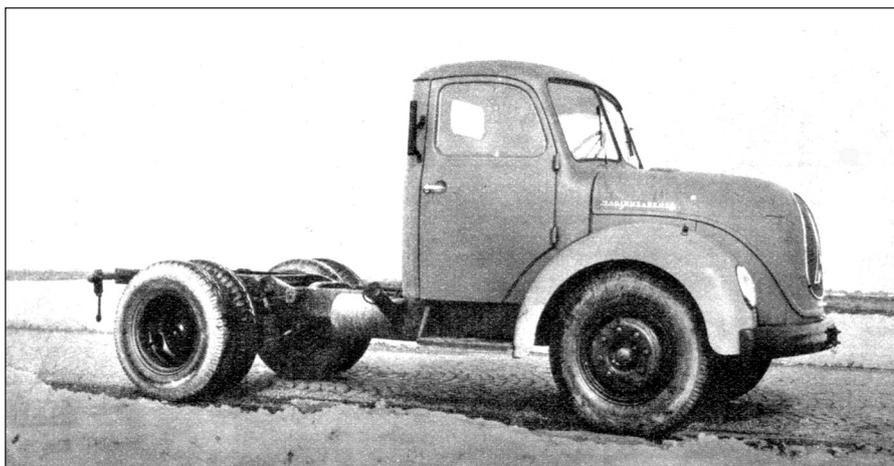
Magirus 1951: S 6500 DL 52+2



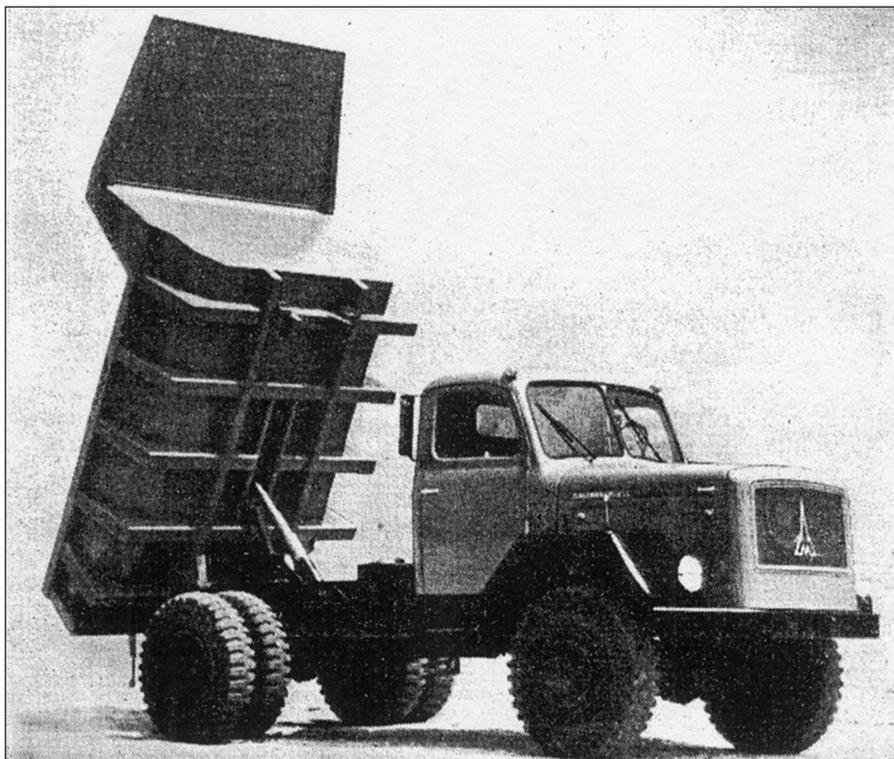
Magirus 1951: der S 6500



Magirus 1955: Saturn 195 FS 6x4



Magirus 1953: S 3500-Sattelzugmaschine mit 90 PS



Magirus 1953: der A 6500

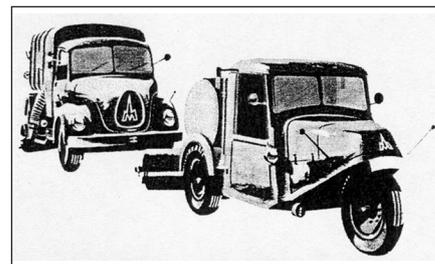
Reihe hieß nun „Mercur“, die S 5500-Reihe wurde „Saturn“ genannt und die 7500-Reihe wurde zu „Jupiter“. Mit dem S 7500 „Jupiter F“ stellte Magirus 1955 den ersten Nachkriegs-Frontlenker-Lkw vor.

Frontlenker wurden durch „F“ gekennzeichnet, „A“ stand weiterhin für Allrad. Die angehängte Zahl bezeichnete die PS-Leistung. Der Jupiter war in verstärkter Ausführung als Sattel-schlepper mit dem Zusatzkürzel „HD“ versehen.

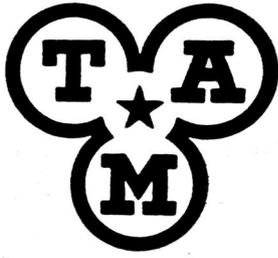
Ab 1. Januar 1956 pachtete die KHD die Werksanlage der Vereinigte Westdeutsche Waggonfabrik AG., Mainz-Mombach, und begann hier mit der Montage ihrer Magirus-Deutz-Omnibusse.

Der 1957 herausgebrachte neue 4,5–5-Tonner, der den „Seebohm“-Richtlinien entsprechende S 4500/112 Mercur (luftgekühlter 112-PS-6-Zylinder-V-Motor, Nutzlast 4,95 t) mit „Silentcab“ wurde mit zwei Radständen (4200 und 4850 mm) ausgeliefert, der S 4500 mit 85 PS und der S 4500/6 mit 125 PS daneben jedoch weitergebaut.

Im Saturn 145-L verwendete Magirus ab 1956 erstmals als deutscher Hersteller den Außenplaneten-Antrieb serienmäßig, es gab auch eine Dreiseitenkipper-Version Saturn 145-K. Diese entsprachen den neuen Maßen und Gewichten, nicht jedoch der 125-PS-V-Sechszylinder. Dem großen Drehmoment wegen erhielt er jedoch eine Ausnahmegenehmigung über den Stichtag 1960 hinaus. Das Baumuster erhielt 1958 ein stärkeres 145-PS-V 6-Zylinder-Aggregat (F 6 L 714), das die Forderung nach 6 PS/t erfüllte. Mit ihm kam auch ein neuer Allrad-Haubenkipper Saturn A-K (6,2 t NL, 12 t zGG). Auf Druck der Seebohmschen Verordnung verließ man die bisherige Praxis eines Moto-



Magirus-Kehrmaschinen 1953



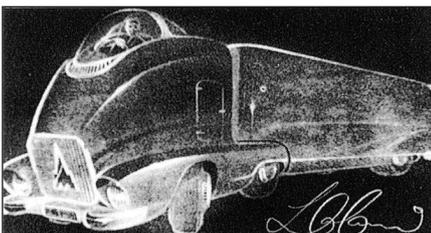
TAM

renbaukastens und entwickelte drei Grundmuster.

Unter den Vorgaben der Seebohm-Gesetze präsentierte Magirus-Deutz auf der 38. IAA 1957 in Frankfurt erstmals die fast identischen 4,8-t-Lkw Mercur F (85-PS-Vierzylinderdiesel, 9 t zGG) und Mercur 112 F (112-PS-Sechszylinder-Reihenmotor, 9,5 t zGG). Beide Nahverkehrsfrontlenker zeichneten sich u. a. durch ein neugestaltetes Fahrerhaus mit durchgehender Panoramascheibe aus. Die allradgetriebene Dreiseitenkipper-Variante erhielt die Bezeichnung Mercur 112 A. Ebenfalls neu war der Saturn A, ein allradgetriebener Dreiseitenkipper für 6,25 t Nutzlast (12 t zGG) mit einem 125-PS-V-Sechszylinder-Diesel. Als schwerstes Modell bot man den Uranus 170 AE (170-PS-V 8-Motor), einen Dreiachs-Muldenkipper für 15 – 16,2 t an. Letzterer wurde auch als Bergungskranwagen für die Feuerwehr und sonstige Rettungsorganisationen



Magirus 1957: TAM 4500



Magirus von 1956 mit Colani-Design

ausgeliefert, Seine Tragfähigkeit später auf 20 t erhöht.

Im neuen selbsttragenden Stadtomnibus Saturn II (125-PS-V 6-Zylinder) setzte Magirus 1957 erstmals Luftfederung ein. Der neugestaltete Bus hatte

32 Sitze und konnte 86 bis max. 100 Personen befördern. Die Serienproduktion begann 1958.

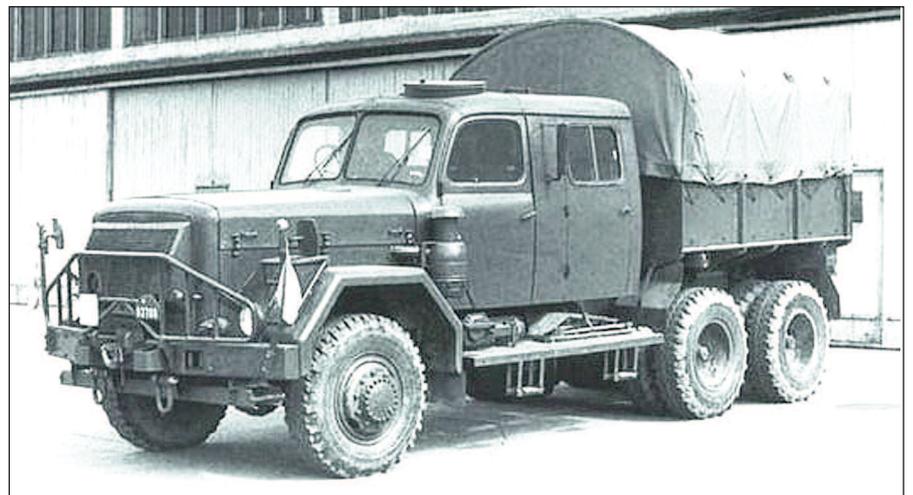
???? Die Typen „Mercur“, „Saturn“ und „Jupiter“ sowie „O“-Serie für Om-



Magirus 1959: ein Mercur 120 F-L



Magirus 1958: Uranus 250 PS, 12 Zyl., zGG 60 t



Magirus 1962: Uranus mit großer Schnauze



nibusse. Sirius. Neu war der „vollschallgedämpfte Fahrerhaus.

1960 3 115): Mit den Seeböhm-Verordnungen wurden 1959 auch die Mercur-Serie überarbeitet. Von zwei Grundtypen des Typ Mercur 120 (120 PS, luftgekühlter V-Sechszylinder) ausgehend, die eine trug je nach Ausführung 4,9 bis 5,7 t Nutzlast, die zweite, eine verstärkte Exportausführung, 5,8 bis 6,45 t, baute man 18 verschiedene Varianten.

Gegen Ende 1958 erhielt die Klöckner-Humboldt-Deutz A.-G. einen Großauftrag von der Vereinigten Arabischen Republik, die von den Magirus-Werken ausgeführt wurde: die Errichtung einer Lastwagen- und Motorenfabrik für jährlich 3500 Dreitonner- bzw. 5-t-Lkw und 4000 Dieselmotoren. Die Kapazität sollte im Laufe einer Zeit von 8 Jahren auf 6000 Fahrzeuge und 8000 Motoren jährlich erweitert werden.

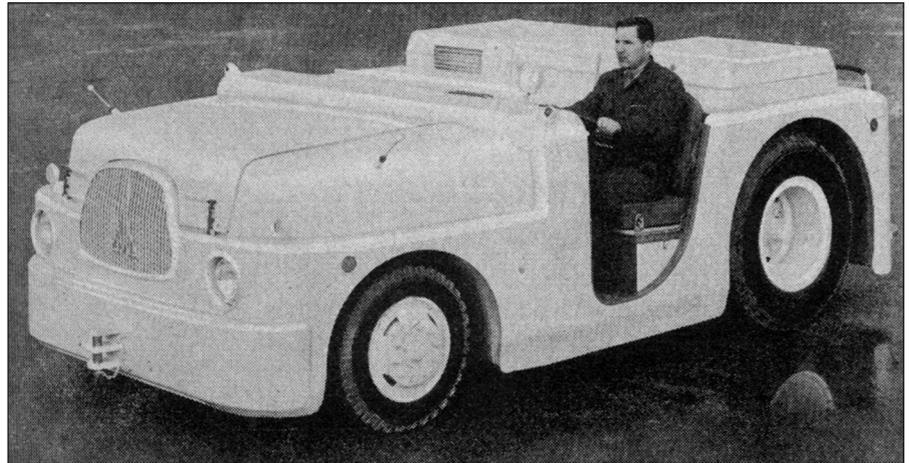
Lao 1994 1 39): KHD ab 1948/49 zunächst Wirbelkammer, ab 1965 auch Direkteinspritzung; die ersten luftgekühlten Magirus-Deutz-Lkw und -Busse (3,5 t NL) besaßen den R4-Deutz-Diesel F 4 L 514 mit 85 PS. – Ära endete bei Iveco im Sommer 1993 mit der Vorstellung der neuen Magirus-Eurofire-Fahrzeug-Generation mit Iveco-Fiat-Dieselmotoren.

1965 reduzierte die Klöckner-Humboldt-Deutz ihren Markennamen auf Deutz. Lediglich bei den Typenkennungen der Lkw stellte man noch die Bezeichnung Magirus vor die Typenbezeichnung, die Omnibusse wurden zu Deutz-Omnibussen.

Neue, kippbare Frontlenker-Fahrerhäuser, die bei allen Baureihen verwendet wurden, und eine ebenfalls neuentwickelte Direkteinspritzer-Motorenbaureihe führten 1965 auch zu einer

Ausweitung der Typenvielfalt bei Magirus.

Lao 1969 7 16): Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe VÖV Herbst 1966 Gründung des Arbeitskreises



Magirus 1960



Der Magirus-Deutz Jupiter 6x6 in der Militärversion 1960



Magirus 1961: Frontlenker Lepoix <sup>HIK</sup>



Magirus 1960: Saturn II



Magirus-Deutz 1961 Mercur 120 AK



Magirus-Deutz 1960 Mercur 120



Magirus-Deutz 1962



01.10.1963 – 789 614

„Standard-Linienbus“: Büssing, Daimler-Benz, Magirus und MAN, abweichend Neoplan NH 15

Nach unten verlängerte die KHD ihr Angebot durch die Übernahme des > Eicher Transexpreß. Überarbeitet vertrieb man bis 1972 den von Eicher weitergebauten Verteiler-Lkw (5,99 t GG) anfangs als Typ Magirus 70 D 6 FL/FK. Mit gesteigerter Leistung des luftgekühlten Vierzylinder-Reihen-Deutz-Diesels erhielt er 1968 den Namen 75 D 6 FL/FK (75 PS) und 1969 die Kennung 80 D 6 FL/FK.

Im Omnibusbau präsentierte Magirus zur IAA 1969 einen Club-Reisebus, der dem Trend zu Luftfederung und selbsttragender Konstruktion widersprach. Der Magirus R 80 hatte ein Lkw-Fahrgestell und war blattgefedert. Erst 1972 ging er in Serie.

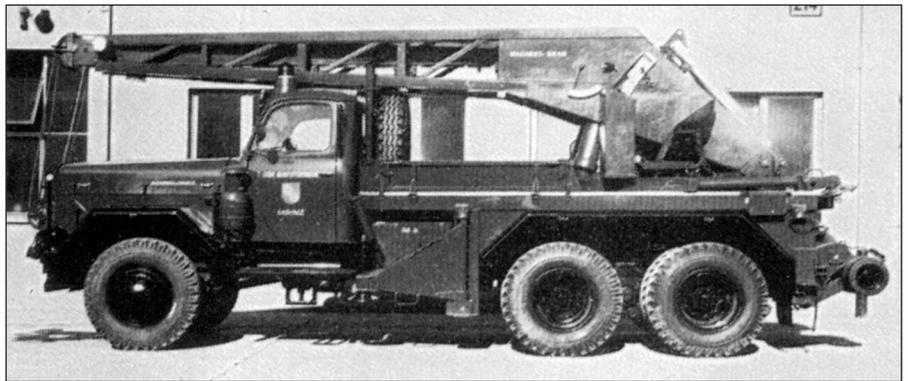
*Denis Miller 1971:* Seddon-Deutz: Kooperation zwischen Seddon Motors Ltd., Oldham, Lancs, und Magirus-Deutz (Great Britain) Ltd. in a prototype good model using a Seddon „13-Four“ grid, powered by a 120 bhp Deutz F 6 L 912 air-cooled V6 diesel

1974 erhielt Magirus von der Sowjetunion einen Auftrag von fast 9500 großen Baustellenkippern der Zwei- und Dreiachs-Typen M 232 D 19 K 4×2; M 290 D 26 K 6×4, die innerhalb zweier Jahre ausgeliefert wurden. Sie verrichteten ihren Dienst zur vollsten Zufriedenheit bei Temperaturen bis weit unter – 50° C im West- und Mittelabschnitt des Baikal-Amur-Magistrale-Projekts (BAM), dem Gegenstück zur Transsibirischen Eisenbahn.

Am 18. November 1974 gliederte die Klöckner-Humboldt-Deutz ihre Nutzfahrzeugabteilung als Magirus-Deutz AG aus und überführte sie zum 1. Januar 1975 in die gemeinsam mit der Fiat S.p.A. gegründete Holding Industrial

Vehicles Corporation B.V., kurz IVECO, mit Sitz in Amsterdam. Vorstandsvorsitzender der Magirus-Deutz AG wurde Dr.-Ing. Heinz W. Hahn. Iveco übernahm den Markennamen Magirus-Deutz ebenso wie die Marken der übrigen Fabrikate:

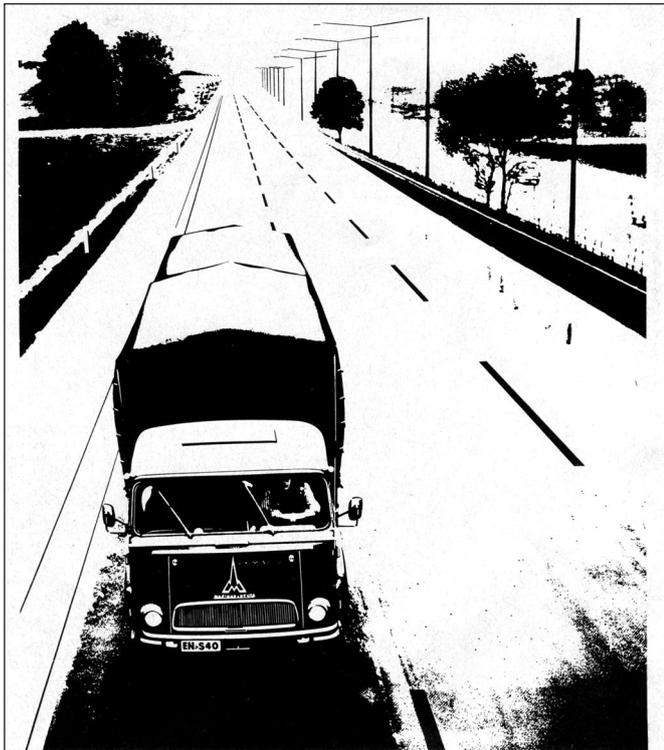
Trotz Überschneidungen im Iveco-Fahrzeugangebot lief bei Magirus-Deutz im Frühjahr 1975 eine neue Mittelklasse-Fahrzeuggeneration vom Band, die ihresgleichen suchte. Als Viererclub, ein Kooperations-Produkt der europäischen Nutzfahrzeug-Hersteller DAF, Magirus, Saviem und Volvo, wird sie auch einmalig bleiben. Im Herbst 1971 gründeten die vier die Entwicklungsgesellschaft European Truck Design (ETD) mit Sitz in Eindhoven und Paris. Ziel war die gemeinschaftliche Planung einer Lkw-Mittelklasse-Baureihe. Öffentlich vorgestellt wurden die Fahrzeuge des Viererclubs, den man in Deutschland auch Mittelklassering (MLR) bezeichnete, auf dem Brüsseler Automobilsalon im Januar 1975.



Magirus 1963: Uranus KW 16



Magirus 1963: TE 235 FL 6x4



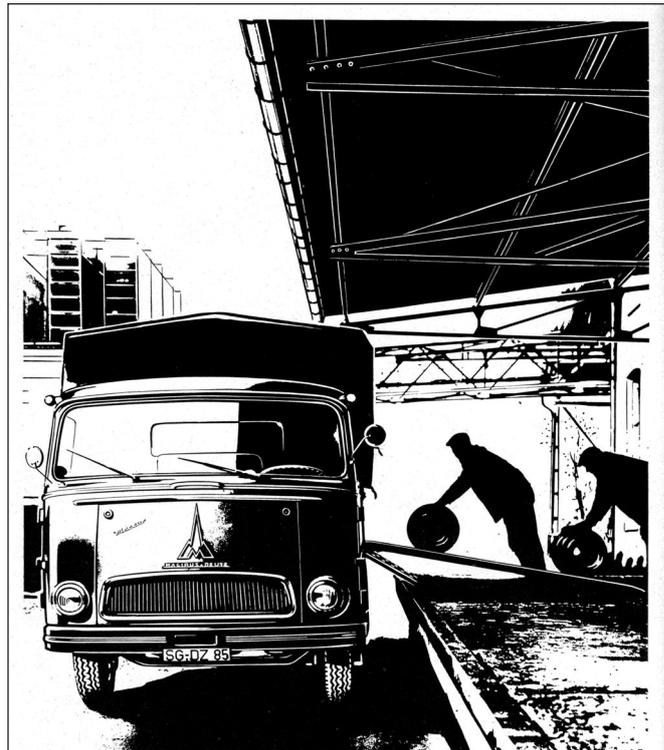
**Magirus-Deutz**

auf der Autobahn,  
auf Landstraßen,  
in Kiesgruben,  
im Stadtverkehr -  
Magirus-Deutz überall



Klöckner-Humboldt-Deutz AG Werk Ulm

Magirus-Deutz 1964



**Magirus-Deutz**

im Stadtverkehr,  
auf Landstraßen,  
im Baubetrieb,  
in Kiesgruben -  
Magirus-Deutz überall



Klöckner-Humboldt-Deutz AG Werk Ulm

Magirus-Deutz 1964

Bei der Fiat-KHD-Holding-Tochter Magirus-Deutz AG liefen die Typen Magirus (90 M 7 FL) 130 M 13 FL, Magirus 160 M 13 FL mit 6–6,6 t, mit 7,49 t und 8 t GG und motorisiert mit 87-PS-Vierzylinder-, 130-PS- und 160-PS-Sechszylinder-Deutz-Dieselmotoren

(F 4 L 913, F 6 L 913 in Saug- und Turbovariante). Angeboten wurden Pritschenfahrzeuge (FL), Kipper (FK), Sattelzugmaschinen und Chassis für Sonderaufbauten. In Ulm entstanden die Fahrerhäuser aus bei Saviem gepressten Teilen, die Vorderachsen und

zum Teil Hinterachsen für alle Vertragspartner.

DAF nannte ihre MKR-Modelle F 700 und F 900/ FA 900 DD (70 und 110 PS); Volvo baute sie in einem neuen Werk in Oostakker nahe Gent/Belgien unter den Kennungen F 406, F 609, F 611 und F 613 und gab ihnen Sechszylinder-Diesel mit 80, 120 und 180 PS Leistung.

Saviem, die 1975 durch Renault mit dem französischen Nutzfahrzeughersteller Berliet (Fahrzeugbau ab 1898) und dem Renault-Nutzfahrzeugbau zur Renault Véhicules Industriels (R.V.I.) fusioniert wurde, schickte ihre Variante mit 9, 11 und 13 t GG und mit 150- und 170-PS-Sechszylinder-Dieseln als J-Serie auf die Straße.

Renault und „Vierer-Club“: Neben den einen Nutzfahrzeug-Fuß der Renault-Gruppe, Saviem, ist 1975 der zweite getreten, denn wegen hoher Verluste war der Schwerfahrzeugehersteller Berliet aus dem Citroën-Michelin-Verband herausgelöst worden. Nachdem man offensichtlich zu Anfang nicht recht wusste, wie beide auf einen Nenner zu bringen sind, gab Renault 1976 die Schaffung der SODEVI – Renault Vehicules Industriels – bekannt. Sie hat die Koordination zwischen Berliet und Saviem vorzunehmen.

Vorübergehend fuhren in Frankreich auch ETD-Fahrzeuge unter dem Berliet-Markenzeichen. In Deutschland konnte man die Saviem-Renault-Fahrzeuge bedingt durch den Saviem-MAN-Vertrag bei MAN kaufen und warten lassen. Der Verwendung der Kabinen durch MAN stand eine Vertragsklausel entgegen. Die Viererclub-Kabinen wurden sehr erfolgreich. Durch die 1977 gegründete Iveco-Tochtergesellschaft Iveco Trucks of North America Inc., Philadelphia, gelangten die Viererclub-Typen ab 1978 mit wassergekühlten Fiat-Dieselmotoren unter der Marke Magirus auf den US-Markt, ebenso kamen sie 1980 via Saviem-Renault (Renault Vehicules Industriels, R.V.I.) zu Mack in die Staaten. 1985 entwickelte Renault Vehicules Industriels (R.V.I.) für ihre US-Beteiligungsgesellschaft Mack Trucks Inc. (ab 1990 zu 100 % bei R.V.I.) gar eine neue Hauptlastwagen-Baureihe mit ETD-Ka-



Magirus 1963: Jupiter 170 HD-L



Deutz 1965: 90 D 7 FL, 7450 kg GG, 4 t Nutzlast



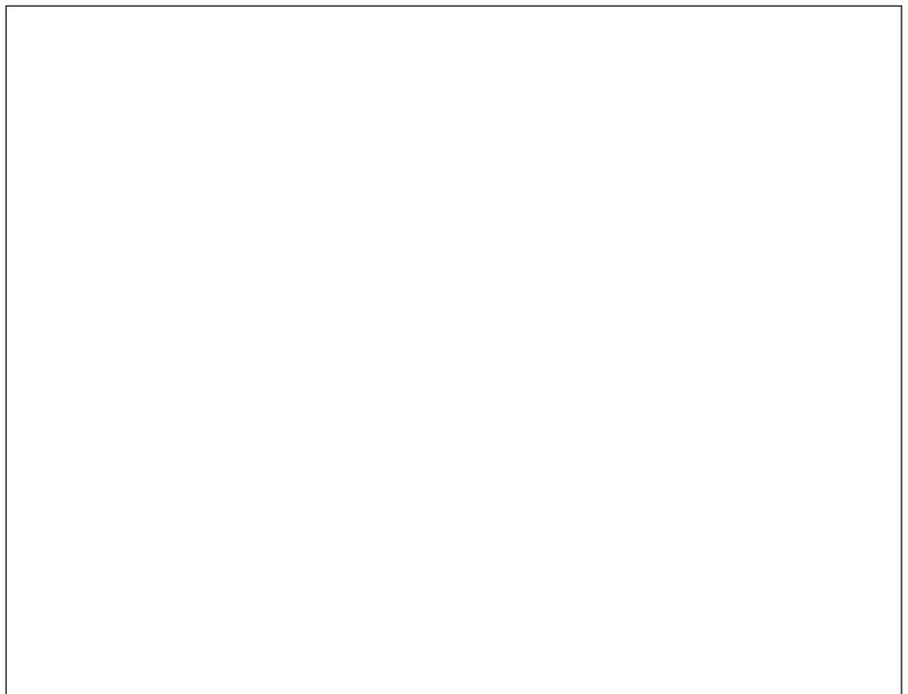
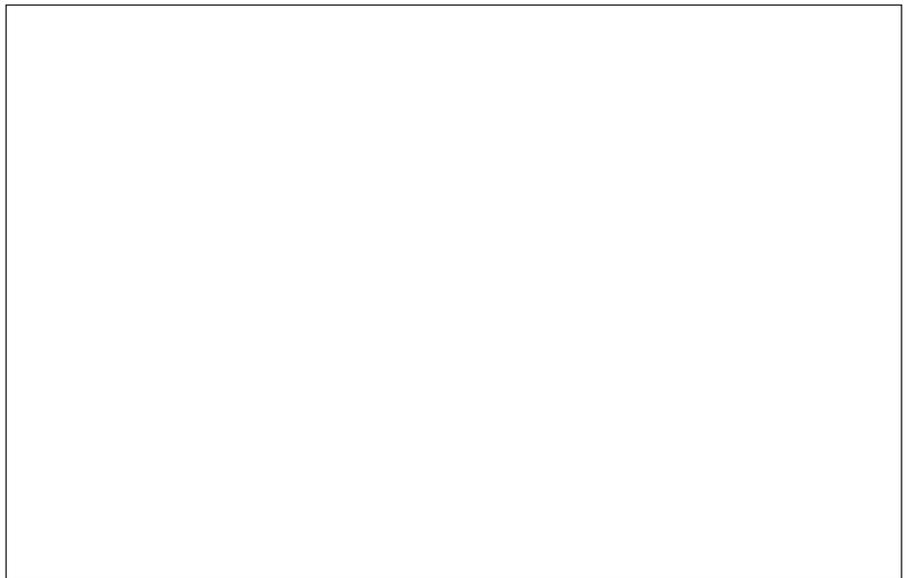
Deutz 1964: 23 D 22 FS 6x4, 235 PS, 36 t GG

bine Typ 875 für die Mack-CS-Conventional-Mid-Liner der amerikanischen GG-Klassen 6 und 7, für 8,8 bis 11,8 und 11,9 bis 15 t. Den Haubenmodellen CS 200, CS 250 und CS 300 stehen die etablierten Frontlenker-Brudertypen MS 200, 250 und 300 gegenüber (ebenfalls mit 875-Kabine). Die Renault-MIDR-06.02-Turbodiesel der CS- und MS-Lkw/Sattelzugmaschinen leisten 129 bis 158 kW (175 bis 215 PS), die California-Varianten jeweils 10,0 PS weniger. (BILD)

Selbst die DDR beabsichtigte über Volvo eine Nachbau-Lizenz zu erhalten und erprobte das ETD-Fahrerhaus an > Robur und > IFA-Lkw-Prototypen. 1979 wurde der Viererclub-Partner-Vertrag um weitere 8 Jahre verlängert. Erst 1993/1994 wurde ihre Fertigung eingestellt, da das Nachfolgemodell parat stand.

Mitte 1975 erhielten alle Fahrzeuge der Iveco-Gruppe zusätzlich zum üblichen Unternehmenszeichen das neue Logo der supranationalen Iveco, ein „i“ neben der Stamm-Marke.

1976 begann die Integration der unterschiedlichen Modellprogramme. Unter der Marke Magirus-Deutz lieferten die Ulmer ab Mai die in Brescia (OM, Officine Meccaniche) und Suzarra gebauten Fiat-NC-Baureihe mit einem luftgekühlten 87-PS-Deutz-Vierzylinder-Diesel (F 4 L 913). Trotz Überschneidungen mit dem MKR-Programm übernahm Magirus-Deutz die italienischen Typen (5,2, 5,6, 6, 6,5, 7,5 t zGG, 2,13 – 3,85 t Nutzlast) als die „Kleinen Magirus“ und löste somit die ex-Eicher-Fahrzeuge ab. Es gab die M 90 D 5,2–7,5 FL/FV/FK als Prit-



Magirus 1965: TLF 16



Magirus 1966: DL 30 h

schenwagen (FL), Kastenwagen (FV) und Kipper (FK) mit Normalfahrhaus, Doppel- und Dreifachkabine für 7 Personen sowie als leichtes Lösch-

fahrzeug M 90 D 5,6 F. Daneben kamen die wassergekühlten Fiat-Original-Fahrzeuge weiterhin über die Fiat-Deutschland, Kirchseeon, auf den



02.10.1969 – 868 201



Magirus 1967: Einmann-Betonmischer



Magirus 1967: 70 DF 6 FL



Magirus 1967: 200 RS, 12-m-Reisebus

Markt. Andererseits montierte man in Ulm ab Anfang 1977 die neuen Fiat-bzw. Unic-Baustellen-Lkw (PAC-Reihe) im Magirus-Deutz-Hauben-Design. Die wassergekühlten Aggregate stammten aus Turin, die Getriebe aus Brescia.

Erst ein gutes Jahr nach der Aussetzung der 8-PS/t-Forderung brachte KHD 1977 neue V8-Zylinder mit 256 PS aus der Motorenreihe FL 413 F auf den Markt. Vorrangig fanden sie in 38-t-Zügen fürs Flachland, in Solofahrzeugen und Baufahrzeugen, so im neuen Betonmischer-Chassis 256 D 26 FB 6x4, Verwendung.

1977 wurde die Integration der multinationalen Glieder der Iveco in Konstruktion, Programm und Fertigung als abgeschlossen angesehen.

1967 wurde der VÖV-Bus 260 SH 110 vorgestellt der zwei Jahre später in VÖV- und Stülb-Ausführung (260 L 177) auf Band gelegt wurde. Erst 1977 stellte man den Gelenkzug 260 SH 170 (16,7 m Länge, 48 Sitz- und 124 Stehplätze) zur Seite, erstmals verwirklichte man in Deutschland ein Antriebsprinzip, bei dem ein Heckmotor über einen Gelenkwellenstrang auf die zwillingbereifte Hinterachse des Vorderwagens wirkte. Man verwendete den luftgekühlten V8-Zylinder-Diesel F 8 L 413 F mit 235 bzw. 256 PS Leistung. Erst 1980 sollte er in VÖV- und Stülb-Ausführung in Serie gehen. Der Nachläufer und das Drehgestell stammten von der Karosseriefabrik Schenk, Bietigheim.

Die Iveco-MD-Angebotspalette erstreckte sich 1978 vom 5,2 t GG Einzelfahrzeug bis zur sondergenehmigungspflichtigen 360-PS-Schwerlast-Zugmaschine mit 34 t GG. Neu Fernverkehrsfahrzeuge stellte Magirus-Deutz 1978 in den 256- und 320-PS-Ty-

pen xxx vor. Haubenwagen mit 19 bis 26 t GG und wassergekühlten Dieselmotoren aus dem Werk im Donautal erhielten Fiat, OM und Unic, wassergekühlte 160- und 200-PS-Mittelklasse-Frontlenker gingen an die Iveco of North America.

Hochdecker: Magirus-Deutz in Ulm lässt seinen Hochdecker vom Typ 260 T 117 bei Gangloff in Colmar/Elsaß bauen. Produktionsbeginn war 1976; der Ausstoß bis heute betrug 40 Einheiten. Der 3,4 m hohe Magirus-Hochdecker basiert auf dem Serienmodell M 230 L 117; es erfolgt gegenüber dem Grundmodell eine Anhebung insgesamt um 400 mm. Der 260 T 117 wird vom luftgekühlten 206-kW-V8-Motor angetrieben.

Aus dem 1976 vorgestellten Fiat-Omnibus Typ 370 entwickelte das Magirus-Deutz Werk Mainz mit dem Ulmer-Design-Büro eine überarbeitete Version, die als Fernreiseomnibus R 119 auf der IAA 1977 debütierte und unter der Bezeichnung M 2000 (12,0, 11,3 und 10,6 m lang, max. 53 Personen) mit 256-PS-Deutz-Diesel auf den Markt kam. Die M 2000-Standard-Busse erhielten auf Wunsch luftgekühlte 256-PS-KHD-Motoren. Die VÖV-Busse kamen nun auch mit der Stülb-Frontpartie zur Auslieferung.

Kurze Zeit später machte der Versuch der Kaiserslauterner Maschinenfabrik (> KFM), das Mainzer Omnibus-Werk zu erwerben, Schlagzeilen. Die Absicht, dort KFM-Omnibusse zu bauen, scheiterte.

Zum 1. Juli 1986 übernahm Iveco in der neugegründeten Iveco Ford sogar in Großbritannien die Fertigung der xxx

.....

Zur Hannover Messe 1989 verschwand auf internationalem Parkett der Markenname Magirus auf Iveco-Produkten. Lediglich die deutsche Iveco-Tochter und Produkte des Bereichs Brandschutz nannten sich noch Iveco-Magirus. Mit der Vorstellung der neuen Brandschutzfahrzeug-Generation EuroFire im Sommer 1993 endete das Zeitalter der luftgekühlten Dieselmotoren bei Magirus. Die EuroFire-Fahrzeuge wurden nunmehr wie auch alle anderen Iveco-Fahrzeuge von Iveco-Fiat-Dieselmotoren angetrieben.



Magirus 1968: M 170 S 11H Standard-Linienbus



Magirus 1967: VÖV-Prototyp 150 S 11



Magirus 1969: 120 R 80



Magirus 1969: L 117 VÖV



1975



1975



1984



1984



Magirus 1970: TLF 16 FA



Magirus 1970: DL 30 hF 30 m

# Morgen- dämmerung



Das Magirus-Deutz Baukastensystem für LKW's ist eindeutig Fortschritt. Eine Entwicklung, die in ihrem Umfang erst begreifbar wird, wenn man ein Beispiel vor Augen hat.

## Platz für den Fortschritt

Das ist der Anspruch. Resultierend aus dem Beweis, für mehr als ein paar Jahre in die Zukunft gedacht zu haben.

## Die Neuen Bau-Bullen kommen

Wir machen den Anfang.



# Neunmal Fortschritt.



Typ: 120D 12K  
 Motor: 120PS 6 Zyl.-Reihe  
 Nutzlast: 7 050 kg\*  
 Gesamtgewicht: 12300 kg



Typ: 120D 12AK  
 Motor: 120 PS 6 Zyl.-Reihe  
 Nutzlast: 6 600 kg  
 Gesamtgewicht: 12300 kg



Typ: 170D 12AK  
 Motor: 176 PS 6 Zyl.-V  
 Nutzlast: 6 100 kg\*  
 Gesamtgewicht: 12300 kg



Typ: 170D 15K  
 Motor: 176 PS 6 Zyl.-V  
 Nutzlast: 8 350 kg\*  
 Gesamtgewicht: 15000 kg



Typ: 170D 15AK  
 Motor: 176 PS 6 Zyl.-V  
 Nutzlast: 7 850 kg  
 Gesamtgewicht: 15000 kg



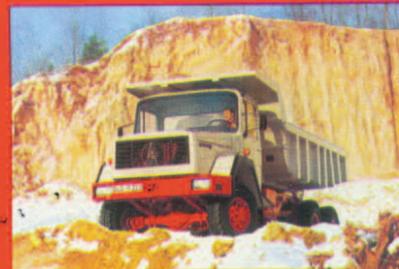
Typ: 232D 16K  
 Motor: 232 PS 8 Zyl.-V  
 Nutzlast: 8 600 kg\*  
 Gesamtgewicht: 16000 kg



Typ: 232D 16AK  
 Motor: 232 PS 8 Zyl.-V  
 Nutzlast: 8 150 kg\*  
 Gesamtgewicht: 16000 kg



Typ: 232D 22AK 6x6  
 Motor: 232 PS 8 Zyl.-UV  
 Nutzlast: 12 200 kg  
 Gesamtgewicht: 22000 kg



Typ: 232D 26AK 6x6  
 Kipper/Mulde  
 Motor: 232 PS 8 Zyl.-V  
 Nutzlast: 14 800/14 000 kg  
 Gesamtgewicht: 26000 kg

\* Bei ungleichmäßiger Lastverteilung

## So erfahren Sie mehr:

- 1.) Sie schicken uns eine Postkarte. Und fordern Unterlagen an.
- 2.) Sie rufen Ihren Händler an.
- 3.) Sie tun beides (was das Beste wäre).

**MAGIRUS  
 DEUTZ**  
**Die Deutschen Bullen**  
**Die Kraft und der Fortschritt**

Magirus-Deutz Nutzfahrzeuge  
 Ulm/Donau Schillerstr. 2 Abtlg. FMFB

Ein Produkt der KHD-Gruppe.