



1926 – 1933

Paul
MUCHOW
FRÜHER
MUCHOW & CO.
Fahrzeug- u. Gerätefabrik G.m.b.H.

1933

Muchow
1905 – 1938

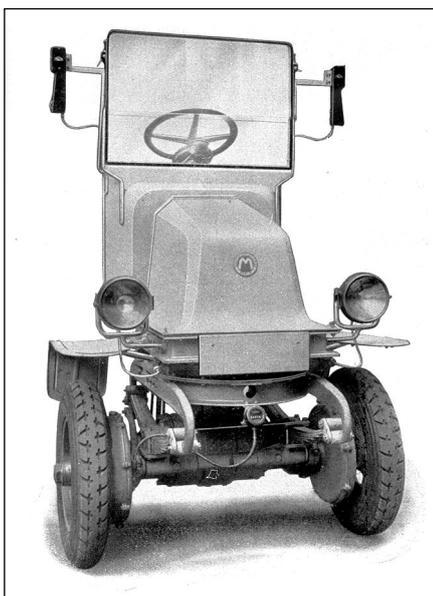
Die Muchow & Co. Fahrzeug- und Gerätefabrik G.m.b.H., Berlin SW 29, Zossener Straße 55, war eine Gründung von Paul Muchow, dem ehemalige Inhaber der Berliner Firma > Hentschel und späteren Direktor der > Elitewagen A.G., Berlin. Mit Hilfe der Waggon- und Maschinenbau A.-G. vorm. > Busch, Bautzen, übernahm Muchow die Elektromobilbau-Abteilung der Elitewagen zum 1. Oktober 1926. Ge-



Einsatz des Muchow-Mülltonnen-Sammelwagens bei der Kölner Müllentsorgung 1928 ¹



Muchow-Elektro-5-t-Lkw 1928 ¹



Muchows „elektrisches Pferd“ 1928

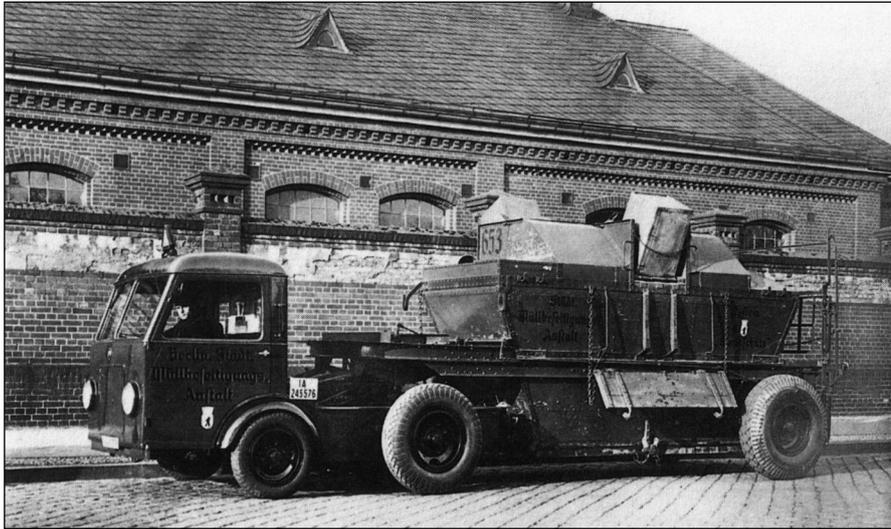


Muchows „elektrisches Pferd“ mit Luftbereifung 1928 ¹

schäftszweck wurde der Bau von Kommunalfahrzeugen aller Art. Mit in den Vorstand trat der ehemalige erste Direktor der Berliner Stadtreinigung ein, Oberbaurat a. D. K. A. Müller. Das Stammkapital betrug 100 000 RM. Die Geschäftszentrale befand sich in Berlin SW 29, Kurfürstenstraße 105.

In den frühen Zwanziger Jahren richtete die Stadt Köln ein Wechseltonnen-system ein, um das kommunale Müllproblem zu lösen. Auf kleinen Elektrowagen sammelten die Müllwerker die Hausmülltonnen und luden dann in Verladestationen den Abfall in Großraum-Müllwagen um. Den elektromo-

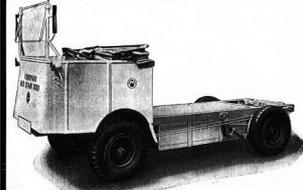
bilien Teil des lukrativen Auftrages, den Elitewagen erhalten hatte, ging nach der Übernahme an Muchow & Co. Die Kölner Kraftfahrzeugfabrik Heinrich



Muchow-Elektro-Schlepper bei der Berliner Straßenreinigung um 1934 BSR



Elgin-Kehrmaschine der Muchow & Co. 1



Sonderangebot
Schnellfahrendes
Elektro-Fahrzeug
in Karrenform
für den
Straßenverkehr
mit jedem
gewünschten
Aufbau

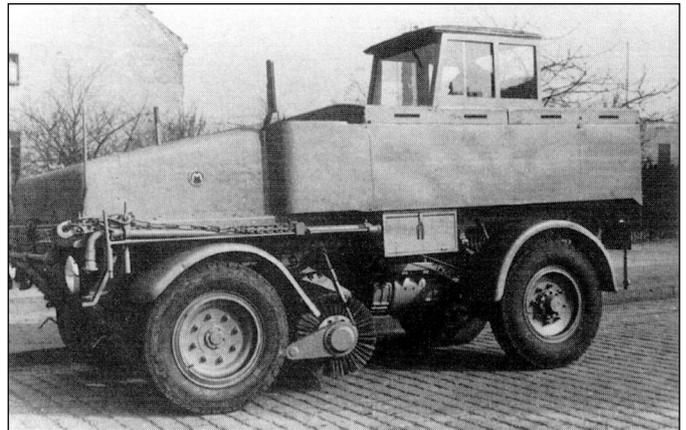
Als **Sprengwagen** mit 1500 Ltr. Wasserkessel und Druckwerk zum Weitsprengen **sofort lieferbar.**

Muchow & Co. Fahrzeug- und Gerätefabrik G. m. b. H.
Waldstr. 33 Berlin NW 87 Waldstr. 33

Cabrio-Version 1931 1



Muchows Universal-Kehrmaschine um 1931 1



Muchows Universal-Kehrmaschine um 1935 BSR



Stromlinien-Elektroschlepper von Muchow 1935 1



Muchow-Straßenkehrmaschine 1935 1

> Scheele bekam einen Subauftrag. Die Elektromobile besaßen 12-PS-Motoren und waren etwa 70 km/h schnell.

Das bisherige Elitewagen-Elektromobilprogramm, u. a. Lkw von 0,5–5 t Nutzlast und Zugmaschinen sowie das „elektrische Pferd“, wurden in Berlin, Bautzen und Weimar weitergebaut. Des Weiteren bot Muchow Elektrokarren mit einer Tragfähigkeit bis zu 1,5 t an. Der auf die Hinterachse wirkende 3-PS-Motor stammte von der Firma Ernst Heubach, Berlin. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 8/9 km/h.

Das „elektrische Pferd“ war ein einachsiger Vorspann, der mit einer breiten Palette von Karren oder Arbeitsgeräten verbunden wurde. Der Antrieb erfolgte über Radnabenmotoren, unter der „Motorhaube“ saßen die Batterien. So musste nicht für jeden Zweck ein eigenes Motorfahrzeug angeschafft werden.

Auf der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung Köln 1927 stellte Muchow & Co. einen neuen Lastwagen für 5 t mit Kühleratrappe vor. Ein Elektromotor trieb über Ketten die Hinterräder an.

Muchow erprobte im gleichen Jahr eine selbstaufnehmende Straßenkehrmaschine US-amerikanischen Ursprungs, die „Elgin“-Maschine. Ab 1929 wurde das nun in Berlin hergestellte benzinbetriebene Dreirad leicht modifiziert als Einheitsfahrzeug für alle Zwecke der Straßenreinigung unter dem Namen „Muchow's Universal“ angeboten. Ab 1928 lautete die Geschäftsadresse: Berlin NW 87, Waldstraße 33. 1930 brachte Muchow einen neukonstruierten Elektro-Kleinsprengwagen auf den Markt. Das Cabriolet wurde von zwei 4-PS-Elektromotoren über die Hinterräder angetrieben.

Nach einer erneuten Verlegung der Geschäftsräume des Unternehmens im März 1933 näher an die Innenstadt, nach Berlin W 62, Nettelbeckstraße 4, trat die Muchow & Co. G.m.b.H. am 31. Juni 1933 in Liquidation. Paul Muchow übernahm die Firma zum 1. Juli auf eigene Rechnung.

Anfang 1935 brachte Muchow eine moderne, stromlinienförmige Elektrozugmaschine für 5 und 10 t Nutzlast, auch mit Cabrio-Stoffverdeck, auf den

Markt. Der Fahrbereich betrug 50 bis 125 km bei einer Geschwindigkeit von 13 bis 30 km/h. Die beiden Hinterräder standen mit einer kleinen Spurweite zwischen den Batteriekästen. Das Muchow-Kommunalfahrzeug-Programm basierte nun auch auf dieser dreiradähnlichen Konstruktion. 1938 wurde die Produktion eingestellt.