



13.11.1918 – 230 846



1918 – 1929

### Selve 1918 – 1929

Die Selve-Automobilwerke G.m.b.H., Hameln an der Weser, entstand am 3. August 1918 aus der Vereinigung der Norddeutschen Automobil-Werke G.m.b.H. (> NAW) und der Motorenfabrik Basse & Selve, Altena in Westfalen, die beide Dr.-Ing. e.h. Walther von Selve (geadelt im Ersten Weltkrieg) gehörten.

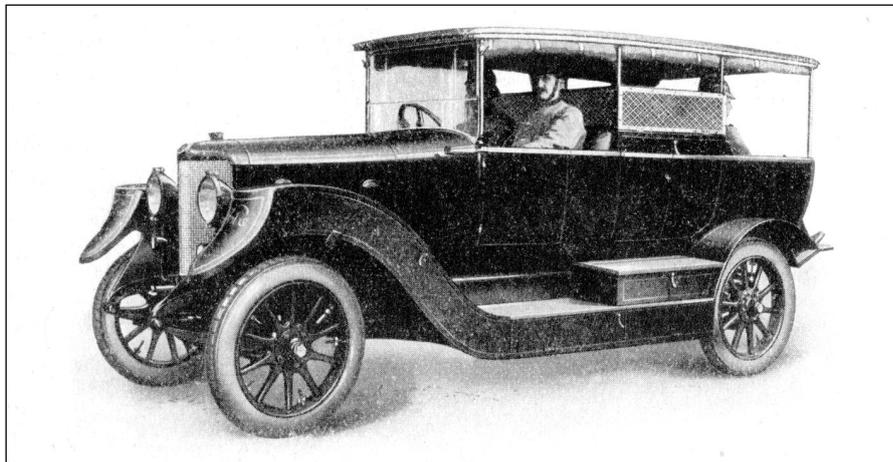
Walther Selve hatte bereits 1900 Aluminiumkolben im deutschen Motoren-

bau eingeführt und deren Herstellung perfektioniert.

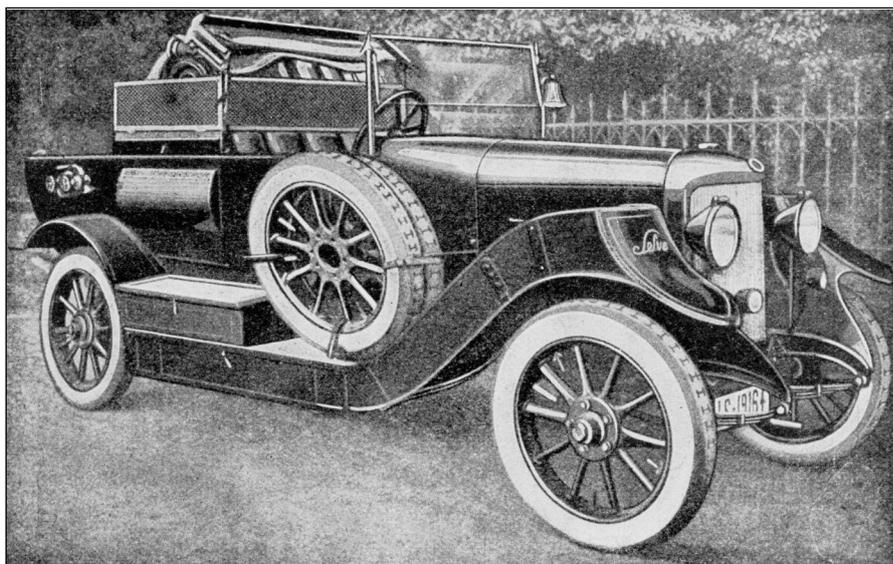
Die beiden Firmen blieben jedoch im industriellen Management unabhängig voneinander. Basse & Selve lieferte aus dem Motorenwerk Hünegraben, wo man seit 1909 Automobil- und Flug-

zeugmotoren baute, weiterhin Motoren an > Beckmann, > Körting und > Mannesmann-Mulag.

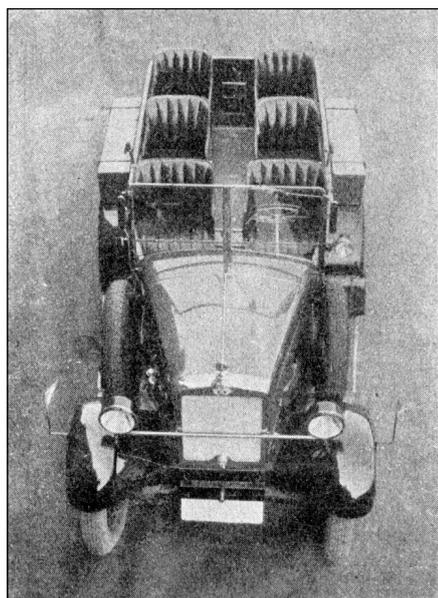
Die Direktion der Selve-Automobilwerke übernahm Ingenieur Ernst Lehmann, der zuvor Leiter und Generaldirektor der belgischen Firma Metallur-



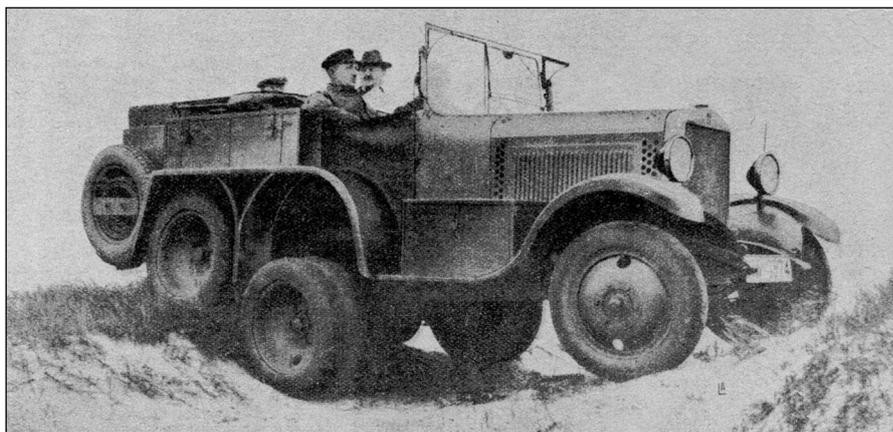
Selve Überlandspritze 1923 mit Ausstattung der Hagener Firma Meyer <sup>1</sup>



Selve Überlandspritze 1923 <sup>1</sup>



Selve Geländewagen Typ M lic. Voran <sup>1</sup>



Selve Geländewagen Typ M lic. Voran von 1928 mit Vorderradantrieb <sup>1</sup>

gique Machiennes au Pont (> Bergmann-Metallurgique) gewesen war.

Nachdem die „Sperber“-Wagenproduktion der NAW 1919 ausgelaufen war, nahm Selve die neuen Fahrzeug-Typen 6/20 PS und 8/20 PS ins Programm. Sie wurden anfänglich zumeist als Lieferwagen ausgeführt. Die Selve-Fahrzeuge entwickelte man 1921 zum Typ 6/24 PS und 8/30 PS weiter. Als Konsequenz ihrer während des Kriegs gewonnenen Erfahrungen im Flugmotorenbau führte Selve als einer der ersten deutschen Hersteller Aluminium-Kolben im Automobilmotorenbau ein. Am 17. November 1921 wurden die Selve Automobilwerke A.-G. in Hameln gegründet.

Die Fahrzeugproduktion stützte sich ab 1923 auf einen rechtsgelenkten 8/32-PS-Typ (1925: 8/35 PS) und einen linksgelenkten 8/40-PS-Typ. Lieferwagen hielt man für 0,7–0,75 t bereit, neben der leichten Selve-Überlandautomobil-spritze mit einer Pumpenleistung von 1000 Litern Wasser pro Minute. Nach dem Tod Lehmanns (tödlich verunglückt am 24. Mai 1924), trat als neuer technischer Leiter Carl Slevogt (> Apollo, > Cudell) in das Unternehmen ein. Er entwickelte ein neues 9/36-PS-Chassis mit Vierradbremse, das auch mit dem bewährten 8/35-PS-Motor ausgestattet wurde. In die 1925 auf den Markt gebrachte Konstruktion baute man ab 1926 nach Einführung

der Fließarbeit auch einen neuentwickelten Sechszylindermotor mit 11/45 PS Leistung ein. Die Fahrzeuge kamen nun vorrangig als Pkw auf den Markt. An der 1. Internationalen Nutzfahrzeug-Ausstellung 1927 in Köln nahm Selve nicht teil.

1928 entwickelte Selve unter Paul Henze (> Cudell, Mannesmann-Mulag, > NAG), der Slevogt abgelöst hatte, einen allradgetriebenen sechsrädrigen Geländewagen Typ M lic. Voran mit Vorderradantrieb nach Lizenz der Berliner > Voran Automobilbau-Aktiengesellschaft. Seine Tragfähigkeit betrug im Gelände 1,5 t, auf der Straße 2,5 t. Ausgerüstet war er mit einem 12/50-PS-Sechszylindermotor, der Antrieb aller drei Schwingachsen erfolgte über Schnecken. Obwohl Selve verstärkt in den Nutzfahrzeugbau einsteigen und die Produktion erweitern wollte, musste das Unternehmen 1929 aufgeben. Nicht unmaßgeblich an der Entwicklung war aber die rufschädigende Wirkung eines unausgegorenen Sechszylinder-Lastwagenmotors, den man > Mannesmann-Mulag geliefert hatte. Die Reklamationen hatten das Aacheener Unternehmen in den Ruin getrieben.

Nach Einstellung der Automobilproduktion 1929 bestand die Firma noch bis 1932. In Zusammenhang mit einem chinesischen Industrieprojekt wurde sie in Deutsch-Asiatische Werke

A.-G. umbenannt. Nach dessen Scheitern nahm man 1933 den Namen „Dawag“ Deutsche Automobil-Werke A.-G. an und versuchte im Sommer die Produktion neuer Pkw-Typen sowie eines neuentwickelten Motors (sog. Reaktionsmotor) aufzunehmen. Beides misslang und führte Ende 1934 zum Konkurs.



Die Selve-Überlandspritze in der Werbung der Firma Meyer-Hagen 1925 <sup>1</sup>