

1907

### Windhoff 1907 – 1914

Die Motoren- und Fahrzeug-Fabrik G.m.b.H., Gebr. Windhoff, Ackerstraße, Rheine in Westfalen, wurde am 4. Juli 1902 als Tochterfirma der Rheinischer Maschinenfabrik Windhoff & Co. G.m.b.H von den Diplomingenieur-Brüdern Hans und Fritz Windhoff gegründet. Von Anfang an auf die Fertigung kompletter Automobile ausgelegt, begann man zuerst mit der Herstellung von Kühlern, die schnell international bekannt wurden. 1906 folgten 6/8-, 8/10-, 12/15-PS-Zweizylinder-Motoren sowie 12/16-, 16/20- und 25/30-PS-Vierzylinder-Motoren, Getriebe, Kupplungen, Hinterachsen und Lenkungen. Zu Beginn des Jahres 1907 bezog das Unternehmen eine neue Fabrik in der Rheinischer Christianstraße 27.

Hans Windhoff, der im gleichen Jahr in Berlin-Schöneberg mit der Hans Windhoff Apparate- und Maschinenfabrik G.m.b.H. eine eigene Kühlerfabrik gründete, übergab seinem automobilbegeisterten Bruder Fritz die Geschäftsleitung des Werks. Nach streng geheimen Versuchen lieferten die Westfalen 1908 die ersten eigenen Windhoff-Motorwagen mit Vier- und Sechszylindermotoren von 7/15 – 16 und 19/32 PS bzw. 12/16 – 22 PS. Die modernen und ausgereiften Konstruktionen besaßen Kardanantrieb. Als Markenzeichen führte man ein „W“, das die ganze Kühlerfläche einnahm.

Schon 1909 erhöhte man die Motorleistungen (8/16 PS, 19/35 PS bzw. 12/24 PS). Neben einem repräsentativen 29/50-PS-Sechszylinder-Typ erschien die neue „Spezialtype“ J 4 mit einem 10/20-PS-Vierzylindermotor, dessen Leistung noch im gleichen Jahr

auf 10/22 PS erhöht wurde und auf die sich die Produktion 1910 vorrangig stützte. Das Chassis wurde mit allen gängigen Karosserieformen als Doppelphaeton, Sportwagen, Droschke, Liefer- und Schnelllastwagen (0,75 t

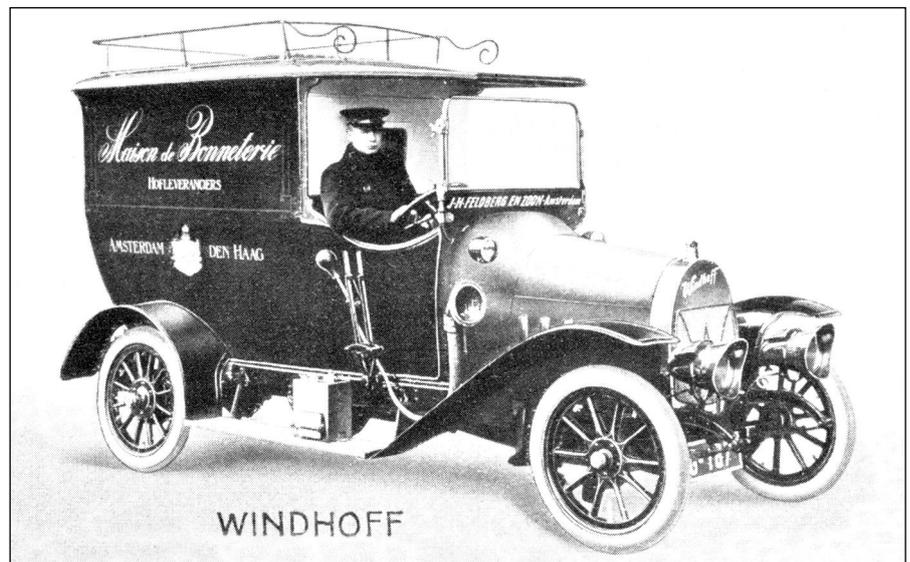
Nutzlast) versehen. Gleichzeitig steigerte man neuerlich bei den übrigen Modellen die Motorleistung, die Vierzylinder auf 18/20 PS (Typ B) und 19/40 PS sowie die Sechszylinder auf 12/24 (Typ F) und 29/60 PS. Neu hinzu



Für den Einsatz in den deutschen Kolonien: Windhoff Transport- und Kampwagen <sup>1</sup>



Der Windhoff Kampwagen von 1913



Windhoff-Lieferwagen fuhren 1912 auch in den Niederlanden <sup>1</sup>

kamen Kombinationswagen-Versionen.

Mit dem Vierzylinder-Lieferwagen Typ R 4 (6/18 PS, 0,5 t Nutzlast) entsprach man 1911 der starken Nachfrage nach Kleinwagen. Der neue Lieferwagen-Typ G (10/30-PS-Vierzylindermotor) konnte 1 t Nutzlast befördern.

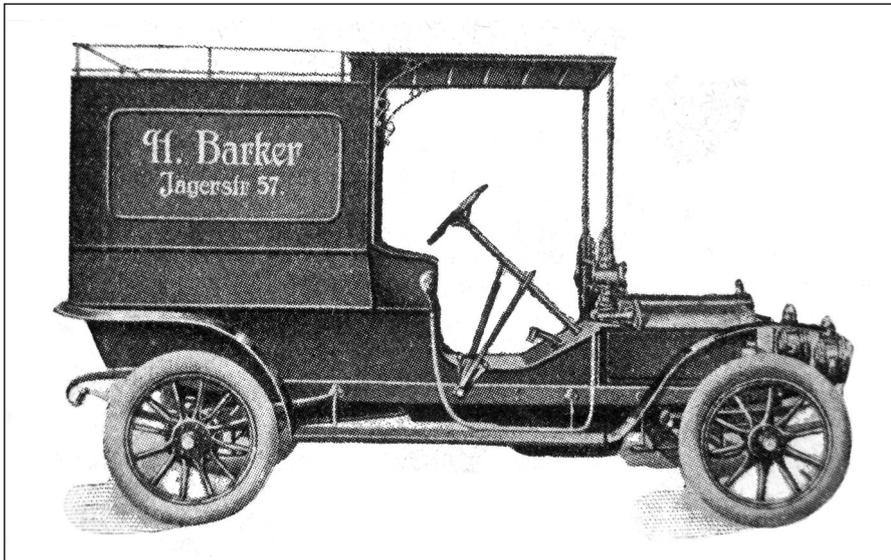
Die Zeit zwischen 1911 und 1913 bestritt man mit folgenden Neukonstruktionen: Typ B (6/18 PS), D (7/21 PS, 0,6 t), F (8/24 PS, 0,75 t), A (10/30 PS), E (17/45 PS) mit Vierzylindermotoren und der neue Sechszylindertyp C (15/40 PS). Die Möglichkeit, alle Fahrzeuge als Kombinationswagen auszuführen, steigerte ihre Attraktivität. Der Typ B war für 0,5 t Nutzlast gedacht, 0,6 t trug Typ D, Typ F brachte es auf

0,75 t und der Typ A auf eine Tonne. Die Typen C und E wurden nur auf speziellen Wunsch zu Transportzwecken umgebaut.

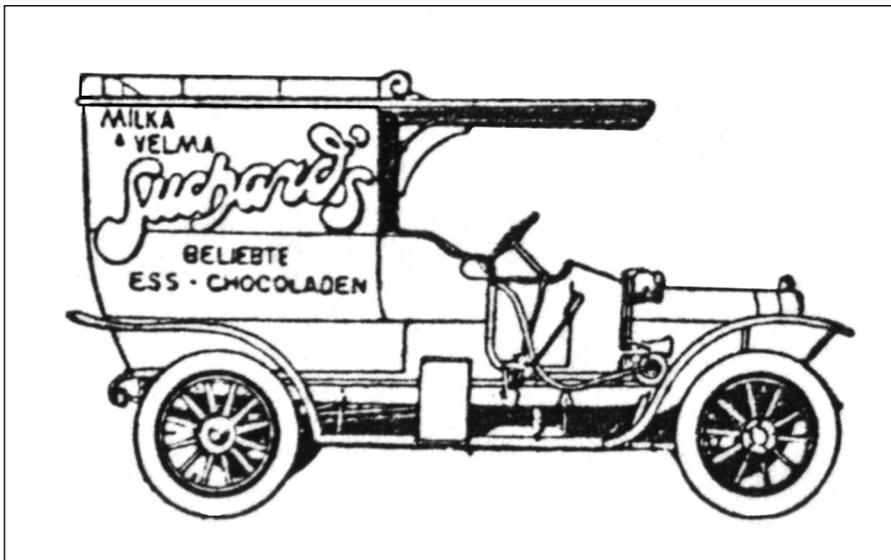
Die Geschäftsberichte verzeichneten außerordentliche Erfolge, Windhoff-Wagen gingen sogar nach Brasilien, China, Russland, Schweden und Norwegen. Die rege Nachfrage aus Übersee inspirierte Windhoff 1913, einen speziellen Transport- und Kampwagen zu bauen, der es gestattete, selbst Wassergräben bis 1,50 Meter Tiefe zu überwinden.

Um so erstaunlicher ist, dass am 23. Juni 1914 die Anfang desselben Jahres (14. Februar 1914 mit Wirkung ab 1. April) neugegründete Rheiner Maschinenfabrik Windhoff A.-G. von ih-

rer Tochterfirma die Liegenschaften und Maschinen erwarb, die sie für ihre Eisenbahnmaterial-Fertigung dringend benötigte. Somit wurde kurz vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs die Produktion der Windhoff-Wagen eingestellt.



Windhoff Typ R 4 von 1911 <sup>1</sup>



Windhoff-Werbung 1910 <sup>1</sup>



Windhoff-Werbung 1920 <sup>1</sup>