

Gerhard Schreiner

HANOMAG

Traktoren



HEEL

Vorwort	6
Chronik.....	8
Von den Anfängen zum ersten Traktor	14
Die ersten Schritte in Linden	14
Die Maschinenfabrik von Georg Egestorff	15
Die Firma in den Jahren des „Eisenbahnkönigs“	18
Die Hannoversche Maschinenbau Actien-Gesellschaft.....	19
Der Motorpflug aus Hannover.....	22
Die ersten Kettenschlepper	26
Die ersten Radschlepper	31
Ein Großer der Branche: Die goldene Zeit.....	38
Die Produktpalette wird erweitert	38
Die dreißiger Jahre.....	43
Im Krieg.....	64
Von der Stunde Null zur ersten Neukonstruktion.....	74
HANOMAG im Schlepperboom	83
Neue Wege und ein schnelles Ende	115
Combitrac und Zweitakter.....	115
Die Weiterentwicklung der Viertakter ab 1957	128
Brillante und robuste Traktoren.....	144
HANOMAG mit Borgward- und Barreiros-Motoren.....	152
Die neue Optik	157
Erstmals Modelle mit Allradantrieb	161
Das Ende und Nachwirkungen.....	171
Technische Daten	175
Bildquellen, Danksagung.....	192

Die HANOMAG-Chronik

- 1802** Geburt des Firmengründers Georg Egestorff in Linden, einem Vorort von Hannover.
- 1835** Georg Egestorff gründet nach dem Tod seines Vaters am 6. Juni die „Eisen-Giesserey und Maschinen-Fabrik von Georg Egestorff“.
- 1836** Aufnahme der Produktion von Dampfmaschinen und Werkzeugmaschinen.
- 1846** Bau der ersten Lokomotive mit Namen „Ernst August“.
- 1860er Jahre** Erweiterung der Produktpalette durch Lokomobilen für die Landwirtschaft und andere Maschinen. Der Lokomotivbau ist das wichtigste Feld.
- 1868** Nach dem Tod von Georg Egestorff kauft der „Eisenbahnkönig“ Bethel Henry Strousberg die Firma und nennt sie „Dr. Strousberg, Maschinenbau-Anstalt und Eisengießerei, vormals Georg Egestorff“. Für den verstärkten Bau von Dampflok wird die Firma erweitert und modernisiert, und durch die Einstellung vieler neuer Mitarbeiter entsteht eine eigene Arbeitersiedlung.
- 1870** Strousberg gliedert die Firma in die „Allgemeine Eisenbahn-Bau-Gesellschaft“ ein, die ihren Sitz in Berlin hat.
- 1871** Strousberg muss seinen Standort in Hannover abstoßen. Die „Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff“ wird gegründet.
- 1870er – 1890er Jahre** Der Bau von Dampflokomotiven bleibt das wichtigste Geschäftsfeld. Daneben gibt es Versuche zur Entwicklung eines Verbrennungsmotors.
- 1904** Bau des neuen Direktionsgebäudes. Der Begriff HANOMAG wird fortan als Kürzel für die Firma im telegraphischen Verkehr verwendet. Dieser Name entwickelt sich zur landläufigen Bezeichnung des Unternehmens.
- 1905** Vorstellung eines Lastwagens mit Dampftrieb.
- 1912** Die Konstruktion des WD-Großpflugs von Ernst Wendeler und Boguslav Dohrn wird von HANOMAG in Serie gebaut.
- 1914** Übernahme der Motorenfertigung der in Bremen ansässigen Norddeutschen Automobil- und Motoren-Aktiengesellschaft (NAMAG).
- 1917** Bau der großen Fabrikhalle an der Deisterstraße.
- 1914-1918** Das Unternehmen wird in die Kriegswirtschaft eingebunden. Neben Dampflok entstehen Geschütze, Motoren und anderes Kriegsgerät.
- 1919** Joseph Vollmer konstruiert für HANOMAG den ersten Raupenschlepper, der zu einem Meilenstein der Firmengeschichte wird.
- 1921** Der WD-Kleinpflug kommt auf den Markt.
- 1922** Fertigstellung der 10.000sten Dampflokomotive.
- 1924** Mit dem „Kommissbrot“ präsentiert HANOMAG den ersten Pkw des Unternehmens, der gleichzeitig der erste Serienkleinwagen in Deutschland ist.

- Der von Joseph Vollmer konstruierte Radschlepper WD 26 verlässt die Fertigungshalle.
- 1925** Als Nachfolger des WD 26 kommt der verbesserte WD 28/32 auf den Markt.
Bau der ersten HANOMAG-Straßenzugmaschine.
- 1928** Auflösung der Deutschen Kraftpflug-Gesellschaft. HANOMAG verkauft die Traktoren nun selbst.
- 1930** Der erste HANOMAG-Dieselmotor D 52 wird serienmäßig produziert.
- 1931** Mit dem Radschlepper RD 36, der den D 52 bekommt, entsteht der erste Dieseltraktor des Unternehmens.
HANOMAGs letzte Dampflok fährt aus der Fabrikhalle. Diese Sparte übernimmt Konkurrent Henschel.
HANOMAG gerät während der Weltwirtschaftskrise in die Zahlungsunfähigkeit.
- 1932** HANOMAG im Konkurs. Gründung der „Hanomag Automobil- und Schlepperbau GmbH“.
- 1933** Neuvorstellung des 50-PS-Ackerschleppers AR 50 und des gummibereiften Traktors GR 50, die auf Grundlage des Kettenschleppers K 50 entstanden sind. Der Schnelltransporter SS 55 wird ebenfalls eingeführt.
Bau des berühmten Pkw „Kurier“.
- 1935** Vergleich mit den Gläubigern. Die „Hannoversche Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft, vormals Georg Egestorff“ wird dem „Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation“ angegliedert. Die „Hanomag Automobil- und Schlepperbau GmbH“ wird in den Konzern zurückgeführt. HANOMAG ist inzwischen ein wichtiger Rüstungsbetrieb, der auch Waffen und Militärfahrzeuge produziert.
Das Angebot an 50-PS-Traktoren wird weiter aufgefächert.
- 1936** Traktoren mit 38 und 45 PS kommen auf den Markt.
Vorstellung des Schnelltransporters SS 100 mit 100-PS-Sechszylinder-Motor.
- 1937** Bau des Bauernschleppers RL 20.
- 1939** Ein Diesel-Pkw von HANOMAG erzielt mehrere Weltrekorde.
- 1939-1945** HANOMAG wird konsequent in die Rüstung eingebunden.
- 1941** HANOMAG gibt die Produktion von Pkw auf.
- 1942** Der R 40 kommt auf den Markt. Aufgrund der kriegsbedingten Beschränkungen finden sich nur wenige Kunden.
Der R 40 wird auf Holzgasbetrieb umgerüstet und verkauft.
- 1945** Durch den Krieg ist die Hälfte der Produktionsanlagen von HANOMAG zerstört. Schon im Mai 1945 beginnt der Zusammenbau erster Traktoren. Der Bauernschlepper und der R 40 sind die Modelle dieser Zeit.
- 1948** Präsentation des R 40 C als Straßen-Variante des R 40.

- 1949 Mit dem Radschlepper R 25 stellt HANOMAG seine erste Neukonstruktion der Nachkriegszeit vor.
- 1950 Der R 25 erhält einen neuen Motor.
Der Raupenschlepper K 55 mit 55 PS erscheint.
- 1951 HANOMAG stellt den Zweizylinderschlepper R 16 vor, einen seiner erfolgreichsten Traktoren. Der Baukastenmotor hat im R 22 aus demselben Jahr drei Zylinder, im R 28 vier Zylinder.
Die Wiederaufnahme der Produktion von Pkw misslingt.
- 1952 HANOMAG wird vom „Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation“ in die Rheinstahl Union überführt.
Der R 55 ATK mit Strömungskupplung kommt auf den Markt. Es gibt neue Traktoren mit 55 PS.
- 1953 Einführung des Combitrac-Systems. Landmaschinen verschiedener Hersteller werden passend zu den HANOMAG Traktoren verkauft.
Neue Modelle kommen: R 19, R 27 und R 35.
Mit dem R 12 stellt HANOMAG den ersten Zweitakter vor.
Im R 35/45 sorgt ein Roots-Gebläse für mehr Leistung.
- 1954 HANOMAG verkauft seinen 100.000sten Traktor, einen R 35, und steht an der Spitze der deutschen Schlepperstatistik.
Beginn des intensiven Engagements in Argentinien.
- 1955 Das Unternehmen bekommt den neuen Namen „HANOMAG Aktiengesellschaft“.
- 1957 Umbenennung der Traktoren: die Ziffern sind jetzt dreistellig.
- 1958 Der Name „Rheinstahl HANOMAG Aktiengesellschaft“ wird eingeführt.
- 1959 Kooperation mit Barreiros in Spanien, wo HANOMAG-Traktoren in Lizenz gefertigt werden.
- 1960 Der HANOMAG Pilot, eine patentierte Hydraulikregelung, wird vorgestellt.
Die Traktoren bekommen ein neues Logo, bei dem das alte Logo unter einer symbolisierten Brücke steht.
Mit dem Brillant und dem Robust entsteht eine neue Traktorengeneration.
- 1961 Vertriebs-Union mit dem süddeutschen Landmaschinenfabrikanten Bautz. HANOMAG baut Traktoren ab 25 PS, Bautz die kleineren.
HANOMAG übernimmt die Motorsparte des in Konkurs gegangenen Borgward-Konzerns.
- 1962 Ende der Ära der Zweitakt-Traktoren. Die alten Viertaktmotoren werden auf das Wirbelkammverfahren umgebaut.
- 1963 Ende der Vertriebs-Union mit Bautz, das die Herstellung von Traktoren aufgibt.
HANOMAG stellt seine Traktoren mit den neuen Borgward-Motoren vor.

- 1964 HANOMAG baut seinen 250.000sten Traktor.
Die Firma Henschel kommt zum Rheinstahl-Konzern, der seine beiden Lkw-Hersteller zu Hanomag-Henschel vereint.
Der erste Traktor im eckigen Design wird präsentiert.
- 1967 HANOMAG stellt die ersten Allrad-Schleppermodelle der Firma vor.
- 1969 Der Betrieb in Argentinien wird an den kanadischen Konzern Massey Ferguson verkauft.
- 1970 HANOMAG gibt die in Bremen konzentrierte Lkw-Sparte an Mercedes-Benz ab.
- 1971 Ende der Schlepperfertigung bei HANOMAG. In Produktion sind nur noch Baumaschinen.
- 1974 HANOMAG wird an Massey Ferguson verkauft und unter dem Namen „Massey-Ferguson-Hanomag Inc. & Co.“ weitergeführt.
- 1980 Massey Ferguson verkauft HANOMAG an die IBH Holding AG des Mainzer Unternehmers Esch. Es entsteht die „Hanomag GmbH“.
- 1983 Konkurs der IBH Holding und von HANOMAG.
- 1984 Drei Unternehmer gründen die „Hanomag Baumaschinen Produktion und Vertrieb GmbH“.
- 1987 Neue Rechtsform AG: HANOMAG Aktiengesellschaft.
- 1989 Die japanische Baumaschinenfirma Komatsu Ltd. übernimmt die Aktienmehrheit.
- 2002 Umbenennung der Firma in „Komatsu HANOMAG GmbH“.

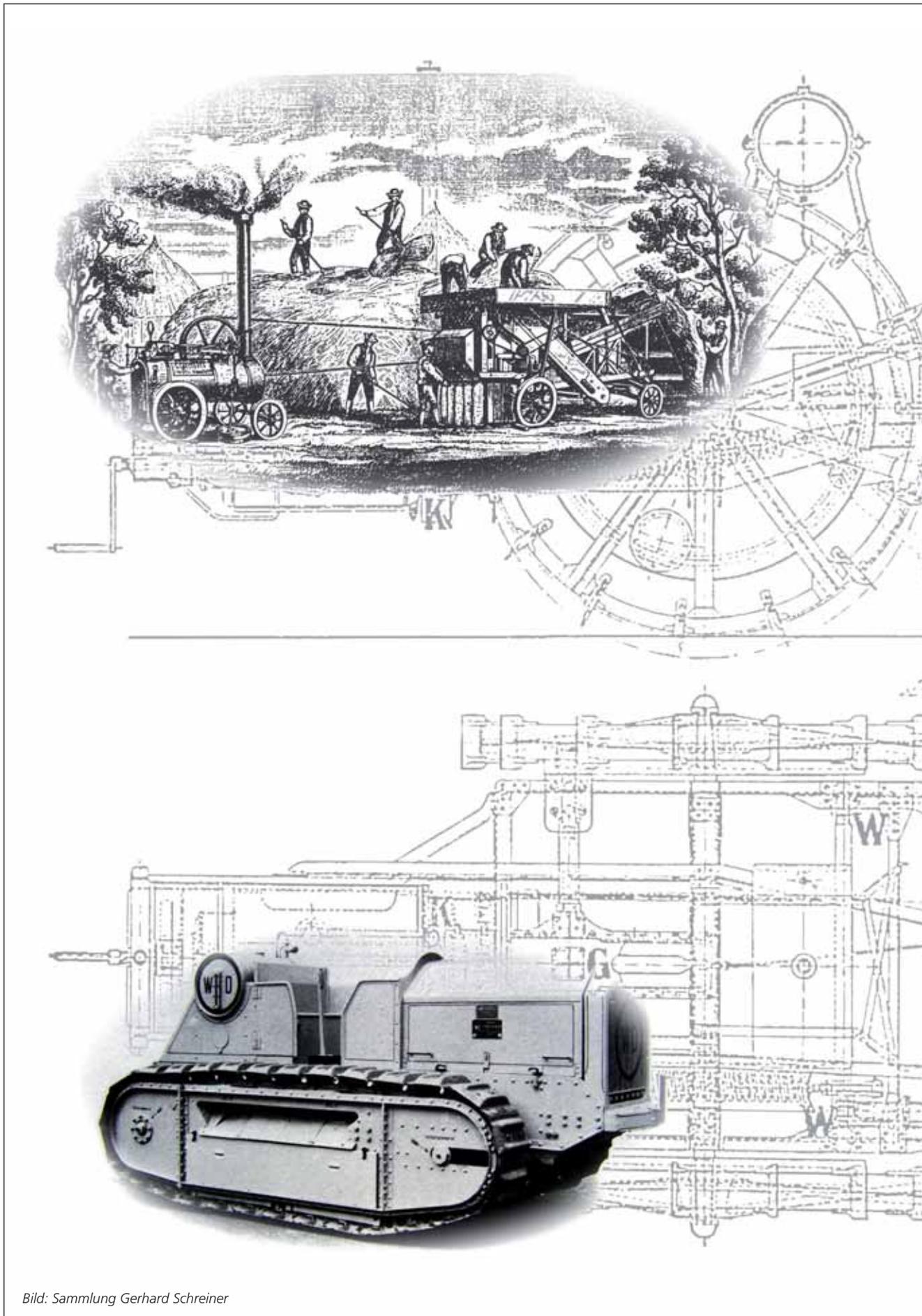
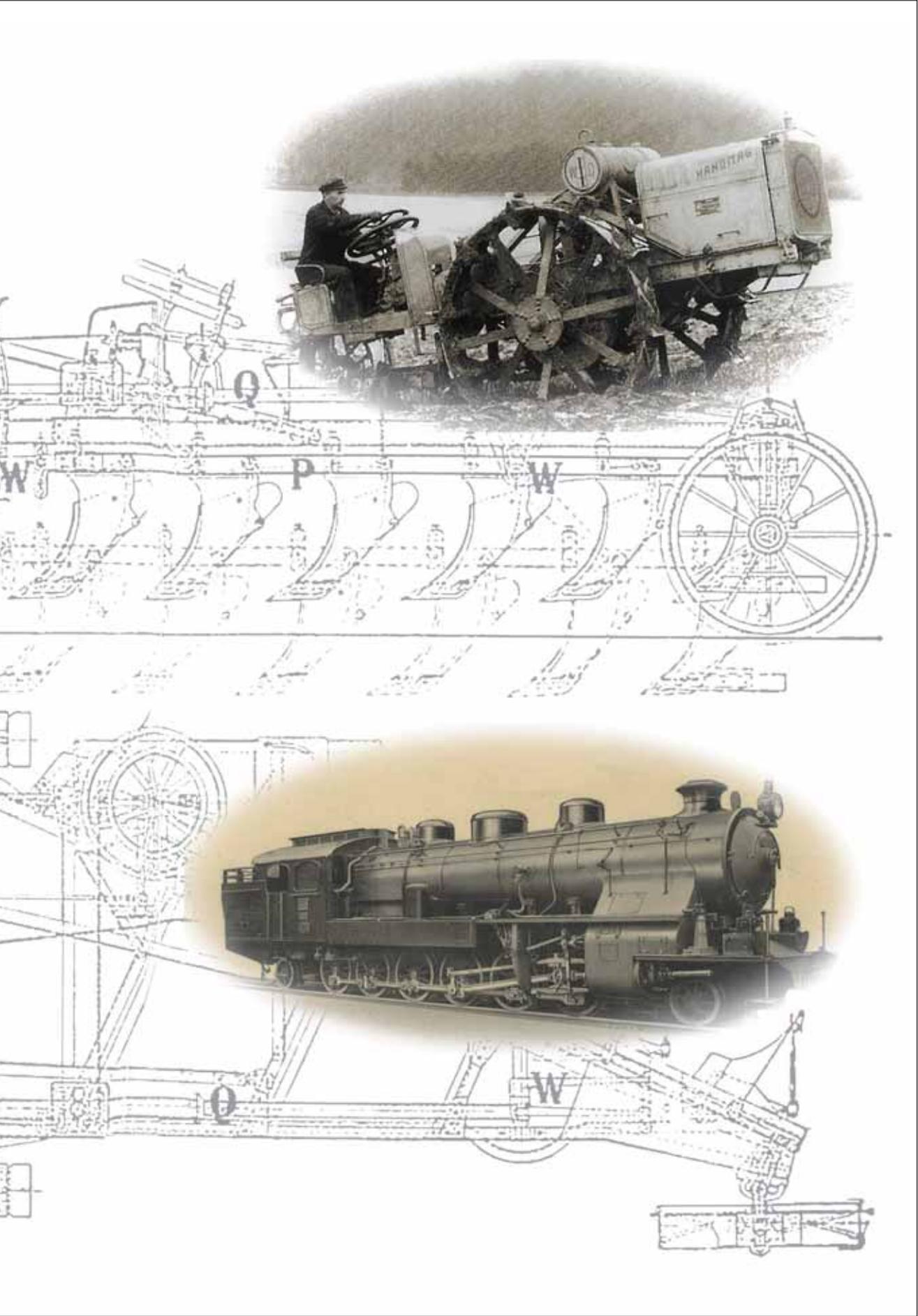


Bild: Sammlung Gerhard Schreiner



Von den Anfängen zum ersten Traktor

Die ersten Schritte in Linden

Der „Kalkjohann“ war einer jener Menschen, die nie genug kriegen können. Seine Eltern hatten ihn nach der Schule zu einem Böttcher in die Lehre geschickt, doch sein ganzes Leben lang Fässer zusammenzuhämmern, damit andere sie leeren konnten, dazu hatte der 1772 in Lohne westlich von Hannover geborene „Kalkjohann“ keine Lust. Ende des 18. Jahrhunderts war



Diese Karte zeigt Linden im Jahr 1763. Damals war das Anwesen an die Rügensche Adelsfamilie von Platen verpachtet, weshalb hier der ausgedehnte Park südlich des Dorfkerns als „Graf-Platen-Garten“ bezeichnet wird. Südlich des Gartens baute Egestorff später seine Fabrik.
Bild: Sammlung Hindemith/Wikipedia

die Welt aus den Fugen geraten. Die Aufklärung hatte neues Gedankengut in die Köpfe der Menschen gepflanzt. Der Mensch war nicht länger in ein enges gesellschaftliches und geistiges Korsett geschnürt! Der Mensch war frei. Wer Lesen konnte war klar im Vorteil



Hannover war um 1731 noch eine schwer befestigte Stadt. Auf der Karte links unten sieht man eine Windmühle auf dem Lindener Berg, westlich daneben den Von-Alten-Garten. Südlich davon führen zwei Alleen nach Hameln und Göttingen. Zwischen diesen beiden Straßen wurde etwa 100 Jahre später die Firma HANOMAG aufgebaut.
Bild: Sammlung Gerhard Schreiner

und Johann Hinrich Egestorff war von diesen neuen Gedanken, die Wissenschaft und Fortschritt beflügelten, dazu angestiftet worden, mehr zu wollen als das, was man schon erreicht hatte.

So wechselte er die Branche und arbeitete in einer Kalkbrennerei unweit des Ortes Linden, der heute zu Hannover gehört. 1803 – das Heilige Römische Reich Deutscher Nation existierte noch und in Paris regierte ein gewisser Napoleon Bonaparte als Erster Konsul auf Lebenszeit – ging die Kalkbrennerei Pleite. Der „Kalkjohann“ hatte gerade einen Sohn bekommen (7. Februar 1802) und war mutig. Kurzerhand kaufte er das marode Unternehmen auf und eine Reihe von Zukäufen folgte. Der „Kalkjohann“ war tüchtig. Das Unternehmen florierte trotz der schweren Kriegszeit, die über das Land hereingebrochen waren. Die Bevölkerung wuchs und überall musste gebaut werden. So dehnte Egestorff seine Tätigkeit aus. Bergwerke, Steinbrüche, Nutzholz, Ziegeleien: Alles womit man Häuser bauen konnte, gab es bei ihm zu kaufen. Viel wurde an die Hafenstädte der Nordsee geliefert. Dort waren Baustoffe knapp. Doch warum sollten die Schiffe wieder leer zurückfahren? Der „Kalkjohann“ gründete in Bremen also eine Zuckerfabrik und versorgte die Bevölkerung Hannovers und seiner Umgebung mit dem süßen Nahrungsmittel.

Johann Hinrich Egestorff war eine der ersten bedeutenden Unternehmerpersönlichkeiten in dem zur Industriellen Revolution erwachenden Deutschland. Er hatte erkannt, wie man seinen Geschäften nachgehen muss, um erfolgreich zu sein. Auch seinen Sohn Johann Georg wollte er auf diese Pfade führen. Und was war ein besserer Start ins Berufsleben als eine Böttcherlehre? Wie sein Vater begann auch der junge Georg in dieser Branche, allerdings im eine Tagesreise entfernten Hildesheim. Der Sohn sollte

mal rauskommen und etwas sehen. Vor allem sollte er sich in der Buchführung ausbilden lassen, denn damit wollte es beim „Kalkjohann“ noch nicht so recht klappen. Georg Egestorff kehrte zurück und half seinem Vater, das kleine Firmenimperium zu verwalten und auszubauen.

Nach der Niederlage Napoleons 1814/15 wurde im Wiener Kongress die Landkarte neu geordnet. Im Raum des heutigen Niedersachsen entstand das Königreich Hannover, die gleichnamige Stadt wurde zur Residenz der Welfen, die das Land regierten. Die engen Be-



ziehungen zu Großbritannien, die durch die Seeblockade Napoleons unterbrochen gewesen waren, existierten wieder. Sehr lange wurden beide Königreiche in Personalunion regiert. Von der Insel kamen viele Neuheiten, denn dort hatte die Industrielle Revolution bereits ihren Höhepunkt erreicht. Nach der Erfindung der ersten voll einsatzfähigen Dampfmaschine durch James Watt (1769) war das Energieproblem gelöst. Eine Fülle wichtiger Neuentwicklungen war in diesen Jahren entstanden.

Die engen Verbindungen des Königreichs Hannover zu Großbritannien brachten einige dieser Erfindungen ins Land. Georg Egestorff interessierte sich für

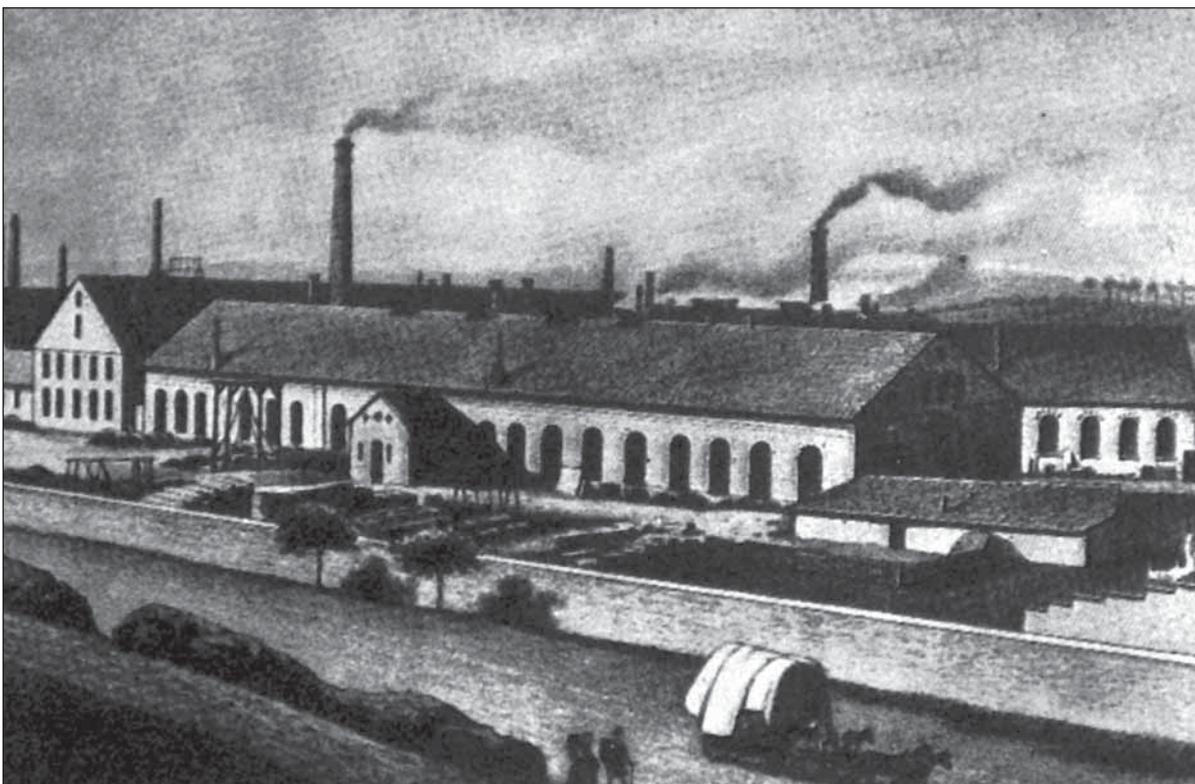
moderne Entwicklungen – und er war für Neues immer aufgeschlossen. Er erkannte, welche Unternehmungen Gewinne einbrachten. Zusammen mit seinem Vater erweiterte er das Unternehmen und festigte Linden als Hauptsitz. Dort hatte sich inzwischen die neue Industrie der Hauptstadt konzentriert, denn der König wollte den Lärm der Fabriken und den Gestank der Abgase von seiner Residenz fernhalten. Für die Firma Egestorff wurde das noch zu einem wichtigen Vorteil.

Am 30. März 1834 zog die Trauer in das „Kalkbrennerhaus“ in Linden ein. Der „Kalkjohann“ war zu seinen bäuerlichen Ahnen abberufen worden. Er hatte in den 61 Jahren seines Lebens getreu dem protestantischen Leistungsethos seine Pflicht und mehr getan. Seine Fähigkeit, aus dem Nichts ein ganzes Konglomerat von Firmen aufzubauen, macht ihn zu einem der bedeutendsten Unternehmer des frühen 19. Jahrhunderts in Norddeutschland. Die ganze Verantwortung lastete nun auf seinem Sohn Georg, der jedoch mit seinen 32 Jahren und der langjährigen Mitarbeit in des Vaters Firma gut für die kommenden Aufgaben gerüstet war.

Burchard Giesewell malte den Lindener Industriellen Johann Egestorff (1772 – 1834) im Alter von etwa 60 Jahren. Nur wenige Monate später starb der „Kalkjohann“. Bild: Burchard Giesewell/Frank Schulenburg

Die Maschinenfabrik von Georg Egestorff

Der Sohn wollte das Erbe des Vaters nicht nur pflegen, nein, er hatte noch modernere Ideen. Der „Kalkjohann“ war beim handwerklichen Arbeiten mehr oder weniger stehen geblieben. Georg hingegen setzte mehr auf die sich neu entwickelnden Industriezweige.



Georg Egestorff hatte bereits 1851 ein ansehnliches Werk errichtet. Die Produktion von Dampflokomotiven gewann zu dieser Zeit immer mehr an Bedeutung. Bild: Sammlung Gerhard Schreiner

HANOMAG-Traktoren

So wundert es nicht, dass er am 6. Juni 1835 bereits ein Jahr nach dem Tod des Vaters in Linden die „Eisen-Gießerey und Maschinenfabrik Georg Egestorff“ gründete. Die Regierung hatte an diesem Tag die Genehmigung dazu erteilt und damit das offizielle Gründungsdatum der späteren HANOMAG festgelegt. Ziel des neuen Unternehmens war es, die aufstrebende Industrie mit Werkzeugen und Maschinen zu versehen. Doch auch Gebrauchsgüter für die Bevölkerung sollten produziert werden. So standen auf den Lieferlisten des Betriebs Öfen, dazugehörige Kochtöpfe und sogar Grabkreuze. Alles, was aus Eisen gegossen werden konnte, sollte produziert werden. Und bereits im Folgejahr entstanden die ersten eigenen Dampfmaschinen.

Auch in anderen Sparten schritt Georg Egestorff voran. Er war einer der ersten, die in Deutschland eine Chemiefabrik gründeten, was 1839 geschah. Auch für die Rüstung wurden erste Produkte hergestellt, zum Beispiel Zündhütchen für die Gewehre der Solda-



Georg Egestorff (1802 – 1868) war der Gründer der Maschinenfabrik, die nach mehreren Besitzerwechseln später als HANOMAG berühmt wurde. Er gründete die Eisengießerei und Maschinenfabrik 1835 in seinem Geburtsort Linden. Bild: Sammlung Gerhard Schreiner

ten. Neben den neuen Fabriken stieß Egestorff einige der geerbten Unternehmungen ab, um Kapital zu beschaffen und die zu große Mischung verschiedener Branchen zu vermeiden.

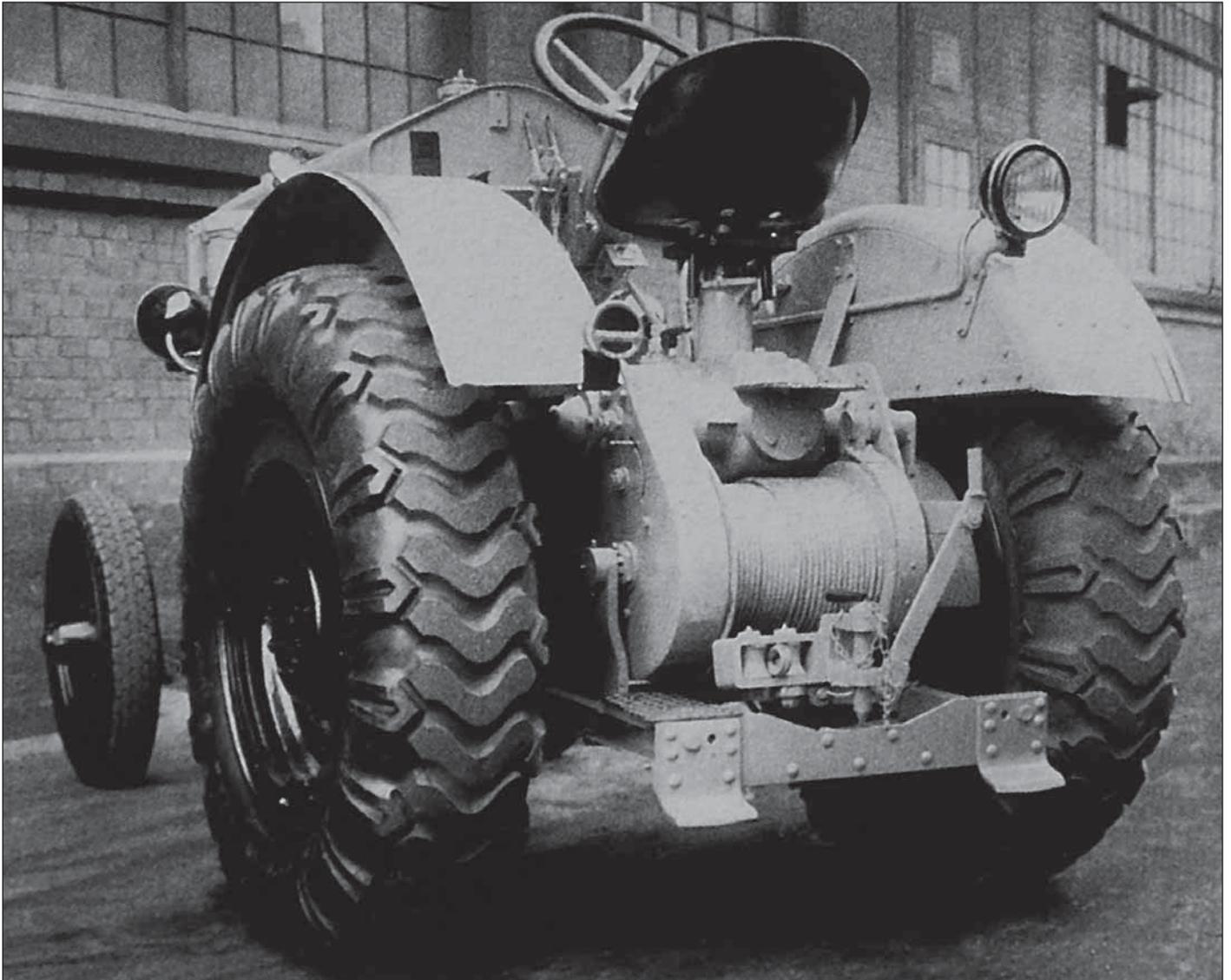
Mit seiner Maschinenfabrik wurde er sehr schnell zu einem der wichtigsten Unternehmer im Königreich Hannover. Vor allem mit den Dampfmaschinen war er erfolgreich, die für die Industrie so nötig waren wie heute ein Computer im Büro. Seine wichtigsten Mitarbeiter kamen in den ersten Jahren aus Großbritannien, denn nur sie hatten das Know-how zum Bau und Betrieb der Dampfmaschinen. Egestorff hatte auch verfolgt, wie sich auf den britischen Inseln die Eisenbahn entwickelte. In Deutschland war die erste Eisenbahn im Gründungsjahr der Maschinenfabrik von Egestorff zwischen Nürnberg und Fürth eingerichtet worden. In den deutschen Staaten hatten meist Privatleute mit dem Bau neuer Strecken begonnen, und Hannover bildete da keine Ausnahme. Allerdings war

der regierende König alles andere als fortschrittlich gesinnt. Er verbot den Bau eines Bahnhofs im Zentrum seiner Residenz und verbannte die Eisenbahnbauer weit nach draußen in Richtung Linden. Dort rieb man sich die Hände, denn die Nähe zum Schienenstrang konnte für den aufstrebenden Wirtschaftsraum nur positiv sein.

Egestorff war ein Mann mit Weitblick. Ihm war klar, dass der Eisenbahn die Zukunft gehörte. Deshalb bewarb er sich bei verschiedenen Eisenbahnunternehmen mit dem Ziel, eigene Lokomotiven zu verkaufen. Das Fachwissen aus dem Dampfmaschinenbau war hierfür natürlich von besonderem Wert. Offenbar hatten die deutschen Eisenbahnpioniere Vorbehalte gegenüber deutschen Maschinenbauern, denn die meisten Dampflok der frühen Jahre kamen aus dem Vereinigten Königreich. Nach langen Monaten des Abwartens bestellte schließlich die Königlich Hannöversche Staatseisenbahn bei Egestorff eine Lokomotive, allerdings unter dem Vorbehalt, sie dürfe keinesfalls schlechter sein als die englischen Originale, dafür aber möglichst billiger.

Die Konstruktion, die in Linden umgesetzt wurde, sah eine Lokomotive in der Achsformel vor, wie sie schon der „Adler“ der ersten deutschen Eisenbahn besaß: Eine zentrale Treibachse mit großem Raddurchmesser von 1524 Millimetern wurde von je einer Laufachse vorn und hinten mit Durchmessern von 910 Millimetern eingerahmt. Die überhöhte Feuerbüchse, der hohe Kamin und die lange, flache Bauweise waren britischen Modellen abgeschaut worden. Die Tests des Käufers fielen zur vollsten Zufriedenheit aus, weitere Dampflok wurden bestellt. Als Nummer 1 der staatlichen Eisenbahn erhielt die Lok den Namen des Landesvaters: „Ernst August“. Sie fuhr später im Güterzugdienst und wurde erst 1872 ausgemustert, als Hannover schon sechs Jahre von Preußen annektiert war. Das war eine für die frühen Dampflok erstaunlich lange Zeit und bewies die hohe Qualität von Egestorffs Maschinen.

Der Bau von Dampflokomotiven entwickelte sich sehr schnell zum wichtigsten Geschäftszweig des Unternehmens. Auch andere deutsche Staaten bestellten Schienenfahrzeuge, sodass bereits 1856 die hundertste Lok produziert wurde. Im sechzigsten Lebensjahr feierte Georg Egestorff die zweihundertste Dampflokomotive. Dieser Produktionszweig profitierte letztlich auch von der Niederlage und Annexion des Königreichs Hannover im Krieg gegen Preußen von 1866. Das aufstrebende Hohenzollernreich hatte einen enormen Bedarf an Dampflok. Doch das war noch längst nicht alles. Neben Dampfesseln und stationären Dampfmaschinen verließen weitere Produkte die Fabrikhalle. Der stämmige Niedersachse war ja Nachfahre eines alten Bauerngeschlechts und kannte die schwere Erntearbeit. Deshalb kümmerte er sich darum, die mühselige Schuferei einfacher zu machen. Besonders das Dreschen war unbeliebt, weil es sehr anstrengend und staubig war. In verschiedenen Ländern hatte man Dreschmaschinen im Einsatz, die über einen Riemen von einer Lokomobile angetrieben wurden. Besonders Großbritannien war in dieser Technik fortgeschritten. Egestorff bot spätestens in den frühen 1860er Jahren solche Dampfescharni-



Der Schnelltransporter SS 55

HANOMAG stellte 1933 drei Modelle vor, die den Nutzfahrzeugbereich der kommenden Jahre stark beeinflussen sollten. Weniger Erfolg hatte der Lastwagen HL 3-3,5, bei dem der Dieselmotor D 52 unter der Fahrerkabine eingebaut war. Damit hatte HANOMAG den Lkw mit Unterflurmotor erfunden. Doch von dem noch heute sehr modern wirkenden Fahrzeug entstanden nur wenige Exemplare.

Leichter war der SS 55 zu vermarkten, denn ähnliche Zugmaschinen gab es bereits in Form der Eil-Bulldogs der Mannheimer Firma Lanz. Es handelte sich um eine Bauart, die in vielem den eigentlichen Traktoren zuzurechnen ist. Bei HANOMAG erhielt das Fahrzeug die Bezeichnung Schnelltransporter. Der SS 55 bekam den gleichen Motor wie die 50-PS-Traktoren, dank einer höheren Drehzahl von 1500 Umdrehungen erreichte er

jedoch 55 PS und war somit den Lanz-Modellen überlegen. Es gab auch noch weitere Merkmale, die den SS 55 von den Traktoren unterschieden. Am auffälligsten waren dabei die Vollverkleidung des Motors, des Fahrerraums und die automobilähnlichen Kotflügel, Stoßstangen und Trittbretter. Die Räder hatten

Der AG 50 war eine Variante der Modelle AR 50 und GR 50 mit einem Zwischengetriebe. Dieses Exemplar hatte eine Seilwinde.
Bild: HANOMAG



Im Zweiten Weltkrieg taten viele SS 55 ihren Dienst. Dieser arbeitete in Italien als Zugfahrzeug für einen Lastensegler DFS 230.

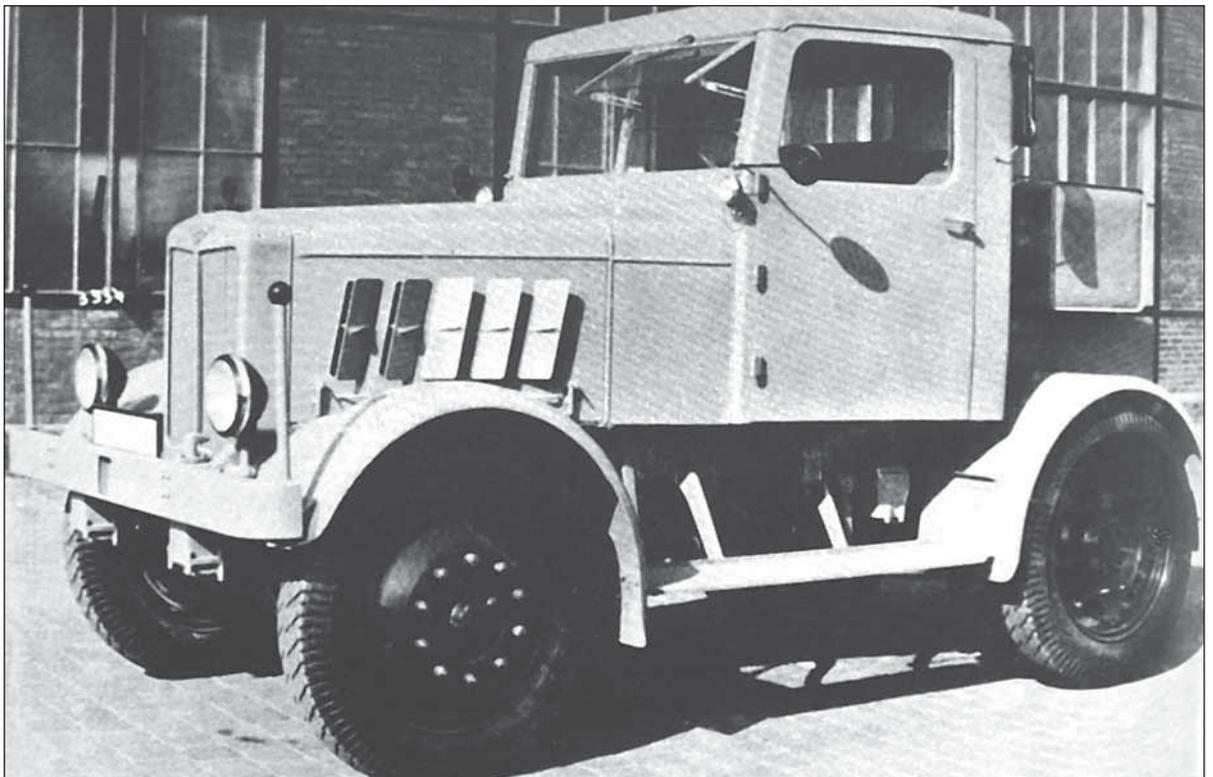
Bild: Bundesarchiv Bild 1011-566-1491-37 / Stocker / CC-BY-SA

HANOMAG-Traktoren



Schnelltransporter waren ähnlich gebaut wie Traktoren. Sie hatten allerdings vier gleich große Räder und eine vollständige Automobilausrüstung mit einem festen Fahrerhaus. Wagen wie der SS 55 waren in Städten viel unterwegs.

Bild: HANOMAG



Zielgruppe dieser Fahrzeuge waren Speditionen, Kohlehandler und andere Unternehmen, die den Transport von Waren übernehmen.

Bild: HANOMAG

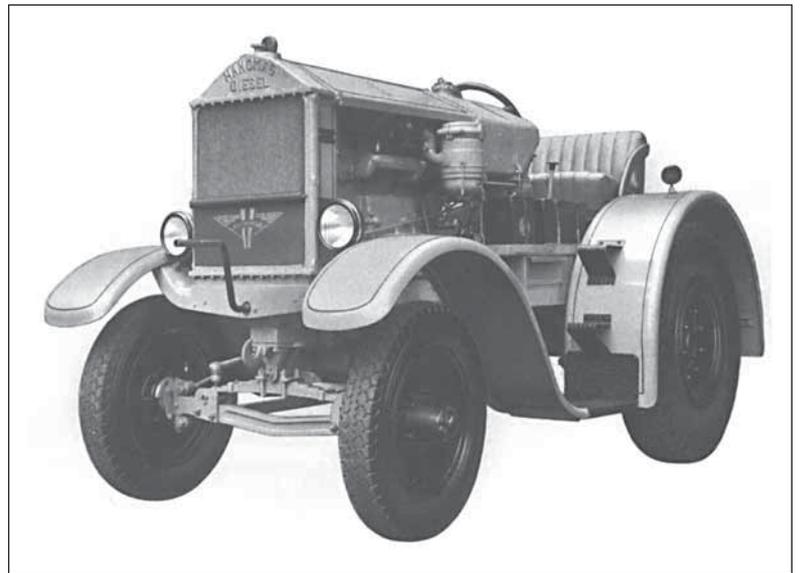
alle den gleichen Durchmesser und die Fahrerkabine war in den Zwischenachsbereich vorgerückt. Dadurch entstand über der Hinterachse ein Aufbauraum. Scheibenwischer und Fahrzeugelektrik gehörten zum Standard, auch die komfortablere Rosslenkung von ZF. Auf eine Zapfwelle wurde hingegen verzichtet.

Der SS 55 wurde mit drei verschiedenen Getriebevarianten zu vier Gängen angeboten, die in der Normalversion eine Höchstgeschwindigkeit von 33 km/h boten, in den Sondermodellen jedoch 26 oder sogar 40 km/h. Das war für damalige Verhältnisse in der Tat „schnell“. Um größere Zuglasten abfangen zu können, wurden hydraulische Allradbremsen und eine optionale Druckluftbremsanlage zur Abbremsung der Anhänger eingebaut. Kunden des SS 55 waren vor allem Speditionsbetriebe und andere Unternehmen, die auf dem Transportsektor arbeiteten.

Das dritte der 1933 vorgestellten Nutzfahrzeuge war der SSA 55, der dem SS 55 weitgehend entsprach, jedoch als Sattelschlepper diente und durch die Aufsattelfläche 1320 Millimeter länger war als der SS 55.

Die Zugmaschinen R 50 und RS 50

Der SS 55 war vor allem für den Fernverkehr konzipiert, der GR und seine luftbereiften Varianten waren eher als Gelände- oder Kombitraktor gedacht. Im Sortiment der HANOMAG fehlte nur noch ein Angebot, das den Bedarf bei den Schaustellern, Kohlehandlern oder anderen mit Transportaufgaben eher im städtischen Nahbereich befassten Firmen decken sollte. Diese Lücke füllte der R 50, der zusammen mit der zweiten Generation der anderen 50-PS-Schlepper herauskam. Er stellte zugleich das Pendant zu den



Verkehrs-Bulldogs der Firma Lanz. Aufgebaut war er auf der Grundlage des GR 50 A, also mit einem Sechsganggetriebe. Auch Zirkusse bedienten sich gerne dieses Fahrzeugs.

HANOMAG stellte mit dem RS 50 gleichzeitig eine Alternative vor. Der Unterschied zum R 50 lag vor allem in der Bereifung, denn der RS 50 war mit so genannten Aero-Riesenluftreifen ausgestattet. Sein Aufgabengebiet sah ähnlich aus.

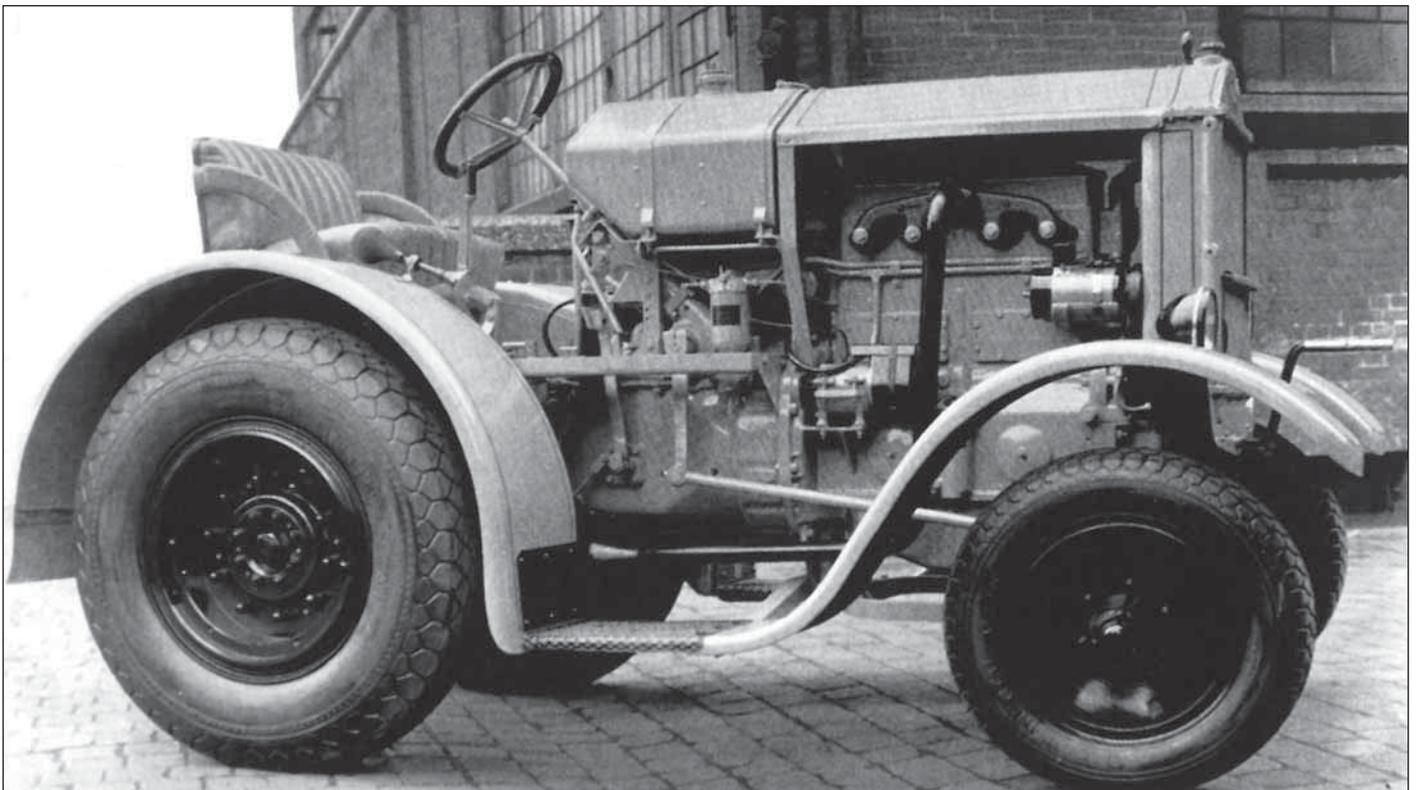
Die 50-PS-Schlepper mussten bis auf wenige Ausnahmen 1938 eingestellt werden, denn das Programm der Typenvereinheitlichung unter der Leitung von Oberst Adolf von Schell, einem Mitarbeiter aus Görings Stab, legte den Rahmen fest, innerhalb dessen die Schlepperproduzenten fertigen durften. Nur vom R 50 sol-

Die beiden R-50-Versionen hatten ein Sechsganggetriebe mit zwei Rückwärtsgängen. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 17,5 km/h.

Bild: HANOMAG

Der R 50 diente speziell als Straßenzugmaschine. Er war bei Schaustellern und Zirkus-Betreibern sehr beliebt.

Bild: HANOMAG





Durch Leistungssteigerung um 7 PS wurde aus dem R 28 das neue Modell R 35. Dieses wunderschöne Exemplar ist die Allzweckschlepper-Version R 35 A.
Bild: Gerhard Schreiner

Am 26. Mai 1954 rollte ein R 35 A als 100.000ster Traktor der Firma HANOMAG aus der Fertigungshalle. Es gab ein großes Fest, von dem an die 200 Journalisten berichteten. Man hatte sich etwas Außergewöhnliches einfallen lassen: Derjenige, der den ältesten HANOMAG-Traktor vorweisen konnte, sollte dieses 100.000ste Exemplar erhalten. Ein niedersächsischer Landwirt namens Hardinghaus besaß noch eine alte Raupe des Typs Z 25 aus dem Jahr 1923. Die Heimholung des gewonnenen R 35 wurde zum Triumphzug und war eine wunderbare Werbung für die Traktoren aus Linden. Es waren gute Jahre für die

HANOMAG. Zwei Jahre zuvor hatte man schon den 10.000sten Lkw mit Dieselmotor gefeiert.

Der R 35 A wurde 1957 durch den R 435 A ersetzt, und aus dem R 35 B wurde der R 435 B.

Es gab noch weitere Bauformen dieses Typs. Da war zunächst der R 35 RC, der ebenfalls aus einem R-28-Pendant entstanden war. Dabei handelte es sich um einen Dreiradschlepper für den Verkauf ins Ausland und vor allem nach Amerika. Bei ihm konnten die Zwillingssreifen mit Hilfe einer Teleskopachse so weit ausgefahren werden, dass der Traktor wie ein Vierradschlepper fuhr. Es sollte 1957 noch einen Nachfolger

Der Traktor mit dem aufgeladenen Motor



Eineinhalb Jahre nach Vorstellung des neuen Schlepperpakets holte man sich aus der Lkw-Abteilung einen Motor und setzte ihn bei einem R 35 ein. Es handelte sich dabei um das beim R 35 verwendete Modell, das allerdings im Lastwagen ein kleines Aufputzmittel bekommen hatte, was die Leistungsfähigkeit enorm steigerte. Im Schlepperbau der Niedersachsen war das seit 1953 nicht neu, denn bereits der R 12 fuhr damit. Was war das für ein Geheimnis? Die Antwort heißt Roots-Gebläse. Der R 12 hatte es bekommen, um die Leistung des kompakten Motors zu steigern. Hier war das Gebläse permanent in Betrieb. Beim R 35/45 hingegen konnte es zugeschaltet werden. Dadurch steigerte sich die normale Leistung von 35 auf 45 PS. Das gelang folgendermaßen: Die Einspritzmenge des Kraftstoffs wurde erhöht. Gleichzeitig war aber mehr Luft nötig, um das Gemisch zu erzeugen, das verbrannt werden sollte. Diese in die Brennkammer einzubringen war Aufgabe des Roots-Gebläses, das nach seinen Erfindern benannt wurde. Eine Erhöhung der Drehzahl war nicht erforderlich. Die Brüder Philander und Francis Roots entdeckten diese Technik 1860, mit der sie Wind für Hochöfen erzeugten. Der Sohn von Gottlieb Daimler, Paul, selbst ein bekannter



geben, der R 27 RC wurde dann aber nicht mehr fortgesetzt. Auch die Straßenzugmaschine R 28 S hatte mit dem R 35 S einen Nachfolger bekommen. Er unterschied sich vor allem durch die höhere Leistung. Es gab ein festes Fahrerhaus von Benze, Servobremsen und die für den Straßenverkehr nötige Ausrüstung. Gekauft wurde dieses Modell von Speditionen, Kohlehändlern, Firmen aus der Bauwirtschaft oder großen Fabriken, die einen zuverlässigen Werksschlepper benötigten. Da der R 27 leistungsmäßig zu sehr aufschloss, wurde mit der Vorstellung der drei neuen Typen der R 28 nicht mehr gebaut.

Konstrukteur, führte das Roots-Gebläse 1923 in die Automobiltechnik ein. Das Umschalten von Normalbetrieb auf den Betrieb mit Aufladung geschah ganz einfach mit einem Knopf, der bequem vom Fahrersitz aus erreichbar war.

HANOMAG hatte für dieses Modell eine bestimmte Zielgruppe im Auge. Es handelte sich um Landwirte, denen ein 35-PS-Schlepper in der Regel genügte, die aber manchmal auch einen schweren Mährescher oder Vollernter bewegen mussten. In solchen Fällen kam das Roots-Gebläse zum Einsatz, das eine 10 PS höhere Leistung erbrachte. Da für solche Aufgaben

Auch bei den Dreiradschleppern wurde aus dem 28-PS-Modell ein stärkerer Nachfolger gebildet: Der R 35 RC ging ausschließlich ins Ausland.

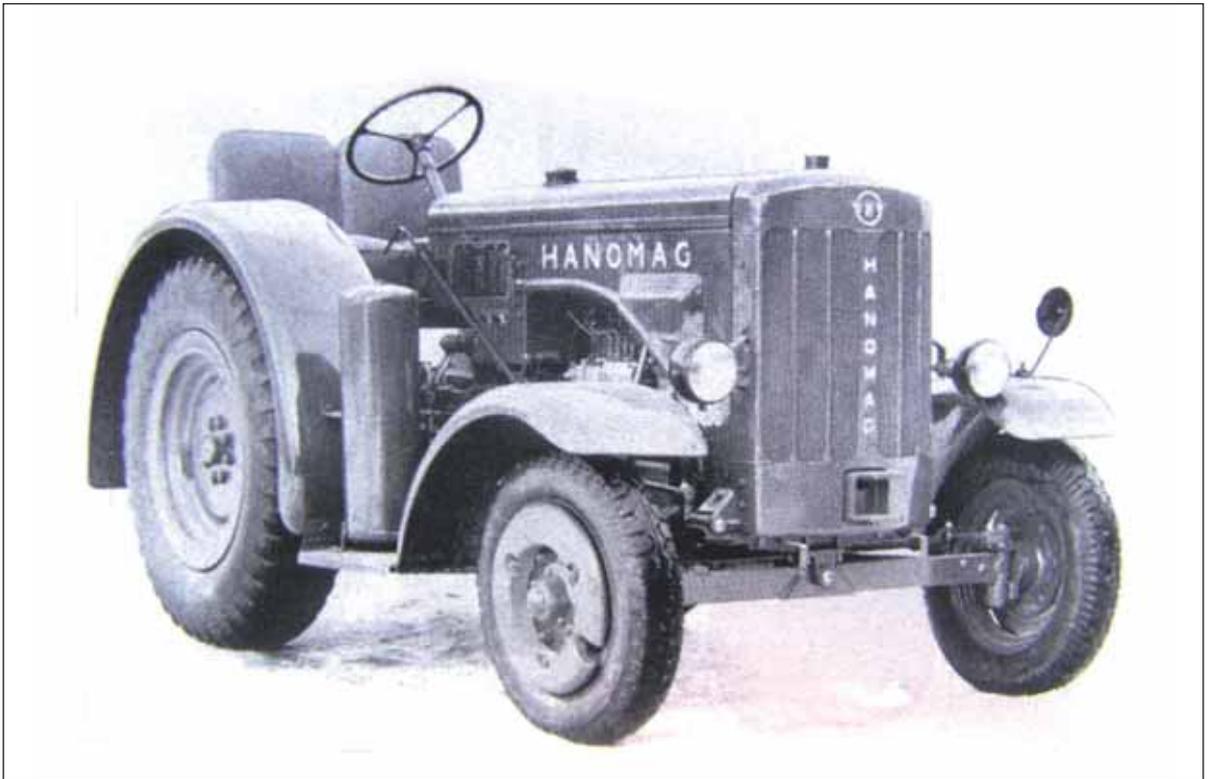
Bild: HANOMAG

HANOMAG-Traktoren

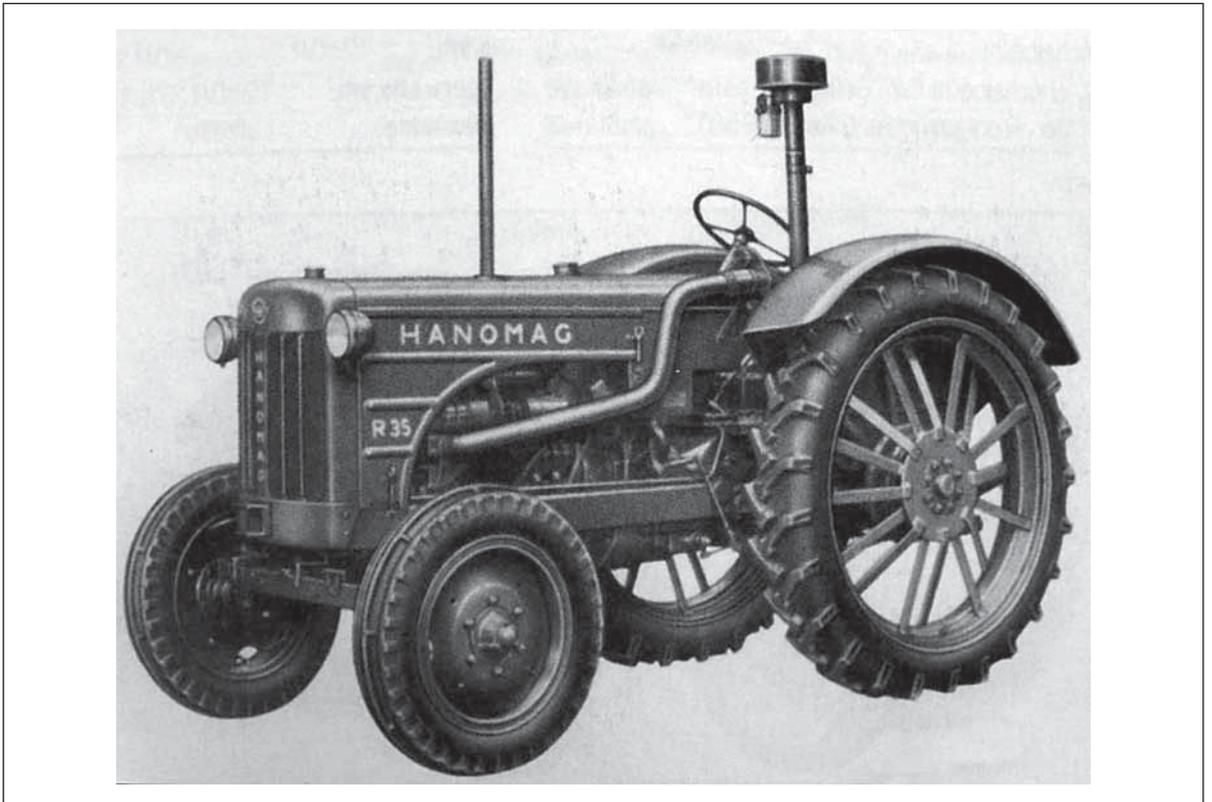
eine robuste Motorzapfwelle und Kriechgänge nötig waren, wurden diese gleich serienmäßig verbaut. Einen Aufpreis verlangte man jedoch für das Fahrerdach, den Kraftheber mit Dreipunktaufhängung, den Frontlader oder die Seilwinde. Die Motorzapfwelle wurde über eine Doppelkupplung gesteuert. Der besondere Vorteil gegenüber dem im Programm

befindlichen R 45 war das sehr viel bessere Leistungsgewicht, das auch dem kompakten Motor geschuldet war. Beim Getriebe gab es die Wahl zwischen dem Fünfganggetriebe und einem mit zehn Vorwärts- und zwei Rückwärtsgängen. Ohne die beiden Modelle gesondert festzulegen, wurden sowohl eine Hochradversion als auch eine Vari-

Für Speditionen und Werksverkehr sowie den regionalen Handel wurde die Zugmaschine R 35 S gebaut. Das Modell besaß eine zweisitzige Polsterbank.
Bild: HANOMAG



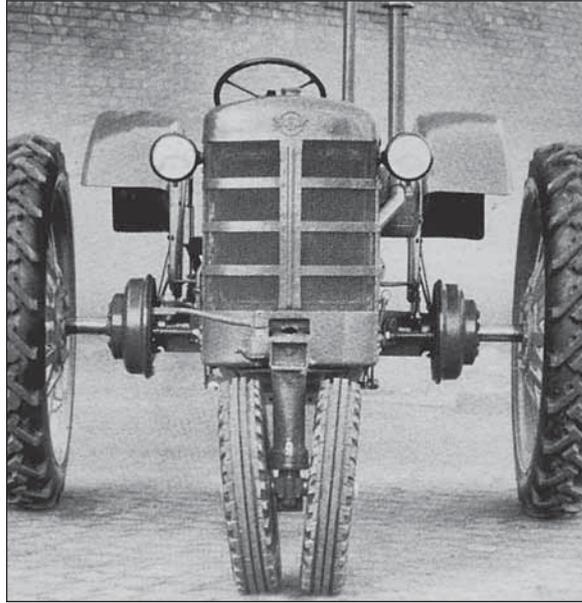
Wer eine hohe Leistung nur selten brauchte, etwa einmal im Jahr bei der Arbeit mit einem gezogenen Mähdrescher, wählte gerne den R 35/45. Durch Zuschalten eines Roots-Gebläses ließ sich die Leistung zeitweise um 10 PS erhöhen.
Bild: HANOMAG



ante mit Standardbereifung angeboten. Die Verkaufszahlen waren nicht unbedingt hoch, dennoch wurde dieser innovative Traktor in Nachfolgern bis 1962 weiter gebaut. 1957 allerdings ersetzten den R 35/45 zwei Modelle namens R 435/45 A und R 435/45 B. Für HANOMAG waren die 1950er ein großartiges Jahrzehnt. Erstmals hatte man in der Schlepperstatistik die Spitzenposition erobern können, eine ganze Reihe neuer Modelle geschaffen und außerdem Jubiläen gefeiert.

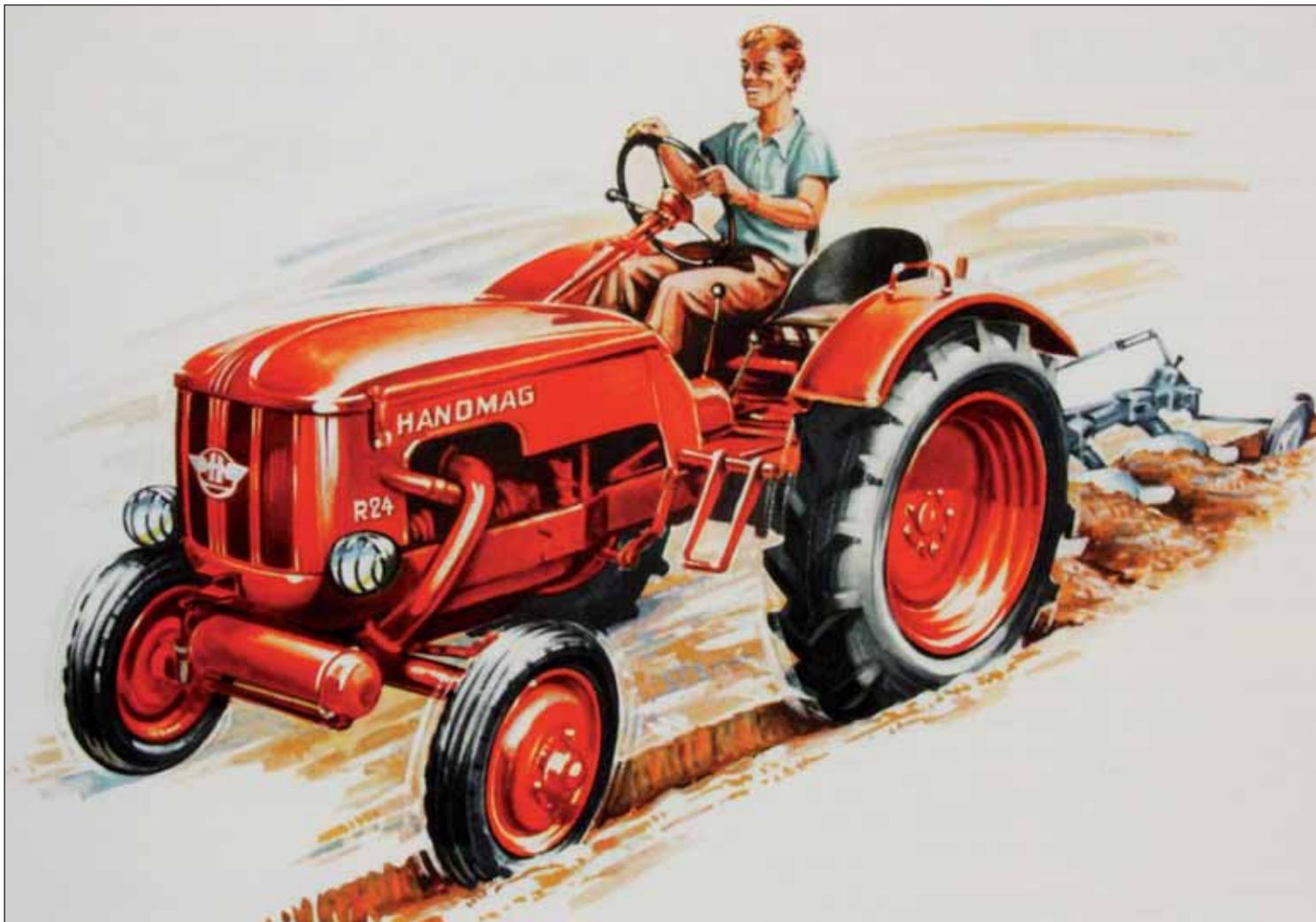
Exportmodelle

Traditionell hatte HANOMAG eine hohe Exportquote, was sich auch bei den Schleppern recht schnell niederschlug. So war der erste Auftrag aus Belgien unmittelbar nach dem Krieg ein wichtiges Signal. Ins Ausland exportierte Exemplare waren in der Regel rot gefärbt, die Räder hingegen sandfarben. In eini-



In Nordamerika entstand die Idee des Dreiradschleppers, der für die Arbeit in Reihenkulturen bestimmt war. HANOMAG und andere deutsche Hersteller bauten für das Auslandsgeschäft Dreiradschlepper, die vorn allerdings eine Zwillingbereifung aufwiesen.
Bild: HANOMAG

Unten: Auch bei den Zweitaktschleppern lief der Export gut an. Unter der Kühlerverkleidung erkennt man Teile der Auspuffanlage.
Bild: HANOMAG



gen Fällen kam es zu Namensänderungen, die in der Tabelle (ab Seite 175) gekennzeichnet sind. Meist waren keine Vorderradkotflügel montiert, die hinteren Kotflügel hingegen als Muschelkotflügel geformt. Die Vorschriften der Importländer mussten beachtet wer-

den. In der Nachkriegszeit gab es zum Teil auch noch Eisenräder zum gewünschten Modell. Die Tabelle (ab Seite 175) nennt diejenigen Radschlepper, die von Kriegsende bis zur Einstellung des Traktorenbaus bei HANOMAG ins Ausland verkauft wurden.