Löwenkräfte

Büssing-Zugmaschinen 1908 bis 1967

von Bodo Brennecke

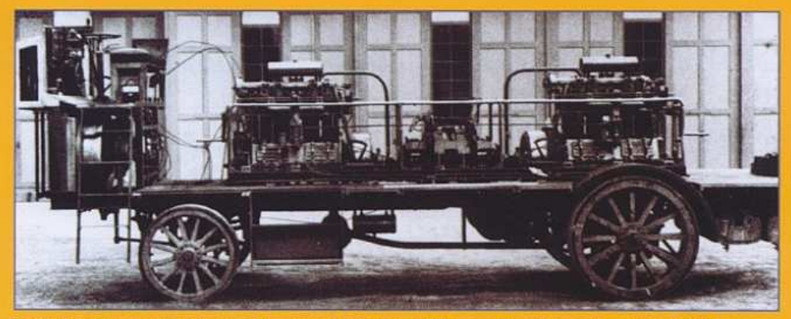
Seit 100 Jahren ist der Name Büssing ein Synonym für hochwertige Lastkraftwagen und Omnibusse. Zwar verlor das 1903 gegründete Unternehmen 1971 seine Eigenständigkeit, aber die Büssing-Legende lebt bis heute mit dem traditionellen Löwen-Logo an den Frontpartien der modernen MAN-Nutzfahrzeuge weiter. Obwohl Büssing zu den großen Nutzfahrzeugproduzenten des Landes gehörte und stets über ein umfassendes Standard-Lieferprogramm verfügte, hatte man in Braunschweig immer auch ein offenes Ohr für spezielle Kundenwünsche. Die betrieblichen Abläufe im Werk gestatteten die Produktion kleinerer Serien von Spezial- und Sonderfahrzeugen für das Militär oder für zivile Nutzer. Ein Paradebeispiel für solche Nischenprodukte aus dem Hause Büssing sind die von der Fachliteratur bislang nur stiefmütterlich behandelten Straßen- und Geländezugmaschinen mit dem Welfenlöwen auf der Kühlermaske.

Zu Beginn des vergangenen Jahrhunderts waren Pferde das mit Abstand häufigste Zugmittel für schwere Lasten. Diverse während des ersten Jahrzehnts durchgeführte Experimente mit Zugmaschinen, die von Dampf- oder Petroleum-Motoren angetrieben wurden, konnten ihnen nicht den Rang ablaufen. Das kaiserliche Heer verfügte zu Anfang des Krieges 1914 nur über eine geringe Anzahl von dampfgetriebenen Lokomobilen. Sie waren schwer, kopflastig und damit für Geländeeinsätze mit Geschützen und Mörsern im Schlepp völlig ungeeignet. Zudem gaben sie durch die unvermeidbare Rauchfahne ständig dem Gegner ihren Standort preis! Die massenweise für Zugarbeiten vorhandenen Pferde hielten den Anforderungen im harten Kriegseinsatz nicht stand, der enorme Bedarf an Futter erzeugte zusätzliche Nachschubprobleme. Zu diesem Zeitpunkt setzten die Franzosen und Engländer bereits erfolgreich schwere Motorzugmaschinen zum Umsetzen von Geschützen ein. Auf deutscher Seite führten die gewonnenen Erfahrungen zur Gründung einer sogenannten Artillerieprüfungskommission, die an mehrere Fahrzeughersteller den Auftrag zur raschen Entwicklung von geländegängigen Zugmaschinen für den Einsatz bei Artillerie- und Pioniertruppen vergab. Die ersten Fahrzeuge dieser Art standen den Erprobungsstellen ab 1915 zur Verfügung.

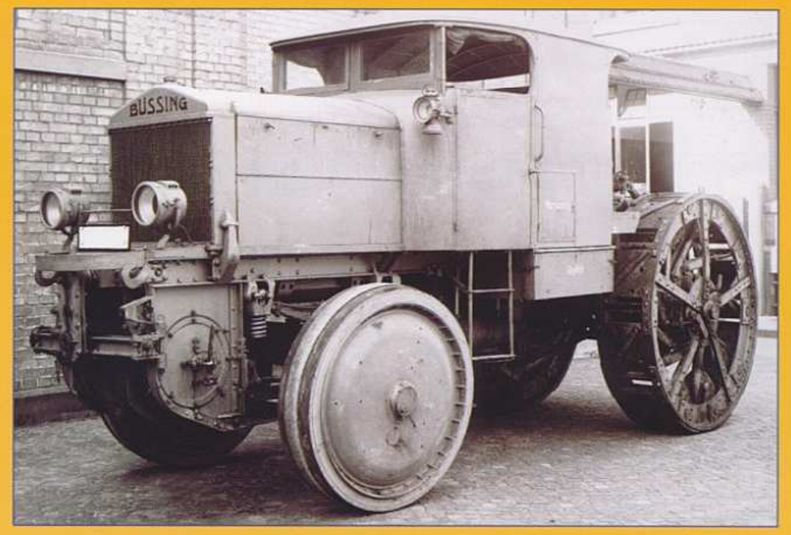
Das erste als Zugmaschine zu bezeichnende Büssing-Fahrzeug war allerdings bereits 1908 als Zugmittel für einen Heeres-Lastzug mit fünf von elektrischen Radnabenmotoren angetriebenen Anhängern an Siemens-Schuckert nach Berlin geliefert worden. Der von Büssing als Maschinenwagen bezeichnete „Kopf" dieses Lindwurms verfügte über zwei Büssing 55/60 PS Vergaser-Motoren, die dem eigenen Antrieb dienten und gleichzeitig einen Siemens-Generator antrieben, der Energie für die 18 PS-Elektromotoren in den Achsen der Anhänger lieferte.

Die hohe Zuverlässigkeit der von Büssing seit 1905 an das Heer gelieferten Fahrzeuge hatte die Braunschweiger Nutzfahrzeugbauer zu einem hoch geschätzten Partner bei der Entwicklung weiterer Militärfahrzeuge gemacht. So war es nicht weiter verwunderlich, dass Büssing auch 1915 für die Artillerieprüfungskommision zur ersten Wahl gehörte. Noch im selben Jahr kamen die ersten Büssing-Zugmaschinen zur Truppe. Bis 1918 folgten diverse weitere Typen, ab 1917 auch mit Allradantrieb. Die Büssing-Kraftschlepper fanden ebenfalls Verwendung für das von Bräuer entwickelte Lastenverteilgerät. Eine Kombination aus Zug- und Transportfahrzeug war der ab 1917 gefertigte Munitions-Kraftwagen. Diese mit Ladepritsche versehene Zugmaschine bewährte sich allerdings nicht.

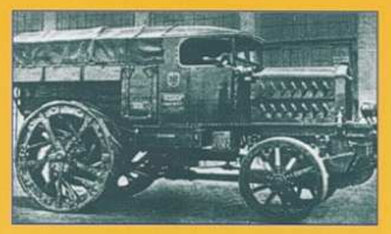
Neben den Rad-Fahrzeugen befasste sich Büssing auch mit der Konstruktion von Vollketten-Zugmaschinen. Durch die langjährige enge Verbindung zum Kettenfahrzeug-Spezialisten Oberingenieur Vollmer war Büssing neben Daimler (DMG) maßgeblich an der unter Federführung Vollmers erfolgten Konstruktion des ersten deutschen



Auftakt: Die erste Büssing-Zugmaschine, im Bild unverkleidet, sollte 1908 fünf radnabengetriebene Anhänger schleppen und mit Strom versorgen.

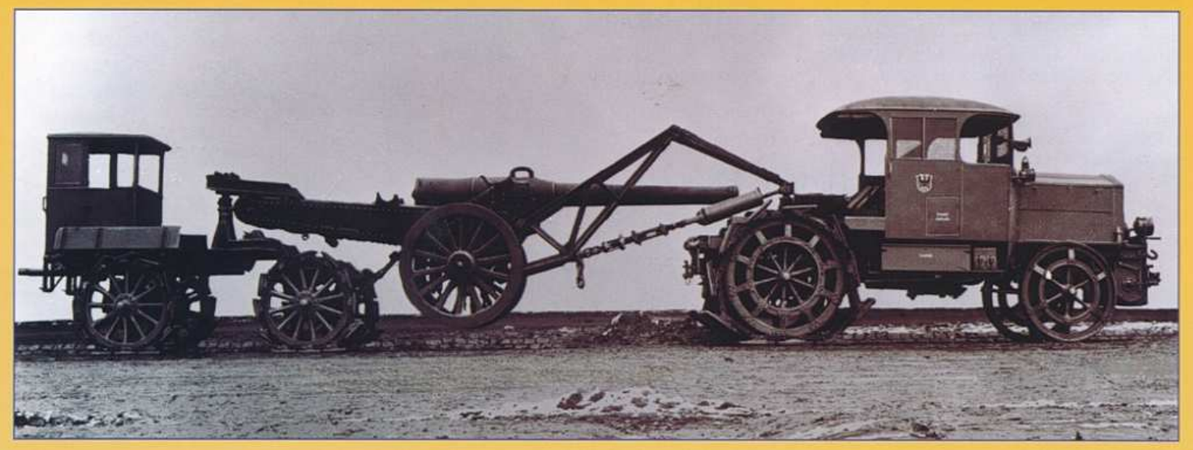


▲ Eisenhaufen: 55/60 PS-Artillerie-Kraftschlepper aus den Jahren 1916/17.



Bewährte sich nicht: Allradgetriebener Munitions-Kraftwagen mit Ladebrücke (1917/18). ▶

Angewandte Physik: Das Bräuer'sche Lastenverteilgerät mit Geschütz und Büssing-Artillerie-Kraftschlepper. ▼



BÜSSING – ZUGMASCHINEN 1908 – 1927

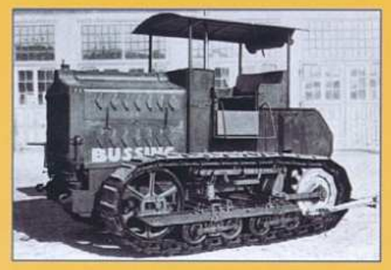
TYP	BAUJAHR ca.	VERG.-MOTOR	PS / ZYL.	ART / BEMERKUNGEN
ARTILLERIE-KRAFTSCHLEPPER	1915-16	A 2 h	38/40/4	Artillerie-Zugmaschine auf Basis 5 to-Lkw für Bräuer-Lastenverteilgerät
ARTILLERIE-KRAFTSCHLEPPER	1916-17	C 2 oder 13,1 Liter	55/60/4 80/6	Artillerie-Zugmaschine für Lastenverteilgerät oder als Zugfahrzeug f. Geschütze, Seilwinde
KRAFTZUGM. KZW 1800	1917-18	13,1 Liter	80/6	Allrad-Zugmaschine für schwere Geschütze, bis Kriegsende 109 Stück geliefert
MUNITIONS-KRAFTWAGEN	1917-18	C 2	55/60/4	Zugmaschine für Munitionstransporte mit Ladebrücke, Allradantrieb, Seilwinde
MASCHINENWAGEN (Frontlenker)	1908	2 x 8,7 Liter	2x55/60/4	Zugmaschine als Generatorwagen für fünf gleiche, radnabengetriebene Anhänger mit je 18 PS-Elektromotoren in den Hinterachsen
A. 7. V.	1917-18	2 x Daimler Typ 165204	2x100/4	Kettenschlepper Konstr. Vollmer, Daimler, Büssing, Zug- u. Transp.-Fahrzeug (9 to NL)
R. T. P.	1918	B 2	45/4	Raupen-Triebs-Protze, Konstr. Büssing, Basis für L.Z.M. ab 1919
L. Z. M.	1919-24	B 2 / 3 K	55/4	Raupenschlepper, Weiterentwicklung der R.T.P. auf Konstr.-Basis des A.7.V.
VG	1927	C 3 oder C 4	70/75/6 80/90/6	Zugmaschine für die Reichswehr mit starker Seilwinde u. kurzer Ballastbrücke
Anmerkungen:	Die Angaben in dieser Aufstellung geben nur einen Teil der seinerzeit von Büssing für die kaiserl. Armee und Reichswehr offiziell oder streng geheim (Verbot durch Versailler-Vertrag) gefertigten und projektierten Zugmaschinen wieder.			

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNECKE

Moderne Optik: Die Kraftzugmaschine KZW 1800 mit Allradantrieb und 80 PS-Sechszylinder-Vergasermotor.

Kolonial-Wagen: Büssing-55 PS-Zugmaschine, geliefert 1917 nach Deutsch-Ostafrika.

1927 gebaute Zugmaschine Typ VG mit Seilwinde und Ballastbrücke.

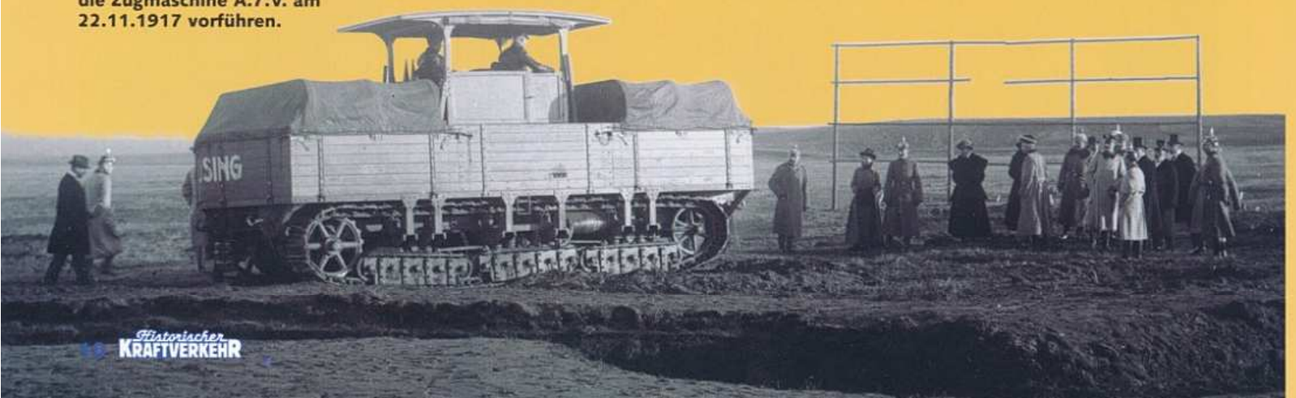


Kriegserbe: Der Raupenschlepper L.Z.M. entstand 1919 auf Basis des A.7.V..

Helfer im Forst: L.Z.M. mit geändertem Laufwerk und Seilwinde.

Kampfpanzerwagens A.7.V. beteiligt. Dessen Fahrgestell fand auch Verwendung für ein Zug- und Transportfahrzeug, welches bei Büssing gefertigt werden sollte und zur Raupen-Triebs-Protze (R.T.P.), einer kompakten Ketten-Zugmaschine, die auf der Stelle drehen konnte, weiterentwickelt wurde. Nach Kriegsende nutzte Büssing die Grundkonzeption dieses Fahrzeuges für einen Raupenschlepper mit 55 PS starkem Vierzylinder-Vergasermotor, der unter der Bezeichnung L.Z.M.

Parade für die Pickelhauben: Herzog Ernst August von Braunschweig lässt sich die Zugmaschine A.7.V. am 22.11.1917 vorführen.



(Landwirtschaftliche Zugmaschine) und mit unterschiedlichen Laufwerken bis etwa 1924 im Programm blieb. Unter geschickter Umgehung des Versailler Vertrages gingen einige dieser Maschinen zur Erprobung an die Reichswehr und wurden in Russland getestet.

Abgesehen von wenigen Zugmaschinen mit schweren Seilwinden und kurzen Ballastbrücken, die auf Lastwagen des Typs VG mit 80/90 PS Sechszylinder-Vergasermotoren basierten, sind in den zwanziger Jahren keine weiteren Büssing-Zugmaschinen bekannt geworden. 1930 übernahm Büssing die Fahrzeugfabrik Komnick im ostpreußischen Elbing. Die Produktion der Komnick-Lastwagen wurde eingestellt, während die regional sehr erfolgreichen Straßenschlepper weiter produziert wurden. Die anfänglich noch mit Vergaser-Motoren von Komnick ausgerüsteten Schlepper erhielten ab 1932 brandneue Büssing-Dieselmotoren. Unter den Typenbezeichnungen DZ 1 und DZ 2 wurden diese Zugmaschinen von Büssing bis etwa 1938 angeboten, auf Wunsch sogar mit Imbert-Holzgasgeneratoren. Dann beanspruchte die nach Elbing verlegte Produktion von Omnisbus-Aufbauten die gesamten Kapazitäten des Werkes und besiegelte das Ende der einstigen Komnick-Straßenschlepper.

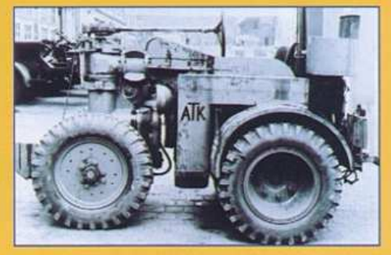
Lediglich als Prototyp entstand eine Allrad-Zugmaschine mit einem rund 50 PS leistenden Holzgasmotor, die vom Duisburger Büssing-Generalvertreter Härdrich auf Basis eines Schleppers der Niederrheinischen Maschinenfabrik konstruiert worden war und in Braunschweig produziert werden sollte. Nach eingehenden Praxistests im Werk entschieden sich die Büssing-Verantwortlichen aber gegen dieses Projekt.

▲ Auf einer Komnick-Entwicklung basierten die kleinen Büssing-NAG-Straßenschlepper PS 1 und PS 3 (rechts).

Mit Druckluftanlage: Zwillingsbereifter Straßenschlepper DZ 1. ▶

Gut in Form: Der Holzgasschlepper HZ mit 70/75 PS wurde bis 1938 gebaut. ▼

Kompakter Kraftprotz: Straßenschlepper DZ 2 mit 85 PS starkem GD 4-Diesel.

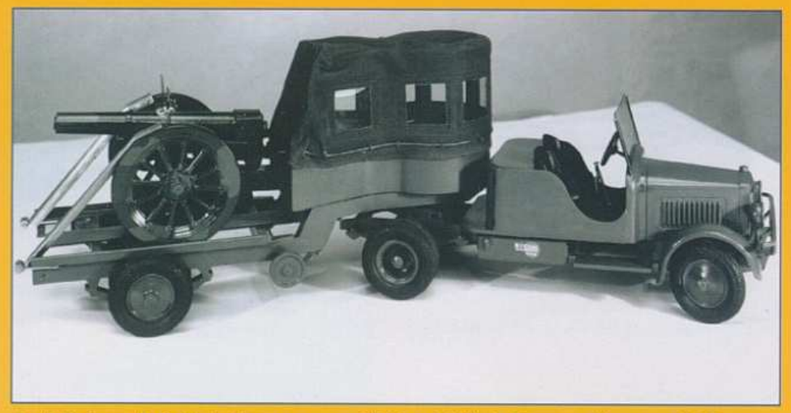


Keine Serienproduktion: 50 PS-Allradzugmaschine, konstruiert von Generalvertreter Härdrich.

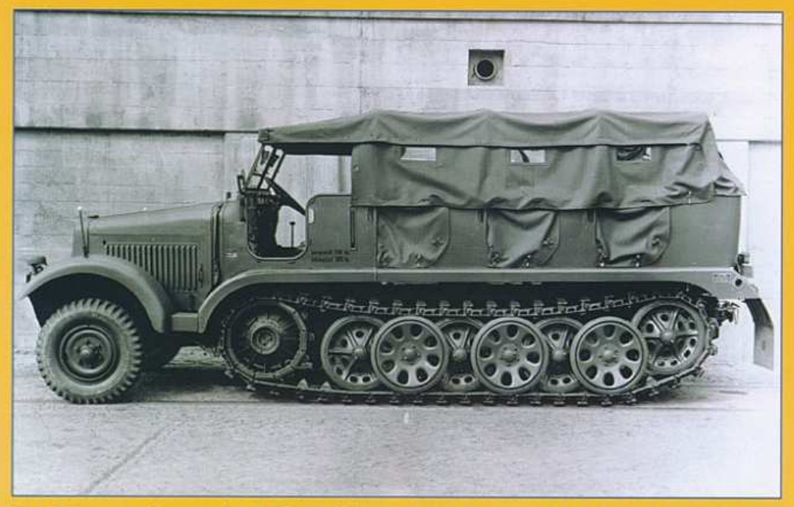
BÜSSING-NAG – STRASSENSCHLEPPER 1930 – 1938

TYP	BAUJAHR ca.	MOTOR	PS / ZYL.	RADSTAND mm	BEREIFUNG	GESAMTG. ca. kg.	ART / BEMERKUNGEN
PS 1	1930-31	Komnick Vergaser	40/4	2100	v. 740x110 h. 1240x150x2	3.500	Elastik-Bereifung
PS 3	1932-33	LD 4 Diesel	50/4	2100	v. 740x110 h. 1100x150x2	L. 3.400 E. 3.700	Elastik-Bereifung, auch mit Luftreifen lieferbar bei 20 to Zugkraft
PS 3 Holzgas	1932-33	Komnick Vergaser	60/4	2100	v. 740x110 h. 1240x150x2	L. 3.500 E. 3.800	Elastik-Bereifung, auch mit Luftreifen lieferbar bei 20 to Zugkraft
DZ 1	1933-36	LD 4 Diesel	52/55/4	2040	v. 30x5 (560/110) h. 38x7 (850/150)	L. 3.400 E. 3.700	Luftbereifung, auch mit hinterer Zwillingsbereifung u. Elastik-Bereifung
HZ Holzgas	1933-38	LH 6 Vergaser	70/75/6	2040	v. 6.50-20 h. 12.75-28	3.600	Umrüstung LD 6-Motor auf Vergaser mit geringerer Leistung bei Holzgasbetrieb
DZ 2	1937-38	GD 4 Diesel	85/4	2040	v. 6.00-20 h. 13.50-28	3.900	auch mit hinterer Zwillingbereifung lieferbar
Anmerkungen:	L = Luftreifen, E = Elastikreifen, Holzgasanlagen von Imbert.						

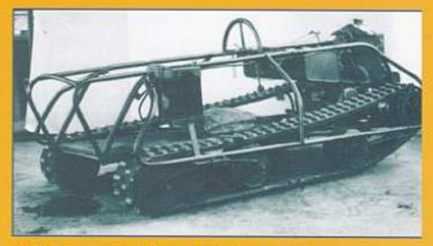
© NUTZFAHRZEUGARCHIV- BODO BRENNECKE



Modell einer als Sattelschlepper ausgeführten Artillerie-Zugmaschine von 1935.

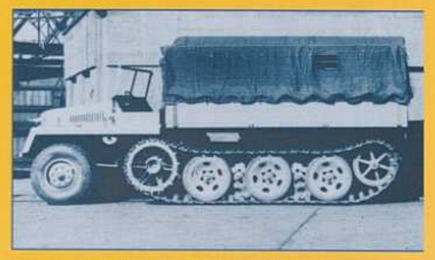


Zur 5-Tonnen-Klasse gehörte die Halbketten-Zugmaschine BN 9 aus dem Jahre 1941, hier in Pionierausführung.



1936 entstand der Prototyp eines straßenfähigen Kettenschleppers mit Gummilaufwerk.

Die leichte Halbketten-Zugmaschine D 7 entstand bei Büssing nach einer Demag-Lizenz.



Der schwere Wehrmachtsschlepper (sWS) des Jahres 1943 war die letzte von Büssing konstruierte Halbketten-Zugmaschine.

BÜSSING-HALBKETTEN-ZUGMASCHINEN 1934 – 1945

TYP	BAUJAHR ca.	MOTOR	PS/ZYLINDER	zul. GESAMT-GEWICHT kg	ART / BEMERKUNGEN
BN L 4	1934	Maybach NL 35 TU	85/6	8.000	Grundkonstruktion von Krauss-Maffei (KM L4) Artilleriezugmaschine
BN L 5	1935	Maybach NL 35 Spez.	90/6	8.800	Artillerie- u. Pionierzugmaschine
BN L 7	1936-37	Maybach NL 38 TR Spez.	100/6	8.800	Artillerie- u. Pionierzugmaschine
BN L 8	1938-39	Maybach NL 38 TR+TUK	100/6	8.400	Artillerie- u. Pionierzugmaschine
BN L 9	1939	Maybach HL 54 TUKRM	115/6	9.000	Vorserienfahrzeuge zum Typ BN 9
BN 9	1939-41	Maybach HL 54 TUKRM	115/6	9.000	Pionierzugmaschine und Fahrgestell für Selbstfahrlafetten
BN 9 b	1942-43	Maybach HL 54 TUKRM	115/6	8.900	Daten wie BN 9, jedoch mit mechanischer Lenkbremse
s WS	1943-45	Maybach HL 42 TRKMS	100/6	13.500	Schwerer Artillerieschlepper, auch in gepanzerter Ausführung als Selbstfahrlafette
BN m8	1934-35	Maybach HL 52 TU	115/6	11.000	Artillerie- u. Pionierzugmaschine Nachbau-Lizenz von Krauss-Maffei
D 7	1937-43	Maybach HL 42 TRKM	100/6	5.700	Leichte Zugmaschine (Sd.Kfz 10) Nachbau-Lizenz von DEMAG

Anmerkung: Die Halbketten-Zugmaschinen fanden auch Verwendung für diverse Sonderaufbauten.

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNECKE

Noch vor Erreichen des Prototypen-Stadiums endete eine geplante Geschütz-Zugmaschine in Sattelschlepper-Bauweise, die über eine Umsetzung ins Modell nicht hinauskam.
Nach einem weiteren Prototypen, einer leichten Vollketten-Zugmaschine mit Gummilaufbändern und 45 PS-Vierzylinder-Vergasermotor, die Büssing auf der IAMA 1936 vorstellte, wurde es in Sachen Zugmaschinen wieder ernst. Bereits 1934 hatte man in Braunschweig mit dem Bau von Halbketten-Zugmaschinen begonnen, deren technische Grundkonzeption durch das Heereswaffenamt vorgegeben war. Bei dieser in sechs Klassen von einer bis 18 Tonnen eingeteilten Fahrzeuggattung bekam Büssing als Generalunternehmen die Produktion der 5-Tonnen-Klasse zugeteilt. Für sämtliche Halbketten-Zugmaschinen war die Verwendung von Maybach-Vergasermotoren vorgeschrieben. Von 1935 bis 1943 lieferte Büssing einige Tausend Fahrzeuge an die Wehrmacht und vergab eine Nachbau-Lizenz an Daimler-Benz. Durch ständige technische und optische Veränderungen ergaben sich während der gesamten Bauperiode insgesamt sechs verschiedene Typenbezeichnungen.

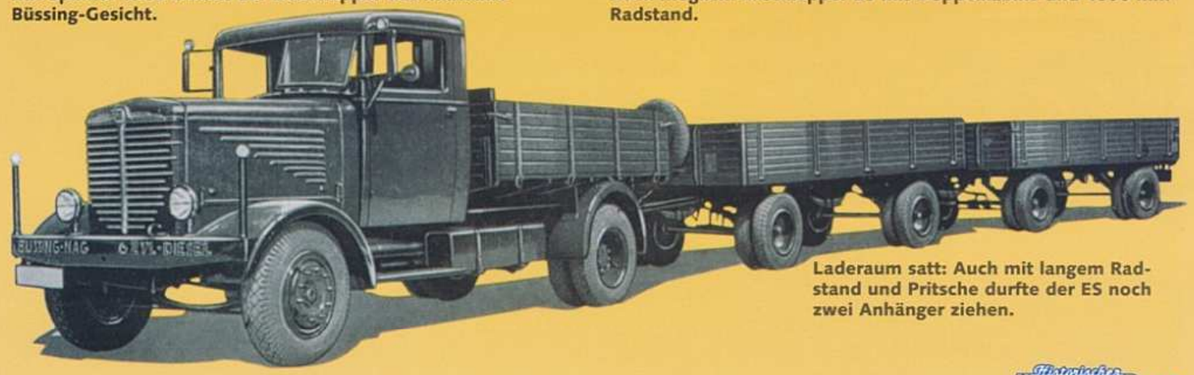
So sah der ab 1935 in Serie gebaute Büssing-Eilschlepper aus.

Der 1934 entstandenen Vorserienversion des Eilschleppers ES konnte man die enge Verwandschaft zur Sattelzugmaschine DS noch deutlich ansehen.

Auf Wunsch gab es den ES ab Werk mit Seilwinde oder Spill.

Mit Spinne: 1936 erhielt der Eilschlepper das markante Büssing-Gesicht.

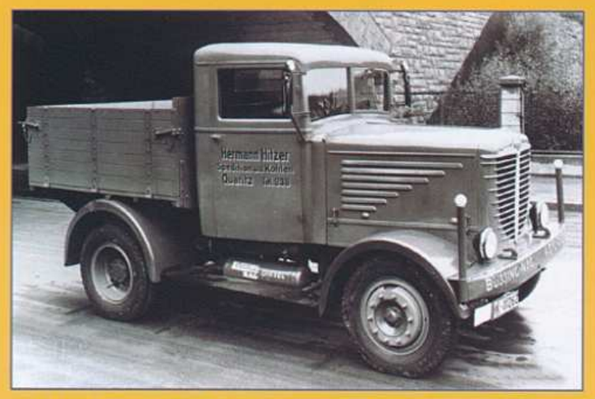
Auch möglich: Eilschlepper ES mit Doppelkabine und 4000 mm-Radstand.



Laderaum satt: Auch mit langem Radstand und Pritsche durfte der ES noch zwei Anhänger ziehen.

Von der Demag erhielt Büssing Nachbau-Lizenzen für die Halbketten-Zugmaschinen des Typs D 7 (le.Zgkw.1to), von Krauss-Maffei übernahm man den Typ KM m8 (m.Zgkw.8 to). Kurz vor Kriegsende entwickelte Büssing eine schwere Halbketten-Zugmaschine (s.WS), die bei Büssing und bei Lizenznehmer Tatra zwischen 1943 und 1945 in rund 1000 Exemplaren entstand.
Das mit Abstand interessanteste Kapitel der Büssing-Zugmaschinen stellen sicherlich die von 1934 bis etwa 1940 gefertigten Eil- und Fernschlepper dar.

◀ Wie aus einem Guss: Das Chassis des Eilschleppers war eine ausgesprochen robuste Konstruktion.



Leichtes Facelift: Die 3. Ausführung des Eilschleppers mit neugestalteten Seitenblechen und kurzer Ballast-Pritsche.

Ohne Laderaum: Die Standard-Ausführung des ES verfügte lediglich über ein Ballastgewicht auf der Hinterachse.

Ein Zuggewicht von 26 Tonnen meisterte der Eilschlepper ES, hier mit Doppelkabine und kurzem Radstand, ohne große Probleme. ▼

Zahlreiche Transportunternehmen bevorzugten seinerzeit die Nutzung kompakter Straßenzugmaschinen. Ein Grund dafür waren die deutlichen Steuervorteile dieser Fahrzeuggattung, weitaus schwerer wog aber die höhere Effektivität der Zugmaschine gegenüber dem normalen Lastwagen. Nach dem Abstellen der Anhänger an den Be- und Entladestellen konnten die Zugmaschinen, völlig unabhängig von etwaigen Wartezeiten, für andere Einsätze genutzt werden. Während die Eilschlepper vom Typ ES bei überwiegendem Einsatz im Umkreis von rund 50 Kilometern um ihren jeweiligen Standort wirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden konnten, rentierten sich die FS-Fernschlepper bei Entfernungen bis 200 Kilometer. Längere Distanzen blieben den klassischen Fernverkehrs-Lastzügen vorbehalten. Mit zwei Anhängern im Schlepp konnten die Eilschlepper 16 Tonnen und die Fernschlepper rund 25 Tonnen Last befördern. Die Höchstgeschwindigkeiten mit voller Nutzlast lagen je nach gewählter Hinterachsübersetzung bei höchstens 40 km/h (ES) bzw. 48 km/h (FS).
Mit dem Jahr 1932 hatte Büssing erstmals serienmäßige Sattelzugmaschinen mit Dieselmotoren im Programm. Das Vorserienfahrzeug des Eilschleppers ES war 1934 aus einer Sattelzugmaschine des Typ DS entstanden. Abgesehen von einem auf 3000 mm verkürzten Radstand und einem zusätzlichen Ballastkasten auf der Hinterachse unterschied sich dieses Fahrzeug nicht von der Sattelzugmaschine DS. Ab 1935 ging der Eilschlepper dann mit verändertem Aussehen in die Serienproduktion. Im Laufe der rund fünfjährigen Bauzeit erfolgten diverse Retuschen an der Optik der Zugmaschine. 1936 veränderte sich die Kühlerfront, der bislang chromumrahmte Elementenkühler erhielt die vom Ing. Neumann-Neander entworfene neue Verkleidung mit der charakteristischen Büssing-Spinne, die bis Ende der fünfziger Jahre das Bild aller Büssing-Haubenfahrzeuge prägen sollte. Etwas später wurden die vertikalen Schlitze an den Seitenblechen der Motorhaube durch länglich gestaffelte Lufteinlässe ersetzt. Kurz vor Aufgabe der Produktion erhielt der ES eine durchgehende Frontscheibe, die in der letzten Ausführung schräggestellt war.

Zeitgeistig: Stark idealisierte Prospektdarstellung des Eilschleppers ES.

Fast ein Laster: Mit 3 m-Pritsche sah der ES kaum noch nach Zugmaschine aus.

Not-Lösung: Eilschlepper ES mit Imbert-Holzgasanlage.

Auch als Sattelzugmaschine für Bus-Auflieger fand der Eilschlepper Verwendung.

Gegen Ende seiner Bauzeit erhielt der ES zunächst eine durchgehende Frontscheibe, die bei der Ausführung 1938/39 noch schräggestellt wurde.

Die große Zeit der Schnell-Zugmaschinen (1935–40)

Mitte der dreißiger Jahre hatten insgesamt zehn deutsche Nutzfahrzeug-Hersteller Eil- und Fernzugmaschinen auf Lkw-Basis in den verschiedensten Ausführungen in ihrem Angebot. Diese auf höhere Geschwindigkeiten und Zugleistungen ausgelegten Zugmaschinen stellten eine Alternative zu den seit Jahrzehnten üblichen Straßenschleppern dar, die in der Regel verkehrstauglich gemachte Ackerschlepper waren. Die neue Fahrzeuggattung stieß bei den deutschen Fuhrleuten nicht zuletzt deshalb auf große Resonanz, weil erhebliche Steuererleichterungen ihren Betrieb gegenüber herkömmlichen Lastwagen sehr wirtschaftlich machten. Natürlich hatten auch hier wieder die braunen Machthaber ihre Finger im Spiel: Die steuerliche Subventionierung war von Hitlers Militärstrategen angeregt worden, um für den etwaigen Kriegsfall eine ausreichende Anzahl schwerer Zugmaschinen für ihre Geschütze aus Privathand requirieren zu können. Die Reichsbahn wurde ebenfalls mit in diese ‚Vorsehung' eingebunden, ein Investitions-Programm über einige hundert Schnell-Zugmaschinen mit entsprechenden Anhängern wurde 1938 verabschiedet. Vorgesehen waren die Typen Büssing FS 650, Faun Z 567, Famo FE 540 und Kaelble Z6 GN 125. Der Kriegsbeginn vereitelte 1939 eine flächendeckende Verbreitung, nur wenige Zugmaschinen konnten an die Reichsbahn ausgeliefert werden. Die Wehrmacht hatte eben Vorrang! Unbestrittener Marktführer jener Jahre war die Hanomag in Hannover. Büssing nahm, weit vor den eigentlichen Zugmaschinen-Spezialisten Kaelble und Faun, den zweiten Platz ein. Magirus, Henschel, Krupp und Mercedes-Benz hatten keine Schnell-Zugmaschinen im offiziellen Programm, lediglich Deutz stellte 1938 auf der IAMA eine 100 PS-Zugmaschine vor. MAN hat sich der Entwicklung zwar nicht verschlossen, die Herstellung und den Vertrieb übernahm aber die norddeutsche Generalvertretung Tiemann in Bremen, die Zugmaschinen auf angelieferten Fahrgestellen fertigen ließen. Nach Inkrafttreten des Schell-Plans war ab 1940 der Bau von schweren Straßenzugmaschinen auf drei Typen beschränkt (Hanomag SS 100 LN, Faun ZR/ZRS, Kaelble Z 6 W 2A 130 (6 x 4), die bis auf ganz wenige zivile Ausnahmen fast ausschließlich an die Wehrmacht geliefert wurden.

Nach 1945 boten nur noch Hanomag, Kaelble und Faun entsprechende Fahrzeuge an. Hanomag stellte 1951 die Produktion der Schnellzugmaschinen ein, Kaelble und Faun übernahmen mit einem vielfältigen Angebot die Marktführerschaft. Den Bereich der schwächeren Straßenschlepper eroberte ab Anfang der fünfziger Jahre der legendäre Unimog von Daimler-Benz. **bb**

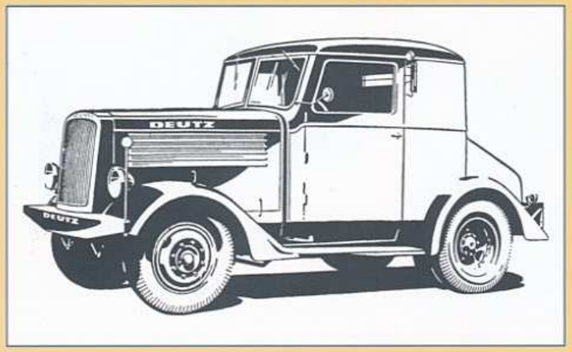
DEUTSCHE EIL- UND FERNZUGMASCHINEN – Angebot 1938/39

HERSTELLER	TYP	PS/ZYL.
BÜSSING-NAG	ES FS 550/650	85/4 120/145/6
DEUTZ	F 4 M 517	100/4
FAMO-LHW	FE 540	125/4
FAUN	Z 563 Z 566 Z 567	105/6 125/6 150/6
HANSA-LLOYD	EILSCHL. B EILSCHL. C	85/6 100/6
HANOMAG	SS 55 SS 100 N	55/4 100/6
KAELBLE	Z 4 GN 110 Z 6 GN 110 Z 6 GN 125	65/4 100/6 130/6
KRAUSS-MAFFEI	KMS 85/100	100/6
MAN	MT F 4T	120/6 150/6
VOMAG	5 ZR 434	100/4

Anmerkungen: Die Tabelle beinhaltet nur die Basis-Typen aus der Serien-Produktion bis zur Typenbeschränkung.

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNECKE

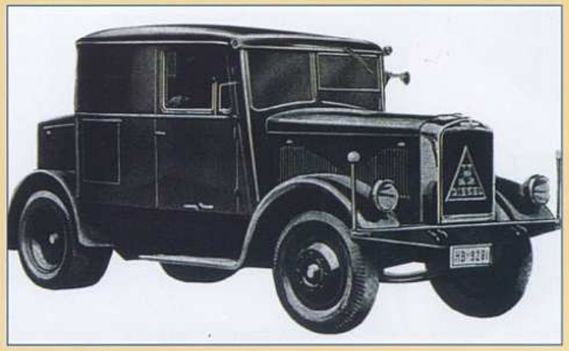
Marktführer: Mit der SS 55 hatte Hanomag bei den Schnell-Zugmaschinen der 30er Jahre die Nase vorn.



DEUTZ Schnell-Schlepper F4 M 517 mit 100 PS-Motor.

FAMO-LHW Eilschlepper FE 540 mit 125 PS-Junkers-Motor.

FAUN Typ Z 566 mit 125 PS Deutz-Motor.



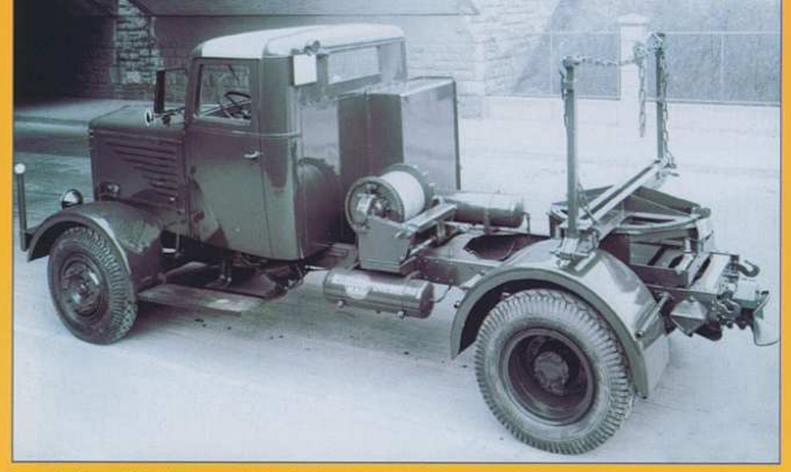
HANSA-LLOYD Eilzugmaschine mit 100 PS-Deutz-Motor.

HANOMAG Typ SS 100 N mit 100 PS-Motor.

KAELBLE Typ Z 6 GN 125 mit 130 PS-Motor.

MAN-Zugmaschine F 4 T mit 150 PS-Motor.

VOMAG-Eilschlepper 5 ZR 434 mit 100 PS-Motor.



Forsthelfer: Eilschlepper ES in der letzten Ausführung mit langem Radstand, Seilwinde und Drehschemel für Langholz-Transporte.

Die Fernschlepper lieferte Büssing auch mit kippbarer Ballastbrücke.

Fernschlepper FS 550 mit Kabine und Busauflieger von Schumann/Werdau.

In die ferne Mandschurei hatte es 1935 diesen FS 654 (4x4) verschlagen.

Die Reichsbahn war der Hauptabnehmer des Fernschleppers FS 650.

Zahlreiche Varianten machten den Eilschlepper zu einem universell einsetzbaren Fahrzeug. Werkseitig geliefert wurde er als Sattelzugmaschine, mit Doppelkabine, Seilwinde, Ballastkasten oder Ballastbrücke. Wahlweise gab es ihn mit einem auf 4000 mm verlängertem Radstand, als Pritschenwagen mit 3-Meter-Pritsche oder Kippaufbau und als Langholzsattel mit Drehschemel. Dem Rohstoffmangel der Zeit folgend wurden die ES- oder FS-Zugmaschinen ab Werk auch mit Imbert-Holzgasanlagen angeboten. Bis Produktionsende entstanden 1023 Exemplare des Eilschleppers ES.

Derart stolze Produktionszahlen konnten die ebenfalls ab 1935 angebotenen, schweren Fernschlepper der Typen FS 550/650 (4x2) und FS 654 (4x4) nicht vorweisen. Während die ersten Fahrzeuge noch mit dem alten Sechskant-Fahrerhaus ausgeliefert worden waren, erfuhren auch die Fernschlepper ab 1936 einen optischen Wandel bei Kühler, Haube und Fahrerhaus. Bis auf die Allrad-Version hatten alle übrigen Fernschlepper gegenüber den Serien-Lastwagen 550/650 eine weit nach vorne versetzte Lenkachse. Wie die ES-Typen waren auch die Fernschlepper in diversen Ausführungen erhältlich, als besonders gefragt erwies sich die Sattelzugmaschine. Das äußere Erscheinungsbild der Typen FS 550 und FS 650 war völlig identisch, die Unterschiede lagen bei der Motorisierung: Während der FS 550 seine Kraft aus dem 110/120 PS starken Motor FD 6 bezog, wurde der FS 650/654 vom stärkeren 135/145 PS leistenden GD 6-Motor angetrieben. An dieser Stelle sollte nicht unerwähnt bleiben, dass Büssing als einziger deutscher Hersteller von Nutzfahrzeugen bereits vor 1940 serienmäßig Schwerlastwagen und Zugmaschinen mit Allradantrieb im Angebot hatte. Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges verloren die schweren Straßenzugmaschinen in Deutschland allgemein an Bedeutung.

▲ Schmalbrüstig: FS 654 (4x4) mit Bereifung 9.75 – 20.

Abb. oben rechts: Die Reichspost erhielt diesen allradgetriebenen Fernschlepper mit der auf Wunsch erhältlichen Bereifung 12.00 – 22.

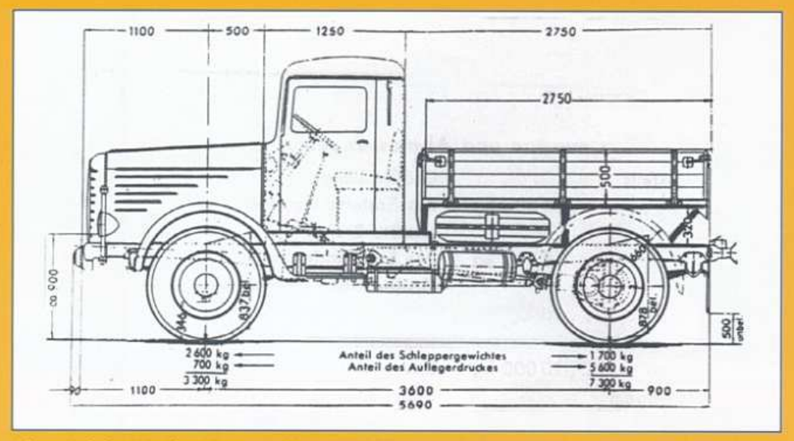
Die I.G. Farben setzte einst diesen holzgasgetriebenen FS 654 (4x4) als Sattelzugmaschine mit Kässbohrer-Aufbauten ein. ▶

BÜSSING-STRASSENZUGMASCHINEN 1934 - 1967

TYP	BAUJAHR ca.	MOTOR	PS / ZYL.	RADSTAND mm	BEREIFUNG	GESAMT-GEWICHT kg	ART / BEMERKUNGEN
EILSCHLEPPER ES	1934-35	GD 4	85/4	3000	v. 8.25-20 extra h. 8.25-20	5.500	Gesamtgewicht = inkl.1200 kg Ballast 1. Ausführung
EILSCHLEPPER ES	1935-40	GD 4	85/4	3000	8.25-20 extra	5.800	Gesamtgewicht = inkl.1200 kg Ballast
EILSCHLEPPER ES	1935-40	GD 4	85/4	3000	8.25-20 extra	7.650	mit 2 m - Ladepritsche, Nutzlast 3000 kg
EILSCHLEPPER ES	1935-40	GD 4	85/4	4000	9.00-20 extra	8.900	mit 3 m - Ladepritsche, Nutzlast 4000 kg auch als Sattelzugmaschine lieferbar
FERNSCHLEPPER FS 550	1935	FD 6	110/120/6	4100	9.75-20 extra od. 12.00-20 extra	8.900	Gesamtgewicht = inkl.2400 kg Ballast altes Fahrerhaus und Haube
FERNSCHLEPPER FS 550	1936-39	FD 6	110/120/6	4100	9.75-20 extra od. 12.00-20 extra	8.900	Gesamtgewicht = inkl.2400 kg Ballast neues Fahrerhaus und Haube
FERNSCHLEPPER FS 650	1935-39	GD 6	135/145/6	4100	9.75-20 extra od. 12.00-22 extra	9.500	Gesamtgewicht = inkl. 3000 kg Ballast ab 1936 neues Fhs. u. Haube
FERNSCHLEPPER FS 654 Allrad	1935-39	GD 6	135/145/6	3625	9.75-20 extra od. 12.00-22 extra	8.200	Gesamtgewicht = inkl. 1200 kg Ballast auch als Sattelzugmaschine lieferbar
5000 SS	1948-50	LD	105/6	3600	10.00-20 eHD	10.600	Ballastpritsche = 2750 mm lang, auch als Sattelzugm. m. 6300 kg Auflagelast
8000 (S) A Allrad	1952-57	S 13	180/6	4040	12.00-20 eHD verst.	16.000	4x4 Hauben-Allrad-Zugmaschine m. S.-Motor auch als Sattelzugmaschine
LS 7 F	1956-57	S 7	130/6	3050	10.00-20 eHD	12.000	4x2 Frontlenker-Zugmaschine mit S-Motor Sonderanfertigung
LS 11 F	1955-57	S 11	170/6	3600	11.00-20 eHD Super	15.300	4x2 Frontlenker-Zugmaschine mit S-Motor Sonderanfertigung
LS 55 A Allrad	1960-63	S 5	110/6	4000	8.25-20 eHD	10.200	4x4 Hauben-Allrad-Zugmaschine Sonderanfertigung
LS 77	1959-60	S 7-145	145/6	3300	9.00-20 eHD verst.	12.000	4x2 Hauben-Zugmaschine Sonderanfertigung
Burglöwe US	1963-67	U 5/125	126/6	3400	8.25-20 Super	9.700	4x2 Frontlenker-Zugmaschine mit U-Motor Sonderanfertigung
Burglöwe Universal	1963-67	U 5/125	126/6	3000	4 x 14.50-20	7.500 10.000	4x4 Frontlenker-Zugm. u. U-Motor auch als LU 5/10 A bezeichnet

Anmerkungen: Die Eilschlepper ES erfuhren während der gesamten Bauzeit mehrere optische Veränderungen (Kühler, Haube, Fhs.) Alle Zugmaschinen (1934-40) auch mit Imbert-Holzgasanlagen lieferbar.

© NUTZFAHRZEUG-ARCHIV BODO BRENNECKE



Ohne Erfolg: Mit der Zugmaschine 5000 SS versuchte Büssing ab 1948, an den Erfolg der Eilschlepper anzuknüpfen.

Die vom Krieg verschonten Fahrzeuge machten sich bis zum Beginn der fünfziger Jahre als unermüdliche Helfer bei der innerstädtischen Trümmerräumung nützlich. Da nur wenige Bagger vorhanden waren, mussten die Trümmer per Hand geladen werden. Dazu wurden die Anhänger von den Zugmaschinen an den Ruinen abgestellt und nach der mühseligen Beladung in einem ausgeklügelten Pendelverkehr zur Entladung auf den Schutthalden wieder abgeholt. Büssing versuchte 1948/50 mit dem Eilschlepper 5000 SS an die Vorkriegserfolge dieser Fahrzeugart anzuknüpfen. Nicht nur das Kürzel „SS" erregte, sicherlich ungewollt, die Gemüter, sondern der Bedarf an größeren Stückzahlen solcher Fahrzeuge war einfach nicht mehr vorhanden. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass bei Büssing zwischen 1951 und 1954 alle „S-Kürzel" aus den Typenbezeichnungen verschwanden!

Völlig beendet war das Kapitel Zugmaschinen für Büssing auch nach 1950 nicht: Bis ins Jahr 1967 entstanden noch zahlreiche Straßenzugmaschinen mit dem Löwen-Logo. Der Typ 8000 A (4x4) wurde von 1952 bis 1957 ab Werk als Zugmaschine oder Sattelschlepper angeboten, offizielle Prospekte wurden für diese Fahrzeuge jedoch nie gedruckt. Bei allen anderen bekannt gewordenen Straßenzugmaschinen handelte es sich um werkseitige Sonderanfertigungen von Serien-Lastwagen, die mit verkürzten Radständen und speziellen Getriebe-Übersetzungen ihrem jeweiligen Einsatzzweck angepasst wurden. Lediglich der 1963 vorgestellte Burglöwe-Universal (LU 5/10 A 4x4) firmierte offiziell als Zugmaschine. Mangels Erfolg endete seine Produktion aber bereits 1967 wieder. Faun-Produkte und der Unimog hatten den überschaubaren Markt für leichtere Zugmaschinen inzwischen fest im Griff.

Diese kurze Abhandlung über die Zugmaschinen aus dem Hause Büssing soll beispielhaft zeigen, dass der Braunschweiger Nutzfahrzeug-Hersteller in den fast 70 Jahren seines Bestehens weit mehr als nur Busse und Lastwagen „von der Stange" zu bieten hatte. Die wirkliche Vielfalt der speziellen Büssing-Produkte ist in der bis heute erschienenen Literatur nur angedeutet oder falsch wiedergegeben worden. Dennoch wird Büssing unter den Nutzfahrzeug-Freunden ein fester Begriff für die Lastkraftwagen und Spezialfahrzeuge ‚made in Germany' bleiben.

bb

Die allradgetriebene Zugmaschine 8000 (S) A wurde zwischen 1952 und 1957 in kleiner Stückzahl verkauft.

Für schwere Fälle: 8000 A mit Doppelkabine eines Dortmunder Schwertransporteurs.

Auf dem Ölfeld zuhause: 8000 A-Zugmaschine mit Seilwinde im harten Einsatz.

Für Conti in Korbach: LS 7 F-Straßenzugmaschine von 1957.

Sonderanfertigung: LS 11 F als Zugmaschine mit Doppelkabine.

Vermutlich ebenfalls ein Einzelstück war dieser LS 77 für die Spedition Sommer.

LS 55 A für den Ölfeldeinsatz.

Unterflur-Zugmaschine: Burglöwe US mit Ballastbrücke.

Merkwürdige Optik: Der ab 1963 angebotene Burglöwe Universal (LU 5/10 A 4x4) scheiterte am Unimog und beendete die Ära der Büssing-Zugmaschinen. ▶