

7.2.2.4.3. Diesellameise-Ergänzungen

Thema:
Es werden
ergänzende
Hinweise zur
Historie der
Entwicklung des
Dieselkarren/
Diesellameise
(Bezeichnung KR)
bis zum Multicar
und des Motors
1 H 65 kurz
dargestellt.

Inhaltsübersicht

1. Historie Dieselkarren

2. Historie Motor

3 Seiten

Quellen:

- Kirchberg Plaste Blech und Planwirtschaft Nikolai-Verlag 2001
- General-Katalog VEB Motorenwerk Cunnewalde
- Katalog Kleindieselmotore aus Cunnewalde
- Fröhlich Arbeitsbücher: Entwicklung und Erprobung „Angetriebene Vorderachse“ für Multicar durch Entwicklungsbereich VEB IFA Automobilwerke Ludwigsfelde im Auftrag des VEB Fahrzeugwerk Waltershausen
- Zeitung Kraftfahrzeugtechnik Heft 2 1951 und Heft 6 1957

Autor: Dipl.-Ing. Hermann Fröhlich



Motor 1 H 65





7.2.2.4.3. Dieselameise-Ergänzungen

Das gab es in Thüringen selten: der Dorfkrug als Firmensitz. Historisch belegt ist, dass die Maschinenfabrik Hörselgau ihre ersten Geschäftsräume im Saal eines Dorfwirtshauses hatte. Allerdings waren es keine bierseligen Ideen, die hier bei einem kühlen Blondem in die Tat umgesetzt wurden. Der in Ravensburg geborene Ingenieur Arthur Ade (1882 bis 1957) gründete im Gasthof Deutscher Hof in Hörselgau nahe Waltershausen am 2. August 1920 seine Fabrik. Ihm zur Seite stand der Kaufmann Irrgang, der wie Ade aus der Metallbranche kam.

Unternehmensgegenstand waren landwirtschaftliche Geräte und Traktoren. Doch alles kam ganz anders: Da die Gemeinde Hörselgau nicht die notwendigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten hatte, reagierte die Stadt Waltershausen und drängelte sich mit einem besseren Angebot vor. Die Firma von Ade & Irrgang zog daraufhin 1924 dorthin um. Ein Bürogebäude und eine Werkhalle direkt an der Bahnlinie – ideale Bedingungen für das Ade-Werk!

Das Unternehmen begann mit 75 Mitarbeitern, erhöhte schnell auf 125. Gleich zu Beginn – es war Nachkriegs- und Inflationszeit – gab es manchen Rückschlag. Nach dem Ersten Weltkrieg zählten Stahlbänder für Vollgummireifen für Pkw und Lkw zu den Hauptprodukten. Doch die Zeit dieser Reifen war bald vorbei. Mitte der 20er-Jahre stellten viele Produzenten ihre Fahrzeuge auf Luftbereifung um. Mit einem Schlage wurden die in Waltershausen gefertigten Stahlbänder nicht mehr benötigt! Doch Ade war ein patentierender Ingenieur im wahrsten Sinne des Wortes. Zwei seiner Neukonstruktionen brachten sein Werk wieder in eine Spitzenposition. Ade hatte den Lastwagenanhänger mit Kippvorrichtung (1927) und eine Patentkupplung zum Anhängen von Fahrzeugen (1928) entwickelt und sofort in seine Produktion aufgenommen. Für den Anhängerbau entstand schon 1927 eine neue Werkhalle. Denn die Ade- Zweiseiten-Wiegenkipp-Anhänger fanden eine Vielzahl von Käufern



7.2.2.4.3. Dieselameise-Ergänzungen

Nach dem 2. Weltkrieg entwickelte man in Brand-Erbisdorf aus der Elektro-Ameise durch Einbau eines Einzylinder Motors aus Kamenz die erste Diesel-Ameise DK 1802 und später dann den Dieselkarren DK 2002

Der Dieselkarren DK 2002 wurde bis 1953 in Kleinserie hergestellt.

Die Weiterentwicklung zum DK3 erfolgte ebenfalls in Brand-Erbisdorf.

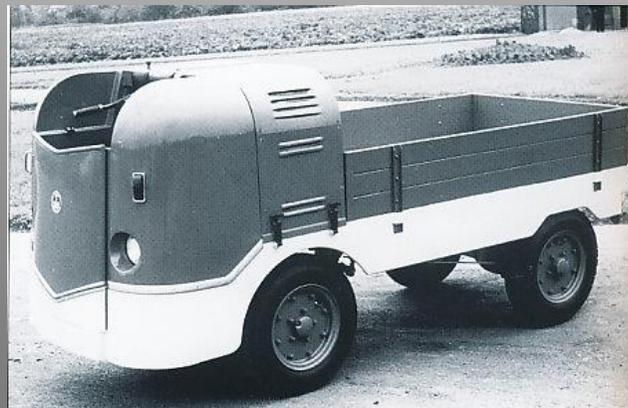
Die Produktion des DK 2002 wurde 1954 ins Industrierwerk Ludwigsfelde verlagert und dort bis 1956 hergestellt.

Ab 1958 wurde der erste Multicar als M21 noch fußgelenkt im VEB Fahrzeugwerk Waltershausen produziert und dort bis zur Wende kontinuierlich zum M 25 weiterentwickelt.

1985 erhielt das Fahrzeug M25.1 A (Bild unten) einen modernen Triebstrang, dessen angetriebene Vorderachse im VEB Automobilwerk Ludwigsfelde bis zur Serienreife entwickelt wurde.



Multicar M25.1 A



Multicar M21



DK 2002

VEB Industrierwerk Ludwigsfelde			
Typ	DK 2002	Motor Nr.	11155
Baujahr	1954	Brems. PS	6
Fahrgest. Nr.	0639	Drehzahl	1500 n-1
Tragfähigk.		Hubraum	650 ccm
Nutzlast	2000 kg	Achsdruck in kg	
Eigengew.	7035 kg	vorn	1207
zul. Ges. Gew.	3035 kg	hinten	1828

Typschild DK202

7.2.2.4.3. Diesellameise-Ergänzungen

Danach wurde der Motor 1 H 65 ab 1948 im Motorenwerk Kamenz bis zur Übernahme der Produktion 1957 durch das Motorenwerk Cunnewalde produziert. Das Motorenwerk Kamenz wurde nach der Industriegeschichte Robur 1953 dem Kraftfahrzeugwerk Phänomen zugeordnet und übernahm 1957 die-Produktion von stationären Dieselmotoren (1, 2,3 VD 12,5/9 SRL) der Phänomen Werke und übergab gleichzeitig die Produktion des 1 H 65 an das Motorenwerk Cunnewalde.

Der Motor ähnelt in seiner Konstruktion den im Deutz Werk Köln produzierten Motoren.

Dort wurde nach der weltweiten Einführung des Vorkammer-Verbrennung-Verfahren im Zeitraum von 1935 bis 1970 insgesamt 73207 Liegende Einzylinder-Dieselmotoren des Typs MAH 711 mit folgenden Daten produziert:

Hub= 110 mm ; Bohrung=80 mm; Hubraum=553 ccm; Leistung/Drehzahl=6PS/1500 U/min

Im Steudel Werk Kamenz wurden schon 1935 Dieselmotoren und auch ein liegender Einzylinder-Diesel-Motor produziert, der an den "Urvater Deutz erinnert"(Kirchberg: Plaste Blech und Planwirtschaft).

Der im Motorenwerk Kamenz ab 1947 produzierte und ab 1953 im VEB Mototorenwerk Cunnewalde weiter entwickelte und auch ab 1953 produzierte liegende Einzylinder-Vorkammer-Dieselmotor mit Verdampfungs/Durchfluss-Kühlung hat folgende Daten:

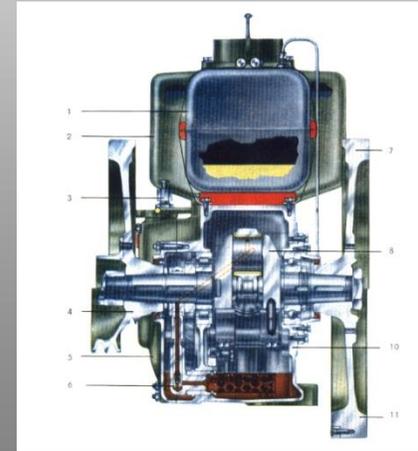
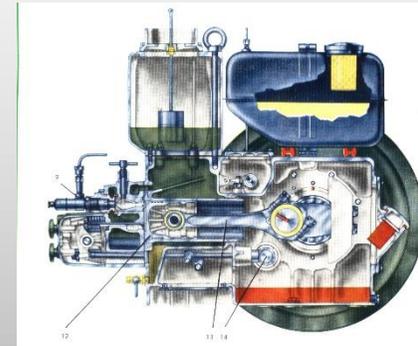
Hub=115mm

Bohrung=85mm

Hubraum=650ccm

Leistung=3,4 bis 7PS bei 1000bis1800 U/min

Diese Daten ähneln wirklich den der Deutz-Motoren.



Motor 1 H65