

# 1962 Die Fahrzeug-Produktion startet

8

In der Zeit zwischen dem Zusammenbruch Borgwards und dem Einzug Hanomags hatten die Einrichtungen und die Hallen stark gelitten, da keine Instandhaltung und Pflege stattgefunden hatte. Wertvolle Werkzeuge waren verschwunden und konnten nur mit Mühen in dem Chaos wieder gefunden werden. „Ordnung schaffen“ war daher der erste Auftrag an die Mitarbeiter. Eine Inventur zeigte, welche Werkzeuge und Einrichtungen ausgesondert, welche für die geplante LKW- und Radladerproduktion genutzt werden konnten und was reif für den Schrotthändler war.

Anfangs hatte man die Idee erwogen, Borgward Lastkraftwagen in das Hanomag Lieferprogramm aufzunehmen, um Lücken zu schließen. Borgwards Palette bestand aus drei modernen Frontlenker-Versionen mit 1,8 t (Typ B 611), 3 t (B 622) und 5,2/5,6 t Nutzlast (B 655), denen die Hanomag-LKW Kurier (2 t), Garant (2,6 t) und Markant (3,5 t Nutzlast) gegenüber standen. In die Lücke passte nur der B 655. Doch die Übernahme nur eines Typs hätte das Baukastensystem gestört, die Kapazitäten im Bau der kleinen LKW beeinträchtigt und einen enormen Aufwand bei Einkauf und Reparatur bedeutet. So beschränkte man sich auf die Übernahme von drei Borgward-Motoren, die aber erst ab 1962 bzw. 1963 in Serie gingen:

- 1,8 Liter - 4 Zylinder-Ottomotor mit 60 PS aus dem Hansa 1800 (4M1,8), Hanomag Bezeichnung O 301L, Einsatz im Kurier
- 1,8 Liter - 4 Zylinder-Dieselmotor mit 50 PS aus dem B 611 (D4M1,8), jetzt D 301L, Einsatz im Matador E und F20 bis F35

rechte Seite oben: Bundeswehr-Mannschaftstransportwagen M113G an der Ostseite der Halle 3. Die MTWs wurden im Bremer Werk u.a. auf die deutsche Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) umgerüstet.

Im September begann die Produktion der Typen Markant (rechte Seite unten) und AL 28/I (unten).

- 3,3 Liter - 4 Zylinder-Dieselmotor mit 70 PS aus dem B 622 (D4M3,3II), jetzt D 351GL bzw. ML, Einsatz im Garant/Markant

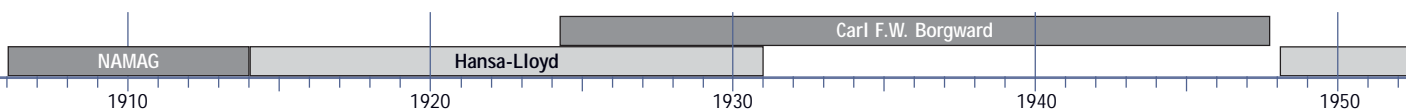
Die Werksplanung (Leitung Werner Löffler) arbeitete aus, wo und wie die vorgesehene Produktion stattfinden sollte. Bis auf die großen Pressen und die Stanzerei in Halle 4 bekamen alle Werkzeugmaschinen andere Plätze, um einen rationelleren Fertigungsablauf zu gewährleisten. In Halle 2 erneuerte man die Lackiereinrichtungen und richtete zwei nebeneinanderliegende Fertigungsbander ein. Ein Feld der Halle 2 diente dem Schaufellader-Bau.

Im März 1962 startete ein Großauftrag des Bundesverteidigungsministeriums. Für den Einsatz bei der Bundeswehr wurden amerikanische Schützenpanzer M 113 umgerüstet (Einbau einer zweiten Bremse, Beleuchtung nach deutscher Zulassungsordnung). Durch die sporadische Anlieferung der bei der Bundeswehr als Mannschaftstransportwagen (MTW) bezeichneten Fahrzeuge zog sich die Durchführung bis zum Dezember 1964 hin.

Die Halle 1 mit einer Größe von 34.000 m<sup>2</sup> wurde im Juli gekauft (Mieter Nordwestdeutsche Vermögensverwaltungs-GmbH).

Die Fertigung des LKW Markant und des allradgetriebenen Behörden-Fahrzeugs AL 28 lief im September an. Das Werk Bremen hatte zu der Zeit knapp 1.200 Lohnempfänger und rund 200 Angestellte.

Einige Verwaltungsabteilungen, die bisher im Randbau der Halle 4 saßen, bezogen das ehemalige Betriebskrankengebäude, nach dem es der Borgward-Konkursverwalter Dr. Lange geräumt hatte.



# 1967 Die neue LKW-Generation

18

Im Januar kam das neue Herz der „Lochkartenabteilung“. Eine EDV-Anlage von IBM für kaufmännische Anwendungen wurde installiert. Der gemietete Rechner 360/20 hatte in der Grundversion einen Hauptspeicher von 4 Kilobyte und eine Leistung von 10.000 Instruktionen pro Sekunde (zum Vergleich PC von heute: Hauptspeicher z.B. 1.000.000 Kilobyte bei 8.400.000.000 IpS).

Die LKW-Verkaufsabteilung, bisher in Hannover angesiedelt, bekam ihren Sitz im Bremer Werk.

Februar: In Halle 4 presste man die ersten Blechformteile und in Halle 2 entstanden die ersten Fahrerhäuser für die neue Baureihe. Die Achsfertigung lief in Halle 3 an und die ersten 10 neuen Typen wurden über das „Band gezogen“.

Am 17. März produzierten die Bremer die letzten Markant/Garant- und Kurier-Wagen. Langsam kam auch die neue Serie in Schwung und wurde am 17. April in der Stadthalle Hannover Journalisten, Händlern und Importeuren präsentiert. Die große Hanomag F-Reihe (die kleine F-Reihe baute man im ehemaligen Tempo-Werk in

Hamburg-Harburg) war die erste in Bremen gefertigte Neukonstruktion, die nicht auf Bremer Reißbrettern entstand. Hanomags Konstruktionsabteilung saß in Hannover. Die große F-Reihe deckte Nutzlasten von 2 bis 4½ t (später bis 5½ t) ab und schloss damit die Lücken zur Schwesterfirma Rhein Stahl-Henschel, die Lastwagen bis 38 t Gesamtgewicht im Programm hatte. Bei den F-Typen handelte es sich um Kurzhauber (Garant, Markant und Kurier waren Frontlenker), die den bequemen Einstieg hinter der Vorderachse ermöglichten. Außerdem kommen die Monteure bei Reparaturen bei einem Kurzhauber besser an den Motor heran. Hanomag hatte wieder konsequent das Baukastenprinzip verwirklicht, um die Produktionskosten niedrig zu halten. So wiesen alle F-Typen gleiche Fahrerhäuser auf und die völlig neu konstruierten Motoren basierten auf gleichen Hüben.

Da der Mutter-Konzern, die „wirr gegliederte“ Rhein Stahl, Verluste in zweistelliger Millionenhöhe einfuhr, wollte die Leitung die Löhne und Gehälter um 5,6 % senken. Das führte auch im Werk Bremen im Mai zum Proteststreik bei den Lohnempfängern. Das Unternehmen gab die Lohnsenkung auf.

Volles Programm im Bereich 2 bis 4,5 t Nutzlast. Mit verschiedenen Radständen (3050 bis 4750 mm), diversen Aufbauten (21 Pritschenversionen, Kasten-, Koffervagen, Doppelkabinen, Sattelzugmaschinen, Sonderfahrzeuge) und neuen Diesel-Motoren (65, 80, oder 100 PS) präsentierte man im April die neue Baureihe F 45 bis F 76.

