

HENSCHEL-NACHRICHTEN

HENSCHEL & SOHN GMBH KASSEL



Nr. 4
OKTOBER
1956

I N H A L T :

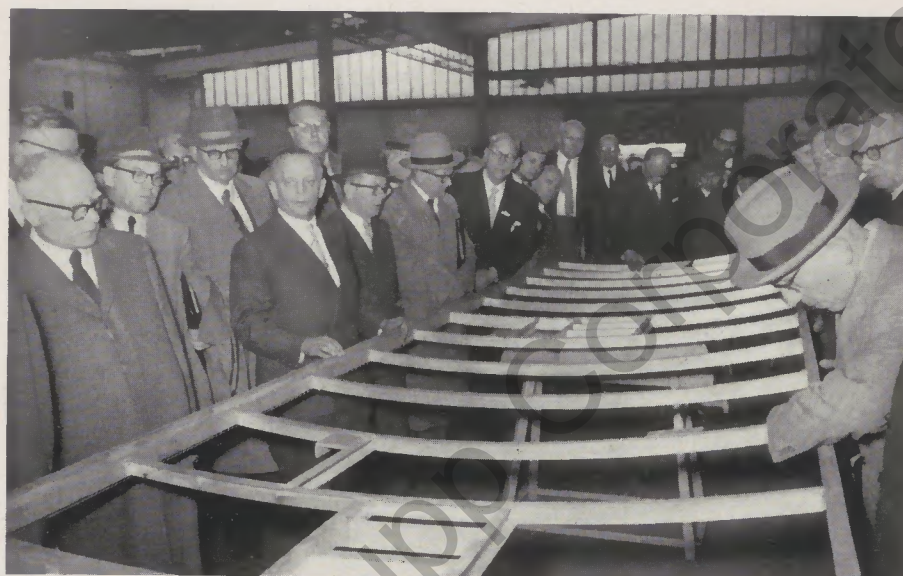
- HENSCHEL KUNDENDIENST
- HENSCHEL - LKW'S IN AFRIKA
- HENSCHEL EINBAUMOTOREN
- HENSCHEL LASTWAGEN ALS SCHNEERÄUMER
- DER 500. LKW NACH SÜD-AFRIKA UND DER SCHWEIZ





**Bilder
von der Tagung
des Verbandes
öffentlicher
Verkehrs-Betriebe
(VÖV) in Kassel**

Ankunft der Tagungsteilnehmer im Werk
Mittelfeld mit dem neuen Henschel-
Omnibus HS 160 USL zur Besichtigung
des Werks



Die VÖV-Fachleute prüfen Konstruktion,
Material und Verarbeitung des neuen
Henschel-Omnibusses, hier das Mittel-
teil des Daches



Eine Testfahrt mit dem neuen selbst-
tragenden Leichtmetall-Omnibus HS 160
USL führte die Teilnehmer durch die
verkehrsreichsten Gebiete der Stadt
Kassel, über schlechte Landstraßen und
über die Autobahn zur Besichtigung der
Omnibus-Baustätte

HENSCHEL-KUNDENDIENST

überall und jederzeit

HILFSBEREIT

IN EUROPA UND ÜBERSEE

Der Einsatz der Henschel-Nutzkraftwagen – Pritschenwagen, Kipper, Sattelschlepper, Omnibusse und Sonderfahrzeuge – auf Straßen oder auf schlechtestem Gelände im deutschen Bundesgebiet, im benachbarten Europa und in Übersee erfolgt nicht zuletzt im berechtigten Vertrauen der Kunden auf ein weitgespanntes, engmaschiges Netz von Kundendienst-Werkstätten. Ausgehend von der Zentrale im Werk Kassel-Mittelfeld werden sämtliche Fahrzeuge überall und jederzeit betreut. Allein im Bundesgebiet stehen den Henschel-Fahrern über 100 Werkstätten mit ausgebildetem Personal zur Verfügung. Bei Übernahme eines neuen Henschel-Kraftwagens wird dem Käufer ein „Kundendienst-Scheckheft“ übergeben. Durch diesen Fahrplan, wie man sagen könnte, werden Fahrzeughalter und Fahrer darauf hingewiesen, welche Wartungsarbeiten und Überprüfungen bei den einzelnen km-Leistungen vorzunehmen sind. Außerdem sind aus der übergebenen Bedienungs-Anweisung für Motor und Fahrgestell und aus dem Ersatzteil-Katalog nähere Einzel-

heiten über die Konstruktion, die Behandlung des wertvollen Verkehrsmittels und die laufend durchzuführenden Ölwechsel, Schmierdienste usw. zu ersehen.

Durch planmäßige Kontrollen und Überprüfungen in Henschel-Vertragswerkstätten und in der Groß-Reparaturwerkstatt im Stammwerk, hat der Kunde die Gewähr, daß kleinere Mängel sofort beseitigt und somit größere Folgeschäden und Ausfälle vermieden werden.

In der Kundendienst-Schule des Werkes werden ständig die Betriebsleiter, Meister und Monteure unserer Vertragswerkstätten ausgebildet und mit allen technischen Einzelheiten, konstruktiven Neuerungen, Handhabung der Spezialwerkzeuge usw. vertraut gemacht. Die hier gesammelten Kenntnisse kommen zwangsläufig dem Kunden zugute. Durch das fachgerechte Arbeiten sämtlicher Vertragswerkstätten und den steten Einsatz der Kundendienst-Organisation wird das notwendige Vertrauen des Kunden zum Henschel-Wagen weiter gestärkt.



OBEN: Ein Beispiel vorbildlichen Kundendienstes der dänischen Henschel-Vertretung

RECHTS OBEN: Monteure von Henschel-Kundendienst-Werkstätten werden im Werk Kassel geschult

RECHTS UNTEN: Henschel-Kundendienst-Ingenieure und -Monteure sind laufend zwecks Einweisung zu den Werkstätten und Kunden unterwegs



BEISPIELE AUS DER PRAXIS DES

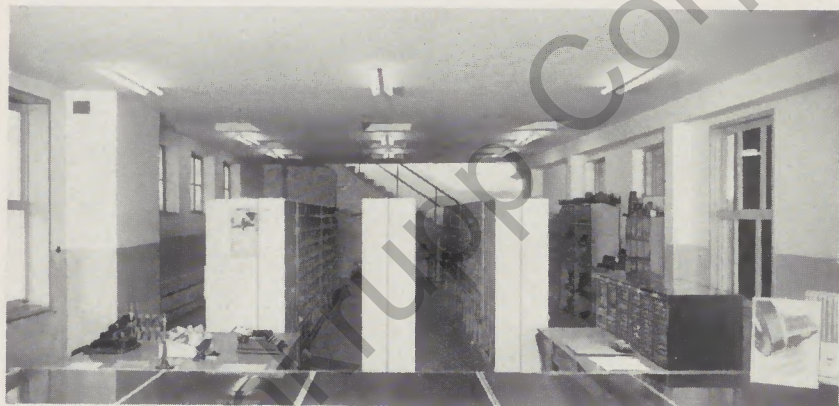
HENSCHEL-SERVICE



LANDSTUHL



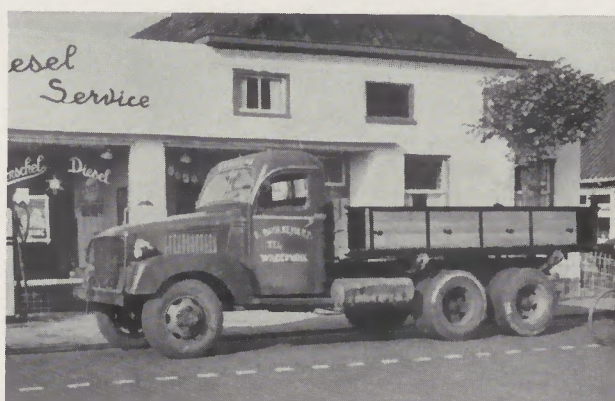
SCHWEINFURT (Reparaturbetrieb, Ersatzteillager)



SCHWEIZ



HOLLAND



BELGIEN



LAS PALMAS



BAGDAD



An einer Ausfahrtstraße in Bagdad



MADAO / ATLAS-GEBIRGE



JOHANNESBURG



JAOUNDE / KAMERUN



DOUALA / KAMERUN



Ein wichtiges Bindeglied zwischen Stammwerk, Vertragswerkstätten und Kunden bilden die Henschel-Kundendienst-Monteurs. Sie sind mit schnellen Kombi-Wagen ausgerüstet und verfügen beim Einsatz über die wichtigsten Ersatzteile und Werkzeuge. Diese Monteurs erhalten im Werk laufend Spezial-Ausbildungen und sind durch ihre praktischen Arbeiten im Werk mit allen Vorkommnissen vertraut. Sowohl bei den Vertrags-Werkstätten, denen sie beratend in turnusmäßigen Abständen zur Verfügung stehen, als auch bei der Kundschaft sind sie sehr beliebt.

Ingenieure und Monteurs unserer Kundendienst-Abteilung reisen Jahr für Jahr Tausende von Kilometern zu Vertretungen und Kunden, um ihnen laufend Verbesserungen und Arbeits-Erleichterungen zu vermitteln.

Die Bereitstellung von Ersatzteilen bei den Vertretungen und Vertragswerkstätten ist eine der wichtigsten Aufgaben im Rahmen einer guten Kunden-Betreuung. In allen größeren Orten werden Henschel-Ersatzteile für die ver-

schiedenen Fahrzeug- und Motoren-Typen gelagert, sorgfältig sortiert und nach den besten Erfahrungen aus dem Einsatz vieler Tausende von Henschel-Wagen ausgewählt. Für Reparaturzwecke und Grundüberholungen stehen somit Ersatzteile und Austausch-Aggregate (Motoren, Getriebe, Wasserpumpen, Einspritzpumpen usw.) jederzeit zur Verfügung. Die Ersatzteilläger bei den Vertretungen und Vertrags-Werkstätten werden in bestimmten Zeitabständen kontrolliert, um im Werk die Gewißheit zu haben, daß eine schnelle Bedienung der Kundschaft möglich ist.

Auf der Zusammenarbeit der Kundendienst-Abteilung mit den vielen Henschel-Kundendienst-Werkstätten draußen baut sich die Henschel-Organisation auf. Und darin begründet liegt auch das Vertrauen unserer Kunden; denn überall, wo Henschel-Fahrzeuge laufen, gibt es Henschel-Kundendienst-Werkstätten, gibt es Henschel-Spezialisten. Und dieses Band des Vertrauens zwischen dem Kunden und der Henschel-Kundendienst-Werkstatt soll immer wieder aufs neue gestärkt werden. Pausch



Der 500. Henschel-Lastwagen für die Schweiz, ein HS 120 mit Allrad-Antrieb

Motor: Henschel Diesel 6 Zyl. 125 PS

Ende September 1956 lieferte Henschel den

500. Lastwagen nach der Schweiz

Da die Schweiz selbst eine eigene gut ausgebaute Lastwagen-Produktion besitzt, ist der Export von 500 Schwerlastwagen in das kleine Land besonders hoch zu werten, zumal die ersten Lieferungen erst 1951/52 einsetzten. Bemerkenswert ist ferner, daß die Schweiz besondere Verkehrs-Vorschriften hinsichtlich Tonnage und Abmessungen hat, die der geologischen Struktur des Landes angepaßt sind.

Die von Henschel nach der Schweiz exportierten Typen HS 100, HS 115, HS 120 entsprechen in besonderem Maße diesen Vorschriften. Die Fahrzeuge haben sich gut bewährt – nicht nur im Sommer – vor allem auch im Winter auf den vereisten und schneeereichen Gebirgsstraßen. Die beiden Typen HS 120 bzw. HS 115 sind im Winter mit Erfolg eingesetzt.

AUSZÜGE AUS EINEM MONTEURBERICHT

Staub, Geröll, Steine. Auf ausgedörrte Karstfelsen knallt unbarmherzig die Sonne des Atlas. 48° C – in Kassel fragt man „im Schatten oder in der Sonne“ – hier wird die Frage nicht gestellt. Überall ist sie, die gleißende Sonne, die den Felsboden ausbrennt und das Land in Südmarokko einsam und menschenleer macht.

Mit gurgelndem Grollen – die Motorbremse ist eingeschaltet – schaukelt das Fahrzeug die endlosen Serpentin-Pisten hinunter.

Im August 1953 rollte dieser HS 140 K in Kassel-Mittelfeld vom Band. Inzwischen hat er 400mal seine Ladung Manganerze aus dem Minengebiet südlich von Tazenakht nach Agadir zur Küste gebracht. Ca. 400 km lang ist die Strecke, die mitten hinein in den Hochatlas führt, vorbei an zerissenen Felsmassiven bis 3000 m hoch über kaum erkennbare Geröllwege, durch Wadis, die bei Regen zu reißenden Strömen werden. Die halsbrecherischen Kurven und Steigungen verlangen von Fahrer und Fahrzeug das Letzte.

Wir sind am Ziel. Die Hauptmine der Société Minière d'Agadir liegt vor uns. Wild gestikulierend springen die Minenarbeiter auf mich zu, als ich etwas steif nach der langen Fahrt aus dem Beifahrersitz des HS 140 klettere. Der Wortführer, der als Unterscheid eine ganz gute Figur macht, klopft auf die Kühlerverkleidung und wiederholt immer wieder „Henschel camión prima, prima“. Ich frage mich, ob er nur den Wagen meint, oder die Kantinenswaren, die der HS 140 von Agadir heraufgebracht hat.

Zurück nach Agadir, wo die französische Minengesellschaft ein großes Henschel-Fahrzeug-Depot hat. Dann geht es nach Casablanca; dort wird eine Anzahl LKW HS 140 durchgesehen, und die Fahrer werden über das Grund-ABC der Wartungs-Arbeiten unterrichtet. Von Pflege wollen sie nichts wissen, die afrikanischen Landstraßen-Kapitäne, die den Achttonner mit 12 t und mehr beladen, weil er immer läuft.

14 Tage später steige ich in Libreville (Frz.-Kongo) mit Aluminium-Köfferchen aus dem Flugzeug. Feuchtheiße Luft schlägt mir entgegen, und die durch die Klimaanlage des Flugzeugs unterkühlte Haut beantwortet den Hitzeschock mit Schweißausbrüchen.

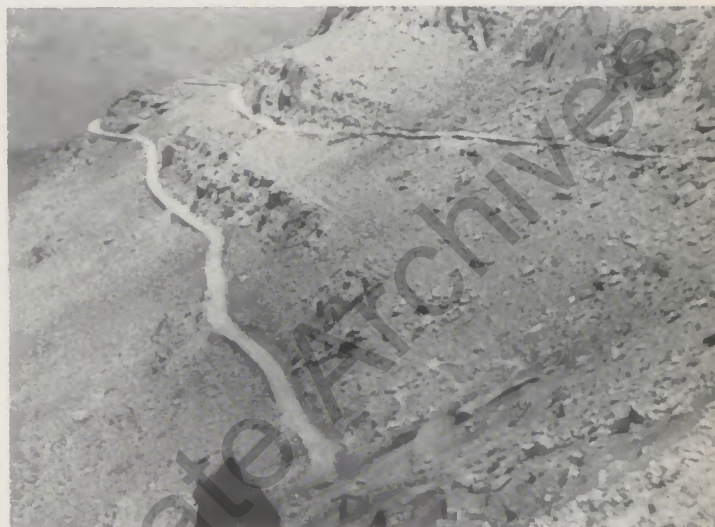


BILD OBEN: Die Pisten zu den Minenfeldern im Atlasgebirge, die die Henschel-Lastwagen befahren

BILD MITTE: Henschel HS 140 beim Überqueren eines Flußbettes auf der Strecke Tazenakht-Agadir

BILD UNTEN: Ein Henschel HS 140 am Eingang der Mine CMA am Rande der Wüste



Depot der Société Minière d'Agadir für Henschel-Lastwagen



Werkstatt der Socoma in Louboma bei Mayumba, 600 km südlich vom Äquator. Hier werden Henschel-Motoren 513 DC serienmäßig in überholte Diamond-Fahrgestelle eingebaut

Ein Kunde holt mich ab und bringt mich in rascher Fahrt zu seinem Fahrzeugdepot mit HS 115 und HS 100, 85 km tief im Urwald.

Herr B. fährt wie ein Besessener durch tiefe Schlaglöcher, knietiefe Lehmputzen und über grundlose Urwaldpfade. Madame H. offeriert mir sofort nach der Ankunft ein heißes Bad. Der schwarze Hausbursche Daniel zeigt mir grinsend den Duschraum. Ein Wassereimer in Kopfhöhe aufgehängt mit einem angelöteten Sieb. Ein Korken regelt als Ventil die Menge des auslaufenden Wassers. Aber erfrischend war es doch!

Die HS 115, die ich am nächsten Morgen sah, leisten wirklich Schwerstarbeit. Baumstämme von 1,5 m Durchmesser werden an die Holz-Sammelstellen gefahren. Eine Planier-raupe schiebt die Schlammflöcher zu, und auf 20 % Steigung arbeitet sich der Henschelwagen durch den Morast. Die Motoren leisten Unglaubliches. Sie sind als Arbeits-elefanten des Urwalds bekannt.

Auch in der Trockenperiode werden an die Motoren höchste Anforderungen gestellt. Der Boden ist 40 cm auf-

gelockert, gewaltige Staubwolken wirbeln auf; dieser feine Löß-Staub ist Gift für die Motoren.

Um 7 Uhr Abflug von Libreville nach Mayumba (Franz.-Gabon). Nach 5 Zwischenlandungen und Durchfliegen eines schweren Tornados Ankunft um 16 Uhr. Die Hauptwerkstatt der Henschel-Vertretung liegt in Louboma mitten im Urwald. Für afrikanische Verhältnisse ist sie erstklassig eingerichtet. Hier werden Henschelmotoren 512 DG und 513 DC „serienmäßig“ in amerikanische Fahrgestelle eingebaut. Schwere 3-Achs-Diamond-Chassis mit 513 DC schleppen riesige Baumstämme, Ladegewicht 25 t und mehr, nach Mayumba. Die Motoren haben meist mehr als 100 000 km hinter sich – nach Aussagen der Fahrer ist der Henschel-Diesel einer der wenigen Motor-Typen, der die hochgestellten Erwartungen bei diesem schweren Betrieb erfüllt. Der Name Henschel-Diesel ist auch am Äquator Qualitäts-Begriff, und vom Atlas bis nach Johannesburg reicht dieser Ruf:

Henschel-Erzeugnisse – vorzügliche deutsche Werkarbeit!
Pitsch



DIESES BILD

schickt der Besitzer (vor dem Wagen) des Henschel-Lastwagens Type 28 T, Baujahr 1936, aus Britisch-Ostafrika, mit dem Hinweis: „Henschel-Motor und -Wagen sind nach wie vor in bester Verfassung“.

HS 115 in Marrakesch (Marokko) am Sultan-Palais



HS 115 im Kongo bei Libreville in Franz.-Äquatorial-Afrika



Nach Tropenregen sind die Straßen in dem Urwald bei Libreville nicht mehr befahrbar. Das Bild zeigt einen beladenen Henschel HS 115 mit vorgespanntem Räumer zum Planieren der Straße



Holztransport der Firma Socoma aus dem Urwald nach Mayumba mit Diamond-Lkws mit Henschel Dieselmotoren 513 DC. Die Motoren haben bereits über 100 000 km in dieser Gegend gefahren. Die Wagen werden im Durchschnitt mit 25 t Holz beladen



HENSCHEL-EINBAUMOTOREN



Eine Montagestraße im Henschel-Motorenbau. Henschel Dieselmotoren für alle Einbauzwecke werden am Band gefertigt.



Holztransport in Belgisch-Kongo. Henschel Dieselmotor 513 DC (145 PS) eingebaut in einen Lastwagen vom Typ Diamond. Nutzlast 28 t



Setra-Omnibus mit Henschel Dieselmotor Typ 522 DP (125 PS)

Seit mehr als 30 Jahren werden Henschel-Diesel-Motoren gebaut. Sie wurden zunächst in die Henschel-Nutzfahrzeuge, dann in zunehmendem Maß auch in Lastwagen und Omnibusse fremder Fabrikate des In- und Auslandes eingebaut. Heute laufen in aller Welt Tausende von Henschel-Motoren in derartigen Fahrzeugen und haben sich in jeder Einsatz-Situation ausgezeichnet bewährt.

Daneben sind aber schon vor Jahren in Ergänzung des damaligen Typen-Programms Spezial-Motoren für stationäre Einbau-Zwecke gebaut worden; d. h. die Fahrzeug-Motoren wurden durch verschiedene Änderungen (Einbau von Verstell-Reglern, Anbau von Industrie-Schwungrädern usw.) für die spezielle Verwendung als Industrie- und Bootsmotoren abgewandelt, so daß Henschel heute den Interessenten ein reichhaltiges Programm an Einbau-Motoren für alle Verwendungszwecke bieten kann.

Henschel-Diesel-Motoren werden geliefert für:

- Lastwagen und Omnibusse verschiedener Fabrikate in- und ausländischer Herkunft,
- Schlepper, Mähdrescher und Landmaschinen aller Art, Klein-Lokomotiven,
- Straßenwalzen, Betonmischer, Steinbrecher u. Bagger, Stromerzeuger-Anlagen, Schweiß-Aggregate, Kompressoren und Pumpen-Anlagen,
- Schneefräser und -Schleudern,
- Boote, Yachten und Eisbrecher.

Fast täglich verlassen Einbau- und Industrie-Motoren in großen Stückzahlen das Werk Kassel-Mittelfeld, um

In Griechenland



Dodge-Omnibus mit Henschel Dieselmotor 512 DG (98 PS)

irgendwo in der Welt Fahrzeuge, Boote oder stationäre und fahrbare Kraftanlagen verschiedenster Art anzutreiben.

Das Henschel-Lieferprogramm umfaßt zur Zeit Motoren mit Leistung von 27 PS/1880 U/min. bis 250 PS/2000 U/min.

Die Typen 519 D2 (Zweizylinder 27 PS/1800 U/min.) und 516 DF (Vierzylinder 47 PS/2000 U/min.) sind besonders zum Einbau in Schlepper und landwirtschaftliche Geräte vorgesehen. Sie sind mit einem Tunnel-Gehäuse ausgerüstet und können daher als tragendes Element eingebaut werden. Beispielsweise wird beim Acker-Schlepper die Vorderachse und das hintere Triebwerk mit Hinterachse im allgemeinen direkt an den Motor angeflanscht, im Unterschied zum Lastwagen, bei dem ein besonderer Rahmen den Motor mit Getriebe und Achsen aufnimmt. Die für landwirtschaftliche Zwecke wichtige Betriebs-Eigenschaft, das elastische und weiche Arbeiten der Motoren bei geringer Geschwindigkeit, wird, wie Schlepper-Besitzer immer wieder lobend erwähnen, von den beiden genannten Typen in hohem Maße erfüllt. Diese Motoren werden aber auch für stationäre und fahrbare Arbeits-Maschinen aller Art geliefert, z. B. Stromerzeuger, Pumpen-Anlagen, Transport-Geräte, Baumaschinen.

Die Typen 517 D4 (Vierzylinder 85 PS/2500 U/min.) 512 DGP (Sechszylinder 98 PS/2200 U/min. und 522 DP (Sechszylinder 125 PS/2500 U/min.) wurden aus dem bekannten Motor-Typ 512 heraus entwickelt. Besonders in den ersten Jahren nach 1945 wurden die Motoren der Baureihe 512 in großen Stückzahlen geliefert, als Einbau-Motoren für Fahrzeuge in- und ausländischer Herkunft, die ursprünglich mit Benzin-Motor ausgerüstet waren. Unter den schwierigsten Betriebs-Bedingungen – Einbau in die vorwiegend auf Baustellen und zur Holzabfuhr eingesetzten amerikanischen GMC-Heeres-Fahrzeuge – bestand der Henschel-Einbau-Motor 512 seine Bewährungsprobe glän-

In den österreichischen Alpen



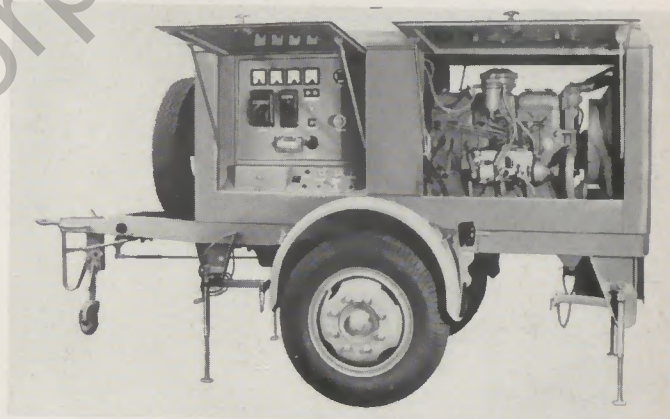
Henschel Straßenwalze MW 55 mit Henschel Diesel 512 DG



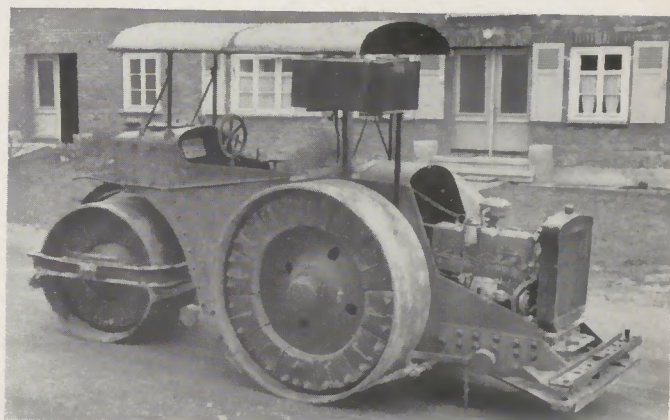
Unimog mit Schneefräse, angetrieben durch Henschel Dieselmotor Typ 512 DG



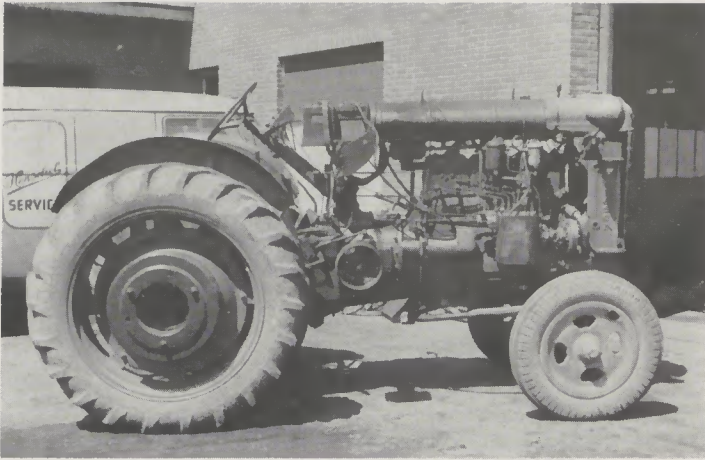
Mähdrescher einer argentinischen Landmaschinen-Fabrik mit eingebautem Henschel Dieselmotor 512 DG



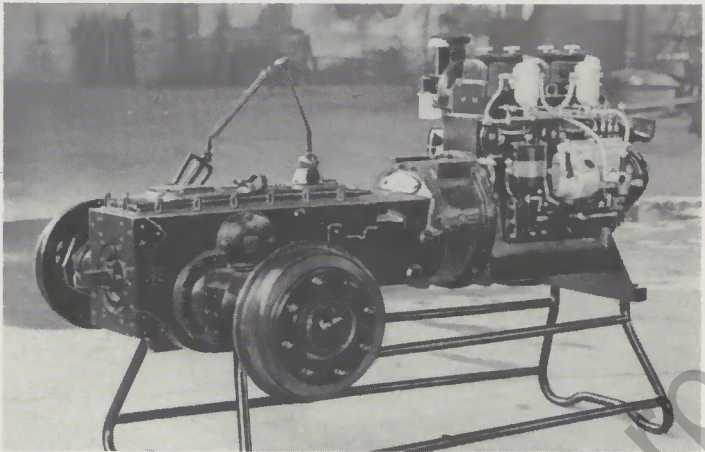
Fahrbares Henschel-Diesel-Generator-Aggregat
n = 1500 U/min, 30 KVA, 24 kW



Französische Straßenwalze mit eingebautem Henschel Dieselmotor 512 DG



Fordson-Trecker mit Henschel Dieselmotor 512 DG



ZF-Triebwerk mit angebautem 4-Zylinder-Henschel Dieselmotor 516 DF (47 PS) 2000 U/min für den Normag-Schlepper A 17

BILD UNTEN:
Der Normag-Schlepper mit Henschel-Diesel im Einsatz

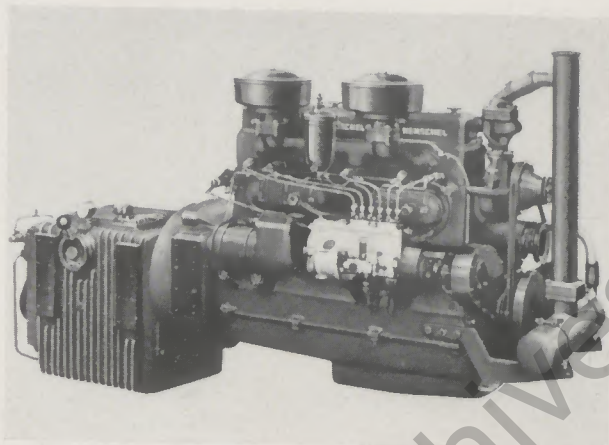


zend. Viele Motoren-Kunden sind auf Grund der hervorragenden Betriebs-Eigenschaften dieses Motor-Typs später Henschel-Fahrzeug-Kunden geworden. Wäre der Motor weniger gut, so könnte er nicht in mehr als 50 Ländern verbreitet und für Fahrzeuge aller Art beliebt sein. Die Typen 517, 512 und 522 sind im Baukasten-Prinzip entwickelt; das bedeutet, daß diese drei Typen mit Bauelementen ausgerüstet wurden, die gleich und daher austauschbar sind. Neben dem Einbau in Lastwagen und Omnibusse finden die Motoren als Boots- und Industriel-Motoren Verwendung; auch auf diesem Gebiet haben sie sich viele Freunde erworben.

Die Sechszylinder-Motoren der Typen 513 DC (145 PS/2000 U/min.) 520 DO (180 PS/2000 U/min.) wurden ursprünglich für Henschel-Schwerlastwagen entwickelt. Wegen ihrer günstigen Einbau-Maße, ihres geringen Leistungsgewichts und ihrer hervorragenden Betriebs-Eigenschaften werden auch diese Typen häufig als Boots- und Industriel-Motoren verwandt.

Als erster Motor einer neuen Typenreihe präsentiert sich der Motor 521 DU/DS (Sechszylinder 210 PS/2000 U/min.) ohne und mit Aufladung. Die Motoren sind zum Einbau in Schienen-Fahrzeuge, (Triebwagen und Klein-Lokomotiven) und in Boote sowie für stationäre Aggregate vorgesehen. Günstiges Leistungsgewicht und bemerkenswerte Wirtschaftlichkeit sind auch bei ihnen hervorstechende Charakteristika.

Für besondere Einbau-Verhältnisse werden bei Henschel Unterflurmotoren gefertigt, und zwar die Typen: 517 D4U (85 PS), 522 DPU (125 PS), 514 DCU (158 PS), 521 DU (210 PS) und 521 DUL (250 PS). Diese Motoren sind überall dort angebracht, wo nur Motoren geringer Bauhöhe Platz haben, wie z. B. bei Omnibussen und Triebwagen unterhalb des Fahrgastraums.

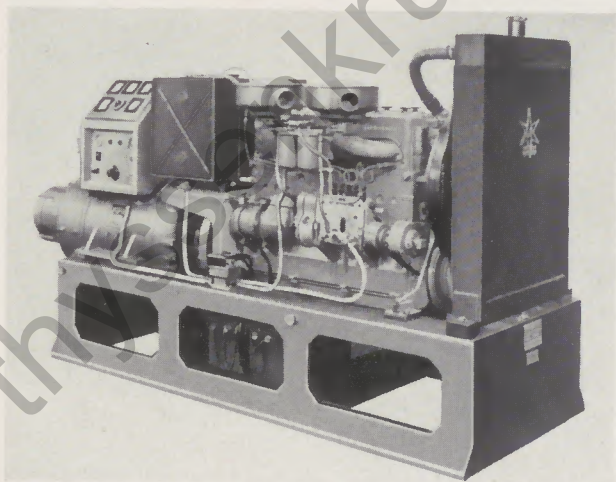


Henschel Viertakt-Boots-Dieselmotor, Typ 513 DC, mit angeflanschem öldruck-gesteuertem Wende-Untersetzungs-Getriebe und vorgebautem Wasserkühler (Wärme-Austauscher); Leistung 82 PS bei 1200 U/min, 98 PS bei 1500 U/min und 109 PS bei 1800 U/min

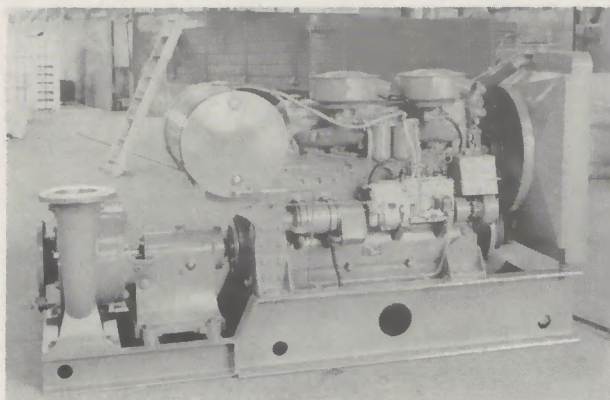


Patrouillenboot der Hamburger Wasserschutz-Polizei, ausgerüstet mit Henschel Boots-Dieselmotor, Typ 513 DC, mit angeflanschem öldruck-gesteuertem Wende-Untersetzungs-Getriebe 2:1

Frachtkahn, ausgerüstet mit Henschel Dieselmotor 512 DG in Gabela (Angola), Afrika



Henschel Diesel-Generator-Aggregat, $n = 1200$ U/min, 80 KVA, 67,2 kW



Bei Bedarf können die Motor-Typen 517 (85 PS) und 522 (125 PS) auch als Vergaser-Motoren geliefert werden.

Umfang und Vielfalt des Bereiches für den Einbau von Motoren können im Rahmen dieser Ausführungen nur angedeutet werden. Die Erfahrungen haben bewiesen, daß die Henschel-Motoren allen Anforderungen gerecht werden, die man auch bei extremen Betriebs-Bedingungen an einen modernen Dieselmotor stellen muß. Ebenso wie die Henschel-Lokomotiven und Nutzfahrzeuge sind auch die Henschel-Einbaumotoren zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel für Verkehr, Industrie und Gewerbe geworden.

Claus

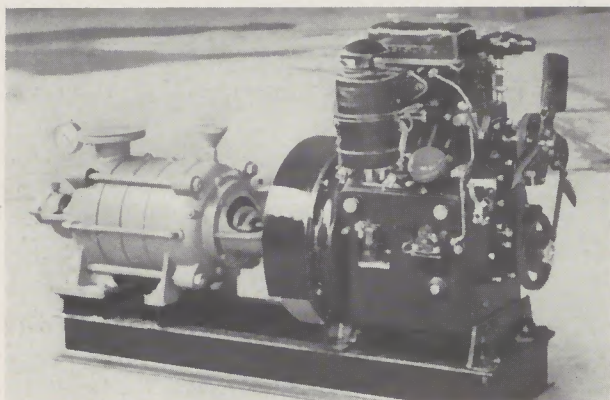


BILD OBEN:

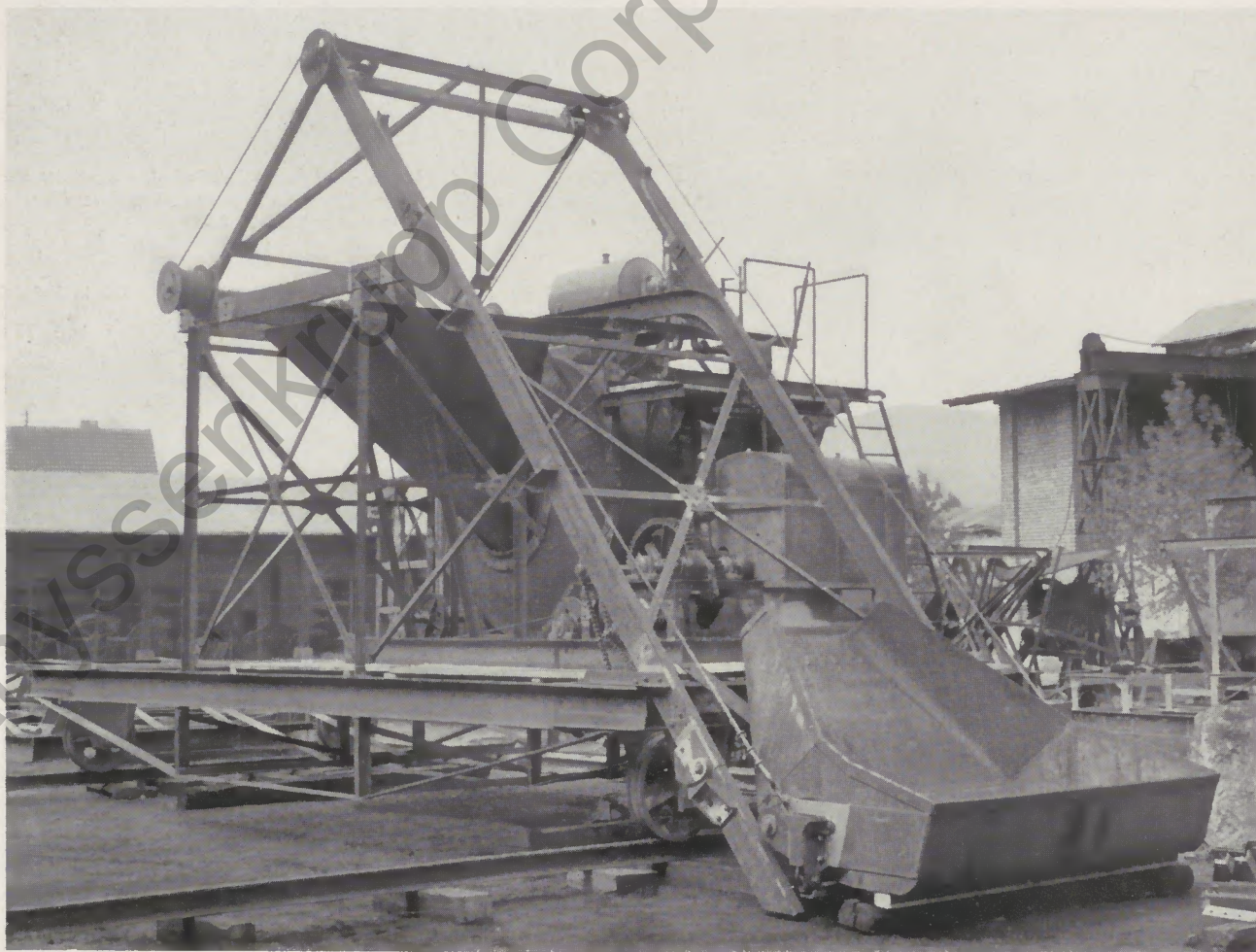
Henschel Dieselmotor 517 D4 mit Schaltkupplung von Lohmann & Stolterfoht; Leistung bei 1500 U/min 58 PS, bei 1800 U/min 69 PS, bei 2000 U/min 75 PS, bei 2500 U/min 85 PS

BILD MITTE:

Pumpen-Aggregat mit Zwei-Zylinder-Henschel-Dieselmotor, Typ 519 D2; Leistung bei 1500 U/min 25 PS, bei 1800 U/min 27 PS, ausgerüstet mit Loewe-Pumpe

BILD UNTEN:

Schwerer Betonmischer beim Autobahnbau mit Henschel Dieselmotor 512 DG





Die neue HENSCHEL KRAFTWAGEN- LACKIEREREI

Infolge der steigenden Produktion an Henschel-Kraftwagen reichten die bisherigen Anlagen der Lackiererei nicht mehr aus. Von einer Erweiterung der alten Anlagen wurde aus Rationalisierungs-Gründen abgesehen. Man entschloß sich vielmehr zum Bau einer neuen Anlage, die heute eine der modernsten dieser Art ist. Von einem etwa 300 m langen, endlosen Kettenband werden die Fahrzeuge in 25 Arbeitstakten durch 11 Wasch-, Spachtel-, Spritz- und Trocken-Kabinen gezogen.



HENSCHEL - Lastwagen als Schneeräumer

Die Möglichkeit zur Erprobung des HS 100 A beim Schneeräumen bot die Verwaltung der Bundes-Autobahn Kassel. Dabei hat sich bei Vergleichsfahrten mit vorhandenen anderen Fahrzeugen eine klare Überlegenheit des HS 100 A durch seine günstigere Geschwindigkeits-Abstufung und seine Differential-Sperre gezeigt. Bei diesen Räumfahrten kam es vor, daß andere Fahrzeuge und Lastzüge, die an den langen Bergstrecken hängen blieben, durch den Henschel zuerst hochgeschleppt werden mußten, um die Vergleiche überhaupt fahren zu können.

So konnte auch vor deutschen und ausländischen Fachleuten auf dem Kniebis im Schwarzwald anläßlich einer Tagung der Arbeitsausschüsse „Winterdienst“ klar gezeigt werden, daß mit dem richtigen Pflug am HS 100 A viel mehr geleistet werden kann, als bis dahin angenommen wurde. Der Schnee fliegt bei Räum-Geschwindigkeiten um 30 – 35 km/h so weit, daß seitliche Schneewälle an den Straßen vermieden werden können.

Hierzu noch einen Bericht der Gemeinde Baiersbronn:

„Anschließend an eine Vorführung des Henschel HS 100 A auf dem Kniebis vor Vertretern der Regierung wurde mit Rücksicht auf die bevorstehenden Deutschen Skimeisterschaften dieser LKW mit Spitzpflug zur Verfügung gestellt. Der außergewöhnlich starke Schneefall, gerade in der Woche vor den Meisterschaften, brachte das Gemeinde-Bauamt, dem die Räumung der Verkehrsstraßen und Parkplätze oblag, in besondere Schwierigkeiten. Um so mehr war der Einsatz des HS 100 A wertvoll für die Durchführung der Räumarbeiten. Von vornherein wurde er nur zu solchen Arbeiten herangezogen, wo der gemeinde-eigene 5-Tonner-LKW nicht mehr durchkam. Bei einer Schneehöhe von durchschnittlich 1,20 m und teilweise noch tieferen Verwehungen war es für Ihr Fahrzeug keine Schwierigkeit, mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 km zügig durchzufahren.“

Räumen eines Sportfeldes in Baiersbronn (Schwarzwald) als Parkplatz anläßlich der deutschen Skimeisterschaften. Schneehöhe ca. 1,20 m





Henschel HS 100 Allradwagen nimmt einen schweren Lkw mit Hänger in Steigungen um 7 % am Knüll (Autobahn Kassel–Frankfurt) in Schlepp

Beim Räumen der Parkplätze hat der HS 100 A ebenso spielend leicht den vorhandenen Schnee auf einige Furchen zusammengeschoben. Einige Tage später stand mir Ihr Fahrzeug noch einmal 1½ Tage zur Verfügung. Hier

mußte eine Straße geräumt werden, die seit Tagen nicht mehr befahrbar war. Auch die inzwischen teilweise festgefahrene Schneedecke und den festen, gefrorenen Schnee hat Ihr Fahrzeug wider Erwarten leicht weg-

Räumen einer Hochstraße in der Westschweiz mit einem HS 100 A



geschafft und Schneewände bis zu 2 m Höhe gedrückt. Zusammenfassend wird von hier gern bestätigt, daß sich Ihr Spezial-Fahrzeug mit Allrad-Antrieb und Differential-Sperre für sämtliche Schneeräum-Arbeiten ausgezeichnet bewährt hat. Es ist mein Wunsch, ein derartiges Fahrzeug baldmöglichst für die Gemeinde beschaffen zu dürfen, da ich dann in der Lage bin, ohne fremde Hilfe auch bei außergewöhnlichem Schneefall die Räumarbeiten reibungslos durchzuführen."

Das Regierungspräsidium Südbaden wünschte im gleichen Jahr im April eine Vorführung mit dem HS 115. Auf den schmalen Forststraßen des Hochschwarzwaldes mußten nicht abgefahrene Holzstapel von Höhen bis zu 2 m vorher beiseite geräumt werden, um überhaupt an die Nordschneisen mit schwerem, tiefem Schnee zu kommen. Entsprechend der größeren Zugleistung des HS 115 wurde eine weitere Leistungs-Steigerung erreicht.

Mit dem daraufhin gelieferten Fahrzeug Typ HS 115 wurden dann zusammen mit den Einsatzleitern der Straßenmeisterei im Hochschwarzwald Versuche unter schwersten Bedingungen gefahren. Den Einsatzleitern wurde demonstriert, daß ein Pflug seitlich abknicken kann, ohne daß der HS 115 versagt.

Nach diesen Erfolgen beschaffen auch andere staatliche Geräteparke für schneereiche und gebirgige Gegenden Henschel-Fahrzeuge.

Dr. Fritz Schäfer



Räumen mit hoher Geschwindigkeit im Gebiet St. Blasien (Schwarzwald) durch HS 100 A mit Schmidt-Pflug



Henschel HS 115 mit Allrad-Antrieb und vorgehängtem Schmidt-Pflug

Altschnee-Räumen auf Forststraße im Gebiet Feldberg (Schwarzwald). Die Holzstapel mußten – um die volle Fahrbahnbreite wieder zu bekommen – gleichzeitig mit weggeräumt werden





Der 500. HENSCHEL-Lastwagen nach Süd-Afrika

Am 27. Mai 1956 verließ der 500. für Süd-Afrika bestimmte schwere Henschel-Diesel-Wagen, ein HS 140 S Sattel-schlepper, das Kasseler Werk, um über Bremen nach Durban, Süd-Afrika, verschifft zu werden. In Durban wird das Fahrzeug von Kasseler Henschel-Monteuren, die in Süd-Afrika stationiert sind, in Empfang genommen und nach Wadeville bei Johannesburg überführt, um im dortigen Henschel-Montage-Werk für den Kunden ablieferrungsfertig hergerichtet zu werden.

Aufgrund der jahrzehntelangen ausgezeichneten Geschäftsbeziehungen mit Süd-Afrika auf dem Lokomotiv- und Schwerlastwagen-Sektor wurde 1951 in Wadeville bei Johannesburg ein Montagewerk für den Zusammenbau von Lastkraftwagen errichtet. Dem Montagewerk – Henschel (Diesel Truck) (Pty) Ltd. – obliegt gleichzeitig der Verkauf und die Betreuung der in der

Südafrikanischen Union, in Südwest-Afrika und in Rhodesien eingesetzten Henschel-Fahrzeuge.

In dem Montagewerk werden gleichzeitig Liefer- und Lastwagen der mittelschweren Klasse der Firmen Vidal & Sohn und Hanomag montiert und vertrieben.

Die Lieferung des 500. Henschel-Wagens ist ein Beweis dafür, daß sich die Henschel-Lastwagen auch in Süd-Afrika bestens bewähren.



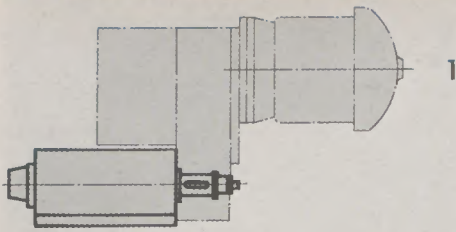
Das Montage- und Reparaturwerk der Henschel (Diesel Truck) (Pty) Ltd. in Wadeville bei Johannesburg, S.A.U.



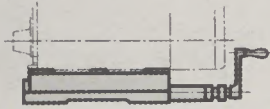
HENSCHEL

WERKZEUG-MASCHINEN

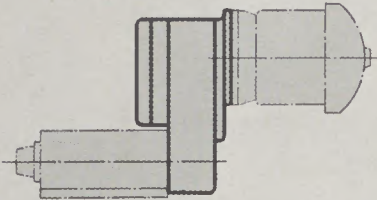
Werkzeug-Maschinen und Transferstraßen aus
HENSCHEL-Aufbau-Einheiten



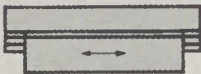
1



2

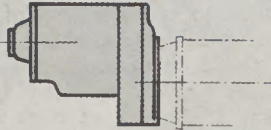


3



4

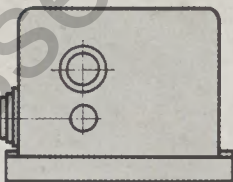
5



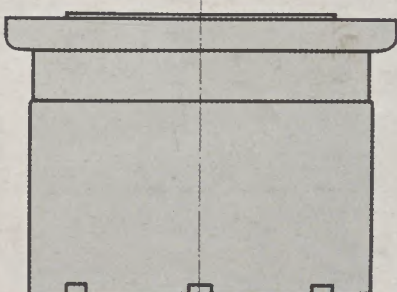
6



7



8



1
Spindel-
Einheiten

2
Zustelltisch-
Einheiten

3
Zahnradgetriebe-
Einheiten

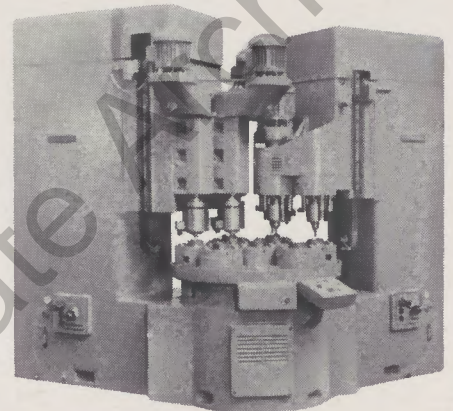
4
Vorschubtisch-
Einheiten

5
Vorschubgetriebe-
Einheiten

6
Hydraulik-
Aggregate

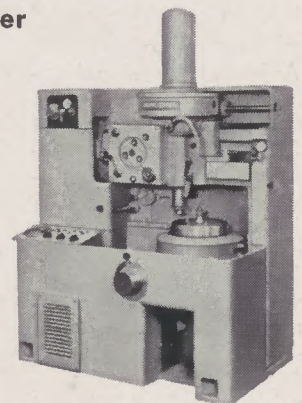
7
Hochleistungs-
Frässpindel-
Einheiten

8
Rundtisch-
Einheiten



Automatische
HENSCHEL-Rundtisch-Maschine
mit 12 Bohr- und 3 Plandrehspindeln

HENSCHEL
Zahnrad-Stoßmaschine
Bauart Röber



Programm-
Steuerung

Hydraul.
Tischabhub

Arbeitsbe-
reich bis
Modul 7

Arbeitsgebiete:

Fräsen, Bohren, Senken, Reiben, Ausbohren, Vielspindel-
Bohren, Vielspindel-Gewinde-Bohren, Innen- und Außen-
Gewinde-Schneiden, Drehen, Plandrehen

HENSCHEL & SOHN GMBH KASSEL

Ruf: 1 91 11 • Telegr.: Lokomotive Kassel • Fernschreiber: 099 791