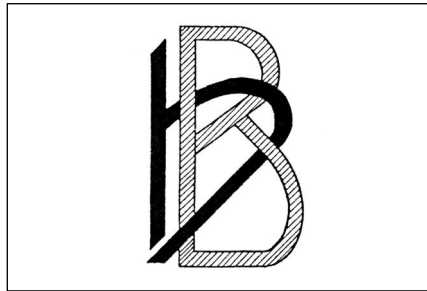




Erstes Fabrikschild



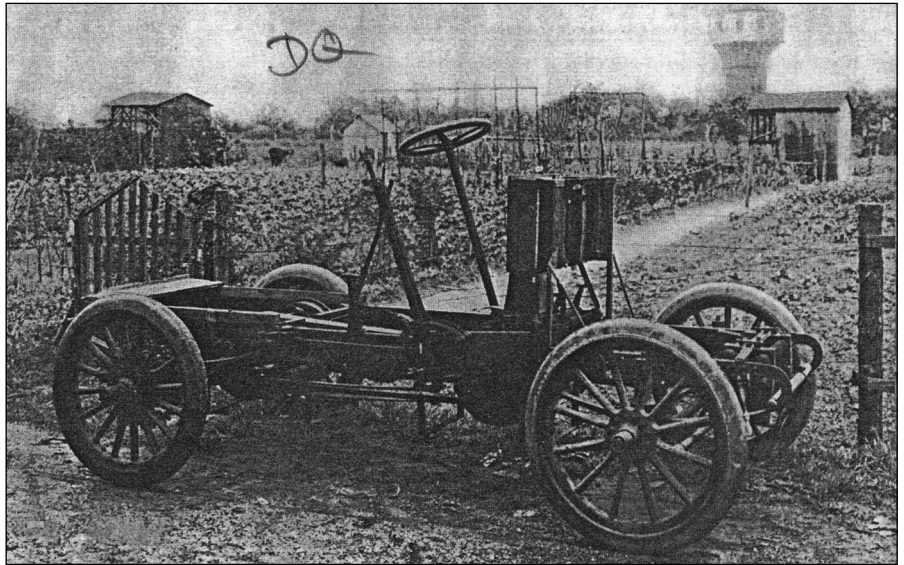
13.04.1912 – 159 997 (1905)



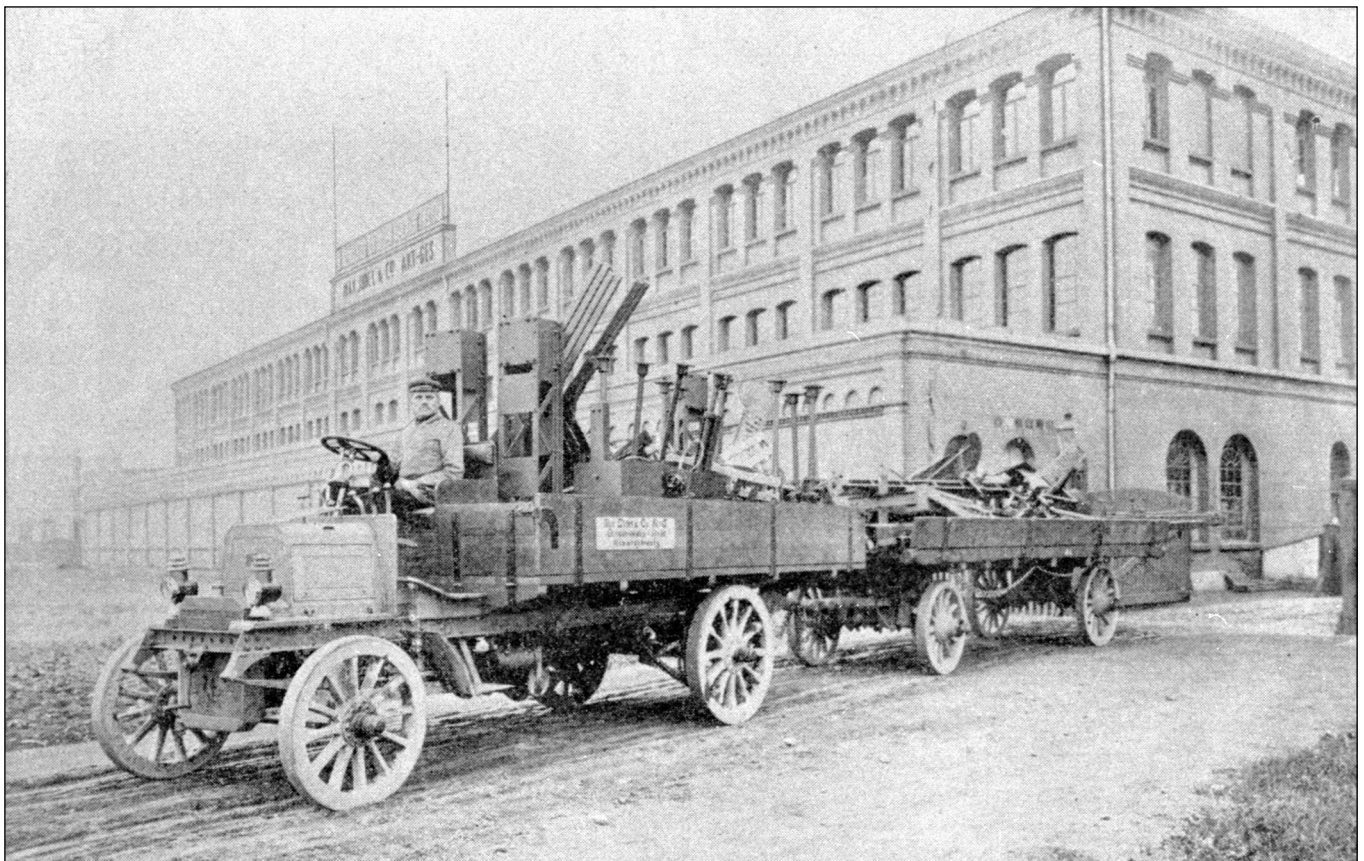
1906 – 1907

**Büssing
1903 – 1971**

Heinrich Büssing wurde am 29. Juni 1843 in Nordstemke im Herzogtum Braunschweig (heute Stadtteil von Wolfsburg) geboren. Nach einer Schmiedelehre im väterlichen Betrieb und den üblichen Wanderjahren studierte Büssing als Gasthörer am Polytechnikum Collegium Carolinum (heute Technische Hochschule) in Braunschweig. Mangels Kapital waren seiner Velociped-Fabrik und seiner Maschinenbauanstalt ebensowenig Erfolg beschieden wie der im Oktober 1871 mit finanzieller Unterstützung



Büssings erstes Versuchsmodell „Graue Katze“ 1902 ^{DQ}



Erster Büssing-Lastzug in der Erprobung vor der Fabrik Max Jüdel & Co Akt.-Ges. 1904 ¹

des Bahnbeamten Gustav Ungnade gegründeten Eisenbahn-Signal-Bauanstalt G. Ungnade. Erst durch die Bekanntschaft mit dem wohlhabenden Braunschweiger Kaufmann Samuel Jüdel, der seinem Sohn Max Jüdel das Kapital gab, um Ungnade auszuzahlen, kam die Wende. Max Jü-

del etablierte im März 1873 mit Büssing die Eisenbahnsignal-Bauanstalt Max Jüdel & Co. (ab 1898 Aktiengesellschaft), Braunschweig, Wolfenbüttler Straße 37 (später Ackerstraße). Dank Büssings Konstruktionen und seinen insgesamt 92 Patenten wurde aus dem Unternehmen eine der be-

kanntesten Firmen dieser Branche auf dem Kontinent. Büssing trat 1905 aus dem Vorstand der Gesellschaft in den Aufsichtsrat über, dem er noch bis 1921 angehörte. Büssing starb am 27. Oktober 1929.

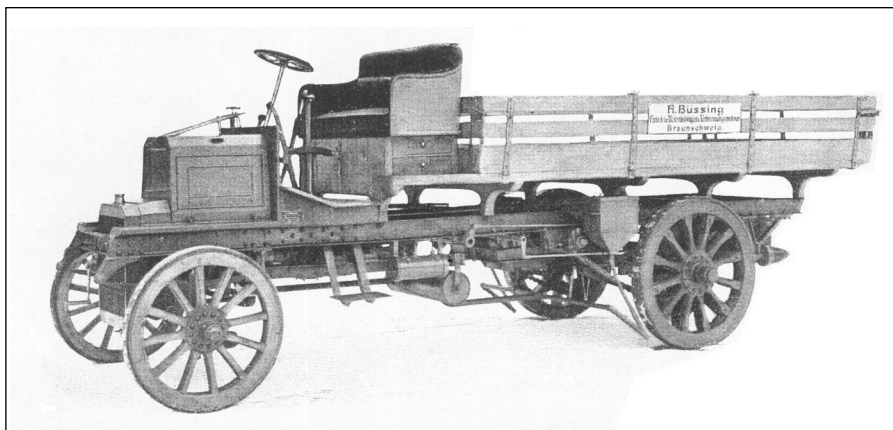
Heinrich Büssing erkannte schon frühzeitig, dass dem Lastkraftwagen als modernem Transportmittel eine große Zukunft bevorstand. 1901 wandte er sich dem Automobilbau zu. In einer ehemaligen Wäscherei in der Wolfenbüttler Straße 20 fertigte er 1902 mit fünf Mitarbeitern die ersten drei Versuchsfahrzeuge, darunter auch die in der Technikgeschichte bekannt gewordene „Graue Katze“. Von der anfänglich erprobten Reibungskupplung mit verstellbarer Riemenscheibe ließ Büssing schnell ab und wandte sich dem bewährten Zahnradwechselgetriebe zu.

Fast 60 Jahre alt und als Millionär unabhängig vom Druck, seine Fahrzeuge verkaufen zu müssen, meldete Heinrich Büssing am 17. April 1903 mit seinen Söhnen Max und Ernst Büssing die offene Handelsgesellschaft zur Fabrikation von Verbrennungsmotoren und Kraftwagen Heinrich Büssing, Braunschweig, Elmstraße 40, an. Die Firma führte zuerst die Unterzeile: Fabrik für Motorlastwagen und Motoren und später Specialfabrik für Motorlastwagen, Motoromnibusse und Verbrennungsmotoren.

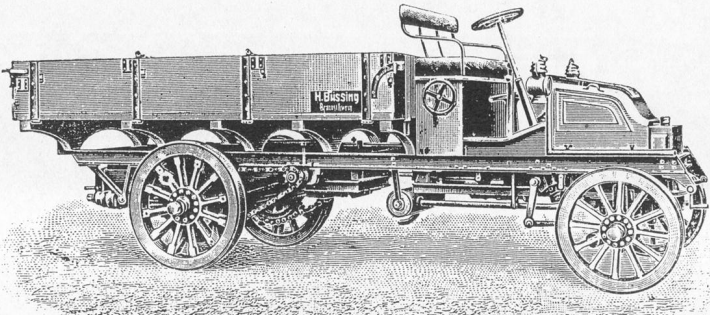
Am 22. Oktober 1903 war der erste Büssing-Lastkraftwagen (Typ ZU 550) mit 9-PS-Zweizylinder-Ottomotor Typ 13052 (2251 ccm) und Kettenantrieb für 2,5 Tonnen Nutzlast fertig, er trug



Büssing-Bus 1906



Einer der ersten Büssing-Lkw 1904 ¹



H. BÜSSING

Braunschweig

~~~~~

Motorlastwagen • Omnibusse  
Schiffsmotoren.

Erste Büssing Werbung 1904 <sup>1</sup>

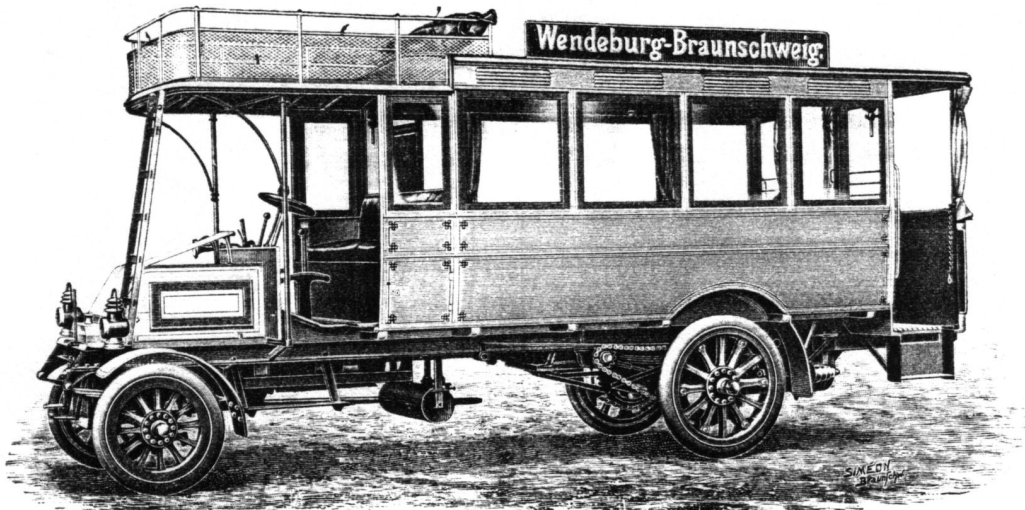
# H. Büssing

Braunschweig

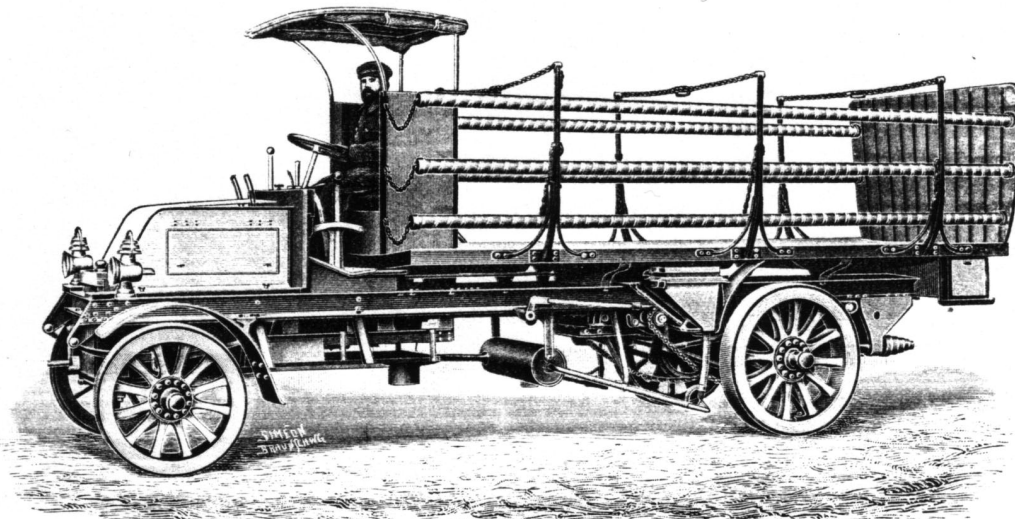
Fabrik für Motor-Omnibusse, -Lastwagen u. Verbrennungs-Motoren.

Konstruktionen im eigenen Betrieb erprobt.

Denkbar günstigste Betriebsergebnisse.



Motor-Omnibusse von 20 und 25 PS, für 20 bis 25 Personen.



20 PS Brauereiwagen für Fasstransport.

Motor-Lastwagen für Brauereizwecke, Viehtransport  
und andere Industriezweige.

verschämt die Fabriknummer 10. Noch im gleichen Jahr steigerte man die Motorleistung auf 12 PS (2382 ccm). Charakteristisch an Büssings Motoren waren die erstmals im deutschen Auto-

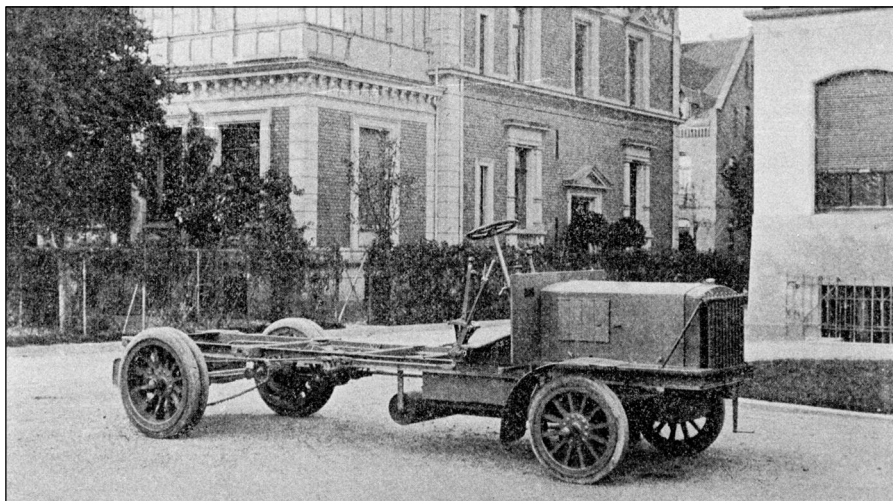
mobilmotorenbau verwendete obenliegende Nockenwelle, die seitliche Anordnung hängender Ventile und der langsame Lauf, mit dem man eine lange Motor-Lebensdauer erzielte.

Nach intensiven Erprobungen auf Max Jüdel's Werksgelände und im nahegelegenen Harz wurden die Fahrzeuge zerlegt und mit aus der Eisenbahntechnik stammenden Prüfverfahren penibel untersucht und verbessert.

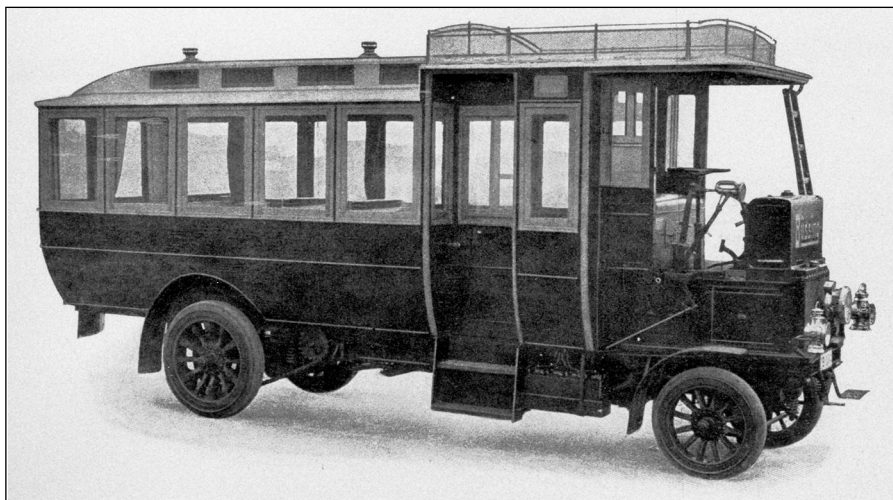
Der erste Omnibus mit Büssings erstem Vierzylindermotor Typ 13054 (20 PS, 4503 ccm) war am 3. Juni 1904 betriebsbereit. Mit ihm eröffnete Büssing am 5. Juni 1904 seine erste eigene Omnibuslinie zwischen Braunschweig und Wendeburg, die bis zu Beginn des ersten Weltkriegs störungsfrei betrieben wurde. Bereits am 1. September des gleichen Jahres übernahm man gegen Bezahlung auch die reguläre Postbeförderung. Weitere Omnibuslinien folgten.

Schon am 10. August 1904 erhielt die General Omnibus Company of London einen ersten Büssing-Verdecksitz-Omnibus. Kurz darauf orderten die Londoner 400 weitere Fahrgestelle. Um das vorrangige Ziel, den deutschen Markt erschließen und bedienen zu können, gleichzeitig aber die englische Nachfrage abzudecken, vergab Büssing im Mai 1906 eine Fertigungslizenz an die englische Firma Sidney Straker & Squire Ltd., Edmonton/Nord-London. Bis 1909 erhielt Büssing Lizenzgebühren.

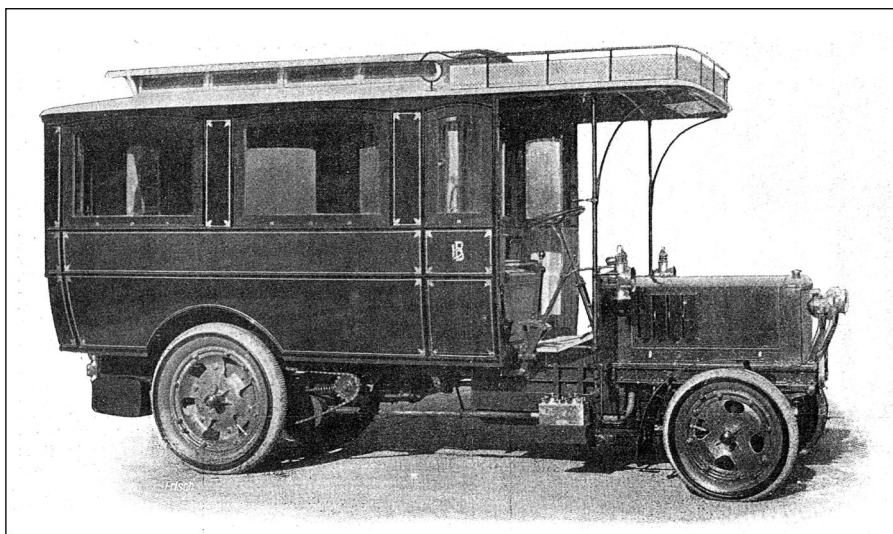
Die Motorleistung des verbesserten Motors 13504 wurde (1906) auf 22/25 PS angehoben (4764 ccm). In der Londoner Omnibusstatistik stand Büssing 1912 mit 328 Omnibussen an der Spitze aller Lieferanten. Den Auftakt zu einer lange andauernden Geschäftsbeziehung mit der Berliner Allgemeinen Omnibus Aktien-Gesellschaft (> ABOAG), der späteren Berliner Verkehrs-A.-G. (BVG), bildete die Lieferung eines ers-



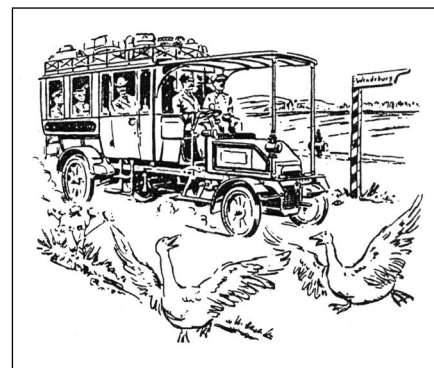
Chassis für den ersten 20/18-PS-Omnibus der Berliner ABOAG 1906 <sup>1</sup>



Diesen Frontlenker von 1906 gab es auch als Verdecksitzbus und Lastkraftwagen <sup>1</sup>



Mit diesem Büssing-Omnibus erprobte Büssing 1906 erste eigene Luftreifen <sup>1</sup>



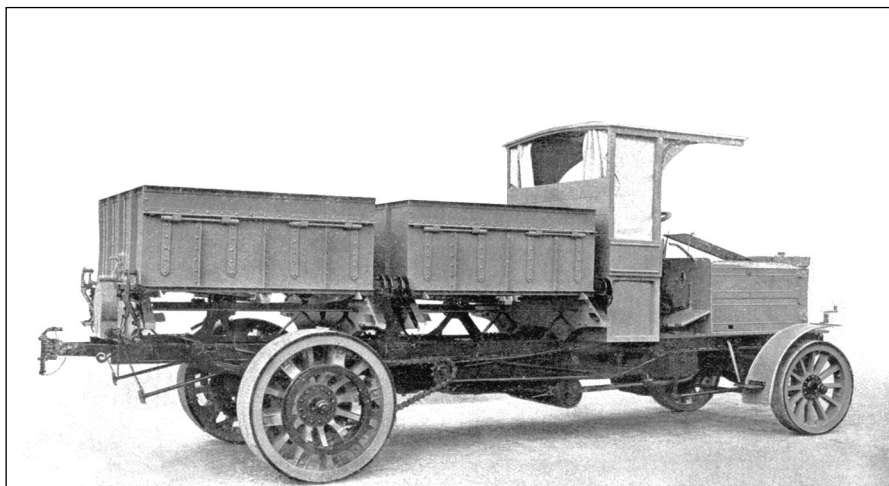
Karikatur einer Omnibus-Fahrt in der Büssing-Werbung 1904 <sup>1</sup>

ten Omnibusses am 13. Juni 1906, am 3. Juli 1907 folgte Berlins erster Büssing-Verdecktsitz-Omnibus. Hier saß der Fahrer über dem Motor, eine Sitzanordnung, die Büssing noch bei weiteren Bussen anwandte, da sie eine dem Frontlenker ähnliche Fahrbahnübersicht gewährte. Eine neue Berechnung und Leistungsbezeichnung des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller hatte 1906 zur Folge, dass die Motorleistung statt bisher mit 20 PS nunmehr mit 18 PS angegeben wurde.

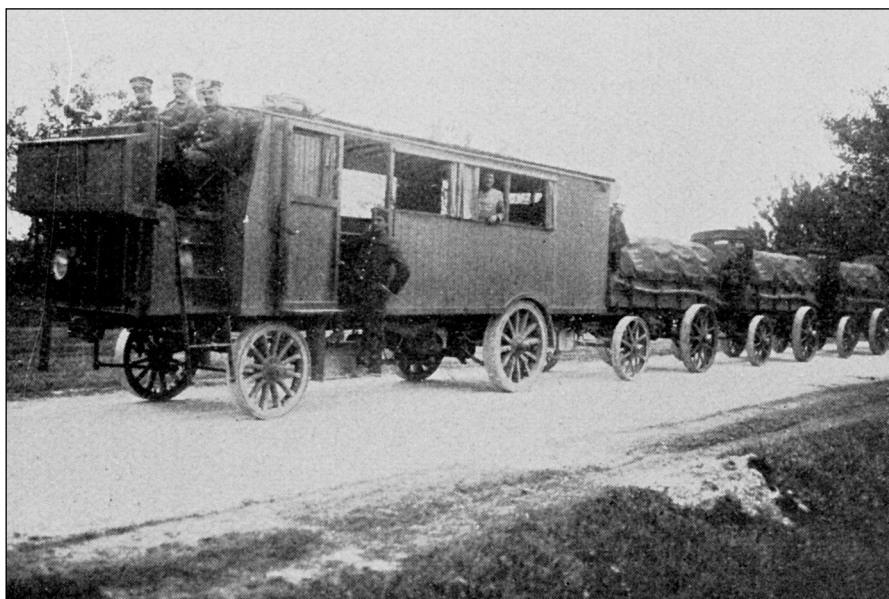
Bei der ersten deutschen Lastwagen-Konkurrenz 1905 überzeugten Büssings Lastwagen die Kraftfahrabteilung der preußischen Verkehrstruppen. Als 1908 im Deutschen Reich erstmals der Kauf militärtauglicher Lkw subventioniert wurde, erhielt Büssing die Genehmigung, 50 der insgesamt 166 Subventions-Lkw zu bauen. Büssing lieferte zwei verschiedene Subventionstypen aus, einen Typ für 5–6 t Nutzlast, der mit Anhänger 10 t Nutzlast, nämlich die Nutzlast eines Eisenbahn-Güterwaggons, befördern konnte und einen leichteren 4-t-Lkw, der auf das für Solowagen vorgeschriebene Gesamtgewicht von 9 t Rücksicht nahm.

Die Leistungsfähigkeit und Verwendungsmöglichkeiten seiner Konstruktionen bewies Heinrich Büssing werbewirksam in eigenen Fuhrunternehmen, die als erste benzinmotorisch betriebenen Speditionen Deutschlands betrachtet werden (> Michaelis). 1908 entstand die Lastwagen-Betriebsgesellschaft G.m.b.H., Braunschweig, an der Büssing mit 60 Prozent beteiligt war. 1909 übernahm er 95 Prozent des Personen- und Gütertransport-Unternehmens, trennte es von der Fabrik und benannte es in Büssing-Kraftwagen-Betrieb Braunschweig G.m.b.H. um. Auch in der Reichshauptstadt Berlin gründete Büssing 1908 aus werbestrategischen Gründen mit Subventionswagen ein Transportunternehmen, den Büssing-Lastkraftwagen-Betrieb, der von 1909 bis zu seiner Auflösung 1911 unter der Leitung des Ingenieurs Willy Staniewicz (1881–1962) stand.

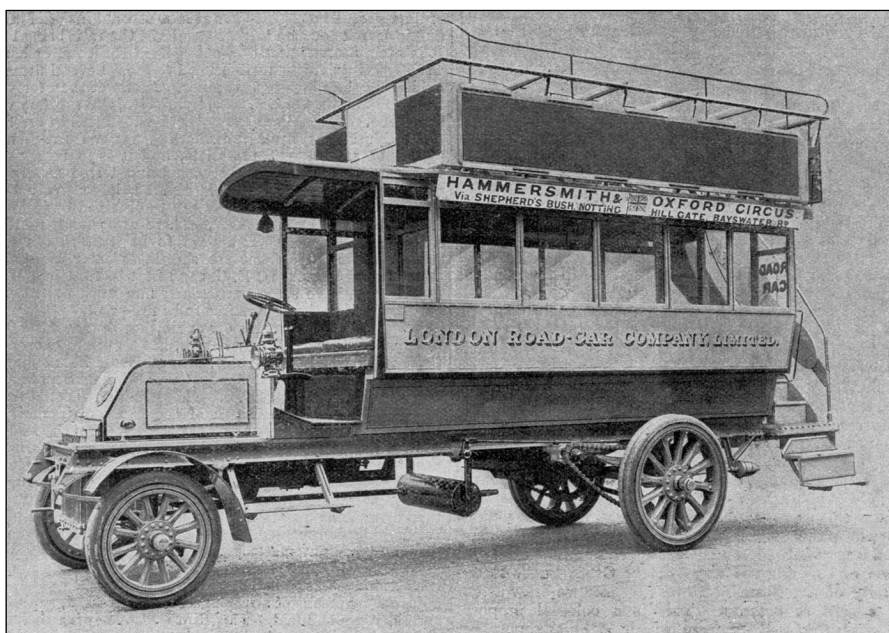
Büssing deklarierte seine Lkw und Omnibusse mit römischen Ziffern, welche auf die Nutzlastklasse verwiesen. Die stabile Bauweise ließ jedoch Über-



Büssing-Seitenkipper 1908 <sup>1</sup>



Mit Siemens-Schuckert baute man diesen benzin-elektrischen Straßenzug 1906 <sup>1</sup>



In England baute Straker & Squire ab 1906 Omnibusse auf Original-Büssing-Chassis <sup>1</sup>



1912



Büssing-Schriftzug kyrillisch



1912

ladungen zu. Die Motortypen-Kennung ist nur fragmentarisch überliefert: 40 Fr = 40 PS, 6902 ccm (1909); 55 Fr = 55 PS, 8750 ccm. Die Hubvolumen der

30-, 32-, 35-PS-Vierzylinder-Motoren betragen 4398, 5881 und 6440 ccm.

Die Produktionspalette umfasste nach den frühesten bekannten Typen-

übersichten ab 1908 die Büssing-Omnibusse Typ VII in 7 Variationen für 20 bis 30 Personen mit drei verschiedenen Motorstärken (22, 32 und 40 PS) und

# BÜSSING

WIE  
IMMER  
ALLEN  
VORAN!

# BÜSSING

# MOTORLASTWAGEN

DER BAHNBRECHENDE BÜSSING  
SUBVENTIONS-LASTZUG  
DER SUBVENTIONS-FAHRT 1910

# BÜSSING

H. BÜSSING, Spezial-Fabrik für

# MOTOROMNIBUSSE

Motorlastwagen und Motor-Omnibusse, BRAUNSCHWEIG.

Die Erfolge bei den Lastwagen-Konkurrenzen setzten Maßstäbe (Werbung 1913) <sup>1</sup>

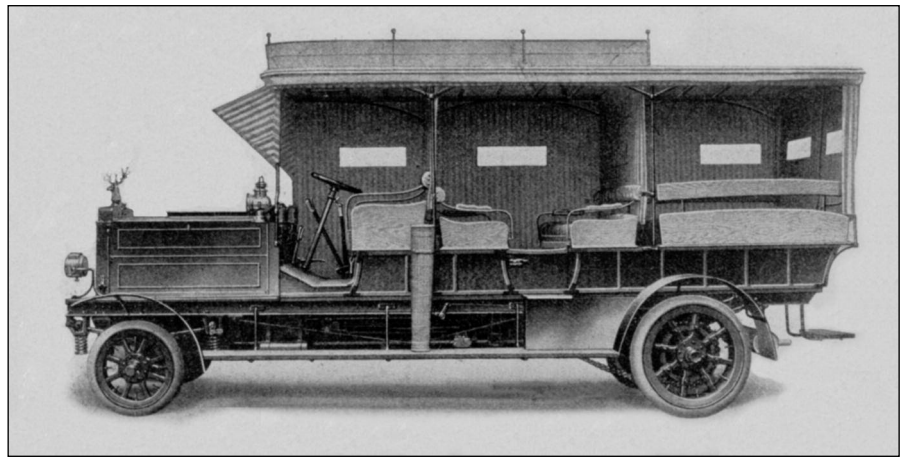


Subventions-Lastzug 1907 mit 6-t-Maschinenwagen und 5-t-Hänger

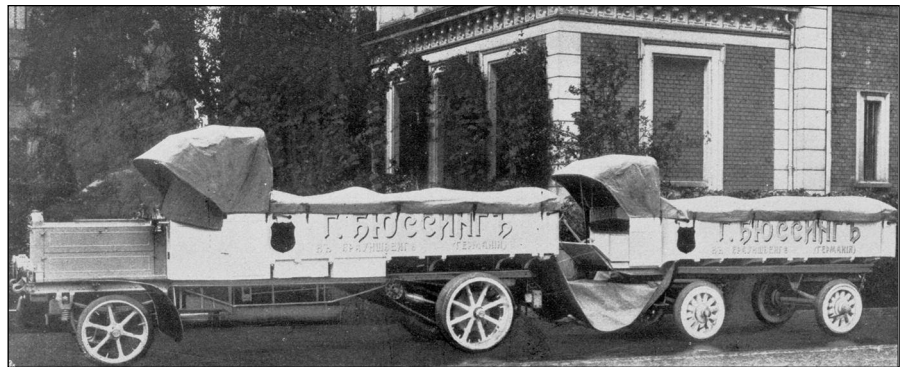
Typ II in 7 Variationen für 12 bis 18 Personen ausgestattet mit 22 und 32-PS-Motoren. Kleinstes und nur vorübergehend gebautes Modell war der leichte Überland-Bus Typ I (18/24 PS) für 10 bis 15 Fahrgäste.

Bei den Büssing-Lkw waren vier Modelle im Angebot: Die subventionierten Lastzüge Typ V (32 oder 40 PS) für 5–6 Tonnen Nutzlast und 5 Tonnen Anhänger, Typ IV (32 PS) in 16 verschiedenen Aufbauvarianten für 4 t Nutzlast und 4 Tonnen Anhänger. Der Typ III für 3 bis 3,5 Tonnen Nutzlast (wahlweise mit 22 oder 32 PS) wurde mit 12 verschiedenen Aufbauten angeboten und der Zweitonner Typ II war mit 22 und 32 PS in 10 unterschiedlichen Aufbauvarianten zu haben. Jahrzehnte lang lieferte die 1899 gegründete Firma Heinrich Büssing & Sohn, die sich bis nach dem Zweiten Weltkrieg der Herstellung von Eisenbahnbedarfsgegenständen widmete, Fahrerhäuser und Pritschenaufbauten aus Holz an Büssings Automobilfabrik.

Die Qualität der Büssing-Subventions-Lkw veranlasste 1911 die Heeresverwaltung, Büssing den alleinigen Auftrag zur Entwicklung der Subventionslastzüge zu übertragen. 1912 waren die Prüfungen abgeschlossen und das Büssing-Baumuster (Konstruktion W. Staniewicz unter Direktor Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Adam Hofmann) als „Armeelastzug Type 1913“ (A.L.Z. 13) ab April 1913 für alle Subventionswagen bauenden Unternehmen verbindlich. Der A.L.Z. 13 konnte 7,5 t, auf Motorwagen und Anhänger verteilt, befördern, 40 PS waren als Minimalleistung des Motors gefordert. Die staatliche Förderung steigerte die Nachfrage nach Lastkraftwagen und



Jagdwagen für 12 Schützen von 1910 (32 PS) <sup>1</sup>



Kyryllisch beschriftet auf dem Weg zur russischen Subventionsfahrt 1912



Büssing bei der Subventionsfahrt 1908



Transport eines Eisenbahn-Güterwagens mit 8,8 t Eigengewicht mit einem 38 PS Büssing-Lkw der Subventionstypen 1910 <sup>1</sup>



## Büssing-Motor-Lastwagen

sparen Blierdepots-, Fässer-, Lager- und Kühlkosten.

Mit K 9000—10.000 staatlich subventionierte Lastzüge.

Die erfolgreichste Lastwagentype Österreich-Ungarns bei geringstem Benzinverbrauch, von enormer Betriebssicherheit, Reparaturlosigkeit und Lebensdauer.

Verlangen Sie Prospekte, Offerte und Rentabilitätsberechnung von

**Spezialfabrik A. Fross, Wien, XX/1, Nordwestbahnstraße 53.**

Exklusiv für Österreich baute Fross in Wien Büssing-Motor-Lastwagen; Werbung 1913 <sup>1</sup>

**BÜSSING**

**NUTZFAHRZEUGE**  
in Konstruktion, Material u. Leistungen  
**erstklassig**

Filialen und Vertretungen:

|                                                 |                                           |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Berlin: Büssing-Motorenwerke                    | München: Büssing-Filiale, Amalienstr. 76  |
| Breslau: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20         | Nürnberg: Büssing-Filiale, Amalienstr. 76 |
| Bucharest: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20       | Regensburg: Ober-Spitzerstr. 10, Rosen    |
| Dachau: E. Büssing, Amalienstr. 76              | Stettin: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20   |
| Frankfurt a. M.: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20 | Wien: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20      |
| Köln: A. Büssing, Bräuerstr. 20                 | Zürich: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20    |
| Moskau: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20          |                                           |
| Wien: A. Büssing, Bräuerstr. 20                 |                                           |

**H. BÜSSING, BRAUNSCHWEIG.**

Jugendstil-Werbung 1912 mit Omnibus <sup>1</sup>

**BÜSSING**

**Motor-Lastwagen**

in Konstruktion, Material und Leistungen  
**ERSTKLASSIG**

Filialen und Vertretungen:

|                                                 |                                           |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Berlin: Büssing-Motorenwerke                    | München: Büssing-Filiale, Amalienstr. 76  |
| Breslau: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20         | Nürnberg: Büssing-Filiale, Amalienstr. 76 |
| Bucharest: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20       | Regensburg: Ober-Spitzerstr. 10, Rosen    |
| Dachau: E. Büssing, Amalienstr. 76              | Stettin: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20   |
| Frankfurt a. M.: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20 | Wien: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20      |
| Köln: A. Büssing, Bräuerstr. 20                 | Zürich: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20    |
| Moskau: Büssing-Filiale, Bräuerstr. 20          |                                           |
| Wien: A. Büssing, Bräuerstr. 20                 |                                           |

**H. BÜSSING**  
BRAUNSCHWEIG

Jugendstil-Werbung 1913 mit Lkw <sup>1</sup>

veranlasste das Braunschweiger Unternehmen, die Typenvielfalt zu reduzieren. Insgesamt wurden 146 Büssing-Armeelastzüge und 9 einzelne Motorwagen von 1908 bis 1914 subventioniert.

Büssings Kundenkreis war inzwischen international geworden. Außer in England rollten Büssing-Fahrzeuge im zaristischen Russland, Polen, Österreich-Ungarn (staatlich subventioniert), in den Balkanstaaten, in Indien (tropentauglich), Italien, Schweden, Norwegen, Dänemark, Holland und den niederländischen Kolonien. In den USA war eine eigene Büssing Trucks Agency for USA entstanden. Sie fiel im Ersten Weltkrieg der Enteignung zum Opfer. Trotz stetiger Betriebserweiterungen im Braunschweiger Karree zwischen Wolfenbütteler-, Elm-, Salzdahlumer- und Riedestraße konnte Büssing der steigenden Nachfrage nicht nachkommen.

1907 heiratete Büssings Tochter Hedwig den Besitzer der Maschinenfabrik A. Fross (Stephan v. Goetz & Söhne), Wien-Brigittenau, die bisher ebenfalls Signal- und Weichenanlagen gebaut hatte. Als Hochzeitsgeschenk erhielt Anton Fross vom Schwiegervater die gebührenfreie Lizenz zum Nachbau seiner Fahrzeuge für Österreich. Familienname der Eheleute und Markenname der Firma wurde „Fross-Büssing“.

Das Königreich Bayern subventionierte nur einheimische Lastkraftwagen, deshalb gewährte Büssing der Waggonbaufabrik Rathgeber, Moosach bei München (> Rathgeber) 1909 Nachbaurechte. In Ungarn richtete sich im gleichen Jahr das Eisenwerk Resicza

**STAATLICH SUBVENTIONIERT**

**BÜSSING**

**LASTWAGEN**  
IN DER BRAU-INDUSTRIE  
GLÄNZEND BEWÄHRT.

**H. BÜSSING, BRAUNSCHWEIG.**

**BILLIG IM BETRIEB**

LASTWAGEN von 2—5 t Nutzlast

LASTZÜGE bis 10 t Nutzlast

Offerten kostenlos.

Man verlange Prospekt B.

(3150)

Büssing-Werbung 1913 <sup>1</sup>

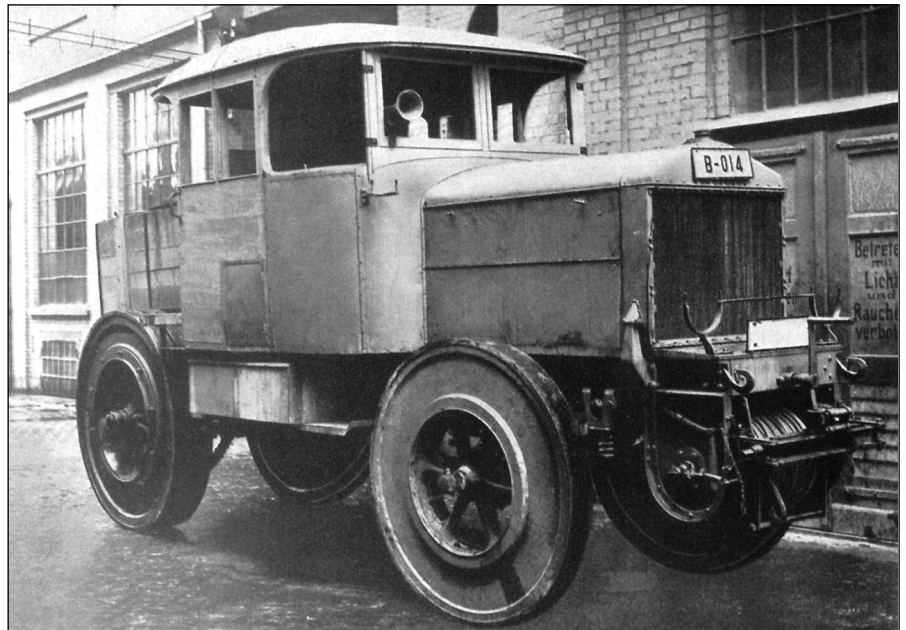


in Budapest für die Fabrikation von Büssing-Lkw ein, die ungarische Maschinenfabrik Ganz & Co., Budapest durfte ab 1912 Büssings Konstruktionen fabrizieren (Markennamen „Ganz“, „Danubius“).

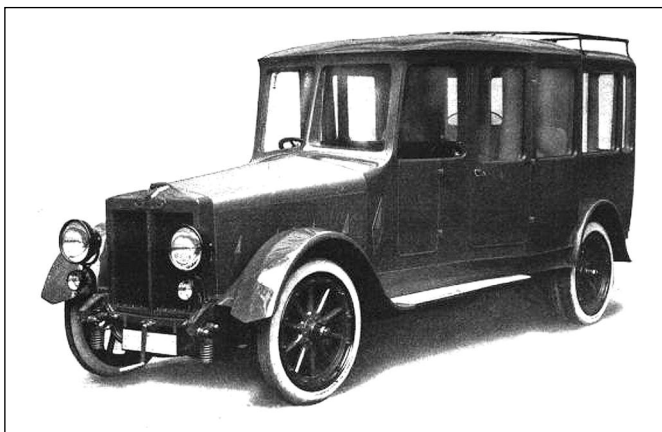
Büssings Pionierleistungen im Straßenfahrzeugbau schlugen sich zuletzt in insgesamt 55 weiteren Patenten nieder. Unter anderem entriß er 1905 die Differentialsperre dem Vergessen. Schon 1906 entwickelte er in Zusammenarbeit mit der Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie in Hannover erste Luftreifen mit für Lkw angemessen hoher Druckbelastungsfähigkeit, sogenannte Pneumatiks. Versuchsfahrten wurden mit einem Omnibus im Harz durchgeführt. 1910 gründete Büssing die Firma Elastische Radbereifung, Pneumelasticum G.m.b.H., Braunschweig. Spezielle Büssing-Vergasers ermöglichten es, außer Benzin auch Benzol, Petroleum und Schwerbenzin zu verwenden.

Als Firmenzeichen wählte Büssing 1913 den Braunschweigischen Löwen, den „Burglöwen“, dessen Skulptur 1166 in Erinnerung an den Welfenher-

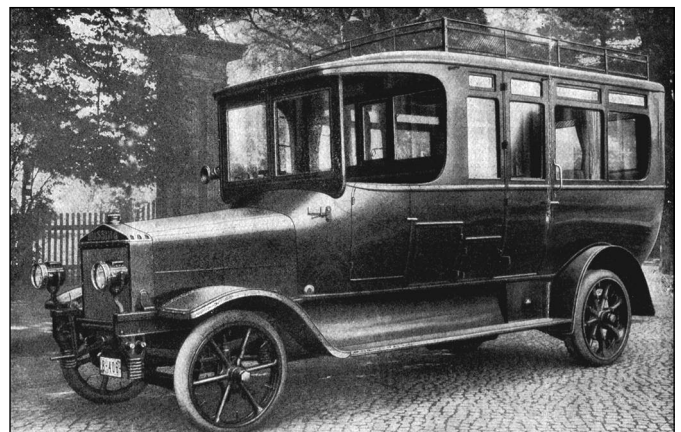
zog „Heinrich den Löwen“ vor der Braunschweiger Stadt-Burg Dankwarderode aufgestellt wurde und der auch heute noch Wahrzeichen der Stadt ist.



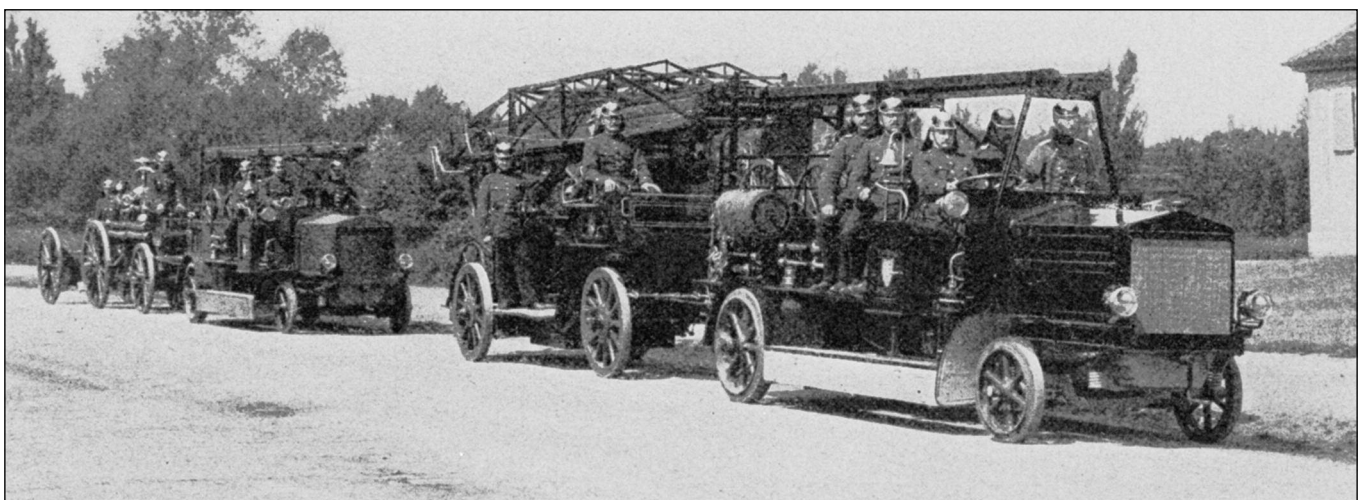
Schlepper für das Heer DQA



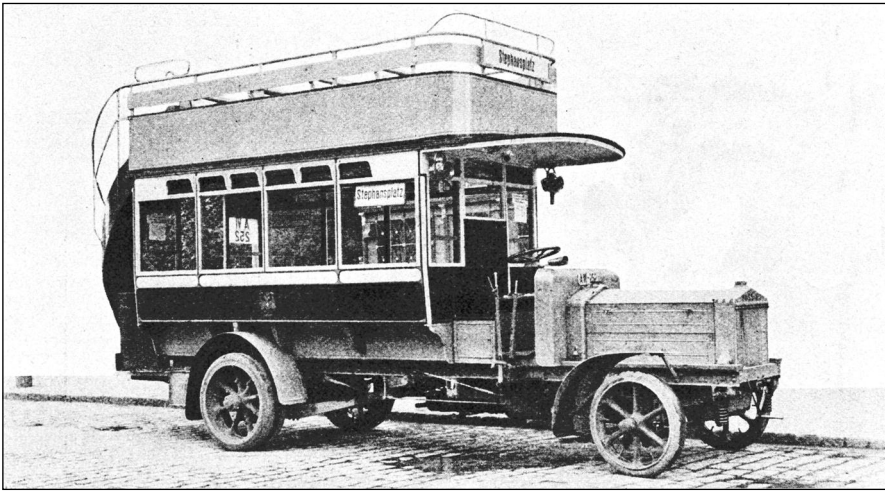
Von Ernst Neumann entworfener Kleinomnibus 1914 <sup>1</sup>



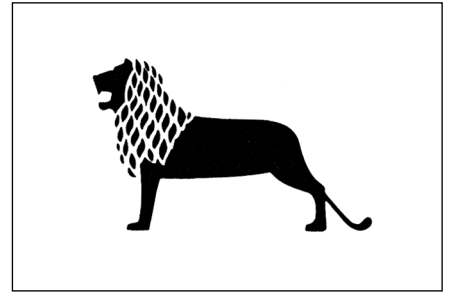
Omnibus mit 38 PS zu Beginn des Ersten Weltkriegs 1914 <sup>1</sup>



Feuerwehr zieht Dampfspritze 1909 <sup>1</sup>



Büssing Kardan-Omnibusse Typ Leipzig für die Stadt Wien 1913 1 achtung copy



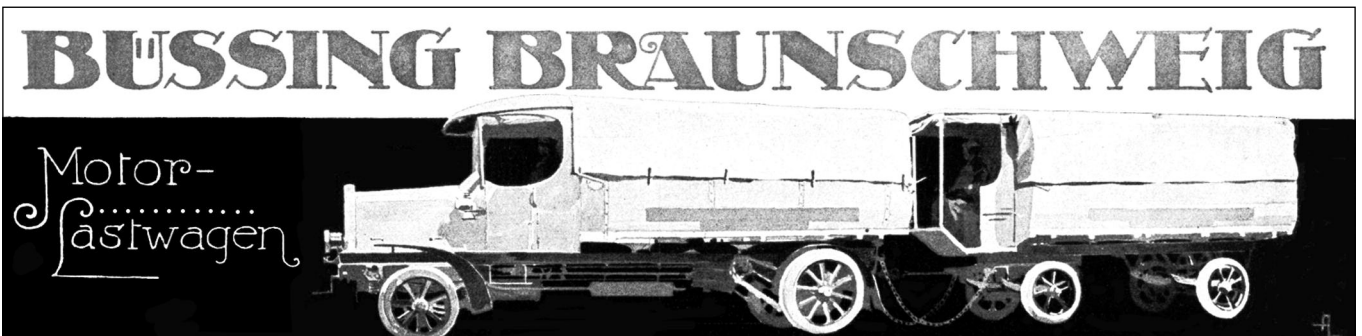
1913

Im Jahr 1913 beschäftigte Büssing bereits um 1000 Personen und stellte circa 80 Lastwagen und Omnibusse pro Monat her. Trotz aller Erfolge fehlte nun jedoch Geld für dringend notwendige Erweiterungsbauten. Max Jüdel gewährte einen größeren Kredit gegen hypothekarische Eintragung und Einräumung einer Option auf Aktien des Büssingschen Unternehmens für den vorgesehenen Fall der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft.

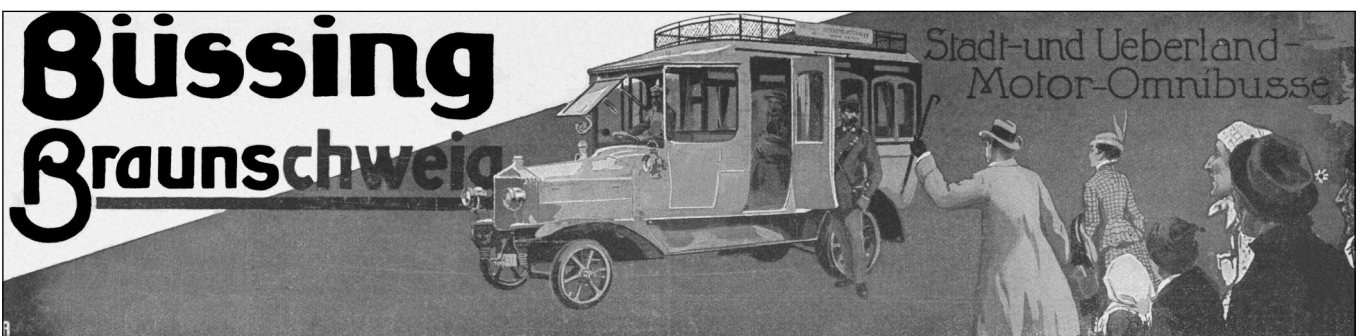
Bis zum Ersten Weltkrieg wurden fast 200 verschiedene Modelle gebaut, zum großen Teil Einzelstücke. Prototypen blieben unter anderem ein Lkw (Typ VI) mit 10,8 t Gesamtgewicht, der wegen einer Hinterradbelastung von 7,8 t eine Sonderzulassung benötigte, sowie ein Lastzug mit benzin-elektrischem Antrieb für 35 t Nutzlast auf mehreren Anhängern, der 1909 in Zu-



Schon 1914 zeigten erste Armeelastzüge das neue Bauhaus-Design DQA



Büssing-Werbung 1915 mit der Subventionstyp ALZ 1913 1



Blick zurück in die gute alte Zeit – Büssing-Dauerwerbung im Ersten Weltkrieg 1917 1



21.05.1913 – 187 183



1913



1914

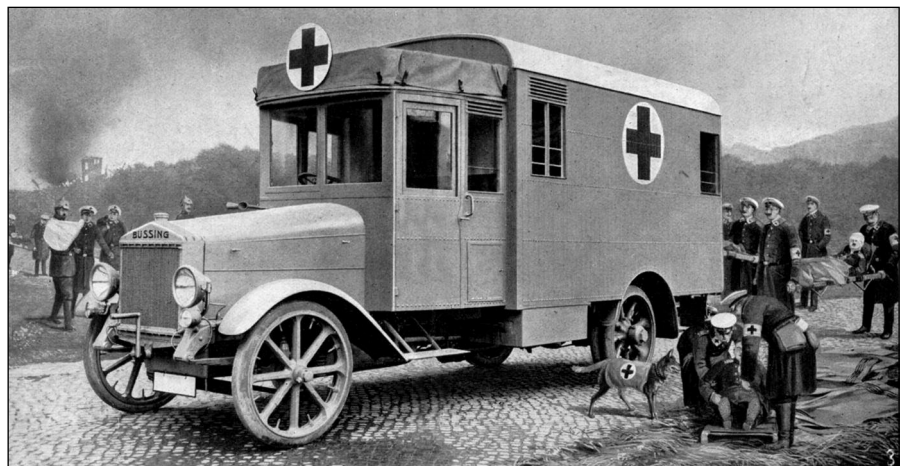
sammenarbeit mit den Siemens-Schuckert Werken (> Siemens), Berlin, entstand. Hierbei verwendete Büssing erstmals einen Sechszylindermotor (90 PS, 19247 ccm). Die von den Siemens-Schuckert-Werken erwogene Übernahme der Braunschweiger scheiterten jedoch. Relativ spät wandte sich Büssing 1912 Versuchen mit Kardanantrieb zu. Die ersten Kardan-Omnibusse (35 PS) liefen ab 1913 mit Verdecksitzen.

Nach der Aufnahme des Feuerwehrfahrzeugsbaus 1908 bekam Braunschweig 1909 den ersten kompletten Büssing-Feuerwehrgewagen mit den Typen F 1 (Drehleiter, 60 PS, 3 t NL), F 3 (Motorspritze, 40 PS, 2-2,5 t NL) und dem Mannschaftsgerätewagen Typ II (40 PS). Sowohl Ketten- als auch Kardanantrieb kamen zum Einsatz. Ab Anfang 1914 stattete man die neuen Spezial-Chassis für Feuerwehrfahrzeuge mit gefälligeren Hauben und Kühlern aus. Erste Langholztransporter mit einer speziellen Drehschemelkonstruktion verließen 1911 das Werk. Von 1913 an erhielt das Militär als Spezialschlepper für ungeteilte Lasten bis 25 t Gewicht den Seilwindenwagen Typ 60 S (55-PS-Vierzylinder, Fr 55, 8758 ccm)

Ab 1913 erlangten auch sogenannte Kavalleriewagen, Dreitonner, mit denen man das Futter für die Kavallerieabteilungen heranschaffte, größere Aufmerksamkeit. Ihre Konstruktion wurde während des Ersten Weltkrieges weitgehend vereinheitlicht (geregelt) und nunmehr Regel-Dreitonner genannt. Büssing ging zur Serienfabrikation über, monatlich verließen 60 bis 90 Fahrzeuge die Fabrik. Im Gegensatz zu den meisten deutschen Firmen blieben die Braunschweiger beim Kettenantrieb. Die Freigabe von Büssing-Paten-



Büssings neue Generation im Versuch 1914/1915 <sup>1</sup>



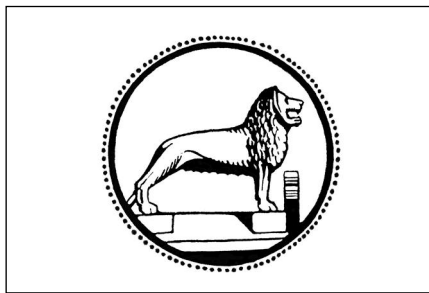
Büssing-Sanitätswagen Baujahr 1914 im Ersten Weltkrieg <sup>1</sup>



Büssing spendierte 1914 Typ II ein moderneres Design nach Ernst Neumann <sup>1</sup>



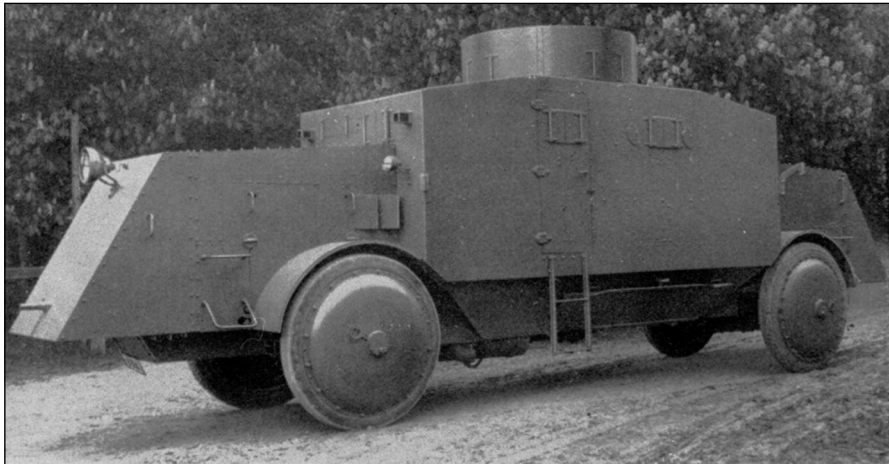
1917



1917



1917



Gepanzerte Wagen mit Allrad-Antrieb und -Lenkung erprobte Büssing 1915 <sup>DQA</sup>

ten zur allgemeinen Verwendung durch die deutsche Automobilindustrie befruchtete den gesamten Nutzfahrzeugbau. Die Differentialsperre war bei den Kriegsfahrzeugen vorgeschrieben.

Daneben forcierte man Spezialentwicklungen. Ein Fahrgestell mit Vieradantrieb (Allrad) und separater Vorder- und Hinterradlenkung wurde 1915 mit Panzeraufbauten versehen an der Front eingesetzt. Vierradgetriebene Artillerie-Munitionskraftwagen (55 PS), die sie nicht bewährten, folgten 1917. Artillerieschlepper (55 PS) mit zwei Meter hohen Spezialrädern entstanden



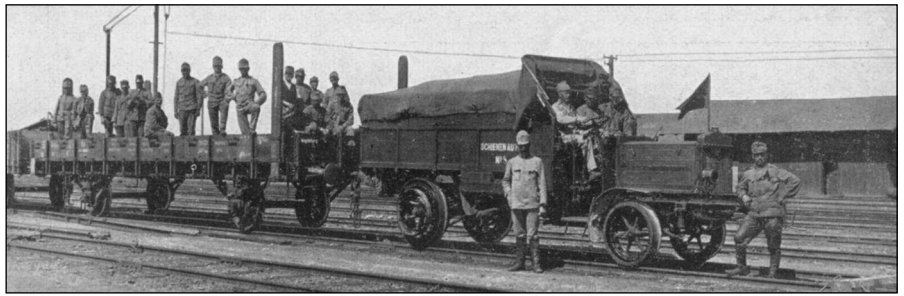
Büssing-Lkw in der zerschossenen Stadt Lille im Ersten Weltkrieg (1916) <sup>Hoppe</sup>

in Zusammenarbeit mit dem Militär, eine verbesserte Version (80-PS-Sechszylinder, 13 127 ccm) erschien ebenfalls 1917 und eine völlige Neukonstruktion (80-PS-Sechszylinder) kurz vor Kriegsende. Einige Büssing-Lkw baute Büssing zum Einsatz auf Straße und Schiene um. Durch die allgemeine Gummiknappheit bedingt, erlangte auch eine Holz-Eisenreifen-Entwicklung Heinrich Büssings Bedeutung. Die normale Vollgummibereifung konnte direkt und ohne besondere Hilfsmittel durch die von ihm entwickelte Holz-Eisenbereifung ersetzt werden.

Als Folge der Lizenvergaben (Wien und Budapest) waren annähernd 50 Prozent aller Lastkraftwagen der mit dem deutschen Kaiserreich verbündeten Heere Büssing-Konstruktionen. Zu der großen Zahl der Büssing-Lkw hatte besonders Fross-Büssing beigetragen. Um der steigenden Nachfrage nachzukommen, waren in Linz und in Prag Fross-Büssing-Zweigwerke eingerichtet worden. (Nach 1920 lieferte das Prager Werk in geringem Umfang „Liberta“-Lkw aus.)

Noch 1918 montierten Büssing und > Lanz die ersten deutschen Panzer „A 7 V“ (Konstruktion: Joseph Vollmer und Deutsches Konstruktions-Büro), die Gleisketten stammten von der amerikanischen Firma Caterpillar Holt in Budapest. Auf den Erfahrungen mit diesen Konstruktionen fußte die nach Kriegsende gefertigte landwirtschaftliche Zugmaschine (L.Z.M.) mit 50/55-PS-Vierzylindermotor.

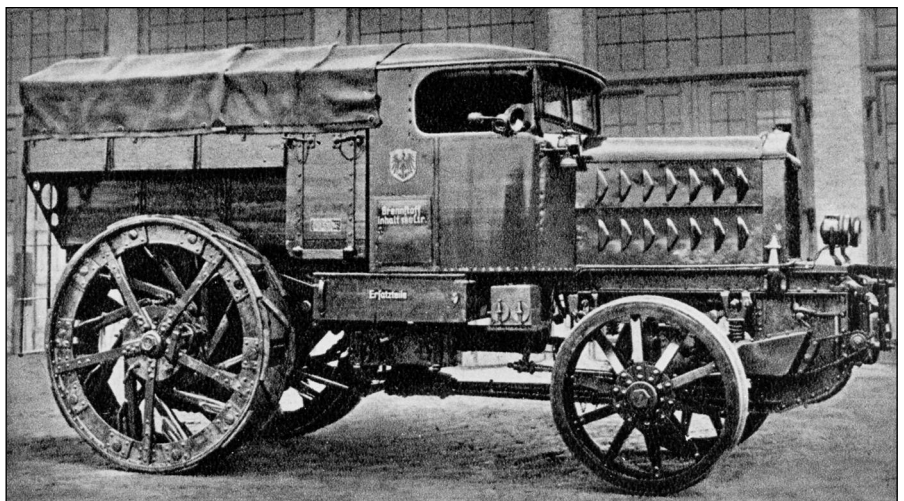
In Braunschweig wurde am 10. November 1918 die Sozialistische Republik Braunschweig ausgerufen. Schon am 8. November hatten sozialistische



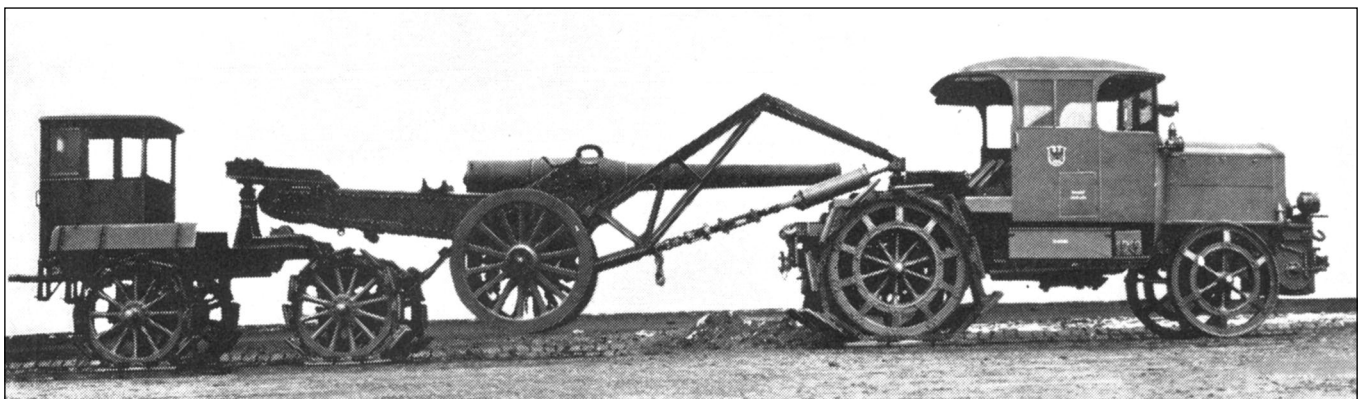
Büssing in Galizien 1915 als Schienenwagen <sup>1</sup>



Artillerie-Zugmaschinen-Prototyp für schweres Gelände 1918



Diese Artillerie-Zugmaschine bewährte sich nicht (1917) <sup>1</sup>



Artillerie-Kraftschlepper 1917 mit Bräuer'schem „Lastenverteilergerät“

Arbeiter- und Soldatenräte das Büssing-Werk übernommen. Die Produktion lief von Streiks unterbrochen weiter. Innerbetrieblich kam es über die Frage, ob Zeitlohn oder Akkordlohn

gezahlt werden sollte, mit Büssing zum Streit. Zum 23. August 1919, inzwischen war in Deutschland eine vorläufige Verfassung in Kraft getreten, kündigte Büssing der ganzen 1450-köpfigen

Belegschaft, sperrte sie jedoch nach Sabotageaktionen schon am 13. August aus. Erst am 30. Oktober 1919 wurde die Produktion mit 66 Mann wieder aufgenommen, nachdem sie sich verpflichtet hatten, wieder im Akkord zu arbeiten. Bis zum 29. Februar 1920 stieg die Zahl der Betriebsangehörigen auf 1000 Personen an.

Das Büssing-typische Erscheinungsbild mit den dreieckigen Lüftungshutzen und dem Elementenkühler, dessen Elemente einzeln austauschbar waren, hatte noch vor dem Krieg der Berliner Architekt, Plakatkünstler und Designer Ernst Neumann-Neander (Deutscher Werkbund) entworfen und Büssing nach und nach eingeführt. Erstmals beeinflusste so ein Branchenfremder das Nutzfahrzeug-Design.

Am 1. Februar 1920 trat der Kaufmann Rudolf Egger (1893–1962) und einen Monat später Büssings Schwager, Diplom-Ingenieur Paul Werners (1877–1953) bei der Firma ein. Egger heiratete 1923 eine Enkelin Büssings. Heinrich Büssing wandelte am 2. Oktober des gleichen Jahres seine Firma in eine Kommanditgesellschaft um und trat aus seinem Unternehmen aus. Max Büssing und Werners wurden persönlich haftende Gesellschafter.

Nach Kriegsende hatte man die Fertigung der bewährten Vorkriegstypen fortgesetzt. Der Kettenantrieb blieb nur dem schwersten Modell Typ V vorbe-



Dieser Schlepper wurde 1919 nach Ostafrika (Tansania) ausgeliefert <sup>DQA</sup>



Einsatz von „zivilisierten“ Panzern für Transporte in Berlin 1919 <sup>1</sup>



Dieser Büssing-Kardan-Lkw Typ III GE ging zur Autoausstellung Amsterdam 1920



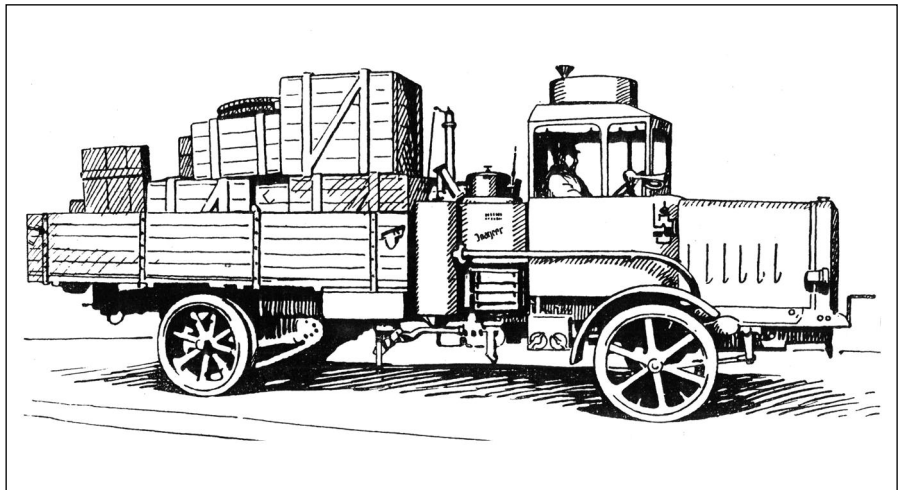
Büssing-Werbung 1921 <sup>1</sup>

halten, während 1920 der Dreitonner III (A 2 K, A 3 K: 45 PS, 5702 ccm) serienmäßig Kardanantrieb erhielt, was sich in der Typenbezeichnung in einem G für Gelenkwelle (Kardan) niederschlug. Für etwas mehr Fahrkomfort verwendete man nun auch sogenannte Elastic-Reifen (E). Berlin erhielt ab 1921 spezielle Kardan-Verdecksitz-Busse des Typs III G/III GE (54 Plätze), denen als Vorbild eine Eigenentwicklung (Typ RK) der ABOAG diente. Der neue 2,5-Tonner II G bildete 1921 die Basis für den ersten linksgelenkten Büssing-Omnibus, den man luftbereift nach Holland exportierte. Allgemein setzte sich die Linkslenkung erst ab 1924 durch.

In den Inflationsjahren 1922/23 erprobte Büssing einen sogenannten Ipagnom-Holzgaszerzeuger (Julius Pintsch A.-G., Berlin) in einem Omnibus der ABOAG und einem Lkw, um Holz und andere billige Brennstoffe für den Fahrzeugantrieb zu nutzen.

Eine neuerliche Umwandlung der Firma in die Automobilwerke H. Büssing A.-G. erfolgte am 2. November 1922 unter Mitwirkung des Großindustriellen Hugo Stinnes (> Aga) mit 8,6 Millionen Mark Kapital. Sie trat am 1. Januar 1923 in Kraft. Die Büssing-schen Familienanteile hielt eine eigens gegründete Braunschweigische Automobilindustrie G.m.b.H. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde der Handelsbetrieb (H. Büssing K.G., Handel mit Kraftwagen und Zubehörteilen) am 1. September 1924 mit den Automobilwerken vereint.

1923 entwickelte Büssing (Konstruktion Willy Staniewicz und Paul Filehr) den ersten Büssing-Dreiachs-Omnibus („Sechsradwagen“) Typ VI GL mit zwei über ein Verteilergetriebe voneinander unabhängig angetriebenen Achsen (DRP 393 973/74, 396 429 u. DRGM 864 453). Der Dreiaxser (50 Personen) debütierte auf der Deutschen Automobil-Ausstellung in Berlin 1923 und ging danach auf eine demonstrative Deutschlandfahrt. Normalerweise hatte er einen 50/55-PS-Vierzylinder (B 2, B 2 K, B 3 K, B 4 K: 7854 ccm), für Bergfahrten konnte er mit einem 80-PS-Sechszylindermotor (D 2: 11 781 ccm) ausgestattet werden.



Erprobung eines Ipagnom-Holzgaszerzeugers im Typ V 1922 1



Erprobung eines Ipagnom-Generators 1922 bei der ABOAG in Berlin DOA



Büssing nach ABOAG-Vorgaben in Berlin

Die Inflationsjahre hatten an den Reserven des Unternehmens gezehrt. Hilfe kam durch Lkw-Aufträge der Regierung für Reparationslieferungen an Serbien (Jugoslawien) und durch Bestellungen der Reichspost. Erst nach

der Währungsstabilisierung im November 1923 zeichnete sich eine Besserung der Ertragslage ab.

Durch eine Studienreise in die USA angeregt, begannen Werners und Stanniewicz 1924 die Büssing-Produktion

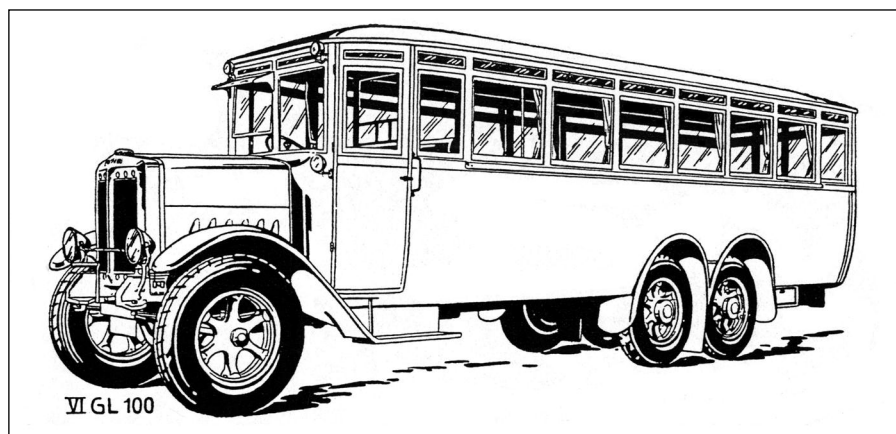


1926 – 1930



4-t-Büssing mit Kardan und Luftbereifung 1920

Omnibus-Werbung mit dem Dreiachs-Prototypen Typ VI GL 1923 <sup>1</sup>



Serienausführung des Dreiachs-Busses Typ VI GL 100 mit Luftreifen 1925 <sup>1</sup>

zu modernisieren. Die 1925 über die Salzdahlumer Straße hinaus erweiterte Fabrikanlage umfasste die stattliche Größe von 75 000 Quadratmetern.

Mit neuentwickelten gekröpften Rahmenkonstruktionen, sogenannten Niederrahmen, begann sich 1924 auch bei Büssing der Omnibus vom Lkw-Bau zu entfernen. Hier erprobte Büssing zum ersten Mal das elektrische Lichtbogen-Schweißverfahren, statt die Rahmen wie bisher üblich zu nieten. Neben der Erleichterung des Einstiegs verbesserte der niedrigere Schwerpunkt die Fahrzeugsicherheit.

Den neuen Bus-Typ III Gn/III Gn L (bis 30 Sitze) erhielt man mit einem 45-PS-Vierzylinder (ab 1925: auch mit 60-PS-Vierzylinder- oder 65-PS-Sechszylindermotor). Den mittleren Bus Typ IV Gn/IV Gn L (bis 40 Plätze), der auch als Verdecksitzbus zu haben war, trieben 45/50-PS-Vierzylindermaschinen (ab 1925: 60-PS-Vierzylinder und 90-PS-Sechszylindermotoren) an. Die ABOAG karosierte von diesem Typ 76 als Verdecksitz-Bus (bis 61 Personen) und ab 1926 noch einmal 85 mit geschlossenem Oberdeck (bis 63 Personen). Letztere erhielten den Namen Doppeldecker.

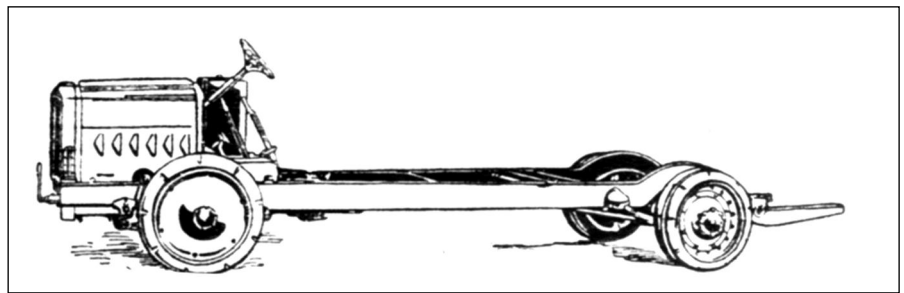
Endlich wagte es Büssing, seine 3,5- und 5–6-Tonner (Typen III GL und V L) mit Luftreifen auszustatten, bis 1935 ließ das Gesetz aber unter bestimmten Voraussetzungen noch Elastics zu. In der Typenbezeichnung schlugen sich die Neuerungen in angehängten Buchstabenkombinationen nieder: L für (Riesen-)Luft-Bereifung, n für Niederrahmen.

1924 startete die Serienfertigung des Dreiachers VI GL, der bald darauf mit einem 60-PS-Motor die VI G 1 und mit 90-PS-Motor (D 2) die Kennung VI GL 2 erhielt. Zum VI GL 100 wurde





1928



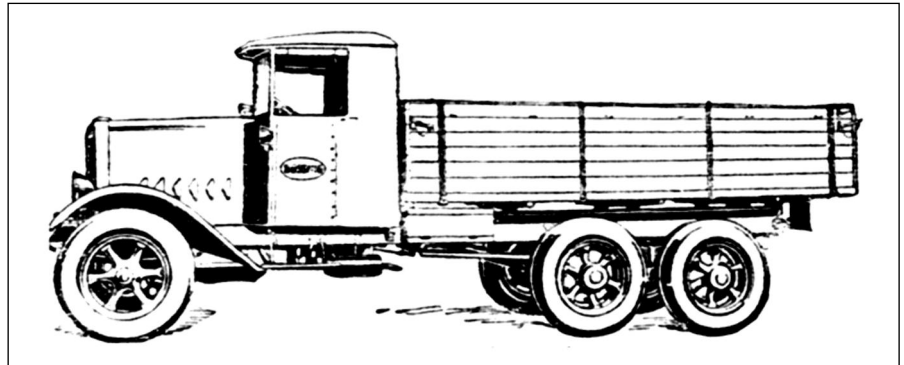
Niederrahmen-Chassis für Omnibusse und Spezial-Lkw von 1924 <sup>1</sup>

der Dreiachsomnibus durch den 100-PS-Sechszylinder C 4 (9348 ccm). Modern war die Vierrad-Bremse.

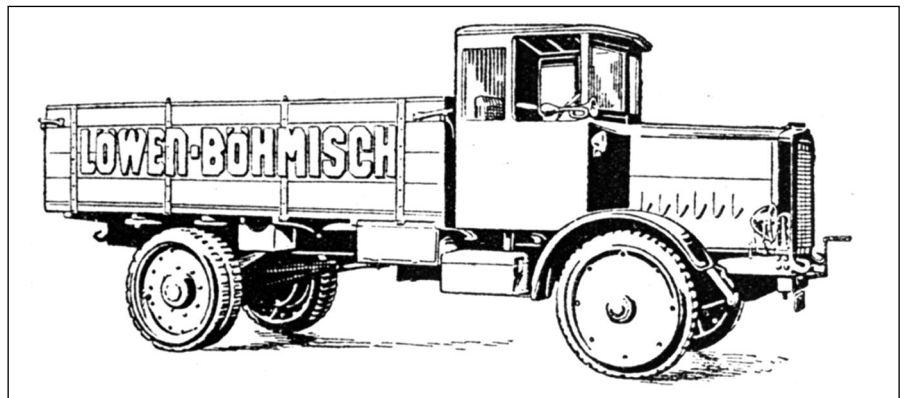
Die Sowjetunion gehörte zu den besten Auslandskunden, 1925 orderte sie 200 Exemplare des Fünftonnners auf einmal. Zu dieser Zeit verließen etwa 250 Büssing-Fahrzeuge monatlich das Braunschweiger Werk, 2400 Personen standen in Lohn.

Nach Abschluss der Fertigungsumstellung eröffnete Büssing 1926 mit einem überarbeiteten und auf 3 Lkw- und 3 Bustypen reduzierten Modellprogramm als erste deutsche Firma den Preiskampf im Nutzfahrzeugbau. An Büssings Widerstand scheiterten die ab 1927 vom Präsidenten des Reichsverbandes der Automobilindustrie (RDA) Geheimrat Dr. Robert Allmers (> Hansa, > Hansa-Lloyd) eingeleitete Versuche, die deutschen Nutzfahrzeughersteller in einem Preiskartell zusammenzuschließen. Ziel war es auch, die Typenvielfalt zu reduzieren und so eine Gesundung der Automobilbranche herbeizuführen. Erst 1933 setzte sich diese Idee unter Herrschaft der Nationalsozialisten durch.

Den Fünftonnen-Lkw hatte man gründlich überarbeitet und mit Kardanantrieb ausgestattet. Man nannte ihn nun V G. Er wurde mit 60-PS-Vierzylinder- sowie 60-, 70/75- und 90-PS-Sechszylindermotoren angetrieben. Dem gewachsenen Sicherheitsbedürfnis entsprach man mit dem Einbau von Knorr-Druckluft-Vierradbremse. Mit dieser Bremse avancierten die Typen III GL/III GLn zu den Modellen III GLB/III GLnB (Motor 60-PS-Vierzylinder, 7854 ccm oder C 3, 65-PS-Sechszylinder, 8553 ccm). Vorübergehend baute Büssing serienmäßig nur Sechszylindermotoren mit 100 und 110 PS Leistung (Motor Typ C 2, 9348



Büssing-Lastkraftwagen Dreiachs-Typ VI GL 1926



Büssing-Einheits-Kardan-Wagen Typ VG 1925

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <h1>BÜSSING<br/>führend!</h1>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | <p><b>Die<br/>Umstellung<br/>unserer<br/>Fabrikation<br/>ist beendet!</b></p>                                                                                                    |
| <p>Fließarbeit und vereinfachter Vertrieb durch unsere Verkaufs-Organisation gestattet uns bei Beibehaltung unserer bestbewährten Konstruktion und unserem hochwertigen Qualitätsmaterial den</p> <p><b>5t Büssing-Einheits-KARDAN-Wagen</b></p> <p>mit elektrischer Licht- u. Anlasser-Anlage, Signalhorn, Spiegel, Hoch-Elastic-Bereifung, Führersitz, normalem Pritschen-Aufbau, zum Preise von <b>Mk. 15500.-</b></p> <p>netto ab Werk Braunschweig prompt zu liefern</p> | <p>3 t Wagen mit Hoch-Elastic- und Luftbereifung</p> <p>6-Rad-Wagen in bekannter bestbewährter Konstruktion</p> <p>Automobilwerke<br/><b>H. BÜSSING A-G</b><br/>Braunschweig</p> |

Der produktionstechnische Neuanfang verkündet am 29. Mai 1926

ccm und Typ D 2, 11781 ccm) in alle Fahrzeugtypen ein, Vierzylinder gab es nur auf speziellen Wunsch.

1926 erhielt auch der Sechsrad-Omnibus einen Niederrahmen (VI GLn). Außer mit einem 60-PS-Vierzylinder konnte er mit dem C 4-Aggregat (80/90 PS) ausgestattet werden. Ganzstahlaufbauten ersetzten die althergebrachten blechbeplankten Aufbauten. Allein die ABOAG in Berlin orderte

nach 2 Probefahrzeugen 100 Stück auf einmal, weitere 25 folgten. Die Doppeldecker-Version, auch Großstadtomnibus genannt, fassten in Stoßzeiten bis zu 100 Personen, der einfache Bus faste 50 Personen. Fast alle Dreiachs-omnibusse Deutschlands (98%) und die Hälfte der 4000 in der Welt eingesetzten Dreiachs-Omnibusse und -Lkw stammten 1929 von Büssing. Auf Dreiachsfahrgestelle, die 7 bis 8 t Nutzlast

befördern konnten, setzte man auch Großraummüllkipper, Möbelwagen und geschlossene Lieferaufbauten. Für großvolumige Ladungen konnte man sie auch mit seitlich neben dem Motor postiertem vorgebautem Fahrersitz erhalten.

Gemeinsam mit der > AEG stellte Büssing den ersten benzin-elektrischen Doppeldeck-Omnibus-Prototyp (Typ 3 G E 6n) der Welt für die ABOAG her. Ein 100-PS-Sechszylinder D 2 erzeugte über einen Generator die Energie für zwei Elektro-Fahrmotoren (je einen pro Kardanwelle). Einige zeitgenössische Quellen sprachen von einem Dreiachs-Gas-Elektromobil.

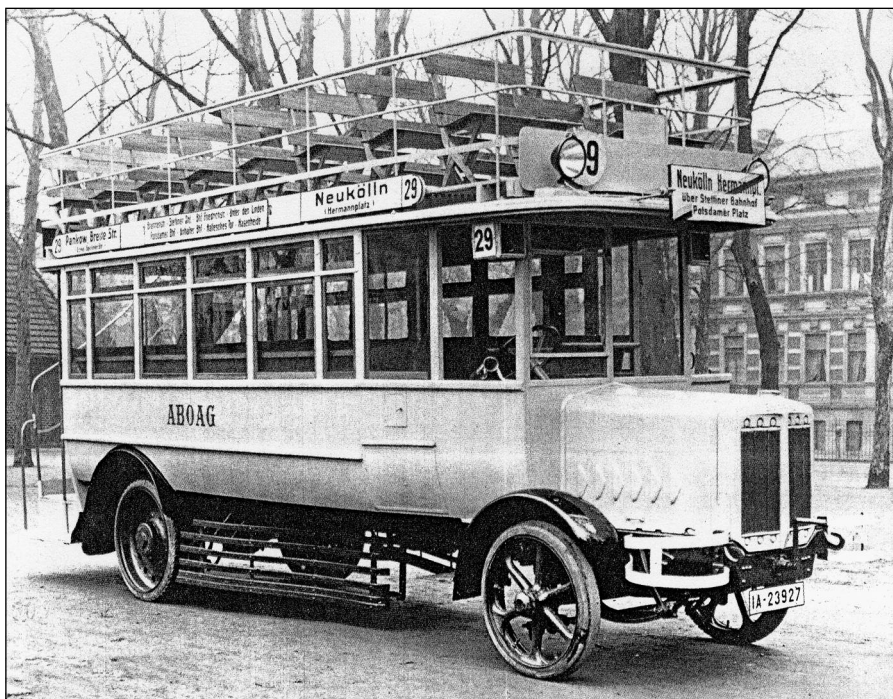
Für die Reichswehr konstruierte Büssing 1926 den ersten geländegängigen Dreiachser III GL 6 (150-PS-V-8-Zylinder-Ottomotor: L 8 V, 7913 ccm) für 3 t Nutzlast unter Umgehung des Versailler Vertrags, der die Entwicklung militärisch verwendbarer Fahrzeuge verboten hatte. 800 Lkw dieses Typs, aber mit C-4-Aggregat, orderte die Türkei 1929. Ebenfalls für militärische Zwecke geschaffene Zehnradwagen (Typ ZRW), die wie Kettenfahrzeuge mittels eines Lenkgetriebes gelenkt wurden, blieben Prototypen.

Zur Automobil-Ausstellung 1928 waren die dreiachsigen Riesenomnibusse als Typ VI Bn mit Sechsrad-Druckluftbremsen sowie zwei zusätzlichen mechanischen Bremsen ausgerüstet. Um höhere Geschwindigkeiten zu erzielen, erprobte man in den Dreiachsern 160-PS-Maschinen.

Büssing prosperierte im Gegensatz zu anderen Firmen. International hatte Büssing wieder Anerkennung gefunden und den kriegsbedingten Boykott überwunden. So nahm man 1928 an der Automobilausstellung in Rio de Janeiro teil, 1929 auf dem Brüsseler Salon. Gezeigt wurden wie immer nur blanke Fahrgestelle, fertige Fahrzeuge waren auf den Ständen renommierter Karosseriefabriken zu bewundern. In Australien, Dänemark, Portugal, Spanien, Südafrika, Südamerika und auf dem begehrten USA-Markt stieg die Nachfrage. Als Konsequenz gründete man im August 1929 erneut eine Büssing-Generalvertretung: die Buessing Motors Company, Chicago. Der gute Ruf



Büssing Doppeldecker 1928 in Berlin



Büssing Typ III GE 1921

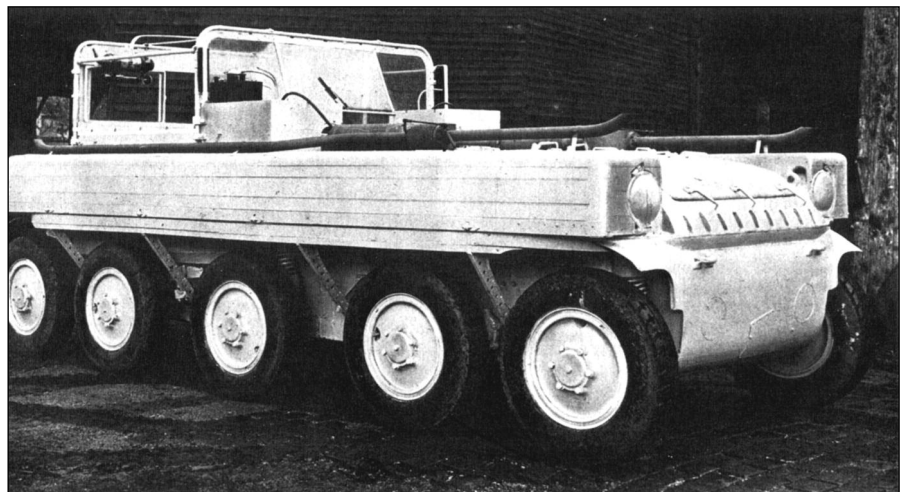
führte Ende 1930 auch zu einer Nachbau-Lizenz für Büssing-Omnibusse und -Lkw an die italienische Automobilfirma Alfa-Romeo, Mailand.

Am 15. Mai 1929 übernahm Büssing die Werksanlagen der bankrotten > Mannesmann-Mulag in Aachen als Verkaufsniederlassung sowie als Reparatur- und Ersatzteildienst.

In dieser beginnenden zweiten Expansionsphase seines Werks starb der Heinrich Büssing, 86jährig am 27. Oktober 1929 in Braunschweig, wenige Tage nach dem „Schwarzen Freitag“, dem Beginn der Weltwirtschaftskrise. Für seine Verdienste im Eisenbahnwesen und bei der Entwicklung des Kraftfahrzeugs hatte er 1909 von der TH Braunschweig die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber (Dr.-Ing. h.c.) erhalten, seit 1916 trug er den von Herzog Ernst August von Braunschweig verliehenen Titel Geheimer Baurat und 1923 war er zum Ehrenbürger der Stadt Braunschweig ernannt worden, darüberhinaus hatte man ihn mit vielen hohen Orden ausgezeichnet.

Senator Dr.-Ing. h.c. Max Büssing übernahm nun den Vorsitz im Aufsichtsrat, Werners wurde Generaldirektor, Egger ordentliches und Staniewicz stellvertretendes Vorstandsmitglied der Familien-Aktiengesellschaft. Dr. Jacob Goldschmidt, Vorstandsvorsitzender der Danat-Bank (Darmstädter und Nationalbank), berief man in den Aufsichtsrat.

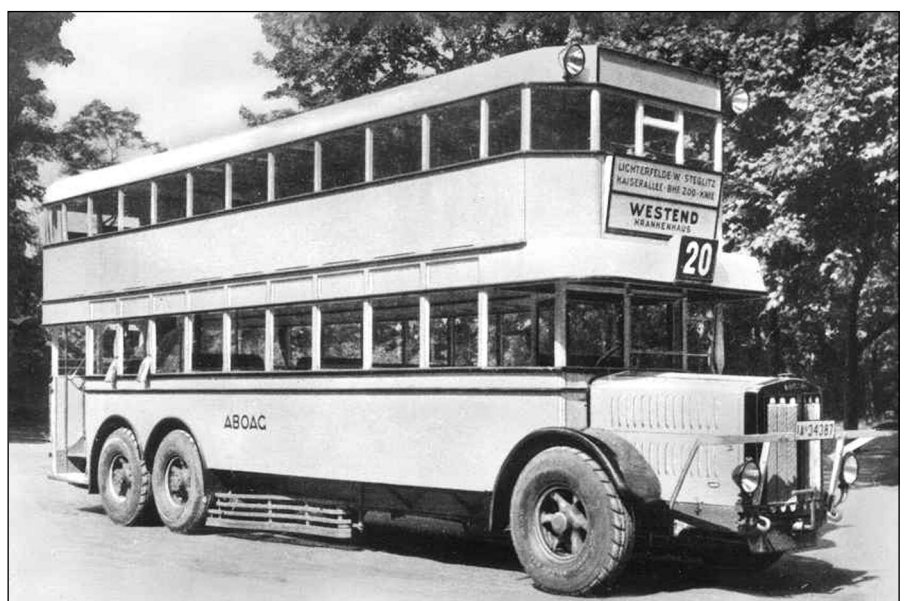
Die Weltwirtschaftskrise sorgte für ein schlagartiges Nachlassen der Nachfrage. Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der Reichsregierung, die Reichspost orderte Omnibusse und Bauruppwagen, verhinderten den Umsatzeinbruch von 34 Millionen RM 1929 auf 17 Millionen RM 1930 kaum. Dr. Jacob Goldschmidt vermittelte mit einem der schärfsten Büssing-Konkurrenten, der wirtschaftlich noch stärker getroffenen > AEG-Tochter Nationale Automobil Gesellschaft Akt.-Ges. (> NAG) ein Kooperationsverhandlungen. Die Danat-Bank war auch dort Aktionär. Die Büssing-Generalversammlung genehmigte am 25. Oktober 1930 die Gründung der „Büssing-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen Akt.-Ges.“, abgekürzt „BNV“. Die Gesellschaft begann am



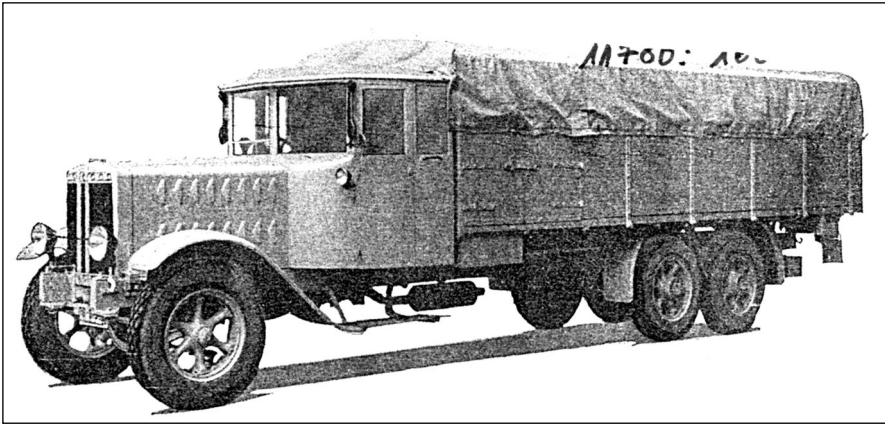
Büssings Zehnradwagen versuchte 1926 das Versailler Verbot zu umgehen



Büssing-Aussichtswagen Typ VI GLn bei der Moritzburg 1926



Erster ABOAG-Jumbo 1927 Typ VI GLn



Büssing-Dreiachs-Lastwagen Type VI GL 1927 1


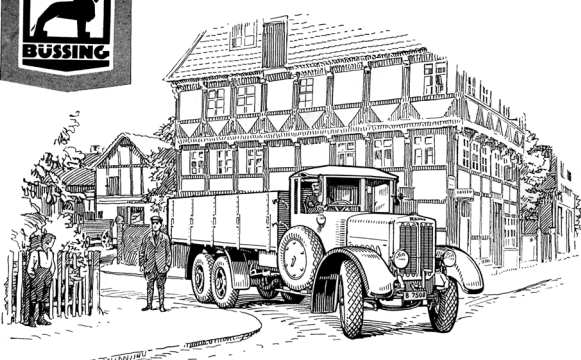


Büssing V G Müllwagen 1928 DQ 034

1. Januar 1931 mit 4 Millionen Reichsmark Grundkapital. Im Vorstand saßen General-Direktor Dipl.-Ing. Werners, Direktor Egger und von der NAG Direktor Siegmund Kleczewer.

Jede der Gründungsgesellschaften, die weiterbestanden, übernahm 50 Prozent des Kapitals. Gemeinsames Markenzeichen wurde der Büssing-NAG Schriftzug mit einem orangenen Punkt, der sogenannten „Apfelsine“. Die BNV pachtete von der NAG das Werk Leipzig und erhielt eine Option auf das Werk Chemnitz. Rezessionsbedingt musste das Leipziger Werk bald stillgelegt werden, womit Braunschweig alleiniger Produktionsort wurde, auch für NAG-Ersatzteile. Die NAG verpflichtete sich, dem Programm der BNV keine Konkurrenz zu machen, durfte jedoch weiterhin NAG-Pkw auf eigene Rechnung herstellen.

Bereits 1930 hatte Büssing gemeinsam mit der Berliner Verkehrs-A.-G. (kurz: BVG, bis 1929: ABOAG) einen weiterentwickelten zweiachsigen Frontlenker-„Twin-Coach“-Omnibus (nach Patenten der US-amerikanischen Firma Fageol Motor Co., Oakland) erprobt. Das Fahrzeug für 40 Personen hatte je einen Führersitz vorn und hin-

**BÜSSING  
LASTWAGEN**

Büssing-Lastwagen stehen an erster  
Stelle im Lastentransport für Stadt und Land

**AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING**  
AKTIENGESELLSCHAFT  
**BRAUNSCHWEIG**

---

INTERNATIONALE AUTOMOBIL-AUSSTELLUNG BERLIN  
8.–18. NOVEMBER 1928 STAND 204

Werbung mit dem Dreiachs-Lkw VI GL zur IAA 1928




**BÜSSING  
OMNIBUSSE**

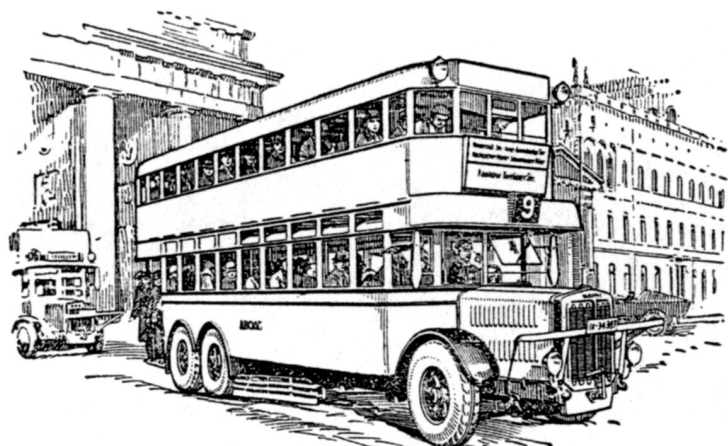
sind die Träger des Verkehrs. Wenn man das  
Stadtbild betrachtet, wird man immer wieder  
auf Büssing-Wagen stoßen, da der über-  
wiegende Teil sämtlicher in Deutschland  
verwendeten Großomnibusse die Büssing-  
Marke trägt. Sie sind nicht mehr wegzudenken aus Stadt- und Ueberlandverkehr!

**AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING**  
AKTIENGESELLSCHAFT  
**BRAUNSCHWEIG**

---

INTERNATIONALE AUTOMOBILAUSSTELLUNG BERLIN  
8.–18. NOVEMBER 1928, STAND 204

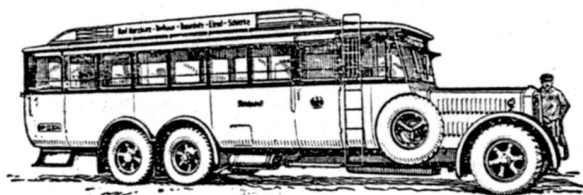
Werbung mit dem Dreiachs-Omnibus 1928



Büssing-Omnibusse im Berliner Verkehr



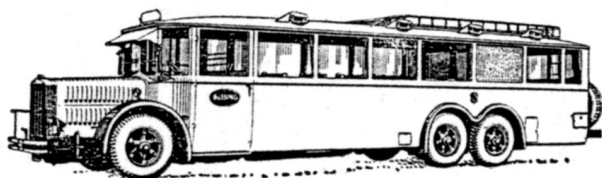
Büssing-Fünftonner mit 80/90 PS Sechszylindermotor



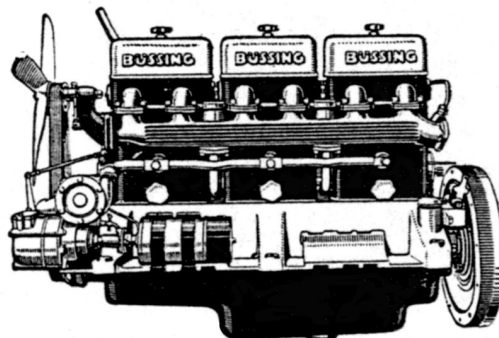
Büssing-Sechsrad-Omnibus Typ Reichspost



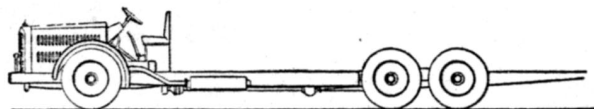
Büssing-Sechsradwagen mit 100/110 PS Sechszylindermotor



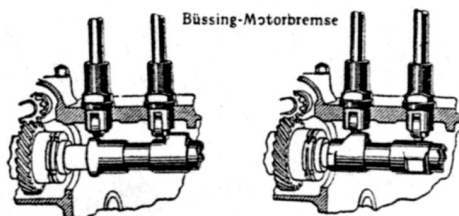
Büssing-Sechsrad-Reise-Omnibus mit waschraum, Toilette usw.



Büssing-Sechszylindermotor 80,90 PS



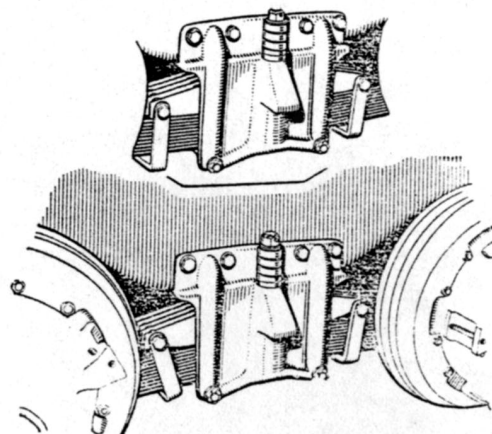
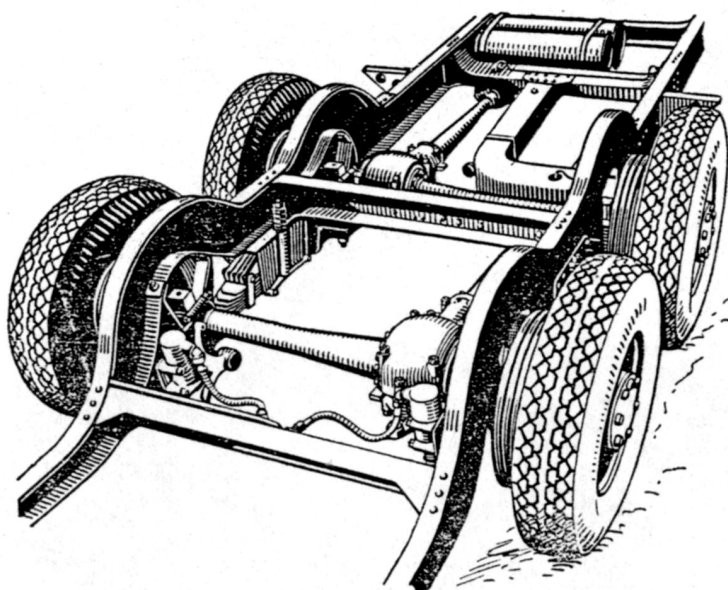
Büssing-Sechsrad-Omnibus-Fahrgestell mit 100/110 Sechszylindermotor



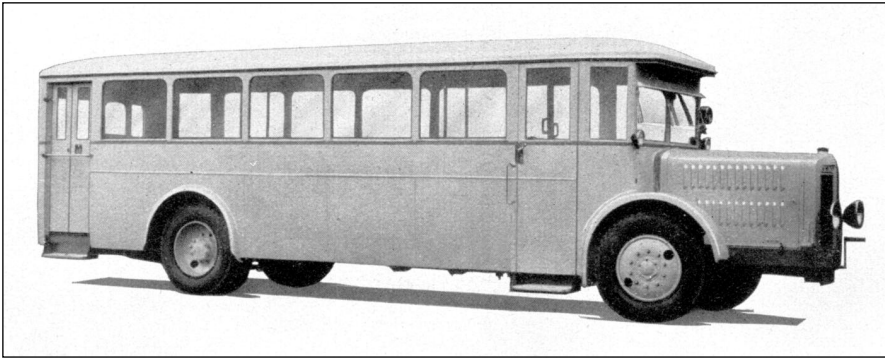
Büssing-Motorbremse

Brems-Stellung

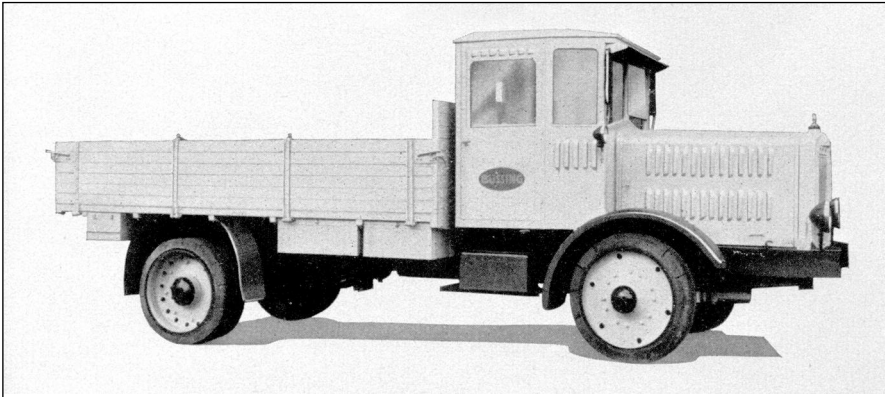
Fahr-Stellung



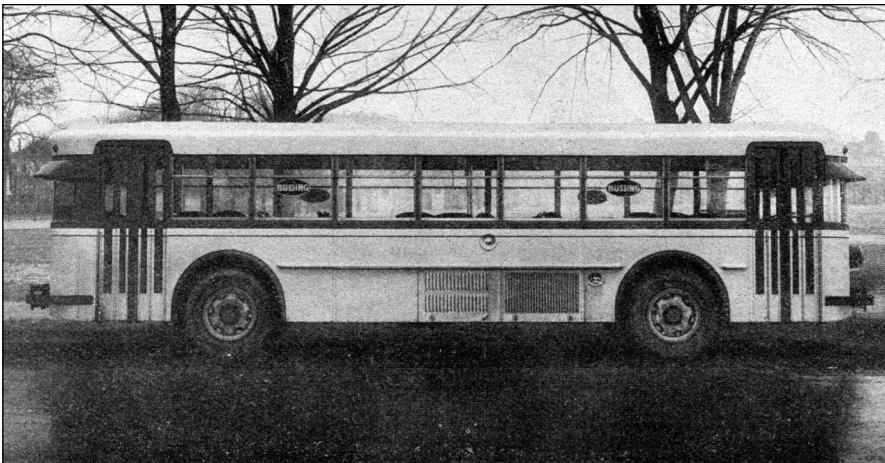
Die Höhepunkte der Büssing-Produktion 1928 verdeutlichte die Werbung in der Zeitschrift „Die Städtereinigung“ 1928



Büssing IV GnL für 40–50 Fahrgäste 1930



5-t-Büssing V G 1930



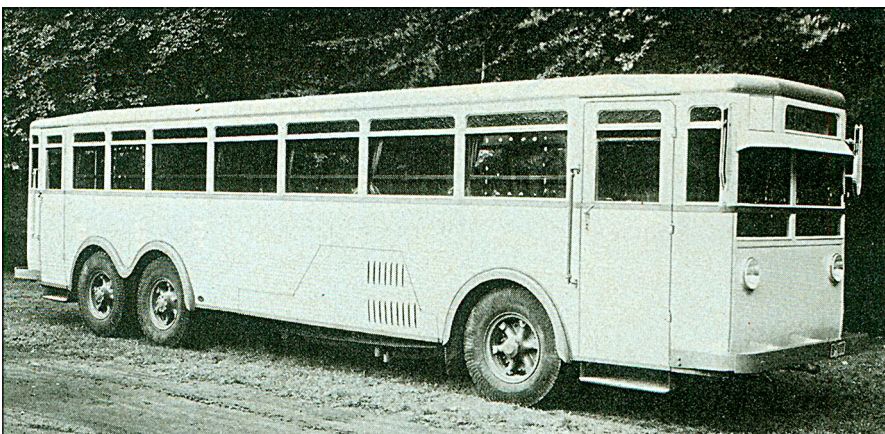
Der Büssing-Zwiebus aus dem Jahre 1930 <sup>1</sup>

ten, so dass es wie eine Straßenbahn seine Fahrtrichtung ändern konnte. Diese auffallende Form verlieh im den Namen „Zwiebus“ (Zwillings-Omnibus, aber auch Zwei-Motoren-Omnibus). Zwei 65-PS-Sechszylinder-Büssing-Motoren, die in der Mitte zwischen den beiden Achsen je an einer Längswand unter Längssitzen angeordnet waren, trieben jeweils das auf ihrer Seite liegende Hinterrad an. Der Wagen hatte damit zwei Kupplungen, zwei Getriebe und zwei Hinterradantriebe, jedoch kein Differential. Noch im gleichen Jahr fertigte Büssing mit der Hannoverschen Waggonfabrik A.-G. (> Hawa) einen rahmenlosen, dreiachsigen Frontlenker-Omnibus mit ausschwenkbarem, in der Fahrzeugmitte hängendem Sechszylinder-Otto-Mittelmotor. Der maßgebliche Konstrukteur Paul Arendt ging nach Abschluss der Versuche zu > Hanomag. Das Fahrzeug selbst wurde als erster Büssing-NAG-Frontlenkerbus (Typ 6 GR) ein technischer Höhepunkt der IAA 1931.

In das gemeinsame Programm brachte die NAG aus der Protos-Ära die Motoren D 7 Pl (65-Sechszylinder, 3594 ccm) und L (65/75 PS-Sechszylinder, 3619 ccm) ein. Einen breiten Fundus boten die ehemaligen Dux-Kon-



Frontansicht des Büssing-Zwiebus



Typ 6 GR mit Mittelmotor, der erste Büssing-Frontlenker-Omnibus von 1929



Gesicht des Büssing-Bus Typ 6 GR



1930

struktionen, die via Presto auf die NAG übergegangen waren: Die 1,5-t-Lkw und -Busse Z, ZLO, ZLV sowie die 2,5-t-Dreiachs-Typen 3 AZ bzw. 3 A 6 Z mitsamt den Vierzylinder-Motoren Typ E (30/40 PS, 2351 ccm), F (50/55 PS, 2613 ccm), G (55 PS, 3128 ccm) und Z (40/45, 3158 bzw. 3181 ccm). (L = 1: 80×120 und 87×120) und 8 V (85×100 in 218).

Im ersten Büssing-NAG-Programm von 1931 war die Typenbezeichnung aktualisiert worden, die Ziffern mit hundert multipliziert gaben die Nutzlast in kg an. Die Leichtlastwagen H (2 t, Z), G (2,5 t, G) und J (3 t, L und D 7 PL), Konstruktionen des ehemaligen Direktors der > Dux-Werke Gustav Schürmann, waren auch via > Presto auf die NAG übergegangen. Bis 1939 blieben sie modifiziert in der Fertigung. Typisch war das aus der Haube heraustretende Lenkgetriebe. Der Typ 15 behielt den alten Motor Typ Z (40/50 PS, 3181 ccm), der Typ 25 seinen Sechszylindermotor Typ L (70/80 PS, 3990 ccm) aus der NAG-Protos-Limousine Typ 207. Mit dem gleichen Aggregat stattete Büssing-NAG den neuen Dreitonner Typ 30 und seine Omnibusversion aus.

Büssing brachte seine bewährten 5-t-Lkw unter den Bezeichnungen 50 (C 4) und 80 (Dreiachs, 8 t, D 2) und analog die Niederrahmen-Busse als 40 N (30–40 Personen) bzw. 80 N (70–80 Personen) ein.

Mit dem geländegängigen Typ III GL 6 setzte auch die Serienfertigung des von NAG übernommenen dreiachsigen 1,5–2,5-t-Geländewagens G 31 (Konstruktion: Schürmann) mit 55-PS-Vierzylindermotor (3922 ccm) 1931 ein. Von dem G 31 orderte die Türkei (1932) eine große Serie. Dank dieser und anderer Exportaufträge (allein die UdSSR

**BÜSSING  
NAG**

**Der 2 2/3-Tonner**

Einfach in der Bedienung  
Unempfindlich gegen harte Beanspruchung  
Stets betriebsfertig und  
unbedingt verlässlich

General-Vertretung:  
Büssing-NAG Niederlassung, Berlin-Halensee,  
Nestorstraße 26  
Fernspr. H 1, Pfalzburg 2020, 4343.

BÜSSING-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen Aktiengesellschaft, Braunschweig

**BÜSSING  
NAG**

**Der 1 1/2-Tonner**

Billig in der Unterhaltung  
Anspruchslos in der Pflege  
Zuverlässig und ausdauernd

General-Vertretung:  
Büssing-NAG Niederlassung, Berlin-Halensee,  
Nestorstraße 26  
Fernspr. H 1, Pfalzburg 2020, 4343.

BÜSSING-NAG Vereinigte Nutzkraftwagen Aktiengesellschaft, Braunschweig

Tageszeitungs-Werbung vom März 1931 für die Typen 250 und 150



Büssing-NAG Diesel

bestellte 225 Fünftonner) verlief das Jahr 1931 erträglich.

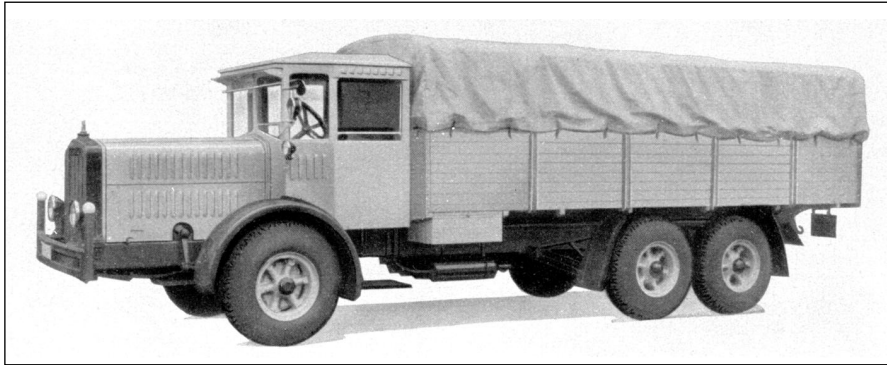
Am 24. Februar 1931 übernahm Büssing aus der Konkursmasse der Automobilwerke Komnick A.-G. in Elbing/Ostpreußen Gebäude und Fertigungsanlagen pachtweise und gliederte sie nach der käuflichen Übernahme im

Herbst 1935 als „Werk Ost“ an. In Elbing setzte man die ex-Komnick-Schlepperfertigung (ab 1932 mit Dieselmotor) auf Sparflamme fort.

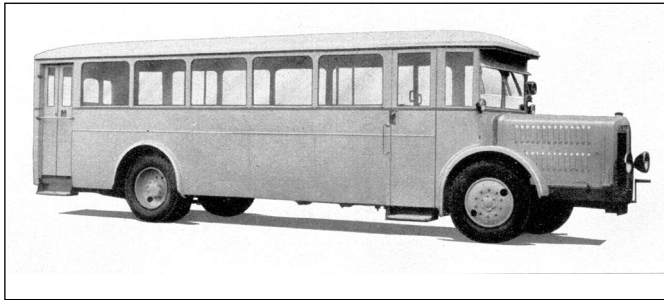
Vermittelt durch den Bankier Goldschmidt schlossen die Frankfurter Adlerwerke (> Adler) im August 1931 mit der BNV ein Abkommen. Die BNV

sollte in Lohnarbeit den Bau von 1,5- und 2-t-Leichtlastwagen der Schürmannschen Konstruktion sowie Sattel-schleppern bis 4 t Nutzlast übernehmen. Beabsichtigt war der Verkauf unter dem Namen „Büssing-NAG-Adler“ mit einem Adler-Kühlerverschluss; die Prospekte waren bereits gedruckt und die Montage der 1,5-Tonner in Elbing angelaufen, als Adler von dem Vorhaben wieder abrückte.

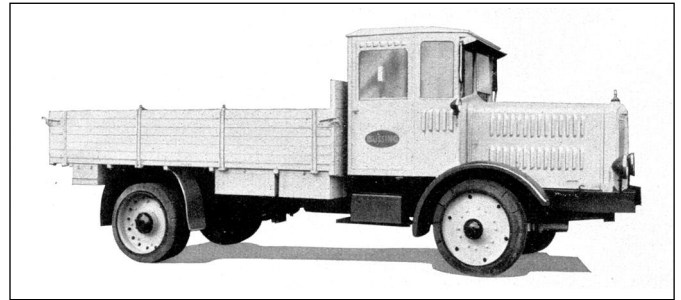
Bereits 1930 hatte Büssing erste, gemeinschaftlich mit der Firma Körting, Hannover, entwickelte eigene Dieselmotoren (Benz-Vorkammer-Verfahren mit gesteuerter Wirbelzerstäubung) ausgeliefert. Trotzdem war ein zweijähriger Dieselmotoren-Liefervertrag mit der Motorenfabrik > Deutz Akt.-Ges., Köln-Deutz, notwendig gewesen, um die starke Nachfrage zu bedienen, denn



Büssing VI GL, 7,5 t Dreiachs 1930 <sup>A</sup>



Büssing IV G nL 40–50 Personen 1930



Büssing V G 5-Tonner 1930

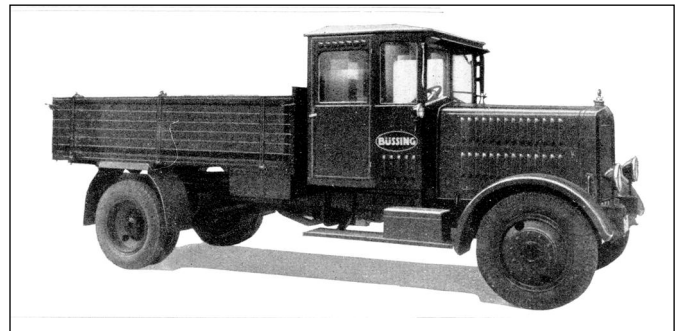
**Lastkraftwagen • Motoromnibusse**

**Büssing-  
Sechszylindermotoren**

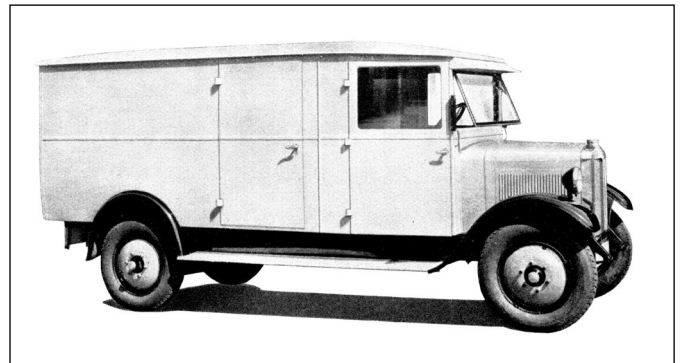
**Büssing baute als Erster serienmäßig Sechszylindermotoren für Lastwagen und Omnibusse ●**

**Heute ist der Sechszylindermotor eine Selbstverständlichkeit ●**

Werbung vom 16.11.1929 in der Industrie- und Handelszeitung

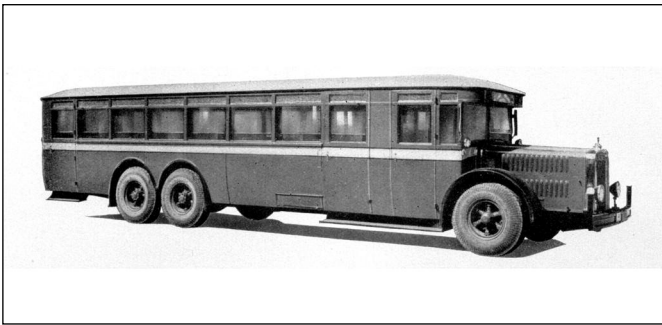


Büssing III GL 3,5-Tonner 1930 <sup>A</sup>

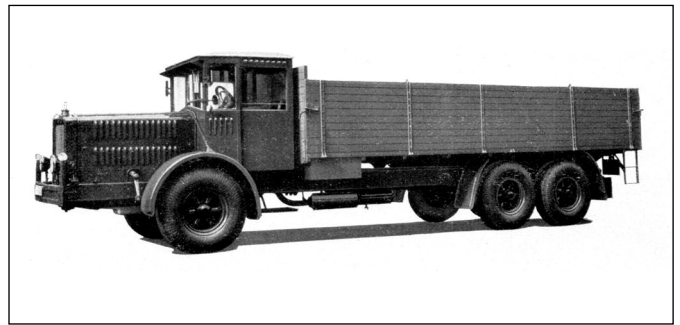


Büssing-NAG Type 15 Oberbau 5 von 1930 <sup>A</sup>

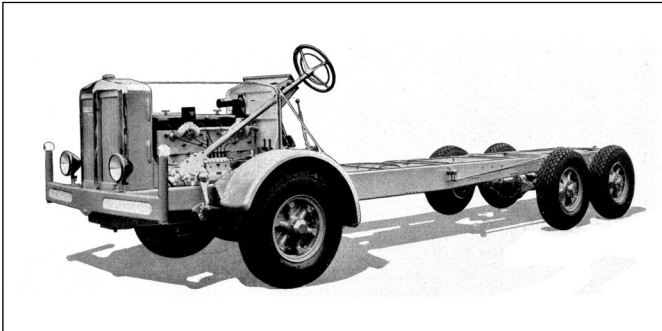




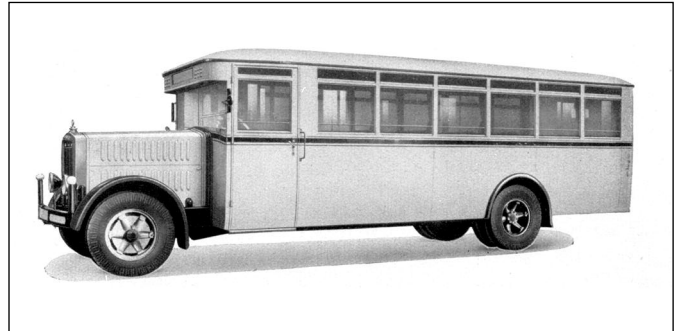
Büssing-NAG 80 N für 70–80 Personen 1931



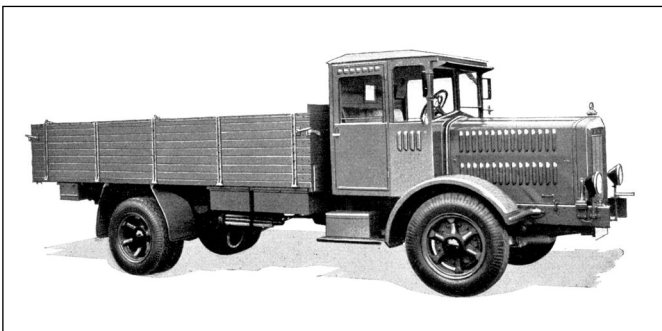
Büssing-NAG 80 8-Tonner 1931



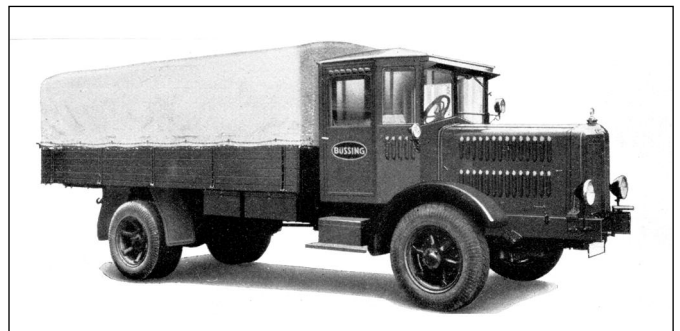
Büssing-NAG Typ 80 Chassis mit F-Diesel 1931



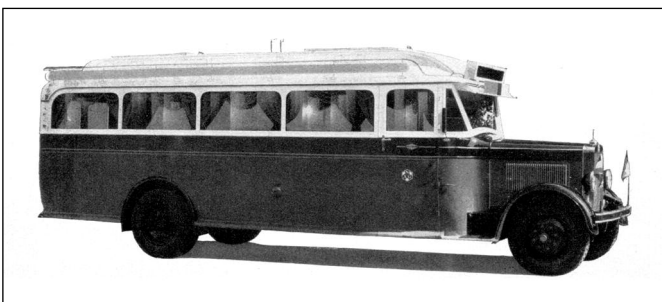
Büssing-NAG Typ 40 N für 30–40 Personen 1931 <sup>A</sup>



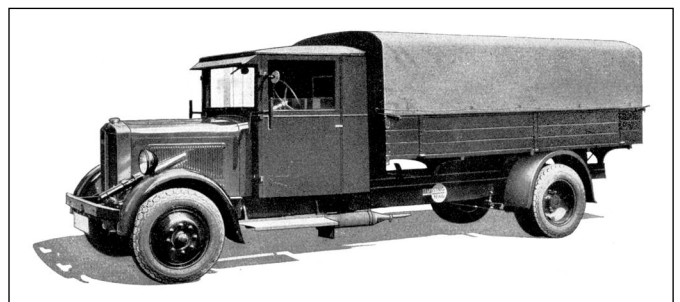
Büssing-NAG Typ 50 1931



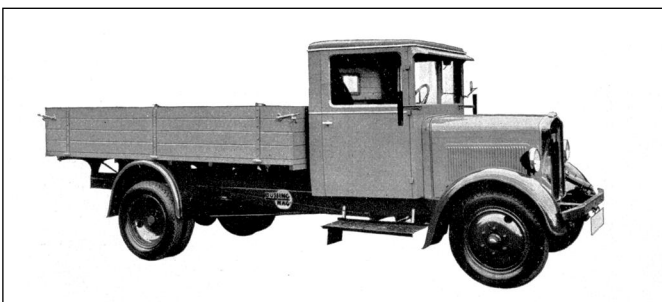
Büssing-NAG-5-Tonner Type 50 1931



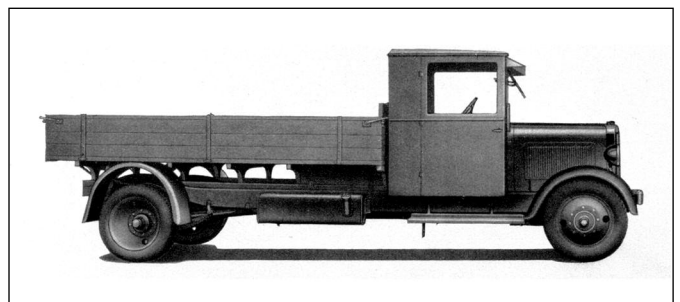
Büssing-NAG Typ 30 1931



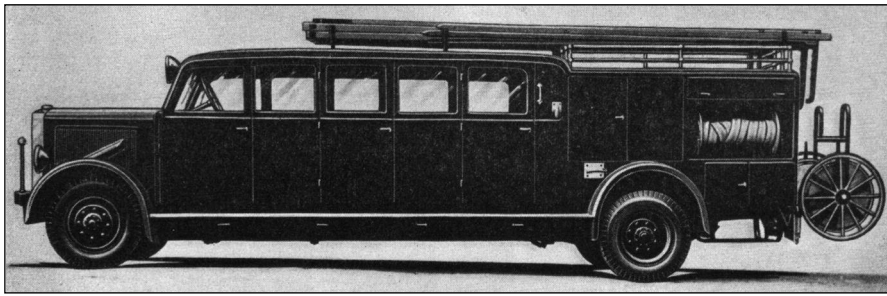
Büssing-NAG Typ 275 1931 <sup>A</sup>



Büssing-NAG Typ 200 1931 <sup>A</sup>



Büssing-NAG Typ 25 Oberbau 1 1931 <sup>A</sup>



Büssing Mannschaftswagen 1932 <sup>A</sup>



Büssing BNL 4 1934



Büssing Typ 650 TU 1933 <sup>DQ 060</sup>



Büssing 80 NFD0 mit 250 PS 1934 <sup>DQ 042 A</sup>

erst nach der Patentanmeldung am 28. April 1932 nahm man in Braunschweig die Serienfertigung mit 2-, 3-, 4-, 5- und 6-Zylinder-Diesellaggregaten nach dem Baukastenprinzip (Oberingenieur Paul Arendt) auf.

Als ersten Diesel-Sechszylinder erprobte man den Fahrzeug-Diesel FD (100/110 PS: 12517 ccm) im Dreiachs-Prototyp-50-Sechsräder. Von diesem Diesel-Triebwerk abgeleitet kam Anfang 1932 der Sechszylinder LD 6 (7413 ccm) mit 80/90 PS und das Dreizylinder-Aggregat LD 3 (40/45 PS, 3706 ccm) heraus. Zur gleichen Familie gehörte ab 1933 der Vierzylinder LD 4 (55/60 PS, 4942 ccm) und ab 1936 der Fünfzylinder LD 5 (75/80 PS, 6177 ccm).

So wurden erstmals auch Leichtlastwagen mit Dieselmotoren versehen und das BNV-Angebot sukzessive diversifiziert (abermals mit neuen Kennungen). Es umfasste die Typen 150, 200, 250, 275, 300 und 350. Bis zum 2,5-Tonner bot Büssing-NAG 45-PS-Vierzylinder-Benziner an, nebst dem 3,5-l-Dreizylinder-Diesel (LD 3) mit gleicher Leistung. Die Typen 275 und 300 konnten außer mit den alten XX-Motoren auch mit dem neuen LD 4-Aggregat erworben werden. Für den Typ 350 bot man den 90/100-PS-Achtzylinder-V-Benziner (XX), den LD 4 und den LD 6 an. Typ 400, der den Übergang vom Leichtlastwagen zum schweren Typ markierte, galt als ausgesprochenes Omnibus-Chassis und erhielt daher auch einen neuen 150/155-PS-Achtzylinder-Vergasermotor in V-Form, (L 8 V: 7913 ccm). Die schweren Typen 501 (Fünftonner-Niederrahmen) waren mit dem FD 6-Aggregat und die 801 mit den D 2- und GD 6-Motoren ausgerüstet.

Mit zwei gekoppelten 160-PS-Sechszylinder-Ottomotoren (F doppelt), zusammen also 320 PS aus 12 Zylindern, wurden 1932 fünf dreiachsige Bus-Modelle Typ (80 N) F Do hergestellt, die als „Langer Sachse“ bei der Kraftfahrzeug Verkehrs-Gesellschaft (KVG) Freistaat Sachsen eingesetzt wurden. Absatzschwierigkeiten führten 1932 zu einem Verlust von 150 000 Reichsmark. Gegenüber 12 800 Lkw im Jahr 1931 konnten 1932 lediglich 7 100 Stück abgesetzt werden.

Erst die Machtübernahme der Nationalsozialisten brachte auch der Büssing-NAG schlagartig neue Aufträge. Um den Preiskampf auszuschalten, schlossen sich 1933 die BNV, Daimler-Benz (> Mercedes-Benz), > Krupp, > M.A.N., > Magirus und > Vomag zu einem Nutzwagen-Preiskartell zusammen, dem sich weitere Fabriken zugesellten; das Behördengeschäft blieb ausgenommen. Ende des Jahres war die Belegschaft schon auf 2658 Personen angestiegen. Im Winter 1933/34 war die leichte Büssing-NAG-Dieselsreihe komplett. Restlos durchgesetzt hatten sich eine Reihe von Verbesserungen wie der Schnell- und Spargang, der bei allen Büssing-NAG-Typen bis herunter zum 2,5-Tonner zu finden war, die Öldruckbremse oder die kombinierte Druckluft- oder Vakuumbremse (Saugbremse), die für nahezu alle Typen eingeführt wurde. Die Stromlinie wurde modern und 1934 erstmals auch bei Büssing-NAG-Bussen angewendet. Neben den fast unveränderten Fahrzeugen des Vorjahres zeigte man die Neukonstruktion des Sechsräder-Geländewagens Typ G 35/350 (90/100-PS-V-Achtzylinder-Benzin- und 65-PS-Vierzylinder-Dieselmotor), bei dem durch Lösen weniger Schrauben aus dem Dreiachser ein Zweiachser wurde. Bei diesem Fahrgestell standen die beiden angetriebenen Hinterräder durch Schwenkarme mit dem Rahmen in Verbindung.

Von den Büssing-NAG-Lkw-Konstruktionen war 1934 ein Eilschlepper (Typ ES) abgeleitet worden. Mit zwei Anhängern zu je 7,5 t Nutzlast schleppte der ES (85-PS-Vierzylinder-Diesel) 15 t Nutzlast bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h. Eine kurze Pritsche erhöhte die Gesamtnutzlast um weitere 3 Tonnen. Außerdem konnte der Schlepper mit einem Nebenantrieb für Hilfsmaschinen, Krane, Pumpen, Kipper, Spill und Seilwinden ausgerüstet werden, so dass er für alle möglichen Spezialarbeiten und auch stationäre Zwecke geeignet war. Der Sattelschlepper Typ DS (1936 nur noch DS) für 8 bis 9 t Nutzlast (95-PS-Sechszylinder-Dieselmotor) erweiterte das Angebot ebenso wie die Diesel-Zugmaschine DZ 1 (52-PS-Vierzylinder-Diesel), ein Komnick-Epigon.

Der im Rahmen der NS-Aufrüstung verstärkt propagierten Verwendung sogenannter „heimischer Treibstoffe“ widmete sich Büssing neben den Generatoren (allgemein als Holzgas-Generatoren bekannt) auch andere

Möglichkeiten, Benzin und Diesel einzusparen. Kooperativ mit der AEG entstand 1934 ein Oberleitungs-Omnibus-Prototyp (30–40 Sitzplätze) mit einem 110-PS-Hauptstrom-Doppelmotor, der beide Hinterachsen antrieb. Daimler

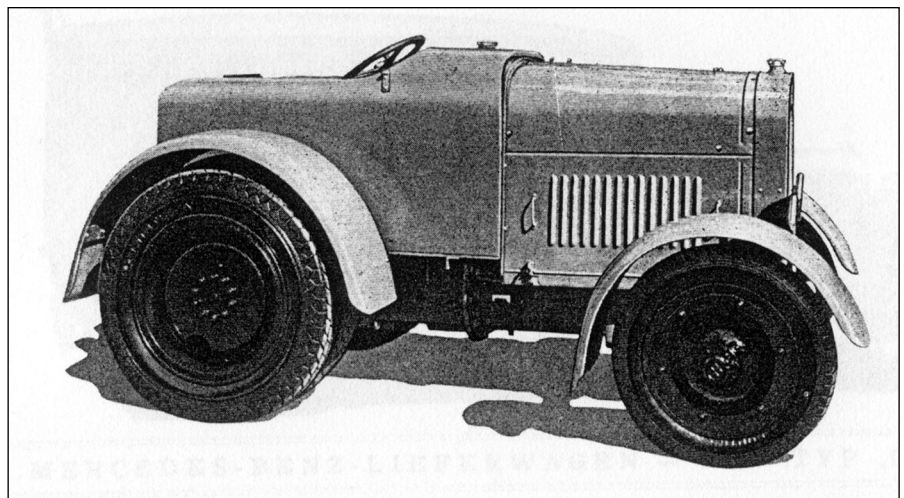
## BÜSSING-NAG-ADLER

# SATTELSCHLEPPER

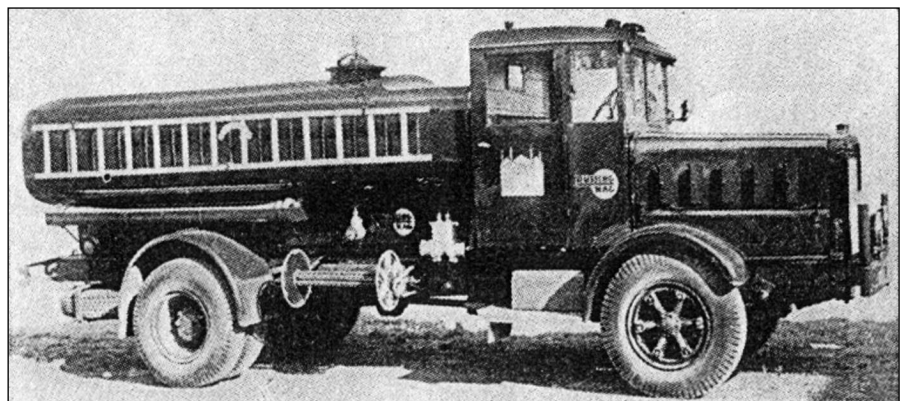



4 TONNEN  
NUTZLAST

Büssing-Adler-NAG-Werbung 1933 <sup>A</sup>



Büssing-NAG DZ 1 – LD 4 52 PS 1934 <sup>A</sup>



Büssing-NAG Feuerwehr für Persien 1935 <sup>A</sup>

und M.A.N. erhielten jedoch den Zuschlag für die Ausrüstung der Berliner Oberleitungsanlagen. Auf den Hybrid-Versuchen von 1926 basierend, entwickelte Büssing-NAG ebenfalls mit der AEG für die BVG zwei diesel-elektrisch betriebene dreiachsige Doppeldecker. Der von einem 110/120-PS-Sechszylinder-Dieselmotor per Generator erzeugte Strom trieb mit zwei Fahrmotoren (90 kW) je eine der Hinterachsen per Kardan an. Mit den Siemens-Schu-

ckert Werken entstand ein zweiter diesel-elektrischer Omnibus mit nur einem Fahrmotor (80/90 kW) und einem Verteilergetriebe, das beide Kardanwellen gleichzeitig ansprach.

Steigende Auftragszahlen führten im Frühjahr 1934 dazu, die BNV-Produktion auf das überwiegend stillgelegte NAG-Werk Berlin-Oberschöneweide auszuweiten.

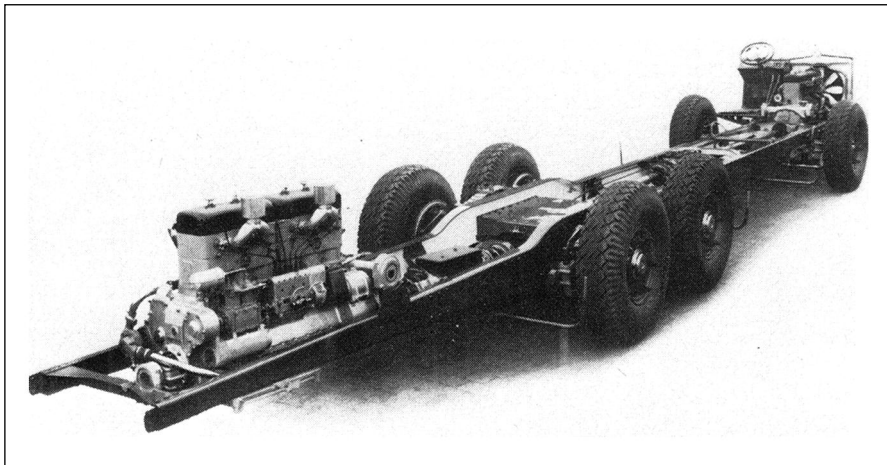
Bis 1935 erhielt das Büssing-NAG Typenprogramm G 31 mit 75-PS-



10.10.1935 – 480 952



Büssing ES 1935 <sup>A</sup>



Büssing GDo 1935 <sup>A</sup>



Büssing 502 N mit 6-Zylinder-Motor 1935

Sechszylinder-Otto bzw. 65-PS-Vierzylinder-Diesel und der 350 (G 35) mit 90/100-PS-Achtzylinder-Otto- und 65-PS-Vierzylinder-Dieselmotor (1933 auch mit 80-PS-Maybach-Sechszylinder-Vergasermotor OS 7). Die schwereren Modelle reichten vom Typ 40 (400, 401, 402) für 4 bis 5 t Nutzlast mit 85-PS-Sechszylinder-Otto- und 95-PS-Sechszylinder-Diesel über den Typ 50 (500, 501, 502) (5 t, 110/120-Sechszylinder-Dieselmotor) zum Dreiachser 80 (801, 802) (135/140-PS-Sechszylinder-Dieselmotor) für maximal 10 t Nutzlast.

Im Rahmen eines Arbeitsbeschaffungsprogramms (Ostpreußenplan) baute Büssing ab 1934 serienmäßig weiterentwickelte ex-Komnick-Schlepper Typ HZ mit Imbert-Holzgeneratoren für Buchenholz (75 PS, 40 t Nutzlast) und stellte für die Reichsbahn 220 Diesel-Lkw her. Von 48 auf etwa 400 war die Zahl der Mitarbeiter gestiegen, als man 1935 das Elbinger Werk erwarb und als Karosierschmiede für Omnibusse ausbaute.

1935 gründete die BNV auf Veranlassung des Reichsluftfahrtministeriums in Querum bei Braunschweig die Niedersächsischen Motorenwerke G.m.b.H. (NIEMO), zum Bau von Flugmotoren, die 1941 in Büssing-NAG Niedersächsische Motorenwerke und Ende 1941 in Büssing-NAG Flugmotorenwerke umbenannt wurden. Erst 1960 erfolgte die Auflösung der 1949 erneut Niedersächsische Motorenwerke G.m.b.H. benannten Firma. Vorrangig wurden während des Zweiten Weltkriegs Daimler-Benz Flugmotoren (Baureihen 601 bis 606 und 610) gefertigt.

Zwischen 1935 und 1938 bot Büssing-NAG für das Militär die dreiachsigen geländegängigen Typen G 31 K

(150-PS-V-8-Vergasermotor, gebaut in Leipzig) und KD (100-PS-Sechszylinder-Dieselmotor LD 6, aus Ober-Schönneweide) an. Von den insgesamt 415 Stück ging der größte Teil in die Türkei, die auch schon 1932 deren Vorgängertyp und einen geländegängigen 1,5-t-Dreiaxser (55 PS) erhalten hatte.

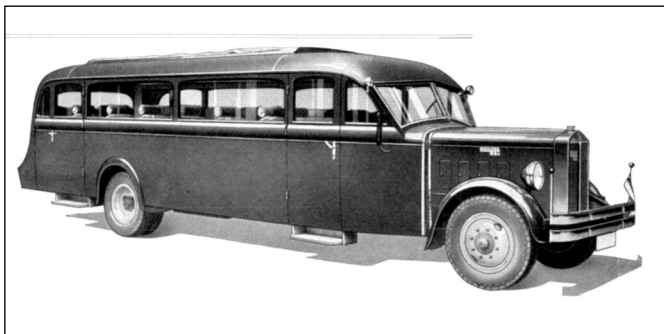
Eine Sensation war der speziell für den Autobahnreiseverkehr mit hohen Geschwindigkeiten konstruierte dreiachsige Büssing-NAG-Omnibus Modell „Reichsautobahn“ Typ GDo auf der IAMA 1935 in Berlin mit 42 Sitzplätzen. Unter einer auf der Ausstellung nur angedeuteten Stromlinienkarosserie trug das Chassis zwei 140-PS-Büssing-NAG-Sechszylinder-Dieselmotoren (GD 6, 140 PS, zusammen 280 PS), von denen der eine vor der Vor-

derachse, der andere hinter der Hinterachse aufgehängt war. Der Frontmotor trieb die erste, der Heckmotor die zweite Hinterachse an. Beide arbeiteten unabhängig voneinander und wurden

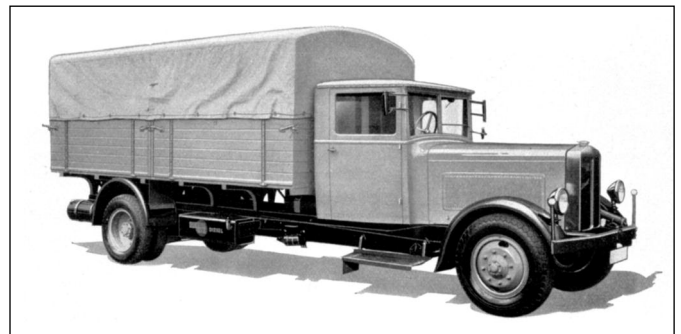
mit einer Druckluft-Servoschaltung synchron geschaltet. Man konnte je nach Bedarf auch mit einem Motor allein fahren, wobei der andere entweder im Leerlauf mitlief oder vollständig



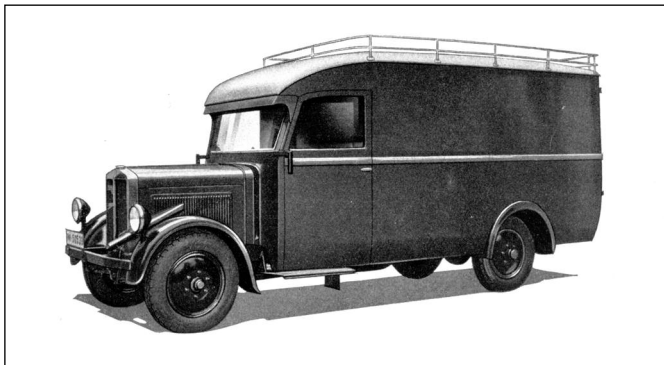
Büssing-NAG Type 502 1935



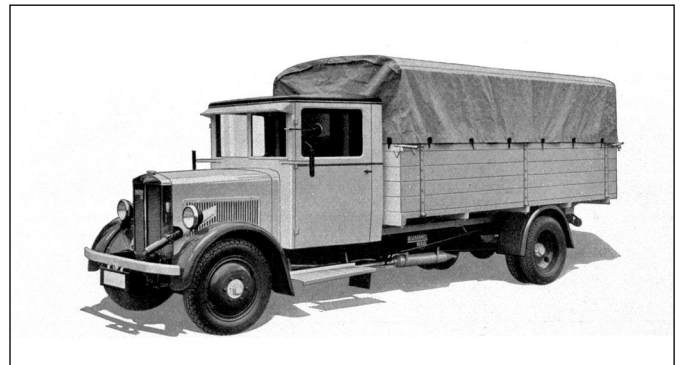
Büssing-NAG Typ 300, 30–35 Sitze, 3 t, 1935



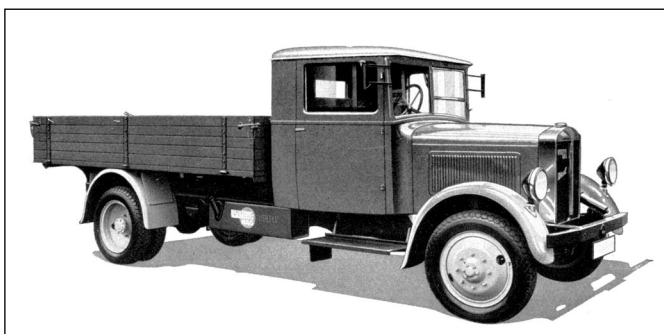
Büssing-NAG Typ 350, 3,5 t, 1935



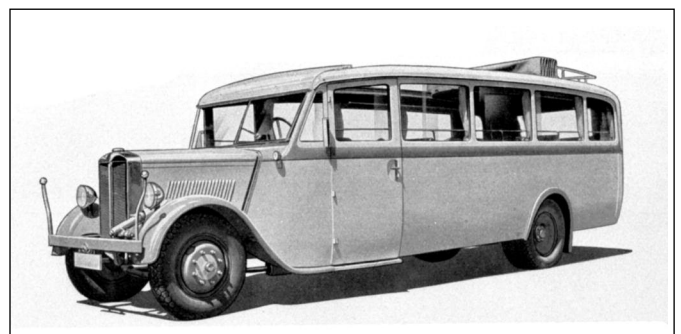
Büssing-NAG Typ 150, 1,5 t, 1935 <sup>A</sup>



Büssing-NAG Typ 200, 2 t, 1935 <sup>A</sup>



Büssing-NAG Typ 250, 2,5 t, 1935 <sup>A</sup>



Büssing-NAG Typ 275, 22–25 Sitze, 2,75 t, 1935 <sup>A</sup>

stillgesetzt wurde. Beide Motoren hatten eigene Getriebe mit Schnell- und Schongang. 120 km/h Höchstgeschwindigkeit war vorgesehen. Es blieb beim Prototyp, ebenso wie beim projektierten Vierachser Typ 1300 mit zwei angetriebenen Achsen für 13 t Nutzlast,

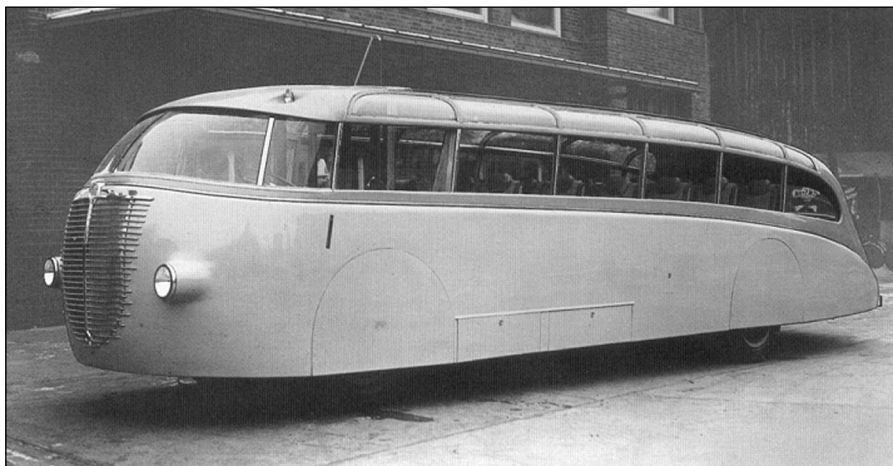
die Kriegsplanung hatte bereits Vorrang.

1935 kreierte die BNV den Namen „Trambus“ für die neuen Frontlenker-Omnibusse; gesetzlich geschützt durfte keine andere Firma mit dieser Bezeichnung werben. Beim Trambus saß der

Fahrer neben dem im Fahrgastraum vorn stehenden 140-PS-Sechszylindermotor. Gegenüber den konventionellen Haubentypen besaß er die Vorzüge besserer Übersicht für den Fahrer und größerer Wendigkeit des Fahrzeugs. Stromlinienförmig karosiert war der zweiachsige Trambus Typ 650 TU (Reisebus, 32 Sitze) eine der Attraktionen der IAMA 1936 in Berlin, übertrumpft nur vom dreiachsigen Trambus Typ 900 TU (85 Sitze). Dieser besaß einen zwischen Vorder- und Hinterachse positionierten neuen Unterflur-Sechszylinder-Diesel UD 6 (140/150 PS, 13741 ccm). Dieses Aggregat war eine Konstruktion von Paul Arendt, der 1934 zur Büssing zurückgekehrt war, nachdem seine Ideen bei Hanomag nicht zu verwirklichen waren. Für Wartungsarbeiten leicht zugänglich machte der Unterflur-Motor die ganze Fahrzeug-Grundfläche frei. Mehr Fahrgäste konnten untergebracht werden, Motorgeräusch und -geruch waren aus der Fahrgastzelle verbannt. Gleichzeitig war der Schwerpunkt weiter gesenkt und verbesserte Straßensituation erzielt worden. Das Trambusangebot wurde um die Typen 300/T (LD 4, 65 PS, 24–28 Sitze), 350/T (LD 5, 80 PS, 31–35 Sitze) und 400/T (LD 6, 95 PS, 35–40 Sitze) erweitert. Ihre Fahrersitze lagen neben den Motoren. Der neue Fünfzylinder-Diesel LD 5 leistete 75/80 PS bei einem Hubraum von XX Liter.

Schon im Herbst begann der devisenbringende Trambus-Export in alle Welt, wobei sie im Ausland wesentlich besser ankamen als in Deutschland selbst. Ein ähnlich konstruierter dreiachsiger Frontlenker-Lkw-Prototyp Typ 900 G (bis 9,5 t Nutzlast), dessen 175-PS-Sechszylinder-Diesel seitlich im Rahmen untergebracht war, blieb vorerst ohne Folgen.

Wie die Trambus-Modelle, so hatten auch die der neuen Reichs-Straßenverkehrsordnung angepassten Zweiachs-Schwerlastwagenmodelle Typ 550 (5,5 t, 110/120 PS) und Typ 650 (6,5 t) inklusive der von diesen Typen abgeleiteten neuentwickelten Fernschlepper-Versionen (FS 550, FS 650/654), die neue Lkw-Allradversion 654 sowie der 9-t-Dreiachs-Typ 900 (alle 135/145-PS-Sechszylinder-Diesel) ein abermals von Neumann-Neander entworfenes cha-



Büssing-NAG mit Stromlinienkarosserie von Gaubschat auf 375 T 1935 <sup>A</sup>



Büssings erster Trambus <sup>DQ.061 A</sup>



Gepanzertes Fahrzeug von Büssing <sup>A</sup>

rakteristisches Erscheinungsbild. Ihre Front zierte die verchromte „Büssing-Spinne“ auf dem Kühler-Grill, ein Markenzeichen, das bis Ende der sechsziger Jahre beibehalten werden sollte.

1934: Der LD 6 tat seinen Dienst auch im Typ 402. Der neugestaltete Fünftonner 502 erhielt eine Sechszylinder mit 110/120 PS und der dreiachsige Achtonner einen Sechszylinder mit 135/140 PS Leistung.

1935 erreichte die Zahl der Beschäftigten mehr als 5300 und 1936 fast 6600. 1938 machte der Arbeitskräftemangel in industriearmen Gegenden Anwerbemaßnahmen notwendig, verstärkt mussten Frauen eingesetzt werden.

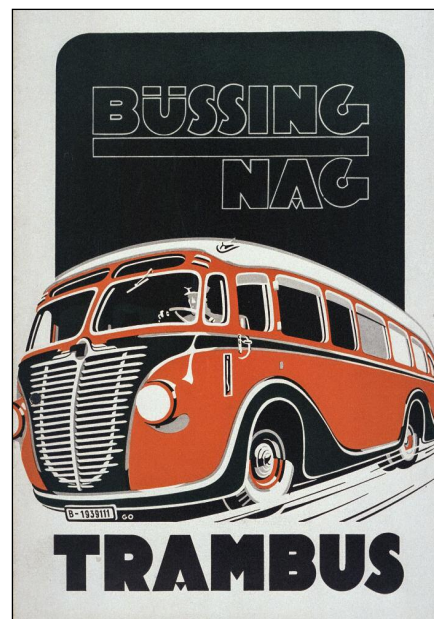
Mit einem neuen zugkräftigen Markennamen, „Burglöwe“, einem neuen Emblem und einer speziell für diese Lkw gestalteten Front bot Büssing-NAG ab Anfang 1936 in der Grundkonstruktion unveränderte leichte Benzin-Lastwagen von 1,5 bis 3 t Nutzlast an. Den schräg gestellten Kühler zierte ein verchromtes Ovaloid mit einer senkrechten Mittelstrebe. Da in Leipzig die Herstellung von Aggregaten für Militärfahrzeuge begann, zu der 1938 achträdrige Panzerspähwagen kamen, wurde die Burglöwen-Fahrgestell-Fertigung nach Braunschweig verlegt. Fahrerhäuser und Pritschen für die Burglöwen lieferte das gepachtete NAG-Werk Berlin-Oberschöneweide. Das gestraffte Benzin-Burglöwen-Programm wies die Typen Burglöwe 15, 20, 20 L, 25 (50-PS-Vierzylinder), 25 L, 25-ON (65-PS-Vierzylinder) sowie 30, 30 L, 30-ON (70/75-PS-Sechszylinder) auf, während die leichte Dieselreihe vorübergehend noch unter den Bezeichnungen 150, 200 (45-PS-Dreizylinder, ab 1937: 45-PS-Vierzylinder), 260, 285 (65-PS-Vierzylinder), 305 (80-PS-Fünfzylinder) und 375 (95-PS-Sechszylinder) weiterliefen. L stand für lange Fahrgestelle, ON für Omnibus mit Niederrahmen. Für XX t stand der Typ 350 mit 100-PS-8-Zylinder zu Verfügung.

Insgesamt hatte sich die Zahl der BNV-Mitarbeiter von 4758 Ende 1934 über 5449 Ende 1935 auf 6250 Mitte 1936 erhöht.

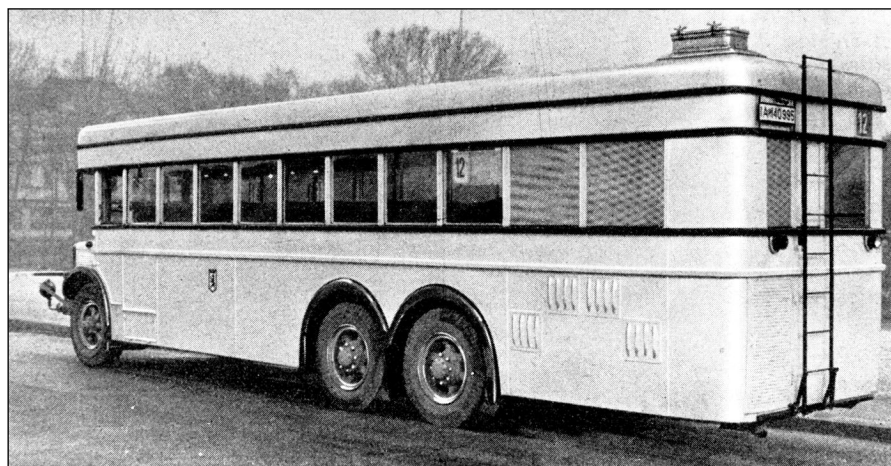
Zum 1. Dezember 1936 erfolgte die Umwandlung der H. Büssing Akt.-Ges. in die gleichnamige Kommanditgesell-

schaft, wodurch die Holdinggesellschaft wieder ein reines Familienunternehmen wurde (persönlich hafteten Generaldirektor Werners und Egger).

1937 ersetzte der neuentwickelte 52/55-PS-Vierzylinder-Vorkammer-Diesel die Dreizylinder. Er wurde wahlweise in 2- und 2,5-t-Burglöwen-Chas-



Büssing mit Holzgas-Generator 1936 <sup>A</sup>



Büssing-Holzgas-Generator-Bus der Berliner BVG 1936 <sup>A</sup>

sis eingebaut. Die Burglöwenserie hatte man um einen Dreitonner mit 75/80-PS-Sechszylinder-Benzinmotor erweitert.

Auch zwei Sattelschlepper mit kurzem und langem Fahrgestell bot Büssing-NAG an: Typ WG (4 t, 45-PS-Vierzylinder-Otto oder 45-PS-Dreizylinder-

Diesel) und SS (6 t, 75-PS-Sechszylinder-Otto oder 65-PS-Vierzylinder-Diesel).

Im Oktober 1937 entstand im Rahmen der Kriegsvorbereitungen in Königsberg ein Reparaturwerk für die „Festung Ostpreußen“. Ein Jahr vor der Einverleibung Österreichs durch das „Dritte Reich“ wurde die Wiener Fross-Büssing K.G. 1937 vollständig in den Braunschweiger Büssing-NAG-Konzern eingegliedert. Fross-Büssing musste jedoch während des Zweiten Weltkrieges im Rahmen des Schellplans M.A.N.-3- und -6-t-Lkw sowie M.A.N.-Omnibusse nachbauen, zuletzt den 6,5-t-M.A.N.-Typ F 5. Mehrere hundert Lastkraftwagen mit 95-PS-Sechszylinder-Diesel gingen 1937 nach Abessinien, und die oberschlesischen Firmen Vereinigte Königs- und Laurahütte sowie die Kattowitzer A.-G. für Bergbau und Hüttenbetrieb bemühten sich um die Montage von Büssing-Lkw. Ein weiteres Mal orderte 1938 das türkische Kriegsministerium 230 geländegängige Lkw.

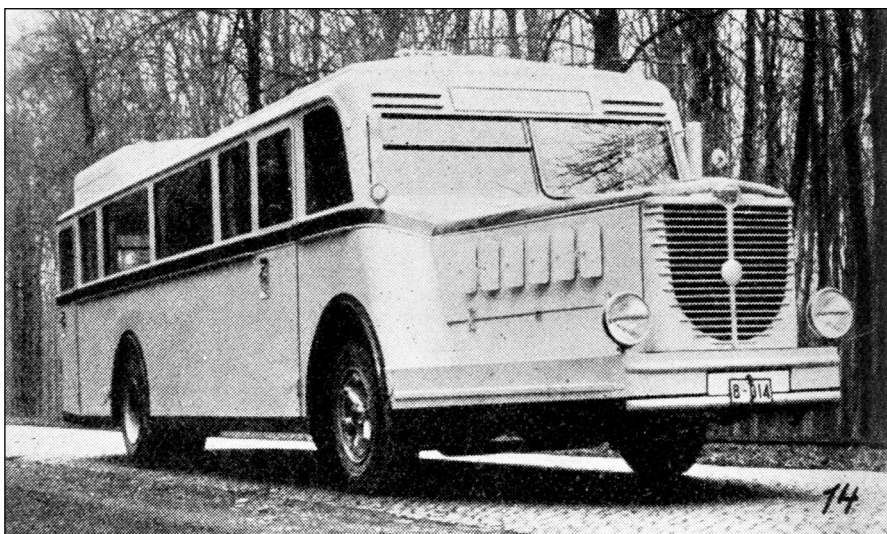
1938 reduzierte man das Büssing-NAG-Programm auf sieben Grundtypen. Von den vier Burglöwen-Benzin-Typen waren die Modelle 25 und 30 übrig geblieben, nach Wahl mit 65-PS-Otto- oder 55-PS-Diesel-Vierzylindermotoren bzw. 75/80-PS-Sechszylinder-Vergaser- und 65-PS-Vierzylinder-Dieselmotoren. In der „Dieselreihe“ folgten der Viertonner Typ 400 (80-PS-Fünfzylinder) und der Fünftonner Typ 500 (65-PS-Sechszylinder), dem seit 1935 die Allradversion 504 zur Seite



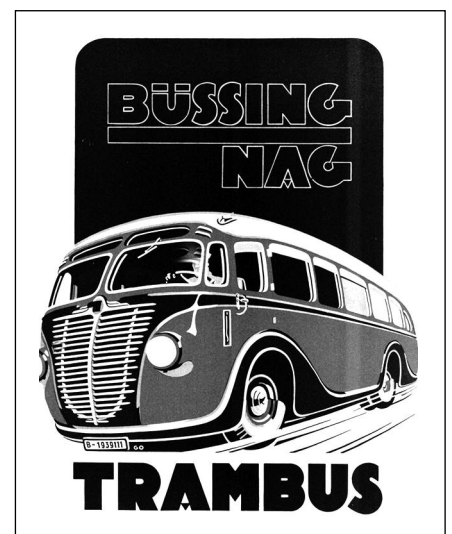
Büssing mit Holzgas-Generator 1937 <sup>A</sup>



Büssing Trambus in Stromlinienform <sup>A</sup>



Büssing-Bus mit Holzgas-Generator 1936 <sup>A</sup>



Büssing-NAG-Trambus-Werbung 1935 <sup>A</sup>

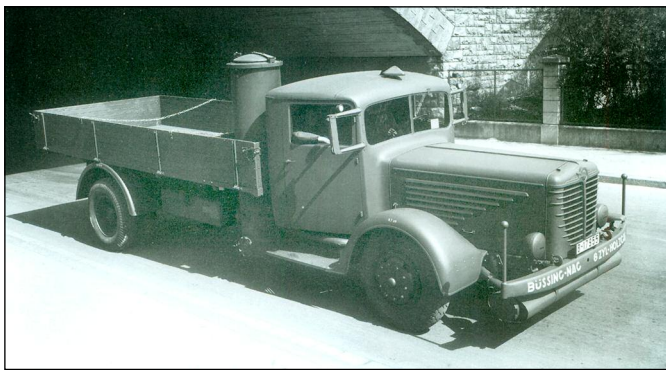


stand. Der Typ 650 sowie der Allrad-Schwesertyp 654 beförderte 6,5 und 6 Tonnen Nutzlast. An der Spitze standen der Dreiachser Typ 900 mit 9 bis 9,5 Tonnen Nutzlast und 135-PS-Sechszylinder-Dieselmotor. Außer den Haubenomnibussen mit Niederrahmen (400 N, 500 N, 550 N, 650 N und 900 N) bot Büssing-NAG 1938? ihre Trambusse 400 T, 500 T, 650 T und 900 T an, bei denen der Fahrersitz neben dem im Fahrgastraum stehenden Motor untergebracht war. Erst kurz zuvor hatte Büssing begonnen, die Karosserien in den ex-Komnick-Werken selbst herzustellen.

Das Schell-Programm brachte die Fertigung der kleinen Büssing-NAG-Lkw und Omnibusse, der Eil-, Fern- und Sattelschlepper vollständig zum liegen. Nur je ein Haupt- und Nebentyp (Omnibus) mit Dieselmotor für 4,5 und 6,5 t Nutzlast verblieben der Büssing-NAG. Henschel war „freigestellt“, dem 4,5-t-Projekt beizutreten, gemeinsam mit > Henschel sollte die BNV jedoch einen dreiachsigen Großraum-Omnibus entwickeln. Die Herstellung des Fünftonnners Typ 500 S/A (Straßen- bzw. Allrad-Version), dessen Bezeichnung ab Ende 1941 der vorgeschriebenen verringerten Nutzlast entsprechend

4500 S/A lautete, sowie der Trambusversion T 500/4500 T wurde forciert, selbstverständlich auch mit Holzgas-Antrieb. Die Belegschaft stieg auf 7000 Beschäftigte an.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde Büssing-NAG zu einem der großen Heereslieferanten. Trotzdem entwickelte Büssing-NAG 1940/41 eine kleine Serie neuer 7-t-Fahrzeuge mit in der Fahrzeugmitte angeordnet liegenden Dieselmotor (U 14). Sie bestand aus einem Lkw Typ 70, der Allradversion 74 und dem Trambus-Unterflur-Prototyp 70 T, der als „Ubus“ (Unterflur-Omnibus) bezeichnet wurde.



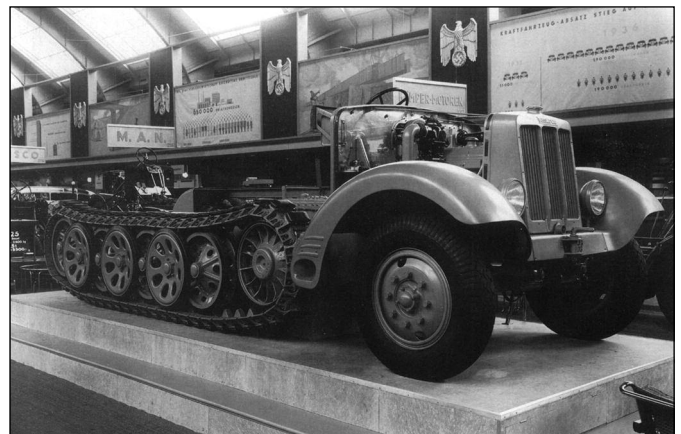
Büssing Typ 500 mit Imbert-Generator 1939 <sup>A</sup>



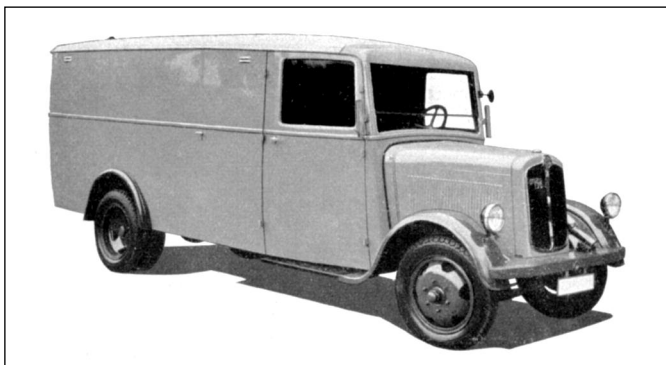
Büssing-Typ-900-Prototyp 1938 <sup>A</sup>



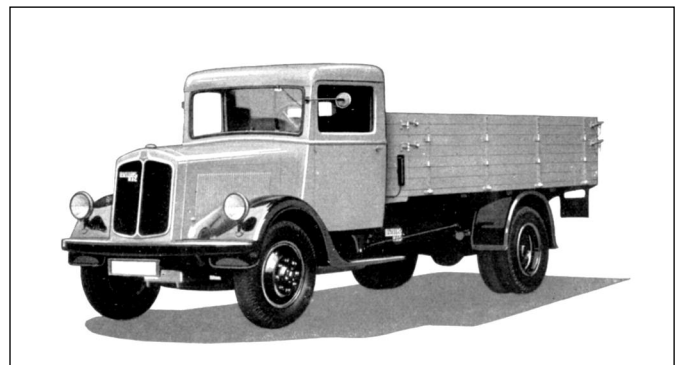
Büssing Typ 900 TU Unterflur 1936 <sup>A</sup>



Büssing BN L 7 1936 – 1937 <sup>A</sup>



Büssing-NAG 15 Burglöwe, 1,5 t, 1937



Büssing-NAG 30 Burglöwe, 3 t, 1937

# BÜSSING NAG



# BÜSSING NAG



HERRMANN

**TYP 250**

**2½ TONNEN NUTZLAST**

Kriegsbedingt blieb die Entwicklung im Prototypenstadium stecken.

Neben dem eigenen 4,5 Tonner baute Büssing-NAG von 1937 bis 1940 den dreiachsigen 2,5-t-„Einheits-Diesel“ mit Motoren von M.A.N. Als Nachbaurfirma fertigte Büssing-NAG die 1-t-Demag-Halbketten-Zugkraftwagen (Bezeichnung D 7 und D7 P) und die 8-t-Krauss-Maffei Halbketten-Zugmaschinen (> Krauss-Maffei) in größerem Umfang. Die Entwicklung und Fertigung eines bis 1943 an die „Wehrmacht“ gelieferten 5-t-Halbketten-Zug-

kraftwagens mit Maybach-Vergasermotoren hatte Büssing-NAG schon 1935 aufgenommen. Von 1943 bis 1945 wurde statt dieser Maschinen der schwere Wehrmacht-Schlepper mit Maybach-Motoren gefertigt.

1941 war Paul Werners in den Aufsichtsrat der BNV gewechselt und Egger war Generaldirektor geworden. Am 23. März 1943 erfolgte die Umwandlung der BNV in eine G.m.b.H. (Geschäftsführer Egger und Staniewicz).

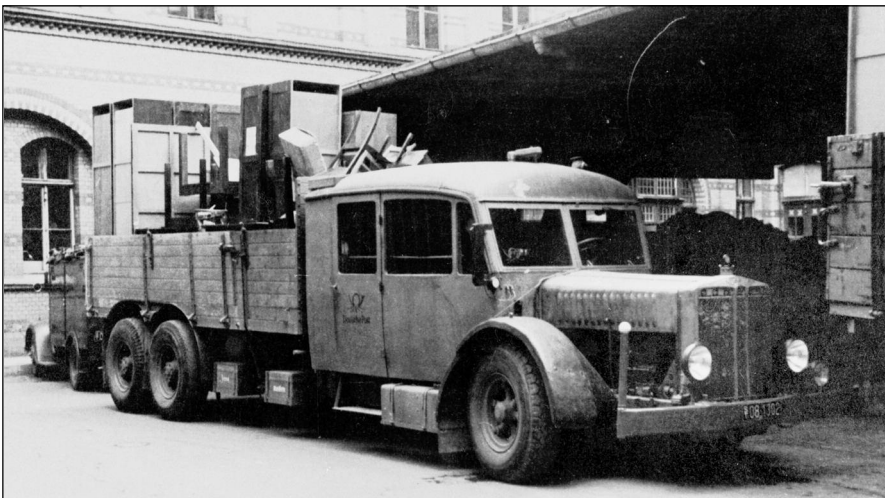
Zum Schutz der Werkzeugmaschinen begann im Mai 1944 die Verlagerung

der BNV-Produktion. So wurde alleine die Braunschweiger Produktion auf 18 Teilbetriebe verteilt, Material lagerte an 51 Orten. Am 22. Oktober 1944 wurde bei einem Fliegerangriff auf Braunschweig das Stammwerk stark beschädigt. Insgesamt erlebte das Werk elf Angriffe. Am 9. April 1945 wurde die Produktion eingestellt. Drei Tage später marschierten amerikanische Besatzungstruppen in Braunschweig ein. Bei Büssing standen glücklicherweise nur Lkw auf dem Band.

So erhielt Rudolf Egger am 18. April 1945, also noch vor Kriegsende, von den Briten die Erlaubnis zu Aufräumungs- und Wiederaufbauarbeiten, die er mit 200 Mitarbeitern begann. Nach Erteilung der Lizenz zur Produktionsaufnahme vom 30. April verließ am 2. Mai 1945 der erste schmucklose Lkw Typ 4500 das Werk, Trambusse des



Büssing-O-Busse in Allenstein 1939 <sup>A</sup>



Büssing-Dreiachser mit Gruppenkabine ca. 1937 <sup>A</sup>

**FROSS-BÜSSING**

6 ZYL. DIESEL  
SCHWERLASTKRAFTWAGEN

Kipper-Spezialfahrzeuge

+

**A. FROSS - BÜSSING K. G.**  
**WIEN XX., Nordwestbahnstraße 53**

Fernsprecher: A 47-5-45

Fross-Büssing-Werbung 1938 <sup>A</sup>



Büssing ES 1938 <sup>A</sup>

Typs 4500 T folgten. Noch im gleichen Jahr wurde die Nutzlast erhöht (Typenbezeichnung 5000 S/A, Kipper 5000 K, Sattelschlepper 5000 SS, Trambus 5000 T mit 105 PS). (Das doppelte S der Sattelschlepper-Typenbezeichnung entfiel bald, es wurde nur noch ein S verwandt.)

Noch 1945 stellte Büssing-NAG 1032 Lkw und 95 Trambus-Fahrgestelle auf die Räder, 1946 konnte die Fertigung auf 1507 bzw. 175 Stück gesteigert werden. Mangels eines eigenen Karosseriewerkes war die Essener Firma > Gebr. Ludewig mit dem Karosseriebau beauftragt. Ein außergewöhnlich strenger Winter (sogenannter Hungerwinter) verhinderte die Produktion von Ende 1946 bis zum 1. April 1947. Nach der Währungsreform 1948 bot Büssing-NAG besonders für den Fernverkehr den Hauben-Lkw Typ 7000 S auf (150 PS, GD 6, 13539 ccm), der im Lastzug bis zu 23 t Nutzlast beförderte.

Inseheim war trotz des Verbots der Alliierten die Weiterentwicklung der Lkw- und Omnibusse betrieben worden. 1949 zeigte Büssing auf der Hannover Exportmesse ihren sensationellen neuen Trambus 5000 TU (Stadtverkehr: 70 Personen) mit liegendem Sechszylinder-Unterflur-Motor U 9 (135 PS). Ab 1951 hieß er nur noch TU. Leicht zugänglich in Fahrzeugmitte eingebaut, konnte das Triebwerk zur Wartung seitlich herausgefahren werden. Die Trambus-Fahrgestelle boten sich auch den Speditionen (mit Kastenaufbauten versehen) zum Transport großvolumiger Frachten an. Ende 1949 begann die Fabrikation des neuen 8-Tonnners 8000 S (150 PS; Typ GD 6, 13539 ccm), der vorrangig für den Fernverkehr gedacht war, den es aber auch als Kipper 8000

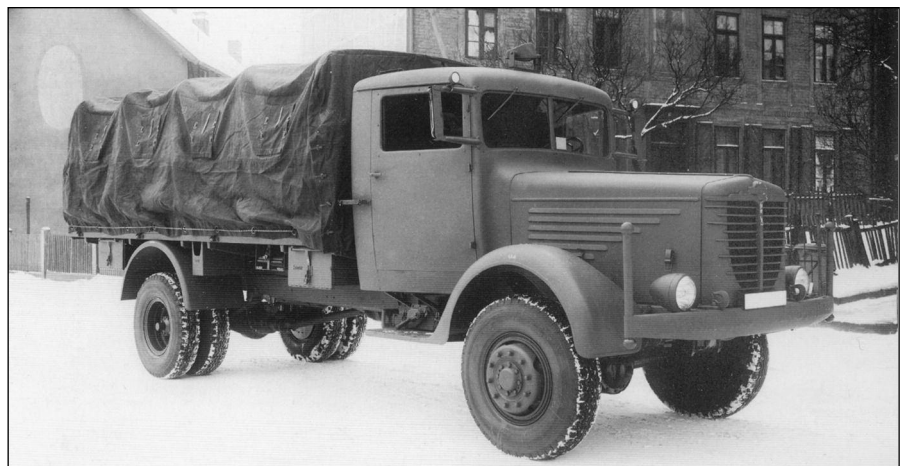
K und Allradwagen 8000 A gab. Ab Januar 1952 erhielt er den neuen Motor S 13 (13,5 l) mit 180 PS.

Nachdem die AEG und ihre Tochter NAG bereits ihre Werke in der sowjetisch besetzten Zone verloren hatten, kam es über die Wiederaufbaukosten

der westdeutschen Büssing-NAG-Werke zu Auseinandersetzungen. Ende 1949 veräußerte die AEG ihren BNV-Anteil für 8 Millionen DM an die H. Büssing Automobilwerke, die ab 1. Januar 1950 als Büssing Nutzkraftwagen G.m.b.H. firmierte.



Büssing-Tatra Sd.Kfz. 6 Halbkettenfahrzeug, 5 t, 1943 <sup>A</sup>



Büssing 4500 A 1942 <sup>DQA</sup>



Büssing-NAG Kriegs-Dauerwerbung



Büssing Sd.Kfz 222 GS 1942 <sup>A</sup>



Büssing-Frontlenker-Bus 1945 <sup>A</sup>



27.10.1950 – 6 043 655

Da als Kriegsfolge das eigene Karosseriewerk in Elbing verloren war, begannen unter anderem westdeutsche Karosseriebauer wie die Gebr. Ludewig in Essen (> Ludewig), Kässbohrer in Ulm (> Setra), > Drauz in Heilbronn, > Rathgeber in München, die Waggonfabrik Uerdingen (> Uerdingen), > Vetter und > Faka in Salzgitter mit Aufbauten für Büssing-Omnibusse. Die Niedersächsische Waggonfabrik J. Graaff in Elze (> Graaff) bezog ebenfalls Büssing-Fahrgestelle. Die Karosseriefabrik Adolf Emmelmann GmbH in Hannover wurde als Hauptaufbauhersteller für Büssing-Omnibusse in den direkten Büssing-Vertrieb aufgenommen. Emmelmann karossierte neben Omnibus-Gelenkzügen vornehmlich Reiseomnibusse, deren Fertigung Büssing fast vollständig an das Hannoveraner Unternehmen abtrat. Weiter stellte die DÜWAG (Waggonfabrik Uerdingen A.G. Werk Düsseldorf) Mitte der sechziger Jahre Gelenkzüge mit Büssing-Aggregaten her. In Berlin übernahmen Anfang der Fünfziger Jahre > Gaubschat, Orenstein & Koppel (> O & K) sowie die Vereinigten Werkstätten Wittenau (VWW) die Fertigung von Doppeldeckern für die BVG. Die West-Berliner BVG blieb bis zuletzt ein treuer Kunde und orderte ausschließlich Büssing-Fahrgestelle für ihre berühmten „großen Gelben“.



Büssing-Stadtbuss 1950 vor der Gedächtniskirche in Berlin <sup>DQ A</sup>



Büssing 1945 <sup>A</sup>

Rascher als nach dem Ersten Weltkrieg erholte sich der Export. Bereits 1950 gingen 20 für tropische Bedingungen ausgestattete Trambusse nach Kairo in Ägypten, Spanien folgte als Abnehmer. Erst 1951 baute Büssing eine eigene Karosseriefertigung auf, die sich vornehmlich mit Stadt- und Überlandbussen beschäftigte.

Anlässlich des 10 000. Nachkriegswagens am 12. September 1950 (Typ

8000 S) erhielt Rudolf Egger das Privileg, den Namen „Egger-Büssing“ zu führen. Direktor Staniewicz empfing von der TH Braunschweig die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber. An weiteren Ehrungen erhielten anlässlich seines 75. Geburtstags Paul Werners 1952 die Würde des Dr.-Ing. e.h. von der TH Braunschweig sowie das Bundesverdienstkreuz, und zu seinem 60. Geburtstag 1953 Rudolf Egger-Büssing das Große Bundesverdienstkreuz, die Ehrensatorwürde der TH Braunschweig sowie die Ehrenbürgerschaft der Stadt Braunschweig.

Am 1950 in Produktion gegangenen Typ 5500 S/K/A (mit einem veränderten Motor LDX, 120 PS) der als Pritschenwagen, Dreiseiten-Kipper, Sattelzugmaschine und mit Allrad den 5000er ablöste, erschien der alte Büssing-Löwe wieder in der Kühlerzier. Die Nachfolger traten Ende 1951 der Typ 6000 S/K/A (120 PS) und 1953 der Typ 6500 S/K/A (150 PS) an. Besonders die 6000er erfreuten sich großen Zuspruchs im Ausland und wurden noch für den Export gebaut, als sie in der Bundesrepublik nicht mehr zugelassen waren.

Mit dem dreiachsigen Frontlenker-Schwerlastwagen Typ 12 000 (U 13,

xxxx ccm, 1951: 175 PS; 1952: 180 PS), der auch als Typ TU-6-Rad bezeichnet wurde, versuchte Büssing zur IAA 1951 an die legendären Vorkriegs-Dreiaxler anzuknüpfen. Obwohl dieser Gigant mit 12–13 t Nutzlast im Rahmen der StVZO immerhin 4 Tonnen mehr befördern konnte als ein gleichgroßer Zweiachser, blieb die Stückzahl mit 39 Exemplaren bescheiden. Fort-

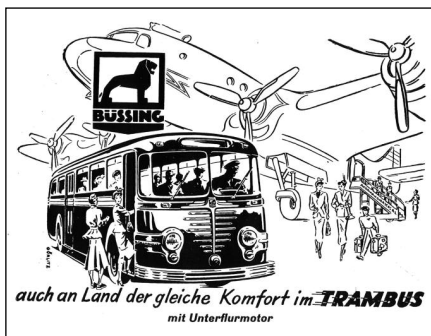
schrittlich war die Servolenkung, die Büssing als erste deutsche Firma serienmäßig einsetzte. Fast die ganze Produktion des 1952 erschienenen dreiachsigen Großraum-Trambus-Niederahnen-Fahrgestells 12000 T bzw. TU (U 13 und auf Wunsch U 15 mit 200 PS, 13539 ccm), nämlich 40 von 44 Exemplaren, übernahm die Westberliner BVG für ihre von > Gaubshat,



Büssing 6000 T mit 135 PS 1952



Büssing 8000 im Jahr 1950 <sup>Hik</sup>



Büssing Werbung in den 1950ern



Büssing 8000 U 1952 <sup>DQA</sup>



Büssing 8000 U 1952 <sup>DQA</sup>

> O & K und der Vereingten Werkstätten, Berlin-Wittenau, aufgebauten Doppeldecker (maximal 105 Fahrgäste). Die Eindecker-Version beförderte 95, im Spitzenverkehr 116 Personen.

*KUV 1951 21 208 – 11.10.) BILD: Büssing-Fahrgstell TU mit 135 Ps, 8,7 l, Sechszylinder-Unterflur*

Gängiger war dagegen der 1951 vorgestellte Omnibus 6000 U und der Trambus 6000 T (U 10, 150 PS, 9842 l).

Erfolgreich war auch der ab 1952 parallel zu den Haubentypen gefertigte Frontlenker Typ 8000 U 13 (180 PS). Mit dem Frontlenker-Unterflur-Typ 7500 U (150 PS, U 10) erschien im Herbst 1954 erstmals ein Büssing-Fahrzeug auf der Straße, das mit 9 Tonnen Nutzlast mehr transportieren konnte

als es selbst wog (Eigengewicht: 6 t), ihm zur Seite stand der 7500 S (150 PS, S 10) als Haubenfahrzeug mit stehendem Motor.

In Braunschweig-Querum waren am 24. Oktober 1951 nach Plänen der Geschäftsleitung aus dem Jahre 1942 die modernste Schmiede Norddeutschlands und ein Presswerk vollendet worden, das auch ehemalige Mitarbeiter aus den Elbinger Büssing-Werken aufnahm. Hier begann Büssing, die Gesamtbelegschaft war auf 43 000 Personen gewachsen, mit der Serienfertigung eigener Omnibuskarosserien. Sie wurden für den Stadtverkehr, Überlandverkehr und als Reisebusse mit nur allem erdenklichen Komfort ausgestattet. Der Trambus 5000 TU wurde noch im gleichen Jahr durch den gleichmotorisierten Typ TU mit auf 5,5 t erhöhtem Gesamtgewicht abgelöst.

1952 hatte sich der Export Büssings ins europäische Ausland und nach Übersee auf 42 Prozent des monatlichen Umsatzes vergrößert. Vor allem Argentinien, Belgien, Griechenland, Holland, Luxemburg, Mexiko, Norwegen, Österreich, Persien, Portugal, Spanien, aber auch Ungarn orderten Fahrzeuge mit dem Büssing-Löwen. Die dänische Dansk Automobil Byggeri (DAB), Silkeborg, stellte nach Büssing-Lizenzen eigene, modifizierte Fahrzeuge her.

*KUV 1954 25/26 324 – 30.12.) Veränderung der Typenbezeichnungen bei Büssing: Eine technische Überprüfung des Bauprogramms hat die Büssing Nutzkraftwagen G.m.b.H. veranlasst, eine Umbenennung ihrer Fahrzeugtypen vorzunehmen. Es finden in Zukunft folgende Bezeichnungen der Fahrzeuge des Lastkraftwagen- und Trambusfertigungsprogramms Verwendung:*

- Typ 4500 U statt Typ 4000
- Typ 4500 T statt Typ 4000 T
- Typ 6000 S statt Typ 6000
- Typ 6500 T statt Typ 6000 T
- Typ 7500 U statt Typ 7500
- Typ 7500 U
- Typ 8000 S statt Typ 8000
- Typ 8000 U statt Typ 8000 mit U 13
- Typ 12000 U statt Typ 12000
- Typ 12000 T statt Typ 12000 T mit U 15



Büssing 8000 mit 150 PS 1952 <sup>DQA</sup>



Büssing 6500 T mit O&K-Karosserie, der „Große Gelbe“ aus Spandau ca. 1953 <sup>A</sup>

Die Bezeichnung T bedeutet Trambus (stets mit Unterflurmotor), die Bezeichnung S bedeutet stehender Motor, die Bezeichnung U bedeutet Unterflurmotor.

Als Lkw Typ 4000 erschien zur IAA 1953 ein neuer 4-t-Frontlenker mit einem ebenfalls neuen 100-PS-Unterflur-Diesel Typ U 5 (5429 ccm).



**BÜSSING**  
UNTERFLUR  
DIESEL



bei Lasten bewährt



vom Fahrgast begehrt

Büssing-Werbung 1953



Die gewichtsparende Verbundbauweise zeigte Büssing ebenfalls zur IAA 1953, womit sich auch bei Büssing der Omnibus entgültig vom Lkw emanzipierte. Der mit Achsen und Aggregaten schon fahrbare Unterbau erhielt seine Stabilität erst im Verbund mit dem unmittelbar darauf befestigten Wagenboden und dem Aufbau. Der erste Bus Typ 4000 T (U 5) wurde 1954 vom stärkeren 4500 T abgelöst, beide waren für kleinere Städte und Gemeinden konzipiert.

Die Eingriffe des Gesetzgebers (Seebohm-Verordnungen) in die Konstruktion der Fahrzeuge durch die Beschränkung von Maßen und Gewichten brachte Büssing in eine schwere Krise, in deren Folge 2000 Mitarbeiter entlassen wurden. Umso wichtiger war der Großauftrag für 200 Trambusse mittlerer Bauart aus der kolumbianischen Hauptstadt Bogota, deren erste Lieferung im Dezember 1955 dort auf Linie ging.

In Erwartung der Reduzierung des zulässigen Gesamtgewichts der Lkw auf 12 t und der Dreiachser auf 18 t sowie der Einzelachslast auf 8 t stellte Büssing zur IAA 1955 in Frankfurt ein neues Nutzfahrzeug-Programm vor, mit dem der sogenannte Leichtbau eingeleitet wurde.

Es bestand aus nur zwei Grundtypen und umfasste in Verbundbauweise die Omnibusse TU 7 (130 PS, 6750 ccm) und TU 11 (170 PS), die Hauben-Lkw

LS 7 und LS 11 mit stehendem Motor und mit liegendem Unterflur-Motor die Frontlenker-Typen LU 7 (6,25 t Nutzlast) und LU 11 (8,7 t Nutzlast). Die neue Typenbezeichnung enthielt das angenäherte Hubraumvolumen der beiden Büssing-Motor-Konstruktionen U/S als Liter-Angabe in der angehängten Ziffer wieder. Der U/S 7 leistete 130 PS, und 170 PS brachte der U/S 11.

Die Chromzier der Büssing-Omnibusse reduzierte sich 1957 auf eine Spange über einem waagrecht gehaltenen Oval. Mit Luftfederung TU 5 S, TU 7 S, TU 10 und TU 11.

In den Typen TU 5 S und TU 7 S verwirklichte Büssing erstmals serienmäßig vollselbsttragende sowie luftgefederter Busse mit geschweißtem Fachgerippe und Heckmotor. Diwabus-Getriebe (Differential-Wandlergetriebe für Busse, Ein- oder Zweigang-Ausführung) wurden auf Wunsch für den Omnibusbetrieb im Haltestellenverkehr eingebaut.

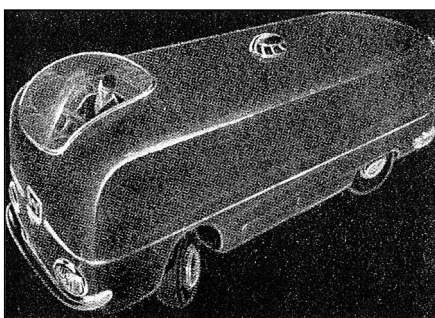
Die selbsttragenden Fahrzeuge gerieten zum Flop. Zu stark lehnten sich Konstruktion und Erscheinungsbild an die Entwürfe von > Pekol und die Serienausführung von Kässbohrer (> Setra) an. Somit standen zwei konstruktiv unterschiedliche Baureihen mit dem gleichem Namen im Programm.

Als kleinster Büssing-Bus wurde 1957 der TU 5 (U 5, 110 PS) angeboten, der in Verbundbauweise hergestellt war und Platz für 90 Fahrgäste (32 Sitze) bot. Der TU 11 (wahlweise U 11 und U 10, 150 PS) hatte im

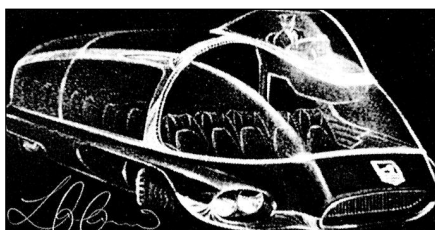
„TU 10-Verbund“ (U 10) einen kleineren Bruder erhalten. Neben dem TU 10 in Verbundbauweise wurde bis 1959 als Nachfolger des 6500 T noch der „TU 10-Rahmen“ angeboten.

Die Zahl der Sitz-Reihen wurde 1959 vor die Motorkennung gestellt. So hatte der Omnibus 13 R U 10 dreizehn Sitzreihen und den Unterflurmotor U 10 Motor mit 150 PS. Vom TU 5 abgeleitet folgten die Bus-Typen 10 RU 5 und 11 RU 5, 1960 der Typ 8 RU 5 sowie ab 1961 der 9 RU 5. Aus dem TU 7 abgeleitet waren die Typen 11 RU 7 und 12 RU 7. Der Bus mit 14 Sitzreihen (bis zu 103 Fahrgäste) wurde mit allen verfügbaren Motoren offeriert, also 14 RU 7/U 10 bzw. U 11. Für die neu auf gekommenen Waschstraßen wurde weitgehend auf Zierat und auf vorstehende Kotflügel verzichtet. Einen speziellen Typ bildete der auf Anregung der Hamburger Hochbahn entwickelte und vorrangig für Einmannbetrieb ausgelegte Büssing-10-m-Bus 11 R/U 7 H mit Luftfederung. Er besaß den Unterflurmotor U 5 xx? (110 PS, maximal 96 Fahrgäste) in Heckanordnung. Wahlweise wurde er auch mit dem U 7-Motor ausgestattet, dessen Leistung auf 145 PS (7150 ccm) gebracht worden war. Die ursprünglich angewandte Verbundbauweise wurde xx? von der selbsttragenden Röhrenbauweise XX? abgelöst.

1960 baute Büssing erneut selbsttragende Omnibus-Prototypen. Der 14 RU 10 H besaß einen Heckmotor, während man beim 14 RU 10 M die er-



Büssing 1956



Büssing 1956



Büssing Typ 4000 im Jahr 1953 <sup>A</sup>

probte Anordnung in Fahrzeugmitte beibehielt.

Bis zuletzt bot Büssing Fahrgestelle in Verbundbauweise an. Besonders die Karosseriefabrik Gebr. Ludewig G.m.b.H., Essen-Altenessen, und die Waggonfabrik Uerdingen A.G., Uerdingen profitierten von den Büssing-Fahrgestellen. Ludewig stellte in den Büssing-Vertrieb übernommene Anderthalbdecker (Marke: „Aero“) auch mit einer zusätzlichen Schleppachse her. Gelenkzüge verschiedener Hersteller mit Raum für bis zu 175 Fahrgäste boten eine Alternative zu den ab 1. Juli 1960 verbotenen Omnibusanhängern.

Das große Geschäft mit der neuerstandenen Bundeswehr hatte Büssing wohl wegen mangelnder Fertigungskapazitäten, aber auch nicht zuletzt wegen

seinen Unterflurkonstruktionen verpasst. Die militärischen Allrad-Prototypen 6000 S AW und der erste Allrad-Lkw mit Unterflur der Welt von 1955 Typ LU 11 AW (170 PS, 8,2 t) fanden keinen Gefallen. Die Bundeswehr bestellte bei Büssing nur etwa 200 Exemplare der Frontlenker-Omnibusse auf Lkw-Fahrgestell OLU 55 (110 PS) und als Großraum-Krankentransportwagen einige Konsul 11 K (125 PS, U 5).

1956 hatten 25 000 Fahrzeugeinheiten seit Kriegsende das Montageband verlassen, davon 10 000 mit Unterflurmotor.

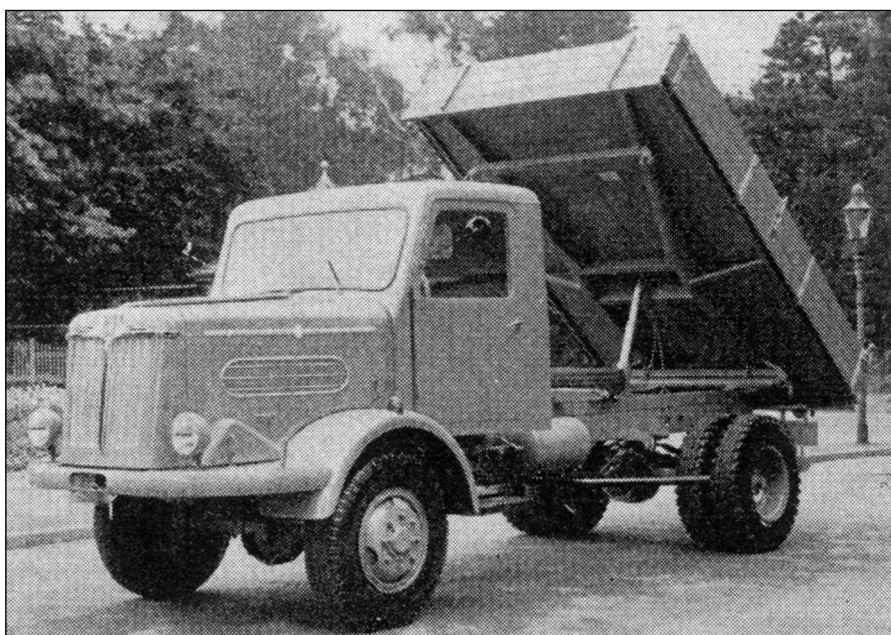
Um ihre Pionierleistung auf dem Gebiet der Unterflur-Bauweise in Deutschland zu dokumentieren, hatten die Büssing-Werke schon 1953 ein eigenes Unterflur-Diesel Markenzeichen

eingeführt. Die Unterflur-Anordnung der Motoren hatte einerseits unbestreitbare Vorteile bei der Raumausnutzung und fand Anklang bei den Fahrern, andererseits vermissten manche Fahrer die vermeintlich bei Unfällen Schutz bietenden langen Hauben. Nachteile zeigten sich auch in schwierigem Gelände, da die Antriebsaggregate leicht verletzbar waren, und bei Sattelzug- und Allrad-Fahrzeugen konstruktive Schwierigkeiten auftreten. Während die übrigen deutschen Nutzfahrzeughersteller durch Baukastensysteme die Typenvielfalt mit einer relativ kleinen Einzelteilfertigung ständig ausweiten konnten, scheiterte Büssing mit dem Versuch, nur noch Frontlenker anzubieten. Büssing war somit gezwungen, weiterhin die äußerst kostenintensive und letztlich unrationelle Fertigung von drei parallelen Grundkonstruktionen aufrechtzuerhalten. Neben den Frontlenker-Unterflur-Fahrzeugen (U) stellte Büssing Frontlenker mit im Fahrerhaus stehend angeordneten Motoren (SF) und konventionelle Haubentypen her (S).

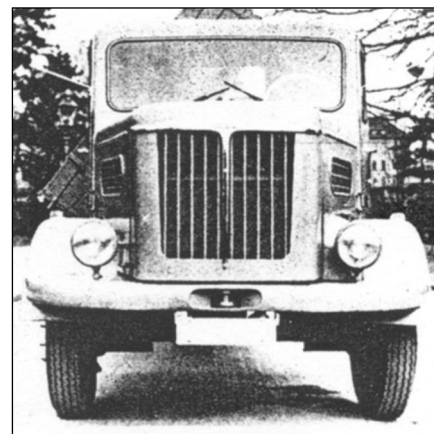
Die Haubentypen LS 7 und LS 11 ??xx wurden 1957 durch die Frontlenker LS 7 F und LS 11 F ??xx mit stehendem Motor abgelöst. Diese Frontlenker-Sattelzugmaschinen mit stehendem Motor entsprachen der regierungsseitig propagierten Einführung des Sattelzugs als Ferntransportmittel der Zukunft. Mit dem neugestalteten Haubenfahrzeug LS 5 (110 PS), dessen Prototypen > Borgward-Fahrgestelle und Borgward-Kabinen besaßen, stieg Büssing 1957 erneut in die 5-t-Klasse ein. Ein neues Design erhielten sukses-



Büssing 8000 A 1958 <sup>A</sup>



Büssing LS 55 1959 <sup>A</sup>



Büssing LS 5 Front 1958

sive alle Haubenmodelle. Daneben hatte Büssing auch eine neue 5-t-Frontlenker-Baureihe entwickelt. Nach vielen optischen Änderungen kam der ursprünglich auf der IAA 1957 als LU 5 bezeichnete Frontlenker 1959 als LU 55 (Omnibusvariante OLU 55) auf den Markt. Gleichzeitig wurde der alte Traditionsname „Burglöwe“ für die 5-Tonner (LU/S 55) wieder aktiviert. (ATZ 1961 71/110 PS: xx1961: 126 PS) In Holland nannte man den „Burglöwen“ allerdings Ambassador.

Während 1958 bei den Typenbezeichnungen LU/S 11 das Gesamtgewicht hinter die Motorspezifikation gehängt wurde, stellte man bei den übrigen die Nutzlast davor. Die 7-t-Lkw-Palette umfasste 1959 nach einer neuerlichen Änderung der StVZO die fünf Grundmodelle LU 75, LS 75, LU 77, LS 77 und den sowohl zwei- als auch dreiachsigen LS 77 F. Als erster Büssing-Lkw hatte der LU 11 im gleichen Jahr probeweise die im Omnibusbau bewährte Luftfederung erhalten. Der dreiachsige LS 711 F diente 1960 im Inland als Kipper und Sattelschlepper (19 Stück), während der ebenfalls dreiachsige LS 1111 F/3 mit 26 t Gesamtgewicht und 17,2 t Nutzlast für den Export bereitstand.

Ende der Fünfziger Jahre war die Kapazität der Büssing-Werke im Braunschweiger Stammwerk erschöpft. Das Kapital des Familienunternehmens reichte nicht mehr aus, um die dringend notwendigen Fabrikationsumstrukturierungen selbst zu finanzieren. 1959 wurde der Diplom-Ingenieur Severin Bertsch, der die Büssing-Lkw-Baureihe in Leichtbauweise entwickelt hatte, Vorsitzender der Geschäftsführung (bis 1962). Er initiierte Anfang 1960 eine produktionstechnische Zusammenarbeit mit der Linke-Hofmann-Busch Waggon-, Fahrzeug-Maschinenfabrik GmbH, Salzgitter, (einem Tochterunternehmen der bundeseigenen Salzgitter A.G.) zur besseren Auslastung der vorhandenen Kapazitäten. Am 27. April 1960 wurde Büssing erneut eine Aktiengesellschaft (Büssing Automobilwerke AG) mit 14,5 Millionen DM Aktienkapital.

Eine hektische und kostspielige Phase der Umstrukturierung begann,

die Millionen verschlang und das Ende der Marke Büssing einleitete. Um in Süddeutschland präsent zu sein, pachtete Büssing ab Juli 1960 die Karosserie-

riefabrik Hubertia in Küps/Oberfranken und entlastete damit die Braunschweiger Omnibus- und Sonderfahrzeug-Produktion.



Auch ein Büssing braucht mal eine Pause, 1959 <sup>A</sup>



Büssing TU 5 Linienbus 1958 <sup>A</sup>

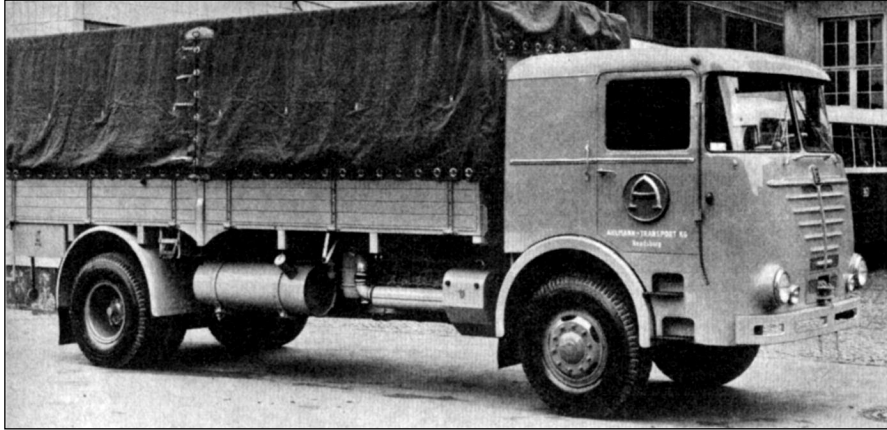


Büssing 13 R Gelenkbus 1959 <sup>A</sup>

Eine Fehlinvestition wurde die Errichtung eines Zweigwerks für den Getriebebau auf dem Larreter Polder in Emden, die 1961 begann. Im Braunschweiger Raum gab es damals nicht genug Arbeitskräfte. Schon Anfang 1964, nach nur zweieinhalbjähriger Nutzung,

verkaufte Büssing das Emdener Werk an > Volkswagen. Getriebe wurden stattdessen in Braunschweig gefertigt. Zur Produktionsausweitung erwarb Büssing am 28. Oktober 1961 aus der > Borgward-Konkursmasse das ehemalige Lastwagen-Zweigwerk in Oster-

holz-Scharmbeck. Hier stellte Büssing unter anderem neben Borgward-Ersatzteilen von 1964 bis 1966 auch 138 Original-Borgward-Lkw (B 2000 A-O/0,75 gl.) für die Bundeswehr her, die in der Produktionsstatistik als Sonder-Kfz. 0,75 t gl. bezeichnet werden. 1969 folgten noch einmal 25 Exemplare als Sonder-Kfz. TGL 0,75. Ebenfalls für die Bundeswehr konstruierte Büssing im Zuge der Diskussion um militärisch verwendbare Amphibien-Fahrzeuge zwischen 1963 und 1967 schwimmfähige Allrad-Geländewagen-Prototypen (Typ MB/Z) mit 2,5 t Nutzlast auf dem Land und 4 t im Wasser. Wohl einmalig in dieser Fahrzeug-Gattung war die Verwendung eines Unterflurmotors (192-PS-Sechszylinder), der auch zwei Wasserantriebschrauben antrieb. Zur Serie kam es jedoch nicht.



Büssing LU 11 1960 <sup>A</sup>



Büssing 11 R U 7 H 1961 <sup>A</sup>



Büssing Commodore 1961 <sup>A</sup>

Die neuen, in selbsttragender Röhrenbauweise hergestellten Büssing-Omnibusse mit im Heck angeordneten Motoren hatten 1961 repräsentative Honoratiorentitel erhalten. Der „Konsul“ 11 R (U 5/126 PS) stand für den Überland- und Reiseverkehr zur Verfügung, der „Senator“ 11/12/13/15 R (U 7/145 PS) deckte alle Personentransportsparten ab, während der „Präsident“ 14 R (150 PS, U 10 und 210 PS auf 170 PS gedrosselt, U 11) für Stadtverkehr und Reiseverkehr mit bis zu 51 Sitzplätzen und 55 Stehplätzen angeboten wurde. Das schlichte Halbierte Oval der Frontzier wurde xxx? wieder mit einem ver-



Büssing-Reklame 1960

einfachten Büssing-Chromgitter aufwertet. Typisch für Konsul und Senator wurden die modisch nach vorn gerichteten Parallelogramm-Seitenscheiben nach US-amerikanischem Vorbild.

1967 ?? erschien der „Präfekt 11/12/13“ (auch als „VÖV-Standard-Linienbus“ nach den Richtlinien des Verbands Öffentlicher Verkehrsbetriebe) in rahmenloser, selbsttragender Röhren-Bauweise mit dem Direkteinspritz-Dieselmotor U 7 D (155 PS) im Heck (bis zu 49 Sitzplätze, 115 Fahrgäste). Die Reisebus-Ausführung Präfekt 13/15 war für den Linienverkehr nutzbar, wurde aber auf Wunsch auch mit Toilette und Unterflurkofferraum ausgestattet. Als Motoren dienten die neuentwickelten Direkteinspritzer U 7 D (155 PS) und U 11 D (210 PS) sowie auch der herkömmliche U 11. Der Präfekt-Standard (VÖV-Ausführung) besaß den U 11 D auf 185 PS gedrosselt. Als Doppeldecker wurde der Präfekt 25/26 (150 PS) angeboten.

Nach der neuerlichen Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Jahre 1960 erhielten alle Büssing-Lkw-Baureihen 1961 neue Namen. In der untersten Klasse standen die LU 5/10 und LS 5/10 Burglöwen mit 10 bis 12 t Gesamtgewicht. Die Burglöwen-Lkw wurden zwischen 1962 und 1964 im Zweigwerk Emden produziert.

Die mittlere Klasse mit 13 und 14 t zulässigem Gesamtgewicht deckten die Typen LU 7/14 Supercargo, LS 14 Supercargo und Supercargo LS 7/14 F ab. Die Supercargo-Baureihe war mit den U 7/S 7- (150 PS) und U 11/S 11-Motoren (170 PS) versehen. 1963 änderte sich erneut die Bezeichnung in Supercargo U und Supercargo S.

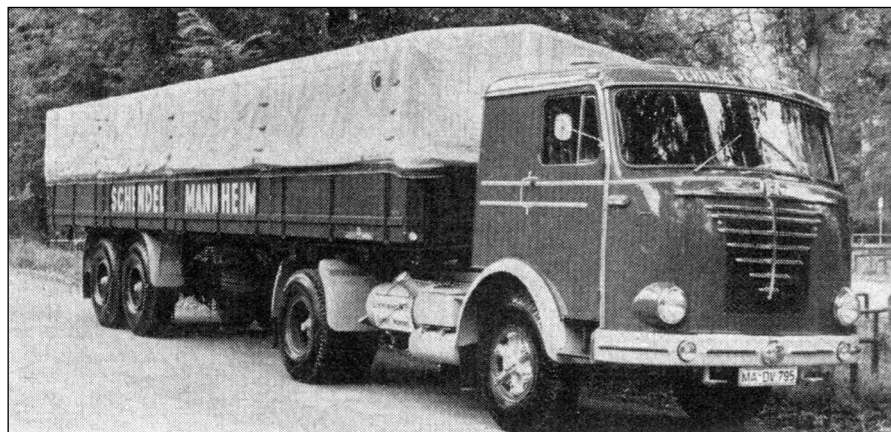
Die Klasse der Schwerlastwagen (16 t Gesamtgewicht) und Sattelzugmaschinen bis zu 38 t Gesamtgewicht umfasste die Typen Commodore LS 11/16, Commodore LU 11/16 F und Commodore LU 11/16. Der LS 1111 F war mit 18 t Gesamtgewicht zum Commodore LS 11/18 F 3 geworden, während die Exportausführungen mit 20,5 bzw. 26 t Gesamtgewicht die Bezeichnung LS 11/20 und LS 11/26 (dreiaxsig) erhielt. Ab 1963 nannte Büssing die Baureihe „Commodore U/UK“ (192 PS, U 11, ab 1965 mit 210 PS, U 11 D),

„Commodore F“ und „Commodore S“ (192 PS, S 11). Prototyp blieb der dreiachsige „Commodore F 3“.

Besonders die geräumigen Fernfahrerhäuser genossen wegen ihres Komforts und der Geräumigkeit einen hervorragenden Ruf. Schon 1962 war dem Commodore-Fahrerhaus ein Ehrendiplom des französischen Automobilclubs (ACF) auf dem Pariser Salon verliehen worden, 1966 erhielt auch die neue

Commodore-Kabine diese Auszeichnung.

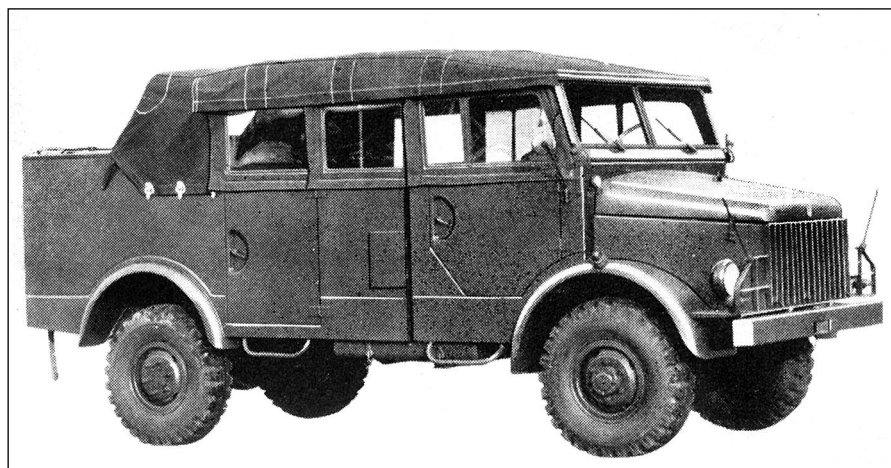
In der Absicht, auf lange Sicht die gesamte Büssing-Nutzfahrzeugfertigung zu konzentrieren, hatte Büssing 1961 mit dem Ausbau auf dem ehemaligen NIEMO-Gelände in Querum begonnen. Nachdem jedoch 1962, gleichzeitig mit einer Kapitalerhöhung auf 20 Millionen DM, eine Sperrminorität von 35,5 Prozent von der Salzgitter



Büssing-Sattelzug 1961 <sup>A</sup>



Büssing-Reisebus 1962 <sup>A</sup>



Büssing-0,75-t-Lkw gebaut von 1962 – 1968 <sup>OS</sup>

A.-G. übernommen worden war, veranlasste diese die Errichtung eines neuen Montagewerks in Salzgitter-Watenstedt. Der ehemalige Linke-Hofmann-Busch-Geschäftsführer Dr.-Ing

Oswald Putze war im Juli 1962 neuer Vorstandsvorsitzender der Büssing Automobilwerke AG geworden.

Ende 1962 vereinbarte Büssing eine Zusammenarbeit mit der Krauss-Maf-

fei A.G., München, deren Joint Venture mit der Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (> M.A.N.) dadurch beendet wurde. Bis 1965 verließen 150 Exemplare des Büssing-KMS 12 das Münchner Werk. Der Reisebus vereinte die Krauss-Maffei Gitterbauweise und Büssings U 7-Motor (Heckanordnung), wie sich im Frontemblem dokumentierte. Büssing übernahm auch den Kundendienst für sämtliche bisher bei Krauss-Maffei gebauten Omnibusse.

Am 25. Juni 1964 verließ der erste Büssing-Lkw das Watenstedter Fließband (Der erste Omnibus folgte am 4. Februar 1967). Das Braunschweiger Stammwerk am Heinrich-Büssing-Ring wurde an die Brauerei Feldschlößchen abgegeben. Im gleichen Jahr waren 54 Prozent aller bei den Betrieben des öffentlichen Nahverkehrs eingesetzten Omnibusse Büssing-Trambusse mit Unterflurmotor, der Marktanteil bei Fernverkehrs-Lkw hatte 25 Prozent erreicht.

Mangels eigener Fahrzeuge der unteren Nutzlastklasse übernahm Büssing 1964 den Vertrieb und die Betreuung für die leichten Lastwagen der zum Fiat-Konzern gehörenden italienischen Firma Officine Meccaniche, Brescia (Markenzeichen OM). Büssing bot die Fahrzeuge bis 1971 (Übernahme durch M.A.N.) mit dem Schriftzug „Büssing Service“ über die eigens gegründete Büssing-OM Vertriebsgesellschaft mbH, München, Promenadenplatz 6, an. Die OM-Typen „Cerbiatto 20“ (kleines Reh) 70- oder 80-PS-Vierzylinder-Direkteinspritzer, „Lupetto 27“ (kleiner Wolf) mit 80-PS-Vierzylinder-Direkteinspritzer sowie „Lupetto 33“ (1966: 85 PS) und „Leoncino 38“ (kleiner Löwe, 1966: 85 PS) und „Diano“ (nach Diana, der Göttin der Jagd) mit xx-PS-für 2 bis 3,87xxx? Tonnen Nutzlast errangen jedoch keine Marktbedeutung. Ebenso erging es dem auch angebotenen OM-Fahrgestell Tigrotto (großer Tiger); 85-PS-Vierzylinder-Direkteinspritzer, max. 5,83 t Tragfähigkeit). 1966 erweiterte ein 7,5-Tonner Typ Daino 44 (4,4 t Nutzlast, 92-PS-Motor) das Angebot. Ab 1969 erfolgte der Vertrieb der nun BS-OM 20, BS-OM 27, BS-OM 35 (3575 kg NL), BS OM 40 (3940 kg) und BS OM 45



Büssing LU 5-10 Burglöwe 1962 <sup>A</sup>



Büssing-2,5-t-4x4 Unterfluramphibienfahrzeug 1963–1967 <sup>A</sup>

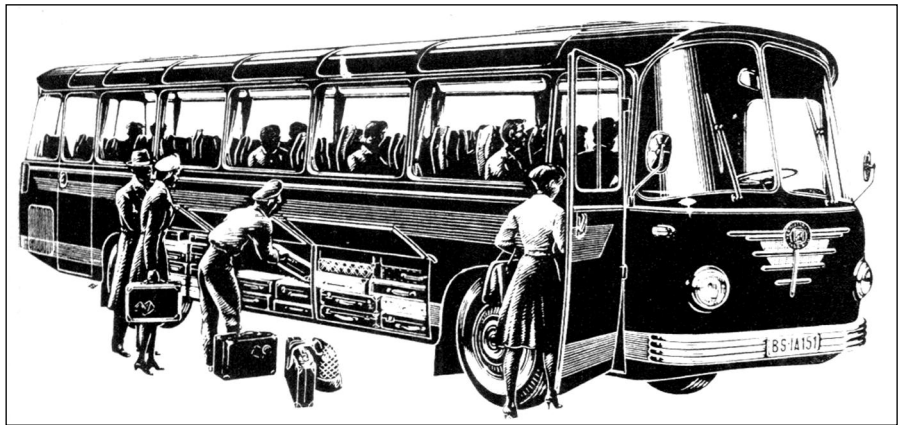


Büssing Katas Prototyp 1964 Foto BrekA

(4480 kg) genannten Fahrzeuge von Salzgitter aus. Die Motorleistungen wurden auf 80, 90 und 105 PS angehoben.

Für den städtischen Verteilerverkehr entwickelte Büssing 1965 den Pritschenwagen Burglöwe 09-110 (U 5) mit vor- und tiefergesetzten Fahrerhaus, das nur 35 cm Einstieghöhe aufwies. Aus dem Supercargo U, der 1965 den neuentwickelten Unterflur-Direkteinspritz-Dieselmotor U 11 D (210 PS) erhielt, hatte Büssing mit neugestaltetem Fahrerhaus die Typen Supercargo 14-150 (U 7) und Supercargo 14-185 (U 11 D gedrosselt) entwickelt. Die neue Zahlenkombination zeigte die wesentlichen Parameter: Gesamtgewicht und PS. *xxx (neugestaltetes Fahrerhaus für Supercargo 14-185 ab 1965 !!!)*

Das wohl teuerste Projekt der deutschen Nutzfahrzeuggeschichte blieb der Versuch Büssings, ein komplettes neues Unterflur-Programm zu verwirklichen und damit die bisher betriebene mehrgleisige Fertigung aufzugeben. Vorge stellt wurden die von dem Designer



Büssing KMS 12 (Büssing-Krauss-Maffei) 1963 <sup>A</sup>



Büssing Senator Stadtbus 1963 <sup>A</sup>

**Kein Problem**  
 Viel Nutzfläche fürs Geld!  
 Die Unterflurbauart macht BÜSSING Fahrzeuge so wirtschaftlich. Der Motor liegt unter dem Wagenboden. Darüber ist nur Nutzfläche. Über die ganze Fahrzeuglänge.  
 Kein Problem für jeden Verwendungszweck: Für Ihre Fahrgäste. Für Ihre Ladung. Für Ihre Besatzung. Und für alle Sonderaufgaben.

**BÜSSING**  
 Unterflur  
 eine Bauart  
 der Vernunft

BÜSSING AUTOMOBILWERKE AG BRAUNSCHWEIG

Büssing-Werbung 1964

Ein neues Programm aus einem neuen Werk

# Burglöwe 65

2000mal haben wir den »Burglöwe« gebaut. Als Pritschenwagen. Als Kipper. Als Sattelschlepper. Als Fahrgestell für Sonderaufbauten. Unseren Kunden gefällt er. So wie er war. Uns noch nicht. Besser ist mehr als gut. Also machten wir ihn noch besser. Bevor er auf das neue Band im Montagewerk Salzgitter-Watenstedt kam.

Rahmen — noch stärker. Federn — noch breiter. Lenkung — noch präziser. Getriebschaltung — noch leichtgängiger. Bremsen — noch besser. Sie sollten ihn sich ansehen. Und fahren. Es lohnt sich wirklich. Der »Burglöwe 65« ist genau der 6-Tonner, den Sie suchen.

**BÜSSING**  
 Unterflur  
 eine Bauart  
 der Vernunft

BÜSSING AUTOMOBILWERKE AG BRAUNSCHWEIG

09/11-1/64

Büssing-Werbung 1965

Louis L. Lepoix (er entwarf auch Henschel-Fahrerhäuser) gestalteten zweiachsigen „Pseudo-Frontlenker“ (kurze Haube), Supercargo 14-150, Commodore 16-210 und Commodore 19-210

sowie die Dreiachser Commodore 22-210 und Commodore 26-210 auf der IAA 1965 in Frankfurt. Der neuentwickelte Direkteinspritzer-Diesel-Unterflurmotor U 11 D (210 PS) war

längsliegend vor der Vorderachse eingebaut. Nun schienen auch die Konstruktionsprobleme für Unterflur-Allrad-Kipper (Supercargo 14-150) und -Sattelschlepper-Fahrzeuge (Commodore 16-210) gelöst. In Serie gingen diese Fahrzeuge (außer dem S 16-210) nicht, da es mit der aufwendig konstruierten luftgederten Vorderachse, der Federungsabstimmung sowie der Motorwartung Schwierigkeiten gab.

So beinhaltete das Büssing-Lkw-Programm von 1966 insgesamt 29 Typen in 84 Variationen von 8,95 bis 22 t Gesamtgewicht. Neben den mit neuem Frontlenker-Einheitsfahrerhaus (das als kurzes A und verlängertes B Fahrerhaus angeboten wurde) versehenen Typen, mussten auch noch die alten Commodore- und Supercargo-Fahrerhäuser beibehalten werden.

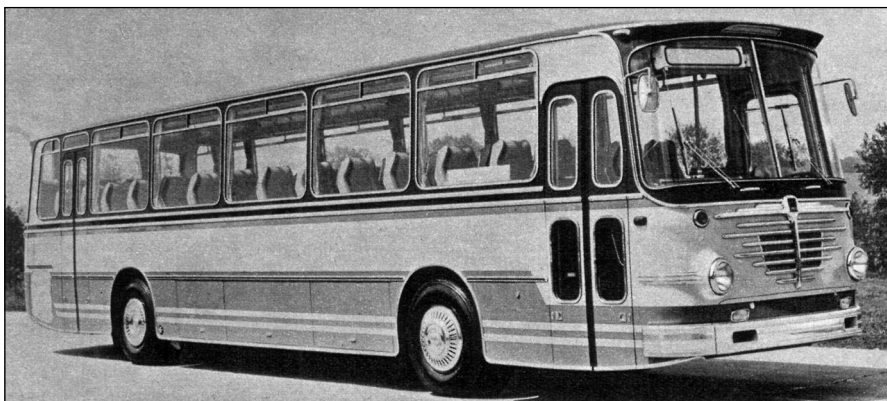
Eine letzte zukunftsweisende Idee verwirklichte Büssing nach mehr als zweijähriger Entwicklung ebenfalls 1965 mit dem „Decklaster-Palettenwagen“ Supercargo 22-150 (zwei gelenkte Vorder-, eine Hinterachse, 150-PS-Unterflur-Diesel), als Zugfahrzeug für 38 t zGG. Er war integraler Bestandteil eines von der Züricher Firma Rationorm AG durchrationalisierten Transport- und Lagerungssystems. Indem das Fahrerhaus tiefgelegt wurde, sodass es vorn unter der Ladefläche Platz fand, konnte die gesamte Fahrzeuglänge beladen werden. Zum ersten mal setzte Büssing hier auch ein Automatik-Getriebe ein.

Umsatzrückgänge zwischen 1963 und 1967 machten Büssing schwer zu schaffen, zur Produktionsauslastung in Watenstedt mussten deshalb Pressteile für den VW-Karosseriebau gefertigt werden. Im genannten Zeitraum sank die Mitarbeiterzahl von 7264 auf 6129. Nach Vorgesprächen war auf Betreiben der Deutschen Bank am 17. Januar 1967 ein Kooperationsabkommen zwischen der Salzgitter A. G. und M.A.N. bezüglich Büssing geschlossen worden.

1967 bot Büssing als erster Hersteller nur noch Frontlenkerfahrzeuge an, lediglich die schweren Commodore-Haubenkipper mit und ohne Allradantrieb standen noch für die Bauwirtschaft und den Export bereit. Alle anderen Typen erhielten ein Einheitsfahr-



Büssing Universal 1963 <sup>A</sup>



Büssing Trambus Präfekt 15 im Jahr 1965 <sup>A</sup>



Büssing Trambus Präfekt 98+21 S für Stockholms Linksverkehr 1965 <sup>A</sup>



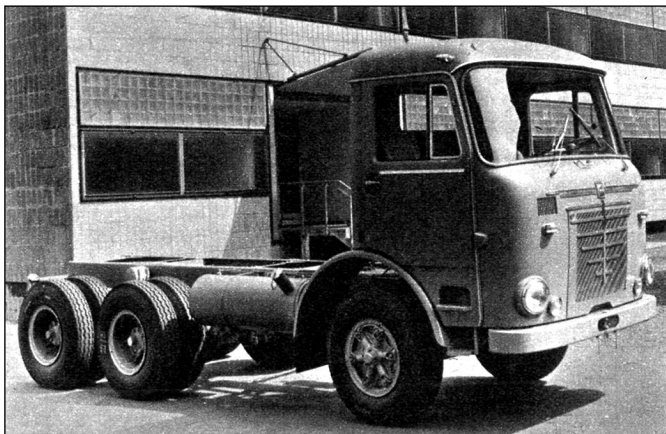
rerhaus, das auf Kritik der Fernfahrer hin 1968 um eine höhere Variante L bereichert wurde. Die Lepoix-Entwürfe waren nicht sonderlich berücksichtigt worden, lediglich die Fahrzeuge mit stehenden Motoren besaßen die von ihm gestaltete durchbrochene Front, während die Unterflurtypen einen glatten Bug aufwiesen. (Juli 1967 entfiel der Name Burglöwe. Mit dem Einheitsfahrerhaus ausgestattet und mit einem GG von 11 t erhielt das Fahrzeug die schlichte Bezeichnung L 11-126) Das neue Typenprogramm umfasste nun neben dem Burglöwe-Stadt-Lkw BS 09 LT und seinem auf 11 t Gesamtgewicht ausgelegten Schwestertyp BS 11 LT (126 PS, U 5) die Lastpritschen-Grundtypen BS 11 L (126 PS, U 5), BS 14 L

(U 11 D, 185 PS), BS 16 L (U 12 D, 240 PS) und mit Schleppachse den dreiachsigen BS 22 L (U 12 D, 240 PS). Als Sattelzugmaschine stand der Unterflur-Pseudo-Frontlenker mit Luftfederung noch zur Verfügung neben den Frontlenker-Sattelzugmaschinen mit

stehenden Motoren BS 16 S und BS 19 S, wahlweise mit reiner Blatt- oder kombinierter Blatt-Luftfederung. Die neue Kennung zeigte durchgängig das zulässige Gesamtgewicht. Ein spezielles Büssing-Frontlenker-Chassis BS 14 FSA (150 PS-Frontmotor) mit



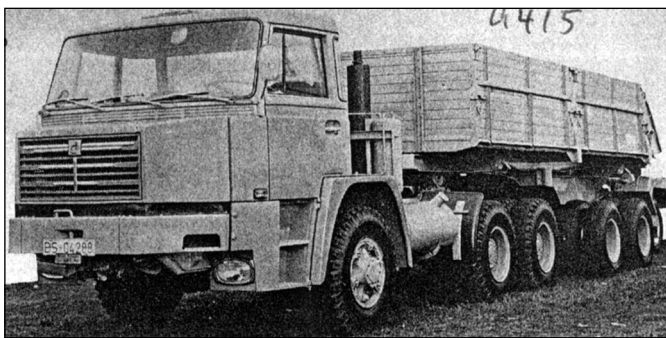
Büssing TU 7, Staufen 1966



Büssing Commodore FS 3, 195 PS, 32 t, 1964 <sup>A</sup>



Büssing Commodore S 16-210 1965 <sup>A</sup>



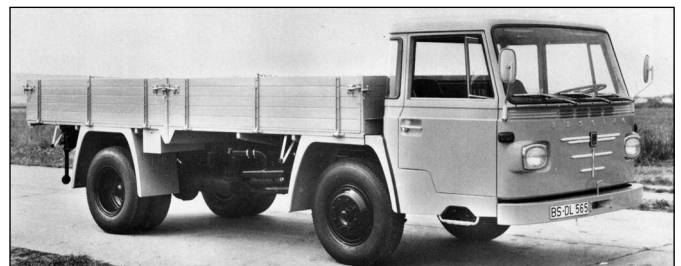
Büssing Prototyp 6x6 1965



Büssing Commodore 22-210 AK auf der IAA 1965 <sup>A</sup>



Büssing Commodore BS 16 Prototyp, Koegel-Silo, IAA 1963 <sup>A</sup>

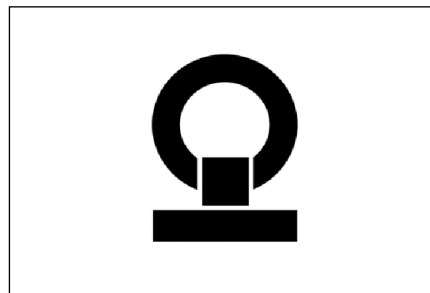


Büssing BS 11 LT 1965 <sup>DQA</sup>

10,8 t Tragfähigkeit bot man für Müll-Fahrzeuge an.

Am 4. Juli 1968 ging der Aktienanteil der Familie Büssing an den Salzgitter-Konzern über, der somit fast

100 Prozent des Aktienkapitals hielt. Mit einem neuen Management unter Leitung des ehemaligen Hanomag-Generaldirektors Lothar Hennies (seit 1967 bei Büssing im Vorstand, 1970



Salzgitter

Vorstandsvorsitzender) nahm das 70-Millionen-DM-Defizit innerhalb eines Jahres um die Hälfte ab. Statt vier bis fünf Lkw bei der Übernahme verließen 1969 arbeitstäglich 20 Lkw das Watenstedter Werk, in dem auch der Omnibusbau konzentriert worden war. Das Werk in Osterholz-Scharmbeck verkaufte man an > Faun.

1968/69 wurde die noch lückenhafte Lkw-Palette um die Typen BS 12 L (U7D, 135 und 156 PS), BS 13 L (U7D und U 11 D, 192 PS) und BS 15 L (U7D und U 11 D) erweitert. Mit stehenden Motoren stellte Büssing die Allrad-Kipper BS 14 AK und BS 15 AK (S 7 und S 7 D, 156 PS), die Schwerlastwagen BS 19 L (S 12 D und S 12 DA) und BS 22 L (mit liftbaren Schleppachse S 12 D und S 12 DA) und speziell für Containertransporte die Sattelzugmaschine BS 19 S 2 G (Nachfolger BS 20 S 2 mit S 12 D und S 12 DA-Motoren) mit zwei gelenkten Vorderachsen und Blattfedern her. Zwei angetriebene Hinterachsen besaß der Sattelschlepper BS 22 S (S 12 D, S 12 DA) und die Drei-



Büssing Supercargo 22-150 Decklaster 1965, der Zeit weit voraus



Büssing BS 11 L 1967 <sup>A</sup>



Büssing Fernlastwagen BS 16 L von 1966 <sup>A</sup>



Büssing 1967 BS 11 L <sup>A</sup>

achskipper BS 22 K und BS 32 K (S12D). Büssing arbeitete auch an einem Antrieb für eine zweite gelenkte Antriebsachse.

Zur IAA 1969 waren die Lkw-Kabinen nochmals überarbeitet worden und eine neue Omnibus-Generation vorgestellt worden. Die Büssing-Front-Chromzier war einem neugestalteten großen rechteckigen Büssing-Löwen-Emblem mit stilisierten Flügeln gewichen. Mit neuen, per Abgasturbolader aufgeladenen Direkteinspritzer-Dieselmotoren U/S 12 D A, die 310/320 PS Leistung erreichten, konnte Büssing schon 1969 als erster deutscher Her-

steller die ab Januar 1972 gesetzlich vorgeschriebenen 8 PS pro Tonne zulässigen Fahrzeug-Gesamtwichts überbieten.

*1969 auch neuer Fünfzylinder-Motor für Omnibus*

*Lao 1969 10 64 – Okt) IAA: Omnibusse und Omnibus-Karosserien: Um die Buggestaltung des VÖV-Standardlinienbusses hat es lange und heiße Diskussionen gegeben. Leicht gerundete Karosserieteile sollen größere Waschanlagenfreundlichkeit ergeben. Im Prinzip bleibt die Wagenfront mit den*

nach oben gekrümmten Scheiben erhalten. Büssing zeigte als einziger Omnibusfabrikant auf der IAA diese modifizierte VÖV-Bus-Lösung. Speziell für den Gebrauch in Omnibussen hat Büssing aus dem Unterflur-Diesel U 11 D durch Kappen des Treibwerks um eine Zylinder einen 5-Zylinder-Version entstehen lassen. Sie ist leichter und kürzer (Bei 9650 ccm bringt es der speziell für Omnibusse gefertigte Fünfzylinder U 10 D 51 auf 175 PS) --- *BILD Seite 70: Büssing-Reisebus mit Emmelmann-Aufbau BSE 120 GT, luftfederung, 12 m 52 Plätze*



Büssing Supercargo 14,5 t, 185 PS, 1966



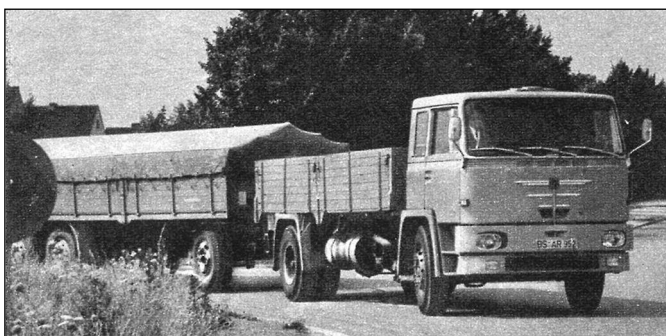
Büssing Supercargo AK 14-150 1967 <sup>A</sup>



Büssing BS 16 L mit Großraumfahrerhaus 1967



Büssing BS 19-20 S 2 mit 2 Lenkachsen 1968 <sup>A</sup>



Büssing BS 16 L 1967



Büssing 16 L, zuletzt mit 320 PS 1971 <sup>DQA</sup>



1968 – 1971



1968



1968 – 1971

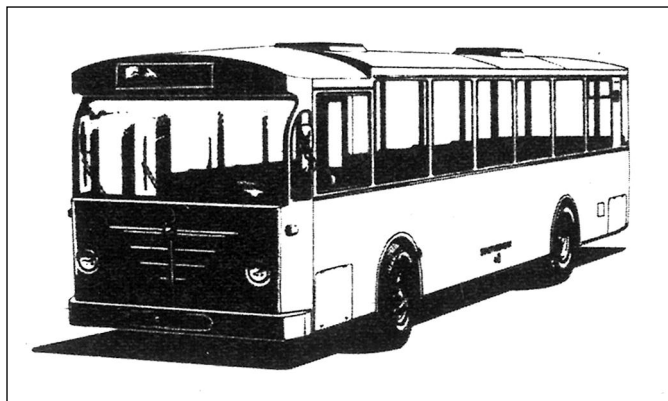
Das Omnibus-Programm umfasste die eigenen, das Emmelmann-Angebot ergänzenden eckigen Reisebusse BS 100 T/GT und BS 110 T/GT mit 10 bis 12 Sitzreihen (Heckmotor U 7 D, 156 PS oder U 11 D, 210 PS), die VÖV-Standard-Linienbusse BS 100 V,

BS 110 V und den BS 113 N. Schon 1970 folgten mit leicht geänderter, etwas runderer Form die Typen BS 120 V und BS 120 N, die den 210-PS-Dieselmotor U 11 D zwischen den Achsen trugen. Mit Emmelmann-Karosserie bot man 1970 den Typ BSE 120

GT/T/N-Reisebus mit 12 bis 15 Sitzreihen und Breitbandscheinwerfern an (U 11 D, 210 PS und U 12 D, 240 PS). Als Gelenkbus in Verbundbauweise standen der BS 170 V/N und der BS 180 V/N zur Verfügung. In Röhrenbauweise bot Büssing auch einen neuen Doppel-



Büssing Präfekt 26 mit 93 Sitzen 1968 <sup>A</sup>



Büssing Präfekt 13 D 1967 <sup>A</sup>



Büssing BS 117 N SÜ Standard 1971 <sup>A</sup>



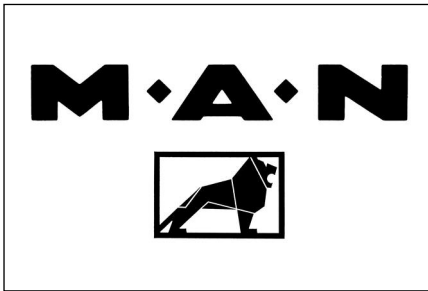
Büssing BS 110 V SL nach VÖV-Standard 1969 <sup>A</sup>



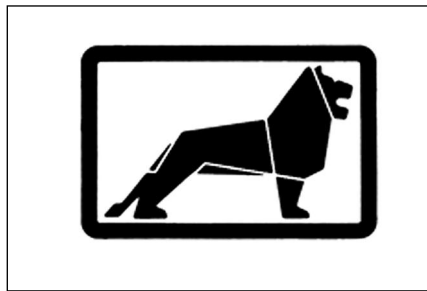
Büssing 110 GT Luxusbus mit 11 m Länge 1971 <sup>A</sup>



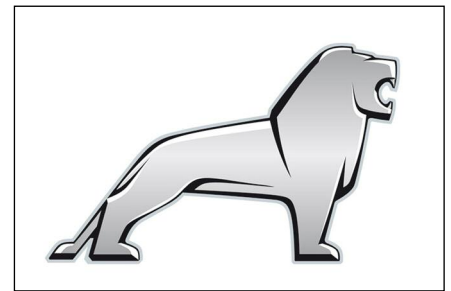
M.A.N. Büssing SL 192, 195 im Jahr 1972 <sup>A</sup>



17.12.1971 – 891 104



1968 – 2012



2012 –

decker an, den BS 110 DD. Die Zahlen dieser Typenbezeichnungen geteilt durch zehn verwiesen auf die Fahrzeuglänge in Metern, V stand für den Einsatz in der Innenstadt, N für Vorort-

/Überlandverkehr, T/GT für Touris- /Überlandverkehr, T/GT für Tou- risme/Grand-Tourisme. Erst Ende 1974 wurde die Emmelmann-Reisebuspro- duktion eingestellt und das Fachperso- nal von M.A.N. in Braunschweig und

Salzgitter-Watenstedt weiterbeschäf- tigt.

Die Aktienübernahme durch die M.A.N. hatte am 4. Juli 1968 mit 10 Prozent begonnen und am 1. Feb-



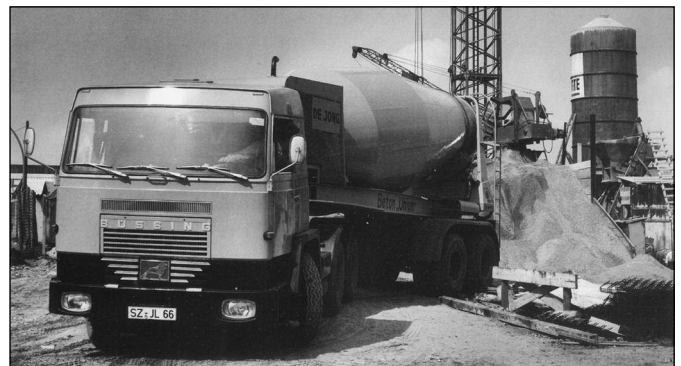
Büsing BS 13 L 1970



Büsing Lkws 1969



Büsing S 16-210 1967, der erste voll-luftgedeferte Sattelzug



Büsing BS 22 S 1970



Büsing Bus 1967 <sup>A</sup>



Büsing-M.A.N.-Sattelzug 1972 <sup>A</sup>

ruar 1969 die 50 Prozent-Marke erreicht. Ziel war die Rationalisierung und gezielte Nutzung der Fertigungsmöglichkeiten sowie die Vereinheitlichung der Teile- und Aggregateproduktion. Schon auf der IAA 1969 in Frankfurt hatten sich die ersten Kooperationsergebnisse im M.A.N. Typ 13.304 FVS mit gelenkter Vorlaufachse gezeigt. Er besaß ein komplettes Büssing-Fahrwerk mit M.A.N.-Motor und M.A.N.-Fahrerhaus. Die letzte Büssing-Fahrerhaus-Konstruktion modifizierte die türkische M.A.N.-Beteiligungsgesellschaft MANAS und baute sie noch bis in die neunziger Jahre.

Am 31. Dezember 1971 erlosch „Büssing“ als eigenständige Marke. Die Haubenfahrzeuge- und Frontlenker mit stehendem Motor fielen sofort aus dem Programm, während die erfolgreiche Unterflur-Konzeption für den Güterfernverkehr bis 1994 beibehalten wurden. Nach weiteren Transaktionen über den Gutehoffnungshütte Aktienverein, zu dem die M.A.N. gehörte, wurde am 30. Juni 1972 Büssing auf die M.A.N. überführt. Die Eingliederung der Büssing-Fahrzeuge in die M.A.N.-Marktstrategie zog sich unter dem Doppelnamen „M.A.N.-Büssing“ noch bis September 1979 hin.

1984 wurde das Büssing-Werk in Braunschweig-Querum, in dem zuletzt nur noch Komponenten gefertigt wurden, aufgegeben und die Produktion nach Salzgitter verlagert.

Der Büssing-Löwe ziert als Erinnerung an die Leistungen von Heinrich Büssing und seiner Firma auch heute noch die M.A.N.-Nutzfahrzeuge.