

---

## Im Rückspiegel: 100 Jahre Lastwagen aus Ulm

Eine der fünf Gründer-Säulen von Iveco ist Magirus. Vor genau 100 Jahren rollte das erste Nutzfahrzeug unter diesem Namen auf die Straße. Seither ist Ulm eng mit dem Fahrzeugbau verbunden und spielt im CNH Industrial Konzern mit seinen zwölf Marken eine wichtige Rolle.

Magirus, der Ursprung des deutschen Zweigs von Iveco, hat 2013 den 150. Geburtstag der Unternehmensgründung begangen. Tätigkeitsbereich war ursprünglich die „gewerbliche Herstellung von Feuerwehrgeschäften“. Über die mobile Ulmer Leiter (1872 mit 14 Metern damals eine Sensation) folgten dampfbetriebene Motorspritzen und 1907 sogar eine Elektromobil-Drehleiter mit Radnabenmotoren. Innovation war also bereits Programm, als 1916 Oberingenieur Heinrich Buschmann mit der Konstruktion eines 3-Tonner-Lastwagens mit Vierzylinder-Ottomotor begann. Das war die Geburtsstunde der Lkw-Konstruktion in Ulm. Bereits das erste Fahrzeug aus Ulmer Fertigung folgte 1917 den Empfehlungen des damals neuen DIN- Normenausschusses und wurde der erste Lastwagen mit metrischen Maßen anstelle der bisherigen Zollgewinde. Als nächstes wurden die Leder-Riemenantriebe von der Gelenkwelle ersetzt.

In den Jahren 1933 bis 1937 entstand in Ulm mit dem leichten Frontlenker M 10 der Urahn aller Transporter. 1935 wurde der Plan entwickelt, einen Bus mit Heckmotor zu bauen. Das war liegend eingebaut ein ebenfalls von Magirus entwickelter Zwölf-Zylinder-Boxermotor, der aus 10,6 Litern Hubraum immerhin 150 PS holte. Aufgrund politisch bedingter neuer Prioritäten - auch davon blieb das Werk natürlich nicht verschont – kam die revolutionäre Konstruktion nicht über den Prototypenstatus hinaus.

1951 kam das Konzept dann als O 6500 mit einem V8-Motor gleichen Hubraums und 170 PS zum Einsatz und fuhr 1954 die Weltmeisterelf von Bern. 1953 konnte man mit den legendären Rundhauber in den Bau des Wirtschaftswunders einsteigen. Die unverwechselbare Form war möglich, weil der luftgekühlte Motor auf den eckigen Kühler verzichten konnte. Ein letztes Beispiel aus einer langen Reihe Ulmer Erfindergeists der Frühzeit ist das kippbare Fahrerhaus, 1955 auf der IAA im „Saturn 200“ erstmals einem skeptischen Fernfahrerpublikum gezeigt.

Auch heute spielt das Werk Donautal neben dem Brandschutzbereich eine wichtige Rolle innerhalb der Lkw-Sparte des Konzerns. Neben produktionsnahen Bereichen wie Ersatzteillager, Umbauabteilung (Kundenadaptationen) und der Service-Akademie lebt die Fortschreibung Ulmer Entwicklungskompetenz über das gewachsene Know-how. Die mehr als 250 Ingenieure und Techniker teilen sich in die drei Hauptbereiche Produktentwicklung, Produkt-Validierung (Testing, Fahrversuch) und Analyse und Simulation auf.

Die Produktentwicklung umfasst die klassische Konstruktion von Fahrgestell und Triebstrang aller On- und Offroad-Baureihen von 16 bis 60 Tonnen. Für die Entwürfe des kompletten Fahrzeuglayouts stehen die modernsten 3-D-Systeme mittels DMU (Digital Mock Up) zur Verfügung. Alle Anbauteile, die Luftfederung und die Bremsanlage sind mit eingeschlossen, aber auch die elektrische Anlage mit den verschiedenen Subsystemen.

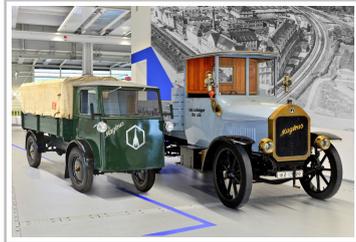
Bei den Straßen- wie Prüfstandtests und Homologationsaufgaben können die Ingenieure in Ulm auf zwei eigene sowie mehrere konzerneigene Teststrecken in ganz Europa zurückgreifen. Dem vorgelagert überprüft die Abteilung „Design-Analyse und Simulation“ in aufwändigen und rechnerintensiven virtuellen Modellen die Machbarkeit der Konstruktion. Dazu zählen digitale Crash-Simulationen ebenso wie z.B. die Auswirkungen der Rahmentorsion auf die dort angebauten Komponenten. Aerodynamik, Fahrdynamik-

---

Simulation (Ausweichmanöver) oder Vibrationsanalysen. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Magirus M 10 (I.) und 2 CV (1920er-Jahre).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Iveco



Magirus 2 CV (1920er-Jahre) und Studie Iveco Z Truck (2016).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Iveco