Geschichtskreis Motorenfabrik Oberursel e. V.

Stammtisch 2015 - 01 am 20.01.2015

Helmut Hujer - 26.01.2015

Im Werksmuseum, ab 17.00 Uhr; 19 Teilnehmer; Einladung vom 23.12.2014

Einführungsvortrag (60´) von Dieter Schimmelfennig zum Thema:

Ein LKW mit Gasturbinenantrieb von KHD

In der Rückschau sieht es so aus, als ob es der Teil eines größeren Planes der damaligen KHD AG gewesen sei, das Testprogramm mit einem Magirus-LKW mit Gasturbinenantrieb. Begonnen hat es 1966, beendet wurde es 1972, just als KHD zusammen mit den damaligen Firmen Volvo, Garrett AiResearch und Mack Trucks in ein internationales Konsortium zur Entwicklung einer 550 PS LKW-Gasturbine eingestiegen ist, der GT 601 (Exponat im Werksmuseum!).

KHD war das erste Unternehmen in Deutschland, das einen gasturbinengetriebenen LKW der Öffentlichkeit vorgestellt hat. In das Programm, das unter Federführung des Kölner Entwicklungsvorstands lief, und das schwerpunktmäßig im Werk Magirus der KHD AG bearbeitet worden ist, sind von Anfang an Gasturbinenfachleute aus dem KHD-Werk Oberursel eingebunden worden. Ausgewählt wurden die Industrieversion ST 6 der Luftfahrtturbine PT 6 der damaligen Firma United Aircraft of Canada, heute Pratt & Whitney Canada, sowie ein dreiachsiger Magirus Pritschenwagen mit 250 PS-Dieselmotor und einem zweiachsigem Anhänger.

Die Fahrversuche, bei vielen waren Dieter Schimmelfennig und andere Oberurseler Spezialisten an Bord, haben im Dezember 1967 begonnen, und zu manchen, im Nachhinein zum Schmunzeln anregenden Episoden geführt.

Magirus-LKW mit Gasturbine ST 6,
vorn Business Jet mit Schwesterturbine PT 6

So hat der Schub des Fahrzeugs bei Bergabfahrt zuerst das Reduzierungsgetriebe an der Gasturbine ruiniert, und später die Bremsen des LKW – im Gegensatz zum Kolbenmotor hat die normale Gasturbine keine Motorbremsfähigkeit. Eine elektrische Zusatzbremse hat dann geholfen. Dass hin und wieder wegen des Dursts der Gasturbine das Gespann liegengeblieben ist, gehörte zu den harmloseren Vorfällen. Heikler war da schon, dass einmal beim Nachtanken an einer normalen Tankstelle der nach oben gehende Abgasstrahl die Überdachung der Tankstelle versengt hat. Die Charakteristik der Gasturbine hat dem LKW—Zug zu einer ungewohnten Beschleunigung verholfen, bei einiger Übung war auf ein Schalten verzichtbar, obwohl ohnehin nur ein Zweiganggetriebe eingebaut war. Allerdings ist die Turbinenleistung im Laufe der Zeit deutlich abgefallen. Nach dem Abschluss der Fahrversuche im Sommer 1972 musste man feststellen, dass die Turbinenschaufeln starken Abbrand und starke Korrosion erlitten hatten. Die unwirtlichen Bedingungen im Straßenverkehr, Staub und vor allem Streusalz, haben ihre zerstörerischen Spuren hinterlassen, und natürlich der sehr ungleichförmige Betrieb der Gasturbine.

Seine Fortsetzung hat dieses Schnupperprojekt in der schon erwähnten GT 601 gefunden.
Dem Vortrag folgte wieder unsere zwanglose Gesprächsrunde.

Unser nächster Stammtisch ist, **abweichend vom Regeltermin**, für **Donnerstag** den **19. März 2015** um **14.30 Uhr** im Raum Messerschmidt mit folgendem Vortragsthema vorgesehen:

Industrie 4.0 - RRD auf dem Weg zur vernetzten Fabrik – Referent Michael Leonhard

<<<<<<<<<<<<<<<<<< >>>>>>>>>>>>>>>>>>