

**Typen
kompass**

Wolfgang H. Gebhardt

Henschel

Lastwagen 1925–1974

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Sven Rauert.

Bildnachweis: Archive Wolfgang H. Gebhardt; DaimlerClassic
Archiv; Karlheinz Hesse; Roland Kipping; Jürgen Klein, Bovenau.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-,
Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31329-3 (PDF)

Copyright © 2012 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co.KG

1. Auflage 2024

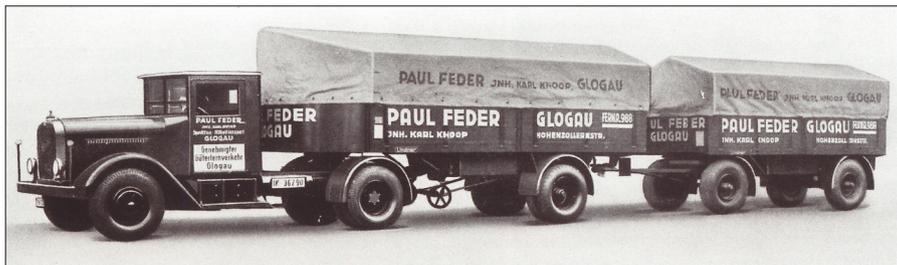
Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de
--

Der Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche
weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung,
Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische
Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie
Bildschirmtext, Internet usw. sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des
Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster

Innengestaltung: WS – WerbeService Linke, 76185 Karlsruhe

Inhalt



Einführung	5	40 S 1 (S 2)	41
Henschel-Lastwagen 1925–1942		45 G 2	42
Henschel 5 t	14	6 J 1 (J 2, J 3)	43
3 A 1 (A 2)	15	6 U 1 (U 2)	44
3 B 1 (B 2)	16	36 J 3	45
3 E 1 (E 2)	17	36 W 3, 36 VS 2	46
4 E 1 (E 2)	18	Henschel Merkur 4500 S (HGS 145)	48
4 C 1 (2)	19	Henschel-Lastwagen ab 1949	
5 B 1 (B 2 und B 3)	20	HS 6	49
5 C 1 (5 C 2 und C 3)	21	HS 140	50
5 D 1 (D 2 und D 3),		HS 190 S Bimot	51
5 G 1 (5 G 2 und 5 G 3)	22	HS 100	52
5 J 0	24	HS 100 A	53
6 C 1 (C 2, C 3)	25	HS 150	54
6 D 1 (D 2, D 3)	26	HS 115	55
36 F 3	27	HS 170	56
33 B 1 »Querfeldeinwagen«	28	HS 170 T	57
33 D 1 (D 2)	29	HS 120, HS 120 AK	58
33 D 1	30	HS 140 A	60
33 G 1	31	HS 145 T	61
Henschel »Dampf« (5 t)	32	HS 165 T	62
Henschel »Dampf« (10 t)	33	HS 3-180 TAK	63
25 O 1 (»Fulda«)	34	HS 90	64
25 T 1 (T 2)	35	HS 95	65
28 O (»Werra«)	36	HS 120 T	66
28 T 1 (T 2)	37	HS 3-125	67
3 O, 30 T 1 (T 2)	38	HS 3-125 A	68
38 S 1 (S 2)	40	HS 3-170	69

HS 3-125 T	70	HS 19 TL, HS 22 TL	98
HS 165 TI	71	H 111 (H 112), F 111 (F 112)	100
HS 100 (HS 11 HL), HS 100 AK (HS 11 HAK)	72	F 122 L	102
HS 14 HK	74	F 140 L, F 141 L	103
HS 14 TL	75	Hanomag-Henschel ab 1969	
HS 16 HK	76	H 122 K	105
HS 16 TL	77	H 140 AK	106
HS 20 HK	78	F 150 L	107
HS 34 TAK	79	F 161 L, H 191 K	108
HS 12 HL	80	F 191 L	110
HS 12 HKV	81	F 201 S-2	111
HS 12 TL	82	H 221 AK, F 221 K	112
HS 15 HK	83	F 221 LE, F 221 LN	114
HS 15 TL	84	F 221 S 2 A	116
HS 22 HAK	85	F 320 AK	117
HS 19 HL, HS 19 TL	86	F 261 K, F 261 AK	118
HS 22 HAK, HS 22 TL	88	F 131 L, F 150 L-II	120
HS 26 HAK	90	F 170 K, F 203 S-2	122
Henschel-Commer HC 5 EG (HC 6 EL)	91	F 223 LN, F 130 L, F 223 K	124
Henschel-Commer HC 7 TL, HC 9 TL	92	F 162 K, F 193 L	126
HS 15 HK, HS 15 TL	94	F 163 L	128
HS 16 HK, HS 16 TL	96		



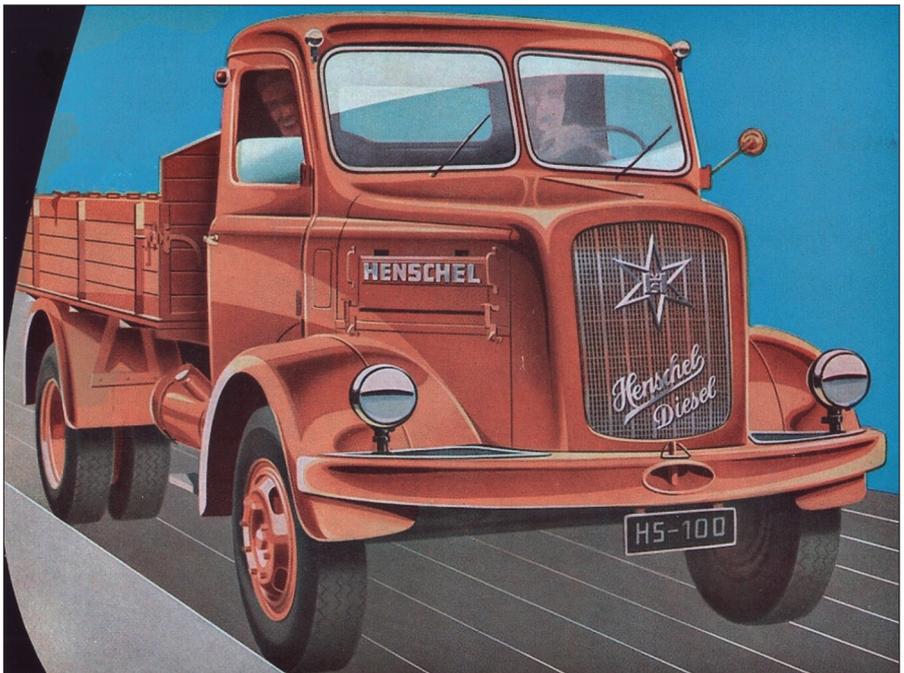


Ausgangspunkt der Henschel-Werke war die Hessisch-Fürstliche Stück-Gießerei in Kassel, die seit 1705 existierte und 1785 von Georg Christian Henschel (1759–1835) erworben wurde. 1848 wurde dort die erste Dampflokomotive («Drache») gebaut. Gleichzeitig verlegte sich die Glocken- und Geschützgießerei sowie die Maschinenfabrik auf den Eisenbahnsektor

und stellte neben Lokomotiven auch Eisenbahnmaterial her. Da nach dem Ersten Weltkrieg die Aufträge der Bahnverwaltungen stark schwankten, suchten die Henschel-Werke unter der Leitung von Oscar H. Henschel (1899–1982) nach einem neuen, zukunftsträchtigen Fertigungsgebiet. Der Lastwagenbau wurde ins Visier genommen, da

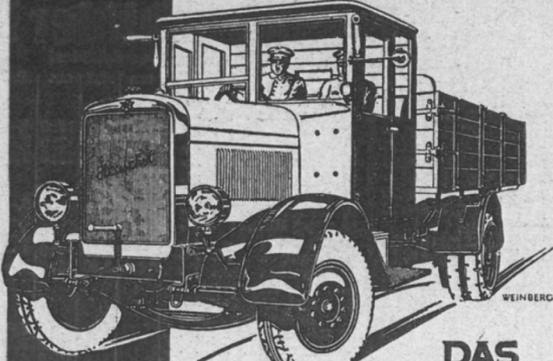
die Motorfahrzeuge im Ersten Weltkrieg ihre Bewährungsprobe bestanden hatten. Um die Entwicklungskosten zu sparen und um gleich mit einem überzeugenden Modell auf den Markt zu treten, entschied sich das Kasseler Werk für die Lizenzproduktion eines bewährten Modells. 1925 wurde Henschel mit der Schweizer Nutzfahrzeugfabrik Franz Brozincevic (FBW) in Wetzikon über den Nachbau eines 5-Tonnners handelseinig. Mit diesem schon in der Schweiz bewährten Modell stieg das Kasseler Unternehmen in den Lastwagen- und Omnibusbau ein. Chefkonstrukteur der Lastwagenabteilung wurde Dr.-Ing. Richard Fichtner (1878–1937), der schon rasch an Eigenkonstruktionen von Fahrzeugen und Motoren heranging. Als Höhepunkt ist in dieser Zeit der erste Henschel-Dreiachser zu nennen, der über zwei Kardanwellen sowie Schneckenantriebe in Bewegung gesetzt wurde und von dem neuen Chefkonstrukteur, Oberingenieur Paul Filehr

(1884–1964), entwickelt worden war. Nachdem das Unternehmen 1928 von einer GmbH in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden war, floss frisches Kapital in das Henschel-Werk; das bisherige Lkw-Programm konnte zeitgemäß überarbeitet werden. Höhepunkt dieser zweiten Baureihe stellte der neue Dreiachser mit zwei Sechszylindermotoren dar, die ihre insgesamt 250 PS über eine Kardanwelle auf die Hinterachsen abgaben. Ab 1929 stattete das Werk die Schwerlastwagen versuchsweise mit Acro-Dieselmotoren aus, die nach der Bosch-Acro-Technik als Luftspeicher-Motoren arbeiteten. Der einstige MAN-Ingenieur Dr. Franz Lang hatte hierzu sein Patent an die American Crude Oil Corporation (Acro) in Küssnacht/Schweiz verkauft, von der es die Robert Bosch GmbH übernahm. Lang gründete 1922 in München die Süddeutsche Bremsen AG und entwickelte dort ein neues Luftspeicherverfahren unter der Bezeichnung



»Lanova« (aus Lang und nova). Der Zylinderkopf besaß einen Luftspeichergang, in den von unten her die Einspritzdüse den Ölstrahl gegen die hochverdichtete und entgegenströmende Luft zur Initialzündung einspritzte. 1931 ging das Henschel-Werk nach der Übernahme der Lanova-Patente zur Eigenfertigung der Dieselmotoren über, die sich durch eine weiche Zündung bei einer gegenüber den Vorkammer-Dieselmotoren schwächeren Verdichtung auszeichneten. Bis in die 60er Jahre hielt Henschel an dieser Motorentechnik fest. Im gleichen Jahr erwarb das Kasseler Nutzfahrzeugwerk eine amerikanische Lizenz zum Bau von Hochdruck-Dampferzeugern, um den Dampfmotor in Straßenfahrzeugen konkurrenzfähig zu machen. Der Henschel-Lokomotiven-Konstrukteur Richard Roosen (1901–1980) passte diese Technik dem Nutzfahrzeugbetrieb an, zumal schon in der Weimarer Republik aufgrund von Devisenmangel (für den Import von Kraftstoffen) auf Alternativen Wert gelegt wurde. Jedoch konnten nur achtzehn dampfgetriebene Lastwagen und Omnibusse gefertigt werden, da sich inzwischen der Preis für den Brennstoff aufgrund der Rüstungspolitik des NS-Regimes verteuert hatte. Mit Beginn der NS-Zeit und der Förderung der Nutzfahrzeugindustrie durch steuerliche Entlastungen sowie durch Großaufträge der Reichsbahn und der Reichspost weitete das Unternehmen das Programm auch auf Kleinlaster aus. Das umfangreiche Programm reichte jetzt vom 2,5- bis zum 8,5-/9-Tonner, alle ausgestattet mit Dieselmotoren, darunter einzigartig solche

Tradition UND Fortschritt



DAS GROSSE WAGNIS

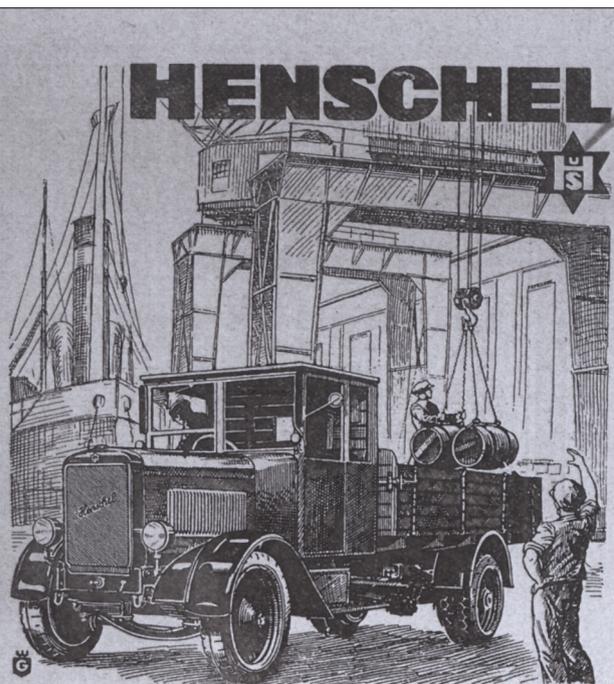
in Zeiten besonders unsicherer wirtschaftlicher Verhältnisse gegen eine starke Konkurrenz den Bau von
LASTKRAFTWAGEN UND OMNIBUSSE auszuweisen
ist uns GELUNGEN!

Wir liefern einen Wagen, der entsprechend der **Tradition** unseres Hauses erstklassiges Material und **Fortschritt** in der Konstruktion vereinigt. Jeder Henschelwagen-Besitzer freut sich über seinen schmucken Wagen, der ihm infolge seiner Zuverlässigkeit und niedrigen Unterhaltungskosten ein treuer Helfer geworden ist. Die guten Erfahrungen unserer Kunden sollen auch Ihnen zu denken geben. Denken Sie beim Kauf Ihrer Wagen an

HENSCHEL

HENSCHEL & SOHN A-G KASSEL · ABTLG. LASTWAGEN-OMNIBUSSE

mit einem Reihen-Achtzylindermotor. Einzig für die Reichswehr bzw. ab 1935 für die Wehrmacht und für ausländische Armeen stellte Henschel seit 1928 einen Dreiachs-Geländewagen standardmäßig mit einem Vergasermotor her, nachdem seit dem Locarno-Vertrag von 1925 die das Militär betreffende Bestimmungen nicht mehr beachtet wurden. Mitte 1935 hatte das Werk inzwischen 4600 Fahrzeuge hergestellt. Das im gleichen Jahr in Kraft getretene Steueränderungsgesetz, das die Belastungen für neue Elektro- und Dieselfahrzeuge he-



Lastkraftwagen sind anerkannt wirtschaftliche QUALITÄTSFAHRZEUGE

VORZÜGE: Einfache und immer betriebssichere Motorbremse / Unerreichte Wendigkeit / Großartige Zugkraft / Niedriger Brennstoff- und Ölverbrauch.

HENSCHSEL-SONN A.G.
Vertreter an allen größeren Plätzen. **KASSEL**

rabsetzte, brachte einen Absatzschub auch für das Kasseler Werk. Die staatliche »Förderung der Einführung von Holzgasfahrzeugen« wirkte sich ebenfalls positiv für das Henschel-Werk aus, da die Motoren aufgrund ihrer 1 : 12,5-Verdichtung ohne Änderung der Zylinderköpfe für den Generatorbetrieb geeignet waren. Der Bau von Sattelschleppern kam 1936 hingegen nahezu zum Erliegen, da diese aus Desinteresse der Wehrmacht mit extrem hohen Steuern belastet wurden.

Das im Jahre 1939 verkündete »Schell-Pro-

gramm« verfügte, dass Henschel, seit 1937 wieder in der Rechtsform einer GmbH, nur noch den 4,5-Tonner bauen dürfe. Hierfür hatte das Werk eine Neuentwicklung, den Merkur 4500, parat, der von 1940 bis 1942 in kleiner Serie gebaut wurde. Im bisherigen Programm mussten die kleinen- und mittleren Typen sofort aufgegeben werden. Einige Schwerlasttypen sowie die Militär-Lastwagen liefen noch bis 1942 vom Band. Für die Weiterentwicklung des 4,5-Tonnners sowie für einen geplanten 6,5-Tonner richteten die Firmen Henschel, Klöckner-Humboldt-Deutz (Magirus), (anfänglich auch) MAN und Saurer in Wien das Frankfurter Gemeinschaftsbüro ein. Der von Henschel konstruierte Sechszylinder-Einheitsmotor sollte für die Gemeinschaftstypen verwendet werden. Nach der Niederlage der Wehrmacht in Stalingrad musste das Henschel-Werk sich vollständig auf die Panzerfertigung konzentrieren. Die Saurer-Werke mussten eine Zwangslizenz für den Nachbau des Militär-Dreieckers und für den 4,5-Tonner übernehmen, für den bereitliegende Teilesätze abgegeben wurden.

Das Henschel-Werk war als einer der großen deutschen Rüstungsbetriebe für Panzer, Flugzeuge (Berlin-Johannisthal) und Flugmotoren (Baunatal) neben der traditionellen Lokomotiven-Fertigung durch Luftangriffe zu 80 Prozent zerstört worden. Auf Befehl des Alliierten Kontrollrates wurde der ehemalige Nutzfahrzeugaufbau vom Stammwerk 1945 gelöst und zur Hessischen Industrie- und Handels GmbH (Hessia) umbenannt. Oscar R. Henschel wurde als Rüstungsindustrieller in Ludwigsburg bis 1948 interniert. Ab 1946 führte die Hessia

HENSCHEL & SOHN A.-G.
Kassel



HENSCHEL-LASTKRAFTWAGEN, TYP 5C

im Werk Kassel-Mittelfeld Reparaturarbeiten an amerikanischen und später auch an zivilen Lastwagen durch. Der Lkw-Bau blieb zunächst unfernsagt. Die Entwicklung eines Dieselmotors auf der Basis des GMC-Vergasermotors war hingegen gestattet. Im Jahre 1948 konnte die Hessia die Ausstattung von amerikanischen Armee-Fahrzeugen mit neuentwickelten Dieselmotoren vornehmen. Der hervorragend gelungene Motor ging auch als Austauschmaschine in Ford- und Opel-Fahrzeuge. Neben dieser Sechszylindermaschine konstruierte das Werk auch eine zwei- und vierzylindrige Ausführung, die u. a. Verwendung in Traktoren fand. Später wurde noch ein Einzylindermotor entwickelt, der die Henschel-Straßenwalzen antrieb. Mit der Währungsreform wurde das Lkw-Bauverbot aufgehoben. Oscar R. Henschel konnte 1949 wieder den Vorsitz der Geschäftsführung der Henschel & Sohn GmbH einnehmen. 1949 war es dann wieder soweit: Henschel präsentierte den 6-Tonner HS 6 als ersten Nachkriegslastwagen. Die neue 140 PS-Maschine baute auf den Erkenntnissen und Erfahrungen mit dem Einbaumotor auf und erwies sich als eine äußerst gelungene Maschine. Das ursprüngliche Lanova-Verfahren war durch das neue Lanova-Energiespeicherverfahren in

der Laufkultur und in der Wirtschaftlichkeit optimiert worden. Ein Doppel-Vierganggetriebe mit synchronisiertem 3. und 4. Gang zeichnete dieses ab 1950 als Typ HS 140 bezeichnete Modell, das es auch in einer Frontlenker-Version gab, aus. Auch nachfolgende Henschel-Typen besaßen dieses anpassungsfähige Getriebe aus eigener Fertigung. Die gelungene Karosserie prägte für rund zwanzig Jahre das nur wenig veränderte Design der Henschel-Haubenlastwagen.

Mit einer außergewöhnlichen Konstruktion, der zweimotorigen Sattelzugmaschinen HS 190 S mit der Zusatzbezeichnung »Bimot« erzielte Henschel große Aufmerksamkeit. Da zur Zeit der Auftragsannahme keine leistungsstarke Maschine zur Verfügung stand – zumal Henschel von einem Bauverbot von Motoren über 100 PS ausging –, trieben zwei querstehend eingebaute Motoren das Fahrzeug an. Im Alltagsgebrauch bewährte sich diese Kombination nicht, sodass gerade 28 Lastwagen- und Busfahrgestelle gebaut werden konnten. Großen Erfolg hingegen hatte das Werk mit dem Bau des 4,5-Tonnners HS 100, der mit mehreren PS-Erhöhungen und einigen Detailänderungen bis Ende der 60er Jahre gefertigt wurde.

Exportserfolge in Südafrika machten es schon 1951 nötig, ein Montagewerk in Wadeville zu errichten, zumal damit die Zollschranken für Komplettfahrzeuge umgangen werden konnten. In den frühen 50er Jahren weitete das Unternehmen die Fahrzeugpalette in den schweren Kategorien immer weiter aus. Als sich mit den Plänen der Bildung der Europäischen Verteidigungs-Gemeinschaft ein Bedarf an geländegängigen Fahrzeugen abzeichnete, entwickelte Henschel den HS 115, der aber aufgrund seiner unkonventionellen Frontlenker-Bauart dann bei der Erstausrüstung der Bundeswehr nur ein Lückenfüller war.

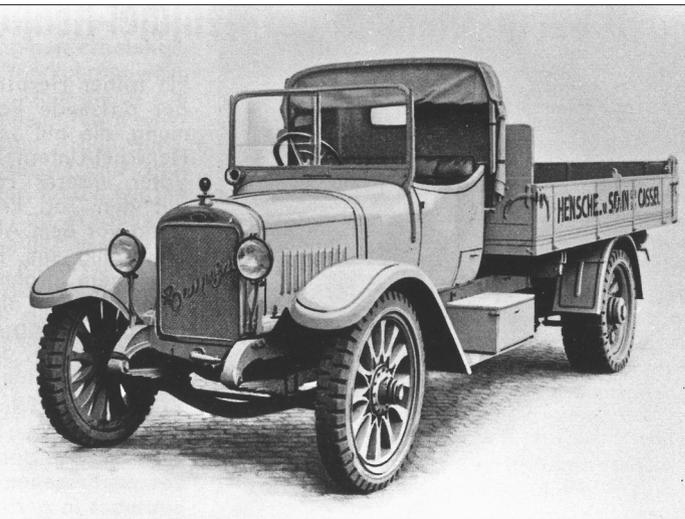
Als Mitte der 50er Jahre das Henschel-Werk mit seinem schweren Hauben- und frühzeitig aufgenommenen Frontlenker-Lastwagenbau wieder am Markt etabliert war, beeinträchtigte eine Novelle der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung (»Seebohm-Gesetze«), die den Güterverkehr der Bundesbahn fördern sollte, auch die rationelle Großserienfertigung des Henschel-Werkes. Während die schweren Kaliber weiterhin ins Ausland geliefert werden konnten, wo höhere Tonnagen zugelassen waren, musste für den deutschen Markt eine neue

Leichtbau-Fahrzeugreihe entwickelt werden. Durch diese unwirtschaftliche Zweigleisigkeit sowie durch Schwierigkeiten im Lokomotiven-Geschäft kam die Henschel & Sohn GmbH 1956 in eine Liquiditätskrise. Nachdem 1957 schließlich erhebliche finanzielle Probleme eingetreten waren und die Zahlungen an die Gläubiger eingestellt werden mussten, schied Oscar R. Henschel, der 75 Prozent des Henschel-Kapitals gehalten hatte, aus dem Unternehmen aus.

Dem Wirtschaftsprüfer Dr. Johannes Semmler, der später das zusammengebrochene Borgward-Imperium nicht retten konnte, gelang es, das Kasseler Unternehmen aus der Finanzkrise zu führen, indem der Bund und das Land Hessen eine Auffanggesellschaft unter der Bezeichnung Betriebsgesellschaft Henschel-Werke GmbH gründeten, da ausreichend Aufträge in den Sparten Lokomotiv- und Fahrzeugbau, Flugzeug- und Wehrtechnik hereingeholt werden konnten. Ein Großteil der Belegschaft musste entlassen werden. Im Zuge dieser Maßnahmen verkaufte Henschel das brachliegende Areal des ehemaligen Flugzeugwerkes in Altenbauna an das Volkswagenwerk. Die vom Land Hessen

zur Verfügung gestellten 5 Millionen Mark (!) konnten sogar frühzeitig zurückgezahlt werden.

1958 wurde das Stammkapital von einem Industrie- und Bankenkonsortium unter der Regie von Dr. Fritz-Aurel Goergen (1909–1986) neu eingebracht; ein ausgeglichenes Betriebsergebnis konnte wieder erzielt werden. 1959 übernahm Dr. Goergen den Vorsitz der Geschäftsführung. Nach der Sanierung des Unternehmens wurden unverzüglich erhebliche Investitionen getätigt, um den umfangreichen Maschinenpark der Lastwagen-





und Omnibusfertigung mit ihren inzwischen wieder 3000 Mitarbeitern in den Werken Kassel-Mittelfeld und Kassel-Rothenditmold (Schmiedewerk und Baumaschinen) zu erneuern. Auf der Frankfurter

IAA von 1961 präsentierte Henschel ein neues Fahrzeugprogramm, das sich durch eine kantige Einheitskabine für die Hauben- und für die Frontlenkerfahrzeuge auszeichnete. Der Designer Louis L. Lepoix hatte die bei Karmann in Osnabrück gefertigte Karosserie entworfen. Eine weitere Überraschung war 1961 die vereinbarte Zusammenarbeit mit der französischen Renault-Tochterfirma Saviem LRS in Suresnes bei Paris. Dieser im Rahmen der Aufbruchsstimmung für den europäischen Markt geschlossene Vertrag war auf 25 Jahre abgeschlossen und sollte eine gemeinsame Entwicklung und den gemeinsamen Vertrieb der Fahrzeuge beider Partner beinhalten. Für zwei Jahre trugen die Laster zusätzlich zum Henschel-Schriftzug die Zusatzbezeichnung Saviem-Renault. Die Zusammenarbeit – Henschel lieferte zeitweilig Motoren nach Suresnes – wurde allerdings schon nach zwei Jahren wieder eingestellt.

Im Jahre 1962 wurde das Unternehmen in die Rechtsform einer Aktiengesellschaft verwandelt; Generaldirektor Dr. Goergen trat dabei neben der Morgan Guarantee Trust Company in New York als Großaktionär mit 54 Prozent des Stammkapitals auf.

1964 schied Goergen nach angeblichen Manipulationsvorwürfen in der Abrechnung von Panzersersatzteilen (für ein total veraltetes Modell) aus dem Kasseler Unternehmen aus, nachdem er spektakulär auf einem Bankett mit Bundeskanzler Ludwig Ehrhard verhaftet worden war. (Erst 1974 kam die Staatsanwaltschaft zu der Erkenntnis, dass die Anschuldigungen nicht haltbar waren; Goergen wurde zwar 1975 rehabilitiert, zog sich aber schwerkrank in die Schweiz zurück.) Die Essener Rhein Stahl AG erwarb im gleichen Jahr große Teile der Goergen- und der Morgan Guarantee Trust-Aktienpakete am Henschel-Unternehmen. Ein weiterer Großaktionär der Rhein Stahl-Henschel AG wurde eine amerikanische Firmengruppe, zumal zu dieser Zeit Henschel schwere diesel-elektrische Lokomotiven für den ameri-





Söhngen in Schwierigkeiten geraten war. Der neue Aufsichtsratsvorsitzende Toni Schmücker, späterer VW-Chef, gliederte den Henschel-Nutzfahrzeugbau aus und gründete die Hanomag-Henschel Fahrzeugwerke GmbH (HHF) mit Sitz in Hannover, die die Werke in Bremen-Sebaldsbrück, Hamburg-Harburg und in Kassel pachtete. Hauptgesellschafter wurde die Daimler-Benz AG, die mit 51 Prozent der Geschäftsanteile das Sagen auch jetzt in dem 3800 Mann starken Kasseler Unternehmen hatte. Infolge dieser Übernahme entfiel der traditionelle Henschel-Stern

kanischen Markt baute. Neuer Aufsichtsratsvorsitzender wurde Dipl.-Kaufmann und Rhein Stahl-Vorsitzender Werner Söhngen. Ein innovativer Schub in der Ausgestaltung des Programms war die erste Maßnahme der neuen Eigentümer.

Mit der englischen Rootes-Motors Ltd. in London wurde ein Vertrag geschlossen, der den gemeinsamen Vertrieb der Fahrzeuge vorsah. Henschel übernahm die leichten und mittelschweren Transporter und Lastwagen der Rootes-Tochter Commer Cars Ltd. in Luton/Bedfordshire. Da inzwischen die Rhein Stahl AG auch die Hanomag- und die Tempo-Werke erworben hatte, verfolgte das Interesse an den ungewöhnlich aussehenden Commer-Typen. Die Hanomag-Modelle wurden nun von verschiedenen Henschel-Ververtretungen erfolgreich ins Programm genommen, sodass ein Komplettangebot vom Transporter bis zum Schwerlastwagen zur Verfügung stand.

Eine neue firmenrechtliche Umstrukturierung ergab sich 1968, als die Rhein Stahl AG durch das gravierende Missmanagement von Werner

an der Frontpartie der Lastwagen.

Mit großen Investitionen erneuerte im Jahre 1969 das Henschel-Werk die Fertigungsanlagen; die modernste deutsche Gesenkschmiede für die Herstellung der Achsen wurde dabei aufgestellt. Daimler-Benz erwarb in diesem Jahr noch die Minderheitsbeteiligung von 49 Prozent von der Rhein Stahl AG. Parallel zur Lkw-Ferti-

