

Typenkompass

Güldner

Alle Traktoren
1938–1969

Ulf Kaack

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen vom Verfasser. Weitere Bildquellen sind:

Archiv Linde/Güldner: 5, 6, 8, 9, 11u, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 25, 28, 30, 34, 37, 39, 40, 42, 44, 47, 48, 49, 50, 52, 71, 72, 79u, 83, 84, 85, 86, 112, 124, 126, 127u

Michael Geist: 73, 74, 75, 76; W. Leiter: 41, 51; Harald Möscheid: 66, 67;

Hanno Schlüter: 127o; C. Späth: 80

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

ISBN: 978-3-613-31337-8 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

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

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 Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster

Innengestaltung: Anita Ament, Leonberg

Einleitung	4	Die legendäre Europa-Reihe	73
Erste Gehversuche auf dem Acker	31	A2K Spessart, A2KN und A2KS	73
A20	31	A3K Burgund, A3KA und	
A 28	36	A3KT Burgund, A3KTA	77
AF 30 und AF 30 P	37	A4M und A4MS Toledo	80
Haifischmäuler: die erste Generation ..	39	A2DL, A2L Tessin und AL	81
A 15 und AF 15	39	A2D, A2W Tessin und AW	83
AF 20	41	Gabelstapler Hubtrac HS 20/H3K	85
ADA	42	V2K	86
AFN und AFS	44	Rotes Gold: Abgang mit der G-Reihe 87	
AZK	45	G 40 Toledo, G 40 und G 40 A	87
ADN und ADNS	46	G 50 Gotland, G 50 und G 50 A	92
ALD	48	G 25	98
ADS	51	G 30	99
ABN und ABS	52	G 15	103
ALK	54	G 45 und G 45 A	108
ALB	55	G 40 W	112
Multitrac	56	G 35 und G 35 A	113
Hydrocar TK/TKA und T2K	61	G 75 und G 75 A	114
AK	66	G 60 und G 60 A	124
AX und A1X Sprinter	68	Forstschlepper der G-Reihe	126
A3P	69		
ADK	70		
AB und A2B	71		
ABL und A2BL	72		



Abweichend von vielen anderen namhaften Unternehmen der Branche, ging Güldner nicht als ausschließlicher Hersteller von Traktoren an den Start. Als der erste Schlepper das Werk verließ, hatte es bereits eine jahrzehntelange Erfolgsgeschichte mit diversen Höhen und Tiefen hinter sich und sein Gründer, der Dieselpionier Hugo Güldner, erlebte diesen Moment nicht mehr mit. Er war bereits 1926 verstorben.

Es ist eine Zeit des rasanten technischen und gesellschaftlichen Fortschritts, in die Carl Julius Gustav Hugo Güldner am 18. Juli 1866 im nordrhein-westfälischen Herdecke an der Ruhr hineingeboren wird. Sein Vater, ein Eisenbahnwärter, kommt drei Jahre später bei einem Unfall ums Leben. Mit dessen Pension hat die Familie ein abgesichertes Auskommen. Der junge Mann schlägt die Laufbahn des Ingenieurs ein. Vor allem Verbrennungsmotoren gilt sein Interesse.

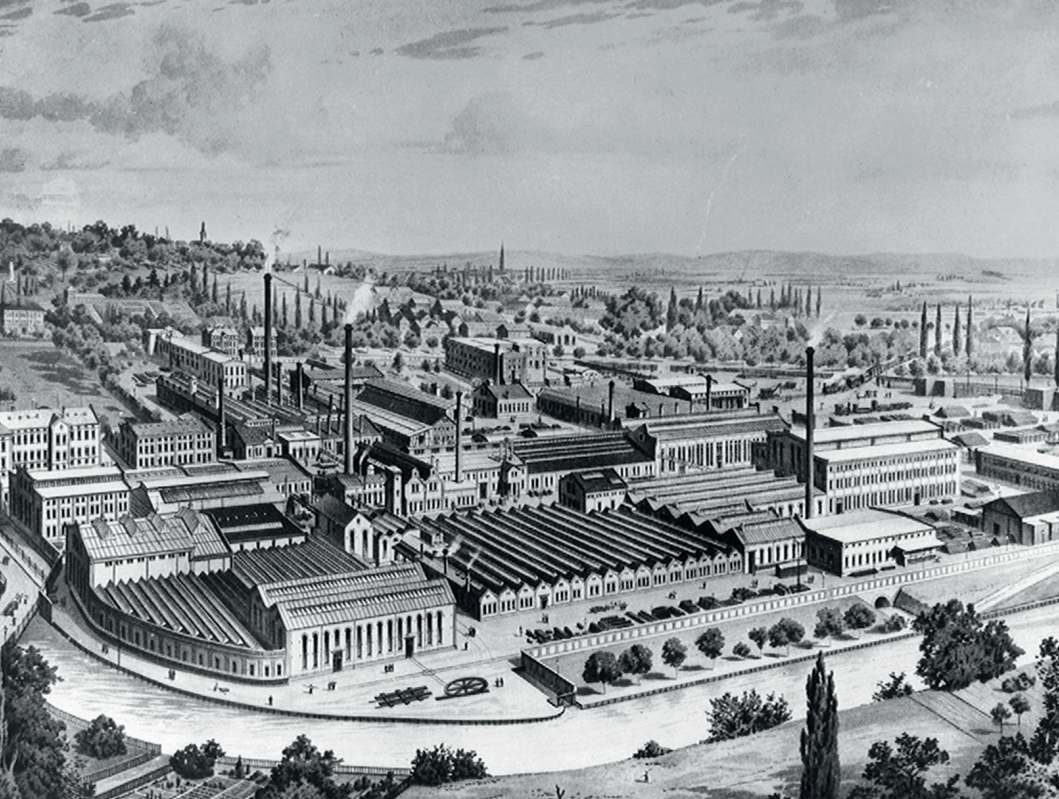
Er besucht die Königliche Gewerbeschule im benachbarten Hagen. Anschließend verschlägt es ihn nach Magdeburg, wo er eigene Motoren



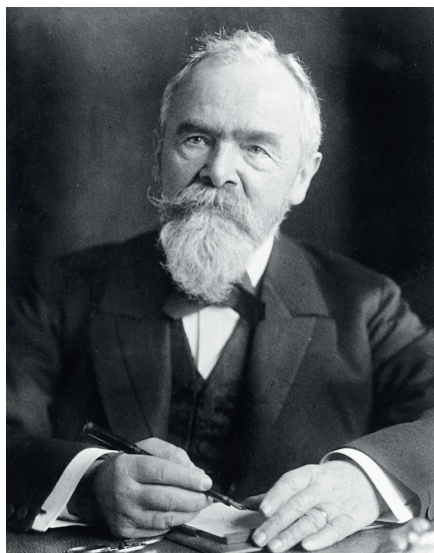
Hugo Güldner.

bauf und ein Dutzend Patente und Gebrauchsmuster auf seinen Namen anmeldet. Das bedeutendste davon titelt »Zweitakt-Gasluft-Motor mit Verbrennung des Zündgemisches in besonderem Raume und Einführung der heißen Gase in den luftgefüllten Arbeits-Zylinder«. Hugo Güldner übernimmt die Redaktionsleitung des Fachmagazins »Der Monteur«. Noch fehlen ihm die finanziellen Mittel, um seine Konstruktionen in Eigenregie zu bauen. Allianzen mit anderen Motorenbauern scheitern zunächst. 1899 geht es schließlich aufwärts mit dem zielstrebigem Techniker. Als Oberingenieur und Chefkonstrukteur arbeitet er nun für die Maschinenfabrik Augsburg, aus der später die MAN AG hervorgeht. Hier hatte Rudolf Diesel vier Jahre lang an dem nach ihm benannten selbstzündenden Motor gearbeitet, der 1897 funktionstüchtig und serienreif war. In der schwäbischen Industriemetropole entwickelt er unter anderem einen Viertaktmotor sowie Gleichdruckkolmotoren und Schiffsdieselmotoren. Außerdem macht er als Autor des fundierten und sehr erfolgreichen Fachbuchs »Entwerfen und Berechnen von Verbrennungskraftmaschinen« in der Branche auf sich aufmerksam.

Das Jahr 1904 markiert den kometenhaften Aufstieg des nunmehr 38-Jährigen. Gemeinsam mit zwei finanzstarken Partnern ruff er in München die »Güldner Motoren-Gesellschaft, Motorenfabrik und Eisengießerei zur Erzeugung von Gasmotoren und Gasgeneratoren mbH« ins Leben. Das ist zum einen Carl Paul Gottfried von Linde (1842–1934), der die Grundlagen der modernen Kältetechnik entwickelte und diese mit großem Erfolg vermarktete. Seine Linde AG ist heute ein weltweit agierender Technologiekonzern. Dritter im Bunde ist der Industrielle Georg Krauß (1826–1906), der 1866 die »Locomotivfabriken Krauß & Comp.« in München und Linz gegründet hatte. Bis zur Fusion 1931 zum heutigen Krauss-Maffei-Konzern verlassen 7186 Lokomotiven seine Fabrikhallen.



Die Sander'sche Maschinenfabrik in Augsburg um 1890, aus der 1908 MAN wurde.



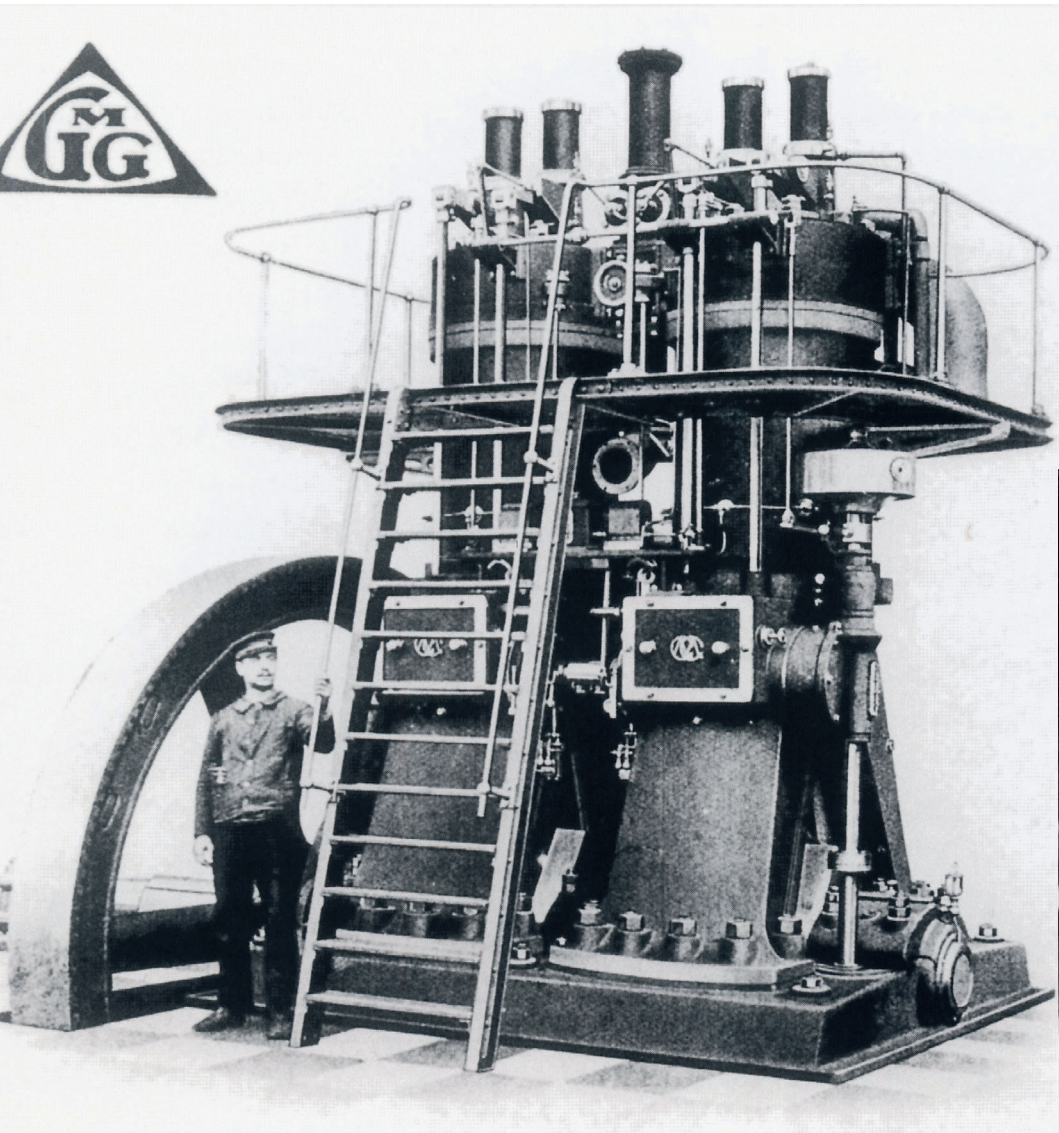
Carl von Linde im Jahr 1925.



Georg Krauß.

Das Geschäft floriert von Beginn an, schnell übersteigt die Auftragslage die Fertigungskapazitäten. 1906 kaufen Hugo Güldner und seine beiden Mitsstreiter ein 19.000 Quadratmeter

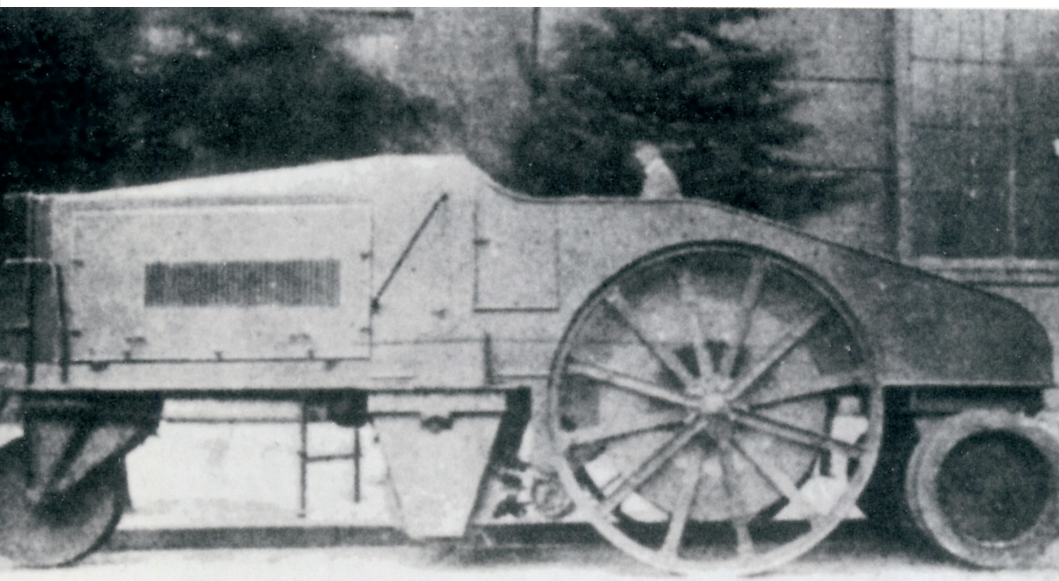
großes Industrieareal im Aschaffener Ortsteil Schweinheim. Eine komplette Fabrik wird errichtet und geht 1907 in Betrieb. Günstig direkt am Main gelegen, erweist sich die Lage



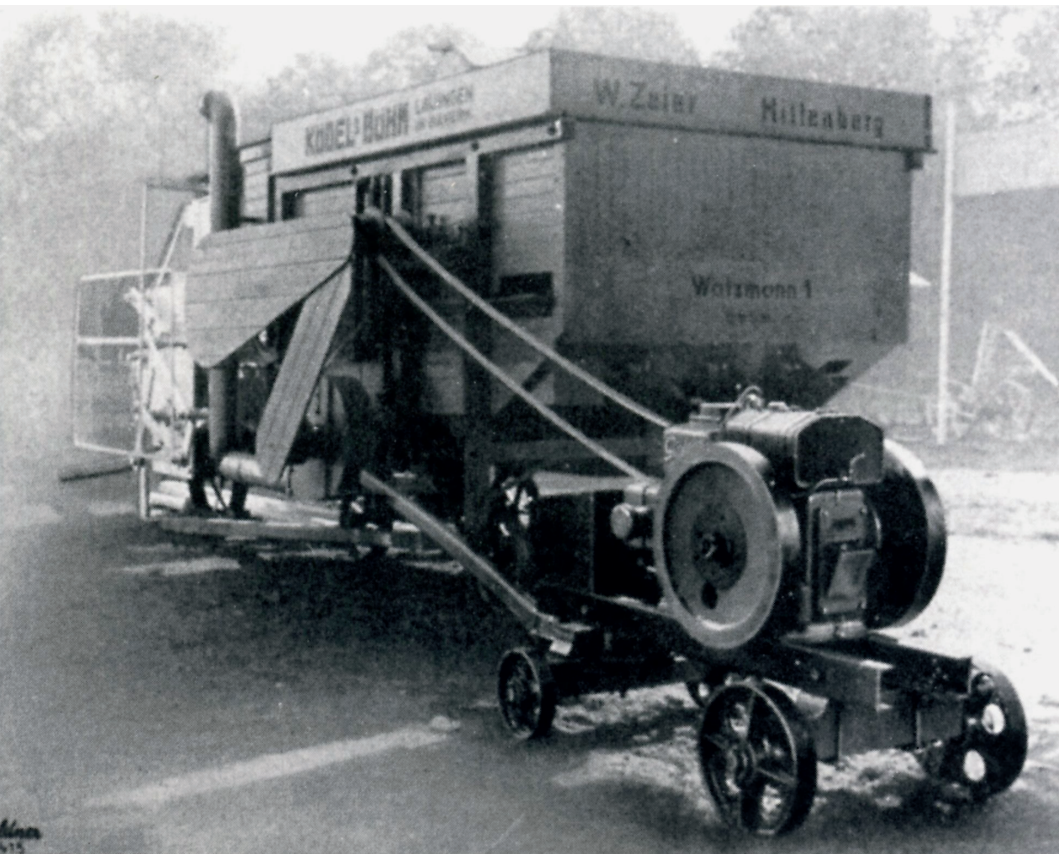
Zweizylinder-Gasmotor Typ RR.

am Flussufer und die damit verbundene Nutzung der Binnenschifffahrt als Standortvorteil. Zunächst werden Zweizylinder-Dieselmotoren mit einer Leistung von bis zu 300 PS gebaut. Ebenso Gleichdruckölmotoren und Gas-kräftenanlagen, ja sogar Motorräder verlassen die Werkshallen in Aschaffenburg. Ab 1912 werden auch Drei- und Vierzylindermotoren bis zu 600 PS verkauft. Verkauft wird nun rund um den Globus. Ein Großkunde ist übrigens die »Gesellschaft für Linde's Eismaschinen« zum Antrieb ihrer Kältemaschinen, dessen Inhaber Guldners Partner Carl von Linde ist. Der Erste Weltkrieg ist ein prägnanter Einschnitt für die noch junge Firma am Main. Produziert werden nun Rüstungsgüter, vor allem Motoren für die Militärs sowie Graugussgeschosse. Weitblick beweist Hugo Guldner, als seine Motoren-Gesellschaft Anfang 1918 Anteilseigner bei der Berliner Moorkultur-Kraftflug-

Gesellschaft wird. Der neue Partner wird nicht nur Abnehmer der Motoren aus Aschaffenburg. Durch ihn entsteht auch ein erster, wenn auch zaghafter Anknüpfungspunkt zur maschinellen Landwirtschaft: In einen ausgedienten Artillerieschlepper des Kaiserlichen Heeres wird ein Guldner-Diesel verpflanzt. Dieser erste Acker-schlepper erweist sich jedoch in der Praxis als unbrauchbar. Es bleibt bei diesem einen Prototyp. Doch die Saat ist ausgebracht. Nach dem Krieg brechen schwere Jahre an. Das Unternehmen repariert Eisenbahnfahrzeuge und Binnenschiffe. Bald werden auch wieder Motoren gebaut: kompressorlose Dieselaggregate von einem bis sechs Zylindern mit einem Leistungsspektrum von 60 bis 600 PS. Sie kommen vorwiegend zum Antrieb von Maschinen und Generatoren zum Einsatz. Große Nachfrage gibt es außerdem aus der Binnenschifffahrt.



Der Berliner Kraftflug, angetrieben von einem Guldner-Motor, erwies sich als nur bedingt tauglich.

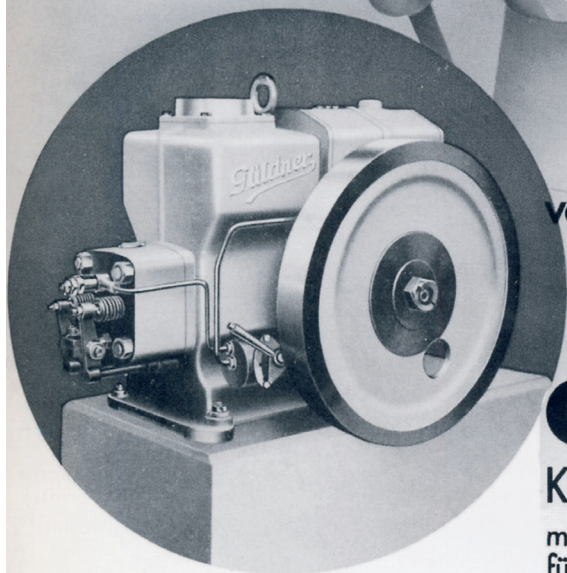
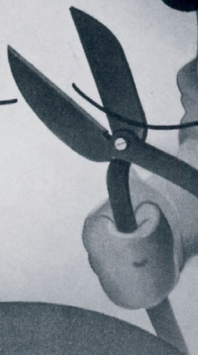


Kleindiesel-Dreschmaschine.

Derweil hat sich Hugo Güldner in seiner neuen Heimatstadt Aschaffenburg als angesehenen Bürger etabliert. Aktiv ist er vor Ort im Motorsport und wird 1925 Vorsitzender des 1923 gegründeten Motorfahrer-Club. Er erhält zahlreiche Auszeichnungen, wird Ehrendoktor der Technischen Hochschule Karlsruhe, Königlich Bayerischer Kommerzienrat sowie Geheimer Kommerzienrat. Überraschend verstirbt der Konstrukteur im Alter von 59 Jahren am 12. März 1926 nach einer Operation in Frankfurt. Bestattet ist Hugo Güldner auf dem Altstadtfriedhof in Aschaffenburg. Sein Grab steht unter Denkmalschutz.

Die Weltwirtschaftskrise bringt die Güldner-Motoren-Werke erneut in Turbulenzen. 1929 wird das Unternehmen in die Gesellschaft für Lindes Eismaschinen integriert. Da die Nachfrage nach stationären Großdieseln rückläufig ist, wird die Produktion auf kleine und kompakte Selbstzünder umgestellt. Die strategisch-technische Neuorientierung erweist sich als die richtige Entscheidung, die Auftragsbücher füllen sich rasant. Bereits 1925 hatten die Aschaffener versucht, einen eigenen Schlepper auf die Räder zu stellen. Ohne Erfolg, der sogenannte Hochleistungskrafttraktor ist ein Fehlschlag. Technische Details, Dokumente oder Fotos sind nicht überliefert.

Unabhängig



vom teuren Strom

durch
den
Güldner.

Klein- Dieselmotor,
mit ca. 4 Pfg. Betriebskosten
für die PS Stunde.

GÜLDNER-MOTOREN-WERKE ASCHAFFENBURG
ZWEIGNIEDERLASSUNG DER GESELLSCHAFT FÜR LINDE'S EISMASCHINEN AG

Kleindiesel.



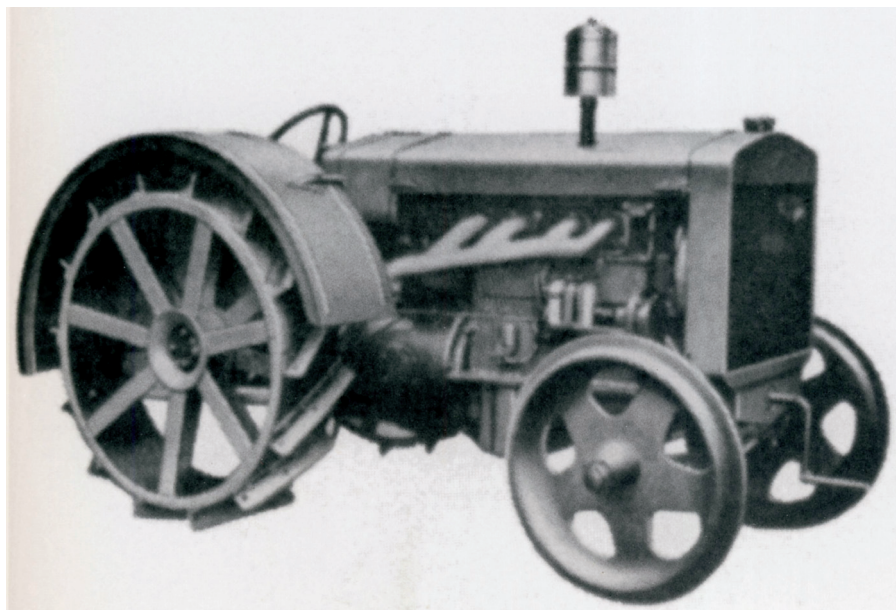
Ein ab 1928 gebauter Stationärmotor Typ GW 20, montiert auf ein selbstgebautes Fahrgestell.

Doch Guldner bleibt dran am Thema Schlepperbau. Ab 1931 rüstet man US-amerikanische Fordson-Traktoren mit Dieselmotoren aus eigener Fertigung um. Dann der erneute Versuch einer eigenen Konstruktion: 1935 entsteht der Prototyp T 40 mit einem 40 PS starken wassergekühlten Dieselmotor mit 5,2 Litern

Hubraum, verteilt auf vier Zylinder. Das Dreiganggetriebe stammt von Fordson. Im gleichen Jahr wird eine neue Werkshalle errichtet, die nun eine monatliche Kapazität von bis zu 400 Motoren unterschiedlicher Bauarten und Größen sicherstellt.



Der Fordson-Traktor fand nicht nur in den USA reißenden Absatz, er wurde auch zum Exportschlager.



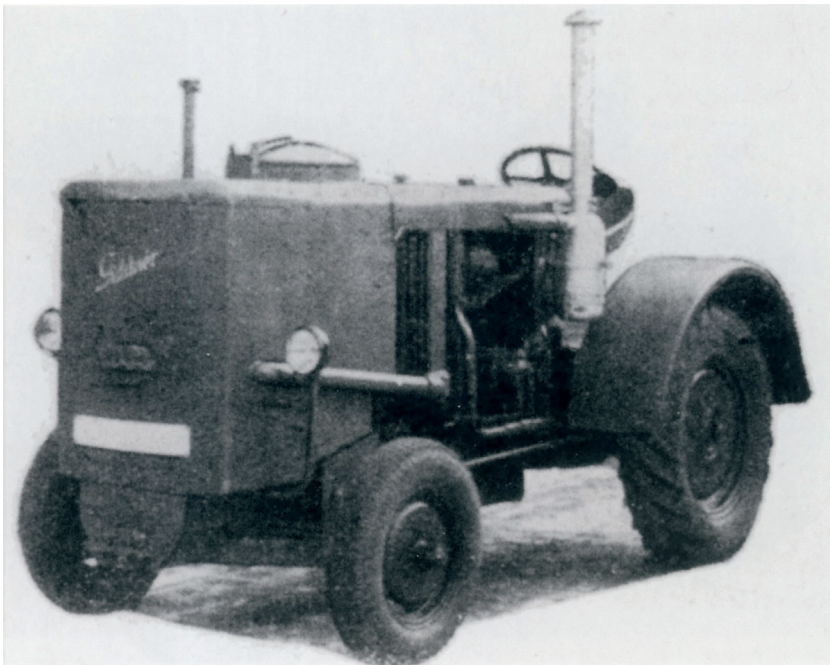
Der Güldner T 40 blieb ein Prototyp.

Der Durchbruch gelingt 1937 mit dem A 20. Bis 1942 werden 1528 Exemplare gebaut, teilweise auch in Lizenz bei der Deuliewag in Berlin-Tempelhof. Mit diesem Partner werden zwei weitere Modelle mit Holzgasgenerator entwickelt, der AZ 25 und der A 30. Hiervon entstehen 185 sowie 20 Fahrzeuge. Ab 1942 ist das Werk erneut Rüstungsbetrieb und wird ab 1944 bei mehreren Luftangriffen schwer beschädigt. Noch brauchbare Maschinen und Teile werden in das Fahr-Werk nach Gottmadingen ausgelagert. Am 21. Januar 1945 wird die Fabrik in Aschaffenburg durch Bomben zu 70 Prozent zerstört.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs und dem mühsamen Wiederaufbau des Werks lief die Produktion zunächst mit noch vorhandenen Materialbeständen an. Am Ende des Jahres 1946 beginnt, zunächst wegen der Material- und Personalknappheit noch recht verhalten,

die Serienfertigung des ersten Nachkriegsschleppers, des A 28. Es folgt 1948 mit dem AF 30 ein zweites Modell. Darüber hinaus sind die Arbeiter im Werk mit der Umrüstung von Holzgasschleppern auf konventionellen Dieseltrieb gut ausgelastet.

Das Jahr 1949 markiert für Güldner den Startschuss in eine neue Epoche der Firmengeschichte. Das bislang recht altbackene Karosseriedesign wird überarbeitet und bekommt eine eigene unverwechselbare Note. Das Blech kommt nun rundlicher und weniger klobig daher. Prägnant ist der Kühlergrill, der den neuen Modellen den Spitznamen »Haifischmaul« einbringt. Lackiert sind die Schlepper im Leistungsspektrum von 16 bis 30 PS in einer giftgrünen Farbgebung. Die verbauten Getriebe liefert ZF, die Zahnradfabrik Friedrichshafen, und deren Tochterfirma ZP, die Zahnradfabrik Passau.



AZ 25 mit Holzgasgenerator.