



Magirus – 150 år i allmänhetens tjänst

Brandbilarna hör julen till. Och då tänker vi kanske inte främst på färgen. Snarare på vad juleljusen kan ställa till med. Hög tid att berätta historien om brandbils pionjären Magirus – och deras plats på svenska marknaden.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

Nuförtiden ingår Magirus i jättekoncernen CNH Industrial med bland annat Iveco. Men nutiden kan lämnas därhän. Ja, även historien kring Iveco och Magirus, eller deras tidiga ägare Klöckner-Humboldt-Deutz, kan bli väl omfattande.

I stora drag var det i alla fall så att Conrad Dietrich Magirus grundade Magirus i Ulm 1864. Som officer på stadens frivilliga brandkår lät han 1872 konstruera Ulm-stegen. Och så var det igång. Först enbart med brandkårsutrustning men sedan också med lastbilar och bussar. 1936 fusionerades Magirus med Deutz AG i Köln och blev sedan efter ekonomiska svårigheter en del av Klöckner-Humboldt-Deutz.

I Sverige blev fabrikatet mest bekant bland rekryter då försvaret under andra världskriget köpte in omkring 600 stycken 4x4 Klöckner-Humboldt-Deutz A330 och A3000 – internt kallad Terrängbil M/42. Under kriget var generalagenten Svenska Bilfabriken Augustendal som stod under Philipsons Automobils ledning och höll till i det som nu kallas Nacka Strand, utanför Stockholm.

Efter andra världskriget plockades KHD-namnet bort och lastbilarna märktes upp som Magirus-Deutz. I mars 1951 tog svenska armén beslut om att beställa ytterligare 50 stycken Magirus-Deutz – den här gången S3500 och lika många Mercedes-Benz S3000 efter att Volvo och Scania

inte kunde garantera en leverans redan till första juni samma år.

Ett par år efter bestämde man sig för att ge sig in även på den civila marknaden och Magirus sände ut en teknisk ingenjör för att få fart på marknaden i Skandinavien. I mitten av 50-talet tog ANA – AB Nyköpings bilfabrik tag i det på allvar och började marknadsföra Planet-modellerna med namn som Sirius, Mercur, Saturn och Jupiter. Saturn hade omkring 6 tons lastförmåga och en luftkyld V6 på 132 hästar. Snäppet större var Jupiter med en 175 hästars V8 och lastförmåga på runt 8 ton.

I Sverige försvann märket rätt fort från marknaden. Vissa hävdar kvalitetsproblem men trots allt hittade en och annan Magirus-Deutz hit ändå in på 70-talet. Bland annat som just brandfordon eftersom de var undantagna det tuffa svenska slagprovet som infördes 1961.

I mitten av 70-talet skapades Iveco genom en sammanslagning av Fiat, Om, Unic och Magirus-Deutz. 1980 valde dock Klöckner-Humboldt-Deutz att sälja sina andelar till Fiat. Det under en period med ett saligt gytter bland modeller och emblemlån sinsemellan. Under 90-talet fasades dock namnet Magirus ut helt på de civila produkterna, men lever idag vidare på brandfordon och utrustning – allt producerat i tyska Ulm.



Magirus 2 CS, tillverkad 1920. Under huven satt en 55-hästars fyrcylindrig bensenmotor. Vattenkyld ska nämnas. Stegen kallades för Bayern.



Här en Mercur 150 D 11 från 1970. Motorn bjöd på 150 hästar och stegen heter DL 30h.



KDH S3000 från 1950 var den första modellen som försågs med luftkyld motor, som genom åren blivit något av Magirus signum. S3000 och deras föregångare blev poppis i svenska försvaret.



Samlingens enda frambygge. En 176-hästars Magirus 170 D 11 FA från 1970. Ett riktigt höghus med sin högt placerad dubbelhytt och allhjulsdraft.



Likheter. Visst har den vissa likheter med en välkänd tysk folkbil från samma tid? Här en Mercur 125A från 1957.



Iveco Magirus MK-serie tillverkades mellan 1975 och 1992. Hytten kallad fyrklubbshytten delades med DAF, Saviem och Volvo. Volvo F4, F6 och F7. Välkänd för de flesta.



Ytterligare ett exemplar av Mercur 125 men denna från 1959. Under huven sitter en luftkyld 125-hästars V6:a som hade beteckningen F6 L613.



Förarmiljön från 70-talet känns avlägsen även om mycket känns igen. Mycket plåt och bakelit. Och ett spett i golvet som användes för att byta växlar med.



In på 1960-talet kantade designen till sig betydligt. Här en Mercur 150 D 10 A räddningsbil från 1965. Drift på båda axlarna avslöjar markfrigången och kardanklumpen på framaxeln.



Magirusnamnet har genom åren haft en mer eller mindre framträdande plats. Under 1920-talet gick det inte att ta miste på vem som byggde fordonet.



Logotypen som är starkt kopplad till Magirus har sin förklaring. Den föreställer stadskyrkan i Ulm som för övrigt med sitt torn är världens högsta kyrka och mäter 161,5 meter.

Tävla med tidningen

IVECO

Den här gången håller vi oss till månadens ämne. Frågan är kanske för lätt, men vad betyder egentligen Iveco?

1. Industrial Vehicles Company
- X. Industrial Vehicles Corporation
2. Internationale Vehicles Corporation

Skicka ditt svar till: akeritidning@akeri.se eller med vanlig post: **Svensk Åkeritidning, Box 7282, 103 89 Stockholm.** Märk kuvertet "Nostalgitävlingen 12". Senast den 1 december behöver vi ha ditt svar. Du kan vinna vårt populära multiverktyg.



Är du en vinnare?

Förra månaden frågade vi efter ett lastbilsfabrikat. Jo då, bilen på bilden var mycket riktigt en Kromhout, vilket förstås xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx visste. Holländska Kromhout tillverkade lastbilar, bussar och motorer. Grattis säger vi och skickar ett multiverktyg på posten.

