



Magirus Iveco Museum

Fahrzeugdatenblatt für: **Henschel HS14HK**

Henschel in den 1960er Jahren

Ende der 1950er Jahre wurde die Unternehmensphilosophie geändert, der Lokomotiven- und Nutzfahrzeugbau ist nicht mehr der Hauptzweig des Unternehmens, er beträgt nur noch ca. 50 Prozent.

Henschel hatte als relativ kleiner Anbieter auf dem Nutzfahrzeugmarkt, wie auch alle anderen deutschen Mitbewerber in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre Absatzprobleme mit seinen Produkten auf dem Heimatmarkt. Grund, die unsinnigen, unnötigen Seeböhm-Gesetze, die mit der Freigabe für den 32 Tonnen Lastzug, zum 1. Juli 1960 gelockert wurden.

Es war nun an der Zeit, für die Hersteller, neue Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Bei Henschel kamen sie zur IAA 1961, auch der HS14HK. Das komplette Angebot wurde überarbeitet und präsentierte sich, sehr auffällig, und ansprechend mit neuen Fahrerinnen, für Hauber und Frontlenker.



TECHNISCHE FAHRZEUGDATEN

MOTOR

Hersteller:	Henschel
Baumuster:	6R1215DR
Bauart:	stehender 6 Zyl.-Reihen-Motor, wassergekühlt Direkteinspritzer-Viertakt-Dieselmotor
Bohrung /Hub:	125 mm x 150 mm
Hubraum:	11.045 cm ³
Drehmoment:	63 mkg bei 2.100 U/min
Leistung:	180 PS bei 2.100 U/min
Zündfolge:	1-5-3-6-2-4
Kraftstoffverbrauch:	19 l/100km

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antriebsformel:	4x2
Kupplung:	Einscheiben, F&S G380KR
Getriebe:	ZF AK6-55, 6.Gang 0,72:1
Hinterachse:	Henschel, 7,826/8,545:1
Geschwindigkeit:	71/66 km/h

FAHRGESTELL

Fahrzeugart:	Lastwagen
Radstand:	4.350 mm
Spur vorne:	1.940 mm
Spur hinten:	1.750 mm
VA-Last:	4.800 kg
HA-Last:	9.400 kg
zul. Gesamtgewicht:	14.200 kg
Leergewicht:	6.425 kg
Nutzlast max.:	7.775 kg
zul. Gesamtzuggewicht:	28.400 kg
Reifen:	10.00-20 Super
Räder:	7.5-20

WEITERE DATEN

Produktionszeit: 1961 bis 1962

Der Vater dieser Kabinen war Louis Lucien Lepoix, ein französischer Industriedesigner, mit Vorliebe für Lastwagen- Fahrerhäuser. Zusammen mit dem renommierten Karosseriebauer Karmann, in Osnabrück, erstand eine gefällige, moderne Fahrerhauspalette. Aufgrund vieler baugleicher Teile, für Hauber und Frontlenker, konnten Kosten für Produktion und Lagerhaltung minimiert werden. Für seine Arbeit erhielt Lepoix die Auszeichnung „Gute Industrieform“ der Deutschen Messe in Hannover.

Aber nicht nur die neuen Fahrzeuge sollten einen Aufschwung für das Unternehmen bringen, sondern auch der Zusammenschluss mit einem Mitbewerber. Das Ziel war auf den sich öffnenden Binnenmarkt wettbewerbs fähig zu sein. Die Produktqualität und auch der Preis sollten aufgrund von höheren Stückzahlen gegenüber dem Mitbewerbern überlegen sein. In langen Verhandlungen wurde dieser Partner in Frankreich gefunden, es war die Nutzfahrzeugtochter der Renault. Nach dem Zusammenschluss mit mehreren französischen Herstellern, 1955, firmierte sie unter den Namen **SAVIEM**.

Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques

Mit zuversichtlichen Reden wird die neue Partnerschaft auf der IAA 1961 der Presse vorgestellt. Henschel und Saviem haben ein klares Programm vor Augen. Einer der wichtigsten Punkte ist ein gemeinsames LKW-Programm von 3t Kleinlast bis zum Riesenlast. 25 Jahre sollte die Partnerschaft leben und wachsen, der Alltag brachte aber nur Probleme, bereits 1963 wurde die Partnerschaft beendet.