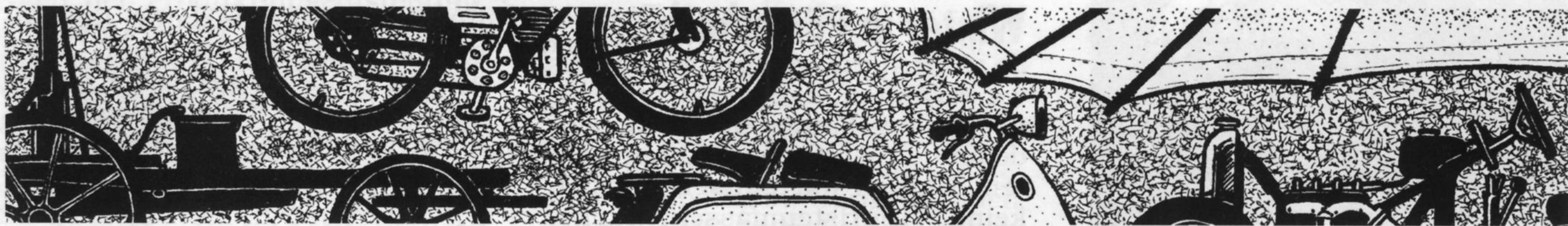


RARITÄTEN AUS ÖSTERREICH



Unter diesem Titel wollen wir regelmäßig Motorraritäten aus unserem Land präsentieren. Ob zwei, drei oder vier Räder, ob alt oder jung, ob Arbeitstier oder Rennwagen - all das ist hier egal - nur selten und österreichisch muß es sein. Dabei sind wir natürlich auf EURE Mithilfe angewiesen. Sendet uns bitte Informationen, Artikel, Prospekte, Photos oder was auch immer leihweise oder für unser Archiv. Auch zu bereits besprochenen Typen sind Korrekturen und Ergänzungen immer gefragt.

Der Motormuli - ein Raupenschlepper aus Oberösterreich

von Wolfgang M. Buchta

Ein von zahlreichen wirtschaftlichen Problemen im Nachkriegsösterreich war das ineffiziente Vorgehen bei der Holzbringung im Gebirge. Oft verging mehr als ein Jahr zwischen Schlägerung und Lieferung an den Endkunden.

Ende 1949 begann man in Molln in Oberösterreich mit der Planung ei-



nes kleinen Raupenschleppers. Konstrukteur war Ing. Oskar Hacker. Dieser war kein Neuling auf dem Gebiet. Vor dem Zweiten Weltkrieg war Ing. Hacker Chefkonstrukteur bei Austro Daimler und danach technischer Direktor der Steyr Werke sowie Sachverständiger der deutschen Wehrmacht. Dort war er unter anderem maßgeblich an der Entwicklung des Panzers „Königstigers“ beteiligt. Im Jahre 1949 begannen er und seine Mannschaft in Molln in einer Halle, in der einst Arbeitsdienst-Baracken gefertigt worden waren,



mit der Entwicklung des Motormuli. Im März 1950 war ein Prototyp fertig. Mit einem Kredit des ERP-Fonds konnte im Jänner 1950 mit einer Serienproduktion begonnen werden. Im Herbst des Jahres wurden die ersten Exemplare an die Forstwirtschaft übergeben.

Technisch gesehen war der Motormuli ein lasttragender Raupenschlepper speziell für die Holzbringung. Der Motor mit 90 PS war der wassergekühlte 4-Takt Motor WD 413 aus dem Steyr 380. Für jede Raupe existierte ein separates Planetengetriebe mit 3 Vorwärts- und 3 Rückwärtsgängen.

Dank der beiden Getriebe war eine einfache und verlustfreie Lenkung gegeben. Die Spurweite betrug 1400 mm, die Bodenfreiheit 370 mm.

Die Minimalgeschwindigkeit betrug 1,5 km/h, die normale Höchstgeschwindigkeit acht km/h.

Ein spezieller Schnellgang erlaubte Geschwindigkeiten bis 14 km/h. Ein Umrüstsatz auf Luftbereifung erlaubte Straßenfahrt mit bis zu 40 km/h. Angebotene Zusatzgeräte waren Seilwinde, Kranausleger, Hubeinrichtungen oder hydraulische Planierschaufeln.

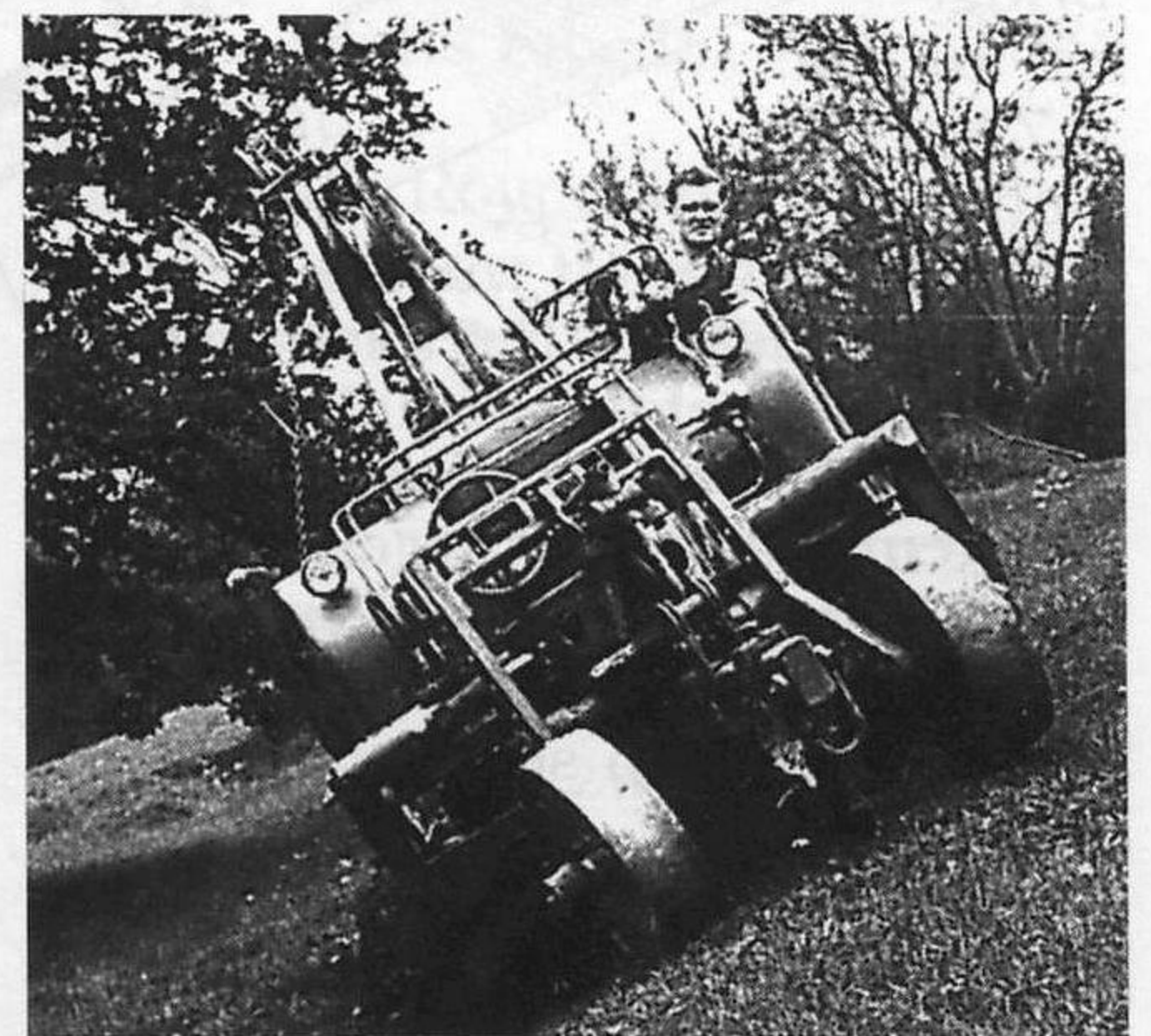
Als besondere Neuerung darf gelten, daß die Last nicht ausschließlich gezogen, sondern zum Teil auch



Rares Stück - Motormuli-Prospekt aus 1954 (?)

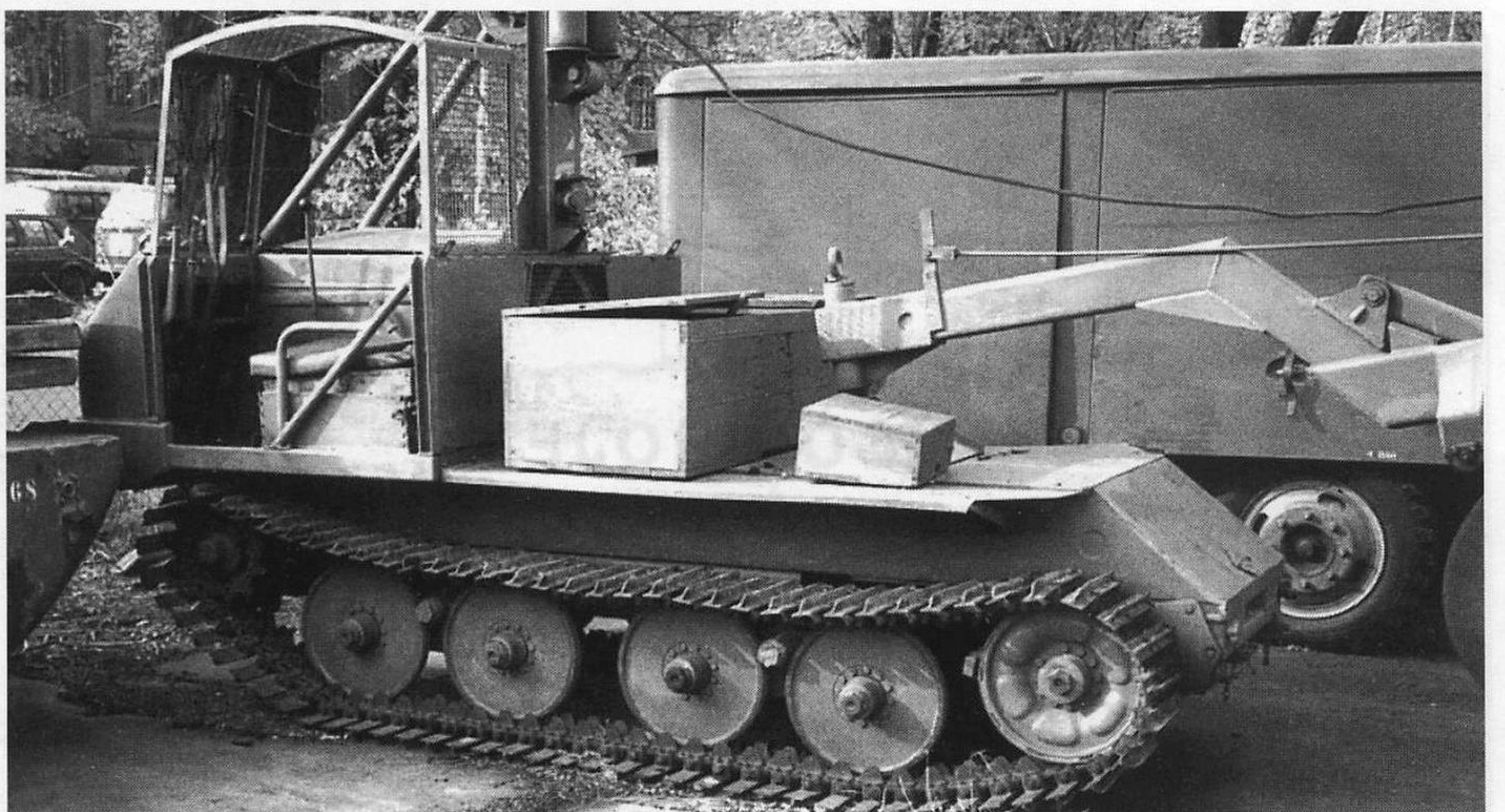
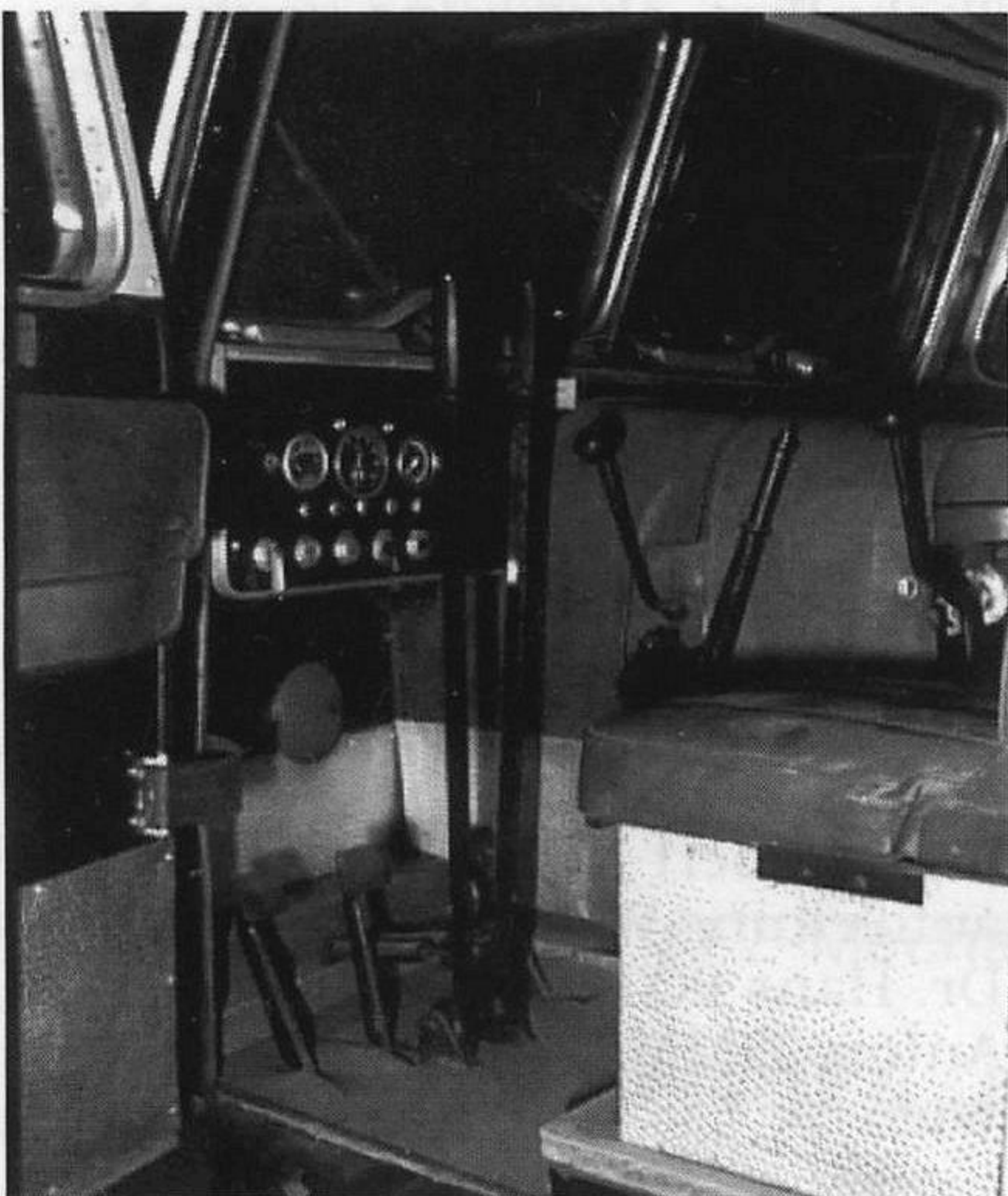


getragen wurde. Nach Art eines Sattelschleppers kann am hinteren Teil des Fahrgestells eine Halterung für die Anhängelast angebracht werden. Die derartige Belastung des Motormuli durfte bis zu zwei Tonnen betragen (und dies bei einem Eigengewicht von nur 3,5 Tonnen). Dank der Aufliegerkonstruktion konnte der Motormuli bei



Rechts oben: Schneefräse am Glockner. Oben: Motormuli M 80 mit Lohner-Aufbau. Unten links: Führerstand des M 80. Unten rechts: Motormuli des Bundesheeres mit Grabenpflug. Links oben und mitte: Motormuli bei seiner eigentlichen Aufgabe : Holzbringung im Gelände.

25 Prozent Steigung 7 Festmeter Holz transportieren und bei einem 35 bis 40 prozentigem Gefälle sogar 10 Festmeter. Dies alles natürlich auf unbefestigten Waldwegen bei jeder Witterung. Für Schneelage entwickelte Ing. Hacker eine spezielle, extra breite Winterraupe, dank derer der vollbeladene Motormuli einen Bodendruck von nur 0,25 kg/qcm hatte. (Zum Vergleich: Ein Erwachsener



Noch heute
im Einsatz:
Motormuli
mit Rotati-
onspflug
System
Wallack



bringt es auf ca. 0,7 kg/qcm). Von den ca. 100 gebauten Motormuli wurden wohl die meisten für Holztransporte eingesetzt. Etwa 10 wurden mit einer Rotationsschneefräse „System Wallack“ ausgerüstet und zur Räumung der Glockner Hochalpenstraße eingesetzt. Einige Exemplare wurden sogar nach Kanada exportiert.

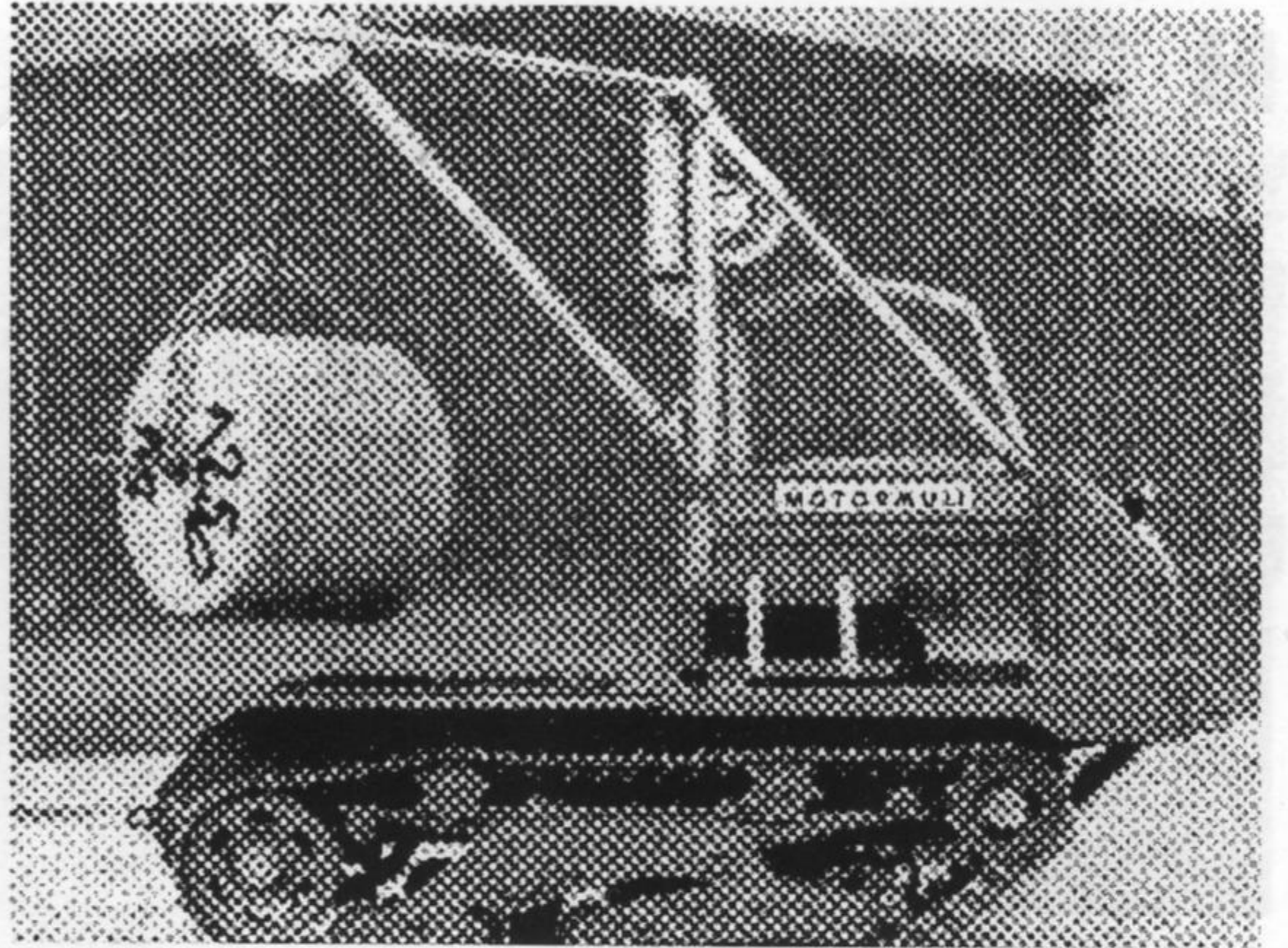
Zumindest ein Stück erhielt das österreichische Bundeheer. Dort wurde der Motormuli mit einem Grabenpflug versehen und diente zum Bauen von Schützengräben. Erst in den 80-er Jahren wurde er bei einer Versteigerung im Arsenal veräußert.

Zwei Stück wurden 1951 mit einer Autobuskarosserie der Lohner-Werke versehen (Typenbezeichnung Motormuli M 80) und von der österreichischen Post als Schne omnibus zur Personenbeförderung

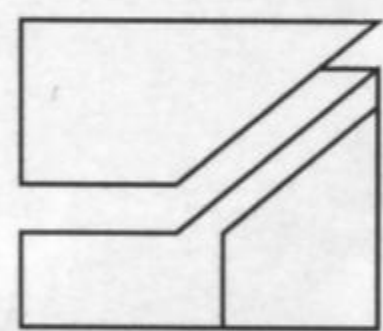
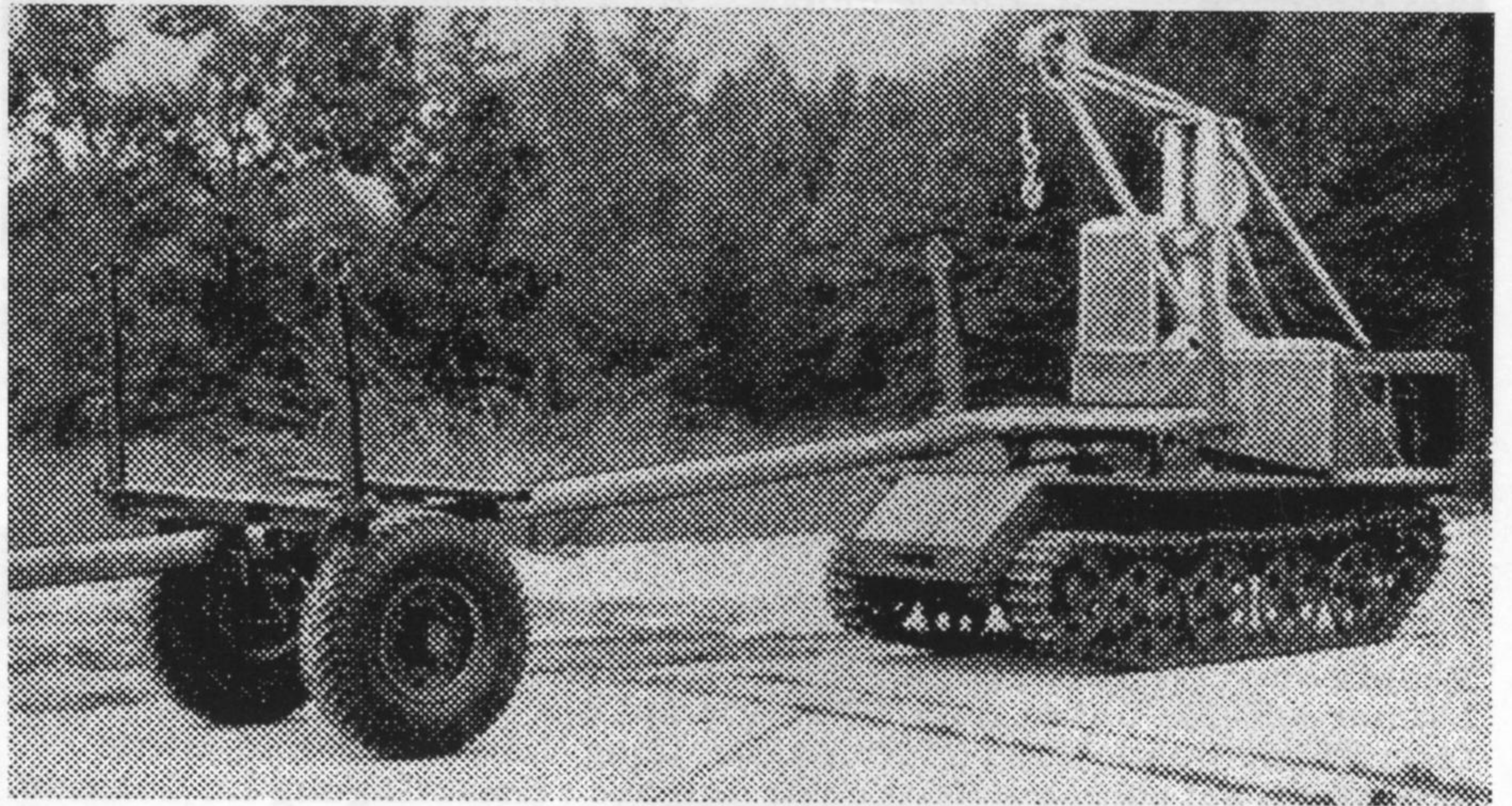
eingesetzt. Die Mobile hatten für 12 Passagiere einen Fahrgastraum, 2 Raupen mit je 500 mm Breite und Skiträger. Das Gesamtgewicht betrug 6.200 kg.

Einer davon wurde später in der Postauto Betriebs Zentrale in Stadlau umgebaut und mit einem Pritschenaufbau versehen. Dieses Fahrzeug wurde beim Bau der Richtfunkstation auf der Koralpe zum Materialtransport eingesetzt. Das zweite Fahrzeug ist im Originalzustand erhalten geblieben und befindet sich in der Postgarage in Erdberg.

Ing. Hacker war zwar ein brillanter



Ganz oben; Motormuli beim Belastungstest. Unten: Motormuli Type M 70 Universal mit Kran, Drehrunge und Nachläufer.



KALLCO PROJEKT

EFFIZIENZ · QUALITÄT · KULTUR

KALLCO PROJEKT BAUTRÄGER GES.M.B.H. 1050 WIEN, SCHLOSSGASSE 13

Techniker, aber seine kaufmännischen Fähigkeiten konnten damit nicht Schritt halten. Bereits 1955 wurde die kleine Fabrik von den österreichischen Saurer Werken übernommen und bald darauf geschlossen. Ein Motormuli wird noch heute in der Nähe von Molln fallweise zum Holztransport eingesetzt und am Glockner tun 5 Schneefräsen Dienst.

Wir danken für Information:
Adolf LOIDL, Molln
Ing. Norbert NUSSBAUMER, Post-
autoleitung Wien
Dr. Hans PÖTSCHNER, Wien
Anton ZIMMERMANN,
Wien

