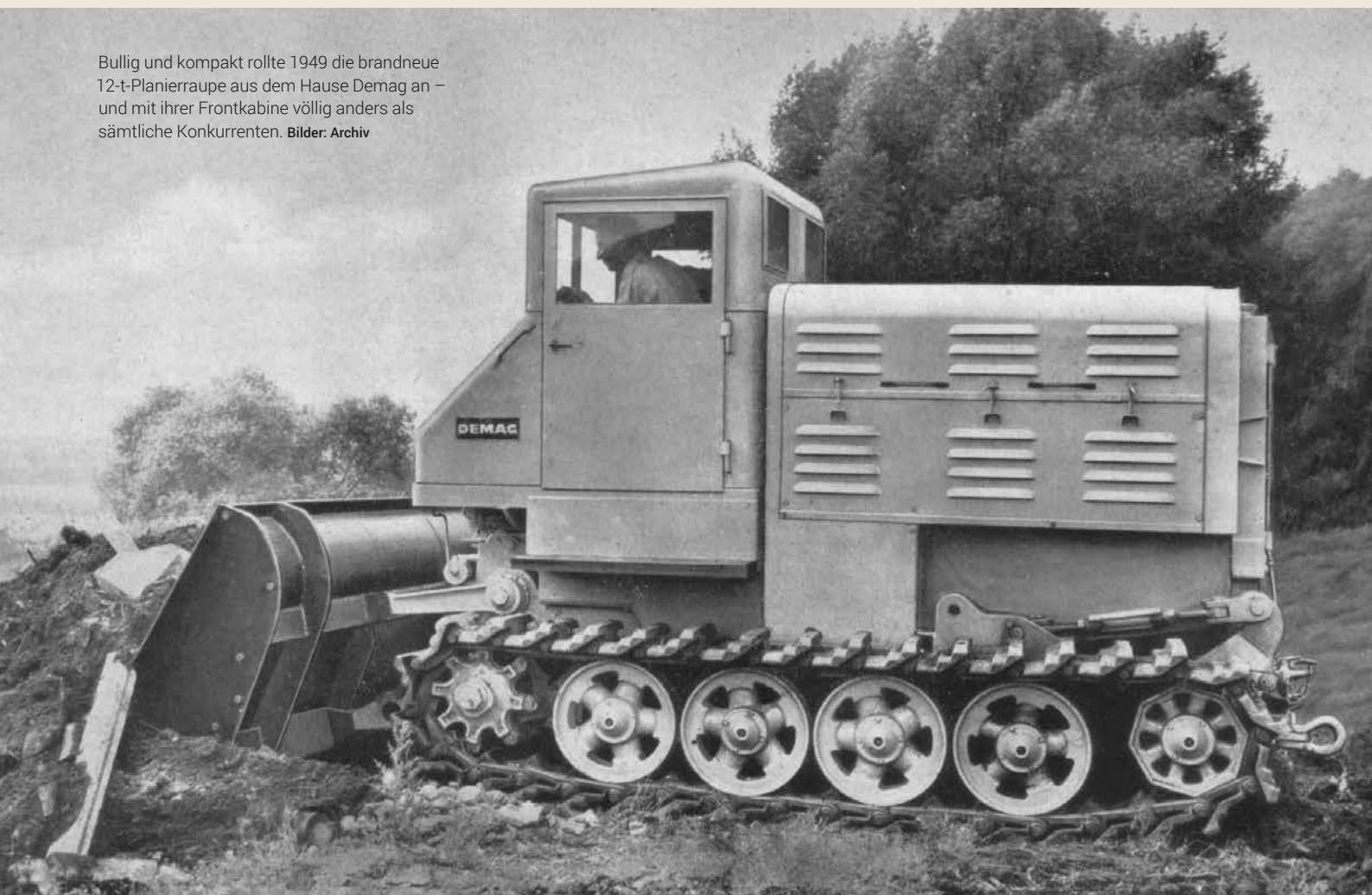


# Anders als die anderen

In der Nachkriegszeit wurde eine Planierraupe in ebenso ungewöhnlicher wie innovativer Bauweise präsentiert von Heinz-Herbert Cohrs

Bullig und kompakt rollte 1949 die brandneue 12-t-Planierraupe aus dem Hause Demag an – und mit ihrer Frontkabine völlig anders als sämtliche Konkurrenten. Bilder: Archiv



**„Mut, Können und reichlich Know-how der Konstrukteure gehört dazu, bei bewährten Baumaschinen die Konstruktion grundlegend ändern zu wollen. Unser Beispiel zeigt, dass dies keineswegs immer gelingt.“** Heinz-Herbert Cohrs



**Demag – nach wie vor ist dies in der Baubranche ein vertrauter Name. Jüngst, anlässlich der Bauma in München, gab das US-Unternehmen Terex Cranes bekannt, den Markennamen Demag wieder zum Leben zu erwecken. Nun werden die rund um den Globus geschätzten Auto- und Raupenkrane aus Deutschland, darunter die größten Raupenkrane der Welt, wieder ihre gelb-blaue Farbgebung und den Namen Demag tragen. Das Unternehmen fertigte bereits 1890 schienengeführte Drehkrane, die mit Klappkästen auch für den Umschlag von Schüttgütern Verwendung fanden. Dennoch war nicht jede Neuentwicklung der Demag von Erfolgen und internationaler Anerkennung gekrönt.**

Vier Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges stießen wir im Staub der Geschichte auf eine erstaunliche Planierdraupe, die erstmals auf der Hannovermesse 1949 präsentiert wurde. Sie war anders als alle anderen: Ihr Motor befand sich hinten, der Fahrerstand vorne, ebenso beide Kettenantriebsräder.

Warum? Das erläuterte die Demag so: „Zu der Zeit, als der Gedanke der Schaffung einer Planiermaschine an die Maschinenbau-Industrie herangetragen wurde, war es naheliegend, die vorhandenen Gleiskettenfahrzeuge in der Weise zu benutzen, dass an diese nachträglich die

Planiereinrichtung angebaut wurde. Diese allgemein gewählte Bauweise war eine Kompromisslösung, denn der Aufbau des Gesamt-Aggregates kann nicht als harmonisch bezeichnet werden. Der hinten angeordnete Führersitz gibt dem Fahrer nicht die unbedingt notwendige Übersicht über den Vorgang vor der Planierschaukel. Die Nachteile der bisherigen Bauweise veranlassten uns, eine Planierdraupe zu schaffen, bei der die besonderen Belange der Planierungsvorgänge weit bessere Berücksichtigung fanden. Das war nur dadurch möglich, dass die Bauweise, die von einem vorhandenen Gleiskettenschlepper ausging, grundsätzlich verlassen wurde.“

„Das wesentlichste Merkmal der Demag-Planierdraupe ist die Anbringung des Planierschildes am vordersten Teil des Raupenwagens mit Hilfe kurzer und kräftiger Arme. Das wirkt sich bei der häufig vorkommenden einseitigen Belastung des Planierschildes sehr vorteilhaft aus.“

Auch die Fachpresse staunte: „Die von der Demag-Baggerfabrik gebauten Planierdraupen unterscheiden sich völlig von den Typen anderer Hersteller. Bei ihnen liegt das Führerhaus am Bug, der Motor am Heck. Außerdem ist das Laufwerk ganz anders ausgebildet. Bedingt durch die Frontlage des Getriebes wurde auch der

Kettenantrieb nach vorn gelegt. Das Triebwerk ist mit auswechselbaren gehärteten Stahlrollen versehen, so dass leichte Instandsetzung möglich ist.“

Verblüffend waren sogar die Typenbezeichnungen: Wieviel PS erzeugen wohl die Motoren der drei Raupen PS 85, PS 130 und PS 130 (identische Bezeichnung)? Falsch und auch richtig geraten, denn im ersten Modell brummte tatsächlich ein 85-PS-Motor, doch in der ersten der beiden PS 130 befand sich ein 140 PS starker 2-Takt-Motor von Modag, in der zweiten PS 130 hingegen ein 150 PS leistender 4-Takt-Motor von Kämper.

Beharrlich verfolgte die Demag ihr Raupenkonzept bis in die Mitte der 50er Jahre, optimierte die Bauweise mit einer abgesenkten Heckmotorhaube für bessere Übersicht beim Rückwärtsfahren (immerhin rund 50 % der Einsatzzeit) und änderte die Bezeichnungen in R 613 und R 619. Dennoch konnten sich die Raupen nicht durchsetzen und wurden von Fahrern nur zögerlich akzeptiert: Ihnen fehlte der „künstliche Horizont“, den eine Motorhaube bildet und der – durch seinen Bezug zur Schildstellung – beim Planieren hilfreich ist. Daher befindet sich bei sämtlichen Planierdraupen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, weiterhin der Fahrerstand hinter der Motorhaube. ■