

Schwerverter zu Pflugscharen

Deutz RS 1500: Während sein Vorgänger an die Front musste, durfte sich der „Waldschlepper“ friedlichen Aufgaben widmen



Krieg vorbei, alles kaputt – nur ein Haufen Teile lag noch da. So auch bei Magirus, wo der Raupenschlepper Ost auf Ketten gelegt wurde. An eine Wiederaufnahme der Lkw-Fertigung war vorerst nicht zu denken, also machte man aus der Not eine Tugend – und die hieß RS 1500 Waldschlepper.

„Mr haddn ja nischd!“ pflegte in den Neunzigern der Sachse dem Wessi zu sagen, der sich darob über die Zustände in der DDR gruselte – und so waren beide zufrieden, der Sachse über die Gutgläubigkeit des Wessi, der wiederum fand sein DDR-Bild bestätigt. Dabei war es noch gar nicht so lange her, dass Väter und Großväter der beiden tatsächlich nichts hatten außer Trümmern und abgelegtem Wehrmachts-Geraffel. Daher begannen sie damals, kurz nach der Stunde Null, aus nichts etwas zu machen. Schwerter zu Pflugscharen!

Im Ulmer Magirus-Werk, dem Lastwagenzweig von Klöckner-Humboldt-Deutz (KHD), herrschte im Sommer 1945 Betriebsamkeit zwischen Ruinen. Etwa 60 Prozent der Anlagen waren zerstört, in den letzten Kriegsjahren hatte man die Fertigung auf Dinge wie Geschützkartuschen sowie Klein-U-Boote umgestellt. Die Lastwagenmontage lag seit Februar 1943 still, um Platz für den Raupenschlepper Ost (RSO) zu schaffen, ein Vollketten-Transport-

fahrzeug von Steyr. Der RSO war bei der Truppe nicht besonders beliebt: zu langsam, zu laut, zu durstig und vor allem als Zugfahrzeug nur bedingt geeignet wegen der ruckartigen Richtungswechsel. Trotzdem baute Magirus beachtliche 12.250 Stück, knapp die Hälfte der Gesamtauflage.

Im Werk kannte man sehr wohl die Schwächen des Steyrer Vergaser-V8, der als Motor diente. Nun entwickelte das Kölner Deutz-Motorenwerk soeben einen neuartigen Dieselmotor, den FL 514. Man beachte das L für Luftkühlung, wie von der Wehrmacht verlangt. Die Vierzylinder-Version F 4 L 514 bringt 65 PS, und die Kölner waren zuversichtlich, dass dieses revolutionäre Aggregat in so ziemlich jeder Hinsicht mit dem Originalmotor mithalten könne, und in mancher ihn sogar überträfe – weil einfacher zu warten, sparsamer

Der RSO war bei der Truppe nicht besonders beliebt

und leiser. So fanden im Herbst 1944 die ersten luftgekühlten Deutz-Diesel ihren Weg nach Ulm und von dort an die Front.

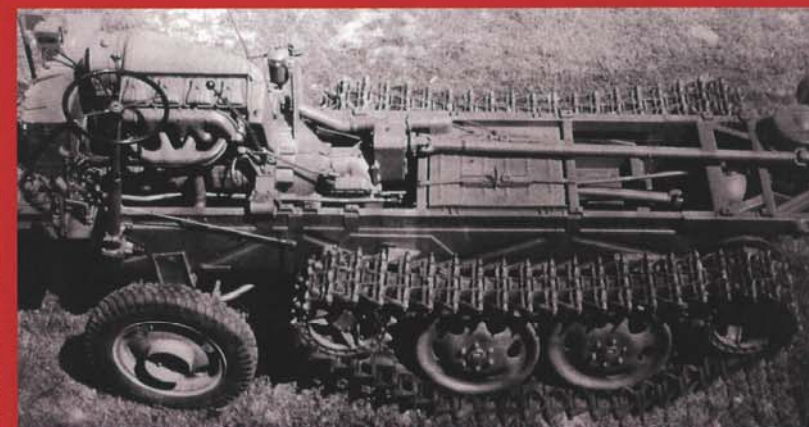
Viel helfen tat es nicht, auch mit Diesel hielt der RSO die Alliierten nicht auf. Am 17. Dezember 1944 attackierte die alliierte Luftflotte das Ulmer Werk; bis Kriegsende entstanden etwa 600 Diesel-RSO (offiziell RSO/03). Die formschöne Blechkabine war zwischenzeitlich auf der Strecke geblieben. Wann die Fertigung auf die kantige, offene Kabine mit Flatterverdeck umstellte, ist nicht überliefert – als die Magirus-Werker ans Aufräumen gingen, hatten sie jedenfalls noch allerlei Teile für den RSO übrig. Schwerter zu Pflugscharen! Schlepper ist



Fahrkomfort der frühen Jahre: ein Sitzpolster. Die Lüftungsklappe ist an heißen Tagen zu öffnen – gut für den Motor, schlecht für den Fahrer



Waldschleppers Pedalerie: Der Hebel der Feststellbremse ist an das Gestänge der einstigen RSO-Lenkbremse angepasst



Ein RS 1500 Waldschlepper ohne Aufbau. Gut sichtbar der Tank, unter dem die Kardanwelle hindurchführt, und der Zapfwellenantrieb, der über der Chassiswanne nach hinten verlegt ist. Der RSO hatte diese Welle seinerzeit nicht

TECHNISCHE DATEN

Deutz RS 1500 Waldschlepper

Hersteller: Magirus-Werk Ulm

Motor:
Deutz F4 L514, luftgekühlter Viertakt-Wirbelkammer-Reihendieselmotor, ohv-gesteuert, Axialgebläse, Druckumlaufschmierung

Zylinder: 4 (5 Hauptlager)

Bohrung x Hub: 110 x 140 mm

Hubraum: 5322 ccm

Verdichtung: 18,3:1

Leistung: 70 PS bei 2100 U/min

Drehmoment: 265 Nm bei 1200 U/min

Getriebe:
Auto-Union-Schubradgetriebe RSO (4V/1R)

Antrieb:
Einscheiben-Trockenkupplung; Starrachse mit Magirus-Differential; Gleiskettenantrieb durch innenverzahntes Untersetzungsgetriebe

Vorderachse:
Pendelnde Starrachse, Bereifung 6,50-20

Hinterer Aufhängung:
Gleisketten mit je zwei Tragrädern, Führungsrad vorn, Antriebsrad hinten; geführt von rohrförmigen Tragbalken mit je einer viertelliptischen Blattfeder am hinteren Ende und pendelnder Aufhängung vorn

Lenkung:
Deutz-Vorderradlenkung; ab 8° Einschlag zusätzliche Mehrscheiben-Lenkbremse auf Antriebsrädern

Bauart:
Wannenförmiger Rahmen mit Traversen, Rohr-Hilfsrahmen für die Gleisketten

Länge x Breite x Höhe:
4600 x 2000 x 2400 (über Verdeck) mm

Leergewicht: 4000 kg

Nutzlast: 1500 kg

Geschwindigkeit: 16 km/h

Bauzeit: 1946 bis 1947 (oder 1948)

Stückzahl: ca. 1460



Der Deutz F4 L514 an seinem ersten richtigen Einsatzort: Im Waldschlepper geht es ziemlich eng zu, und man beachte den Luftfilter rechts



Die sparsamste Instrumententafel der Welt, die VDO-Öltemperaturanzeige ist nachgerüstet



Das RS 1500-Heck ist gänzlich eigenständig – mit Ersatzrad, Riemenscheibe und unten angesetztem Spill als Seilwinden-Ersatz



Chassis des Raupenschleppers Ost – mit den rohrförmigen Tragbalken samt Federn an den Enden und pendelnden Tragrad-Trägern

Schlepper, und die wurden dringend gebraucht, dringender vielleicht als andere Fahrzeuge. Wieder Lastwagen zu bauen war zur der Zeit nicht drin, dazu fehlten die Teile.

Also legte man den alliierten Behörden Pläne für eine verbesserte Version des RSO vor und erhielt zu Jahresbeginn die Genehmigung zur Produktion des Deutz RS 1500. Der Name Magirus erschien nicht, statt dessen zählte man auf Deutz als eingeführten Traktorennamen (selbst wenn der Waldschlepper wie nichts aussah, was das Kölner Traktorenwerk bislang hergestellt hatte) und betonte die friedlichen Absichten mit dem Zusatznamen „Waldschlepper“.

Eine Vollraupe gab es jedoch nicht bei KHD, und in Ulm wusste man um die Nachteile des RSO, besonders im Hinblick auf die Steuerbarkeit. Nun waren Halbkettenfahrzeuge bekannt – von der Wehrmacht in allen Größen genutzt, vom Kettenrad bis zum gewaltigen Sd.Kfz 9. Also entschloss man sich, den Waldschlepper als Halbkette auszuliegen. Eine konventionelle Vorderachse mit gelenkten Rädern taugt für die überwiegende Mehrzahl der Lenkbewegungen, die vor allem aus leichten Korrekturen bei Geradeausfahrt und sanftem Kurveneinschlag bestehen.

Eine geeignete Vorderachse fanden die Magirus-Werker in den Tiefen ihrer eigenen Bestände. 1940 hatte die KHD-Zentrale nämlich den Ulmern die Herstellung eines Traktors aufgegeben, des F2 M417 mit wassergekühltem Zweizylinder.

Die Kriegswirtschaft hatte diesem Gast 1942 ein Ende bereitet, aber einige Teile waren noch vorhanden, darunter Achsen, Räder sowie Lenkungen mit Lenksäule. So erhielt der Wannentraktor des RSO anstelle des Achskörpers für die Ketten-Leiträder vorn eine verstärkte Traverse mit Aufhängepunkt für die pendelnde Traktorachse. Die Lenkung ließ sich leicht montieren, es brauchte nur ein Loch im Kabinenboden für die Lenksäule. Nun galt es, das RSO-Laufwerk anzupassen.

In seiner ursprünglichen Form besteht dies aus zwei längsliegenden, rohrförmigen Tragbalken, in der Mitte verbunden durch eine Rohrtraverse. An den Enden der Tragbalken sitzen viertel-elliptische Blattfedern, hinten mit Federauge. Die Laufrol-

len sind paarweise pendelnd an Trägern aufgehängt, die ihrerseits an den Enden der Tragbalken sitzen.

Bei aller Komplexität bot das Fahrzeug den Vorteil, dass es sich leicht halbieren ließ: Tragbalken in der Mitte zerschnitten, Aufnahme des Ketten-Leitrads drangesetzt – damit war das Fahrzeug nicht nur

Wer fragt anno 1946 schon nach Fahreigenschaften

noch hinten gefedert, aber das dürfte in der Praxis wenig Unterschied gemacht haben. Das nach hinten versetzte Leitrad führte dazu, dass die Traverse nach unten verlegt werden musste. Damit erhielt man zugleich einen Aufhängepunkt für den Schräglenker, der die Vorderachse führte. Hinterachse und Treibrad übernahm Magirus unverändert.

Die Achse besteht aus einem Tragkörper, die Antriebswellen sind dabei separat in einem obenliegenden Gehäuse geführt und enden in einem innenverzahnten Hohlrund für die finale Unteretzung. Daran schließt sich die Bremsstrommel an, ausgelegt als nasse Mehrscheibenbremse. Beim RSO sind die Bremsen mit den Lenkhebeln verbunden.

Für den Waldschlepper koppelte Magirus die Gestänge an das konventionelle

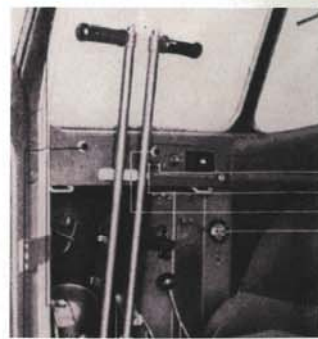
Bremspedal. Weil der Lenkeinschlag der Vorderachse für engere Kurven nicht genügte – die Ketten schieben stets geradeaus – setzte Magirus einen Mechanismus ein, der bei einem Lenkeinschlag ab acht Grad die Lenkbremse aktivierte. Damit erreichte der Waldschlepper einen Wendekreis von immerhin 13 Metern – nicht auf Traktorniveau und weit entfernt von der Wendigkeit einer Vollraupe, aber brauchbar für normale Zwecke.

Besser als nichts, oder? Wer fragte anno 1946 schon nach Fahreigenschaften, wenn man froh war, überhaupt was Fahrendes zu haben. Die Kargheit des RSO/03 passte zur entbehrungsreichen Nachkriegszeit: als Sitz ein Gestell, zwischen Fahrer und Motor ein Blech, als Ladefläche ein Bretterverhau, und zum Gangwechsel musste man am besten den rechten Arm auskugeln. Immerhin, Magirus ergänzte das Getriebe um einen Nebenantrieb, mit dem sich eine Riemenscheibe und eine Spill antreiben ließen.

Was taugte der Waldschlepper? Schwer zu sagen – zu wenige sind übrig geblieben, darunter das hier gezeigte Exemplar, das zum Bestand des *Technik-Museums Sinsheim* zählt (übrigens neben einem RSO). Zu wenige wurden gebaut, dass sich Berichte über die Arbeit mit ihnen erhalten

KONTAKTADRESSE

Auto & Technik Museum Sinsheim
Museumsplatz, 74889 Sinsheim
info@technik-museum.de
www.technik-museum.de



Die RSO-Steuerhebel, Gas- und Kupplungspedal sind auch erkennbar. Der Hebel mit schwarzem Knauf (mitte) schaltet die Differentialsperre

Die Tragräder (rot) des RS 1500 stammen aus dem Chassis des Raupenschlepper Ost, das – wenn man so will – einfach halbiert wurde



Dies ist der RSO in seiner späteren vereinfachten Ausführung mit der kantigen, offenen Kabine. Man erkennt bereits den Waldschlepper



So sah der RSO in seiner Grundform aus. Das Ganzstahl-Fahrerhaus stammt mit kleinen Veränderungen vom Lastwagen Steyr 1500

hätten – wie der RSO waren sie Lückenbüßer, die trotz deutlicher Defizite einspringen mussten, um einen drängenden Bedarf zu decken. Wir hatten ja nichts! Das galt auch für den Erwerb eines solchen Waldschleppers. Die Reichsmark taugte nicht als Zahlungsmittel, weshalb Magirus den Forstraktor als Tauschmittel nutzte – auch mit dem Ziel, seine eigentliche Aufgabe wieder aufzu-



Was heißt hier „primitiv“? Besser als nichts, oder? Die Scheinwerfer gab's nur beim Waldschlepper, das taktische Licht ist noch vorhanden

nehmen, den Lkw-Bau. Das war freilich ein äußerst zähes Geschäft: Schlepper gegen Rohmaterial? Schwierig.

Die Waldschlepper-Fertigung endete 1947 oder 1948 nach maximal 1460 Stück. Mit Sicherheit waren die Lagerbestände erschöpft, zudem konnte man in Ulm mittlerweile weniger fremdartiger Fahrzeuge bauen, nämlich den Lastwagen S3000 – aber auch Traktoren. Das nicht minder zerstörte Kölner Werk gab die Produktion der Baumuster F2 M317 und F3 M317 nach Ulm. 1952 hatte sich der Lastwagen-

bau dann so weit erholt, dass kein Platz mehr für Schlepper war – schon gar nicht für urtümliche wassergekühlte Ballerer. Und so endete nach etwa 5000 Stück das halb vergessene Zwischenspiel der Deutz-Traktoren in Ulm.

Der Deutz RS 1500 löst derweil bei seinen seltenen Auftritten allerlei Kopfzerbrechen aus. Waldschlepper? Nie gehört! Hochspezialisierte Fankreise sind allerdings sehr interessiert an diesem seltsamen Hybrid, wobei die Hoffnung, nochmal einen zu finden, eher klein ist. Und was dann? Wenn etwas noch schwieriger ist, als einen Waldschlepper aufzutreiben, dann einen zu restaurieren. Obskure Steyr-Technik! M'r kriegen ja nischt ...

Text: Till Schauen
Fotos: Dirk Schüler



Die vorn pendelnd aufgehängte Traktorachse: Kennern werden sie dem F2 M417 zuordnen, der auch bei Magirus in Ulm gebaut wurde



Gut sichtbar der wannenartige Rahmen mit dem gekürzten RSO-Chassis. Links die vierteileiptischen Federn, vorn die versetzte Traverse mit Aufnahme für die Schräglenker der Vorderachse