

SONDERFAHRZEUGE AUF EICHER-BASIS

Schweizer Schneepumas

Was ist denn das? Offiziell werden diese Fahrzeuge auf Eicher-Basis als Arbeitskarren bezeichnet. Sie sind unter extremen Einsatzbedingungen sehr nützlich – und fahren beim Arbeiten rückwärts ...



Das ist deine Schuld!“ So spricht der Ette Paul zum Weigl Sepp. Oder der Weigl Sepp zum Ette Paul? Zu ähnlich sind sich die beiden, nicht äußerlich, aber in ihrer Gesinnung. Da bringt man schon mal was durcheinander als Außenstehender. Vor allem, wenn zwei so sehr auf Eicher stehen und fast gleiche Typen fahren. Und dann auch noch des Freistaats Bayern Sitte, den Familiennamen vor dem Vornamen zu nennen! Da kann ein Nordlicht schon ins Schleudern geraten.

Bei beiden Schleppern sind die Eicher-Gene nicht zu übersehen. Dennoch ist der Anblick außergewöhnlich. Die Fahrerkabine wirken im Verhältnis zur Silhouet-

te der Motorhaube beinahe überdimensioniert. Und dann diese eigenartigen Kästen – welche Art von Arbeitsgerät mag das sein? Begeben wir uns auf Spurensuche. Detektiv-Arbeit ist gefragt ...

Vorwärts ist rückwärts

Der Schlepper von Sepp hat einen Dreier, der von Paul einen Vierzylindermotor und eine deutlich größere Kabine.

Nach dem Öffnen der Türen bestätigt sich, was beim Blick durch die Scheiben zu irritieren schien: In der kleineren Kabine sitzt der Fahrer mit dem Rücken zur Motorhaube. Vor sich hat er das Lenkrad. In der größeren Kabine gibt es zwei Sitze, sodass zwei Personen einander gegenüber

Platz nehmen könnten. Dazwischen: die Bedieneinrichtungen.

Das Lenkrad steckt an einem Schwenkarm, mit dem es sich auf beide Sitzpositionen einrichten lässt: Offenbar sind vorwärts und rückwärts gleichrangige Fahrrichtungen.

Brems- und Kupplungspedale sind im Zweisitzer doppelt vorhanden und sozusagen „über Kreuz“ angeordnet, sodass der Fahrer sie von beiden Sitzen aus in gewohnter Manier bedienen kann. Ein zweites Gaspedal gibt es allerdings nicht, sodass in einer Fahrtrichtung lediglich das Handgas zur Verfügung steht. Die Anordnung erinnert an die Bedienung des Guldner-Allradschleppers V2K. Auch der hat



Stump-Roboter SR 3 (links) und SR 2 (rechts). Durch die geöffneten Türen sind die auf Rückwärtsfahrt eingestellten Lenkräder zu erkennen

te zwei Fahrersitze. Das Lenkrad konnte zwar nicht geschwenkt, aber von beiden Sitzen aus bedient werden. (Der V2K war Ende der 50er-Jahre avisiert, sogar in die Prospekte der Europa-Reihe aufgenommen worden. Er ging aber nie in Serie.)

Noch immer wissen wir aber nicht, was – oder: wo bei den Schleppern vorne und hinten ist. Des Rätsels Lösung sind die Arbeitsgeräte. An beiden Schleppern haben die Anbaukästen Kammine, Walzen, Wellen und Propeller. Gekuppelt sind sie mit der Heckzapfwelle und der Hydraulik. Wer weiß, wie Schneemassen von mehr als einem Meter Höhe beseitigt werden, erkennt den Verwendungszweck. Die beiden Fahrzeuge sind Schneefräsen. Auf der Basis von Eicher-Schleppern.

Mit Arbeitskarren gegen den Schnee

Auf der Motorhaube des einen Fahrzeugs ist das Eicher-Logo, auf der des anderen ein Emblem mit dem Schriftzug „Stump“ eingelassen. Die Firma Peter Stump Landmaschinen war in der Schweiz der größte Importeur von Eicher-Schleppern. Ansässig war der Betrieb in Sulgen im Kanton Thurgau. Der 1918 geborene Peter Stump hatte bei Hürlimann gelernt und machte sich 1950 selbstständig. Erst mit Heuermaschinen, dann mit der Einfuhr von Eicher-Traktoren. Letzteres, nachdem sein Land die Kontingentierungen für Importartikel aufgehoben hatte.

Die Schweiz ist ein Land mit einzigartiger Geografie. Ein wenig Ebene findet sich allein im Norden an der Grenze zu

» Augenscheinlich sind vorwärts und rückwärts bei den Stump-Robotern gleichrangige Fahrrichtungen ...

Deutschland. Alles andere sind Berge. Viele Passstraßen sind nur wenige Monate im Sommer geöffnet. Richtige Schneelöcher bilden Bernina und Großer St. Bernard. Da türmen sich auch im Juli die Schneewächten meterhoch neben der Straße, regelrechte Canyons müssen die Räumfahrzeuge bohren. Fahrzeuge vom Weltmarkt eignen sich für die Eidgenossen nur eingeschränkt. Oft sind sie auf eigene Ideen angewiesen oder auf das lizenzierte Modifizieren von Importen.

Peter Stump ist nicht der einzige, der Schlepper aus Deutschland für Schweizer Verhältnisse umgerüstet hat. In Reitnau im Kanton Aargau war Peter Klausner am Werk. Mit den 2L79-Motoren von Güldner hat er die kippstabilen Mehrzweckfahrzeuge des Typs Multitrac M30 gebaut.

Peter Stump tauft seine Sonderfahrzeuge – im amtlichen Schwyzerdütsch heißen sie Arbeitskarren – auf die Bezeich-

nung Stump-Roboter, abgekürzt SR. Sie entstanden in mehreren Ausführungen, erkennbar an den Ziffern 1, 2 und 3.

Auf Basis der Pumas

Grundlage für die Stump-Roboter sind die Schmalspurschlepper von Eicher. Die Forsterner haben sie 1960 aufgelegt und danach stetig verbessert. Echte Verkaufserfolge waren das damals. Zu den Zweizylinder-Typen gesellte sich 1964 der Puma ES 400 mit dem anfangs 38 PS starken Dreizylindermotor EDK 3. Das davon abgeleitete Trägerfahrzeug ES 402 bildet – bereits mit auf 42 PS gesteigerter Leistung – die Basis des SR von Sepp Weigl, während Paul Ettes Exemplar auf dem Eicher ES 502 mit dem 52 PS starken Vierzylindermotor EDK 4/7 aufbaut. Zu diesem Basisfahrzeug gab es damals kein Pendant im Eicher-Programm, stärkster Schmalspurschlepper war der ES 400. Neben den Schneefräsen lieferten die Sulgener als Anbaugeräte auch Schneepflüge, Salzstreuer, Hubstapler, Straßenkehrmaschinen und Transportmulden.

Ausgerüstet sind die beiden Robots mit Schaltwerken des Typs A-210 II – mit je einer schnellen und langsamen Vorwärtsgruppe sowie einer Rückwärtsgruppe, alle mit je vier Gängen.

SR 2: Rückwärtsfahrer

Der kleinere SR 2 ist ein sogenannter Rückwärtsfahrer. Rückwärts, also in Richtung Schneefräse, ist nun die Standardrichtung. Zu diesem Zweck hat Stump

das Differenzial, genauer: das Tellerrad, um 180 Grad gedreht. Die vormaligen Rückwärtsgänge laufen vorwärts, aus den beiden Vorwärtsgruppen sind Rückwärtsgruppen geworden. Beim Wegfräsen des Schnees muss der Fahrer die Geschwindigkeit der Schneehöhe anpassen. Je höher, desto langsamer muss ein SR fahren – und zwar in der langsamen Gruppe, die Rückwärtsgänge wären dafür zu schnell übersetzt gewesen.

SR 3: volle zwei Richtungen

Beim Vierzylinder musste Stump die Motorhaube verkürzen, damit sie sich trotz aufgebauter Kabine öffnen lässt. Der ES 502 ist sowohl ein Vorwärts- als auch ein Rückwärtsfahrer.

Hier braucht der Fahrer beim Lenken nicht umzudenken. Das Schwenkgestänge mit dem Lenkrad wirkt auf ein Hydraulikventil, das die Lenkung umstellt.



Rückwärtsfahrer: Bedienhebel der Hydraulik des SR 2 mit Dreizylindermotor



Rechts bleibt rechts und links bleibt links, egal in welche Richtung der Fahrer fährt. Der feine Unterschied ist nur, dass bei Rückwärtsfahrt bei beiden Robotern die lenkende Achse nicht mehr vor dem Fahrer liegt, sondern in seinem Rücken. Geistiger Vater für diese Bewegungsart dürfte Josef Köpfler gewesen sein, der seit 1949 eigene Schlepper baute. 1954 konstruierte Köpfler für seine Traktoren eine Rückfahreinrichtung mit umsteckbarem Lenkrad und drehbarem Fahrersitz.

Die Schlepper von Köpfler vertreibt Peter Stump ebenfalls. Er kennt deren Erbau-

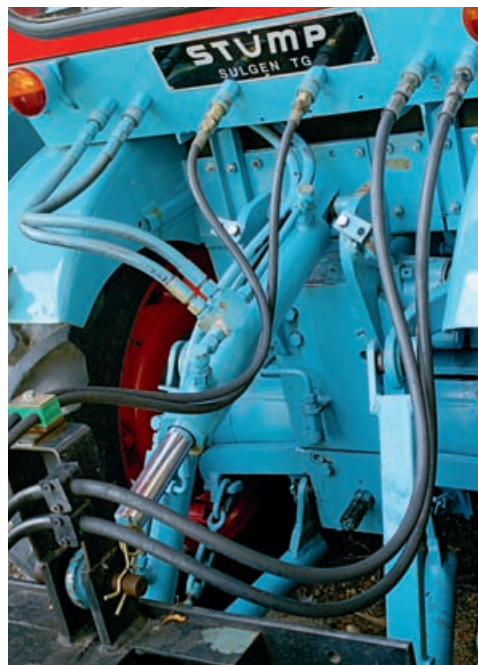


Sepp Weigl (links) und Paul Ette (rechts) zwischen ihren Stump-Robotern – links die Dreizylinder-, rechts die Vierzylindervariante (SR 3)

Hydraulik-Bedienung des Dreizylinder-SR

Heckhydraulik des Vierzylinder-SR (SR 3)

Zwei Richtungen: schwenkbare Lenkrad des SR 3



Nach Richtungswechsel kein Umdenken nötig: über Kreuz angeordnete Pedale des SR 3



er noch aus gemeinsamen Zeiten bei Hürlmann. Für das Getriebe des Vierzylinders bittet Peter Stump seinen Kollegen, der als Getriebespezialist gilt, um Hilfe. Für Stump konstruiert Josef Köpfler ein Zwischengetriebe, das als Wendegetriebe wirkt. Per Hebel wird die Fahrtrichtung umgestellt. Für vorwärts und rückwärts stehen jeweils die schnelle und die langsame Gruppe zur Verfügung. Die ursprüngliche Rückwärtsgruppe wird nicht mehr gebraucht, sie ist stillgelegt.

Angetrieben werden die Anbaugeräte fürs Schneefräsen durch die Heckzapf-

welle. Das Heben und Senken erfolgt mit der Hydraulik. Beiseite geschleudert wird der abgefräste Schnee durch die Kamine.

Die Verteidigung gegen den Schnee

Den Kamin kann der Fahrer um 360 Grad drehen und damit die Richtung bestimmen, in die der Schnee fliegt. Nicht immer zur Freude der Anrainer. Denn während beim Schneepflug der geräumte Schnee neben der Spur liegen bleibt, landet er beim Fräsen im hohen Bogen auf Feldern und in Gärten. Dort dauert das Abschmelzen des Zusatzschnees im Früh-

jahr entsprechend länger, das Kultivieren der Wiesen verschiebt sich auf später.

Eine Schneedecke bis zu einer Höhe von 2.20 Meter würden die Roboter eliminieren, erzählt man sich. Die von den Radialgebläsen angesaugte und von den Zylindern erwärmte Kühlluft zieht in die Fahrerkabine. Paul Ette: „Bei minus 20 Grad kannst du im T-Shirt fahren!“

Fahren die SR zum Winterdienst, garantiert die Spurverstellung die Manövrierfähigkeit wie sie die regionale Einsatzlage verlangt. Das Ausziehen der Halbachsen und das Verbreitern der hinte-

ren Verstellfelgen verringert die Kippgefahr. Man weiß nie, was Frost und Schnee tief unter der weißen Decke angerichtet haben.

Kettenreaktion

1970 beendete Eicher die Produktion der Puma-Schmalspurschlepper mit ZF-Getrieben. Spätere Schmalspurer waren mit Hurth-Getrieben ausgestattet. Die waren nicht mehr kompatibel mit dem Köpflschaltwerk zum Wechsel der Fahrtrichtungen. Stump stellte die Fertigung ein, 1985 verkaufte er das Unternehmen.

Insgesamt hat das Sulgener Werk 46 Stump-Roboter gebaut: 38 Einheiten mit Dreizylindermotoren, sechs Exemplare mit Zweizylindermotoren und nur zwei SR mit Vierzylindermotoren.

Die historischen Hintergrundinformationen über ihre Stump-Roboter erhielten Sepp Weigl und Paul Ette vom Vorsitzenden der Eicherfreunde Schwarzwald e.V. Norbert Fechtig. Beim Schleppertreffen der Eicherfreunde am Schluchsee schätzte ein Teilnehmer aus der Schweiz, dass in seiner Heimat noch acht SR mit Dreizylindermotoren betriebsbereit wären. Über den Verbleib der SR mit zwei Zylindern ist hingegen nichts bekannt.

Die beiden Vierzylinder sind erhalten geblieben: einen hat Paul. Den zweiten

ADRESSEN

Eicherfreunde Schwarzwald e. V.
www.eicherfreunde-schwarzwald.de

Eicherfreunde Forstern e. V.
www.eicherfreunde-forstern.de

Oldtimerfreunde Schmiechen e. V.
www.oldtimerfreunde-schmiechen.de

entdeckte er zusammen mit Sepp, als sie auf eigenen Eicher-Achsen in den Schwarzwald fahren. Unterwegs waren sie mit den Bewohnern eines Dorfes ins Gespräch gekommen. Die verwiesen sie an einen Eicher-Besitzer im gleichen Ort: „Der hat auch so einen!“ Der wusste gar nicht, welchen Schatz er besitzt. Er schien es noch nicht zu glauben, als Paul und Sepp weiterfahren. Aber vielleicht glaubt er es, wenn er diese Zeilen liest.

Nun hat also auch Sepp Weigl einen Stump auf Eicher-Basis. – „Das ist deine Schuld!“ – Es war wohl der Sepp, der so zum Paul gesprochen hat. Augenzwinkernd. Oder, ist es etwa doch anders gewesen? Weil erst der Sepp den Paul angesteckt hat, mit seiner Leidenschaft für Eicher, und dann der Paul den Sepp – mit dem Roboter von Stump?

Peter Böhlke



BUCHTIPP

**Schweizer Traktorenbau,
Band 2**

Manuel Gemperle,
Hermann Wyss
Niederbüren/Schweiz, 2000



Roboter AM WERK!



Der Puma beim Schneefräsen:
Im Herzen dieses „Stump
Roboter“ vom Typ SR 3 läuft der
Eicher-Motor EDK 4/7