

# Kräfte sparen, Motrak fahren!

Dreirad-Kipper sollten Mitte des letzten Jahrhunderts den Transport von Erde, Sand, Beton und Mörtel erleichtern **von Heinz-Herbert Cohrs**



So sah der Motrak AS 030 aus, wenn er beladen wurde und sich dann handgeführt bei „Vorwärtsfahrt“ in Bewegung setzte, also ohne sitzenden Fahrer.

Der Nachfolger des Motrak AS 030, der S 4, erschien ein halbes Jahr später und rollte schon mit deutlich größeren, baustellentauglicheren Hinterrädern an.



Niemand würde vermuten, dass dies beim Motrak AS 030 die „Rückwärtsfahrt“ war, denn nun musste der Fahrer nicht gehen, sondern durfte auf der linken Muldenseite sitzend mitfahren. **Bilder: Archiv**

**„Eine gewisse Faszination übt die einfache und robuste Bauweise der Motrak aus - verglichen mit der Komplexität heutiger Maschinen gab es fast nichts, was kaputtgehen konnte!“**

Heinz-Herbert Cohrs





**Einfach und robust, aber wohldurchdacht war die Technik der winzigen Dumper namens Motrak, die ab Mitte der 1950er Jahre auf vielen deutsche Baustellen rollten. Die Abkürzung der nur 1,82 m langen und 0,9 m breiten Dreirad-Kipper stand für „Motor-Transport-Karre“. Mit denen wollte der legendäre deutsche Hersteller O&K Orenstein & Koppel die Firmen in der Nachkriegszeit unterstützen, um den Baubetrieb durchgreifend mechanisieren und rationalisieren zu können.**

Für diese Zwecke hielten die Marketingspezialisten jener Zeit umgehend einen griffigen Werbespruch bereit: „Kräfte sparen, Motrak fahren!“ Das traf auch zu, denn immerhin konnte der nur 230 kg schwere Minikipper 750 kg laden, also mehr als das Dreifache seines Eigengewichtes. Das schafft kein heutiger Muldenkipper, ob mit Starrrahmen oder knickgelenkt, ob auf Rädern oder Raupen. „Ein Dreirad-Kipper auf Baustellen jeder Art für Hoch- und Tiefbau, Gartenbau, Ziegeleibetrieb zum Transport von Beton, Mörtel, Schlamm, Erde, Sand u. a. m., auch unter stark beengten Raumverhältnissen“, so betonte der Hersteller die Vorzüge des Motrak AS 030. Die Mulde mit 300 l Inhalt wurde per Hand mittels Hebelkraft ausgekippt und hatte sogar eine „verriegelbare Ausschüttklappe“. Die zwergenhaften Maschinchen waren ein motorisierter Ersatz für die Schubkarre, und dies viele Jahrzehnte vor den heutigen handgeführten Motorschubkarren. Von denen, aber auch von Minidumpfern, unterschied sich der Motrak AS 030 sowieso beträchtlich: Das kleine Vehikel war entweder handgeführt oder bot dem Fahrer sogar einen Sitz zum Mitreisen.

So richtig komfortabel war die Mitfahrt auf dem Motrak aber nicht: Wollte der Bediener nicht hinterhergehen, schwenkte er die Führungsdeichsel samt luftgekühltem Zweitakt-Benzinmotor und dem einzigen angetriebenen Rad einfach um 180°, setzte sich etwas seitlich auf eine schmale Bank, einem Kutschbock nicht unähnlich (und für unbehindertes Beladen hochklappbar), ergriff die Deichsel als Lenker und brummt los. Was vorher beim handgeführten Betrieb der Vorwärtsgang war, wurde nun – nein, falsch gedacht! – nicht der Rückwärtsgang, sondern blieb in der Drehrichtung des Rades konstant. Der Bediener musste beim Schwenken des Antriebsrades und der Deichsel also keine Umschaltung vornehmen, sondern nur kurz stoppen.

Natürlich war mit dem Motrak durch das einzelne dritte Rad auch das Wenden auf der Stelle möglich: mit nur 1,25 m äußerem Wenderadius. Wegen der Schrittgeschwindigkeit für den hinterhergehenden Bediener und der nicht unbedingt absturzsicheren Sitzweise erreichte der winzige Kipper nur 3 bis 8 km/h „Tempo“.

Wer heute im Baustellengelände Maschinen und Fahrzeuge mit 4x4- oder 6x6-Allradantrieb schätzt, hätte sich beim Einsatz des Motrak mit einer anderen Antriebsformel begnügen müssen, nämlich mit 3x1, denn angetrieben war ausschließlich das schwenkbare Rad. Der kleine, 5,4 PS starke Zweitaktmotor trieb das Einzelrad über eine Fliehkraftkupplung und ein angeflanshtes Untersetzungsgetriebe direkt an. Die beiden Räder unter der Kippmulde waren hingegen nicht angetrieben und rollten frei, ungefedert und ohne Bremsen an einer starren Achse. Als Nachfolger des drolligen AS 030 folgte bei O&K nur sechs Monate später die baustellentauglichere neue Version S 4 mit deutlich größeren Rädern an der sogenannten Tragachse, die aufgrund der Fahrzeugkonzeption ebenfalls nicht angetrieben waren. Die Motrak, besonders die vierrädrigen mit bis zu 2,5 t Traglast, waren zu jener Zeit mit etlichen Aufbauten erhältlich. Dazu gehörten Ladepritsche, Dreiseitenkipper, Betonmulde, Kehrmaschine, Scheitholzaufbau, Splittstreuer und sogar ein 1 t hebender Kran und eine 125-l-Greiferausrüstung. ■



**24h**  
Superschnell-  
Lieferung

## **Filterkompetenz hat einen Namen: SF-Filter.**

Mit 30'000 Filtertypen am Lager der Filterlieferant Nr. 1 in Europa. Alle Marken und Systeme. Für Erstausrüstung und Austausch. Kein mühsames Suchen nach den passenden Lieferanten. Top-Lieferservice – keine teuren Stillstandzeiten mehr.

**SF-Kataloge anfordern oder  
online bestellen: [sf-filter.com](http://sf-filter.com)**

[sf-filter.com](http://sf-filter.com)



**SF-FILTER**

SF Filter GmbH  
**D-78056 VS-Schwenningen**  
Tel. +49 7720 80 91-0  
[info.de@sf-filter.com](mailto:info.de@sf-filter.com)