

Ein Bagger mit Ambitionen

In den 1960ern wurde ein Bagger entwickelt, der wie ein Radlader arbeitete, aber ohne jegliche Fahrbewegungen **von Heinz-Herbert Cohrs**



Vor dicken Brocken scheute sich der 1000 GT mit seinem wundersamen Ausleger und der Radlader-ähnlichen Schaufel nicht, stand er doch auf starken Abstützungen und konnte so bis zu 6 t Ladung stemmen. **Bild: Archiv**

„Zu einer Zeit, in der die Basiskonstruktionen der Baumaschinen noch nicht so festgelegt waren wie heute, zeigte der 1000 GT, wie vorteilhaft Bagger mit Horizontalvorschub der Schaufel arbeiten.“



Heinz-Herbert Cohrs

Heute lassen sich Hydraulikbagger recht scharf umrissen in einige wenige Gruppen einteilen: Mini-, Mobil- und Raupenbagger, sämtlich mit Tieflöffelauslegern, und schwere Miningbaggerkolosse, die entweder Tieflöffel oder Klappschaufel tragen, auch als Hochlöffel bezeichnet. Das war aber nicht immer so, wie uns vor etwas mehr als einem halben Jahrhundert italienische Konstrukteure zeigten...

In den frühen 1960er Jahren waren Seilbagger, ob mit Hoch- oder Tieflöffel, noch weit verbreitet. Hydraulikbagger gab es damals zwar schon, doch waren das zumeist auf Messen bestaute Exoten. Auf Baustellen waren die damals abfällig als „Ölschleudern“ verunglimpften Bagger rare Außenseiter, deren Praxisnutzen von alten Hasen noch häufig bezweifelt wurde. Neben Hydraulikbaggern standen damals auch Radlader in den Startlöchern. Die waren zwar deutlich flotter und mobiler als Bagger, mussten aber bei jedem Ladespiel ihre gesamte Masse hin und her bewegen und nutzen, um die Schaufel ins Haufwerk oder Erdreich zu schieben. Das müsste doch irgendwie auch anders gehen, sagten sich Tüftler beim italienischen Hersteller F.A.I. (Fabbrica Attrezzature Industriali).

So wurde fleißig gegrübelt, wie die sich unentwegt wiederholenden Fahrbewegungen eines Radladers zu umgehen wären, ohne auf das Füllen der Schaufel mit waagrechttem Vorschub verzichten zu müssen. Praktisch wäre das schon, denn das würde den bei allen Radladern unvermeidlichen Verschleiß von Reifen und Getriebe eliminieren, ebenso die ständigen Lastwechsel des Motors beim Anfahren und Abbremsen, und letztlich auch das Kurbeln des Fahrers am Lenkrad. Entfallen würde zudem unzählige Male am Tag das kraftstoffzehrende Beschleunigen der gesamten Radladermasse. Das Resultat dieser Überlegungen war ein 15 t schwerer Mobilbagger, dessen Vorzüge die Italiener so beschrieben: „Bei dem F.A.I. 1000 GT mit Gummibereifung ist vorgesehen, daß das Gerät im Einsatz mit der Schaufel durch die vier Abstützungen stationär festgestellt wird. Die Bereifung wird vom Boden ganz abgehoben. Das Fahrwerk unterliegt keinem Verschleiß.“ Mit der Schaufel konnte der abgestützte Mobilbagger nun ähnlich wie ein Radlader arbeiten: „Die 1,7 m³ fassende Schaufel hat einen horizontalen Vorschub von 2,17 m. Die Schubkraft beträgt 11.500 kg. Die Hubkraft bis zur maximalen Höhe beträgt 6.000 kg und die Reißkraft 11.500 kg. Die maximale Schütthöhe beträgt bei 45° Auskippwinkel 3,40 m.“ Wendig war der Mobilbagger durchaus: „Durch Allradantrieb und Allradsteuerung wird ein innerer Wendekreis von 3,00 m und ein äußerer Wendekreis von 5,35 m erzielt.“ Für den Antrieb sorgte ein 96 PS starker Ford-Dieselmotor und ein in den vier Vorwärtsgängen synchronisiertes Getriebe, das den 1000 GT auf fast 20 km/h Tempo brachte. Es gab auch eine Raupenversion des Baggers, von der sich der Hersteller erhoffte, dieser könne auch so ähnlich wie eine Laderaupe arbeiten: „Mit dem Kettenfahrzeug kann die Schaufel auch während des Fahrens eingesetzt werden.“ Doch das war natürlich unpraktisch, denn dazu wäre der Aufwand eines schwenkbaren Baggeroberwagens ja nicht nötig gewesen.

Die ab den ausklingenden 60er und dann vermehrt in den 70er Jahren auftauchenden Hydraulikbagger mit Lade- und später auch Klappschaufel (nach unten aufklappende Ladeschaufel) arbeiteten auf ähnliche Weise wie der F.A.I. 1000 GT und erbrachten vorzügliche Resultate. Aber sie waren deutlich größer – und sie bewegten sich nicht auf Rädern, sondern auf Kettenlaufwerken. Das gestattete den Bau erheblich leistungsfähigerer, schwererer Bagger mit mehr Schaufelinhalt, wie sie damals auf Großbaustellen und in der Gewinnungsindustrie gefordert wurden.

Wem der Name F.A.I. nichts sagt, der muss nur in das europäische Maschinenprogramm von Komatsu blicken: Der japanische Konzern übernahm bereits 1989 zehn Prozent der 1963 gegründeten Firma. Nun wurden Komatsu-Minibagger im italienischen Este produziert. 1995 änderte die Firma ihren Namen in FKI (FAI Komatsu Industries), 1996 erwarb Komatsu das gesamte Aktienpaket, im Jahr 2000 folgte die Umbenennung in Komatsu Utility Europe. ■