

# Der MWM-ASA-Schlepper: Der Zeit voraus

4

Ende der 40er-Jahre wollte auch MWM von der riesigen Nachfrage nach Traktoren profitieren und entwickelte mit dem MWM ASA einen Prototyp, der wegweisend war.



zu zwei Dritteln auf die Vorderachse und einem Drittel auf die Hinterachse verteilt. Sind Geräte angehängt, erfolgt eine gleichmäßige Gewichts- und somit Zugkraftverteilung auf die vier gleich großen Räder der Dimension 6,5 x 32 AS. Der Raddurchmesser dieser Bereifung beträgt 1190 mm bei einer Radbreite von 190 mm, die Spurweite beläuft sich auf 1250 mm.

Für den Antrieb ist der wassergekühlte Zweizylinder-MWM-Motor vom Typ KD 215 Z zuständig. Aus einem Hubraum von 2356 cm<sup>3</sup> (Bohrung 100 mm, Hub von 150 mm) entwickelt er bei 1500 min<sup>-1</sup> eine Leistung von 22 bis 24 PS (16,18 bis 17,65 kW), ein Drehmoment von 11,46 mkg (112,42 Nm) und verbraucht 195 g/PSh (265,2 g/kWh).

Weiterhin ist die Vorderachskonstruktion dieses Schleppers für die Zeit ein Novum: Die Räder sind einzeln aufgehängt und gefedert, ein Luxus, den erst wieder Schlepper heutiger Tage bieten können. Das Eigengewicht des Schleppers beträgt nur ca. 2500 kg, wobei durch das Allradkonzept eine dem Großbulldog gleichwertige Zugkraft erreicht wird.

## Pneumatischer Kraftheber

Der Schlepper wird zusätzlich mit einem druckluftbetriebenen Kraftheber der Knorr-Bremse-AG ausgestattet. Die Hubkinematik hingegen ist eine Eigenkonstruktion der Landtechniker des Instituts Imbshausen. Dieser Kraftheber ist mit einer Schnellkuppleinheit versehen, die es erlaubt, Anbaugeräte automatisch anzukuppeln. Die Kupplungseinheit besteht schlepperseitig aus zwei automatischen Rockinger Anhängerkupplungen, die um 90° gedreht angebracht sind und geräteseitig aus DIN-Zugösen.

Vom 31. Mai bis 1. Juni 1949 werden die Schlepper durch das Institut für landwirtschaftliche

Der MWM ASA war seiner Zeit in vielen Konstruktionsdetails weit voraus. So wurde bereits eine Gewichtsverteilung von zwei Dritteln vorne, einem Drittel hinten angestrebt, um mit angebauten Geräten das gleiche Gewicht auf beide Achsen zu bringen.

Foto: Deutsches Landwirtschafts Museum

Wie in Folge 1 angekündigt, widmet sich der vierte Teil der MWM-Serie der Nachkriegszeit, und zwar speziell dem Schlepperbau bei MWM/Südbremse.

Bei der Süddeutschen Bremsen AG werden nach dem Krieg zunächst weiter Holzgasmotoren gefertigt, bevor die Produktion des Diesel-

motors TD 15 wieder aufgenommen wird. Seine äußeren Abmessungen sind mit denen der Holzgasmotoren identisch, sodass er für die Umrüstungen von Gasschleppern auf Dieselbetrieb zum Einsatz kommt. Darüber hinaus wird der TD 15 auch in neue Schlepper eingebaut. Die KD-15-Motoren werden schon im Krieg weiterentwickelt und verbessert. Es entstehen ab 1942/43 die Motorbaureihe KD 215 und ab 1948/49 die Motorbaureihe KD 415 als Vorkammernmotoren, die dann ab 1950 von den Baureihen mit Wirbelkammer KDW 215 und KDW 415 abgelöst werden.

1948 kommt die Großmotorenreihe RHS 418 auf den Markt und wird als Zweizylinder beispielsweise von Röhr als Antrieb für seine Schlepper verwendet. In Mannheim werden derweil die Kriegsschäden beseitigt, denn das MWM-Werk war im Krieg zu über 70 % zerstört worden.

## Einzelradaufhängung

Im Zeitraum 1947/48 wird in Zusammenarbeit mit dem Institut für landwirtschaftliche Arbeitswissenschaft und Landtechnik in Imbshausen bei Göttingen ein neuer Schlepperprototyp entwickelt. Er ist für diese Zeit, in der die Bulldogs von Lanz das Bild bestimmen, ein sehr moderner Schlepper. Er verfügt über Vierradantrieb und das Gewicht ist, wie von Prof. Preuschen gefordert,

## Institut 1976 geschlossen

Das Institut für landwirtschaftliche Arbeitswissenschaft und Landtechnik der Kaiser Wilhelm Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften wurde 1940 in Breslau gegründet, 1945 zunächst in Göttingen angesiedelt, 1948 in die Max-Planck-Gesellschaft übernommen und 1950 nach Bad Kreuznach verlegt. Die Institutsschließung erfolgte 1976.

Institutsleiter war der bekannte Landtechniker Prof. Gerhard Preuschen (1908–2004).

Der Zweizylindermotor KD 215 Z war für den MWM ASA vorgesehen und leistete 22 bis 24 PS.

Die Werkshallen des MWM-Werkes in Mannheim waren zu 70 % zerstört.

