

# TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN

1/2024 Dezember/Januar

5,95 €

A: EUR 6,70  
CH: SFR 11,00  
E: EUR 8,30  
LUX: EUR 7,10

## MAN für Einsteiger

Warum sich der Zweizylinder-Tragschlepper noch heute lohnt



**Für Lau:**  
**Drei 1980er-PS-Riesen im Vergleich!**

**Deutz-Fahr 6.50**



**Landini 14500**



**John Deere 4240 S**

**Traktor-Check MAN 2L1**

**Porsche-Diesel P 144**

**Feldtag-Report**

**Werkstatt**

**Gewinde kaputt?**  
So repariert man Schrauben und Gewinde wie ein Profi



**Einsame Porsche-Power**  
Damals mit 44 PS der Stärkste im Programm, heute absolute Rarität!

**Nordhorn ganz vorn**  
Das war los auf Deutschlands größtem Traktor-Event







**KORROSIONSSCHUTZ®  
DEPOT**

*Rostlos  
glücklich...®*



- ✓ Rostumwandler
- ✓ Roststopper
- ✓ Rostentferner
- ✓ Rostschutz
- ✓ Hohlraumschutz
- ✓ Unterbodenschutz
- ✓ Lacke für Achsen und Rahmen
- ✓ Bremsenlacke
- ✓ Motor- & Getriebelacke
- ✓ Auspufflacke
- ✓ Tanklacke innen & außen
- ✓ Rostschutzgrundierer
- ✓ Fahrzeuglacke

*Die erste Liebe  
vergisst man  
nicht...*



- ✓ Epoxyspachtelmasse
- ✓ Karosseriezin
- ✓ Karosserie Kleb- & Dichtmassen
- ✓ Karosseriebleche
- ✓ Blechwerkzeuge
- ✓ Schleif- und Trennwerkzeuge
- ✓ Additive für Standzeiten
- ✓ Lackpolitur
- ✓ Lackpflege
- ✓ Holzschutz
- ✓ Holzsanierung



- ✓ Schrauberwerkzeug
- ✓ Werkzeuge zur Wartung & Diagnose
- ✓ Motoröle
- ✓ Getriebeöle
- ✓ Additive zum Schutz vor Verschleiß
- ✓ Additive als Problemlöser

**NEU Chassislack**

➤ **Schnelltrocknend** ◀

- ✓ robuster, schlagfester Lack mit gutem Verlauf
- ✓ glatte Oberfläche auch beim Pinseln
- ✓ trocken schon nach 2-4 Stunden



- ✓ Sandstrahlpistolen
- ✓ Grundierpistolen
- ✓ Lackierpistolen
- ✓ Unterbodenschutzpistolen
- ✓ Hohlraumpistolen

**Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestauration**

Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht, Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn

Bestellung: +49 (0) 9101/6845

Beratung: +49 (0) 9101/6801

Information & Onlineshop: [www.korrosionsschutz-depot.de](http://www.korrosionsschutz-depot.de)

**Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks**



**Traktor zu verkaufen?**  
Private Kleinanzeigen  
kostenlos aufgeben unter  
[www.traktorclassic.de](http://www.traktorclassic.de)

## Schätze oder Schnäppchen?

Liebe Traktorfreunde,

Sie suchen noch Schnäppchen? Arbeitstaugliche, vielleicht sogar ästhetisch ansprechende? In dieser Ausgabe zeigt sich wieder einmal die große Bandbreite, die den Traktoren-Gebrauchmarkt bestimmt, und

ten, sie sind günstig im Verbrauch und benötigen keine lange Eingewöhnung, was die Bedienung angeht.

Sicher erreichen sie mangels Elektronik und mit im Vergleich zu heute

### » Die Sechszylinder-Youngtimer von John Deere, Deutz und Landini/MF sind erstaunlich günstig!

es tun sich auch heute noch, nach über zwei Jahrzehnten des Hobby-Traktoren-Trends, vergleichsweise günstige Zugriffschancen auf.

Natürlich sind auch die Preise der günstigeren Schlepper in den letzten Jahren gestiegen, und nicht in jeder nächsten Scheune findet sich noch ein vergessener Schlepper mit guter Substanz. Insbesondere aber Youngtimer ab Mitte der 1970er-Jahre warten noch auf eine Entdeckung.

#### Günstige Youngtimer

Selbst die Sechszylinder-Großschlepper der 1980er sind teilweise noch sehr günstig zu haben, und sie erfüllen gleich zwei Zwecke: Man kann mit ihnen noch relativ gut arbei-

begrenzter Kraft nicht die Hektarleistungen moderner Schlepper, aber für kleinere Betriebe reichen sie schon.

Nur Fendt, Schlüter oder MB-trac darf nicht auf der Motorhaube stehen, denn hier ist der Markt bei nahezu allen Sechszylindern leergefegt und daher durchaus hochpreisig. Klaus Tietgens zeigt jedoch ab Seite 28, wie erstaunlich günstig unsere drei Vergleichsschlepper von John Deere, Deutz und Landini/MF sein können!

#### Günstige Oldtimer

Aber auch bei älteren Schleppern gibt es enorme Preisunterschiede. Zum Beispiel, sie lesen über die Marke und einen ihrer engagierten Sammler ab Seite 88, gibt es einen Bautz Typ 200 noch für geringe vierstellige Beträge – während der Porsche-Diesel Standard T 217 mit gleichem Getriebe, ähnlicher Leistung und durchaus vergleichbar hoher Ingenieurskunst heute gut das dreifache am Markt aufruft.

Es gibt sie also noch, die Einsteiger-Angebote. Man muss sie nur gut suchen. Oder gleich Traktor Classic lesen ...

*Bernhard Kramer*

Bernhard Kramer,  
Redaktionsleitung



# ERBEDOL

## FÜR SCHLEPPER, LAND- UND BAUMASCHINEN



**ROBUSTE LACKE  
FÜR STARKE MASCHINEN**



Schnelltrocknender 1K-Decklack

Exzellente Verarbeitung

Größte Farbtonauswahl und  
höchste Farbtongenauigkeit

Auch als Spraylack

[www.erbedol.de](http://www.erbedol.de)



**Landini**  
14500



**John Deere**  
4240 S



**Vergleich**

# 28 Monster-Rennen

1980er-Großschlepper:  
Wer taugt noch richtig was?

**Deutz-Fahr**  
DX 6.50



**Porträt**



**70**

**Check**



**12**

## Bärenbande

Ein Schlüter S 450, ein Super 1250 V und ein Super 1250 VL Special arbeiten bei den Berckmeyers

## MAN kann auch günstig ...

Der 2L1 ist mit 24 PS der stärkste von drei Tragschleppern, welche die MAN Ende 1957 ins Rennen schickte





## Treff an der Hammerschmiede

Mit Hanomag-, Kramer-, Lanz- und Eicher-  
schleppern ging es zum historischen Service



## Nordhorn ganz vorn

„Landtechnik der 60er-Jahre“ – so lautete das Motto  
des Historischen Feldtages in Nordhorn



## Porsche-Diesel P 144

Seltene Preziose: Wir spürten eines von nur etwa  
60 in Einzelfertigung gebauten Exemplaren auf ...

Fotos: Klaus Tietgens, Sascha Jussen

### Titelthema

#### 12 Traktorcheck MAN 2L1

Welche Qualitäten verbergen sich hinter der markanten  
Fassade des MAN 2L1, und was taugt er heute für Sammler?

### Porträt

#### 44 Kraft und Komfort – Porsche-Diesel P 144

Wolfgang Knuth aus der Lüneburger Heide stellt seinen P 144  
vor, einen der stärksten und seltensten Traktoren der Marke

#### 70 Bärenbande

Bei den Berckemeyers in Mecklenburg-Vorpommern arbeiten  
drei Schlüter – ein S 450, ein Super 1250 V und ein Super 1250  
VL Special – noch kräftig mit

#### 88 Bautz 300: Wenn der Vater mit dem Sohne ...

Im schönen Sulinger Land sammelt Benjamin Osterholz  
mit kräftiger Unterstützung seines Sohnes Pit Traktoren  
und Landmaschinen des Herstellers Bautz aus Saugau

### Vergleich

#### 28 Dicke Brummer für kleine Knete

Wir vergleichen drei komfortable Kraftprotze der 1980er-  
Jahre von Deutz-Fahr, John Deere und Landini/MF

### SZENE

#### 20 Traktor-Service in der Hammerschmiede

Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Hammerschmiede  
Naichen kamen Oldtimer-Traktoren zusammen, um den Ort  
noch einmal zu neuem Leben zu erwecken

#### 38 Historischer Feldtag in Nordhorn: Der Rückblick

Den Traktorfreunden im äußersten Südwesten Nieder-  
sachsens gelang wieder einmal eine tolle Veranstaltung

#### 64 Preziosen in Panningen

Beim diesjährigen Traktoren-Festival in Panningen gaben sich  
Old- und Youngtimer aus aller Welt ein Stelldichein

### Werkstatt / Service

#### 76 Schrauben und Gewinde reparieren

Gewinde zu reparieren ist die hohe Schule der Metallbauwerk-  
statt. Peter Götzinger verrät uns die Tricks und Kniffe

#### 82 Wetterschutz aufarbeiten

Wenn die Substanz noch stimmt, kann der Traktorist kleine  
Reparaturen auch selbst erledigen. Wir zeigen, wie

### Feste Rubriken

03	Editorial	53	Kleinanzeigen und Veranstaltungstipps
06	Der besondere Schlepper	94	Postkasten
08	Panorama	95	Traktor-Quiz
		96	Schatztruhe
		98	Vorschau, Impressum

### Landtechnik in dieser Ausgabe

Hersteller/Typ	Seite	Hersteller/Typ	Seite
Bautz 200, 300	88	Landini 14500	28/34
Deutz D 160 06	64, 66	MAN 2L1	12
Deutz-Fahr DX 6.50	28/32	MF 2680	37
Fendt Farmer 2	42	MTS-50	69
Fendt Fix 2	40	Porsche-Diesel P 144	44
Ford 8630	06	Porsche-Diesel Master 419	66
Hanomag R 425 (Export)	69	Schlüter S 450	70
Hürlimann B 100	96	Schlüter Super 1250 V/VL	70
IMT 5136	37	Steyr T80	38
John Deere 4240 S	28/30	Steyr 8130 (Modell)	08
John Deere 4020, 4450 (Modelle)	08	Zetor 25 A	64



# Mustang für den

Was für den Ford-Pkw-Fan ein Mustang ist, ist für Ford-Landwirt Johann van het Veld der 8000er: einfach der Stärkste. Auf seinem Familienbetrieb in Koningsbosch in der niederländischen Provinz Limburg laufen 30 Jahre nach dem Ausstieg der Marke aus dem Traktorbau ausschließlich Ford-Traktoren.

Während seine ganz alten Exemplare wie z.B. ein Fordson Dexta dauerhaft von der Arbeit freigestellt sind, müssen die Youngtimer noch ran: Ein 5610 sowie ein 7810 leisten Pflegearbeiten beim Anbau von Mais, Zuckerrüben und Gemüse. Insbesondere für die Bodenbearbeitung kommt ein seltener 8630 als Zugferd zum Einsatz.

## Fast 200 PS

Dass Johanns Exemplar des von 1989 bis 1994 gebauten Typs beim Grubbern am Anfang jeder Bahn eine beeindruckende Abgasfahne von sich gibt, liegt nicht an Altersschwäche oder mangelnder Pflege, sondern hängt mit einer Besonderheit zusammen: Im Gegensatz zur offiziellen Angabe von 132 PS leistet der Sechszylindermotor mit 401 Kubikzoll beziehungsweise 6,6 Litern Hubraum und Garrett-Turbolader fast 200 PS, wie ein Test an einem Prüfstand ergab. Wie es dazu kam? „Mein Vater und ich haben als Ford-Fans diesen

8630 vor rund 15 Jahren mit etwa 8.000 Stunden auf der Uhr und einem kapitalen Motorschaden gebraucht gekauft. Im Rahmen der Reparatur haben wir an der einen oder anderen Stelle etwas verändert.“

Was genau gemacht wurde, will Johann nicht verraten – „Betriebsgeheimnis“, lacht er. Es habe aber mit dem Arbeitsdruck und der Einspritzmenge zu tun, gibt er die entscheidenden Hinweise. So leistete beispielsweise der gleiche Motor beim stärkeren Bruder 8830 ab Werk offiziell 186 PS, indem die Einspritzmenge von 24,9 auf 34,2 Kilogramm pro Stunde und der Arbeitsdruck dadurch von 8 auf 11,3 daN pro Quadratzentimeter erhöht wurde.

## Mit Leichtigkeit am Zug

Fest steht: Johanns 8630 muss wirklich besonders leistungstark sein. Denn der Hersteller Lemken gibt für den Schwergrubber „Smaragd“ mit fünf Metern Arbeitsbreite, der während unseres Besuchs zum Einsatz kam, einen Leistungsbedarf von mindestens 175 PS an.

Und den zog Johanns Großtraktor mit Leichtigkeit durch den schweren Lehmboden – was sicher nicht nur den breiten Niederdruckreifen zuzuschreiben ist. Na dann – wir wünschen guten Zug! *Sascha Jussen*

Foto: Sascha Jussen





# Maisanbau







Der John Deere 4020 mit 100 bis 110 PS starkem Sechszylindermotor wurde im Original mehr als 180.000 Mal gebaut. Die Kabine entspricht der US-Ausführung

Der 160 PS starke John Deere 4450 (mit SG2-Kabine) wurde von 1983 bis 1988 in den USA gebaut und war auch im deutschen Raum verfügbar

Der Steyr 8130 wurde von 1984 bis 1995 etwa 2.500 Mal gebaut. Ab 1987 war Allradantrieb Serie, ab 1992 leistete der Sechszylinder 115 statt zuvor 110 PS

## Spielstarke Johnnies und alpine Power

**VOLLE BANDBREITE IM SPÄTHERBST** Aus den Häusern Britains und MarGe kommen interessante neue Modelle: Zwei John Deeres, die einen guten Kompromiss zwischen Spieldauglichkeit und Preis finden, und ein detailliertes, hochwertiges Steyr-Modell ...

„Go, Johnny, go, go go!“ – Nicht ganz so alt wie Chuck Berrys berühmter Rock'n'Roll-Song von 1958 ist der „Johnny“, den der englische Hersteller Britains im Maßstab 1:32 umgesetzt hat: ein John Deere 4020 mit Kabine in der ab 1969 gebauten Allradversion. Der im Original mehr als 180.000 mal verkaufte, 100 bis 110 PS starke Sechszylinderschlepper ist nun in dem für Britains typischen und gelungenen Kompromiss aus Spielzeug (ab 3 Jahren) und Sammlermodell verfügbar.

Das aus Metall mit Kunststoffteilen und Gummireifen gebaute Modell ist so stabil ausgelegt, dass es auch engagiertem Spielbetrieb standhält und Kinderhände am Heckkraftheber Geräte anbauen können.

### Großschlepper für günstig

Andererseits bietet die Nachbildung von Details wie Motor, Kühlrippen, Beleuchtung und Cockpitarmaturen auch für kritischere Augen viel Positives. Und über die originalgetreue, funktionale Nachbildung der Achsenkellenkung mit Verbindung zum Lenkrad freuen sich Jung und Alt gleicher-

maßen. Entsprechend ist auch eine weitere Neuheit im Maßstab von Britains ausgelegt; ein John Deere 4450. Dieser 160-PS-Bolide wurde von 1983 bis 1988 in den USA gebaut und war in der von Britains korrekt mit SG2-Kabine nachgebildeten Allradversion auch im deutschsprachigen Raum verfügbar. Ein wenig schade ist, dass bei den heutigen Britains-Modellen an einigen Stellen eine „Mittelnaht“ deutlich sichtbar ist.

In diesem Punkt waren die Modelle dieser Marke aus den 1970er- und 1980er-Jahren deutlich besser. Dafür machen im Vergleich zu anderen Modellherstellern nach wie vor die Preise noch halbwegs Spaß: Rund 35 Euro kostet jeder Johnny pro Stück. Das hätte sich auch der von Chuck Berry besungene arme Gitarrist nach einem Auftritt noch leisten können ...

### Starker Steyr

Die Stadt Zwolle ist nicht nur Standort einer der größten Börsen für landwirtschaftliche Modelle, sondern seit 2008 auch der Modellschmiede MarGe Models. Zuletzt hatte die Firma mit Nachbildungen von

Ford-Oldtimer-Traktoren und aktueller Landtechnik einen vielversprechenden Start hingelegt. Aus dem Bereich Youngtimer präsentiert MarGe nun den Steyr 8130 in der späteren Ausführung SK2 im Maßstab 1:32.

Dieser Schleppertyp mit anfangs 110 und zuletzt 115 PS starkem Sechszylindermotor wurde in der Allradversion von 1984 bis 1995 gebaut. Die überwiegend aus Diecast (Metalldruckguss) gefertigte Nachbildung der Niederländer ist vergleichbar mit der Qualität der Modelle von Schuco oder Weise Toys und wird höchsten Ansprüchen gerecht.

### Perfekte Miniatur

Von den charakteristischen Linien und der wuchtigen Bereifung des Traktors bis hin zu den feinen Gravuren und Bedienelementen im Cockpit ist dieses Modell eine perfekte Miniaturausgabe des Originals.

Das alles hat aber seinen Preis: Rund 85 Euro kostet der starke Steyr – für Sammlermodelle dieser Qualität inzwischen marktübliches Niveau. *Sascha Jussen*





Publikumsmagnet: Claas Lexion 8900 TT mit 790 PS und 13,8-Meter-Schneidwerk



Geburtsstagskind: Auf der Agritechnica 2019 feierte der Case IH Magnum 30 Jahre in Deutschland

**12. bis 18. November 2023**  
**AGRITECHNICA**  
**30521 Hannover, Niedersachsen**

## Alt trifft Jung

Die Agritechnica ist zurück. Nach vierjähriger Zwangspause gibt es in Hannover endlich eine Neuauflage der weltgrößten agrartechnischen Fachmesse. Die letzten vier Veranstaltungen lockten jeweils mehr als 2.800 Aussteller und rund 450.000 Besucher an.

Neben neuen Schleppern, Ernte- und sonstigen Landmaschinen wird die fortschreitende Automatisierung in Form autonomer Systeme vermehrt in den Fokus rücken.

Ganz besonders gespannt sind wir auf immer wieder vereinzelt auftauchende Oldtimer, mit deren Hilfe die Industrie ihre aktuellen Erzeugnisse mitunter attraktiv in Szene setzt – und damit eine Brücke zwischen alter und neuer Technik schlägt.



Kein Steyr-Oldtimer: Der Baçak Plus 2075 wird noch heute in der Türkei gebaut

Agritechnica; Tel. 069/24 788-265  
[www.agritechnica.com](http://www.agritechnica.com)

## Aachen spendet

Manch tolle Unternehmung geht zuweilen unerwartet zu Ende. Der „IG-Oldie Traktorenfreunde Aachen 1996 e.V.“ wird zum 31.12.2023 aufgelöst. Viele bald ehemalige Mitglieder wollen jedoch einzeln oder in Gruppen aktiv bleiben.

Man verabschiedet sich mit einer großen Geste: Aus dem Kassenbestand haben die Freunde einen Betrag von 5.000,00 Euro an den „FÖRDERKREIS Hilfe für krebskranke Kinder e.V. Aachen“ gespendet, außerdem wird nach Auflösungsabwicklung das noch verbleibende Guthaben ebenfalls an diese Organisation übertragen.

Wir wünschen alles Gute – man sieht sich!

### Abschied mit Herz



Mit der Auflösung der Traktorenfreunde gingen 5.000 Euro an die Aachener Hilfe für krebskranke Kinder



Schon häufiger waren die Traktoren der Aachener Traktorenfreunde in der Traktor Classic zu bestaunen. Viele ehemalige Mitglieder wollen gottlob weiterhin in der Szene aktiv bleiben

# Artitec®

## Fertigmodelle Maßstab 1:87



387.562 - IFA Brockenhexe



387.347 - Traktor Ford mit Heckstreuer



387.313 - Traktor Ford mit Frontlader

## Neu: Figuren



5870028 - Traktorfahrer (3x)  
(Fahrzeuge nicht enthalten)



5870026 - Bauernfamilie auf Traktor  
(Fahrzeug nicht enthalten)

In unserem Webshop finden Sie viele Modelle im Maßstab 1:87, 1:160 und 1:220. Besuchen Sie [www.artitecshop.com](http://www.artitecshop.com) oder fragen Sie Ihren Modellfachhändler.

Fotos: DLG, S. Pfortner, Klaus Tietgens



# Meilensteine - vor 30, 60 und 75 Jahren

Vor 75 Jahren brachte die Hanomag den R 25 auf den Markt und läutete damit eine mehr als 18 Jahre lang erfolgreiche Baureihe ein. Vor 60 Jahren begeisterte das fein abgestufte Getriebe des Fendt Favorit 3. 30 Jahre später brachten die Favorit-Serien 500 C und 800 die Marktoberdorfer in der Oberklasse weit nach vorne

## Vor 75 Jahren: Hanomag R 25

Als erste Nachkriegsentwicklung brachte die Hanomag im Januar 1949 den Radschlepper R 25 auf den Markt. Die sogenannte Allzweckvariante R 25 A mit hohen, schmalen Rädern war aus den USA, aber auch vom Lanz Allzweckbulldog inspiriert. Parallel dazu wurde der Bauernschlepper R 25 B mit niedrigeren, breiteren Rädern angeboten. Das Getriebe verfügte wie jenes des größeren R 40 über 5/1 Gänge. Neu war werksintern die Halbrahmenbauweise, die den Motor

tragender Aufgaben entband. Der Vierzylinder-Vorkammer-Diesel D 19 mit 1,9 Litern Hubraum wurde aus den Vollrahmen-Schleppern RL 20 und ST 20 übernommen, war mit der dauerhaften Abgabe von 25 PS aber überfordert. Ab 1950 stand der neue Motor D 28 mit 2,8 Litern zur Verfügung, mit dem die Typen R 25 C und D bestückt wurden. Nach 2.700 Exemplaren übernahm zu Beginn des Jahres 1951 der R 28 mit gesteigerter Motorleistung das Ruder.



**Gutes Konzept, schwacher Motor:**  
Der Hanomag R 25 A musste anfangs mit weniger als zwei Litern Hubraum auskommen



**Starkes Herz:** Ab 1950 wurden die Typen R 25 C und (im Bild) D mit dem Motor D 28 gebaut



Mit 52 bis 55 PS ist der Favorit 3 stärker motorisiert als seine Vorgänger. Darüber hinaus hat er ein feiner abgestuftes Getriebe mit 16/4 Gängen

## Vor 60 Jahren: Fendt Favorit 3

Im Oktober 1963 stellte Fendt sein neues Flaggschiff Favorit 3 erstmals vor, im Februar 1964 ging es in Serie. Der wenig später kreierte Werbeslogan „Mehr PS sind Trumpf“ grenzt an Understatement. Natürlich war der Neuling mit seinem 52 PS starken Vierzylinder stärker motorisiert als seine dreizylindrigen Vorgänger Favorit 1 und 2. Nach Umstellung auf Direkteinspritzung waren es ab 1966 sogar 55 PS. Beachtung verdient aber auch das Getriebe, mit dem das Werk sich ein Alleinstel-

lungsmerkmal verschaffte. Wie viele Konkurrenten kaufte Fendt bei ZF ein, griff aber nicht zur Baureihe A-200, sondern hielt dem alten A-16 die Treue, das für den Einsatz im Favorit 3 zur Ausbaustufe III überarbeitet wurde. Dank Gruppenschaltung und Feinstufe standen jetzt 16/4 Gänge gegenüber nur 8/4 in den A-200-Getrieben zur Verfügung. Bis 1967 verkaufte Fendt knapp 4.000 Exemplare mit Hinterradantrieb und 770 Stück der im Herbst 1964 nachgeordneten Allradausführung.

## Vor 30 Jahren: Fendt Favorit 500 C und 800

Auf der Agritechnica stellte Fendt vom 30. November bis zum 4. Dezember 1993 seine neuen Favorit-Baureihen 500 C und 800 aus. Damit endete für das Werk eine Durststrecke, denn endlich konnte es Schlepper oberhalb von 200 PS sowie eine auf dem aktuellen Stand befindliche Technik inklusive vierstufiger Lastschaltung (von ZF) und Load-Sensing-Hydraulik anbieten.

Mit abschaltbarer Vorderachsfederung, Tempo-50-Option und ungeahntem Funktionsumfang setzten die Neulinge Maßstäbe und konnten sich von der Konkurrenz

absetzen. Die Serie 500 C wurde zügig auf den Bereich von 95 bis 150 PS erweitert und bis 2000 fast 15.000 Mal verkauft. Die 165 bis 230 PS starken 800er brachten es bis 2004 auf mehr als 5.000 Stück, obwohl sie ab 1996/97 hausinterne Konkurrenz durch die 900er-Varios mit stufenlosem Getriebe erhielten.

*Klaus Tietgens*

Mit 210 PS ist der Favorit 822 das zweitstärkste Modell seiner Familie. Nur 677 Stück wurden verkauft, weil die meisten Kunden den Favorit 824 bevorzugten







Neue Top-Kalender

Von Old- bis Youngtimer ist die Auswahl groß. Markenkalendar, 17,90 Euro, DIN A3, Spiralbindung

Fotos: Archiv traktorkalender.de

## PS-starker Wandschmuck

So wird die Bude ab Silvester gemütlich: Bei traktorkalender.de gibt es Jahresweiser zu den Marken Schlüter, Eicher, MBTrac, Fendt, IHC, Deutz, Porsche-Diesel und vielen weiteren. Bei 17,90 Euro im Format DIN A3, mit jeweils 12 Motiven, darf man sich darüber freuen, dass die Preise trotz allge-

meiner Inflation bei Andrea und Manfred Hierhager nahezu dieselben sind wie letztes Jahr! Und das Beste: Wie immer gibt es im Onlineshop ab einem Bestellwert von 30 Euro ein DIN-A2-großes Schlepperposter im Wert von 5 Euro gratis dazu. [www.traktorkalender.de](http://www.traktorkalender.de)



Immer auf der Suche nach dem besten Motiv: Manfred Hierhager

## Mit Porsche-Diesel durch den Advent

Für Einsteiger in die Traktor-Modellwelt empfiehlt sich der Porsche-Diesel Junior 108 aus der Easy-Click-Reihe von Revell. Passend zur Jahreszeit kann man ihn als Adventskalender oder, etwas günstiger, als normales Easy-Click-Modell erstehen. Die Easy-Click-Serie ist geeignet ab 10 Jahren und macht den Zusammenbau durch ein praktisches Klicksystem, das keinen Klebstoff erfordert,

leichter als bei herkömmlichen Modellen. Die einzelnen Teile sind in passenden Farben gehalten, sodass auch das anspruchsvolle Lackieren entfällt. Im Maßstab 1:24 kommt der Junior auf 10,7 Zentimeter und besticht mit der von Revell bekannten Detailtreue. Übrigens gibt es in der Easy-Click-Reihe auch den Deutz D 30 und den Fendt F 20! [www.revell.de](http://www.revell.de)



Weihnachtskalender von Revell

Porsche-Diesel Junior 108 in 1:24, als Adventskalender ab 34 Euro, identisches Modell ohne Kalenderverpackung: ab ca. 17 Euro

## Gute Heimreise

Ein beeindruckendes Gespann brauste im August dieses Jahres auf dem Heimweg vom Historischen Feldtag durch Nordhorn. Die beiden Anhänger sind mit fünf sauber restaurierten Güldner-Schleppern der G-Serie aus der Sammlung der Gebrüder Nijhuis beladen. Zugfahrzeug ist ein John Deere 4240. Für seinen Antrieb sorgt ein Sechszylinder-Saugmotor mit 7,6 Litern Hubraum und 128 PS. Er wurde in den USA von 1978 bis 1982 rund 30.000 Mal gefertigt, in geringer Stückzahl nach Europa importiert und dort vom auf den Seiten 30/31 ausführlich besprochenen 4240 S ersetzt.

Fotos: Archiv Manfred Hierhager, Revell, Klaus Tietgens



Aufgebelt

Klassiker zieht Klassiker Rückfahrt aus Nordhorn



# MAN kann auch günstig ...

Als Scheunenfund kam der 2L1 vor 13 Jahren zu den Hofelichs. Nur das Emblem und die Hinterräder musste Markus ersetzen

---

**LEICHTE KOST** Der 2L1 ist mit 24 PS der stärkste von drei Tragschleppern, welche die MAN Ende 1957 ins Rennen schickte, um ihre Marktpräsenz zu stärken. Welche Qualitäten verbergen sich hinter seiner markanten Fassade, und was taugt er heutzutage für Sammler?

---





**A**ls Markus Hofelich den 2L1 am Rand eines blühenden Rapsfeldes vor den Toren der Stadt Ulm entlangsteuert, erinnern wir uns an eine häufig gestellte Frage. Was macht eigentlich einen typischen MAN aus? In optischer Hinsicht erübrigen sich solche Gedankenspiele, denn der 2L1 trägt das klassische Markengesicht, an dem bis 1958 fast alle Schlepper des Hauses zu erkennen waren – inklusive des Hinweises auf den seit 1955 gebräuchlichen M-Motor sowie des oben auf der Haube thronenden Markenemblems.

Allerdings steht die wuchtige Blechverkleidung in einem merkwürdigen Kontrast

zum recht zarten Rest des Fahrzeuges, zu dem der dezente Hinweis auf die Motorleistung von 24 PS wiederum ganz gut passt. Als der 2L1 gegen Ende 1957 das Licht der Welt erblickte, zählte er tatsächlich zu den kleineren Typen des Hauses.

### **Volles Programm**

In jenem Jahr hatte die MAN die Erneuerung ihres Programms weitgehend abgeschlossen. Die großen Typen mit 25 (bald 30), 40 und 50 PS wurden durchgehend mit ZF-Leichtschaltgetrieben bestückt, die ihnen im Verein mit den laufruhigen und sparsamen M-Motoren sowie dem abgese-

ergänzten drei hinterradgetriebene Tragschlepper das Angebot.

Den Anfang machte der 2K1 mit gleichem Motor und Getriebe wie der 18-PS-Allradler. Kurz vor Jahresende folgten das 13-PS-Einstiegsmodell 2F1, welches sich von den gleich starken Fahr-, Güldner- und Ritscher-Typen nur marginal unterschied, sowie der 2L1, der konzeptionell dem 2K1 glich.

### **Kooperation mit Güldner**

In allen drei Fällen wurde der Motor von Güldner aus Aschaffenburg beigesteuert. Jener des 2L1 basiert auf Güldners damals

## **» Mit den neuen Tragschleppern verdoppelte die MAN ihren Marktanteil von 1957 auf 1958 nahezu**

hen von wenigen Ausnahmen vorhandenen Allradantrieb einen gewissen „Vorsprung durch Technik“ vor den meisten Konkurrenten verschafften.

Allerdings spielten sich 80 Prozent der Neuzulassungen unterhalb von 25 PS ab. Dort war die MAN zunächst nur mit dem allradgetriebenen 18-PS-Typ B 18 A beziehungsweise A/I vertreten, der in dieser Bauart hierzulande einerseits konkurrenzlos war, andererseits aber ebenfalls nur einen begrenzten Kundenkreis ansprach. Recht spät entschloss der renommierte Nutzfahrzeugproduzent und Dieselpionier sich zur Entwicklung vom Nischenanbieter zum Vollsortimenter. Im Laufe des Jahres 1957

stärkstem Schleppermotor, dem Typ 2BS, wurde für die MAN allerdings von der Wälz- respektive Wirbelkammer auf das M-Verfahren umgestellt. Die Bezeichnung D9532 M175 steht gemäß der bis heute gepflegten Logik des Werkes für einen Dieselmotor mit 95 Millimetern Bohrung, 130 Millimetern Hub und zwei Zylindern.

### **Das Erbe Siegfried Meurers**

Das „M“ steht für das Verbrennungsverfahren, die „175“ ist eine Ordnungszahl. Aus 1.843 Kubikzentimetern Hubraum entspringen 24 PS bei 1.800 Umdrehungen pro Minute. Ein Drehmomentanstieg von 6,5 Prozent ist für heutige Begriffe bescheiden.



**MAN 2L1  
24 PS  
1957 bis  
1958**





Ohne weitere Trittstufen ist der Aufstieg von der Seite steil, mit Hydraulik aber bequemer als bei vielen zeitgenössischen Schleppern vom Heck aus

Damals war das aber ein üblicher Wert und zumindest nicht schlechter als beim originalen Güldner-Wälzkammermotor, dessen Leistung mit 25 PS beziffert wurde. Klar im Vorteil ist der MAN beim Kraftstoffverbrauch, der um rund zehn Prozent unter jenem des Güldner liegt. Im Vergleich zu anderen Direkteinspritzern jener Zeit sorgt das unter Federführung von Prof. Siegfried Meurer entwickelte M-Verfahren für eine beachtliche Laufruhe. Außerdem ist es vielstofftauglich, also tolerant bezüglich der Kraftstoffqualität.

Das war für militärische Anwendungen aber interessanter als für die Landwirtschaft, da Dieselkraftstoff damals längst in genügender Menge und zum günstigen Kurs zur Verfügung stand. Der MAN braucht davon durchschnittlich anderthalb bis zwei Liter pro Stunde.

### **Vielfältige Ersatzteilquellen**

Braucht man Ersatzteile, empfiehlt sich ein Exkurs durch die Motorenentwicklung. Von 1953 bis 1958 baute Güldner den Motor 2BN mit identischen Eckdaten, aber wälzgelagerter Kurbelwelle. Rund 7.500 davon wur-



In die großflächige Armaturentafel wurden unter anderem die Bedienhebel für das Handgas (rechts außen) und die Hydraulik (links davon) integriert

Über ein Gestänge aktiviert der Heckkraftheber die Zwischenachshubwelle, in deren rechten Arm der Mähwerkauzug eingehängt wird







Der Zwischenachsbaureaum wurde in den vergangenen fast 66 Jahren vermutlich nur vom Mähwerk genutzt

## Technische Daten - MAN 2L1

Modell	2L1
Produktionszeit	1957-58
Produktionszahl (45 + 50 PS)	1.200
Motor	D9532 M175
Zyl./Bohrung x Hub (mm)/Hubraum (cm <sup>3</sup> )	2/95x130/1.843
PS/bei U/min	24/1.800
mkg/bei U/min	10,2/1.500
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall (%)	6,5/16,7
Kraftstoffverbrauch opt./bei Nennleistung (g/PS <sub>h</sub> )	ca. 165/175
Kraftstoffvorrat (l)	26
Motorgewicht (kg)	ca. 300
Getriebe	ZF A-8/6 H24
Gänge v/r	6/1
Vmax (km/h)	20
Getriebegewicht (kg)	340
Lenkung	ZF EL-10610 (Einzelradlenkung)
Vorderachse	Eigenfertigung mit Einzelradfederung
Zapfwelle (U/min)	G 540, W
L/B/H (mm)	2.986/1.480-1.770/1.560 (mit Dach: 2.150)
Radstand (mm)	2.036
Bodenfreiheit (mm)	ca. 460
Spurweite vorne (mm)	1.270/1.518
Spurweite hinten (mm)	1.250/1.500
Wendekreis o./m. Lkbr. (m)	7,0/5,2
Bereifung v/h	5.00-16/8-32; 10-28
Eigengewicht (kg)	1.335-1.355
Zul. Gesamtgewicht (kg)	2.000 (v: 900; h: 1.100-1.600)
Neupreis (DM)	8.400
Gebrauchtpreis (Euro)	3.000-5.500

Fotos: Klaus Tietgens

den in Schleppern von Güldner und Kramer sowie ein paar Exoten installiert. 1958 erfolgte der Übergang zum kostengünstiger zu fertigenden 2BS mit gleitgelagerter Kurbelwelle. Güldner und Kramer verwendeten nur etwa 1.700 dieser Motoren, die MAN hingegen fast 5.000 des davon abgeleiteten D9532 M175 respektive (mit 25 PS) M180.

Kolben, Zylinderkopf und Nockenwelle des M-Motors unterscheiden sich von den jeweiligen Teilen in Güldners Original. Kolben und Buchsen findet man bei einigen markenoffenen Teilehändlern (z. B. trecker-garage.de und graf-motoren-shop.de), Dichtsätze, Wasserpumpen und weitere vom Einspritzverfahren unabhängige Komponenten darüber hinaus auch bei Güldner-Spezialisten wie Heinz Fedderke.

### Getriebe: Solider Standard

Beim Getriebe handelt es sich um das ZF A-8/6, welches auch im schwächeren 2K1 sowie bei zahlreichen Konkurrenzfabrikaten, darunter den 25-PS-Schleppern von Motorenlieferant Güldner verwendet wurde. Eine Leichtschaltung wie in den größeren MAN-Typen jener Zeit gibt es hier nicht. Sechs Vorwärtsgänge von 2 bis 20 km/h und ein Rückwärtsgang um 5 km/h werden nach alter Väter Sitte durch Verschieben ganzer Zahnräder gewechselt. Die Zapfwelle arbeitet ausschließlich abhängig





Die einteilige Motorhaube ist auch fürs Tanken zu öffnen. Der Kraftstoffbehälter fasst 26 Liter. Links daneben wohnt die Batterie

vom Fahrtrieb und läuft mit der 0,3-fachen Motordrehzahl. Exakt bei Nenndrehzahl wird der Normwert von 540 U/min erreicht. Optional gab es den an Markus' Schlepper vorhandenen Mähtrieb sowie eine Riemenscheibe. Insgesamt 58.711 Getriebe der Typen A-8 und (ab 1955) A-8/6 fertigte ZF von 1949 bis 1967 in Passau. Die größten Abnehmer waren Güldner, Fahr und die MAN, kleinere unter anderem Bautz, Eicher, Lanz und Wahl.

lassen Markus vermuten, dass das kaum jemals geschehen ist. Einzige Ausnahme ist der im rechten Zwischenachshubarm eingehängte Mähwerkaufzug.

Das ist durchaus naheliegend, denn wenn man damals einen MAN dieser Leistungsklasse mit Hinterradantrieb haben wollte, stand nur der Tragschlepper zur Wahl. Die Unterschiede zum nächstkleineren Modell 2K1 sind überschaubar. Der 2L1 hat einen größeren, 6 PS stärkeren und 20 Kilogramm schwereren Motor. Er ist 56

## Die Teilesuche lohnt unter anderem bei MAN-, Güldner-, ZF- und Bosch-Händlern

Zum Glück für heutige Sammler hat sich die Eicher Vertriebs GmbH in Ganacker der Betreuung angenommen und lässt bei Bedarf auch Teile nachfertigen. Weil zum Getriebe eine Hinterachse in Portalbauweise gehört, ist die Bodenfreiheit beachtlich. Unter dem schlanken Verbindungsgehäuse zum Motor verbleiben auf einem halben Meter Länge mehr als 60 Zentimeter Bauchfreiheit.

### Schlanke Taille

Im Zusammenspiel mit der hydraulischen Anlage wird der MAN damit zum Tragschlepper. Den Heckkraftheber bot ZF passend zum Getriebe an. Über ein Gestänge aktiviert dieser die Zwischenachshubwelle, welche synchron zum hinterem Hubwerk ausgehoben und gesenkt wird. Zwischen den Achsen lassen sich allerlei Arbeitsgeräte von der Hacke für Rüben oder Mais bis zur Sämaschine unterbringen – zumindest theoretisch, denn die Bohrungen im Hubarm des Zwischenachskrafthebers

Millimeter länger, sein Eigengewicht um 130 Kilogramm höher, davon 55 Kilogramm auf der Vorderachse und 75 Kilogramm auf der Hinterachse. Deshalb und wegen der höheren Leistung war die kleinste Bereifung – vorne 4.50-16 und hinten 7-30 – für das stärkere Modell nicht erhältlich.

Mit einem Neupreis von 8.400 DM kostete der 2L1 exakt 1.000 DM mehr als der 2K1, aber 3.050 DM weniger als der nur ein PS stärkere, mit Leichtschaltgetriebe und Allradantrieb bestückte A25A.

### Lang, aber wendig

Im Konkurrenzvergleich stand der MAN gut da. Er lag ungefähr auf dem Preisniveau eines gleich starken Deutz F2L 612/5 und eines Lanz Bulldog D 2416. Denen gegenüber hat er in beengten Verhältnissen den Nachteil des etwa 25 Zentimeter längeren Radstandes, der ihm mit schwerer Anhängelast dafür eine größere Fahrstabilität gewährt. Weil der Wendekreis mit sieben Metern ohne und knapp über fünf Metern

## Literatur (Auswahl)

Udo Paulitz  
**MAN-Traktoren**  
Podszun-Verlag, 2008, 29,90 Euro

Peter Streiber  
**MAN-Motorflug, MAN-Traktoren – Prospekte 1922-1963**  
Streiber-Verlag, 1997  
31,00 Euro zzgl. Versand

## Quellen für Ersatzteile und Zubehör (Auswahl)

**treckergarage.de**  
Manfred Künert, Maienstraße 2,  
75334 Straubenhardt-Feldrennach  
Tel. 07082 / 94 96 12 8  
Ein Satz Kolben und Buchsen:  
615 Euro (inkl. MwSt.)

**ackerdieselteile.de**  
Schorberger Straße 48, 42699 Solingen  
Tel. 0212 / 65 22 25  
Einspritzdüsen, Embleme,  
Schriftzüge, Kühlerdeckel etc.

**Fedderke Ersatzteil-Service**  
**www.fedderke-ersatzteile.de**  
Hiddinger Straße 36,  
27374 Visselhövede  
Tel. 04262 / 95 75 55  
Dichtungen, Wasserpumpen etc.  
für Güldner-Motoren

**Eicher Vertriebs GmbH**  
**www.eicher.de**  
Raiffeisenstraße 5, 94431 Ganacker  
Tel. 09953 / 93 07-0  
Teile für ZF-Getriebe und -Lenkungen

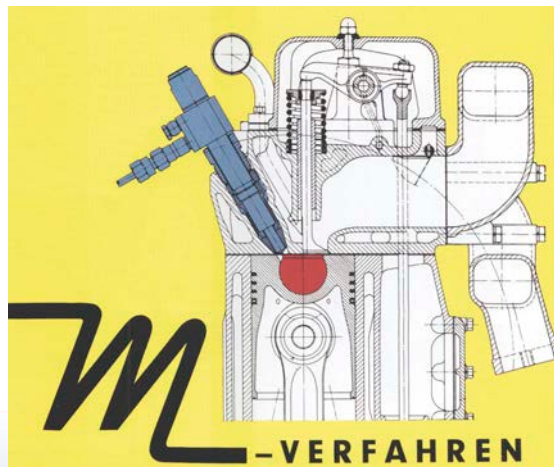
mit Lenkbremse ähnlich ausfällt, ist sachlich letztendlich wenig gegen das Tragschlepperkonzept einzuwenden.

Ein Vorteil ist zudem unübersehbar. Man kann – wenn auch mit großem Schritt und ein bisschen Schwung – von der Seite auf-





Der Motor D 9532 M175 basiert auf dem Güldner 2 BS. Kolben, Zylinderkopf und Nockenwelle unterscheiden sich wegen des M-Verfahrens



Das M-Verfahren kam ab September 1955 in allen MAN-Schleppern zum Zug. Laufruhe und Verbrauch überzeugten im Konkurrenzvergleich



Den Beifahrersitz auf dem linken Kotflügel gab es serienmäßig, jenen auf dem rechten Kotflügel gegen Aufpreis. Emblem und Schriftzüge kann man bei Teilehandlern erwerben. Die Einzelrad-Schraubenfederung vorne sorgt für einen Hauch von Fahrkomfort



steigen und spart sich gegenüber manch zeitgenössischem Konkurrenten in Kompaktbauweise einiges an Turnerei, sofern ein Kraftheber montiert ist. Nennenswerte Abstellfläche gibt es nicht. Die kleinen Trittleche reichen gerade einmal für die Füße. Dafür geht es recht übersichtlich zu.

Die Kühlwassertemperaturanzeige als einziges Instrument sowie zahlreiche Bedienelemente, darunter zwei Hebel für Handgas und Hydraulik, sind in der senkrechten Armaturentafel untergebracht. Für einen Hauch von Fahrkomfort sorgt die Vorderachse, ein Eigengewächs der MAN mit Einzelrad-Schraubenfederung.

**Klassischer Scheunenfund**

Zur Frühgeschichte des auf diesen Seiten vorgestellten Exemplares ist nur wenig bekannt. Durch einen Zufall gelangte es 2010 in den Besitz der Familie Hofelich. Es handelt sich um einen klassischen Scheunenfund, wie Markus schildert: „2010 haben wir im Nachbarort ein Feld gekauft.

Die Verkäufer fragten uns, ob wir noch einen alten Traktor haben wollen, wussten aber nicht, ob er läuft. Bevor wir uns den MAN anschauten, hatte er vermutlich 20 bis 25 Jahre unbewegt in der Scheune

**Vorteile**

- + laufruhiger, sparsamer Motor
- + übersichtlicher, gut zugänglicher Arbeitsplatz
- + langer Radstand, gute Fahrstabilität
- + Ersatzteilversorgung größtenteils gesichert
- + Preisniveau für die Marke niedrig

**Nachteile**

- Startverhalten bei Kälte mitunter problematisch
- typspezifische Blechteile selten
- länger, also geringfügig platzraubender als viele Konkurrenten
- ab Werk nicht schneller als 20 km/h

gestanden. Er war stark eingestaubt, machte ansonsten aber einen ganz guten Eindruck. Das MAN-Zeichen auf der Motorhaube und eine hintere Felge waren kaputt, die Reifen sahen schlecht aus. Wir stellten fest, dass noch immer Kühlflüssigkeit, Motoröl und Dieselkraftstoff aufgefüllt waren, besorgten eine Batterie und pumpen Luft in die Reifen. Dann lief der Schlepper auch schon. Passende Hinterräder fand

ich im Internet. Mit dem Format 8-36 sind sie eine Nummer größer als die ab Werk montierten Räder (8-32). Dadurch läuft der MAN ungefähr 22 statt 20 Kilometer pro Stunde und ist auf Fahrten zu Oldtimertreffen zumindest nicht der langsamste. Weil die Räder gelbe John-Deere-Farbe trugen, habe ich sie neu lackiert. Ansonsten befindet der Schlepper sich im Originalzustand. Er ist ein Hobbyfahrzeug, arbeitet bei uns aber noch gelegentlich mit dem Messerbalken.“

**Höhenflug ab 1958**

Am Markt zeigte die Offensive des Münchener Werkes in den unteren Leistungsklassen Wirkung. Würden hierzulande 1957 nur 2.181 MAN-Schlepper neu zugelassen, waren es 1958 mit 4.590 Stück mehr als doppelt so viele.

Weil insgesamt ein leichter Boom zu verzeichnen war, wuchs der Marktanteil von 2,7 auf 5,1 Prozent nicht ganz so stark, bedeutete aber immerhin den Aufstieg vom zwölften auf den siebten Platz. Mit 1.200 gefertigten Exemplaren trug der 2L1 etwas stärker zum Aufschwung bei als der 2K1, von dem 1.045 Stück gebaut wurden. Mehr wurden es allein deshalb nicht, weil die

Mit universellem Geräteanbau, Zentralhydraulik und dem patentierten M-Motor warb die älteste Dieselmotorenfabrik der Welt für ihren 24 PS starken Tragschlepper

**VOLLMOTORISIERUNG mit M·A·N UNIVERSALSCHLEPPER in Langbauweise 24 PS**

Für klein- und mittelbäuerliche Betriebe und für Spezialarbeiten im Großbetrieb. Überlegen in der Betriebssicherheit durch bessere Bodenhaftung der Vorderräder und sichere Lenkfähigkeit – kein Aufdümen bei hoher Zugbelastung – gute Spurhaltung auch am Querhang. Universeller Geräteanbau hinten an der Dreipunktkupplung und zwischen den Achsen. Zentralhydraulik für alle Geräte. Kriechgang, genormte Getriebe- und Wegzapfwelle, Differentialsperre serienmäßig. Geräuscharmer M-Motor nur in M·A·N-Schleppern.



**DAS M·A·N-M-VERFAHREN**

ist ein bahnbrechender Fortschritt auf dem Gebiete des Diesel-Motoren-Baus. Es ist gekennzeichnet durch einen weit geöffneten Kugelbrennraum in der Mitte des Kolbens und die besondere Führung der Einspritzstrahlen durch gut gekühlte Düsen. Der M-Motor zeichnet sich aus durch weichen, ruhigen Lauf, große Elastizität im gesamten Drehzahlbereich, geringen Kraftstoffverbrauch und sehr lange Lebensdauer.



**TECHNISCHE EINZELHEITEN FÜR SCHLEPPER-TYP 2 L 1**

<b>Motor:</b>	2-Zyl.-M·A·N-Dieselmotor mit M-Verfahren
Drehzahl	1800 U/min
<b>Getriebe:</b>	6 Vorwärtsgänge, 1 Rückwärtsgang
Bereifung:	vorn: 5.00-16 AS   5.50-16 AS
	hinten: 8-32 AS   10-28 AS
<b>Geschwindigkeiten:</b>	1. Gang: 1,62 km/h (Kriechgang bei voller Motorrehzahl)
	2. Gang: 3,0 km/h
	3. Gang: 5,5 km/h
	4. Gang: 7,9 km/h
	5. Gang: 12,0 km/h
	R-Gang: 20,0 km/h
	5,5 km/h
<b>Tankinhalt:</b>	26 l
<b> Bremsen:</b>	Handbremse, Fußbremse, auch als Lenkbremse zu benützen
<b>Spurweite:</b>	1266/1514 mm verstellbar vorn   1250/1600 mm verstellbar hinten
<b>Kleinster Wendekreisradius:</b>	ca. 2,6 m
<b>Eigengewicht:</b>	1380 kg
<b>Zugkraft am Hebel:</b>	1500 kg auf dem Acker   1800 kg auf der Straße
<b>Zapfwelle:</b>	Getriebe- und Wegzapfwelle   540 U/min
<b>Riemenscheibe:</b>	Durchmesser: 220 mm   Drehzahl: 1400 U/min
<b>Abmessungen:</b>	Länge: 2985 mm   Breite bei Normalspur: 1470 mm   Höhe über Lenkrod: 1560 mm   Höhe mit Mähbalken: 2100 mm
<b>Bodenfreiheit im Bereich der Anbaugeräte:</b>	700 mm
<b>Bodenfreiheit:</b>	495 mm unter Vorderachse   2036 mm

**Elektrische Ausrüstung:** Elektr. Anlasser, Batterie 12 V, 84 Ah, Lichtmaschine 75 W, Scheinwerfer mit Ablenk- und Standlicht, Schluß- und Stopplicht, Anschluß für Anhängerbeleuchtung, Signallhorn.

**Neuaustrüstung:** Anhängerkupplung vorn, Anhängerkupplung hinten, in der Höhe verstellbar, Anhängeschiene für Ackergaräte, Anschluß für Anhängerbeleuchtung, Beleuchtungsanlage und Signallhorn, kompletter 11, SVZO, Beifahrersitz auf dem linken Kofflül, Differentialsperre, Filter für Brennstoff, Luft und Schmieröl, Sesselsitz mit gummigefederter Sitzfläche und Rückenlehne, Fußbremse, Thermostat, Werkzeugkasten und Werkzeug, genormte Getriebe- und Wegzapfwelle mit Zapfwellenschutz.

**Zusatzausüstung:** Anhängerkupplung gummigefedert, Beifahrersitz auf dem rechten Kofflül, hydr. Kraftheber M·A·N-Bosch BM 550 zur hydr. Aushebung des Mähbalkens und der Unterbaugeräte, zur Beladung des 3-Punktgestänges hinten und einem Anschluß für einen einfach wirkenden Zusatzzylinder zur Betätigung von Kippanhängern und anderen Geräten, 3-Punkt-Kupplung, Kofflül vorn, dem Lenkenschlag folgend, Mähwerk-Raspel für die Lenkanschlag, Isoliertes Motorwerk-Raspel für die Lenkanschlag, 3-Punkt-Raspel, Riemenscheibe aufsteckbar auf die Zapfwelle mit Verstellblock für Anhängerkupplung, Seilwinde LW 2,5 mit Zapfwellendurchtrieb, Richtung, Abstützsperr, 3-Punkt-Seilwinde DW 2,5 für Schlepper mit hydr. Kraftheber und 3-Punkt-Kupplung, Zugkraft bis 2500 kg, Frontlader, Wetterdach.

Text und Abbildungen unverbindlich.

**DIE ÄLTESTE DIESELMOTORENFABRIK DER WELT**

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG AG WERK MÜNCHEN



MAN ihr Programm in dieser Klasse Ende 1958 schon wieder erneuerte. Genaugenommen handelte sich dabei nur um ein Facelift, denn die etwas klobige Motorhaube wich bei den Typen 2K2 und 2L2 – Letzterer nunmehr mit 25 PS – einer schlankeren Form im Stil des Einstiegsmodells 2F1.

### **Kurze, intensive Blüte**

Dazu kamen nach kurzer Zeit die ursprünglich nur für den Export vorgesehenen Typen 2K3 und 2L3 mit kürzerem Radstand, weil sich das Tragschlepperkonzept hierzulande

und dem 2L1 eingeleitete Baureihe bis 1961 auf mehr als 10.000 Exemplare. Der beachtlichen Stückzahl stand die erwähnte Typenvielfalt mit dem dazugehörigen Entwicklungs- und Logistikaufwand entgegen. Außerdem wuchs der Absatz durch die kleinen Typen nur im Inland, während der Export schrumpfte. Doch auch der Binnenmarkt befand sich im Wandel.

Von 1958 bis 1961 halbierte sich die Nachfrage im Bereich unter 25 PS beinahe und machte schließlich nur noch 39 Prozent des gesamten Volumens aus. Aus diesem

bau zurück, weil das unter anderem durch Aufträge der Bundeswehr boomende Lkw-Geschäft sämtliche Kapazitäten in München-Allach auslastete. Fast die Hälfte aller jemals gebauten MAN-Schlepper hat nur zwei Zylinder unter der Haube. Der Anteil hinterradgetriebener Fahrzeuge ist nicht viel kleiner.

### **Günstige Alternative**

Es ging also schon damals oftmals mit weniger als jeweils vier Zylindern und angetriebenen Rädern. Weil viele Sammler das heute dennoch anders sehen, muss man für einen 2L1 beileibe nicht so tief in die Tasche greifen wie für seine größeren und berühmteren Markenbrüder.

Im Vergleich zu den dicken Allradlern ist seine Technik einigermaßen übersichtlich, aber keineswegs frei von markentypischen Feinheiten. Dadurch qualifiziert er sich als reizvolles, im Unterhalt recht dankbares Objekt für Einsteiger in die Materie – selbst wenn diese nicht das Glück haben sollten, ihn in einer Scheune zu finden.

*Klaus Tietgens*

## **» Tipp für Einsteiger: Der 2L1 erfordert weniger Zuwendung als die Großschlepper des Hauses**

nicht durchsetzte. Diese wurden als 4K1 (Nachfolger des B 18 A/I) und 4L1 wahlweise mit Allradantrieb angeboten. 1960 ersetzte die MAN den von Güldner zugelieferten 25-PS-Motor durch ein Eigengewächs, woraus die nunmehr optional mit Motorzapfwelle angebotenen Typen 2L4, 2L5 und 4L2 resultierten. So brachte es die mit dem 2K1

Grundstrich das Werk sämtliche Typen bis 25 PS nur knapp vier Jahre nach der Tragschlepper-Offensive aus dem Programm.

Mit einem nur noch aus drei Grundtypen von 28 bis 45 PS zuzüglich Allradvarianten bestehenden Programm steuerte die MAN in Richtung Zukunft – und zog sich schon im Frühjahr 1963 ganz aus dem Schlepper-

**Modellpolitik:** Der 2L1 wurde nur rund ein Jahr lang angeboten. Im Nachfolger 2L2 und dessen kürzeren Bruder 2L3 stecken jedoch weitgehend baugleiche Komponenten



**Der 2L1 auf Instagram:  
@grossflaechendesigner**



# Traktor-Service in der Hammerschmiede

**BESONDERES AMBIENTE** Anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Hammerschmiede Naichen bei Neuburg an der Kammel (Landkreis Günzburg) kamen Freunde der Traktor Classic und ihre Bulldogs zusammen, um den Ort noch einmal zu neuem Leben zu erwecken

**100 Jahre  
Hammer-  
schmiede  
Naichen**

Spaß auch ohne Traktor-Pulling: Treffen-Organisator Bernhard Weindl lässt den 1954 in der Hammerschmiede Naichen gekauften, aber nicht mehr fahrtüchtigen Hanomag R 16 vom Eicher EKL 15 seines Freundes Roman Pröbstle schieben







Franz Keller mit Kramer  
KL 260 (1969)



Peter Brandner mit Porsche-  
Diesel Junior



Roman Pröbstle mit Eicher  
EKL 15(1956)



Robert Mändle mit  
Hanomag R 28



**E**in Idyll wie aus dem Bilderbuch: Zwei schlichte, dreistöckige Gebäude mit kleinen Fenstern, die Satteldächer mit roten Ziegeln gedeckt. Dazwischen ein Gemüsegarten und eine Wiese mit Obstbäumen. Für die Geräuschkulisse sorgen reges Vogelgezwitscher, das leise Plätschern des Flüsschens Kammel, und heute: das Tuckern einer Schar historischer Traktoren!

### Schmiede, Werkstatt und Handel

Das ist der Stockerhof mit der wassergetriebenen Hammerschmiede mitten in Nai-chen, einem Ortsteil von Neuburg an der Kammel. Von außen erinnern nur ein rostiger alter Lastzug und ein durch eine verstaubte Fensterscheibe sichtbarer Eicher EKL/15 II daran, dass es hier bis 1980 wesentlich geschäftiger zugeht.

Der letzte Besitzer, Schmiedemeister Serafin Stocker junior, betrieb nicht nur eine typische Dorfschmiede, sondern auch einen Landtechnikhandel mit angeschlossener Servicewerkstatt.

### Traktoren machen die Sache rund

„Hier müsste man mal ein paar Traktoren aus jener Zeit vorfahren und den Besuchern zeigen, wie es zugeht“, dachten sich der Autor dieser Zeilen und sein Freund Bernhard Weindl aus dem nahe gelegenen Langenhaslach bei einem Besuch.

Denn die Basis ist schon da: die Stockerhof-Hammerschmiede ist als Museum zugänglich, und an Sonntagen gibt es handwerkliche Vorführungen eines gelernten Schmieds.

### Treffen zum 100. Geburtstag

Ziemlich genau ein Jahr nach der ersten Idee; nämlich im Sommer 2023, tuckerten und qualmten an einem bewölkten aber trockenen Sonntag wieder alte landwirtschaftliche Zugmaschinen vor den historischen Gebäuden. Dass dieses Jahr zugleich das 100-jährige Jubiläum der Hammer-



**„Meister Serafin“ zeigt und erklärt**

schmiede markierte, nachdem der Schmiedemeister Serafin Stocker die Anlage nach einem Großbrand im Jahr 1922 wieder innerhalb von zwölf Monaten neu aufgebaut hatte, rundete die Sache perfekt ab.

Glücklich war auch der Umstand, dass das Team des Museums rund um Christine Hofmann-Brand vom Bezirk Schwaben der Idee eines kleinen Traktortreffens auf dem Museumsareal sehr aufgeschlossen gegenüberstand und das Ganze organisatorisch unterstützte: „Historische Traktoren vor der Werkstatt – das macht unser Museum noch lebendiger; sicher nicht nur für Traktoren-Fans“, freute sich Christine.

**Der Kramer vom Stockerhof**

Insgesamt 15 „Bulldogs“, wie man südlich des Mains sämtliche, auch nicht von der Firma Lanz gebaute Traktoren nennt, stateten diesem besonderen Ort daher einen Besuch ab. Das Besondere daran: Nicht irgendwelche Traktoren, deren Besitzer gerade Zeit und Lust hatten, durften nach Naichen kommen, sondern nur von Mitorganisator Bernhard Weindl „handverlesene“ Exemplare, die genau aus der Periode stammten, als hier ein Landtechnik-Service betrieben wurde.

Mindestens drei dieser Traktoren wurden sogar genau hier gekauft; so der bereits ab Werk rot lackierte Kramer KL 260 von Franz Keller. „Ich habe ihn hier im April 1969 als Junglandwirt gekauft. Er wurde am 2. Mai 1969 zugelassen und hat mir jahrzehntelang treue Dienste geleistet. Der alte Serafin war zwar ein recht eigenwilliger Kautz, aber ein hervorragender und rechtschaffener Handwerker und erledigte Reparaturen schnell und gut“, erinnert sich Franz Keller.

**Gute Arbeitsteilung**

Wie ein Kundengespräch damals in etwa ablief, erklärte Museumsführerin Yvonne Langer den Besuchern bei einer Besichtigung der Anlage: „Tauchte ein Kunde in der Werkstatt auf, schlug Meister Serafin mit dem Werkzeug, das er zumeist gerade in der Hand hielt, gegen ein Heizungsrohr, das von der Schmiede zur darüber gelegenen Wohnung verlief.“

Hier war Serafins Ehefrau Theresia nicht nur für den Haushalt, sondern als gelernte Buchhalterin auch für die Buchführung von Schmiede und Landtechnikhandel zuständig. Wenn sie das Klopfen am Heizungsrohr hörte, begab sich die kommunikativ und sozial begabtere Theresia nach unten und kümmerte sich dann um die Kunden.

Serafin selbst war mehr der Mann fürs Grobe, der die Reparaturen oder Kundenbestellungen von Schmiedearbeiten selbst ausführte.



„Beim Kundendienst wurde der Schlepper immer vorne angehoben, um die Vorderachse zu entlasten. Dadurch kam das Fett beim Abschmieren an die richtige Stelle. Mittelachsbolzen, Achsschenkel und Drucklager mussten gut gefettet werden, um leichtes und sicheres Lenken zu ermöglichen.“



„Ich kontrolliere das Mähmesser auf Schäden und darauf, welche Messerklingen getauscht werden müssen.“



„Die Messerklingen werden mit 5,3-Millimeter-Senknieten auf den Messerrücken aufgenietet.“



„Hier tausche ich die Messerklingen mit Hilfe von Nietenzieher und Kopfmacher aus.“





„Durch Klopfen des Messerkopfes auf den Boden kann ich hören, ob noch eine Klinge am Messerrücken lose ist.“



„Ich überprüfe, ob alle Klingen in einer Flucht stehen und richte sie bei Bedarf neu aus.“



Robert Mändle gewährt uns einen Einblick in den klassischen Schmiede-Alltag



Fix und fertig mit neuen Klingen versehen! Jetzt wird das Mähmesser in den Messerbalken des Fingerschneidwerks eingebaut



„Das für Gras- und Getreideschnitt gleichermaßen geeignete Mittelschneidwerk hat sich durchgesetzt, da das Tiefschnittschneidwerk für den Getreideschnitt ungeeignet sowie sehr empfindlich war und man besonders den Kleinbauern nicht den Kauf zwei verschiedener Schneidwerke zumuten wollte.“



„Da es Fingerschneidwerke als Hochschnitt- (3 Zoll Fingerabstand), Tiefschnitt- (1,5 Zoll Fingerabstand) und Mittelschnitt-Schneidwerk (2 Zoll Fingerabstand) gab, muss ich darauf achten, worum es sich handelt, um den Hub der Messerstange richtig einzustellen.“



Eicher-Bulldogs in verschiedenen Erhaltungszuständen: links ein originaler ED 13/Ib von 1957, rechts der restaurierte ED 310 (Baujahr 1961) von Hermann Mayer



Porsche-Design aus der (Bei)Fahrerperspektive: Der typische Mittelgrat verlieh der Motorhaube schnittiges Aussehen und Stabilität



Zeitgenossen im Vergleich: Während der 1958 gebaute Junior 108 14 PS leistete, war es beim ED 13/I von 1957 ein PS weniger

### Man konnte fast alles kriegen

Neben selbstgeschmiedeten Werkzeugen und Arbeitsgeräten vom Hammer bis zur Sense und „Bulldogs“ von Kramer verkaufte Stocker auch Traktoren der Marken Eicher, Güldner, Hela und Lanz.

Zudem konnten Landwirte hier Geräte für die Bodenbearbeitung und Erntemaschinen, Heuaufzüge und Melkmaschinen kaufen. In den 1970er-Jahren war Stocker dann hauptsächlich David-Brown-Händler.

Anscheinend verkaufte der Schmied in dieser Zeit nur noch wenige Traktoren, bevor er den Betrieb 1980 schloss. Aus den goldenen Zeiten – den 1950er- und

1960er-Jahren – waren hingegen weitere Traktoren beim Treffen in Naichen vertreten.

### Gäste aus goldenen Zeiten

Am Start waren ein weiterer Kramer, drei Eicher (ein EKL 15, ein ED 13/Ib, ein ED 310), drei Hanomag, ein Hatz TL 10 von 1956, ein Hela D 112 Baujahr 1956, drei Lanz Bulldog (D 1706, 2016 und 2416), ein Porsche-Diesel Junior 108 von 1958 und ein seltenes Platten Pony IVS von 1959 (s. auch Seite 95). Traktor-Classic-Leser Roman Pröbstle steuerte zudem einen Hanomag AL 28-Lkw aus dem Jahr 1966

bei. Mit seiner blauen Lackierung aufgrund der Vergangenheit als Einsatzfahrzeug beim Technischen Hilfswerk veranschaulichte der 70 PS starke Lastwagen, dass besonders in dieser Zeit viele Traktor-Hersteller auch auf ganz anderen Gebieten tätig und erfolgreich waren. Auch bei Serafin Stocker führen wahrscheinlich nicht nur Traktoren für Reparatur und Wartungsarbeiten vor. Den Alltag an und in der Werkstatt führte Robert Mändle vor. Ihm gehören nicht nur der Hanomag R 28 und das Platten Pony, sondern er ist Landtechnik-Meister und ehemaliger Werkstattleiter der BayWa in der nahen Stadt Krumbach.





Die Hammerschmiede vertrieb zeitweise auch Kramer-Traktoren. Den neben einem KL 11 von 1955 geparkten KL 260 brachte tatsächlich Serafins Ehefrau Theresia an den Mann



Stefan Mändles Lanz D 1706 (Baujahr 1954)



Dass sich der Kramer KL 11 von Rosa Wagner trotz Überbrückungshilfe nicht starten ließ, führte Robert auf eine defekte Glühkerze oder den altersschwachen Kabelbaum zurück



Ein echter Hanomag: der 70 PS starke AL 28 (Baujahr 1966) von Roman Pröbstle mit Vergangenheit als Einsatzfahrzeug beim Technischen Hilfswerk

In dieser Funktion konnte er sich gut in den 1982 verstorbenen Serafin hineinsetzen und zeigen, womit er sich wahrscheinlich täglich beschäftigte.

### Patient Kramer KL 11

Ein Beispiel musste nicht einmal insze-

Robert vermutete: Da immer noch die erste Glühkerze im Motor war, könnte dies die Ursache sein. Und da auch da der Kabelbaum noch im Originalzustand war, könnte es hier zu einem Kurzschluss gekommen sein. Man müsste daher wohl mal den gesamten Kabelbaum überprü-

half, musste der Traktor per Körperkraft erst einmal an seinen Stellplatz gerollt werden – und bekommt zu Hause eine detaillierte Diagnose.

### Traktor-Service

Der Meister widmete sich daher den nächsten „Problemfällen“ und kontrollierte am Hanomag R 16 A den Ölstand, bevor er sich Roman Pröbstles Eicher EKL 15 mit defektem Mähbalken vornahm. Der Messerbalken wurde dann in der Schmiede fachgerecht mit Hilfe von Hammer und Amboss und Aufnieten eines neuen Messers repariert. Und da der EKL 15 in

## » Der Messerbalken wurde in der Schmiede mit Hilfe von Hammer und Amboss repariert

niert werden: Der Kramer KL 11, der per Anhänger nach Naichen gebracht worden war, ließ sich dort nicht mehr starten.

fen. Da auch das Überbrücken von Batterien anderer Traktoren unter fachkundiger Leitung von Meister Robert nicht





Auch dieser Hanomag R 16, den der Meister hier dem Check unterzieht, wurde 1954 in der Hammerschmiede verkauft



Museumsführerin Yvonne Langer winkt Hermann Mayer und seinem ED 310 aus dem Eingang des Stockerhofs nach

Oben: Nach Reparatur des Messerbalkens überprüft der Werkstattmeister die übrigen Komponenten

Blockbauweise gefertigt wurde, kam die Idee auf, dass der vorhandene Lastzug an der Außenseite der Schmiede früher vielleicht dazu genutzt wurde, Getriebe- und Motorblock voneinander zu trennen.

musste immer mal wieder einer umrangiert und vor die Werkstatt gefahren werden, wo der Meister ihn einem kompakten historischen Werkstatt-Service unterzog: Sichtkontrolle, Prüfung von Beleuchtung und

## » Schmiedemeister Serafin Stocker jun. betrieb einen Landtechnikhandel mit Servicewerkstatt

Letzteres wurde aber nur kurz angetestet: Um diese Arbeit wirklich durchführen, fehlte dem Meister an diesem Sonntag ein wenig die Zeit, zumal ja noch rund ein Dutzend weiterer Traktoren in der Warteschlange standen. Von denen

Bereifung. Währenddessen erfreuten sich die Traktorbesitzer und Besucher an der realitätsnahen Wiedererweckung der Anlage und fachsimpelten über die Technik von damals. So muss es sein.

*Sascha Jussen*

### Besucherdienste

**Museum Hammerschmiede und Stockerhof Naichen**  
Zur Hammerschmiede 3  
86476 Neuburg an der Kammel

#### Öffnungszeiten

- Von Sonntag nach Ostern bis zum ersten Sonntag im November jeweils Sonntag: 13.00 bis 17.00 Uhr
- Pfingstmontag (Dt. Mühlentag): 13.00 bis 17.00 Uhr

für Gruppen auch nach Vereinbarung

1. und 3. Sonntag im Monat:  
Führungen in der Hammerschmiede und Schmiedevorführungen

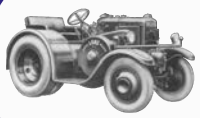
**Auskünfte und Buchungen**  
per E-Mail: [hsn@bezirk-schwaben.de](mailto:hsn@bezirk-schwaben.de)

Telefonisch:  
während der Öffnungszeiten:  
08283/92 86 06  
außerhalb der Öffnungszeiten:  
08238/3001-0  
(Museum Oberschönenfeld)

Eintritt: 1,50 € (inkl. Eintritt zur Sonderausstell.), bis 18 Jahre frei

**Info:** Das Museum ist im Erdgeschoss barrierefrei zugänglich. Der 1. Stock ist nur über eine Treppe begehbar.





# Delegro



Molenweg 6-8, 5821EA Vierlingsbeek  
Niederlande, Email: info@delegro.com  
Tel:0031-478-631782 (wir sprechen Deutsch)

**Zylindersatz f. Deutz**  
FL514 65R, 75R o. 84R  
Zylinderkopf  
€225,- bis € 265,- p/Satz



Sitzbügel + U-Haltern +  
Sitzissen f. Deutz  
**€ 114,-**



Sitzschale für Porsche Diesel 100% orig. Form  
€ 142,-  
Universal  
€ 93,-



Sitzfeder /  
Stoßdämpfer,  
einstellbar  
Deutz FM--- ,  
FL514, FL612  
€150,-

4-er Satz Leuchten zB.  
Deutz 06-Serie  
€75,-



**Auspuff 05/06-er Baureihe**

Angebot - 2x Rohr + Dämpfer - € 160,-  
Eingangsrohr € 50,- Dämpfer € 85,- Endrohr € 35,-



Temperaturanzeige ø60mm mechanisch mit  
Beleuchtung Luft- o. Wassergekühlt €49,-

Bremsbelag für  
Perrot Bremse  
ø300x50mm. zB Deutz  
Lanz Allgaier Fendt Kramer  
usw. Satz inkl Kupfernieten



**€ 70,-**

Blinkersatz  
(Stahlgehäuse)  
€ 34,-



Haubenhalter  
€ 12,- bis €15,-



Satz Kotflügel vorne 16",  
2mm Stahl, div. breite  
16,5cm € 63,-  
13cm Breit € 65,-  
18cm Breit € 74,-



Achsmantel  
Kramer € 16,- p/St,-



Glühstift 11,5V zB. Deutz  
FL514, Hanomag D52,  
D57 MWM KD12  
KD415 KD211  
€ 30,- p/St



Satz Scheinwerfer Lichtaustritt 130mm  
Symmetrisch, Einstellbaren Reflektor  
zB Hela, Güldner, Kramer, Eicher, MAN



**li/re € 210,-**

Neue Doppelkupplungen Deutz D  
u. 05 Serie, Güldner, Fendt, Eicher  
usw. in Erstausrüsterqualität zB.:  
Neuware aus Lager ohne Altteilerückgabe!



Satz Positions-  
Blinkleuchten  
Metall €69,-



Lenkrad Tulpenform  
Konus/Keilnut zB. Deutz  
Fendt Hanomag Kramer  
Eicher Güldner  
Porsche  
usw.  
**€ 69,-**



Satz  
**€135,-**  
Rep-Satz Vorderachse für Deutz D25, D30  
2+2 Achsschenkelbuchsen + 2 Federgummi



Deutz FM414, FL514, FL612,  
FL 712 u. FL812 Pleuellager +  
Hauptlager Kolbenbolzen-  
buchsen €19,- bis €133,-





**Deutz-Fahr  
DX 6.50**

Der Deutz-Fahr DX 6.50 hatte hierzulande einst ein Heimspiel. Von 1983 bis 1990 wurden ungefähr 850 Exemplare neu zugelassen

**Die wilden (19)80er  
Oberklasse-Wettkampf vor 40 Jahren!**

# Dicke Brummer für kleine Knete

**DREIKAMPF** Auf landwirtschaftlichen Großbetrieben und bei Lohnunternehmen starteten diese drei Großschlepper einst ihre Karrieren. Optik, Technik und relativ günstige Preise machen sie heutzutage für Sammler interessant. Welcher ist der richtige für Sie?

**D**eutz-Fahr DX 6.50 und Landini 14500 zeigen uns die klare Kante, der John Deere 4240 S schmeichelt mit sanften Rundungen, doch eines haben alle drei gemeinsam: Ackerschlepper dieser Größenordnung beeindruckten Landtechnikfans schon vor 40 Jahren nachhaltig.

Mit Motorleistungen zwischen 130 und 140 PS waren sie für viele von uns die stärksten, die wir weithin zu sehen bekamen. Vereinzelt gelangten zwar Exemplare

mit der doppelten Leistung in Umlauf, doch hatte nur ungefähr ein Prozent aller hierzulande neu zugelassenen Schlepper mehr als 140 Pferde unter der Haube.

## Drei Marktführer

Unsere drei starken Ackergäule stammen aus grundverschiedenen Ställen. Deutz-Fahr war hierzulande 1983 Marktführer und schickte im Herbst des Jahres – also vor ziemlich genau 40 Jahren – den brandneuen DX 6.50 ins Rennen, eine in zahlreichen

Punkten modifizierte Ausführung des zuvor drei Jahre lang angebotenen DX 145.

John Deere lag in Deutschland mit knapp neun Prozent Marktanteil auf dem vierten Platz und in den USA mit 34 Prozent ganz weit vorne.

Aus dem jenseits des großen Teiches überaus erfolgreichen Typ 4240 war durch Anpassung an europäische Verhältnisse im Frühjahr 1982 der 4240 S entstanden. Der Landini 14500 war 1978 als Neukonstruktion, wenngleich keinesfalls ohne bewähr-





Der John Deere 4240 S ist ein an europäische Verhältnisse angepasster Amerikaner und wurde in Deutschland rund 300 Mal verkauft



Den Landini 14500 lernten deutsche Landtechnikfans einst in roter Farbe als MF 1134 kennen. Etwa 350 Stück wurden hierzulande verkauft

te Komponenten auf den Markt gekommen. Für unsere Augen wirkt er exotisch, weil wir ihn hierzulande damals nur in roter Farbe als MF 1134 kennenlernten.

Mit 5,4 Prozent Marktanteil lag MF in Deutschland vor 40 Jahren klar hinter den beiden Wettbewerbern, europaweit mit mehr als 11 Prozent inklusive Landini hingegen ebenso klar davor und war weltweit Marktführer.

### Mechanische Wunderwerke

Die Bärenkräfte unserer drei Kandidaten werden jeweils von Sechszylinder-Reihenmotoren erzeugt. Direkteinspritzung mit Mehrlochdüsen war in den 1980er-Jahren längst Stand der Technik. In allen Fällen ist zudem ein Turbolader vorhanden, der sich in den oberen Leistungsklassen auf breiter Front durchgesetzt hatte.

Abgesehen von der Arbeits- und Lenkhydraulik funktionieren unsere Kandidaten großenteils mechanisch. Im Zusammenhang mit dem übersichtlichen Gesamtaufbau und zahlreichen Großserienkomponenten ist das hilfreich, wenn man Reparaturen und Instandhaltung in Eigenregie durchführen möchte.

Von Vorteil für Sammler ist zudem, dass auf dem Gebrauchtmartk vornehmlich kleinere Schlepper dieser Altersklasse gesucht und entsprechend teuer sind. Weil sie oftmals als Hobbyobjekte beschafft und nur noch selten eingesetzt werden, sind die Dickschiffe der 1980er-Jahre in der Regel vergleichsweise günstig zu haben. Zwischen 10.000 und 20.000 Euro wird man oftmals fündig, sollte aber selbstverständlich etwas genauer hinschauen, um sich keine Großbaustelle einzuhandeln.

### Kraft und Komfort

Möchte man doch einmal mit den historischen Giganten arbeiten, bieten sie sich zwar nicht unbedingt als handliche Hofhelfer an, sind dafür aber in der Lage, schwere Anhänger und mancherlei moderne Bodenbearbeitungsgeräte wie einen Vierschar-Volldrehpflug, einen drei Meter breiten Grubber oder eine Kurzscheibenegge ähnlichen Ausmaßes zu ziehen.

Reizvoll erscheint zudem die Option, geschützt vor Wind, Wetter und infernalischem Lärm zum Oldtimertreffen zu reisen. Mit welchen Vorzügen, aber auch Nachteilen unsere Kandidaten darüber hinaus aufwarten, untersuchen wir in drei ausführlichen Porträts. Ein Seitenblick auf die zeitgenössischen Konkurrenten darf dabei natürlich nicht fehlen.

Diesen servieren wir Ihnen zum Abschluss dieses Artikels auf den Seiten 36/37. Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre und bei der Auswahl Ihres persönlichen Favoriten. *Klaus Tietgens*



# Bulliger Hirsch

**VIEL HILFT VIEL** Der John Deere beißt sich durch. Er hat den größten Hubraum und ist der schwerste im Vergleich. Handlich ist er dennoch. An ein paar Eigenheiten muss man sich bei ihm gewöhnen, manche lernt man schätzen

Seit 1963 importierte John Deere amerikanische Großschlepper nach Deutschland und passte sie dabei stets den Zulassungsbestimmungen, jedoch nicht so sehr den Gepflogenheiten in der hiesigen Landwirtschaft an.

Mit dem 4240 S änderte sich das im Frühjahr 1982. Das Werk Mannheim hatte sich den seit Ende 1977 in Waterloo gebauten 4240 vorgenommen, dessen hydrostatischen Vorderradantrieb durch eine mechanische Lösung ersetzt und dem Motor mittels Turbolader mehr Kraft eingehaucht.

## Kraft aus dem Hubraum

Dabei kamen zwar nur drei Prozent mehr Leistung, aber immerhin 12 Prozent mehr Drehmoment heraus. John Deeres Sechszylinder hat mit 7,6 Litern den weitaus größten Hubraum im Vergleich. Mit Ladeluftkühlung holte das Werk bis zu 210 PS und 875 Nm aus ihm heraus.

Im 4240 S sind es ohne Ladeluftkühlung 132 PS bei 2.200 U/min und je nach Baujahr

526 bis 560 Nm, entsprechend einem Drehmomentanstieg von 25 bis 33 Prozent, dem Spitzenwert in unserer Dreierreunde. Der Motortyp 6466 gelangte von 1975 bis 1988 in verschiedenen Großschleppern und Erntemaschinen des Hauses zum Einsatz.

Weil die Großschlepper in Europa zwar selten blieben, in den USA aber Bestseller sind, kamen ein paar hunderttausend Motoren zusammen. Die Ersatzteilversorgung ist somit auch hier kein großes Thema. Ein Blick über den großen Teich und ein paar Englisch-Grundkenntnisse können bei der Suche allerdings nicht schaden.

## Gewöhnungsbedürftige Getriebe

Dem Motor des auf diesen Seiten vorgestellten 4240 S bescheinigt sein Besitzer Michael Künzli Kraft ohne Ende und erfreut sich zudem daran, dass er auch bei minus zehn Grad Celsius problemlos ohne Hilfsmittel anspringt.

Der im Bug untergebrachte Tank könnte seines Erachtens gerne ein bisschen größer sein, denn die 174 Liter sind nach zehn Stunden strammen Arbeitseinsatzes verbraucht.

Das Getriebe beschreibt er als gewöhnungsbedürftig. „Man kann die Gänge 1/2/4/6 oder 3/5/7/8 durchschalten. Außerdem sind die Schaltungen 1-3, 2-5, 4-7 und 6-8 möglich. Beim Schalten verliert man viel Geschwindigkeit. Vor allem bergauf muss man sich sehr genau überlegen, welchen Gang man wählt.“ Das sogenannte Syncro-Range-Getriebe hat gerade einmal 8/2 Gänge von 3 bis 30 km/h zuzüglich 4/2

Kriechgängen ab 0,7 km/h. Es wurde nur installiert, wenn solch langsame Geschwindigkeiten gefordert waren. Normalausstattung war das Quad-Range-Getriebe. Dieses beinhaltet 4/2 Gänge und vier Gruppen, wobei die Vorwärtsgänge 1-2 und 3-4 unter Last schaltbar und die Gänge 2-3 synchronisiert sind, der Schlepper beim Gruppenwechsel stehen muss und die Rückwärtsgänge in der schnellsten Gruppe blockiert sind. So entstehen insgesamt 16/6 Fahrstufen von 3 bis 30 km/h.

## Er legt sich in die Kurve

Weil der mechanische Vorderachsantrieb nachträglich adaptiert wurde, ließ er sich nicht ganz so gut in die Konstruktion integrieren wie bei den anderen beiden. Die Vorderachse ist weit oberhalb des Differentials aufgehängt, sodass die Antriebswelle nicht ohne Kreuzgelenke und Längenausgleich auskommt. Außerdem verläuft sie tief

## Vorteile

- + souveräner Motor
- + kleiner Wendekreis
- + relativ leise
- + geschlossenes Hydrauliksystem (Load-Sensing-Hydraulik)

## Nachteile

- gewöhnungsbedürftige Getriebe
- kleine Kabine mit langem und engem Einstieg
- ungeschützte Kardanwelle

## John Deere 4240 S

Modell	John Deere 4240 S (Allrad)
Produktionszeit	1982-86
Neuzulassungen in D	ca. 300
Motor	6466 TR
Zyl./Hubraum (cm <sup>3</sup> )/PS	6/7.636/132
Drehmomentanstieg/ Drehzahlabfall (%)	25-33/36
Getriebe	Syncro-Range (mit Kriechgang); Quad-Range
Gänge v/r	12/4; 16/6
Vmax (km/h)	30
Vorderachse (Allrad)	ZF APL-3054
L/B/H (mm)	4.660/2.438/2.912
Radstand (mm)	2.710
Bereifung vorne	16.9-26; 18.4-26; 16.9-28
Bereifung hinten	18.4-38; 20.8-38
Eigengewicht (kg)	6.245-6.680
Neupreis (DM)	99.400 (1983)
Gebrauchtpreis (Euro)	15.000-25.000

In der Sound-Gard-Kabine geht recht leise zu. Eine zweite Tür ist nicht vorgesehen, zwischen der Bedienkonsole auf der rechten Seite und der Armaturentafel bleibt ohnehin kaum Platz







**Ackerkönig**  
Mit bärenstarkem Motor und Quad-Range-Getriebe ist der 4240 S bei der Bodenbearbeitung König. Das Syncro-Range-Getriebe erfordert jedoch Kompromisse.

unter dem Rumpf weitgehend ungeschützt. Die Vorderachse des Typs APL-3054 ließ John Deere von ZF in einer speziellen Variante fertigen. Dank eines Nachlaufwinkels von 13 Grad legen die Vorderräder sich deutlich sichtbar in die Kurve, lassen sich dadurch stark einschlagen und den stämmigen Hirsch auf zehn Metern wenden. Nachteilig kann der große Nachlaufwinkel sein, wenn vorne Zwillingräder montiert werden sollen. Die Hydraulikanlage ist die leistungsfähigste und effizienteste im Vergleich. Das geschlossene System wird von einer variablen Acht-Kolben-Radialpumpe gespeist, die je nach Bedarf bis zu 96 l/min fördert. Später bürgerte sich für so etwas der Begriff „Load-Sensing“ ein.

**Leises Schwergewicht**

John Deeres Sound-Gard-Kabine galt bei ihrem Debüt auf der Serie 30 im Herbst 1972 als vorbildlich. Für die Serie 40 wurde sie fünf Jahre später verfeinert, doch an der Grundcharakteristik änderte sich nichts. Der Einstieg ist lang, der Innenraum recht klein, man sitzt weit hinten.

In einem schwedischen Test (Universität Uppsala) wurde die Lautstärke in der Kabine mit 81,5 dB(A) ermittelt, ein guter Wert in unserem Vergleich.

Michael Künzli hat seinen 4240 S seit fast acht Jahren und seitdem unter anderem die Hydraulikpumpe, den Kühler, die Vor-

derachsaufhängung sowie die Hydraulikzylinder für Lenkung und Hubwerk instandgesetzt beziehungsweise ersetzt.

An einem Hobbyschlepper lauert mitunter viel Arbeit, aber er bereitet Michael auch sichtlich Freude: „Wenn es gerade passt, gehe ich bei einem Kollegen mit aufs Feld. Manchmal ziehe ich Baumstämme mit ihm. Der John Deere wiegt mehr als sechs Tonnen und bringt seine Kraft gut auf den Boden.“ Er ist gut

eine Tonne schwerer als die beiden Konkurrenten und auch wegen seines starken Motors König auf dem Acker.

An die Schaltung muss man sich allerdings gewöhnen. *Klaus Tietgens*



Der Aufstieg zum Arbeitsplatz ist lang, aber die Haltegriffe sind hilfreich



Beim Baumstammziehen sind der starke Motor und das hohe Eigengewicht von Vorteil

Dank des großen Nachlaufwinkels wendet der John Deere günstigenfalls auf zehn Metern!





# Feingeist

**ALLROUNDER** Der Deutz-Fahr DX 6.50 punktet mit bewährtem Motor und fein abgestuften Getriebe, das oftmals Tempo 40 ermöglicht. Weil er einst gegen einen angeknacksten Ruf ankämpfte, bleiben die Preise bis heute im Rahmen

## Vorteile

- + luftgek., wartungsfreundlicher Motor
- + fein abgestuftes Getriebe mit vielen Optionen
- + auf Wunsch Tempo 40
- + gleiches Öl für Motor und Getriebe, getrennter Ölhaushalt von Getriebe und Hydraulik

## Nachteile

- Getriebesynchronisierung etwas anfällig
- relativ wenig Hydraulikleistung, entnehmbare Ölmenge (in Basisausstattung) nur 7,5 Liter

**B**eim Debüt des DX 6.50 im Oktober 1983 stand sein Hersteller gut da. Erst im Vorjahr hatte Deutz-Fahr der IHC die Position des deutschen Marktführers abgejagt. Dennoch war in der Oberklasse Boden gutzumachen, denn die seit 1978 angebotene DX-Serie überzeugte konzeptionell zwar mehr denn je, hatte mit Getriebeträger jedoch viele Kunden verpörrt.

Davon war nicht zuletzt der DX 145 als direkter Vorgänger des DX 6.50 betroffen. Mit dem Übergang vom Getriebe TW 91 zum vollsynchronisierten TW 911 besserten sich die Verhältnisse ab 1982. Viele der alten Getriebe wurden generalüberholt und funktionierten daraufhin anstandslos.

## Luftgekühlter Klassiker

Das nunmehr haltbare Getriebe motivierte das Werk, im DX 6.50 fünf PS mehr aus dem Motor herauszuholen als in seinem Vorgänger. 137 PS bei 2.300 U/min entspringen dem Deutz BF6L 913 hier, 160 PS bei 2.400 U/min werden ihm im nächstgrößeren Typ DX 7.10 abverlangt. Er schöpft aus 6,1 Litern und hat als einziger im Vergleich keine Wasserumlaufkühlung, sondern eine Luftkühlung mit Axialgebläse.

Als Ausgangsbasis diente der 1968 lancierte FL 912. In den Lastwagen des Fabrikates Magirus-Deutz gelangte der 913er-Motor ab 1975 zum Einsatz, in den Schleppern des Hauses ab 1978. Das Werk behielt ihn bis 2009 im Programm und baut den davon abgeleiteten D 914 mit längerem Hub noch heute.

Die Ersatzteilversorgung ist stabil, doch gilt es dabei, auf während der langen Bauzeit eingeflossene Modifikationen, beispielsweise am Einspritzsystem, zu achten. Gegen Ende der 1980er-Jahre wurde das Motorölwechselintervall auf 500 Betriebsstunden verlängert. Angenehm und in der Branche möglicherweise einmalig ist, dass in Motor und Getriebe die gleiche Ölsorte gehört.

## Viel zu schalten

Eine wichtige Neuerung der DX-6-Typen gegenüber ihren Vorgängern war die 40-km/h-Option, von der fortan die weitaus meisten Kunden Gebrauch machten. Dafür wurde das Getriebe TW 911 auf sechs statt zuvor maximal fünf Gänge erweitert. Multipliziert mit 3/1 Gruppen ergeben sich insgesamt 18/6 respektive mit Kriechgruppe 24/6 Fahrstufen. Mit der optionalen „Powermatic“-Lastschaltstufe blieb es bis 1986

Im DX 6.50 fand das Konzept zu voller Reife. Er litt zu Unrecht unter dem angeknacksten Ruf seines Vorgängers

**Deutz-Fahr  
DX 6.50**





# DX 6.50

**Vielseitigkeits-Sieger - Dank seines fein abgestuften Getriebes mit der hierzulande häufig geordneten 40-km/h-Option ist der DX 6.50 gleichermaßen für Ackerarbeit und Transporte geeignet.**

bei maximal fünf Gängen. Im Dreiervergleich bietet das Deutz-Fahr-Getriebe bei kompletter Bestückung die feinste Abstufung. Für die volle Nutzung seiner Möglichkeiten muss es aber fleißig geschaltet werden. Die daher oftmals stark beanspruchte Synchronisierung lässt sich auf einfache Weise testen. Man legt einen Gang ein und bewegt den Gruppenhebel langsam in Richtung „R“ oder „M“ – ohne zu kuppeln.

Rollt der Schlepper leicht an, ist alles in Ordnung. Kracht es, sind die Synchronringe verschlissen. Schon beim DX 145 wurde der Allradantrieb elektrohydraulisch mittels Lamellenkupplung zugeschaltet und die Vorderachse mittig angetrieben. Im DX 6.50 ist die Achse modernerer Machart und erlaubt größere Lenkeinschläge.

Das Selbstsperrdifferential „Optitrac“ arbeitet formschlüssig und sperrt daher zu 100 Prozent gegenüber meist weniger als 50 Prozent bei Lamellensperren. Die 40-km/h-Version verfügt über eine Scheibenbremse auf der Antriebswelle zur Vorderachse. Während diese recht geschützt liegt, sind die rechten Hinterradbremmen stärker von Verschmutzung betroffen und können nach längerer Zeit festsitzen.

## Kampf dem Lärm

Die Hydraulik verfügt über einen separaten Ölhaushalt, sodass das Getriebeöl nicht durch externe Verbraucher verschmutzen kann. Die Pumpe ist im Vergleich die kleinste, der Kraftheber der stärkste. Ab 1987 war auf Wunsch eine elektronische Hubwerksregelung von Bosch erhältlich, bei Deutz-Fahr „agrotronic-h“ genannt. Die Kabine debütierte in ihren Grundzügen 1978. 1980 wurde die Geräuschdämmung verbessert,

1982 eine umfassende Überarbeitung vorgenommen. Eine rechte Tür gab es nur auf Wunsch, der Durchstieg ist nicht ganz so bequem wie im Landini, weil das Bremspedal sehr steil und der Gangschalthebel im Weg steht.

Zur Geräuschkulisse bleibt uns nur die Werksangabe von 81 dB(A), die einigermaßen glaubhaft erscheint. Für den Vorgänger DX 145 wurden in Groß Umstadt 1981, also vor der großen Modellpflege, 83,5 dB(A) ermittelt.

## Viel Tempo fürs Geld

Dem auf diesen Seiten vorgestellten DX 6.50 ist ein hartes Arbeitsleben weitgehend erspart geblieben. Im August 1984 wurde er auf die DeuLa in Gießen zugelassen, später übernahm ihn ein Mitarbeiter der DeuLa als Hobby, anschließend spielte er

auf einem Betrieb nur die zweite Geige neben einem DX 6.30. So kamen keine 4.000 Stunden zusammen, bis Deutz-Sammler Gerd Smoes aus der Nähe von Nordhorn ihn vor etwas über vier Jahren erwerben konnte. Die meisten Exemplare haben ein Mehrfaches gelaufen, kosten aber oftmals keine 20.000 Euro. Dafür erhält man nicht nur einen großen Schlepper, sondern in der Regel auch einen ziemlich schnellen. Außerdem kann man sich an einer starken Szene mit ebensolcher Dokumentation und Teileversorgung erfreuen. *Klaus Tietgens*



Trapez ist Trumpf. Die Frontansicht des DX hat ihren ganz speziellen Reiz



Bei 40 km/h damals Pflicht: zusätzliche Scheibenbremse auf der Antriebswelle zur Vorderachse

## Deutz-Fahr DX 6.50

Modell	Deutz-Fahr DX 6.50 (Allrad)
Produktionszeit	1983-1990
Neuzulassungen in D	ca. 850
Motor	BF6L 913
Zyl./Hubraum (cm <sup>3</sup> )/PS	6/6.128/137
Drehmomentanstieg/	22/35
Drehzahlabfall (%)	
Getriebe	TW 911; a. W. mit Lastschaltstufe „Powermatic“
Gänge v/r	15/5; 20/5; 18/6; 24/6; mit Powermatic: 24/8; 32/8; 30/10; 40/10; ab 1986 auch: 36/12; 48/12
Vmax (km/h)	30 oder 40
Vorderachse (Allrad)	ZF APL-350; SIGE DS19KN10
L/B/H (mm)	4.560/2.370/2.785
Radstand (mm)	2.703
Bereifung vorne	14.9R28; 16.9R28; 16.9R26; 18.4R26
Bereifung hinten	18.4R28; 20.8R38; 23.1-34
Eigengewicht (kg)	5.400-5.640
Neupreis (DM)	94.400-96.100 (1983)
Gebrauchtpreis (Euro)	12.000-25.000

Fotos: Klaus Tietgens



Die vier Luftausströmer im Armaturenbrett sind charakteristisch für den DX. Unterhalb der Lenksäule gibt es einen Hinweis auf die Getriebeabstufung



# Robuster Raumriese

**GEHEIMTIPP** Der Landini ist übersichtlich und hat die geräumigste, wenn auch lauteste Kabine im Vergleich. Schnell ist er nicht, aber wartungsfreundlich und nicht zuletzt sehr günstig

**L**andini gehörte von 1959 bis 1989 zu MF und half dem Mutterhaus wiederholt mit allradgetriebenen Standardschleppern aus der Klemme, so auch im Frühjahr 1978 mit dem neuen Flaggschiff 14500, das in Deutschland und zahlreichen weiteren Ländern als MF 1134 bekannt wurde.

Zuvor hatte das Angebot beim 595 mit 88 PS geendet, jetzt standen zusammen mit dem MF 1114 / Landini 12500 zwei Modelle über 100 PS zur Verfügung.

## Weltmotor von Perkins

Die Bezeichnung 14500 steht für die Motorleistung von 145 PS gemäß italienischer CUNA-Norm. Die Angabe nach hierzulande gebräuchlicher DIN wurde von ursprünglich

135 PS im Frühjahr 1980 auf 132 PS bei 2.400 U/min korrigiert. Mit rund 20 Prozent ergibt sich in unserer Dreierunde der niedrigste, für die damalige Zeit aber noch immer recht ansehnliche Drehmomentanstieg.

Der Motor ist ein Erzeugnis der seinerzeitigen Konzernschwester Perkins. Mit 5,8 Litern hat der AT 6.354.4 den kleinsten Hubraum im Vergleich. Ein interessantes Detail ist die senkrecht angeordnete Verteilereinspritzpumpe des englischen Fabrikates CAV (Lucas), von deren Antrieb nach vorne die Schmierölpumpe und nach hinten die Hydraulikpumpe abzweigt werden.

Mit knapp 160 g/PSH liegt der spezifische Kraftstoffverbrauch um 1.700 U/min recht günstig und steigt bis zur Nenndrehzahl beinahe linear auf etwas über 180 g/PSH.

## Vorteile

- + anspruchsloser Motor
- + große, aufgeräumte Kabine mit zwei vollwertigen Türen
- + übersichtliches Getriebe mit Lenkradschaltung
- + geradliniger Aufbau, sauber integrierter Allradantrieb

## Nachteile

- nur durchschnittliche Leistungswerte
- lautester im Vergleich
- relativ grobe Getriebeabstufung

Um die Haltbarkeit ist es in der Regel gut bestellt. Sollte dennoch einmal etwas kaputtgehen, hilft die enorme Verbreitung: Allein in Peterborough wurden von 1960 bis 1996 mehr als eine Million 354er-Motoren gefertigt, Hunderttausende weitere in Amerika, Südafrika, der Türkei sowie unter Lizenz in Jugoslawien (Serbien).

Der Landini verfügt über das übersichtlichste Getriebe in dieser Runde, das im Prinzip erstmals 1967 im Typ 8000 lanciert,

## Preis-Leistungs-Sieger -

Das Konzept überzeugt. Die geräumige Kabine und das übersichtliche Getriebe sind nicht zuletzt bei ungeübten beziehungsweise häufig wechselnden Fahrern von Vorteil



Der Landini 14500 war in seiner gesamten, von 1978 bis 1993 währenden Bauzeit das Flaggschiff des Hauses



**Landini**  
**14500**



## Landini 14500 und MF 1134 (Allrad)

Modell	Landini 14500 und MF 1134 (Allrad)
Produktionszeit	1978-93
Neuzulassungen in D	ca. 350 (als MF 1134)
Motor	AT 6.354.4
Zyl./Hubraum (cm <sup>3</sup> )/PS	6/5.798/135; ab 1980: 132
Drehmomentanstieg/ Drehzahlabfall (%)	17-19/35; 21/33
Getriebe	Eigenfertigung
Gänge v/r	12/4; 20/8
Vmax (km/h)	25 oder 30
Vorderachse (Allrad)	Comaxle
L/B/H (mm)	4.700-4.970/2.500-2.600/2.950 (über Kabine); 3.150 (über Auspuff)
Radstand (mm)	2.790
Bereifung vorne	13.6-28; 14.9-28
Bereifung hinten	18.4-38; 20.8R38
Eigengewicht (kg)	5.440; mit Kabine: 5.670
Neupreis (DM)	91.300 (1983)
Gebrauchtpreis (Euro)	10.000-18.000

für die großen Sechszylindertypen aber verstärkt wurde. Aus vier Gängen und ebenso vielen, nicht überlappenden Gruppen – langsam, mittel, schnell und rückwärts – ergeben sich insgesamt 12/4 Fahrstufen. Die Gangsprünge betragen (aufwärts) 17 bis 29 Prozent.

### Übersichtliches Getriebe

Weil sämtliche Schaltstellen synchronisiert sind, lässt sich damit recht gut leben. Allerdings erreicht die frühe Ausführung maximal 25 km/h. Ab 1982 war immerhin Tempo 30 möglich. Wahlweise gab es eine Kriechgruppe mit 8/4 zusätzlichen Gängen.

Der mittige, gelenkwellenlose Vorderachsenantrieb ist sauber integriert, die Differentialsperren vorne und hinten werden hydraulisch betätigt, die Mehrscheibenbremse läuft im Ölbad.

### Geräumiger Zweitürer

Die geräumige Kabine des Herstellers SIAC hat die größte Bodenfläche im Vergleich und als einzige serienmäßig zwei Einstiegtüren, die sich dank der Lenkradschaltung gut nutzen lassen. Die Lautstärke wurde in einem offiziellen italienischen Test mit 87 dB(A) gemessen. Damit ist der Landini der lauteste im Vergleich.

Der mit offener Fahrerplattform ermittelte Wert von 97 dB(A) zeigt, dass auch diese Kabine bereits über eine nennenswerte Geräuschdämmung verfügt. Nicht zu vergessen ist, dass ein früher Landini von 1978 getestet wurde. Zeitgenössische Deutz DX waren nicht viel leiser. Leider ist nicht dokumentiert, ob Landini ähnlich wie Deutz-Fahr auf dem Gebiet der Geräuschdämmung Fortschritte machte. Von einem bewegten Leben seines im Jahr 1978 gebau-



Oben: Nicht zuletzt dank der Lenkradschaltung macht die Kabine einen überaus aufgeräumten Eindruck



Millionending: Perkins-Sechszylinder mit senkrecht stehender Verteilereinspritzpumpe

ten Landini 14500 weiß Roman Burgermeister zu berichten: „Erst arbeitete er auf einem Gemüsebaubetrieb. Der nächste Besitzer setzte ihn mit einem sechstreihigen Rübenroder ein. Dafür wurde in die Kabine eine Rückfahreinrichtung eingebaut. Der Dieseltank kam raus.

Stattdessen gab es zwei Tanks unter der Kabine. Man erkennt diesen Umbau heute noch an kleinen Aussparungen in den Aufstiegstreppen.“ Um ihn in den Originalzustand zurückzusetzen und die Spuren von schätzungsweise 20.000 Arbeitsstunden zu beseitigen, hat Roman den Landini weitgehend zerlegt und wieder neu aufgebaut. Anstelle der ursprünglichen, vierfach verstellbaren Hinterradfelgen hat er allerdings durchgehend geschweißte Felgen montiert.

MF gönnte sich in dieser Klasse den Luxus mehrerer Konstruktionen. In den USA wurde ab 1978 der ausschließlich hin-



Der Aufstieg zum Arbeitsplatz ist steil, aber kurz und geradlinig

terradgetriebene MF 2705 gebaut, in Frankreich ab 1979/80 der MF 2680, nachdem dort zuvor der Eicher 3133 als MF 1132 verkauft wurde.

### Guter Gegenwert

Der Landini 14500 und sein Schwestermodell MF 1134 sind selten geworden. Dennoch werden bisweilen fahrbereite, stark gebrauchte Exemplare für vierstellige Beträge angeboten.

Der übersichtliche Aufbau und der aufgeräumte Arbeitsplatz des Italieners machen ihn zu einem Geheimtipp, der dank zahlreicher Großserienkomponenten zudem keine übermäßigen Anforderungen an den Unterhalt stellt.

Findet man ihn in blauer Farbe, ergänzt man seine Sammlung zumindest hierzulande um einen reizvollen, beherrschbaren Exoten.

Klaus Tietgens



# Bezahlbare Dickschiffe

Unsere Übersicht der Klasse von 125 bis 140 PS listet Schlepper auf, die 1984 und 1985 erhältlich waren. Insgesamt haben wir es hier mit 21 Typen von 19 Marken beziehungsweise 16 Unternehmen zu tun.

Die meisten stellten ihre Antriebsaggregate selbst her, Fendt und Renault kauften bei den Motorenwerken Mannheim (MWM) ein. Motor Ibérica bestückte seine hierzulande trotz günstiger Preise sehr selten gebliebenen Schlepper der Marke Ebro mit Perkins-Motoren.

Beispiele osteuropäischer Landtechnik wurden hierzulande nicht angeboten.

Neben IMR verwendeten auch Eicher, Fendt, IHC/Case IH und Schlüter ZF-Getriebe, während alle anderen auf Eigenentwicklungen setzten.

Die Anpassung amerikanischer Schlepper an den hiesigen Markt war recht aufwendig. John Deere erledigte das mit dem 4240 S in Mannheim, Ford baute die TW-Typen in Antwerpen, und die IHC beschränkt dies- und jenseits des großen Teiches völlig unterschiedliche technische Wege.

➔ Insgesamt haben wir es hier mit 21 Typen von 19 Marken beziehungsweise 16 Unternehmen zu tun

IMR (Industrija Motora Rakovica) fertigte diese in Belgrad in Lizenz, verwendete sie in den eigenen Rakovica-Schleppern und lieferte sie an den ebenfalls in Belgrad ansässigen Hersteller IMT (Industrija Mašina i Traktora). Diese beiden interessanten

Beinahe allenthalben wird hier viel Leistung und Einsatzwert fürs Geld geboten. Nur Eicher, MB-trac und Schlüter sowie teilweise Fendt und jüngere Case IH-Baujahre ragen nach oben aus dem gängigen Preisgefüge heraus. Klaus Tietgens



## Technische Daten: Allradschlepper von 125 bis 140 PS vor 40 Jahren

Typ	Herkunftsland	Bauzeit	Produktionszahl	Neuzulassungen in D	Motor	Zyl./Hubraum (cm <sup>3</sup> )/PS
Deutz-Fahr DX 6.50	D	1983-90	k. A.	ca. 850	BF6L 913	6/6.128/137
Ebro 6125	E	1981-88	k. A.	k. A.	AT 6.354.3	6/5.798/130
Eicher 3125	D	1983-90	76	ca. 60	EDL 6-5	6/5.890/125
Fendt Favorit 612 LSA	D	1984-87	1.448	ca. 700	TD 226.6.2	6/6.234/135
Fiat 130-90 DT	I	1984-90	k. A.	beide Fiat: ca. 400	8065.25	6/5.861/130
Fiat 140-90 DT	I	1984-93	k. A.		8065.25	6/5.861/140
Ford TW-15	B	1983-89	k. A.	ca. 40	401 DFT	6/6.578/132
Hürlimann H-6136	I	1984-89	k. A.	k. A.	H 1106/13	6/6.842/130
IHC und Case IH 1255 XL	D	1981-94	6.010	ca. 1.800	DT-358	6/5.867/125
IMR Rakovica 120 und 135	YU	1982-91	k. A.	k. A.	IMR TS 46/T	6/5.798/135
IMT 5136	YU	1982-200x	k. A.	k. A.	IMR TS 46/T	6/5.798/135
John Deere 4240 S	USA/D	1982-86	über 4.000	ca. 300	6466 TR	6/7.636/132
Lamborghini 1306	I	1984-96	k. A.	ca. 30	SLH 916.6-WT	6/5.499/125
MB-trac 1300	D	1976-87	2.908	ca. 1.750	OM 352 A	6/5.675/125
MF 1134 und Landini 14500	I	1978-93	k. A.	ca. 350	AT 6.354.4	6/5.798/132-135
MF 2680	F	1979-85	k. A.	ca. 100	AT 6.354.4	6/5.798/120-130
IMR Rakovica 120 und 135	F	1981-89	2.061	ca. 150	MWM TD 228-6	6/6.234/135
Renault 145-14 TE/TX/TZ	I	1983-96	k. A.	k. A.	1056 P	6/6.234/125
Same Laser 130	D	1978-91	581	ca. 520	SDM 110 (112) W6	6/7.127-7.389/125
Schlüter Super 1250 VL	D	1981-93	298	ca. 270	SDM(T) 112 W6	6/7.389/130
Schlüter Super 1250 VL Special	A	1982-93	ca. 320	k. A.	612.87	6/6.596/135





**Ford TW-15**



**IHC 1255 XL**



**MB-trac 1300**



**John Deere 4240 S**



**IMT 5136**



**MF 1134**



**MF 2680**



**Renault 145-14**

Getriebe (Gänge v/r)	Radstand (mm)***	Eigengewicht (kg)	Neupreis 1983 (DM)
TW 911 (15/5-48/12)	2.703	5.640	95.800
Ebro (12/4)	2.590	5.480	73.700
ZF T-3445 (20/9)	2.730	5.630	99.400
ZF T-3450 (20/9)	2.690	6.225	118.900
Fiat (12/4; 24/8; 16/16)	2.672	5.570-5.960	91.400
Fiat (12/4; 24/8; 16/16)	2.672	6.300-6.850	97.200
Ford (16/4; 24/4)	2.667	6.450	89.000
SLH (16/12; 24/12)	2.856	5.250	107.000
ZF T-3445 (12/5-20/9)	2.798	5.540-5.680	94.000
ZF T-3445 (12/5; 20/9)	2.750	5.315	-
IMT (10/2)	2.750	6.040	-
Deere (12/4; 16/6)	2.710	6.680	109.800
SLH (24/12)	2.750	5.355	102.100
MB (12/12-21/21)	2.650	5.880	131.700
Landini (12/4; 20/8)	2.790	5.670	91.300
MF (16/12)	2.726	5.870	93.500
Renault (12/12; 16/16)	2.740	6.060	92.800
SLH (24/12)	2.800	5.170	97.200
ZF T-3345 (11/5-20/9)	2.720-2.810	6.100	98.700
ZF T-3345 (11/5-20/9)	2.720-2.810	6.100	100.600
Steyr (12/4-36/12)	2.720	5.530	103.000



**IMR Rakovica 135**



**Steyr 8150**



**Schlüter Super 1250 VL Special**



**1.150 MASCHINEN – 78 AUSSTELLER**  
**– MEHR ALS 12.500 BESUCHER**



# Nordhorn ganz vorn

**JAHRES-HIGHLIGHT** „Landtechnik der 60er-Jahre“ – so das Motto des diesjährigen Historischen Feldtags in Nordhorn. Den Traktorfreunden im äußersten Südwesten Niedersachsens gelang trotz herausfordernder Witterungsbedingungen wieder einmal eine tolle Veranstaltung

**E**s war einer jener Momente beim Historischen Feldtag 2023 in Nordhorn, der bei vielen Traktor-Fans die Herzen höherschlagen ließ: Bei der Grasernte auf „Feld C“ gesellten sich nach und nach zu den Nordhorner IHCs und Fendts drei Steyr T 80 hinzu, die schließlich gemeinsam in Dreierformation bei der Arbeit mit verschiedenen Typen von Heuwendern auf die Zuschauer zufuhren.

## Die drei Steyr passen gut

Die drei Österreicher aus den Baujahren 1956, 1959 und 1960 vermittelten ein realistisches Bild der Landwirtschaft in den frühen 1960er-Jahren: Bauernschlepper bis 20 PS prägten in Deutschland und den Nachbarländern die Feldarbeit. Aber nach und nach stiegen die Motor- und Flächen-

leistungen, und auch die technische Innovation sorgte für Abstand zu den 1950er-Jahren: Ohne getriebeunabhängige Zapfwelle, feine Gangabstufung in mindestens zwei Gruppen, Dreipunktkraftheber

## » Rund 500 Maschinen der Ausstellung auf dem Feldtag stammten aus den 1960er-Jahren

und entsprechende Hydraulikausstattung ging fast gar nichts mehr. Geräteträger eroberten ihre Marktlücke, Frontlader machten Standardtraktoren zu echten Alleskönnern, und auch die Nachfrage nach Allradtraktoren wurde größer.

Passend dazu stammten rund 500 der ausgestellten Maschinen des Feldtags aus

den 1960er-Jahren. Hinzu gesellte sich ein kleiner Themenpark mit Geräteträgern und eine Präsentation verschiedener Traktormotoren. Bei den Vorführungen hingegen waren die 60er-Jahre als Jahrzehnt

umwälzender Innovationen nur eingeschränkt erlebbar.

## Kleinere Unstimmigkeiten

Ein wenig schmunzeln war schon angesagt, als sich herausstellte, dass einige Vorführungen exakt dieselben Schlepper- und Gerätekombinationen zeigten, die den





Einfach schön: Drei Steyr T 80 aus den Baujahren 1956, 1959 und 1960 mit verschiedenen Typen von Heuwendern vermitteln ein idyllisches und realistisches Bild der Landwirtschaft in den 1960er-Jahren





Heuwenden mit dem von 1959 bis 1967 gebauten, je nach Alter und Motor 18 bis 20 PS starken Fendt Fix 2. Hier passt sogar das Outfit des Fahrers!



Wie im Vorjahr zum Thema Landtechnik der 50er-Jahre bestritt auch in diesem Jahr die gleiche bewährte Kombination aus Lanz Bulldog D 2016 mit Grimme Universal-Kartoffelroder Baujahr 1956 die Kartoffelernte

Besuchern ein Jahr zuvor als „Landtechnik der 50er-Jahre“ präsentiert wurden. So ein Exemplar des von 1955 bis 1960 gebauten Lanz Bulldog D 2016 mit Grimme Universal-Kartoffelroder Baujahr 1956 – beide mit Wohlwollen durchaus in beiden Jahrzehnten zu verorten (siehe Bild oben).

**Besser Marken-Schwerpunkte?**

Einige bekannte Vertreter der IHC-D-Serie wie der D-212 und der D-439 passten technisch ebenfalls noch in die 1960er-Jahre, ebenso natürlich ein mit Ladewagen des Fabrikates Stille arbeitender Typ 523 der Mitte des Jahrzehntes eingeführten Common-Market-Reihe.

Eicher aus der legendären Raubtierserie der 1960er-Jahre waren während unseres eintägigen Besuchs zum Beispiel gar nicht

im Einsatz zu sehen. Altbewährtes – egal aus welchem Jahrzehnt – hat natürlich auch seinen Reiz, gerade wenn es um historische Landtechnik geht. Aber vielleicht wäre es künftig doch eher angebracht, wieder zu den früheren, eindeutiger abgrenzbaren Marken-Schwerpunkten zurückzukehren.

**Gute Atmosphäre**

Der Landtechnik-Fotograf Stefan Hofecker aus Neukirchen-Vluyn am Niederrhein bringt es so auf den Punkt: „Wiederholungen sind zwar durchaus wahrnehmbar, allerdings bei der Fülle an Ausstellungsmaterial vollkommen in Ordnung.“

Wenn ich mir etwas wünschen könnte, dann, dass es mehr Moderationen gibt, die den Leuten mehr Infos vermitteln und auch den früheren Handlaufzettel wieder austei-

len. Den Eintrittspreis von 10 Euro finde ich moderat. Insgesamt herrscht hier eine sehr gute Atmosphäre.“

**Auf Messers Schneide**

Besonders begeistert waren Stefan wie auch viele andere kleine und große Besucher von den Mähdreschern im Einsatz. Dass diese überhaupt arbeiten konnten, stand noch bis zum frühen Nachmittag des Sonntags, also dem zweiten Tag der Veranstaltung, auf Messers Schneide.

Denn intensiver Regen ausgerechnet am Vormittag des ersten Veranstaltungstags hatte das eigentlich schon überreife Getreide wieder zu nass zum Ernten gemacht, doch nach einigen Handproben kamen die Landwirte im Verein zu dem Schluss, dass man es riskieren könnte: „Es geht uns dabei





Dreschmaschinen und stationär betriebene Ballenpressen wurden in den 1960er-Jahren bereits selten. Trotzdem mag sich auch damals noch so ein Bild mit einem von 1967 bis 1969 gebauten Guldner G 35 und einer IHC-Niederdruckballenpresse ergeben haben



Zwei Mähdrescher aus den 60er- und 70er-Jahren bei der gemeinsamen Getreideernte. Vorne der Massey Ferguson 87, dahinter ein Fahr M 900







Kurios: selbstfahrende Feldspritze der heute noch erfolgreichen belgischen Landtechnikmarke Delvano, basierend auf einem Fordson Super Dexta von 1963!



Der IHC D-514 wurde als Typ 504 in den USA gebaut und anschließend im Werk Neuss den hiesigen Verhältnissen angepasst. Am Sonntag gelangte er mit dem Vierkreiselschwader des Fabrikates PZ in Nordhorn zum Einsatz



Spannendes Schnittmodell eines um 1960 gebauten John Deere-Lanz mit Zweitakt-Mitteldruckmotor



Eindeutig herausragend: In der Standausstellung war dieser Fendt Farmer 2 des Baujahres 1961 zu sehen, der als hunderttausendster Fendt ab Werk ein goldenes Finish erhalten hatte

nicht vorrangig um die Qualität des Getreides, sondern um die Gefahr von Verstopfungen im Mähdrescher“, erklärt Traktor-Aktivist Gerd Smoes.

### Mährdrusch mit Massey Ferguson

Bei den Vorbereitungen am Freitag vor dem Feldtag seien bereits zwei Mähdrescher durch Verstopfungen beschädigt wurden. Um 13.00 Uhr war es dann endlich so weit. Die Mähdrescher starteten ihre Motoren und arbeiteten sich durch den dichten Wei-

zenbestand. Außer dem 1978 gebauten Fahr M 900 (74/83 PS, vier Schüttler) von Gerd war auch ein echter 60er-Jahre Mähdre-

zu können. Vor wenigen Jahren konnte ich dieses Exemplar für weniger als 1.000 Euro kaufen. Im Vergleich zu Traktoren sind sol-

## » Wiederholungen sind wahrnehmbar, bei der Masse an Objekten aber vollkommen in Ordnung

scher dabei: der Massey Ferguson 87 von 1967 von Silas Schüürmann.

„Es war schon immer mein Traum, selbst einen Mähdrescher zu besitzen und fahren

che Erntemaschinen noch günstig zu haben“, so Silas.

### Zu 99 Prozent positiv

Eher im Hintergrund ablaufend, aber doch erheblich war auch der Aufwand für Vorbereitung, Logistik und Verköstigung. So mancher Verantwortliche investierte einige Arbeitstage, so manche Landfrau schmierte Hunderte von Brötchen für Mitglieder und Aussteller, so mancher Helfer ging nach dem Aufstellen von kilometerlangen Metallzäunen nicht ohne Muskelkater nach Hause.

Und so blieben zu 99 Prozent positive Eindrücke und Erinnerungen. Daher gilt nach wie vor: Der Historische Feldtag Nordhorn ist und bleibt eine Veranstaltung, die weit und breit ihresgleichen sucht. Freuen wir uns daher aufs nächste Mal!

*Sascha Jussen*

Ein IHC McCormick D-440 mit Zweiachs-Anhänger und Ladegerät für Grünfutter





# ALLES, WAS MAN WISSEN MUSS!



**Bestseller**

In jeder Situation gut informiert:  
Dieses detaillierte Taschenbuch  
hilft jedem Traktor-Enthusiasten beim  
nächsten Oldtimer-Treffen.

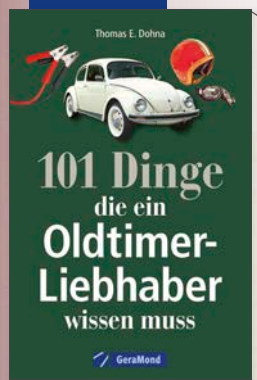
288 Seiten - ca. 350 Abb.  
ISBN 978-3-86245-743-4  
€ [D] 16,99



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

©jd-photodesign - stock.adobe.com

**Bestseller**

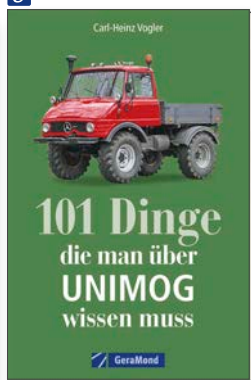


ISBN 978-3-95613-419-7



ISBN 978-3-95613-069-4

e



ISBN 978-3-96453-057-8



ISBN 978-3-96453-277-0



ISBN 978-3-86245-033-6

e Auch als eBook erhältlich.



**JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT  
ODER DIREKT UNTER GERAMOND.DE**

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen  
Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.

**GeraMond**



# Kraft und

**SELTENE PREZIOSE** Der Porsche-Diesel P 144 gehört zu den stärksten Traktoren der Marke. Eines der wenigen verbliebenen von nur etwa 60 in Einzelfertigung gebauten Exemplaren fanden wir bei Wolfgang Knuth in der Lüneburger Heide

**A**uch wenn die Geschichte des P 144 eng mit den Produktionsstandorten im württembergischen Uhingen (Allgaier) und Manzell am Bodensee (Porsche-Diesel) verbunden ist, beginnt unsere Erkundungstour mehr als 500 Kilometer weiter nördlich im niederrheinischen Dinslaken. Dies ist der Heimatort von Karl-Heinz Grins, der für die Region Niederrhein des Porsche-Diesel-Club Europa (PDCE) zuständig ist und eine Sammlung aus Dutzenden Allgaier- und Porsche-Diesel-Schleppern sein Eigen nennt.

Ein P 144 gehört jedoch nicht dazu – ein erstes Indiz dafür, dass es sich bei diesem Typen um etwas wirklich Seltenes handeln muss. „Einen Allgaier A 144 hätte ich noch anbieten können, von denen wurden ja

sign abgedeckt wird. Zierstreifen mit der Aufschrift „Porsche Diesel“ und die Ziffer 144 – ohne vorangestelltes „P“ – beidseitig der Haube lassen keinen Zweifel aufkommen, womit man es hier zu tun hat; nämlich mit dem damals größten und stärksten Schlepper dieser Marke.

## Die Vorgänger

Wie die anderen drei Typen der P-Reihe (P 111, P 122, P 133) ist auch der 144er fast baugleich mit dem entsprechenden Vorgänger aus dem Hause Allgaier; in diesem Fall dem A 144. 1956 war die Traktorproduktion von Allgaier der neu gegründeten Porsche-Diesel Motorenbau GmbH übertragen worden. Die damaligen Modelle A 111, 122, 133 und 144 wurden mit anderer Lackierung und leicht verändertem Blechkleid als

» **Erst nach dem abgeschlossenen Handel schickte mir der Vorbesitzer ein Gutachten – Zustandsnote 1!**

immerhin 150 Stück gebaut“, gesteht der Porsche-Kenner.

Zum Glück kennt Karl-Heinz aber auch außerhalb der Region Niederrhein eine Menge Besitzer und verweist uns rund 370 Kilometer nordostwärts nach Salzhausen bei Lüneburg. Ein paar Telefonate später ist es bei schönstem Sommerwetter schließlich so weit: Auf einer idyllischen historischen Hofanlage mit typisch norddeutschen Fachwerk-Langhaus begegnen wir ihm endlich persönlich – dem P 144 (Baujahr 1957, Fahrgestellnummer 144/0211) des Porsche-Fans Wolfgang Knuth (70).

## Kein Zweifel

Mit aufgeklappter Motorhaube steht der P 144 für uns zur Begutachtung bereit. Groß und bullig, aber elegant wirkt er mit seinen großen Rädern und dem massiven Motorblock, der von einer runden Haube mit Mittelgrat im typischen Porsche-Diesel-De-

sign abgedeckt wird. Zierstreifen mit der Aufschrift „Porsche Diesel“ und die Ziffer 144 – ohne vorangestelltes „P“ – beidseitig der Haube lassen keinen Zweifel aufkommen, womit man es hier zu tun hat; nämlich mit dem damals größten und stärksten Schlepper dieser Marke.

## Glück per Telefon

Das Glück, einen so seltenen Schlepper zu finden, wurde vor 15 Jahren Wolfgang Knuth zuteil: „Meinen P 144 entdeckte ich im Dezember 2009 im Porsche-Forum, wo er mit ein paar Fotos zum Verkauf angeboten wurde. Ich war dermaßen vernarrt in dieses gute Stück, dass ich den Besitzer anrief und ihn bat, mir sofort seine Kontonummer durchzugeben und das Angebot aus dem Netz zu nehmen.

Er sagte, ich sollte mir ihn doch erst einmal persönlich angucken. Allerdings war Fürstenfeldbruck bei München für mich doch etwas weit weg. Für 19.000 Euro kauf-



Karl-Heinz Grins vom Porsche-Diesel-Club Europa – hier mit seinem Super N 308 – wies uns auf die richtige Spur zu einem P 144





# Komfort

**Porsche-  
Diesel P 144  
4 Zylinder  
44 PS  
1956/57**



Wolfgang Knuth aus Salzhausen in der Lüneburger Heide ist stolzer Besitzer dieses seltenen Porsche-Diesel P 144





Von wegen Rückenlehne: Zu einem Oldtimer-Traktor mit der Zustandsnote 1- gehört natürlich auch ein originaler Sitz



Oben: Dieser P 144 ist mit dem hydraulischen Kraftheber aus eigener Fertigung ausgestattet, den es auch für das Flaggschiff P 144 nur als Sonderausstattung gab

Links: Reichhaltig – neben dem Betriebsstundenzähler in der Mitte und dem Öldruckanzeiger rechts verfügt dieser P 144 links über gleich zwei Motortemperaturanzeigen

te ich ihn daher per Telefon. Erst nach abgeschlossenem Handel schickte mir der Vorbesitzer noch ein Gutachten vom 20.11. 2009. Demnach hatte der Traktor die Zustandsnote 1- und einen Marktwert von 50.000 Euro. Der Besitzer hatte den Schlepper bis auf den Motor zerlegt und wieder aufgebaut.“

### Gebraucht teurer als neu

Sollte man wie Wolfgang Knuth auch das höchst seltene Glück haben, einen P 144 zu finden, muss man für ein stark verschlissenes Exemplar auf jeden Fall mit einem Preis im fünfstelligen Bereich rechnen. Das ist mehr als sein damaliger Neupreis, der bei rund 13.000 bis 15.000 D-Mark lag.

Dieser Betrag wird auch häufig als Grund für die geringe Produktionszahl des P 144 angeführt. Andere wurden allerdings zu ganz ähnlichen Preisen angeboten.

Sie haben jeweils 45 PS unter der Haube, schöpfen diese Leistung aber mit einer Ausnahme aus vier bis 5,7 Litern Hubraum. Nur der Henschel-Motor im Normag übt sich mit 3,2 Litern in ähnlicher Bescheidenheit wie Porschess Vierzylinder.

Die Hanomag verwendete ein Getriebe aus eigener Fertigung, die Konkurrenten kauften wie Porsche-Diesel bei ZF ein. In Sachen Abstufung in möglicher Ausstattung sind keine dramatischen Unterschiede zu verzeichnen.

Der P 144 hingegen wartet mit etwas auf, was andere Hersteller wie Fendt erst

Schlüter ungefähr eine Tonne mehr. Selbst 40-PS-Schlepper wie der Fendt F 40 U und der Lanz-Volldiesel D 4016 sind schwerer als der P 144. Der Trend zum leichten Mehrzweckschlepper ließ in dieser Leistungsklasse noch ein bisschen auf sich warten.

„In meiner Kindheit und Jugend kannte man Porsche-Traktoren in unserer Gegend

## » Mit rund 15.000 D-Mark war der P 144 in seiner Leistungsklasse seinerzeit nicht übermäßig teuer

rund 15 Jahre später im Schlepperbau einführten: eine Voith-Strömungskupplung. Mehr dazu weiter unten.

### Leichtgewicht

Mit 2,1 Tonnen Eigengewicht gehörte der P 144 im Konkurrenzumfeld zu den leichtesten. Inklusive serienmäßiger Ballastgewichte sind es 2,3 bis 2,4 Tonnen. Nur der noch seltenere Normag ist ähnlich leicht. Deutz, Fahr und Kramer wiegen jeweils ein paar hundert Kilogramm, Hanomag und

gar nicht, und als es die ersten Traktortreffen gab, sah man diese Marke bei uns auch kaum“, erinnert sich Wolfgang Knuth. Daher war sie für den gelernten Kfz-Mechaniker aus dem „grünen Gürtel von Hamburg“ immer schon etwas sehr Besonderes.

### Ursprung im Baukasten-System

Doch zurück zur Technik des Vorläufers A 144: Um die Kosten für die A-Reihe niedrig zu halten, versuchten die Entwickler mit möglichst wenigen Bauteilen beziehungs-





**Oben:** Wolfgang Knuths Enkelin Frida übt schon einmal die korrekte Pilotinnen-Position

**Unten :** Blick auf den Vierzylinder-Diesel aus dem Hause Porsche-Diesel, der bereits den Allgaier A 144 (1953 bis 1955) antrieb



## Literatur (Auswahl)

Bauer, Armin  
**Typenkompass Allgaier und Porsche-Diesel 1945–1962**  
 Motorbuch Verlag 2009  
 Ab 12,00 EUR

Köser, Bernhard  
**Porsche-Traktoren restaurieren und reparieren**  
 Verlag Eugen Ulmer 2009  
 Ab 29,90 EUR

weise -gruppen auszukommen. Der größte Anteil an austauschbaren Bauteilen ließ sich bei den Motoren zwischen den drei größeren Modellen erzielen: Bei ihnen waren von den Ventilen über die Kolben und Pleuel bis zum Kurbelwellenlager und zur Ölpumpe fast alle Teile untereinander austauschbar.

Die luftgekühlten Wirbelkammermotoren waren als Reihenmotoren mit einer maximalen Drehzahl von 2.000 Umdrehungen konzipiert. Jeder Zylinder hatte einen Hubraum von 822 Kubikzentimetern und trug mit jeweils rund 11 bis 12 PS zur Gesamtleistung bei. Über ein von der Kurbelwelle angetriebenes Radialgebläse wurde die Kühlluft zu den gerippten Zylindern und den einzelnen Zylinderköpfen geführt.

Um nicht eigens für den A 144 eine Vierzylinder-Einspritzpumpe verwenden zu müssen, erhielt er einfach zwei der Exemplare von der Zweizylinder-Ausführung des A 122. Das Motorgehäuse besteht aus Grauguss, die Kurbelwelle ist zwischen den Zylindern und zu den Enden hin gelagert, beim Zweizylinder also dreifach, beim Dreizylinder vierfach und beim Vierzylinder fünffach.

## Tagestour-tauglich

Obwohl die Motorleistung des A 144 und P 144 offiziell 44 PS beträgt, war es zumindest bei neuen Motoren noch etwas mehr: Ein Test des Kuratoriums für Technik in der Landwirtschaft (KTL) im Sommer 1954 ergab beim A 144 mit der Schlepper-Nr. 0031 eine Motordauerleistung von 45,9 PS. Bei Volllast wurde ein Kraftstoffverbrauch von fast 12 Litern pro Stunde ermittelt. Bei Teillast kann die halbe Menge reichen, selbst wenn mit hoher Drehzahl gefahren wird. Innerhalb von etwas mehr als sieben Stunden leert der Tank sich aber auch unter solchen Bedingungen.

Besonders sparsam sind Wirbelkammermotoren tatsächlich nicht. Trotzdem kommt man damit bei einer Höchstgeschwindigkeit von offiziell 26 Kilometern pro Stunde mehr als 100 Kilometer weit. „Das reicht für eine





Paarweise Anordnung: Jeweils zwei der vier Zylinder werden von einer Bosch-Einspritzpumpe versorgt. Diese wurden einfach vom Zweizylindermodell A 122 bzw. P 122 übernommen

## Porsche-Diesel P 144

Bezeichnung	Porsche-Diesel P 144
Produktionszeit	1956 – 1957
Produktionszahl	Ca. 60
Motor, Bauart	Porsche-Diesel, Luftgekühlt, Viertakt, Wirbelkammer
Verdichtungsverhältnis	19:1
Zylinderzahl	4
Bohrung x Hub (mm)	95 x 116
Hubraum (cm <sup>3</sup> )	3.289
Leistung (PS / bei U/min)	44 / 2.000
Kraftstofftank (l)	46
Getriebe	ZF A-17
Gänge v/r	5/1 (optional mit Kriechgang: 6/1)
Höchstgeschw. (km/h)	28,2 (außer Version C: 26,2)
Zapfwelle v/h:	Normzapfw. vorn (1.000 U/min) Norm- und Wegzapfwelle hinten
Länge; Breite; Höhe (mm)	3.130 – 3.200; 1.490 – 1.945; 1.840 – 1.890 (je nach Bereifung)
Radstand (mm)	1.950 - 1.980
Bodenfreiheit (mm)	Ca. 480
Spurweite v/h (mm)	1.460/1.274 – 1.974
Wenderadius mit Lenkbr. (m)	3.500
Eigengewicht (kg)	2.320 (A), 2.365 (B), 2.355 (C), 2.435 (D)
Zul. Gesamtgewicht (kg)	2.850 (A), 3.450 (B), 3.750 (C), 4.000 (D)
Standardbereifung vorne	6.00-20
Standardbereifung hinten	13-30, optional: 9-42, 11-38, 15-30
Neupreis DM	12.925 (Ende 1956); 14.990 (Ende 1957)
Akt. Gebrauchtpreis (EUR)	5.500–18.500

schöne Tagestour“, bestätigt Wolfgang Knuth, der den Traktor ausschließlich für Fahrten zu Treffen, aber auch für mehrtägige Touren einsetzt.

Beim A beziehungsweise P144 wählten die Entwickler das von ZF zugelierte Getriebe A-17. Mit ihm standen dem Fahrer fünf Vorwärtsgänge und ein Rückwärtsgang für Geschwindigkeiten von 4,2 bis 26,2 oder 28,2 km/h (je nach Bereifung an der Hinterachse) zur Verfügung. Optional war das Getriebe mit einem zusätzlichen Kriechgang lieferbar. Der Kriechgang reduzierte die Geschwindigkeit im ersten Gang um die Hälfte auf etwa zwei Kilometer pro Stunde. Die spezielle, um 45 Zentimeter verlängerte und mit einem Siebenganggetriebe ausgestattete Airport-Version für Einsätze auf Flughäfen, die kaum über das

Erprobungsstadium hinausgekommen sein soll, lassen wir hier außer Acht.

### Vorsprung durch Technik!

Sehr modern – bereits mehr als 15 Jahre vor der Fendt-Turbomatik – war die oben erwähnte ölhydraulische Strömungskupplung von Voith zwischen Motor und der mechanischen Einscheiben-Trockenkupp-



## Die Strömungskupplung erhöht Fahrkomfort und Lebensdauer, weil sie Schwingungen dämpft

lung G30/Z von Fichtel & Sachs. Die Strömungskupplung sorgt nicht nur dafür, dass auch unter Last sehr gleichmäßig angefahren werden kann, sondern auch dafür, dass unerwünschte Drehschwingungen des

beiten berücksichtigen, um welche Ausführung es sich handelt.

Für zusätzliche Variationen sorgte die umfangreiche Sonderausstattung. So gab es unter anderem einen hydraulischen



Den P 144 gab es in den Ausführungen A bis D, je nach Bereifungsgröße. Wolfgang Exem- plar entspricht der D-Version, hat allerdings minimal größere Vorderräder (6.50-20 statt 6.00-20)

Motors sowie über die Zapfwelle übertragene Schläge von angetriebenen Maschinen gedämpft werden.

Daraus resultiert eine längere Lebensdauer der an der Kraftherzeugung und -übertragung beteiligten Maschinenkomponenten und damit des gesamten Fahrzeugs. Davon profitieren heutige Besitzer, auch wenn sie den Traktor nur für Ausflüge einsetzen!

### Hoher Spaßfaktor

Wolfgang Knuth bestätigt: „Nicht zuletzt aufgrund der Strömungskupplung, aber auch wegen der gefederten Vorderachse und der 44 PS bei nur rund zwei Tonnen Gewicht macht es unglaublichen Spaß, mit diesem Traktor zu fahren.“

Und da es auch bei uns im Norden Steigungen gibt, merkt man, wie mühelos der Traktor diese meistert. Außerdem ist er sehr zuverlässig und daher mein absoluter Lieblingstrecker. Deshalb werde ich ihn ganz gewiss nicht weiterverkaufen.“

### Version im Auge behalten

Im Laufe der Serienfertigung erfolgten kleinere Veränderungen des Motors; so unter anderem ab Fahrgestellnummer 0202 ein vergrößerter Lagerbock für die Kipphebelachse; ab 0235 eine vereinheitlichte Form des vorderen Motordeckels, sodass er mit dem der Zwei- und Dreizylindermotoren austauschbar war, und ab 0238 die Verwendung von Zylindern mit durchgehenden, nicht unterbrochenen Kühlrippen. Daher sollte man unbedingt bei bestimmten Wartungs-, Reparatur- und Restaurierungsar-







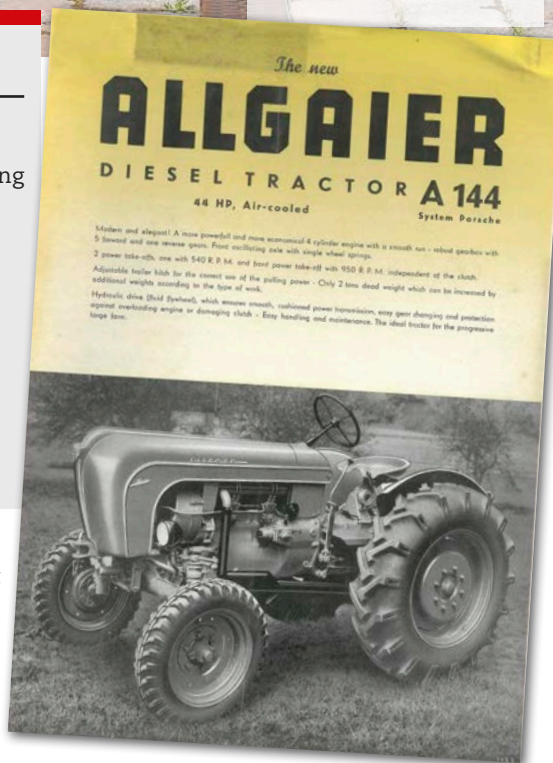
Mit einem Radstand von fast zwei und einer Länge von über drei Metern war der P 144 nicht nur in puncto Leistung seinerzeit ein Großtraktor

## Vor- und Nachteile

- + gute Ersatzteil- und Informationslage
- + solide Technik und gute Verarbeitung
- + leicht selbst zu warten, zu reparieren und zu restaurieren
- + kompakt, wendig und vielseitig einsetzbar
- nur noch geringe Marktverfügbarkeit / schwer zu finden
- sehr teuer
- viele kleine Updates während der Produktion gestalten eine Restaurierung anspruchsvoll

Kraftheber aus eigener Fertigung mit Dreipunktaufhängung, Zusatzgewichte unter der Motorhaube und an den Vorder- und Hinterrädern sowie ein über die Frontzapfwelle angetriebenes und mechanisch oder hydraulisch auszuhebendes Mähwerk. Serienmäßig war ergänzend zur gangabhängigen Wegzapfwelle eine kupplungs-unabhängige Frontzapfwelle verbaut.

Diese diente vor allem dem Antrieb des Seitenmähwerks und der Riemenscheibe. Sie ermöglichte es über eine gesonderte Kardanwelle aber auch, die Motorkraft nach hinten zu führen, sodass auch die Heckzapfwelle unabhängig von Kupplung und Schaltung betrieben werden konnte. Die Beschaffung von Teilen ist wenig problematisch. Karl-Heinz Grins: „Durch das Baukastensystem gibt es viele Gleichteile. Ebenso passen auch Teile von späteren



Der Porsche-Diesel P 144 ist baugleich mit dem Allgaier A 144

Porsche-Diesel-Modellen, wie dem Nachfolger Master 408. Aber bitte immer genau die Kompatibilität prüfen!“

### Auf die Haube achten!

Spezialisierte Teilehändler bieten zudem eine große Auswahl an Neu- und Gebrauchtteilen. „Firma Senger Traktorteile und Granit Parts sind gute Adressen“, ergänzt Karl-Heinz. Das Preisniveau der Ersatzteile sei allerdings

höher als bei Volumenmodellen anderer Hersteller.

„Wichtig ist der Zustand der Motorhaube. Die runde Form macht Karosseriearbeiten aufwendig und teuer. Auch die Überholung der Einzelrad-gefederten Vorderachse kann aufwendig und teuer werden. Auf diese Teile sollte man daher schon vor dem Kauf besonderes Augenmerk legen“, so Karl-Heinz.

### Traumtraktoren

Die Kombination von luftgekühltem Motor, ölhydraulischer Kupplung, gelungenem Design und vielen Sonderoptionen war zu seiner Zeit ein Novum. Für einen P 144 muss man aber viel tiefer ins Portemonnaie greifen als für ähnlich starke Schlepper aus dieser Zeit. Das gilt auch für den Nachfolger: den Master 408. Durch das hier eingeführte Porsche-Optima-Verbrennungsverfahren – nach wie vor mit Wirbelkammer – holte er aus dem ansonsten fast unveränderten Vierzylinder 50 PS. Zudem bot das ZF-Getriebe A-20/18 II mit sieben bis zehn Vorwärtsgängen eine feinere Abstufung.

Er verkaufte sich in zwei Baujahren rund 200 Mal, bevor er vom mit 800 Stück noch erfolgreicheren Master 418 abgelöst wurde. Beide Modelle sind ähnlich teuer wie der P 144. Sucht man einfach nur einen alten Traktor im Leistungsbereich zwischen 40 bis 50 PS, wird man anderweitig sicherlich für weniger Geld fündig. Für viele andere ist der P 144 wahrscheinlich DER Traumtraktor. *Sascha Jussen*



# TraktorClassic

Porsche-Diesel P 144









# EINSTEIGER ANGEBOT

Sie sparen fast **45%**



**3 Ausgaben für nur € 9,90**  
(statt € ~~17,85~~)\*

Das Magazin für alle, die Spaß an Old- und Youngtimern haben. Mit vielen Expertentipps zu Restaurierung, Wartung und Pflege.

**Wie geht es weiter?** Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Traktor Classic* ab dem vierten Heft bis auf Widerruf für € 5,60 pro Heft sechsmal im Jahr frei Haus.

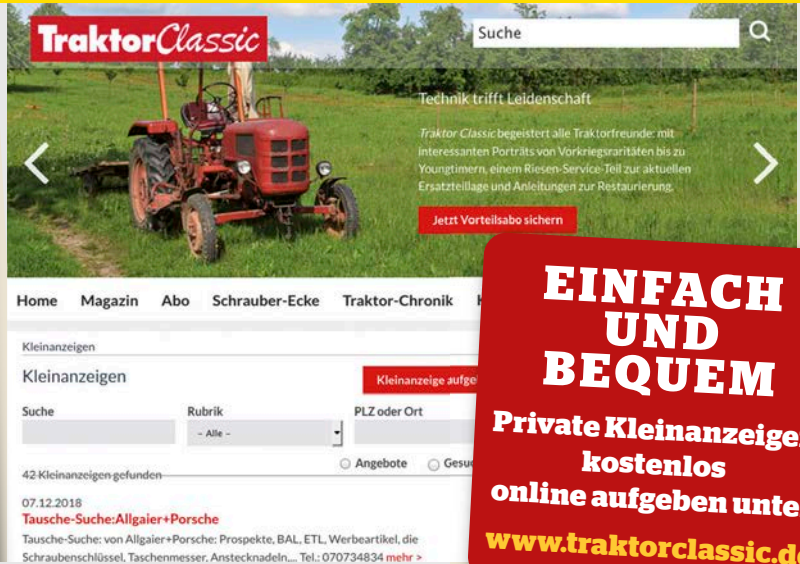
\* Preis am Kiosk

Online bestellen unter  
**[www.traktorclassic.de/einsteiger](http://www.traktorclassic.de/einsteiger)**





# PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS!



## Gewerbliche Anzeigen

Mediaberatung Traktor Classic  
Postfach 40 02 09, 80702 München  
Armin.Reindl@verlagshaus.de

## Definition der Zustandsbeschreibungen

- Zustand 1:** Mängelfreier Zustand in Bezug auf Technik und Optik. Seltene Fahrzeuge der Spitzenklasse.
- Zustand 2:** Fahrzeuge in gutem Zustand. Entweder seltener, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht restauriert. Technisch einwandfrei mit leichten Gebrauchsspuren.
- Zustand 3:** Fahrzeuge in gepflegtem, fahrbereitem Gebrauchszustand, ohne größere technische und optische Mängel.

## Hinweis der Redaktion

Liebe Leser, wir prüfen die Kleinanzeigen zwar auf verdächtige Angebote, können aber keine Gewährleistung für die Seriosität jedes Anbieters übernehmen. Deshalb unsere dringende Bitte: Leisten Sie keine Zahlungen - auch keine Anzahlungen - vor der Besichtigung eines Traktors. Versichern Sie sich, dass die Papiere in Ordnung sind und stellen Sie sicher, dass der Anbieter auch Eigentümer ist. Und das wichtigste: absolute Vorsicht bei Schnäppchenangeboten! Kein seriöser Anbieter verschleudert wertvolle Traktoren zu Ramschpreisen. Bitte informieren Sie uns in Verdachtsfällen, damit wir entsprechende Anbieter dauerhaft entfernen und die Informationen gegebenenfalls an die Polizei weiterleiten können. Vielen Dank, Ihre Traktor Classic-Redaktion

## ALLGAIER

Suche Allgaier Schmalspur tot oder lebendig! Kontakt: hg@otto3.de, Tel. 0171/2693322

## FENDT

Suche gut erhaltenen, fahrtüchtigen Fendt Farmer 2 oder 3, Rundhauber mit Schnellgang, Hydraulik, Verdeck, evt. Frontlader, im Originalzustand. Keine Ölsardine! herkules571@gmx.de, Tel. 0160/2266991

## EICHER



Eicher Pflug 5002 Verk. Eicher-Pflug 5002 für 250 EUR VB. Kontakt: antoniapoppe@t-online.de, Tel. 0151/10643965

## FAHR



FAHR D90 H - Bj 1956 zum Verkauf an. Der Traktor ist fahrbereit und so weit im Originalzustand. Kontakt: julian.baeuerle@gmail.com, Tel. 0176/43567194

## PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS

Anzeigenschluss für die Ausgabe 2/24: 04.12.2023

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT »H« GEKENNZEICHNET

## FIAT

Motor für Fiat 315 (DT) Diamant Serie gesucht, mit allen Anbauteilen, Motor Bezeichnung 605D, 4 Zylinder mit 33 PS. Bitte alles anbieten. kurt.haupt@gmx.at, Tel. +43/6765/815399

# Ihre Prämie

... wenn Sie *Traktor Classic* im Abo lesen!



Noch mehr Auswahl unter [www.traktorclassic.de/abo](http://www.traktorclassic.de/abo)



**GÜLDNER**



**Oldtimer-Güldner 2 ALD Bj 1957** 20 PS, neue Bereifung vorn/hinten, Regelhydraulik + Mähwerk, Zulassung bis Ende 2023, gut erhalten. Kontakt: [fried.weber@t-online.de](mailto:fried.weber@t-online.de), Tel. 0170/5608923 (ab 17:00 Uhr)

**Güldner ADN Bj. 59**, 16 PS ohne Papiere; Motor läuft, leider keine Zeit zum Rest. Festpreis 1.800 EUR. Kontakt: [jhubl@gmx.de](mailto:jhubl@gmx.de), Tel. 0173/9110434



**Güldner AF 20** mit Hardtop zu verkaufen in restauriertem Originalzustand. Reichlich Patina vorhanden. Fahrzeug läuft einwandfrei. Kontakt: [ayachtbroker@aol.com](mailto:ayachtbroker@aol.com), Tel. 0176/31023925

**PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS**

Anzeigenschluss für die Ausgabe 2/24: 04.12.2023

**HANOMAG**

Schlepper-Arm- & Verkauf - Reparatur - Ersatzteile

Mo-Do: 9:00-17:00 Uhr  
Fr: 9:00-12:00 Uhr

*Hans-Heinrich Munk*

**HANOMAG**

Inhaber: *Henrik Müller*

Nikolaus-Otto-Str. 7  
30989 Gehlen  
[info@hanomag-service.de](mailto:info@hanomag-service.de)

**Tel. 05108-9237702**  
Fax: 05108-9214681

**Unser Online-Shop:**  
[www.hanomag-service.de](http://www.hanomag-service.de)

**HÜRLIMANN**

**Hürlimann D80** Traktor, Bj. 1955, 32 PS, Heckhydraulik, angemeldet & fahrbereit, Dokumentation vorhanden, Preis VB, Kontakt: [wilesa@gmx.de](mailto:wilesa@gmx.de), Tel. 0151/25540056

**IHC**



**McCormick IHC D-219** mit Hydraulik, Sturzbügel und Radgewichten hinten. Papiere/ HU vorhanden; NRW 45; alles funktioniert, Näheres bei Interesse [chr.roetti@web.de](mailto:chr.roetti@web.de)

Zierleisten Profi

DEUTZ Alle Typen auch A 110/F3L514/F4L514/7  
HELIX Lanz-Aulendorf  
PORSCH Alle Typen  
UNIMOG Front- & Türzierleisten  
Eichen Alle Typen

**Zierrahmen und Leisten vom Profi!**  
BEREITS ÜBER 10000x GEFERTIGT UND BEWAHRT!!!

Originalgetreue Nachfertigung von Zierrahmen und Leisten aus stranggepressten Profilen zur Montage von verschiebbaren Klemm- oder Leistenschrauben. Alle Zierrahmen und Leisten sind an den jeweiligen Hauben montagefertig angepasst (hochglanzpoliert, bei Deutz in Messing original EV3 eloxiert). Wir fertigen auch für andere Oldtimer nach Muster oder Zeichnung. Leisten von 10 - 32 mm, sowie diverse Schriftzüge und Embleme sind vorrätig!

**HANOMAG** Alle Typen, auch Zweitakter

**FENDT** Alle Runderhauber-Modelle

Firma Weinzierl - Ansprechpartner: Bruno Weinzierl - Ingolstadt  
☎ 0841/96826-12 ☎ 0841/96826-26 ✉ [b.weinzierl@autohaus-weinzierl.de](mailto:b.weinzierl@autohaus-weinzierl.de)

**NEU: [www.zierleisten-profi.de](http://www.zierleisten-profi.de)**

**LANZ**

**Verkaufe Lanz Bulldog 1706** aus gesundheitlichen Gründen. 2018 toprestauriert, TÜV neu, Bj. 1953, Preis = VH. Kontakt: [guenter-wriedt@t-online.de](mailto:guenter-wriedt@t-online.de), Tel. 04339/345

trik neu, Kupplung neu, Anlasser neu. TÜV bis 06/24. Getriebe A216, 19,8 km/h. Kontakt: [oelke.behling@t-online.de](mailto:oelke.behling@t-online.de), Tel. 0511/235605351

HÄNDLERANZEIGEN SIND MIT »H« GEKENNZEICHNET

**MAN**

**MAN 4P1 Schlepper** restauriert, Bj. 62, Allrad, 35 PS: in sehr gutem Zustand, mit hydraulischem Frontlader. Reifen neu; sofort einsatzbereit; TÜV 9/23; kann auf Wunsch neu. [klausmayer59@yahoo.com](mailto:klausmayer59@yahoo.com), Tel. 0157/80936535



**MAN 4R3, 45 PS**, Motor 8 Betriebsst. komplett überholt, Elek-

**MAN Ersatzteile**

Ulrich Dwenger  
Tel. 0171 - 7172373  
[eisvogel-ulli@gmx.de](mailto:eisvogel-ulli@gmx.de)  
[www.man-ulli.de](http://www.man-ulli.de)

**EICHEN SERVICE**

*Eicher* *NISSEL* *Eicher* *MAMMUT* *Leopard* *Puma* *Tiger* *Panther*

**[www.eicherservice.com](http://www.eicherservice.com)**

Fanartikel - Modisches - Nützliches - Betriebsanleitungen - uvm.

Robert Heindl · Vilsstr. 26 · 94486 Osterhofen · Telefon: 08547915 55 53 · E-Mail: [info@eicherservice.com](mailto:info@eicherservice.com)



# Die nächste Reise macht Dein Oldie online ...



**Fendt F231 GTS**  
Bj. 1970, 2.870 h, 34 PS  
VB € 21.419,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3681571



**Fendt Farmer 3 S**  
Bj. 1969, 7.121 h, 46 PS  
VB € 5.891,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3652089



**McCormick 624**  
Bj. 1968, 58 PS, 9.378 h  
VB € 4.153,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3684733



**McCormick IHC Farmall DF 25**  
Bj. 1952, 24 PS  
VB € 7.000,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3678012



**IHC 844 A/S**  
Bj. 1975, 3.265 h, 80 PS  
Preis auf Anfrage  
eilbote-online Angebot Nr. 3649556



**IHC 955**  
Bj. 1980, 5.500 h, 89 PS  
VB € 10.413,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3644174



**Deutz D 4005**  
Bj. 1966, 4.761 h, 35 PS  
VB € 8.330,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3685275



**Deutz D 62 06**  
Bj. 1976, 6.150 h, 61 PS  
VB € 12.800,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3642461



**Porsche Junior 108**  
Bj. 1959, 14 PS  
VB € 14.950,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3647943



**John Deere 1040**  
Bj. 1980, 15.610 h, 50 PS, FL  
VB € 11.543,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3675734



**John Deere 1640**  
Bj. 1981, 5.764 h, 62 PS  
Preis auf Anfrage  
eilbote-online Angebot Nr. 3659226



**Eicher 4072**  
Bj. 1979, 5.716 h, 73 PS  
VB € 17.849,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3681591



**Ford 2000**  
Bj. 1973, 3.693 h, Kabine  
VB € 9.282,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3642510



**Mercedes-Benz MB trac 1100**  
Bj. 1977, 11.098 h, 111 PS  
VB € 47.599,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3689968



**Mercedes-Benz MB trac 1100**  
Bj. 1977, 8.072 h, 111 PS  
VB € 59.499,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3681514



**Mercedes-Benz Unimog 1500 Agrar**  
Bj. 1976, 149 PS, 85 km/h  
VB € 22.015,-  
eilbote-online Angebot Nr. 3691250

[www.eilbote-online.com/gebrauchte-landmaschinen](http://www.eilbote-online.com/gebrauchte-landmaschinen)

**Hinweis:** Mit Eingabe der eilbote-online Angebot Nr. im Feld „Modell“ finden Sie den jeweiligen Schlepper.





**TYPENSCHILDER**  
 und weitere Oldtimer-Beschilderungen  
 Nachfertigungen und Rekonstruktionen  
 detailgetreu nach Ihrem alten Original  
 individuell Einzelstücke Kleinserien  
 W. Meyer · Gehsenweg 2A · 33619 Bielefeld  
 ☎ 0521/96750842 · www.skalen.de

**ZUBEHÖR**

**MDM PARTS**  
 Motorenteile  
 Fahrzeugteile  
 uvm.  
 für DEUTZ\*  
 HANOMAG\*  
 KOMATSU\*  
 LIEBHERR\*  
 PERKINS\*  
 ZF\* ...  
 Perkins Ersatzteile  
 AD3 152 mit und ohne Turbolader lieferbar  
 Telefon: 0 50 45 / 14 50 Fax: 0 50 45 / 80 35  
 www.mdm-parts.com

**MASSEY FERGUSON/ZUBEHÖR**

**L.O.G. Heigl**  
 www.ferguson-shop.eu - Tel.: 09422/3123

**LUTZ DIESELTECHNIK**  
 Spezialwerkstatt für Diesel-Einspritzpumpen & -düsen  
 Tel. 0 43 35/9 22 79 44 · www.lutz-dieseltechnik.de

- Verdeckplanen
- Ersatzteile
- Scheiben
- Aufarbeitung

**Service & Qualität**  
 Dirk Strank  
**VERDECKSERVICE**  
 05707/900444

Ringstrasse 115  
 32469 Petershagen  
 OT Ovenstädt  
 ☎ 05707 - 900 444  
 www.treckerplanenservice.de

**MASSEY FERGUSON**

**Grauer Ferguson TEF 20** (Grey Fergy), Bj. 1954 zu verkaufen; generalüberholt vor drei Jahren von Fachwerkstatt; TÜV Sept. '23; optisch sehr gut; Preis: 5.500 EUR. Kontakt: patrick.gotthard@t-online.de, Tel. 06853/400553

**UNIMOG**



**Mercedes-Benz UNIMOG 421**, Bj. 1974, neuer TÜV, unrestauriert, Cabrio, Kipper, 3. Hand, ca. 38.000 km, VB. 27.000 EUR, Video zum Fahrzeug <https://youtube.com/wuw5bzDojx4>, Kontakt: w.w.geissler@gmail.com, Tel. 0176/97554308

**SAME**

**Same Leopard 85** zu verkaufen mit Frost Frontlader (E-Klinke). Schaufel dabei. Tüv bis März '24, Bj.79. Kupplung letztes Jahr neu, sowie andere Sachen. Kontakt: fredbruechmann12@gmail.com, Tel. 0176/34500257

**CALZONI**  
 Hydr. Lenkungen zum Nachrüsten,  
 Reparatur u. Verkauf  
**HYDRAULIKPUMPEN**

**BEROKIT**, 49324 Melle  
 Tel.: (054 22) 490 82, Fax: 424 53  
 E-Mail: berndt@rochhausen.net

**PRIVATE KLEINANZEIGEN KOSTENLOS**

Anzeigenschluss für die Ausgabe 2/24: 04.12.2023

**EUROLIFTER** ... der Hebebühnen Spezialist in Europa ...1000fach bewährt

Parklifte ab.2995€  
 Motorrad-Bühne 700kg 1595.-  
 Mobile Kurzhub - Scheren Bühnen ab.1895€

In verschiedenen Breiten und Höhen erhältlich.  
 PKW - Etagen - Lift bis 3500mm Hubhöhe  
 Planung Montage Service Prüfungen  
 2 Säulen ab.1795€

Reifen Montage  
 Starter Sets ab. 1795€

www.pkw-hebebuehnen.eu  
 Email.info@pkw-hebebuehnen.com  
 36251 Friedlos Tel.06621-7991612



**Unimog 411 Cabrio** zu verkaufen wegen Sammlungsauflösung, Bj.1961; läuft, restauriert, kein Rost, Abholung in Italien bei Verona, VB 19.999 EUR. charlie911@libero.it, Tel. 0177/3987759

**ZUBEHÖR**

**Eine Achse**, Breite ca. 90 cm, Rad Ø 40 cm Hartgummireifen mit Vorderwagen mit Aufnahme, gerichtet. VB 95 EUR. Kontakt: hb-werner@t-online.de, Tel. +4970547768



**Eine Traktorschaufel**, Kontakt: fs-bs@web.de



**M**eisterbetrieb **Monika Kindermann**  
 Reparatur • Ersatzteile • Lackservice  
 Fachwerkstatt für Unimogreparaturen

**LACKPROFI plus** **TRUCKFIT**

- Gebrauchtfahrzeuge
- Ersatzteilservice
- Bremsendienst
- Öl-Service
- Klimatechnik
- Karosserie-/Lackiererei
- Glasservice
- Reifenservice
- HU/AU

Großer Online-Teile-Shop  
 seit 1997

**LIQUI MOLY**  
 MOTORENÖLE  
 ADDITIVE  
 AUTOPFLEGE

**KRAFTFAHRZEUGE  
 GEWERBE**

Meisterbetrieb  
 Kfz-Innung Niederbayern

Anerkannter  
 Prüfstützpunkt  
 seit 1997

Abgasuntersuchung  
 anerkannte Werkstatt

Anerkannter Betrieb  
 Motorrad-ADU (2002)

Bischofsreuter Str. 29  
 94145 Haidmühle  
 E-Mail: info@nutzfahrzeuge-kindermann.de

Tel.: 08556/972888  
 Fax: 08556/972887  
 Mobil: 0173/3628414

[www.nutzfahrzeuge-kindermann.de](http://www.nutzfahrzeuge-kindermann.de)

Anzeigenschluss für die Ausgabe 2/24: 04.12.2023

**TRECKER GARAGE**  
 Oldtimer - Traktor - Ersatzteile  
 Restaurationsmaterial

Manfred (Inh.) und Marco Küner  
 Maienstraße 2  
 75334 Straubenhardt-Feldrennach  
 Tel. 07082 - 9496128  
 Fax 9496448  
 Mobil 01520 - 6759362  
 info@treckergarage.de

**Ersatzteilservice**

Anlasser	Filter (Öl / Diesel)	Normteile
Batterien	Gelenkwellen	Öl / Fett / Additive
Beleuchtung	Glühanlagen	Räder / Reifen
Bordinstrumente	Hydraulik	Schilder / Embleme
Bremse	Kabine	Sitze
Diesel-Anlagen	Kupplung	Sitzpolster
Dreipunktteile	Lackieren	Werkzeuge
Elektrik	Lenkung	Werkstattbedarf
Ersatzteillisten	Motor	Zylinderkopf

**Reparaturservice**

Anlasser	Kühler
Bremssbacken	Lichtmaschinen
Kupplungen	Wasserpumpen

[WWW.TRECKERGARAGE.DE](http://WWW.TRECKERGARAGE.DE)

**UNIMOG**

**BREMSEN-WERKSTATT**  
 INSTANDSETZUNG VON DRUCKLUFT-  
 UND HYDRAULIKKOMPONENTEN

**JFW**  
 FACHWERKSTATT  
 FÜR  
 HISTORISCHE LKW

JFW Historische LKW e.K.  
 Am Heuwege 10  
 27367 Stapel • Germany  
 Tel. +49 (0)4288-928492  
 Fax +49 (0)4288-928494  
 info@lkw-restaurierung.de  
 www.lkw-restaurierung.de  
 Geschäftszeiten:  
 Mo-Fr 7<sup>00</sup>.16<sup>00</sup>Uhr

[www.LKW-RESTAURIERUNG.DE](http://www.LKW-RESTAURIERUNG.DE)

**BREMSTECHNIK BRAUCHT KOMPETENZ.** **1948 2023**  
**WIR HABEN SIE, SEIT 1948!** **75**  
**JAHRE**

Aufbereitung

Ersatzteile

- Aufvulkanisierung und Verarbeitung von Reibbelägen aller Art
- Überholung von Kupplungsscheiben und Druckplatten
- Anfertigung von Ringbelägen, Segmenten und Bremsbelägen
- Aufarbeitung von Rad- und Hauptbremszylindern, Kupplungsgeber- und Kupplungsnehmerzylinder, Bremskraft- und Kupplungsverstärkern sowie Bremsstäbel für nicht mehr lieferbare Typen
- Anfertigung von Bowdenzüge und Bremsseile
- Anfertigung von Bremsbändern, Bremsbacken, Bremstrommeln und Bremsträgern
- Gasfedern nach Maß und Kraft
- Überholung von Anlasser und Lichtmaschinen
- Anfertigung von Bremsleitungen und Bremschläuchen
- Bremstrommelausdreh- und Bremscheibenabdreh-Service

**TEL. 0911 27447 - 0**  
**WWW.BREMSEN-SCHOEBEL.DE**

**www.agriTek.de**

**Ersatz- u. Verschleißteile für Landmaschinen**

Benkel 28a, 28870 Ottersberg, Email: info@agritek.de

Beachten Sie auch unseren agriTek Granit Partnership mit mehr als 12.000.000 Ersatzteilen.

Gerne erstellen wir Ihnen einen persönlichen Zugang mit eigenen Konditionen, bei Fragen sprechen Sie uns gerne an. Wir beliefern Privat und Gewerbe.

[www.agritek.de/granit-partnershop](http://www.agritek.de/granit-partnershop)



Wenn **SIE** einen Spezialisten für Neu- und Austauschteile **SUCHEN**, der zudem ein großes Sortiment und kompetente technische Beratung bietet, dann kommen Sie zu **UNS**.



- ✓ Anlasser, Lichtmaschinen
- ✓ Turbolader, DC-Motoren



Buhlbronner Str. 25, 73614 Schorndorf  
Tel. 071 81/9229-0, [www.aes-autoelectric.de](http://www.aes-autoelectric.de)



Anlasser, Lichtmaschinen, Reparatur-Ersatzteile-Austausch alle Fabrikate, Tankgebern für Kraftstoff und Wasser mit Anzeigen, Bordinstrumente, Zündschlüssel, Glühlanlassschalter, Traktormeter, KFZ-Kabel, Sicherungskästen, Scheinwerfer, Rückleuchten, Stecker, Steckdosen, Kontrollleuchten, Schalter, Blinkgeber, Sicherungen, Batteriekabel

**Anlasser Lichtmaschinen-Service Voß**  
19258 Lützenmark, Leisterförder Str. 8  
Telefon 03 88 42 - 2 08 21, [www.anlasser-lichtmaschinen-service.de](http://www.anlasser-lichtmaschinen-service.de)

**BAUWAGEN**

*Freizeit* BAUWAGEN.de



Weisig Maschinenbau GmbH  [www.weiro.de](http://www.weiro.de)

Am Froberg 3 D-31061 Alfeld  
Tel. +49 (0)5181-8448-0 • Fax +49 (0)5181-8448-44 • [info@weiro.de](mailto:info@weiro.de)

**ROSTSCHUTZ**



**Rostschutzfarbe, Metallschutzfarbe, Instandhaltungsfarbe, Chassislack**

Für den **privaten Anwender** vom qualifizierten, gut-sortierten Korrosionsschutz-Fachhändler.  
Für **gewerbliche Anwender** vom Hersteller:  
Branth-Chemie, Biedenkamp 23, 21509 Glinde  
[www.Rostschutzfarbe.de](http://www.Rostschutzfarbe.de)

[www.TEILEmeer.de](http://www.TEILEmeer.de)

**Angel Dir Dein Teil!**  
Gebrauchtteile für Oldtimer-Traktoren

Suche Traktoren zum Ausschlichten und Restaurieren deutschlandweit



Matthias Fischer GbR  
[www.teilemeer.de](http://www.teilemeer.de)  
e-mail: [info@teilemeer.de](mailto:info@teilemeer.de)

**ELEKTRONIK**

**Lichtmaschinen und Anlasser aller Art (Oldtimer, Traktoren, Pkw's, Spezialfahrzeuge)**

- Günstige Wartung • Neu- / Austauschteile
- Einzelanfertigung • Ersatzteilverkauf

**AEV - Auto Elektrik Vertrieb**  
Inh. Johannes Münch  
Schweinfurter Str. 44 • 97076 Würzburg  
Tel: 0931 / 320 80 40  
[www.autoelektrikvertrieb.de](http://www.autoelektrikvertrieb.de)  
[kontakt@autoelektrikvertrieb.de](mailto:kontakt@autoelektrikvertrieb.de)

**MASSEY FERGUSON**

**Traktor Ersatzteile 24**  
Der Onlineshop von MF-Parts

Ersatzteilshop für Oldtimer-Traktoren und aktuelle Modelle  
**Schwerpunkt: Massey Ferguson**  
Freundliche und kompetente Beratung

MF-Parts • Auf'm Ohl 12 c • 57368 Lennestadt  
Tel. (0 27 21) 602 99 01  
[info@traktor-ersatzteile24.de](mailto:info@traktor-ersatzteile24.de) • [www.traktor-ersatzteile24.de](http://www.traktor-ersatzteile24.de)

Anzeigenschluss für die Ausgabe 2/24: 04.12.2023

**Werkstatthandbücher An- und Verkauf**  
25.000 Bücher im Online-Shop  
[www.werkstatthandbuch.de](http://www.werkstatthandbuch.de)  
Fachliteraturversand  
Tel. 03461 / 259 24 86  
Grosse Ritterstrasse 1  
06217 Merseburg

**ZUBEHÖR**

**Mähwerksantrieb LANZ.** Lanz 16. Serie, Mähwerksantrieb mit hydr. Handaushebung, günstig zu verkaufen. Kontakt: [fritz.wagener@t-online.de](mailto:fritz.wagener@t-online.de), Tel. 02738-8683

**Zu verkaufen:** Dreischar Vollandpflug Lemke Opal, hoher Durchgang, Stein Sicherung, wenig gefahren, 4 Ha + zwei Schlepperhinterräder 80 % Profil 9.5 x 44 Profil R 8 Ply. [florinde.may@t-online.de](mailto:florinde.may@t-online.de), Tel. 06737 8217"

**BATTERIEN**



**Lebensdauer von Bleibatterien (PKW, LKW, Solar, Elektrostapler) verdoppeln und mehr.** Defekt geglaubte Batterien erholen sich, lieferbar in 6, 12, 24, 48, und 80 V. Rufen Sie an unter 0681-99 27 40 oder informieren Sie sich unter [www.novitec.de](http://www.novitec.de)

**MODELLE**



**Eicher Schmalspur-Traktor Puma ES 201**, 1960er Jahre - handgemacht aus Blech, Vitrinenmodell - nur 150 Ex., LxBxH 32cm x 13cm x 17cm, nur 69,95 €, mit Holzanhängen (Länge m. Anh. 62cm) nur 119,00 €, Nostalgiemodelle aus Blech, [www.blechmodelle.com](http://www.blechmodelle.com), Tel. 09482 / 959455



Besteht seit 1996 !



[www.dampol.eu](http://www.dampol.eu)

Email:

[dampol.kotfluegel@gmail.com](mailto:dampol.kotfluegel@gmail.com)

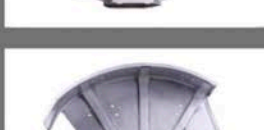
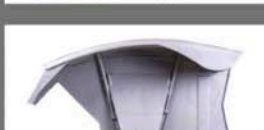
[info.kotfluegel.eu](mailto:info.kotfluegel.eu)

Tel. 0048 23 654-14-10

PRODUKTION SEIT ÜBER 20 JAHREN!

**DIE GRÖSSTE AUSWAHL AN KOTFLÜGELN  
FÜR TRAKTOREN WIE:**

- BELARUS (MTS)
- BROCKENHEXE
- DEUTZ
- EICHER
- FAHR
- FARMALL
- FAMULUS
- FENDT
- FORDSON
- FORTSCHRITT
- FIAT
- GÜLDNER
- HANOMAG
- HARZ
- HELA
- HÜRLIMANN
- IHC (MC CORMICK)
- JOHN DEERE
- KÖGEL
- KRAMER
- MAN
- NORMAG
- PIONIER
- PORSCHE DIESEL
- SCHLÜTER
- STEYR
- STIHL
- VOLVO
- ZETOR



## GUSSTEILE



### Und viele weitere Ersatzteile





Christian Lauer

**Eil - Bulldog Versand**

**Werkstatthandbücher - Aufkleber**



Deutz - Massey Ferguson - IHC - Mc Cormick - MWM - und sonst.

[versand@eilbulldog.eu](mailto:versand@eilbulldog.eu) - Christian Lauer - Zeiskam/Pfalz - [www.eilbulldog.de](http://www.eilbulldog.de)

Sie benötigen für Ihren Traktor

- **Werkstatthandbücher**
- **Bedienungsanleitungen**
- **Ersatzteillisten**
- **Aufkleber**

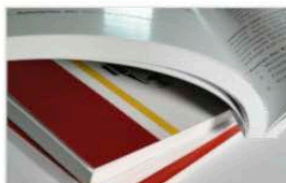
dann kontaktieren Sie uns.

Für Ihre Reparatur, Restauration und Instandhaltung.

**Telefon: 06347/4590005**

(Lieferung auf Rechnung möglich)

Hochwertige Druckqualität für eine authentische Restaurierung



Hochglänzende Verarbeitung



Aufkleber in vielen Varianten

Hochglanzpapier bei Innenseiten und beim Umschlag sorgen für bestmögliche Qualität und ideale Lesbarkeit auch bei detailreichen Zeichnungen.

Die Aufkleber im Konturschnitt, stark haftend und montagefertig auf Markenfolien. Aufkleber sind langlebig.

**Wir lieben Qualität, denn wer billig kauft, kauft meist zweimal!**



# Stets zu Diensten

**UNIMOG**  
*im Einsatz*

Die Fahrzeug-Legende bei Feuerwehr, Polizei, Militär und vielen anderen Diensten

Das »Universal-Motorgerät« wurde ab 1948 in Serie produziert. Über 80 Jahre später spürt Unimog-Spezialist Carl-Heinz Vogler den Fahrzeugen nach, die während all dieser Zeit von vielen Feuerwehren und anderen Diensten so gerne eingesetzt wurden. Auch der Kenner wird viel Neues erfahren zur Geschichte, den Typen und der Technik der »Dienst-Unimog«.

e 168 Seiten · ca. 190 Abb.  
ISBN 978-3-96453-644-0  
€ [D] 29,99

UNIMOG im Einsatz

GeraMond



JETZT IN IHRER BUCHHANDLUNG VOR ORT ODER DIREKT UNTER [WWW.GERAMOND.DE](http://WWW.GERAMOND.DE)

Mit einer Direktbestellung im Verlag oder dem Kauf im Buchhandel unterstützen Sie sowohl Verlage und Autoren als auch Ihren Buchhändler vor Ort.





# Ein Jahrhundert Bulldog

Armbanduhr zum 100-jährigen  
Jubiläum des Bulldog

Limitiert auf  
**1.921**  
Exemplare



Das innovative Feature dieser Armbanduhr ist der einmalige Schutzdeckel, der sich über das Zifferblatt klappen lässt

Gehäuse 33 x 47 x 11 mm  
(B x H x T – ohne Krone)

Gliederarmband 18 mm breit,  
für Handgelenkumfang  
bis 20,5 cm geeignet.

Kann durch Entnahme von  
Gliedern gekürzt werden.

Artikel-Nr.: 522-ENC03.01

Artikelpreis: € 159,90

(zahlbar auch in 3 Monats-  
raten zu je € 53,30)  
zzgl. € 8,95 Versand



Rückseite mit Bulldog-  
Gravur und persönlicher  
Ausgabenummer

Abbildung vergrößert

Im Jahr 1921 tuckerte er zum ersten mal über deutsche Äcker – der Bulldog Acker-  
schlepper. Seinen großen Erfolg verdankte er seiner Einfachheit und Robustheit, die  
ihn so zuverlässig machten wie ein Uhrwerk. Zu Ehren des 100-jährigen Jubiläums  
des legendären deutschen Traktors präsentiert Ihnen The Bradford Exchange nun  
diese edle Armbanduhr.

## Exklusiv bei The Bradford Exchange

Die Uhr ist in massiger Metallausführung gefertigt und verfügt über ein zuverlässi-  
ges PC21-Quarzuhrwerk. Das innovative Feature dieser Armbanduhr ist der einmalige  
Schutzdeckel, der sich über das Zifferblatt klappen lässt. Darauf erhebt sich ein  
silberfarben plattiertes Relief mit einem klassischen Bulldog in Aktion. Auf der Uhren-  
rückseite sind das Profil des Bulldog und die Jahreszahlen 1921–2021 eingraviert.  
Darunter steht die individuelle Nummerierung, die jede Uhr zu einem wertvollen Uni-  
kat macht. Die Uhr erscheint exklusiv bei The Bradford Exchange und  
ist nicht im Handel erhältlich. **Tragen Sie eines von insgesamt nur  
1.921 Exemplaren an Ihrem Handgelenk und bestellen Sie Ihre  
Armbanduhr „Ein Jahrhundert Bulldog“ am besten noch heute!**



WEEE: 97075536



Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

**PERSÖNLICHE REFERENZ-NR.: 106857**  
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

**Zeitlich begrenztes Angebot:** Antworten Sie bis **18. Dezember 2023**

**Ja**, ich reserviere die Armbanduhr „Ein Jahrhundert  
Bulldog“ Artikel-Nr.: 522-ENC03.01

**Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):**

- Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung  
 Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Name/Vorname

Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

E-Mail (nur für Bestellabwicklung)

Telefon (nur für Rückfragen)



Unterschrift

**Datenschutz:** Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter [www.bradford.de/datenschutz](http://www.bradford.de/datenschutz). Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

[www.bradford.de](http://www.bradford.de)

Für Online-Bestellung  
Referenz-Nr.: **106857**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange Ltd.

Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark • [kundenbetreuung@bradford.de](mailto:kundenbetreuung@bradford.de)

Telefon: **0 60 74/916 916**

Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt/V • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar







Für alle Terminankündigungen sind ausschließlich die Veranstalter verantwortlich. Der Verlag und die Redaktion übernehmen keine Haftung. Bitte tragen Sie Ihre Termine und Veranstaltungen kostenlos ein: [www.traktorclassic.de](http://www.traktorclassic.de)

## APRIL 2024

**21.04.**

**21368 Ellringen**  
38. Oldtimer-Treff + Teilmarkt für Traktoren, PKW, Motorräder  
Förderverein Freiwillige Feuerwehr Ellringen  
Ulrich Schulz, Tel. 0175 688 40 80  
[www.oldtimer-ellringen.de](http://www.oldtimer-ellringen.de)

## MAI 2024

**05.05.**

**95179 Geroldsgrün**  
23. Oldtimer-Traktortreffen auf dem gemeindlichen Festplatz mit Sonderschau und Rundfahrt  
Traktorfreunde Geroldsgrün e.V.  
Thomas Schönwälder  
Tel. (0 92 88) 4 72 00 74 oder (01 70) 3 23 48 03  
E-Mail: [vorstand@traktorfreunde-geroldsgruen.com](mailto:vorstand@traktorfreunde-geroldsgruen.com)  
Homepage: [www.traktorfreunde-geroldsgruen.com](http://www.traktorfreunde-geroldsgruen.com)

## JULI 2024

**13.07. – 14.07.**

**27619 Schiffdorf-Wehden**  
Oldtimertreffen auf der Dorfwiese  
Oldtimer-Club Wehden  
Heike Schröder, Tel. (0 47 04) 16 92  
[www.oldtimer-club-wehden.de](http://www.oldtimer-club-wehden.de)

## AUGUST 2024

**02.08. – 04.08.**

**03253 Schönborn-Lindena**  
Treffen alter Traktoren. Markenoffenes Treffen für alte Traktoren und Landtechnik (bitte keine Pkw, Motorräder, Busse, Lkw)  
Lanz-Bulldog-Club-MC Lindena e.V., Marko Eisermann  
Tel. (01 73) 6 25 63 31  
[info@lanz-bulldog-club-lindena.de](mailto:info@lanz-bulldog-club-lindena.de)  
Homepage: [www.lanz-bulldog-club-lindena.de](http://www.lanz-bulldog-club-lindena.de)

**10.08. – 11.08.**

**8965 Berikon (Schweiz)**  
Oldtimer Traktoren Treffen, Sädelhof Chilbi, Thomas Bühlmann  
Tel. +41 79 2 97 22 09  
[buehlmann.thomas@gmx.ch](mailto:buehlmann.thomas@gmx.ch)  
[www.events-saedelhof.ch](http://www.events-saedelhof.ch)

**17.08. – 18.08.**

**74193 Stetten a.H.**  
8. Schlepper- und Oldtimertreffen.  
Sa: ab 11 Uhr und So: ab 10 Uhr  
Schlepperfreunde Heuchelberg e.V.  
Dominik Widowski

## SEPTEMBER 2024

**06.09. – 08.09.**

**71277 Rutesheim**  
Sichelhengetse, Aussiedlerhof Grözinger, Pfuhlweg 3  
Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V.  
Joachim Rumberger  
Tel. (0 71 52) 7 64 40 77  
E-Mail: [info@busf.de](mailto:info@busf.de)  
Homepage: [www.busf.de](http://www.busf.de)

Ist Ihre geplante Veranstaltung hier nicht zu finden? Gerne nehmen wir ihre Meldung entgegen! (Kontaktadresse: siehe Impressum)

## NOVEMBER 2023

**03.11. – 05.11.**

**88046 Friedrichshafen**  
25. Echtdampf-Hallentreffen,  
Messe Friedrichshafen  
[www.echtdampf-hallentreffen.de](http://www.echtdampf-hallentreffen.de)

**04.11. – 05.11.**

**45479 Mülheim an der Ruhr**  
Traktorschau- und -treffen zur Kleintierschau: vor dem Industriedenkmal Alte Dreherei können Tagesgäste ihre Schlepper präsentieren und die Ausstellung (Eintritt frei) besuchen sowie im Museumscafé speisen.  
Veranstaltungsort: Alte Dreherei, Zur Alten Dreherei 13  
Beginn: 04.11.2023 10:00  
Ende: 05.11.2023 15:00  
Trägerverein Alte Dreherei  
E-Mail: [info@alte-dreherei.de](mailto:info@alte-dreherei.de)  
Homepage: [www.alte-dreherei.de](http://www.alte-dreherei.de)

**11.11.**

**97762 Hammelburg-Obererthal**  
12. Mitgliederversammlung des BHLd ab 14 Uhr im Landgasthaus „Zum Stern“, Obererthaler Straße 23. Interessierte und Gäste sind herzlich willkommen! Zimmerreservierung: Tel. (0 97 32) 47 07  
BHLd – Bundesverband Historische Landtechnik Deutschland e.V.  
Peter Berger  
E-Mail: [peter.berger@bhld.eu](mailto:peter.berger@bhld.eu)  
Homepage: <https://www.bhld.eu>

**18.11.**

**31606 Warmsen**  
8. Oldtimer-Maisdreschen auf Gehannfors Hof, Bohnhorster Str. 12, Oldtimer Freunde Südkreis Nienburg/W. e.V., Lena Döpke  
E-Mail: [l-doepeke@web.de](mailto:l-doepeke@web.de)  
Homepage: [www.oldtimerfreunde-suedkreis-ni.de](http://www.oldtimerfreunde-suedkreis-ni.de)

## DEZEMBER 2023

**10.12.**

**38112 Braunschweig**  
Weihnachtsmarkt  
Landtechnik-Museum Gut Steinhof, Tel. (01 60) 97 72 47 18  
E-Mail: [info@gut-steynhof.de](mailto:info@gut-steynhof.de)  
Homepage: [www.gut-steynhof.de](http://www.gut-steynhof.de)



Mosel, Burgen bei Bernkastel-Kues

\*\*\*\* Ferienwohnung  
für 2-4 Personen

Weitere Infos auf [www.engel-burgen.de](http://www.engel-burgen.de)  
oder Telefon +49 65 34 14 28





**RUND 3.000 MASCHINEN  
GENAU 22.190 BESUCHER**

# Preziosen in Panningen

## TRAKTOR-SHOW DER SUPERLATIVE

Beim diesjährigen Traktoren-Festival in Panningen gaben sich Old- und Youngtimertraktoren aus aller Welt wieder einmal ein Stelldichein. Traktor Classic war vor Ort



Real gewordener Sammlertraum – gleich fünf Lanz Ketten- bzw. Halbketten-Schlepper auf einem Anhänger. Vorne im Bild ein Lanz D8506 von 1950, der mit einer „Roadless“-Halbkette ausgestattet ist und aus Australien stammt



Traumgespann – ein 160 PS starker Deutz D16 006 mit gerader Motorhaube (frühe Version) vor einer ganzen Ladung rarer Lanz-Bulldogs aus den Jahren 1933, 1935, 1935, 1941 und 1950. Schöner kann es kaum werden





Panningen bietet nicht nur Seite an Seite stehende Traktoren, sondern viel Aktion. Hier ist ein schön patinierter Zetor 25A mit seinem Miststreuer in Aktion zu erleben

**D**er Zustrom nimmt nicht ab. Die Anfahrt über den ausgefahrenen, matschigen Feldweg mit seinen Unebenheiten treibt manchen Fahrer zur Verzweiflung. Dabei kennen sich die meisten Besucher mit schlechten Wegen und matschigem Gelände aus. Schließlich ist das Ziel der Besucher keine Cocktailparty mit Kostüm und Anzugzwang, sondern ein Traktortreffen. In langen Reihen stehen die Autos der Besucher, ordentlich eingewiesen durch Helfer, die das Chaos mit eingeübter Routine verhindern.

Wohl dem, der sich den Standplatz des eigenen Wagens gut eingeprägt hat.

### Aus aller Herren Länder

Bände sprechen die Kennzeichen der ange-reisten Autos. Vereint auf die Rückkehr der Besitzer wartend stehen hier Fahrzeuge aus Belgien, Frankreich, allen Teilen Deutschlands, aus dem UK, der Schweiz, Luxemburg und sehr zahlreich aus den Niederlanden. Das Letztere wundert nicht, schließlich befindet sich die Wiese auch in

Neben den Traktoren werden auch landwirtschaftliche Gerätschaften sowie Standmotoren gezeigt. Einen weiteren Teil der Ausstellung nehmen Lkw und Busse ein, auch Militärfahrzeuge und Feuerwehren sind zu besichtigen.

### Aktion wird großgeschrieben

Das Treffen hat es in sich. Hier wird gedroschen, dort werden Kartoffeln geerntet, anderswo wird historischer Straßenbau demonstriert. Miniaturtrucks und Traktoren ziehen ihre Runden auf einem Display, Esel laden zum Streicheln ein, dort wird Holz per Dampfmaschine gesägt, hier wird geschmiedet. Eine historische Kirmes zieht die Gäste an, woanders wird demonstriert, wie früher Wäsche gewaschen wurde.

Traktoren und Lokomobile ziehen ihre Runden. Tractorpulling, Teilemarkt und Livemusik sind weitere Attraktionen des Festivals. Aus verschiedenen Gründen konnte das Pflugterrain 2023 leider nicht realisiert werden, aber es gab mehr als genug anderes zu sehen.

## » Sogar ein australischer K.L. Bulldog hat seinen Weg um den halben Erdball herum hierher gefunden

den Niederlanden, genauer gesagt beim Dorf Panningen in Limburg. Und Panningen ist durch sein „Internationaal Historisch Festival (IHF)“ seit Jahren Ziel von Traktorfreunden aus (fast) ganz Europa.

Das IHF findet in diesem Jahr zum 42. Mal statt. Über die Jahre hinweg hat sich das Festival zum größten und wichtigsten Traktortreffen auf dem europäischen Kontinent entwickelt. Das Event wird alljährlich von der HMT (Historische Motoren und Traktoren Vereinigung) in dem Dorf in der Nähe von Venlo veranstaltet.

Sehr schön ist der patinierte Zetor 25A mit seinem Miststreuer anzuschauen (s. Bild links). Ein Zettelmeyer L500/09 packt das Heu wie Edward mit den Scherenhänden mit langen Greifzähnen (s. S. 68).

Dabei sind viele der Maschinen und Fahrzeuge den regelmäßigen Besuchern bereits seit Jahren bekannt, manche Traktoren kommen alljährlich wieder und sind oft auch an der gleichen Stelle zu finden. Das Festival wird vom HMT mit seinen mehr als 4.000 Mitgliedern organisiert. Dabei fand das erste Treffen 1979 statt, die-



Oben: Auch die französische Société française de Vierzon (SFV) baute Glühköpfe – hier ein S.F.V. Typ 302 auf flotter Durchfahrt  
Links: Der gusseiserne Ringo (siehe Steigrohr) ist ein 1939er Lanz D8531 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 38 km/h. Wer hätte nicht gern dieses Duo zu Hause?



Bulldog down under – der KL Bulldog wurde in Australien gefertigt





David-Brown-Flugzeugschlepper VIG 1/462 Mk2 von 1940, fünf Tonnen schwer und angetrieben von einem Otto-Motor



Summa cum laude: Deutz D 16006, hier die spätere Variante mit der schrägen Motorhaube. Die 160-PS-Knicklenker wurden 1969/1970 gebaut und brachten es auf 37 Exemplare inklusive zweier Prototypen

sem folgte 1980 dann die Vereinsgründung. Heute zeigen mehr als 1.200 Sammler ihre Maschinen, rund 400 bis 500 Stationärmotoren und wohl an die 3.000 Traktoren sind zu bestaunen, daneben historische Lkw und Busse und vieles mehr.

### Neuerungen in der Orga

Dabei weht der Wind für große Veranstaltungen durchaus schärfer als noch vor Jahren, die gestiegenen Kosten machen den Veranstalter zu schaffen. Auch imagetechnisch werden Oldtimer zunehmend skeptischer beäugt. Und so gibt es in Panningen einige wichtige Änderungen, um den Weg in die Zukunft zu ebnen.

Das Motto der Veranstaltung ist so auch „Oldtimers op de Weg nach Morgen“. Es zeigt, dass auch Oldtimerfans nicht Ewiggestrige sind. Bei der Veranstaltung wurde die Möglichkeit der Nutzung von E-Fuels aufgezeigt,

Panningen ist eine internationale Veranstaltung. Sonderthema waren dieses Jahr Allgaier- und Porsche-Traktoren. Hier der Porsche-Diesel Master 419 von Wim Fuchs



die nicht auf fossilen Brennstoffen basieren. Um die Anreise von Nutzfahrzeugen und ihren Fans günstiger und nachhaltiger zu gestalten, wurde im Vorfeld eine Karte publiziert, um eine gemeinsame Anreise zu bündeln. So konnten Interessierte beispielsweise umweltschonend in historischen Bussen anreisen und so die Kosten für die eigene Anreise und die der Fahrzeugbesitzer niedriger gestalten. Auch die Anreise per Bahn war möglich, vom Bahnhof in Venlo verkehrten kostenlose Shuttlebusse zum Gelände.

### Zukunft als FIVA-Weltevent

Das IHF wird in diesem Jahr zum ersten Mal als „FIVA-Weltevent für Nutzfahrzeuge“ klassifiziert. Die „Fédération Internationale des Véhicules Anciens“ ist der Welt-Dachverband der Oldtimer-Clubs, sie setzt sich für den Erhalt klassischer Fahrzeuge als technisches und kulturelles Erbgut ein.

Fotos: Chris Eckermann







Der Dampfswagen Fardier (1769) von Nicolas-Joseph Cugnot gilt als wahrscheinlich erstes Automobil – also als erstes Fahrzeug, das nicht von Menschen, Tieren oder dem Wind fortbewegt wurde. Hier quasi als Beweis der fahrfähige Nachbau aus dem Geburtsort des Erfinders Cugnot, Void-Vacon



Garant guter Stimmung: ein fahrbereiter Hanomag WD R 26!

Die FIVA bescheinigt dem IHF die Anerkennung für die öffentliche Demonstration konservierter und restaurierter alter Technik, analog zum Status eines mobilen Museums.

Dies äußert sich auf dem Gelände durch eine zusätzliche Zahl an Lkw und Bussen sowie durch die Kommissare der FIVA, die in grünen Hemden die Veranstaltung dokumentieren und auch für ein

## » Der ausgestellte Fardier des Erfinders Nicolas-Joseph Cugnot gilt als erstes motorisiertes Nutzfahrzeug!

ganz besonderes Exponat gesorgt haben. Ein Nachbau des „Fardier“ von 1769 wird hier gezeigt (s. Bild oben).

Der Fardier des französischen Erfinders Nicolas-Joseph Cugnot wurde zum Ziehen von Kanonen gebaut und gilt mithin als

Rechts: Niederländischer Eigenbau – der Porsche Senior. Wie auch der Brutus wird er mit der Kraft eines 6-Zylinder-Deutz-Motors bewegt



erstes motorisiertes Nutzfahrzeug. Dem Militäringenieur Cugnot gelang wahrscheinlich als Erstem die Entwicklung und Implementierung linearer, wechselnder Bewegung in eine kontinuierliche Rotationsbewegung. Die erste Dampflokomotive entstand erst 1802. Angeblich fuhr das Original leider nur, bis es bei der Erstvorführung in eine Mauer des Pariser Arsenalts krachte.

Die Fahrfähigkeit wird durch diesen und einen weiteren Nachbau in den USA demonstriert und kann auch von den Gästen in Pannungen bei den Vorführungen erlebt werden, wenn der holzbefeuerte Dampfswagen fauchend in Bewegung gesetzt wird. Ein

besonderer Publikumsmagnet ist erwartungsgemäß die Sonderausstellung zum Thema Porsche-Diesel- und Allgaier-Traktoren. Auf dem blumengeschmückten Hügel, der alljährlich einem Traktor des Sonderthemas vorbehalten ist, steht der Porsche Master 419 von Wim Fuchs.

Darum herum gruppieren sich die anderen Modelle der beiden Hersteller. Anderswo würde der Anblick vielen Porsche-Diesel-Fans das Wasser in die Augen treiben.

### Porsche-Diesel und Allgaier

Doch hier steht das Paradestück beinahe unbeachtet, die Porsche-Fans drängen sich um andere Besonderheiten – nämlich Nachbauten ehemals unrealisierter Typen aus der Schublade des Unternehmens: Porsche Senior, Porsche Brutus, Porsche Gigant und Porsche Evolution. Sowohl Senior als auch Brutus schöpfen dabei ihre Kraft aus einem







Links: Eigenbau-Einzelstück namens Lubbes aus den Niederlanden, basierend auf einem Renault-Schlepper  
Rechts: Seltener Hanomag WD (System Wendeler & Dohn) aus der Traktoren-Frühzeit



Prächtige Stimmung auch auf dem hierzulande seltenen, italienischen OTO-Traktor



Nicht nur der Haifisch hat Zähne. Die hat auch der Zettelmeyer L500/09 und sieht damit mehr als bedrohlich aus. Zupacken kann er

mit Sechszylinder-Deutz-Motor. Ein spezieller Fokus des IHF liegt auch bei den ganz alten Geräten aus den 10er- oder 20er- Jahren des letzten Jahrhunderts.

Eine Sonderausstellung vor dem FIVA-Zelt zeigt solche seltenen Veteranen. Hier finden sich Vorkriegs-Seltenheiten wie ein Hanomag WDR 26 (oben) und ein David-Brown-Flugzeugschlepper VIG 1/462 Mk2 (Seite 66 oben).

### Echte Oldies

Manche der Raritäten sind nicht nur stehend zu begutachten, viele verlassen ihre Standflächen und rattern über das Gelände.

So auch die legendären Glückkopfschlepper. Hier finden sich so ziemlich alle Namen der Originale, Lizenzen und Kopien auf den Steigrohren wieder. Es gibt Lanz aus allen

Altersstufen, französische Le Percheron, argentinische IAME oder DINFIA-Pampa, polnische Ursus. Auch Glückköpfe von SFV sind vertreten, und sogar ein australischer K.L. Bulldog hat seinen Weg um den halben Erdball herum hierher gefunden.

Beeindruckend ist ein Trailer, auf dem nicht weniger als fünf seltene Lanz-Raupenschlepper versammelt sind, die auf der ganzen Welt zusammengesucht wurden. Ein Lanz D8506 von 1950 ist mit einer „Roadless“-Halbkette ausgestattet und stammt aus Australien.

### Das große Besteck

Doch nicht nur die Oldschool-Fraktion ist vertreten. Es finden sich hier teilweise gigantische Youngtimer. Beeindruckend der neun Tonnen schwere Deutz D 16006 All-

rad-Knicklenker von 1970, von dem nur 37 Stück gebaut worden sind und der auf einer Radlader-Konstruktion basiert.

Erst auf den zweiten Blick fällt ein Deutz-Umbau mit luftgekühltem V8-Motor auf, der beim Tractorpulling eingesetzt wird und aus Argentinien stammt (S. 69). Aus Australien stammt ein weiß-blau-schwarzer Ford 8401 von 1981. Der von einem 110 PS starken Sechszylinder angetriebene Traktor ist auch in Australien mit 720 gebauten Exemplaren nicht häufig, aber eine echte Rarität in Europa. Auf seiner Front ist noch das alte Nummernschild angebracht. „Victoria-Garden State“ ist dort zu lesen.

### Raritäten und Eigenbauten

Auf dem italienischen OTO rattert eine begeisterte Mann-/Frauschaft über das





Der Boden fürs Classic-Tractorpulling wird von klassischen Schleppern geebnet, darunter diesem Hanomag R 425 von 1960. Er ist die Exportausführung des R 217 S und erst seit etwas mehr als zwei Jahren in den Niederlanden registriert



Dieser Ford hat den Weg halb um den Erdball geschafft. Es handelt sich um einen australischen Ford 8401 von 1981 mit 110 PS aus 6,6-Litern



Von vorne (fast) harmlos, von der Seite furchtflössend wirkt dieser Deutz-Umbau mit Achtzylinder-V-Motor, der seine Wurzeln in Südamerika hat



Auf unser Festival kamen dieses Jahr 22.190 Besucher, um die rund 3.000 ausgestellten Traktoren zu besichtigen!“ Mark van Lankfeld, Vorsitzender des HMT

Hierzulande ist der Lanz Voll-diesel populärer, doch der weißrussische MTS-50 wurde weitaus häufiger gebaut



Gelände. Dieses Exemplar überzeugt mit seiner Patina – und guter Laune (s. S. 68).

Doch nicht jeder Traktor kommt aus einer Fabrik. Der „Lubbes“ ist ein Eigenbau-Traktor, der auf einem Renault basiert und mit einem 1953er-Cummins-Motor versehen wurde. Die schwarze Lackierung und die individuellen Details machen das Gefährt einzigartig.

Eine komplette Berichterstattung würde Bände füllen, so viel ist hier zu sehen. Und dies honorieren die Besucher auch – exakt 22.190 Gäste finden 2023 den Weg zum IHF um die rund 3.000 Traktoren zu besichtigen, wie uns Mark van Lankveld vom HMT mitteilt. Diese Zahlen wecken Hoffnung, dass es auch 2024 wieder ein Internationaal Historisch Festival in Panningen gibt.

Chris Eckermann





# Bärenbande

**NÜTZLINGE** Merten Berckemeyer wuchs inmitten von Schlüter-Schleppern auf. Inzwischen besitzen er und sein Sohn Moritz drei Exemplare und setzen sie sporadisch in der eigenen Landwirtschaft ein. Wir – zwei Freunde von ganz früher – besuchten Familie Berckemeyer auf ihrem Hof



Fast dreimal so alt wie sein Besitzer ist dieser handliche, noch immer voll einsatztaugliche Oldtimer. Der S 450 kam auf den Hof, als Moritz vor sechs Jahren begann, gemeinsam mit Freunden Kartoffeln anzubauen



Im Sommer 1962 läutete der S 450 Schlüters Halbrahmen-Baureihe ein. Sein Dreizylinder-motor schöpft 42 PS aus 3,25 Litern Hubraum

Schlüter kaufte er 1969. Das war ein Super 950V mit der damals noch seltenen Traktomobil-Kabine. Dabei ging es ihm weniger um den Wetterschutz als um die Sicherheit. Zu Beginn der 1970er-Jahre kam ein Super 550V mit Frontlader auf die Domäne.

In den 1980er-Jahren liefen parallel ein Super 2000 TVL, ein Super 1500 TVL, ein Compact 1050 V6 sowie – vor allem für die Aufbauspritze – ein MB-trac auf dem 200-Hektar-Betrieb. Auf diesen Maschinen lernte ich das Treckerfahren, denn ich half meinem Onkel oft und gerne bei der Arbeit. Gegen Ende des Jahrzehnts ließ Schlüters Ersatzteillogistik immer mehr zu wünschen übrig, während die Konkurrenz vermehrt einen 24-Stunden-Service anbot. Daher wechselte mein Onkel schließlich zu Fendt.

Nach der Wende ging er zurück nach Mecklenburg-Vorpommern, wo er den Betrieb, auf dem er aufgewachsen war, teilweise zurückkaufen konnte. 80 Hektar pachtete er von meinem Vater.“

### Bäriges Hochzeitsgeschenk

2005 zog auch Merten nach Mecklenburg-Vorpommern und kaufte dort ein altes Gutshaus. Sohn Moritz wurde geboren,

**S**o eine Kurzreise nach Mecklenburg-Vorpommern hatten Eike und ich uns schon seit Längerem vorgenommen. Eike, Merten und ich lernten uns vor etwas über 30 Jahren im Maschinenbaustudium kennen, schlugen beruflich am Ende aber doch recht unterschiedliche Wege ein.

Nur Eike wurde tatsächlich Ingenieur, Merten IT-Fachmann, und meinen Beruf übe ich gerade aus, während ich diesen Artikel schreibe. Die Faszination für komplexe Mechanik ließ uns alle nicht los. Auch

Merten gelang es, diese Begeisterung in seine berufliche Tätigkeit zu integrieren.

So ist er letztendlich – auf sympathische Weise – schuld daran, dass in diesem Heft ein Artikel über unseren Besuch bei ihm erscheint.

### Erste Erfahrungen

Schlüter-Schlepper begleiten Merten quasi von Geburt an, und schon von diesem prägenden Erstkontakt hat er einiges zu berichten: „Mein Onkel hatte eine Domäne bei Ratzeburg gepachtet. Seinen ersten





Aufnahmen wie in den Schlüter-Prospekten lassen sich auch in Norddeutschland realisieren. Allerdings sparten wir uns die Mühe, das Auspuffrohr abzubauen



Die Schiebetüren sind eine feine Sache, weil sie nicht überstehen und eine gute Belüftung ermöglichen

seine Eltern Merten und Telse heirateten. Zur Hochzeitsfeier dachte sich die Familie ein ganz besonderes Geschenk aus.

Im Wissen um die Affinität des frischgebackenen Ehemannes und Familienvaters zu den Ackerschleppern aus Freising machte sein Schwager einen Super 1250 V des Baujahres 1969 ausfindig, ein frühes

weitgehend unverbasteltes Exemplar entsprach dem, was Bilder und Objektbeschreibung im Internet erwarten lassen hatten. Wenig später wick der Steyr einem John Deere 6170 M. Quasi im selben Atemzug erfuhr Merten von einem Verwandten des bekannten „Schlüter-Schmiedes“ Franz Jensen, dass in Nordfriesland ein Super

## » Die drei Schlüter tragen nicht die Hauptlast des Betriebes, sind aber oftmals nützlich

Exemplar mit runden Kotflügeln und Fritzmeier-Verdeck.

Schrauber im Nachbardorf bereiteten das kostbare Hochzeitsgeschenk optisch und technisch auf. Merten setzte den Schlüter gelegentlich auf drei Hektar Wiese ein, die zum Gutshaus gehören. Vor gut zehn Jahren übernahm er 80 Hektar Land von seinem Vater und betreibt im Nebenerwerb seitdem seinen eigenen Bio-Naturlandbetrieb mit reinem Ackerbau.

### Der Fuhrpark wächst

Mit dem alten Super 1250 V ließ sich die anfallende Arbeit natürlich nicht stemmen. Die Hauptlast übernahm ein Steyr, doch um 2019/20 kam noch einmal Bewegung in den Fuhrpark. Wieder einmal als Geschenk – dieses Mal von den Eltern an Moritz zur Konfirmation – kam aus Bayern ein S 450 des Baujahres 1965 auf den Hof. Obwohl Merten den Schlepper vorher nicht besichtigt hatte, wurde er nicht enttäuscht. Der

1250 VL von 1985 zu haben war – und wurde sich handelseinig mit dem Verkäufer.

### Eike lernt Trecker fahren

Obwohl die drei Schlüter größtenteils als Hobbyschlepper laufen, sind sie doch nicht komplett arbeitslos. Der S 450 wurde vor allem beschafft, weil Moritz im Alter von zwölf Jahren zusammen mit fünf Freunden begann, Kartoffeln anzubauen, die direkt in den Nachbardörfern vermarktet werden. Darüber hinaus macht der rüstige, 42 PS starke Oldtimer sich beim Mähen, Wenden und Schwaden von Heu nützlich.

Der Super 1250 V kommt mit seinem Baas-Frontlader bei Holzarbeiten zum Einsatz und arbeitet vor einem Schlegler. Der Super 1250 VL Special sorgt für die Feldbestellung und für Transporte, vor allem von Getreide und Heu. Bisweilen mulcht er auch eine Wiese, so bei unserem Besuch an einem sonnigen Oktoberwochenende. Moritz erledigte die Arbeit, Eike lernte Trecker fahren.



Der Super 1250 VL Special ist zweieinhalb Meter breit, fast drei Meter hoch und mehr als sechs Tonnen schwer



Die 130 PS aus 7,4 Litern  
Hubraum werden vom  
2,5-Meter-Mulchgerät ge-,  
aber nicht überfordert



Merten demonstriert die Super-Service-Technik: Die Kabine lässt sich hydraulisch kippen, die Motorhaube mit Hilfe menschlichen Gegengewichtes öffnen



Eike lernte Treckerfahren, änderte die Perspektive und kriegte den Durchblick





Den Super 1250 V von 1969 bekam Merten 2005 zur Hochzeit geschenkt. Mit dem Baas-Frontlader eignet er sich gut für Holzarbeiten und treibt zudem den Schlegler an

Im Umgang mit zwei- und vierradrigen Fahrzeugen keineswegs unerfahren, fasziniert ihn die Landtechnik seit jeher. „Warum bemühen die für 130 PS eigentlich mehr als sieben Liter Hubraum und nicht nur einen wie im Motorrad oder zwei wie im Auto?“, fragte er schon vor Jahrzehnten.

Dieses Gefühl der unbändigen Kraft aus dem Drehzahlkeller durfte er jetzt live erleben – und endlich einmal selbst die für ihn früher unfassbar vielen Gänge des Getriebes sortieren.

### Schlüter-Pläne als „Open Source“?

Weil ihn das Konzept der späten Schlüter-Schlepper mit der Halbrahmenbauweise und der kippbaren Schiebetürkabine überzeugt, äußert Merten einen spannenden Zukunftsgedanken: „Wäre es vielleicht möglich, die Konstruktionspläne zwecks Weiterentwicklung an Universitäten als „Open Source“ zur Verfügung zu stellen?“

Mit elektrischem Antrieb könnte unabhängig vom Energieträger (Akku, Brennstoffzelle etc.) auch die Geräuschkulisse aktuellen Ansprüchen gerecht werden – und die Studenten hätten eine Aufgabe mit Praxisbezug.“ Fachsimpelei über faszinierende Technik, Geselligkeit und Geschichten aus dem Leben – was braucht man mehr für ein gelungenes Wochenende? Das war bestimmt nicht unser letzter Besuch bei Merten. *Klaus Tietgens*

Das Schlüter-Konzept fand in den 1980er-Jahren zur weitgehenden Vervollständigung und überzeugt heute noch. Der Gedanke an ein „Update“ erscheint reizvoll







# Blasenschwäche kann jeden treffen! Schluss mit dem Tabu-Thema!

# STOPPT BLASENPROBLEME

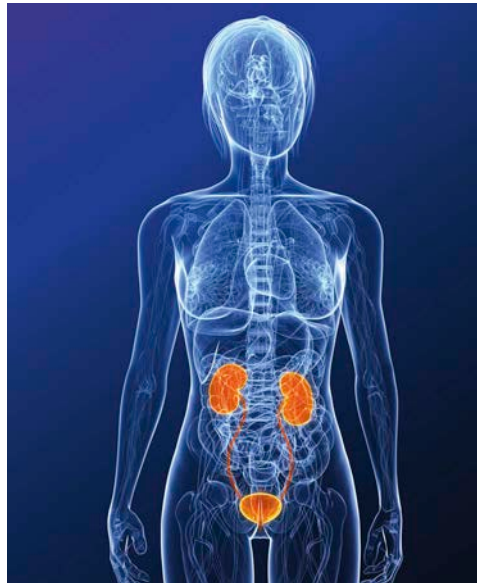
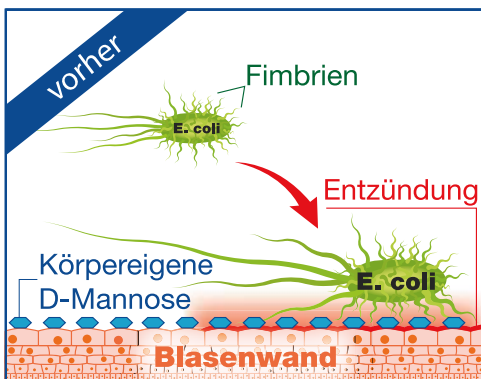
- Keine gefährlichen Nebenwirkungen
- Keine Angst mehr vor peinlichen Urintropfen
- Weg mit Inkontinenz-Einlagen
- Stoppt Blasenentzündungen dauerhaft
- Für Männer und Frauen geeignet
- Hergestellt in Deutschland
- Auch in der Apotheke erhältlich

Wenn die Blase zur Qual wird, kann das katastrophale Auswirkungen auf das gesamte Leben haben. Nicht nur körperlich, auch seelisch! 40 Prozent aller Frauen über 60 leiden darunter. Bei den Männern sind es 35 Prozent. Ab 70 sind es bei Männern und Frauen über 60 Prozent! Die Rede ist vom Tabu-Thema Blasenschwäche! Millionen Deutsche leiden still und heimlich! Auch Blasenentzündungen waren bisher ein schmerzhaftes Problem. Aggressive Antibiotika meist die Mittel erster Wahl. Doch das muss nicht mehr sein! **BlasenVital Forte ist die erste vollständige Blasen Schutz-Formel der Welt!** Rein pflanzlich! Rein natürlich! Zur dauerhaften Einnahme geeignet!

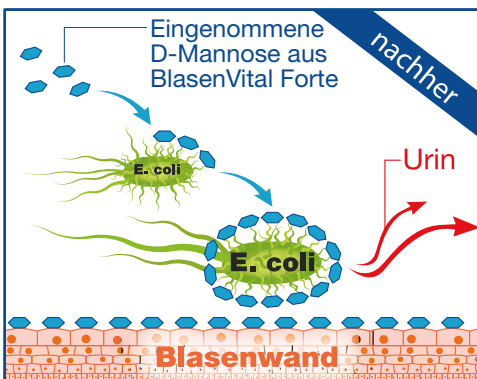
**Nur BlasenVital Forte enthält gleich alle 9 natürlichen Blasen-Retter!**

- **D-Mannose:** Stoppt Harnwegsinfektionen und verhindert diese dauerhaft! Das natürliche „Antibiotikum“ ganz ohne Nebenwirkungen. D-Mannose kleidet die Innenwände der Blase aus! Somit haben Bakterien und Keime keine Chance mehr, sich anzuhafte und zu überleben (Kranjčec et al. 2014, World Journal of Urology 32(1)).
- **L-Methionin:** Macht den Urin leicht sauer, damit Bakterien nicht mehr überleben können! Dauerhaft und ohne Nebenwirkungen.
- **Blaubeeren:** Was unsere Forscher entdeckten: Heimische Blaubeeren enthalten einen hohen Anteil an Proanthocyanidinen. Diese stärken die Blase auf ganz natürliche Weise!

Die D-Mannose-Schutzwirkung:

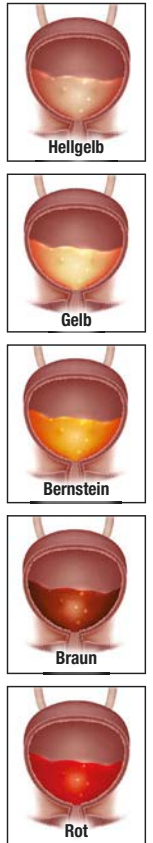


- **Löwenzahn:** Löwenzahn wirkt diuretisch! Stoppt die Reizblase und lässt Sie wieder entspannt das Leben genießen.
- **Cranberry:** Schützt die Blase nicht nur vor Entzündungen. Cranberry stärkt auch die Blasenmuskulatur! Starke Blase heißt: kein unkontrollierter Harndrang mehr (McKay et al. 2015, Food Chemistry 168).
- **Bärentraube:** Sie enthält sieben bis zwölf Prozent Phenolykoxide, vor allem den Pflanzeninhaltsstoff Arbutin. Daneben stecken reichlich Gerbstoffe vom Gallotannin-Typ sowie Flavonoide in den Blättern. Lindert Unterleibsschmerzen, häufigen Harndrang und Brennen beim Wasserlassen.
- **Goldrute:** Zur Durchspülung bei entzündlichen Erkrankungen der Blase und Harnwege hat sich die Echte Goldrute (Solidago virgaurea) in der Volksmedizin bereits seit Jahrhunderten bewährt.
- **Petersiliensaft:** Fördert die Nieren- und Blasenfunktion.
- **Kürbiskernextrakt:** BlasenVital Forte enthält Kürbiskernextrakt hochkonzentriert. Nichts stärkt eine Blase besser! Doch ohne D-Mannose wirkt Kürbiskernextrakt viel zu schwach (Bongseok et al. 2014, Journal of Functional Foods 8).



## Urin-Farben

Von farblos über leicht braun bis hin zu rötlich: Urin hat eine breite Farbskala. Jede Farbe gibt Aufschluss über den Gesundheitszustand. Bei gesunden Menschen sollte der Urin keimfrei, blassgelb und geruchsneutral sein. Denn: Harn besteht zu 95 % aus Wasser. Der Rest sind Harnstoff, Harnsäure, Kreatinin, Salze, Vitamine und Abbauprodukte von Arzneimitteln. Übrigens: Je mehr wir trinken, desto heller wird der Urin.



**Vergessen Sie die Angst vor peinlichen Einlagen und plötzlichen Flecken auf der Hose!**

**Unkontrollierten Harndrang können Sie für immer aus Ihrem Gedächtnis verbannen!**

Leserinnen und Leser dieser Zeitschrift können zum Vorzugspreis BlasenVital Forte (hergestellt in Deutschland) exklusiv hier beziehen. Sie erhalten eine Monatspackung BlasenVital Forte mit 60 Kapseln (Nahrungsergänzungsmittel · 46,3 g (430,89 € / kg) · Art.-Nr. 179-023-0) zum Vorzugspreis von nur je 19,95 € (UVP: 79,95 €). Bestellen Sie BlasenVital Forte Montag bis Freitag von 8.00 bis 20.00 Uhr und samstags und an Feiertagen von 8.00 bis 16.00 Uhr unter der **kostenlosen Nummer 0800 / 90 70 50 44**. (KOSTENLOS aus dem deutschen Festnetz). Sie erhalten BlasenVital Forte **PORTOFREI** und mit 60-tägigem Rückgaberecht. Darüber hinaus geben wir Ihnen bei AuraNatura® auf alle bezahlten Produkte eine **365-Tage-Geld-zurück-Garantie!** Sollten Sie mit einem unserer Produkte nicht zufrieden sein, erhalten Sie bei Retoure von diesem den hierfür entrichteten Kaufpreis zurück. Das ist Kaufen ohne Risiko.

Es gelten unsere **Datenschutzerklärung** und AGB unter [www.auranatura.de](http://www.auranatura.de). Schriftliche Anforderung möglich. Ihr Vertragspartner: AN Schweiz AG, Leubernstrasse 6, CH-8280 Kreuzlingen. Druckfehler/Irrtum vorbehalten. Die Lieferung erfolgt aus Deutschland.

**WICHTIG:**  
Vorteils-Nr.: 73N.01

**Verlangen Sie in Ihrer Apotheke ausdrücklich nach BlasenVital Forte von AuraNatura®!**

Erhältlich in Ihrer Apotheke: 60 Kapseln (PZN: 16868172)

Nahrungsergänzungsmittel



**FRAGEN?**  
[www.auranatura.de](http://www.auranatura.de) oder rufen Sie an!  
**Tel.: 0800 / 90 70 50 44**

**Bestellen Sie BlasenVital Forte gleich für Ihre Lieben mit! Niemand möchte an Blasenentzündungen oder Blasenschwäche leiden. Vorbeugen ist der beste Schutz.**



# Ausgebüchst

**SCHRAUBEN UND GEWINDE ERNEUERN** Gewinde zu reparieren klingt leicht, doch es ist die hohe Schule der Metallbauwerkstatt. Peter Götzinger, Materialexperte aus Freising im Ruhestand, verrät uns die Tricks und Kniffe der Gewindereparatur



Traktoren, die lange draußen stehen, rosten. Hier korrodieren dann auch die Gewinde



Peter Götzinger, Materialexperte aus Freising, hat in seinem Berufsleben bereits zahlreiche Gewinde repariert

Jeder, der selber an seinem Traktor schraubt, kennt die Probleme mit kaputten Gewinden. Schrauben oder Muttern lassen sich nicht mehr anziehen und gehen, ohne einen Anzugspunkt zu finden, „sahnig“ durch. Wird die Schraube dann herausgedreht, kommt meist das Gewinde gleich ganz mit. In vielen Fällen ist das sehr ärgerlich, denn das Ziel, die Montage endlich fertig zu machen, wird jetzt noch mit einer Gewindereparatur „garniert“. „In so einem Fall heißt es erst einmal tief Luft holen“, rät Peter. „Denn für eine gute Gewindereparatur braucht man Ruhe und gutes Werkzeug.“

## Check: Was ist kaputt?

Bei allen Gewindeschäden prüft Peter zunächst einmal, ob sich das alte Gewinde noch reparieren lässt. „Nicht in allen Fällen muss bei Durchgangs- oder Grundlochgewinden immer das Gewinde kaputt sein“,

erklärt Peter. „Bei schlechter Schraubqualität oder falscher Materialpaarung kann es auch passieren, dass das Gewinde der Schraube aufgegeben hat.“

Schrauben lassen sich leicht ersetzen – trotzdem muss man sich das Durchgangs- oder Grundlochgewinde gründlich ansehen, denn Reste des kaputten Schraubengewindes könnten sich darin befinden und ein Eindrehen der neuen Schraube verhindern. Wer dann mit Gewalt versucht, die neue Schraube einzudrehen, zerstört das bis dahin noch rettbare Gewinde. Um hier sicherzugehen, empfiehlt Peter, das Gewinde nachzuschneiden.

## Gewinde nachschneiden

„Bei unlegierten oder mildlegierten Stählen kann dies mit einem Einschnittgewindebohrer erfolgen“, erklärt der Material-Prof. Für hochlegierte Stähle bräuhete es jedoch Gewinde-Vor-, Gewinde-Nach- und zuletzt

einen Gewinde-Fertigschneider.“ Da hochlegierte Stähle an Oldtimertraktoren so gut wie nicht vorkommen, zeigt uns Peter die Handhabung des Einschnittgewindebohrers.

„Das Schneiden muss sehr sorgfältig und möglichst in einem Zug geschehen“, so Peter. „Nicht vergessen sollte man auch, den Gewindebohrer immer etwas mit Schneidöl zu beträufeln, damit es sich leichter drehen lässt und der Schnitt ‚sauberer‘ wird.“

## In einem Zug

Bei Grundlochgewinden muss gelegentlich noch mit einem Fertigschneider nachgearbeitet werden. „Der Grund ist, dass Einschnittgewindebohrer etwa auf ein Drittel ihrer Länge von ihrer Spitze aus gesehen den Gewinde-Vor- und Gewinde-Nachschneider integriert haben“, erklärt Peter. „Je nach Einschnittgewindebohrer-Typ ist das Gewinde dann nicht auf seiner gesamten Länge fertig nachgearbeitet, wenn der Bohrer auf den Grund des Grundlochgewindes stößt.“ Nach dem Nachschneiden muss das nachgearbeitete Gewinde schließlich noch mit Druckluft ausgeblasen werden. Schutzbrille nicht vergessen!

Bei Außengewinden ist der Aufwand nicht so hoch. Hier kommen entsprechende Nachschneidmutter oder Schneideisen zum Einsatz. Mit ihnen sollte ebenfalls möglichst in einem Zug das Gewinde nachgeschnitten werden.

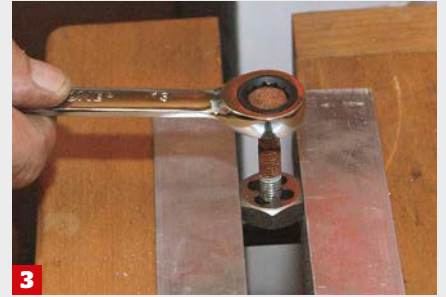




**1** Ist das Gewinde einer Schraube oder in einem Grundloch leicht beschädigt, kann es nachgearbeitet werden



**2** Wenn das Schneideisen in den Schraubstock gespannt wird, ist das Nachbearbeiten der Schraube sehr viel leichter



**3** Mit der Ringratsche kann Peter die Schraube in einem Zug durch das Schneideisen drehen



**4** Das Gewinde der nachbearbeiteten Schraube ist wieder voll hergestellt und kann bedenkenlos eingedreht werden



**5** Speziell bei der Materialpaarung Aluminium/Stahl gibt oft das Aluminium-Gewinde auf



**6** Beim Herausdrehen ist das Gewinde vollständig aus dem Aluminium-Durchgangsgewinde herausgekommen



**7** Peter bohrt das alte Durchgangsgewindeloch für die nächstgrößere Schraubengröße auf



**8** Mit dem Einschnittgewindebohrer wird in einem Zug das neue Gewinde in das Aluminium-Durchgangsgewindeloch geschnitten



**9** Peter testet zuerst das Gewinde, bevor die Distanzplatte wieder verbaut wird. Die eingedrehte Schraube muss plan aufsitzen



**10** Für jede Schraubengröße werden von den Werkzeugherstellern spezielle Gewindereparatur-Sets angeboten



**11** In den Gewindereparatur-Sets ist alles enthalten, um ein defektes Gewinde reparieren zu können



**12** Je nach Größe des Gewindeeinsatzes kann der Distanzring auf der Einbauspindel eingestellt werden

Fotos: Marcel Schoch





**13** Mit dem im Reparatursatz beiliegenden Kernlochbohrer muss das alte Gewinde aus dem Gewindeloch gebohrt werden



**14** Das fertig gebohrte Loch muss einen sauberen Schnitt zeigen, damit das Einsatzgewinde geschnitten werden kann



**15** Hier wird am Rand des Bohrloches eine Fase gesetzt. Das erleichtert das Setzen des Gewindeeinsatzes



**16** Die Fase darf nicht zu groß gesetzt werden, da sonst „Auflagefleisch“ für den Schraubenkopf fehlt



**17** In einem Zug schneidet Peter mit dem speziellen Einschnittgewindebohrer das Gewinde für den Einsatz



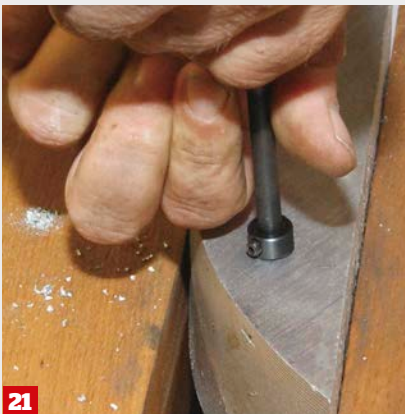
**18** Nach dem Bohren, Fasen und Gewindeindrehen bläst Peter das Gewindeloch nochmals sorgfältig mit Pressluft aus



**19** Der Gewindeeinsatz muss mit seinem Zapfen in den Mitnehmern der Einbauspindel zu liegen kommen



**20** Peter hat vorsichtig den Gewindeeinsatz auf das Gewindeloch gedreht, bis er leicht „gebissen“ hat



**21** Der Gewindeeinsatz kann mit der Hand eingedreht werden. Er sichert sich nach dem Eindrehen selbst

## Neu schneiden

Ist das Gewinde unrettbar verloren, weil es als Ganzes aus dem Gewindeloch herausgekommen ist, bleibt nichts anderes übrig, als ein neues zu schneiden. „Das geht aber nur, wenn genügend Material („Fleisch“) um die Gewindebohrung herum vorhanden ist“, sagt Peter, „denn man muss es für die nächstgrößere Schraubengröße aufbohren.“ War das ursprüngliche Gewinde ein M8, so muss jetzt ein M10-Gewinde hergestellt werden. Um hier die richtige Bohrergröße auszuwählen, muss man jedoch die Stei-

gung des nächst größeren Gewindes kennen. Wir bleiben beim Beispiel M10-Schraube. Sie hat die Gewinde-Steigung 1,5. Diesen Wert zieht man von 10 ab und erhält 8,5. In Folge muss, um eine entsprechende Gewindebohrung herstellen zu können, ein 8,5-Millimeter-Bohrer verwendet werden.

## Senkrecht ist das A und O

„Beim Aufbohren des alten Gewindeloches ist darauf zu achten, dass der Bohrer möglichst senkrecht in das Loch geführt wird“, warnt Peter. „Ideal ist hier natürlich eine

Standbohrmaschine, in die das Bauteil einspannt und ausgerichtet werden kann – jedoch ist das in vielen Fällen nicht möglich.“ Ein gutes Augenmaß oder ein zweiter Mann, der einem beim Ausrichten des Bohrers mit seinem Augenmaß behilflich ist, soll hier aber schon zu besten Arbeitsergebnissen geführt haben.

Ist das Loch gebohrt, benötigt man, wie bei der Gewindereparatur, wieder den Einschnittgewindebohrer. Auch hier hat das Schneiden wieder möglichst in einem Zug zu erfolgen. Selbstredend kommt auch





22

Der Gewindeeinsatz sitzt richtig, wenn er gut einen halben Millimeter unter dem Rand des Gewindeloches zu liegen kommt



23

Bei einigen Gewinden muss aufgrund der Schraubenlänge der Mitnehmerzapfen des Gewindeeinsatzes entfernt werden



24

Bei dem hier verwendeten Reparatursystem dient die Einbauspindel auch als Zapfenbrecher

Der Schrauben-Test beweist, dass das Gewinde senkrecht zur Bauteiloberfläche steht



25

Der abgebrochene Mitnehmerzapfen muss bei Grundlochgewinden aus dem Gewindengang entfernt werden



26



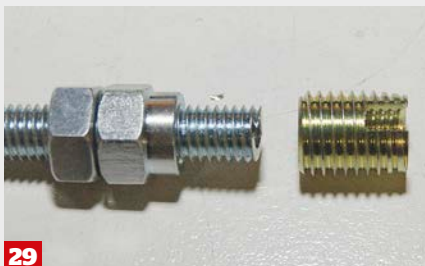
27

Für jede Gewindegröße werden von den Werkzeugherstellern spezielle Gewindeeinsatz-Reparatur-Sets angeboten



28

In den Sets ist alles enthalten, was zum Setzen einer Gewindebuchse nötig ist. Die Einsätze können auch separat gekauft werden



29

Kernstück des Reparatur-Sets ist der Eindrehler für die Gewindebuchse. Er ist an die Größe der Buchse angepasst

Zum Aufbohren wird stets der dem Set beiliegende Bohrer verwendet. Schneidöl erleichtert das Bohren



30

Schneidöl zum Einsatz. „Manchmal ist es nicht möglich, das Gewinde in einem Zug zu schneiden, weil sich die Späne am Gewindebohrer einfressen“, sagt Peter. „Immer wenn der Gewindebohrer anfängt, sich schwer drehen zu lassen, muss er herausgedreht, gereinigt und geschmiert werden, bevor weiter geschnitten wird.“

Insbesondere bei Grundlochgewinden geschieht dies schnell, da die Späne hier nicht nach unten wegfallen können. Deshalb sollte hier auch das Loch mit Pressluft ausgeblasen werden. „Wenn die Späne sich zu fressen beginnen, merkt man es auch daran, dass es beim Schneiden zu knirschen beginnt“, ergänzt Peter noch. „Wer dann trotzdem weiter schneidet, zerstört damit das neu geschnittene Gewinde, da die Späne zwischen Bohrer und Gewindengang zermahlen werden.“ Manchmal muss bei Grundlochgewinden noch das Gewinde, damit es vollständig durchgängig ist, mit dem Fertigschneider nachbearbeitet werden. Ob diese Arbeit nötig ist, hängt jedoch wesentlich von der Einschraubtiefe der Schraube ab. Sie sollte daher vor dem Schneiden noch ausgemessen werden.

### Wenn Fleisch fehlt

Nicht in allen Fällen kann das Schraubenloch auf das nächste Schraubenmaß aufgebohrt werden. „Manchmal fehlt Fleisch, ein anderes Mal ist kein Platz für eine größere Schraube vorhanden“, weiß Peter aus eigener Erfahrung. „Dann muss das Gewinde mit einem sogenannten Gewindeeinsatz repariert werden, um die gleiche Gewindegröße zu erhalten.“

Hierzu gibt es zwei ähnliche Methoden: Bei der ersten Methode wird eine Art flexible Drahtwendel in das alte Gewindeloch eingesetzt. Peter spricht hier von einem Rhomboid-Drahtkörper. Um ihn einsetzen zu können, muss mit einem speziellen Kernlochbohrer, der in der richtigen Größe den jeweiligen Gewindereparatursätzen beiliegt, das alte Gewinde aus dem Loch ausgebohrt werden. „Als Zweites kommt ein spezieller Gewindebohrer zum Einsatz“, erklärt Peter.





31

Auch hier setzt Peter eine Fase. Sie erleichtert das spätere Eindrehen der Gewindebuchse



32

Zur Montage der Gewindebuchse muss sie auf das Eindrehwerkzeug bis zum Anschlag aufgedreht werden



33

Damit sich die Buchse nicht auf dem Eindrehwerkzeug verdrehen kann, wird sie mit beiden Muttern gekontert



34

Zum Eindrehen der Gewindebuchse in einem Zug verwendet Peter einen leistungsstarken Akkuschauber



35

Die Gewindebuchse muss plan mit der Oberfläche des Bauteils abschließen. Leichter Überstand kann jedoch abgeschliffen werden



36

Auch hier zeigt der Schrauben-Test, dass die Gewindebuchse senkrecht zur Bauteiloberfläche steht

„Danach wird mit dem passenden Gewindegewindeschneider ein Gewinde geschnitten.“

Zwischen jedem Arbeitsschritt müssen auch hier immer wieder die Späne mit

die als Sollbruchstelle dient. Dies geschieht bei Gewinden, die kleiner als M14 sind, mit einem speziellen Zapfenbrecher. Auch er liegt dem Gewindereparatursatz bei. Dazu

schleißfest, korrosionsbeständig und sichern sich selbst“, so Peter. „Oft sind sie sogar besser als das Originalgewinde.“ Darüber hinaus können mit ihnen Spezialanwendungen realisiert werden.

## » Drahtgewindeeinsätze sind extrem verschleißfest, korrosionsbeständig und selbstsichernd

Pressluft aus dem Gewindegang geblasen werden. Im letzten Arbeitsschritt wird schließlich der neue Drahtgewindeeinsatz mit einer Einbauspindel in das Gewindeloch eingedreht. Hierzu befindet sich am Drahtgewindeeinsatz ein Mitnehmerzapfen, der nach unten auf die Einbauspindel gesetzt werden muss. „Um ein Fressen des Gewindeeinsatzes zu vermeiden, wird sie in einem Zug eingeschraubt“, so Peter.

### Besser als das Originalgewinde

„Der Einsatz sitzt richtig, wenn der erste Gewindegang circa einen halben Millimeter unterhalb des Gewindeloches zu liegen kommt.“ Um ein Durchgangsgewinde zu schaffen, muss schließlich noch der Mitnehmerzapfen abgebrochen werden. Hierzu ist eine Kerbe am Zapfen vorhanden,

wird der Brecher auf den Mitnehmerzapfen gesetzt und mit einem beherzten Hammerschlag abgeschlagen. Bei Gewinden ab M14 lässt sich der Zapfen außerdem mit einer Spitzzange abbrechen. Bei Grundlochgewinden kann das Entfernen oftmals unterbleiben.

„Hier muss dann aber auf die maximale Einschraubtiefe der Schraube geachtet werden“, ergänzt Peter. Keinesfalls sollte man beim Setzen des Drahtgewindeeinsatzes auf die Idee kommen, Schraubenkleber oder Ähnliches zu verwenden. Das Mittel würde durch die Drahtwicklung sickern und die eingedrehte Schraube verkleben – oder noch schlimmer, den neuen Gewindegang zusetzen, sodass sich die neue Schraube kaum mehr eindrehen lässt. „Drahtgewindeeinsätze sind extrem ver-

Um Kaltverschweißungen zwischen beispielsweise CrNi-Schrauben und Drahtgewindeeinsätzen aus Edelstahl zu vermeiden oder eine galvanischen Trennung kontaktkorrosionsgefährdeter Materialpaarungen zu erreichen, gibt es Drahtgewindeeinsätze mit unterschiedlichen Oberflächenbeschichtungen (zum Beispiel Silber, Zinn oder verschiedene Trockenschmierfilme).

Angeboten werden entsprechende Reparatursätze von verschiedenen Firmen. Die bekannteste ist Helicoil, hergestellt und vertrieben von der Firma Wilhelm Böllhoff GmbH & Co. KG. Weitere Hersteller sind die Firma Baer mit Baercoil und die Firma Alcoa mit dem Recoil.

### Reduktion möglich

Die zweite Methode ist das Setzen einer sogenannten Gewindebuchse. „Sie bietet, ebenso wie der Drahtgewindeeinsatz, den Vorteil, dass die ursprüngliche Gewinde-





**37**

Für stark legierte Metalle benötigt man Gewindebohrersätze mit Vor-, Nach-, und Fertigschneider



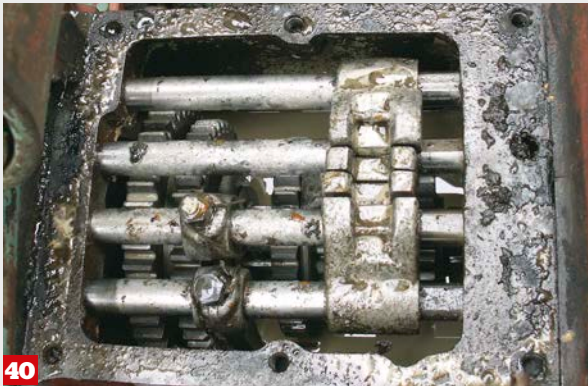
**38**

Bei der Gewindereparatur muss wegen des anstehenden Bauteils die gleiche Schraubengröße verwendet werden



**39**

Bei diesem Lenkgetriebe sind Grundlochgewinde verbaut. Hier helfen Gewindeeinsätze



**40**

Die Gewinde der Getriebedeckelschrauben wurden bereits mit Gewindeeinsätzen repariert. Gehen sie kaputt, helfen nur noch Gewindebuchsen



**41**

Ist genügend Material vorhanden, wie beim Deckel dieser Heckhydraulik, können auch Gewindebuchsen problemlos gesetzt werden

größe erhalten bleibt oder sogar reduziert werden kann“, sagt Peter. „Nachteil dieser Methode ist, dass, um die Gewindebuchse sicher setzen zu können, um das Gewinde Loch herum etwas mehr Material vorhanden sein muss als bei den Federeinsätzen.“

Im ersten Arbeitsschritt muss mit einem

zwei Muttern gekontert, damit sie fest mit dem Einbauwerkzeug verbunden ist. Jetzt kann der Gewindeeinsatz mit einem passenden Steck- oder Ringschlüssel in die Bohrung gedreht werden. Um sich die Arbeit zu erleichtern, kann hierzu auch ein kräftiger Akkuschauber verwendet wer-

Schraube schräg und die Buchse kann beim Anziehen herausgerissen werden.“

Die selbstschneidenden Gewindebuchsen sichern sich selbst. Daher müssen sie nicht verklebt oder verstemmt werden, wie das bei den nicht-selbstschneidenden älteren Gewindebuchsen noch vor ein paar Jahren üblich war.

Gewindebuchsen lassen sich vielfältig einsetzen. So eignen sie sich zur Reparatur von Gewinden in Aluminium, Leichtmetallen, NE-Metallen, Messing, Bronze, Gusseisen und in Kunst- und Schichtstoffen. Sie sind auch erste Wahl, wenn es darum geht, Zündkerzen-Gewinde zu reparieren.

Für diesen Fall werden spezielle kurze Gewindebuchsen angeboten. Auch Gewinde, die mit Gewindebuchsen repariert werden, sind sehr viel robuster als die Originalgewinde. Aus diesem Grund werden sie auch zur Verstärkung („Panzerung“) von Gewinden eingesetzt, da sie u. a. sehr viel höhere Scherkräfte aufnehmen können.

Wer Gewindebuchsen benötigt, findet sie im Netz oder einschlägigen Fachhandel zum Beispiel unter den Markennamen BaerFix, Ensat oder Kobsert.

Marcel Schoch

## » Was so einfach klingt, ist es eigentlich auch – aber nur, wenn wirklich präzise gearbeitet wird!

Kernlochbohrer das alte Loch aufgebohrt werden. Hier gilt für die Bohrergröße wieder die oben genannte Formel. „Um später die Buchse leichter eindrehen zu können, sollte die Bohrung noch mit einem Kegelsenker angesenkt werden“, rät Peter. Da der Gewindeeinsatz (Gewindebuchse) selbstschneidend ist, muss er, mit den Schneidschlitzen nach unten, auf das Einbauwerkzeug gedreht werden.

### Rein mit der Buchse

Das Einbauwerkzeug ähnelt stark einer Schraube, auf die zwei Muttern aufgedreht sind. Ist es in die Gewindebuchse eingedreht, wird die Gewindebuchse mit den

den. Beim Eindrehen schneidet sich die Buchse ihr Aufnahmegewinde selbst. Ist die Buchse bündig in das Bauteil eingedreht, können die Kontermuttern wieder gelöst und das Einbauwerkzeug herausgedreht werden – fertig!

### Präzision ist wichtig!

Was so einfach klingt, ist es eigentlich auch, wenn präzise gearbeitet wird. „Sowohl beim Bohren des Loches als auch beim Setzen der Buchse ist darauf zu achten, dass dies genau senkrecht zum ursprünglichen Gewinde erfolgt“, warnt Peter „Speziell kurze Buchsen neigen dazu, sich schräg in das Bohrloch einzuziehen. Dann sitzt die



# Wetterschutz aufarbeiten

**AUFGESATTELT** Traktor-Verdecke werden hoch beansprucht. Wind, Regen und Sonne lassen sie im Lauf der Zeit brüchig und undicht werden. Doch nicht jedes Verdeck muss gleich ausgetauscht oder vom Sattler bearbeitet werden. Kleine Reparaturen kann der Traktorist auch selbst erledigen

**T**homas Gasteiger ist stolzer Erstbesitzer eines 1974er Deutz 8006. Die Sechszylinder-Legende ist mit einem sogenannten Stabdach aus glasfaserverstärktem Kunststoff des allseits bekannten Herstellers Fritzmeier ausgerüstet. „Eigentlich handelt es sich viel mehr um ein Hardtop als um ein Verdeck“, sagt Thomas, „wären da nicht die beiden

ausgerüstet worden. Doch durch Sonne und Straßenschmutz wurden die Sichtfenster mit den Jahren vollkommen blind.

## Fenster integrieren!

„Durch Zufall habe ich vor ein paar Wochen zwei Eckseitenschürzen im Internet entdeckt und dann ersteigert“, erzählt Thomas. „Leider haben sie aber keine Fensteraus-

lerei in Sigmertshausen nördlich von München betreibt.“ Als gelernter Sattler ist es für Heinz kein Problem, die Fenster in den Eckseitenschürzen zu ergänzen. Für uns die Gelegenheit, Heinz bei seiner Arbeit über die Schulter zu sehen – zumal er versprochen hat, uns alle Arbeiten zu zeigen, die auch ein Hobbyschrauber an einem Traktorverdeck vornehmen kann.

Vorab gibt uns Heinz aber noch ein paar Ratschläge, falls man doch einmal die Dienste eines Sattlers für sein Traktorverdeck in Anspruch nehmen muss. „Es ist sehr wichtig, dass der Kunde mir genau seine Wünsche schildert, bevor ich loslege“, so Heinz. „Will er wieder ein dem Original ähnliches Verdeck, ist es sehr hilfreich, wenn er das alte Exemplar mitbringt.“ An diesem kann der Profi nicht nur das Mate-

## » Sogenannte Cabrio-Verdeck-Kunststoffscheiben sind für Traktoren zu empfindlich und brechen leicht

Eck-Seitenschürzen aus PVC. Sie machen mir schon seit geraumer Zeit Ärger.“

Damit der Fahrer nach links und rechts auf den Boden sehen kann, sind sie vom Hersteller mit großen Kunststofffenstern

schnitte“. Trotzdem hat sie Thomas gekauft. Er ist nämlich nicht nur Landwirt, sondern auch Landmaschinenmechaniker-Meister.

„Über meine Arbeit kenne ich den Sattlermeister Heinz Noß, der eine eigene Satt-

## Materialauswahl, Kanten- und Fenster-Schweißen



1

Die Demontage ist kinderleicht. Eine Schraube lösen und aus der Schiene des Fensterrahmens ziehen ...



2

Wichtig! Die Besprechung mit dem Sattler. Nur dann ist sicher, dass er genau weiß, was man will



3

PVC-Verdeckstoffe werden in einer großen Auswahl angeboten. Lkw-Qualität ist die beste!



4

Die Auswahl an Verdeckfenstern ist groß. Heinz hält einen Musterkatalog in der Hand



5

Nicht empfehlenswert: sogenanntes „Astra-Glas“ für Pkw-Cabriolets. Zu erkennen (und ausnahmsweise zu meiden) am E-Prüfzeichen



rial feststellen, sondern auch, wie das Schnittmuster aussieht, wie es vernäht ist und welche Beschläge verwendet wurden. Das spart Recherche und senkt die Arbeitskosten! Thomas hat die alten Eckseitschürzen dabei und zeigt sie Heinz.

### Erste Schritte

Im ersten Schritt sucht Heinz das richtige Material heraus. Er beginnt mit den Kunststoffscheiben. „Sie sind in Stärken von 0,5 bis 2 Millimeter erhältlich“, erklärt er. Für den Deutz von Thomas wählt er ein Material mit einer Stärke von 0,8 Millimeter aus. Es kommt dem Original-Material am nächsten. „Viele machen hier bereits den Fehler, auf sogenannte Cabrio-Verdeck-Kunststoffscheiben (bekannt als „Astra-Glas“) zurückzugreifen“, sagt Heinz. „Es ist aber relativ empfindlich und bricht gerne bei Kälte.“

Solche Kunststoffscheiben erkennt man übrigens schnell an der sogenannten E-Zulassung. Was für Pkw Sinn macht, weil es sonst bei der nächsten HU wegen fehlender E-Zulassung Ärger mit dem Prüfer gibt, kann beim Traktor jedoch (ausnahmsweise) vernachlässigt werden. Hier braucht es keine E-Zulassung. Hier zählen die Alltagstaug-



Zur Seite blind!  
Der Deutz 8006,  
Baujahr 1974,  
von Thomas  
Gasteiger

lichkeit und die Qualität! Im zweiten Schritt wird der Verdeckstoff ausgewählt.

### PVC-verstärkt ist die Norm

Heinz zeigt uns einen Katalog mit Stoffen in allen erdenklichen Farben, Stärken und Materialien. „Stoffverdecke aus sogenann-

ten Segelleinen mit Gummierung sind nur bei sehr alten Traktoren üblich. Ab den 1960er-Jahren haben sich wegen der einfacheren Pflege, UV-Beständigkeit, Wasserdichtheit und Frostunempfindlichkeit zusehend PVC-Verdeckstoffe durchgesetzt – im Gegensatz zum Pkw-Verdeck. PVC-Ver-



6

Sorgfalt ist geboten: Mit ruhiger Hand und geradem Schnitt schneidet Heinz das neue Seitenteil aus



7

Feststackern der Kante hilft Falten zu vermeiden



8

Das Heißluftschweißen und Rollern der Kante zur gleichen Zeit will geübt sein



9

Das Übertragen der Originalmaße muss sehr genau erfolgen



10

Heinz überlegt, wie er ohne zu viel Verschnitt das Fenster aus der Meterware ausschneidet



11

Gerade Linien und damit auch Schnitte sind Voraussetzung, dass das Fenster gut passt





12

Zum Ausschneiden nur eine gute Schere verwenden, damit das Material nicht an den Kanten ausfranst



13

Innenseite! Das ausgeschnittene Folienglas wird zuerst an den Kanten mit dem Verdeckstoff verschweißt



14

Außenseite! Die Seiten des Fensters verschweißt Heinz von außen mit dem Verdeckstoff



15

So soll es aussehen. Das Anschauungsobjekt ist fertig verschweißt

deckstoff bekommt man über den Nutzfahrzeug-Ersatzteilhandel. Hier wird er für Lkw (sogenanntes Planenmaterial) als Meterware angeboten.

Als Drittes kommt die Wahl des Fadens. „Für ein Verdeck sollte immer Nylon-Garn verwendet werden, auch wenn ursprünglich ein Baumwoll-Garn oder Ähnliches verwendet wurde“, erklärt Heinz. Der Grund: Es ist extrem zugfest, witterungsbeständig und von Naturfasern nur für einen Experten unterscheidbar.

### Das kann auch der Laie

„Ein ganzes Verdeck kann ein Laie sicherlich nicht anfertigen – das muss gelernt sein! – aber viele kleine Dinge wie Verdeck-Teile nachfertigen, ein neues Fenster einsetzen oder Befestigungsapplikationen setzen, sollten bei etwas Geschick immer möglich sein“, ermutigt uns Heinz.

Zuerst zeigt er uns an einem Anschauungsobjekt, wie ein Seitenteil angefertigt

## » Verdeck-Teile nachfertigen oder ein neues Fenster einsetzen – das kann man selbst tun!

und ein Fenster neu gesetzt und eingeschweißt wird. Hierzu bereitet er zunächst als Anschauungsobjekt einen PVC-Verdeckstoff vor. Anhand des Originals schneidet er zuerst aus der Meterware die Umrisse des Eckseitenteils heraus.

Hierbei achtet er darauf, gut zwei Zentimeter Übermaß zu haben. „Die benötige ich, um die Verdeckkante herstellen zu können“, so Heinz. Dann legt er das mit Übermaß herausgeschnittene Seitenteil auf seinen Sattlertisch und klappt die Kante auf Maß um.

### Mit Industriefön und Gummirolle

Damit sie nicht zurückspringt und faltenfrei bleibt, tackert er sie leicht auf dem Tisch fest. „Um die Kante zusätzlich zu versteifen, könnte man jetzt noch einen Metall- oder Kunststoffstab in die Falzecke legen“, erklärt Heinz weiter. Für die weitere Bearbeitung braucht er dann nur einen Industriefön und eine kleine Gummirolle. „PVC-Verdeckstoffe können ganz einfach verschweißt werden. Man muss aber darauf achten, dass der Industriefön mindestens 600 Grad heiß wird und eine kleine Düse hat“, so unser Profisattler. Mit dem Fön bläst er gleichmäßig mit leichtem Abstand zwischen das PVC-Material und rollt es sofort mit der Gummirolle faltenfrei fest. In wenigen Sekunden hat Heinz so eine dauerhafte Kante hergestellt. „Das Heißluftfönschweißen von PVC-Stoffen sollte man erst an einem Stück Verschnitt üben“, warnt Heinz. Es kommt nämlich anfangs schnell vor, dass der Stoff verbrennt oder sich wellt.

### So geht Heißluftfön-Schweißen

Anschließend will uns Heinz das Setzen eines Verdeckfensters zeigen. Hierzu überträgt er zuerst die Maße des Originalfensters auf den Verdeckstoff mit einem Filzstift. Danach wird der Fensterausschnitt mit der Schere oder dem Messer aus dem PVC-Verdeckstoff ausgeschnitten und das Verdeckteil wieder auf den Sattlertisch faltenfrei und mit der Innenseite nach oben festgetackert. Dann nimmt er das Fenstermaterial und schneidet das Fenster heraus. Um es einschweißen zu können, achtet er darauf, dass das Fenster am Rand gut ein bis zwei Zentimeter größer ist als der Ausschnitt.

Das neue Fenster wird dann von innen auf den Fensterausschnitt gelegt und zuerst die Ecken mit dem Industriefön angeschweißt. „Das ist wichtig, damit es faltenfrei eingeschweißt werden kann“, erklärt Heinz. Danach kann man es, diesmal von außen, mit dem Industriefön und Rolle einmal rundherum festschweißen. Noch ein

Hinweis von Heinz: „Beim Heißluftfön-Schweißen von Kunststofffenstern muss man Blaseneinschlüsse zwischen Fensterfolie und Verdeckstoff unbedingt vermeiden. Sie können zu Undichtheiten oder Rissstellen führen.“

### Mit Nadel und Faden

Nicht immer jedoch kann ein Fenster eingeschweißt werden, weil es zum Beispiel das Material nicht zulässt oder es nicht original war. Dann muss genäht werden. So auch im Fall von den beiden Eckseitenteilen von Thomas.

Um ein neues Fenster einzunähen, braucht es nicht gleich eine Profi-Nähmaschine. Bei dünnen Verdeckstoffen und Kunststofffenstern funktionieren auch Haushalt-Nähmaschinen – die müssen allerdings für Leder geeignet sein. Und: Leder-nähnaedel nicht vergessen. Fragen Sie Ihre Frau oder Mutter, die wissen sicherlich, welche sie benötigen.

Auch beim Nähen müssen wie beim Verschweißen zuerst die Maße des Fensterausschnittes auf die Innenseite des Verdeckstoffs übertragen werden. Dann wird aber nicht das Fenster aus dem Verdeckstoff ausgeschnitten, sondern zuerst ein passendes Stück Fensterfolie auf den Verdeckstoff gelegt und entlang der aufgezeichneten Kontur faltenfrei auf der Innenseite festgenäht. Dabei muss noch nicht einmal die Form des Folienfensters ausgeschnitten sein, solange es den Fensterausschnitt völlig abdeckt. Sie wird nämlich erst zurechtgeschnitten, wenn das Fenster fest vernäht ist.



## Befestigungsapplikationen anbringen



1

Die Auswahl an Beschlägen und Befestigungsapplikationen ist kaum übersehbar



2

Jetzt geht's los: Heinz markiert die Stelle, an der eine Befestigungsöse gesetzt werden muss



3

Mit dem Rundeisen wird auf einer geeigneten Unterlage ein Loch aus dem Verdeck herausgestanzt



4

Ein Nietenamboss ist für das Einschlagen von Nieten sehr hilfreich. Er verhindert ein Wegrutschen der losen Teile



5

Unten liegt der Nietösenstift, oben der Nietösendeckel



6

Das Nieteisen muss gut sitzen, bevor mit dem Hammer darauf geschlagen wird



7

Ein Schlag genügt Heinz, damit die Bördelung gleichmäßig rund sitzt



8

Zur Befestigung des Riemens benötigt man eine Stiftniete, Niettülle und zur Sicherung gegen Einreißen des Verdeckstoffs eine Unterlegscheibe



9

Von der Verdeckhinterseite wird die Stiftniete mit der Unterlegscheibe durch das Nietloch geschoben



10

Jetzt geht's los: Der Nietstift wird auf eine geeignete Unterlage gelegt, der Riemen dann mit der ...



11

... Schnallenrückseite nach oben aufgesteckt, die Niettülle aufgeschoben und mit einem Hammerschlag vernietet



12

Jetzt lässt sich das Verdeck am Überrollbügel sichern



13

Auswahl möglicher Befestigungsapplikationen: großer Drehverschluss (links), Drehwirbel (Mitte) und VW-Öse mit Steckstripe (rechts)



14

Gummizüge verhindern das Flattern von Verdeckteilen. Sie werden meist in die Abkantung mit eingenäht



15

Gummibänder mit Löchern werden auch gerne in der Abkantung des Verdecks eingnäht



16

Die Mutterteile von Druckknöpfen werden in das Verdeck genietet. Der Vaterteil am Blech verschraubt



17

Druckknöpfe gibt es in allen Farben, Größen und Formen. Heinz zeigt einen brünierten und polierten Druckknopf



18

Profis haben natürlich eine Nietmaschine. Mit ihr ist das Vernieten von Druckknöpfen kinderleicht



Hierzu verwendet Heinz ein spezielles Sattler-Scherenmesser. Damit schneidet er, der äußeren Kontur der Naht folgend, das Fenster passend zurecht. Zur Naht hält er dabei einen Abstand von gut zwei bis drei Millimetern, um diese nicht zu beschädigen. Dann dreht er das Verdeck um, sticht vorsichtig ein kleines Loch in den Teil des Verdeckstoffes, der noch den Fensterauschnitt abdeckt, und fädelt das Scherenmesser ein. Dann trennt er mit diesem vorsichtig rund fünf Millimeter neben der Naht das Fenster aus.

„Bei Fenster-Reparaturen funktioniert das Ganze ähnlich. Nachdem die alte Fensterfolie durch vorsichtiges Auftrennen der Nähte mit einem scharfen Messer ausgelöst wurde und alle alten Fensterreste entfernt sind, näht man ebenfalls zuerst ein grob zurechtgeschrittenes Folienfenster entlang der alten Naht fest“, so Heinz.

Erst wenn es angenäht ist, wird seine endgültige Form entlang der neuen Naht mit dem Scherenmesser ausgeschnitten. Zum Dichten der Fenster-Naht empfiehlt Heinz übrigens Zelt-Dichtmittel. Man bekommt es leicht für wenig Geld in jedem gut sortierten Camping-Zubehör-Handel.

### Besuch beim Camping-Handel

Noch ein Wort von Heinz zum Nähen: „Gute Sattlerarbeit beziehungsweise Nähte

dreimal auf der Nahtlinie vorwärts und rückwärts und zieht dann erst die eigentliche Naht. Bevor man die Naht beendet, macht man das Gleiche nochmal am Nahtausgang.

### Beschläge festnieten

„Auch Beschläge kann man selber reparieren“, sagt Heinz. Ob große Drehverschlüsse, sogenannte Drehwirbel (kleine Drehverschlüsse), VW-Ösen mit Steckstrippen,

## » Zum Dichten der Fenster-Naht empfiehlt Heinz übrigens ganz einfach Zelt-Dichtmittel

erkennt man immer an der Stoppnaht. Sie verhindert, dass sich die Naht am Nahtansatz im Laufe der Zeit löst.“ Zum Stoppnaht-Setzen fährt man am Anfang der Naht circa zwei bis drei Zentimeter zwei- oder

Lochösen, Druckknöpfe, Zurrriemen oder Gummibänder mit Haken, alles ist problemlos in jeder Größe und Ausführung im Nutzfahrzeug-Teilehandel oder bei Sattlereien erhältlich. „Das Setzen dieser Appli-

### Nähen



**1** Wer die Wahl hat, hat die Qual – das gilt besonders bei der Farbauswahl des richtigen Fadens



**2** Heinz näht immer zuerst die Stoppnaht, bevor er eine Naht am Verdeck setzt



**3** Um eine gerade Naht hinzukriegen, sind eine ruhige Hand und ein gutes Auge nötig



**4** Erster Schritt beim Einnähen eines Fensters: Heinz zeichnet die Konturen des Fensters auf den Verdeckstoff auf



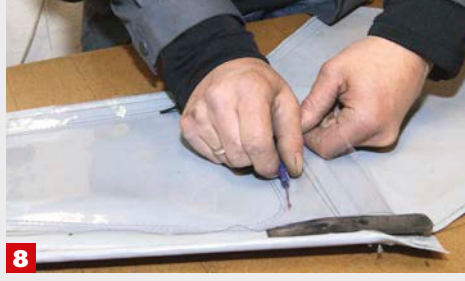
**5** Zweiter Schritt: Das Folienglas wird grob zurechtgeschritten



**6** Dritter Schritt: Das grob zugeschnittene Folienglas wird von der Rückseite faltenfrei entlang der aufgezeichneten Kontur auf das Verdeck genäht



**7** Wichtiges Werkzeug für einen Sattler – das Sattler-Scherenmesser



**8** Vierter Schritt: Der Überstand des Foliensfensters wird zwei bis drei Millimeter neben der Naht sauber abgetrennt



**9** So sollte das ausgeschnittene Fenster aussehen, damit es dauerhaft hält



kationen ist immer gleich“, sagt Heinz. „Wichtig ist hier nur das passende Werkzeug.“ Benötigt wird beim Neusetzen dieser Teile zum Stanzen von Nietlöchern im Verdeckstoff immer ein Locheisen-Satz. Er sollte die gängigsten Größen von zwei bis circa 25 Millimeter enthalten.

Auch Nieteisen in den passenden Größen für die benötigten Nieten und ein Hammer sind notwendig. „Hat man diese Werkzeuge, ist es wichtig, die Applikation richtig zu setzen“, so Heinz. Bei defekten Befestigungsteilen kann man meist das alte Nietloch in der Plane wieder verwenden.

Ist die Befestigung großflächig ausgerissen, hilft meist nur noch, jeweils einen Flicker von vorne und hinten über die defekte Stelle zu nähen, um dann in diesen das neue Nietloch zu stanzen. Die Befestigungsapplikation muss jedoch immer so gesetzt werden, dass die Verdeckplane weder flattert

noch zu stramm sitzt, sonst reißt das Verdeck schnell wieder an dieser Stelle ein“, erklärt Heinz. So einfach Nieten aussieht, es will geübt sein: Der Nietstift wird von der Innenseite des Verdeckstoffs durchgeschoben und von außen die Nietplatte aufgesetzt. Nun folgt ein beherzter aber gefühlvoller Hammerschlag auf das möglichst senkrecht auf der Nietplatte stehende Nieteisen. Die Nietung ist gelungen, wenn die Bördelung im Nietkreis gleichmäßig verdrückt ist.

Bei hoch belasteten Befestigungen sollte zwischen Nietstift und Innenseite des Verdecks noch zusätzlich eine Kunststoff-Unterlegscheibe gelegt werden. Sie verhindert allzu schnelles Einreißen.

Thomas war jedenfalls sehr zufrieden, als er seine Eckseitenteile von Heinz abgeholt hat. Nun sehen sie wieder aus wie die originalen und Durchblick auf die Straße hat er jetzt auch wieder! *Marcel Schoch*

## Drei goldene Regeln

### 1. Richtige Selbsteinschätzung

Verdeckreparaturen sehen leicht aus – sind es aber nicht. Traut man sich die Arbeit nicht zu, lieber zum Sattler gehen, bevor man größeren Schaden anrichtet!

### 2. Übung macht den Meister

Auch leichte Verdeckreparaturen wollen gelernt sein. Bevor es ans Original geht, immer erst an Schnittresten üben!

### 3. Auf Haussegen achten!

Bevor Sie eine Nähmaschine zum Verdecknähen zweckentfremden, immer erst fragen, ob Sie das auch dürfen – sonst hängt schnell der Haussegen schief.



10

Fünfter Schritt: Von der Vorderseite schneidet Heinz den Verdeckstoff aus dem Fensterausschnitt



11

Sauber ausgetrennt – das Fenster ist fertig. Wer will, kann die Naht jetzt noch mit Dichtmittel dichten



12

Sattlermeister Heinz Noß hat eine eigene Sattlerei in Sigmertshausen



13

Zur leichteren Montage des Seitenteils in die Schiene des Fensterrahmens sprüht Thomas die Verdeckkante mit Silikon ein



14

Rundumblick gesichert! Thomas ist zufrieden mit den neuen Eckseitenteilen seines Deutz. Sie sind vom Originalteil nicht zu unterscheiden





Pit und Benjamin mit ihrer Bautz-Tragschlepper-Sammlung. Die beiden orange-roten 200er stammen aus der Sulinger Region, während der jüngst hinzugekommene 300er seinen Weg aus Schura, südöstlich des Schwarzwalds, ins nordwestdeutsche Sulingen fand. Alle drei haben noch ihren Original-Lack

# Wenn der Vater mit dem Sohne ...

**SAMMLERSPASS** Der fehlte noch zum Glück: ein blauer Bautz 300. Benjamin Osterholz (42) und Sohn Pit (8) freuen sich über den nicht alltäglichen Fang, den sie aus dem Süden nach Sulingen holten ...

**N**icht ganz alltäglich, auch für Traktorfans, ist der Anblick der drei Tragschlepper, in Formation aufgestellt, rund 700 Kilometer entfernt von ihrem Herstellungsort, dem baden-württembergischen Saulgau. Derart markante Blechverkleidungen findet man nur selten. Doch beginnen wir von vorn.

Vor dreizehn Jahren war die Traktor Classic schon einmal zu Besuch bei Benjamin – im schönen Sulinger Land, im Landkreis Diepholz, zwischen Oldenburg und Hannover. Damals stellte er seine Sammlung von acht Bautz-Schleppern und einem

Bautz-Mähdrescher vor. Sohn Pit war noch gar nicht geboren. Umso spannender für ihn, die Schlepper gemeinsam mit seinem Vater vorzustellen!

Bautz, das Unternehmen aus dem ober-schwäbischen Saulgau, bereits seit dem frühen 20. Jahrhundert ein wichtiger Produzent von Landmaschinen, baute von 1950 bis 1963 immerhin rund 25.000 Schlepper.

Von den damals angebotenen Typen konnte uns Benjamin fast alle vorstellen, denn schließlich ist er als Sammler Kompletlist. Dass wir ihn wieder besuchen werden, wenn sich etwas in seiner Sammlung

tut, versprochen wir damals, und nun war es – nach 13 Jahren – endlich so weit!

## Schlepperbau in Blau

Der wichtigste Neuzugang ist ein 1960 gebauter Typ 300 – im seltenen Bautz-Blau. „In Deutschland gibt es meines Wissens nur noch maximal zehn blaue 300er. Das Bautz-Blau hat keine RAL-Nummer, da muss man per Farbkarte schauen, wie man die nachmisch, falls man was ausbessern will.“

Der schnittig-schlanke 20-PS-Schlepper verkaufte sich damals mit 3.012 Einheiten recht gut, allerdings nicht so gut, dass Bautz für die Schlepperbau-Sparte eine Zukunft sah. 1963 endete die Herstellung der 200er- und 300er-Modelle. „Was ich an den 200ern und 300ern so mag, ist, dass die so aufgeräumt sind!“, ruft Benjamin und schwingt sich mit Sohnmann Pit auf den blauen





Auf Spritztour durch die Feldmark. Der 300er ist noch gut in Schuss, nur der Triebbling musste ein wenig nachgestellt werden. Den Lack haben Pit und Benjamin auf Ist-Zustand konserviert







Dieser 200er kam wie der 300er im Frühjahr zur Sammlung. Er lief lange Jahre beim Händler als Vorführschlepper, danach bei einer Mühle und dann bei einem Gartenbaubetrieb – laut Stundenzähler aber insgesamt nur 2.800 Stunden!



Typenschild und Aufkleber des nicht mehr existenten Landmaschinenhändlers Windhorst in Barenburg bei Sulingen



Einsatz beim Vorbesitzer! Der Umsturzbugel von Fritzmeier ist 1977 von der Firma Herbert Hauser in Tuningen nachgerüstet worden. Die Plane gehört zu einem Sirocco-Warmluft-Verdeck

Boliden zur Spritztour. Anstandslos springt der 300er an. „Der läuft tadellos und ist noch fast genauso, wie wir ihn gekriegt haben. Ich habe lediglich den Triebbling des 7/1-Getriebes, weil er mir ein wenig laut erschien, einen Tick nachgestellt, dass das Flankenspiel wieder passt. Getestet haben

min ihn Anfang 2022 von einem älteren Herrn in Schura, beziehungsweise dessen Enkel. Dort, in Schura, das südöstlich des Schwarzwalds und etwas über eine Stunde Autofahrt westlich der Bautz-Heimat Bad Saulgau (bis zum Jahre 2000 Saulgau) liegt, lief der Schlepper auf einem kleinen Hof seit

## » Wenn man Teile für das Getriebe eines Porsches benötigt, muss schon mal ein 200er dran glauben

wir ihn vor einem Bautz-Mähbinder, um damit Garben für das Erntefest zu produzieren, das klappte sehr gut. Vor dem Bautz-Heuschwader und -wender Typ ‚Skorpion‘, also quasi die Hydraulik-Version der legendären Bautz ‚Spinne‘, lief er prächtig! Außerdem haben wir den Lack im Ist-Zustand konserviert.“

### Das Herz des 300ers

„Sein Motor, der MWM AKD 311 Z, lief und läuft auch in etlichen anderen Traktoren – etwa dem Fendt F 220 GT oder dem Fendt Fix 2, diversen Hela-, Wahl- und Wesseler-Schleppern, und außerdem auch im von 1956 bis 1959 gebauten Bautz AL 180. Der macht keine Schwierigkeiten. Dabei weiß ich gar nicht so genau, wie viele Arbeitsstunden er hinter sich hat, denn er hat keinen – damals nur optionalen – Betriebsstundenzähler. Ganz wenig wird er nicht getan haben, wenn man seine individuelle Geschichte verfolgt.“ Gekauft hatte Benja-

min ihn Anfang 2022 von einem älteren Herrn in Schura, beziehungsweise dessen Enkel. Dort, in Schura, das südöstlich des Schwarzwalds und etwas über eine Stunde Autofahrt westlich der Bautz-Heimat Bad Saulgau (bis zum Jahre 2000 Saulgau) liegt, lief der Schlepper auf einem kleinen Hof seit

1971, also über 50 Jahre. Benjamin konnte einen guten Preis erzielen – wichtig war Enkel Tobias, dass der Schlepper in gute Hände kommt. Immerhin hat ihn Familie Kohler jahrzehntelang gut gepflegt. Er sorgte dort verlässlich für frische gemähte Wiesen und er besorgte den Holztransport, wie auch die Bilder zeigen, die Tobias uns gerne zur Verfügung stellte.

### Die beiden 200er

Flankiert wird der blaue 300er heute auf der Wiese von zwei roten 200ern, die beide über den Händler Windhorst in Barenburg in die Region kamen. Einer gelangte bereits 2008 zu Benjamin, für einen Karton Honig und das Versprechen, ihn nicht weiterzuverkaufen. Der andere erst in diesem Frühjahr.

„Der lief lange Jahre nur als Vorführschlepper bei besagtem, nicht mehr existierendem Händler, danach erst bei einer Mühle und dann bei einem Gartenbaube-





Die 1959 vorgestellten Typen 200 (15 PS) und 300 (19/20 PS) waren die letzten Schlepper-Eigenentwicklungen von Bautz. Mit knapp 5.000 verkauften Exemplaren behaupteten sich die formschönen Tragschlepper recht gut am Markt, doch entwickelte Bautz danach keine weiteren Traktoren mehr

trieb, aber nur sehr wenig. Er hat nur 2.800 Arbeitsstunden geleistet“, freut sich Benjamin und zeigt mir den Stundenzähler vorne unter der Motorhaube.

„Die 200er haben 4 + 1 Gänge mal zwei, schaltbar mit Hebel und Vorschalthebel. Diese Getriebekonstruktion findet sich übrigens auch im Porsche-Diesel Standard T 217, der von 1960 bis 1962 fast 7.000-mal gebaut wurde. Die verbliebenen 200er leiden etwas unter der Beliebtheit des Porsche-Diesel: Wenn Teile für dessen Getriebe benötigt werden, muss schon mal ein 200er-Getriebe dran glauben.“ Deutlich wird das, wenn man sich die Gebrauchtpreise anschaut – ein 200er Bautz liegt mit rund 1.000 bis 4.500 Euro sehr viel günstiger als ein T 217, für den regelmäßig rund das Dreifache aufgebracht werden muss.

### Ein Stück frühe Firmengeschichte

Und noch eine Bautz-Rarität hat sich Benjamin zuletzt zugelegt. Damals erzählte er uns, dass es ein Traum wäre, den seltenen B 14 AS zu bekommen, mit dem die Firma ins Schleppergeschäft einstieg, und der wohl 300-mal gebaut wurde.

Der B 14 AS war eine Konstruktion von Zanker, den die Firma auch im Auftrag von Bautz baute. Kurze Zeit vorher war der Schlepper auch als „Zanker M1“ erhältlich. Einen B 14 AS hat Benjamin immer noch nicht – aber immerhin dessen Einzylinder-Motor, wassergekühlt, mit 14 PS. „Der lief zuletzt in einem Bagger, war dafür aber eigentlich zu schwach, und so stand er



Gut fürs Portemonnaie – die nachgerüsteten Blinker stammen bei allen Bautz in der Sammlung vom VW-Käfer: Serienmäßig gab es nie welche, und offenbar entschieden sich alle Vorbesitzer für die gut passenden Käferleuchten



Im 200er läuft der luftgekühlte Zweizylindermotor MWM AKD 10 Z. Er bewährte sich auch in Holder-, Krieger-, Meili- und Stihl-Schleppern und außerdem in dem Geräteträger Schmotzer Kombi-Rekord





Der 300er kurz nach Ankunft im Sulinger Land vor einem Bautz Skorpion, einem Sternradrechen (wie die Bautz-Spinne, System Lely), aber mit hydraulischer Unterstützung, für Schwad- und Wendearbeiten

## Bautz 200 und 300

Bezeichnung	200 C	300 T-C
Baujahr	Beide: 1961	1960
Bauzeit	1959-63	1959-63
Motor	MWM AKD 10 Z	MWM AKD 311 Z
Kühlung	Luft (Axialgebläse)	Luft (Axialgebläse)
Zyl./Hubraum (cm <sup>3</sup> )	2/1.005	2/1.400
PS/U/Min.	15/2.300	19/2.100; ab 1960: 20/2.100
Getriebe, Gänge	Getrag G 408, 8/2	Getrag G 657, 7/1 (Co-Produktion mit Bautz)
Eigengewicht (kg)	1.035	1.270
Zul. Ges.-Gewicht (kg)	1.630-2.000	2.000
Stückzahl	1.955	3.012
Neupreis 1960/61 (DM)	6.585	8.095
Aktueller Gebrauchtpreis (EUR)	1.100-4.400	1.300-6.200



schätzungsweise 15 bis 20 Jahre im Regal. Als er zu uns kam, haben Pit und ich ihn bis zur letzten Schraube auseinandergenommen. Wir haben ihn gereinigt, mit einer neuen Kopfdichtung versehen und wieder zusammengebaut: Er läuft jetzt gut.“

Doch vor einigen Jahren stand Benjamin schon einmal kurz davor, den originalen Zanker M1-Traktor zu erwerben. Das wur-

de ein richtiges Abenteuer. Hierzu Benjamin mit einem Schmunzeln: „An dem Tag, als Pit geboren wurde, war ich nicht dabei, weil ich mir den Trecker angeguckt hab.“

## Überraschung nach Besichtigung

Mein Freund Rutmer de Vries aus den Niederlanden sagte: „Ich weiß noch 'n schönen Zanker-Bautz!“ Ich sagte mir, gut, den einen

Tag zur Besichtigung kann ich wohl investieren. Also bin ich zu Rutmer und habe mir den Schlepper angeguckt. Während der Besichtigung habe ich jedoch das Handy im Auto vergessen. Wir sind um den Trecker herumgelaufen, und ich sagte am Ende: Hmmm – der ist stark restaurierungsbedürftig, da kriege ich schlecht Teile für – nee, den nehme ich nicht!

Zurück am Auto, hatte ich fünf neue Nachrichten – Pit war überraschend geboren worden, acht Wochen zu früh, aber putzmunter. Und den Traktorvirus hat er auf jeden Fall von mir geerbt.“

Den restaurierungsbedürftigen Schlepper hat dann schließlich Rutmer gekauft. Der ist ja bekannt für seine große Hanomag-Sammlung. Das passte gut, denn es gibt eine Verbindung von Hanomag zu Bautz – schließlich bildeten beide Firmen 1962 und 1963 eine Vertriebsgemeinschaft: Bautz baute die Typen 200 und 300 mit 15 bzw. 19/20 PS, die Hanomag größere Schlepper von 25 bis 60 PS.

## Die Suche geht weiter

Benjamin sucht bis heute weiter nach einem günstigen M1 oder B 14 AS, und zwar in jedem Zustand, auch wenn er damals die Gelegenheit nicht wahrgenommen hatte. Weil die Sammlung jetzt rund werden muss, und er jetzt auch tatkräftige Unterstützung durch Pit haben wird. Angebote gerne über die Mailadresse [redaktion@traktorclassic.de](mailto:redaktion@traktorclassic.de).

Beschäftigung haben die beiden ja eigentlich schon genug: Gegen Ende des Besuches werfen wir einen Blick in die nahe Scheune der Familie Osterholz. Dort stehen neben den älteren Bautz-Modellen ein Lanz-Bulldog, ein Allgaier-, und ein Deutz-Schlepper. Eins ist damit klar. Wir kommen wieder. *Bernhard Kramer*

Der Bautz B 14 AS bei Rutmer de Vries – Pit und Benjamin wollen sich über kurz oder lang auch einen anschaffen – entweder einen M1 oder den baugleichen Bautz B 14 AS

Einen Zanker-Einzyliermotor M1 haben sich die beiden schon einmal angeschafft, bis zur letzten Schraube auseinandergebaut, gewartet und getestet







# Postkasten

## Redaktion Tractor Classic

Postfach 400209, 80702 München

Fax: +49 89 130699-700

E-Mail: leserbriefe@traktorclassic.de

Veröffentlichung von Leserzuschriften und Leserfotos mit Name und Wohnort vorbehalten. Kürzung von Zuschriften vorbehalten

### Fiat oder Fiatagri?

Liebes Traktor-Classik-Team,  
über das Porträt des Fiat Winner F 100 DT in Ausgabe 5/2023 habe ich mich sehr gefreut. Sollte es ganz korrekt aber nicht Fiatagri heißen, wie am Kabinendach zu lesen ist?

Beste Grüße

Heiner Brinkmann, Reinfeld

Hallo Herr Brinkmann,  
vielen Dank für Ihre interessante Frage. Eine genaue Betrachtung der Bilder lässt vermuten, dass beides korrekt ist. Am Kabinendach steht – wie von Ihnen erwähnt – „Fiatagri“, auf den Seitenblechen kurz vor der Kabine schlicht „Fiat“ und gemäß Typenschild ist der 1995 gebaute Schlepper ein „New Holland Fiat“.

Rückblickend entwickelte sich der Name in mehreren Etappen. 1919 stieg Fiat ins Traktorengeschäft ein, gründete dafür jedoch erst 1974 eine eigene Gesellschaft mit dem Namen „Fiat Trattori“. Nach Übernahme der Erntemaschinenproduzenten Laverda (Italien, 1975) und Hesston (USA, 1977) beschränkte sich das Angebot nicht mehr nur auf Traktoren. Analog dazu wurde Fiat Trattori 1984 in Fiatagri umbenannt.

Fotos: Sascha Jussen

1990 wiederum schlossen Fiat und Ford ihre Landtechniksparten zusammen, wobei Fiat 80 und Ford 20 Prozent der Anteile hielt. Der Name des einige Jahre zuvor von Ford übernommenen Unternehmens New Holland wurde zur Dachmarke, unter der die Traktormarken Fiat/Fiatagri und Ford vorerst weitergeführt wurden, bis sie gegen Ende der 1990er-Jahre ganz verschwanden – und die Fusion mit Case zu CNH erfolgte.

Meines Erachtens kann man den Winner ruhigen Gewissens ebenso als Fiat wie als Fiatagri bezeichnen. Als er gebaut wurde, war Fiatagri schon vom Unternehmen zur Marke geworden. Das Sagen im Hause hatte noch immer Fiat und scheute sich auch nicht, seinen Namen auf den Schlepper zu schreiben.

Beste Grüße vom

Traktor-Classik-Team

Klaus Tietgens



Vorne am Kabinendach steht „Fiatagri“, auf dem Seitenblech kurz vor der Kabine schlicht „Fiat“. Demgemäß sind für den Winner beide Namen korrekt

### Luft oder Wasser?

Sehr geehrte Damen und Herrn,  
nun ist mir am Kiosk gestern das Heft 6/23 mit dem Titelfoto des Fendt F40 ins Auge gestochen. Weil der Fendt den gleichen Motor und das gleiche Getriebe verbaut hat wie mein Traktor der Rotenburger Metallwerke (RMW) Typ Lippe, habe ich mich zum Kauf des Heftes entschlossen. Nach dem Kauf musste ich mit Erstaunen auf der Seite 17 lesen, dass der Fendt F 40 einen „... luftgekühlten Viertakt-Dieselmotor“ hat!

Gerhard Conrad, Bebra

Hallo Herr Conrad,  
wir bedanken uns für den Hinweis und bitten um Entschuldigung. Wir ärgern uns bereits seit Wochen – hier hat während der Produktion der Fehlerbeutel zugeschlagen, unseren Autor Sascha Jussen trifft in diesem Fall kein Verschulden. Die Lektüre des schlüssigen Artikeltextes zeigt hoffentlich, dass es sich nur um einen Flüchtigkeitsfehler in der Endproduktion gehandelt haben kann.

Beste Grüße, die Redaktion



In Ausgabe 6/2023 war der Fehlerbeutel am Werk. In einer Bildunterschrift, die offenbar von einem älteren Artikel stehen geblieben war, wurde der wassergekühlte Motor des Fendt F 40, der MWM KDW 415 D, als „luftgekühlt“ bezeichnet. Das ist natürlich Quatsch



**Leserfragen - Experten antworten****Lüfterreinigung**

Die regelmäßige Lüfter- und Motorreinigung ist sehr wichtig, wenn der Motor lange leben soll

*Liebes Traktor-Classic-Team,*  
ich hatte neulich eine Diskussion über das Thema Motorwäsche und Lüfter-Reinigung. Ich bin der Meinung, dass man das regelmäßig am Traktor machen sollte. Mein Freund meinte, das wäre alles Quatsch und der Schmutz auf dem Motor schadet diesem nicht. Im Gegenteil: Die Schmutzkruste würde ihn zusätzlich dichten und das Metall vor Korrosion schützen. Auch hätten die Motorkonstrukteure den Schmutz wegen dieser Eigenschaften bei der Motorkonstruktion schon mitberücksichtigt. Ich glaube das nicht. Vielleicht bringen Sie Licht ins Dunkel?  
Vielen Dank im Voraus,  
Klaus Werndel, Dillingen

Sehr geehrter Herr Werndel,  
die regelmäßige Reinigung des Motors ist sehr wichtig! Straßenschmutz ist ein hervorragender Wärmeisolator. Die meist aus Bodenstäuben mit biologischen Anteilen wie Pflanzenresten und Insekten bestehende Mischung bildet in Verbindung mit

Feuchtigkeit harte Krusten aus, die sich sehr fest auf Metallen ablagern können. Ruß, Gummi und Metallabrieb steigern den Isolationswert dieser Kruste noch einmal. Nicht nur, dass solcher Schmutz die Luftzufuhr eines Lüfters behindern kann, indem er Kanäle zusetzt, verhindert er darüber hinaus noch den direkten Wärmeaustausch des heißen Metalls an die Luft.

Die Folge können kapitale Motorschäden sein. Nicht selten verursacht Schmutz auch thermische Risse im Block, da es aufgrund der unterschiedlichen Verschmutzungsgrade zu unterschiedlichen Wärmeausdehnungen des Metalls kommen kann. Zuerst sichtbar werden solche thermischen Verspannungen durch Öllecks an Dichtungen.

**Schauen Sie im Wartungsplan**

Um thermische Risse oder wegen Überhitzung geplatze Dichtungen sicher auszuschließen, sollten schon bei geringem Schmutz am Motorgehäuse oder im Luftsystem Motor und Lüfter gereinigt werden. Nicht umsonst steht die Lüfterreinigung und die Pflege des Traktors im Wartungsplan eines jeden luft- und auch wassergekühlten Traktors.

Um den Lüfter zu reinigen, wischt man zunächst lose aufliegenden Staub mit einem Werkstatttuch ab, das mit Seifenlauge angefeuchtet ist. Alternativ könnte man hier auch Motorreiniger verwenden, sofern gewährleistet ist, dass die Umwelt keinen Schaden nimmt. Anschließend werden mit Pressluft die letzten Staubreste und Verunreinigungen zwischen den Kühlrippen weggeblasen. Bitte auf jeden Fall Atemschutzmaske tragen. Denken Sie in geschlossenen Räumen auch stets an eine gute Lüftung. Am besten daher den Traktor aus der Werkstatt schieben.

**Sauberer Kühler**

Bei wassergekühlten Motoren ist hier vor allem auf einen sauberen Kühler zu achten. Schmutz könnte ihn sonst zusetzen und seine Kühlleistung drastisch herabsetzen. Ist der Kühler verschmutzt, reinigt man ihn am Besten mit einem kräftigen Wasserstrahl aus dem Gartenschlauch. Hochdruckreiniger sind hier jedoch fehl am Platz, da sie den Kühler beschädigen können. Gleiches gilt auch für Ölkühler. Bei ihnen ist das Reinigen oft noch viel wichtiger, da sie

**Fragen Sie die Experten von Traktor Classic!**

Sie haben eine Frage zum Thema *Wartung, Pflege, Reparatur, Restaurierung, Zulassung, Kauf oder Verkauf von historischen Schleppern?* Dann schreiben Sie einfach an:

**Traktor Classic, Leserfragen,**  
Infanteriestr. 11a, 80797 München  
oder schicken Sie uns eine E-Mail  
an: [redaktion@traktorclassic.de](mailto:redaktion@traktorclassic.de)

Unsere Experten freuen sich auf Ihre Fragen, Anregungen und Hinweise!

**Ihr Experte**

Dr. Marcel Schoch arbeitete als Service-Mechaniker für BMW-Motorräder, nebenher studierte er Technikgeschichte. Er war als Dozent an der TU München tätig sowie als Konservator in der Abteilung Landverkehr des Deutschen Museums. Seit 2001 ist er freier Redakteur und Buchautor.



meist recht klein sind. Verhältnismäßig wenig Schmutz reicht dann schon aus, sie zusetzen. Das Fatale an Ölkühlern ist oft, dass sie bei luftgekühlten Motoren im Gebläsemantel recht unzugänglich verbaut sind. Daher erkennt man Verschmutzungen erst dann, wenn der Gebläsemantel weggebaut wird.

**Alles Märchen!**

Dass Schmutz die Oberfläche eines Motors vor Korrosion schützt, ist eine Mär! Gerade im Frühjahr, wenn noch Salzreste auf der Straße sind, ist Straßenschmutz in Kombination mit Feuchtigkeit und Nässe eine sehr brisante Mischung, die Aluminium und Stähle sehr schnell korrodieren lässt. Er sollte daher möglichst schnell entfernt werden.

Es stimmt auch nicht, dass Motorenkonstrukteure Schmutz als Dichtmittel oder als Schutz für den Motor berücksichtigen. Einzig gewisse thermische Reserven hat jeder Motor, damit er bei starker Beanspruchung nicht gleich heiß läuft. Deshalb können viele Motoren moderate Mengen Schmutz relativ gut ab. Wer aber den Schmutz am Motor belässt, nimmt ihm sogar die thermischen Reserven, wenn es mal wieder hart geht.

*Ihr Marcel Schoch*



# Das große Traktor-Quiz

## Was haben wir denn hier?



Der Name dieses Schleppers ist Programm. Vor etwas mehr als 100 Jahren gehörte er zu den kleineren Typen seines Herstellers, der bald von einem größeren Unternehmen geschluckt wurde. Mit welcher frühzeitlichen Zugmaschine haben wir es hier zu tun?

Bitte senden Sie Ihre Antwort per Postkarte an Traktor Classic  
Infanteriestraße 11a  
D-80797 München

oder per E-Mail an  
traktorquiz@geramond.de

Unter den korrekten Antworten verlosen wir fünfmal das TC-Sonderheft „Schlüter-Traktoren“.

Einsendeschluss ist der 23.11.2023.

Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Ihr Name wird im Gewinnfall veröffentlicht. Ihre Daten werden nicht an Dritte weitergegeben. Sie sind einverstanden, künftig per Post oder E-Mail News aus dem Verlag zu erhalten (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Einsendung).



### Auflösung Traktor-Quiz aus Heft 6 / 2023

## Kleiner Gaul für große Lasten

Nimmt man das vom lateinischen Wort „tractare“ (ziehen, schleppen) hergeleitete Wort Traktor ganz wörtlich, ist es eigentlich keiner – das vom 1947 gegründeten Unternehmen Ernst Platten & Söhne KG in Bad Peterstal-Griesbach (Region Schwarzwald) gebaute Ponny P4 S. Denn trotz seiner für Ackerfahrten geeigneten Stollen an den Hinterreifen der Größe 8-24 AS ist das Fahrzeug vor allem ein „Trag-tor“, also vor allem dazu gedacht, Lasten auf seiner Ladepritsche zu transportieren, ganz ähnlich wie sein größerer Bruder, der Unimog.

### 1959 zugelassen

Aus den Fahrzeugpapieren des Exemplars, das sich heute im Besitz von Robert Mändle aus dem bayerischen Neuburg befindet, gehen interessante Details hervor: 1959 gebaut, wurde das Ponny P4 S mit der Fahrgestellnummer 0077 erstmals am 6. März des gleichen Jahres zugelassen.

Für den Antrieb sorgt der zwischen den Achsen verbaute, auch vom Claas Huckepack bekannte, luftgekühlte Zweizylinder-Boxermotor AKD 9 ZB von MWM mit 795 Kubikzentimetern Hubraum und einer Leistung von 15 PS bei 3.000 Umdrehungen.

Vielen Dank unseren Quiz-Teilnehmern. Das Schlüter-Traktoren-Sonderheft haben gewonnen: Wiard Müntiga aus Hasbergen, Matthias Kiesel aus Acholshausen, Arend-Johar Pucher aus Schiffdorf-Wehden, Dieter Gözl aus Nabern, Herbert Griessmeier aus Georgensgmünd

Des Rätsels Lösung: ein 1959er Platten Ponny P4 S



### Platten Ponny P4 S

Das von Hurth zugelieferte Getriebe hat vier Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Bei einem Leergewicht von 950 und einem zulässigen Gesamtgewicht von 2.000 Kilogramm verfügte das Ponny über eine effektive Nutzlast von ungefähr einer Tonne. Typische Zuladungen bestanden aus Milchkannen, Getreide- und Kartoffelsäcken, Gemüseboxen oder Brennholz.

### Spannende Geschichte

Die Ponny-Serie begann mit einer nach dem Zweiten Weltkrieg aus Restbeständen der Automobilindustrie gebauten zweirädrigen Motorrad-Transportkarre. Durch Ergänzung eines dritten Rades und eines Fahrer-

sitzes entstand der 1958 vorgestellte P 1. Kurz darauf kamen bereits die ebenfalls dreirädrigen Typen P 2 (7 PS) und P 3 (15 PS, Letzterer mit Seilwinde und hydraulisch kippbarer Pritsche) auf den Markt, auf die wiederum der P 4 mit vier Rädern und ähnlicher Ausstattung folgte.

Die Weiterentwicklungen P4S und P4H mit bis zu 50 PS starken Motoren, geschlossenen Kabinen, kleineren Hinterrädern und optionaler Allradlenkung wurden bis in die 1990er-Jahre gebaut. Sie fanden vor allem bei Kommunen sowie im Garten- und Landschaftsbau Verwendung. 1998 schloss die Firma Platten ihre Fabrik sang- und klanglos.

Sascha Jussen

## Raritäten gesucht!

Besitzen Sie selbst einen seltenen Traktor? Oder haben Sie einen fotografiert, der nicht so einfach zu identifizieren ist? Dann schicken Sie uns bitte eine E-Mail mit Bild an: [traktorquiz@geramond.de](mailto:traktorquiz@geramond.de)



## Auf Schweizerboden ein Schweizer-Traktor «Hürlimann»



### Die Schatztruhe

Bilder, Prospekte, Dokumente aus vergangener Zeit – Fundstücke aus unserem Archiv

### Aus Liebe zur Schweiz

In der Frühzeit des Traktorbaus waren die Hersteller um originelle Kaufargumente nicht verlegen. Hürlimann beispielsweise zog in dem vorliegenden Prospekt aus den späten 1930er-Jahren die Register Fairness und Heimatliebe.

Wenn das „Schweizervolk“ – so die Argumentation – jeden Doppelzentner Getreide mit 20 Franken subventioniere, „hält es ein echter Schweizer-Getreide-Bauer, der noch Liebe zur heimatlichen Scholle hat, für selbstverständlich, daß er seine Erde auch mit einem Schweizer-Traktor bearbeitet“.

Genau auf die im Vergleich zu den Alm-Landwirten zumeist größeren und reicheren Ackerbauern zielte Hürlimann mit seinem intern als 4T40H bezeichneten Vierzylindermodell der Baureihe B 100 ab.

### Der erste eigene Motor

Der im Jahr 1936 von Ariste Liengme, dem ehemaligen Motorenkonstrukteur der Firma Zürcher, entwickelte wassergekühlte B 100 war der erste von Hürlimann selbst gefertigte Motor. Es gab ihn mit zwei, vier und sechs Zylindern. Aus 100 Millimetern Bohrung und 120 Millimetern Hub ergaben sich für den Vierzylinder 3,8 Liter Hubraum. Mit Petroleum leistete er 40, mit Benzin sogar 52 PS bei 1.800 Umdrehungen – für damalige Zeiten also Oberklasse-Niveau und genug für alle denkbaren Geräte vom Pflug bis zum Mähbinder.

Da besonders bei Getreidebauern der Stationärbetrieb zum Antrieb einer Dreschmaschine wichtig war, punktete der wie der Motor benannte B 100 Vierzylinder-Traktor auch auf diesem Gebiet: So konnte die

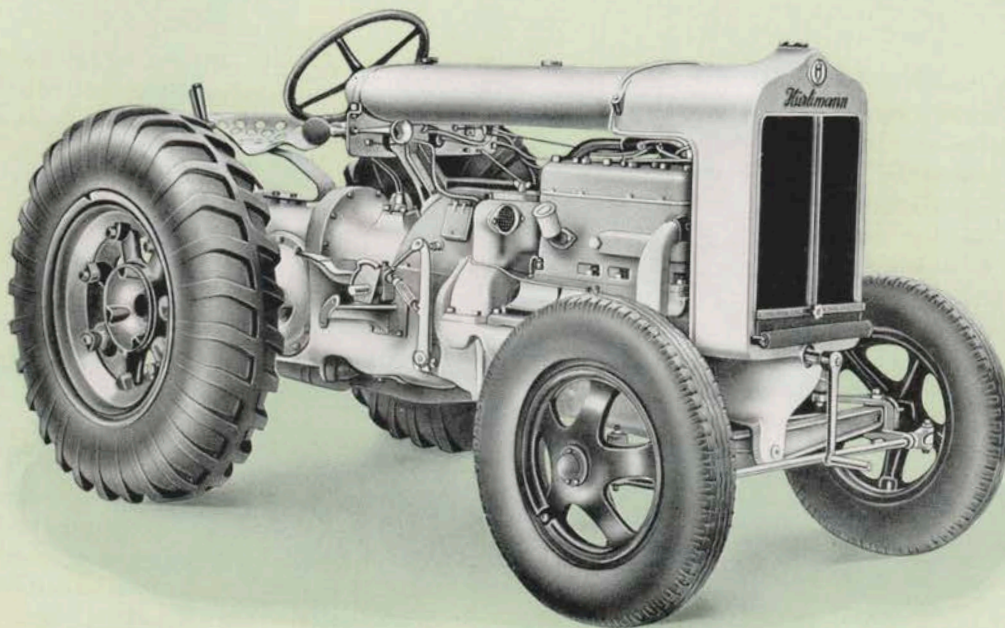
Drehzahl der fest montierten Riemenscheibe mit 20 Zentimetern Durchmesser über einen Regulator zwischen 700 und 1.700 Touren verstellt werden.

### Hinten ohne

Eine Zapfwelle, geschweige denn einen Kraftheber gab es hingegen noch nicht. Besonders auffällig sind zudem fehlende Hinterradkotflügel. Das war aber auch beim wichtigsten Konkurrenzprodukt; dem etwa gleich starken Bühner BG 4, so. Bei den deutschen Traktorherstellern waren zu dieser Zeit längst Kotflügel gebräuchlich. Offenbar wurde den Schweizer Landwirten jede Menge Liebe zur Heimatscholle zuge-  
traut, wenn beim Eggen und Grubbern die Erdbrocken hochgeschleudert wurden.

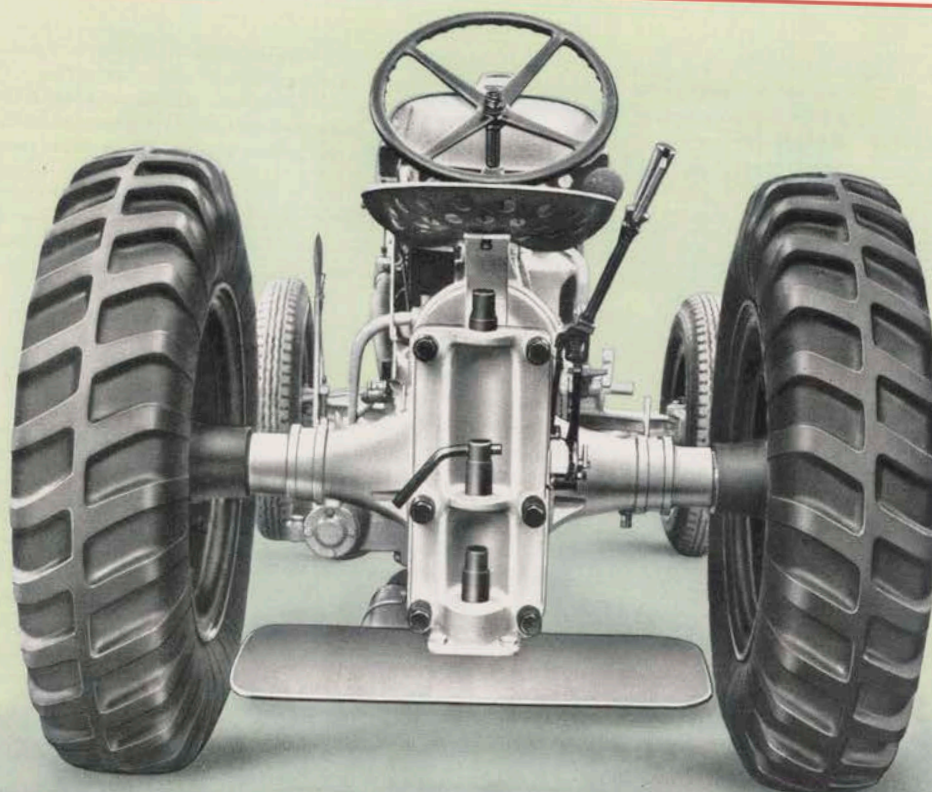
In seinen nur zwei Produktionsjahren 1937 und 1938 wurde der 4T40H insgesamt 110-mal gebaut. Bis 1941 folgten weitere Vierzylindermodelle auf Basis des B 100. Erst mit den Dieseltraktoren der Nachkriegszeit hielten auch bei Hürlimann Hinterradkotflügel Einzug. *Sascha Jussen*





## Das ist der neue Hürlimann B 100

- 1** Seine Bauart verhindert jegliches vorn Hochsteigen des Traktors
- 2** Vom adhäsionstechnischen Standpunkte aus wurde die Anhängervorrichtung neu konstruiert, sodaß es heute durch deren sinnreiche Anordnung möglich ist, Lasten zu ziehen, die vor Jahresfrist noch kein Traktor vom gleichen Gewicht und gleicher Motorstärke wegzuschleppen im Stande war
- 3** Seine ideale Niederdruckbereifung, die auf dem Hürlimann-Patent-Rad montiert ist, macht den Traktor zur führenden Universalmaschine für alle Zugarbeiten auf Feld und Straße
- 4** Der neue Motor des Hürlimann B 100 ist ausschließlich für den Traktor B 100, nach den neuesten, technischen Errungenschaften gebaut
- 5** Der neue Hürlimann B 100 ist wiederum mit dem berühmten und wirklich besten Mähapparat, der jemals an Traktoren gebaut wurde, ausgerüstet.





## IMPRESSUM

Heft: Nummer 88 Ausgabe 1/2024, Jahrgang 15

Redaktion: Bernhard Kramer (Leitung),  
Sascha Jussen (Chefredakteur)

Mitarbeitende dieser Ausgabe:  
Marcel Schoch, Heino Schütte, Martin Buntmeyer,  
Harald Focke, Klaus Tietgens (techn. Dokumentation), Freerk  
vom Jeebel, Norman Poschwatta

Layout: Tino Pinkert, Ralf Puschmann, Jens Wolfram

Korrektorat: Dr. Margit Brand (fr)

Herstellungsleitung: Andreas Hofner

Leitung Produktion Magazine: Grit Häußler

Verlag: GeraMond Media GmbH,

Infanteriestraße 11a, 80797 München

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein

Gesamtleitung Media: Jessica Wygas (verantwortlich für den  
Inhalt der Anzeigen)

Anzeigenleitung: Jessica Wygas

Anzeigendisposition: Rita Necker,  
rita.necker@verlagshaus.de

Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel,

Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften

Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)

Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich

Druck: EDS, Passau

© 2023, by GeraMond Verlag. ISSN: 1867-9846  
Gerichtsstand ist München.

100%-Gesellschafterin der GeraMond Media GmbH ist die  
GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender  
Gesellschafter: Clemens Schüssler.

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

## KUNDENSERVICE, ABO und EINZELHEFT-BESTELLUNG

✉ TRAKTOR CLASSIC ABO-SERVICE  
GUTENBERGSTR. 1, 82205 GILCHING

☎ 089 / 46 22 00 01

✉ E-Mail: [leserservice@traktorclassic.de](mailto:leserservice@traktorclassic.de)

💻 [www.traktorclassic.de/abo](http://www.traktorclassic.de/abo)  
oder [www.traktorclassic.de/archiv](http://www.traktorclassic.de/archiv)

Preise: Einzelheft EUR 5,95 (D), EUR 6,70 (A), SFr 11,- (CH),  
EUR 7,10 (BeNeLux), EUR 8,30 (IT) (bei Einzelversand zzgl.  
Versandkosten), Jahresabopreis (6 Hefte): Inland: EUR 33,60  
incl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.

Abo bestellen unter [www.traktorclassic.de/abo](http://www.traktorclassic.de/abo)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Traktor Classic erscheint 6-mal jährlich. Sie erhalten Traktor Classic (Deutschland, Österreich, Schweiz, Luxemburg, Italien) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag. Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter [www.mykiosk.de](http://www.mykiosk.de)

## LESERBRIEFE & -BERATUNG

✉ TRAKTOR CLASSIC  
Infanteriestr. 11a, D-80797 München

💻 [www.traktorclassic.de](http://www.traktorclassic.de)

✉ [redaktion@traktorclassic.de](mailto:redaktion@traktorclassic.de)

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

## ANZEIGEN

© [armin.reindl@verlagshaus.de](mailto:armin.reindl@verlagshaus.de)

Mediadaten: <https://media.verlagshaus.de>

Es gilt die Anzeigenpreisliste

Nr. 33 vom 1.1.2023



## Traktorcheck



**MB-TRAC 700  
(SEITENSCHALTER)**

## Feiner Kleiner

Mit neuem Gesicht, komfortablerer Kabine und Seitenschaltung gingen die kleinen MB-tracs ab Herbst 1982 auf Kundenfang. Einstiegsmodell blieb der Typ 700, dessen Leistung durch Einsatz eines neuen Motors 1987 von 65 auf 68 PS stieg. Obwohl der Kraftübertragung gegenüber

den stärkeren Modellen ein paar Gänge fehlen, bietet sie bemerkenswerte Möglichkeiten. Innerhalb von neun Jahren wurden zu Preisen ab 70.000 D-Mark knapp 2.500 Exemplare verkauft. Wir untersuchen, was man heute noch mit dem vielseitigen Gaggenauer anfangen kann, und begleiten ihn im Arbeitseinsatz.

## Porträt



**PREZIOSEN  
AUS AULENDORF**

## Hela-Helden

Eine Familie, die sich inzwischen bis zur dritten Generation fast ganz den Traktoren von Hermann Lanz verschrieben hat – das sind vor allem die Brüder Franz und Klaus Sauter und ihre technikbegeisterten Söhne.

Wir besuchten sie und die rund ein Dutzend Schlepper ihrer Lieblingsmarke auf ihrem Hof in Königseggwald, nur rund 25 Kilometer vom einstigen Produktionsort Aulendorf entfernt – und erlebten, was wahre Leidenschaft für Hela ausmacht.

## Liebe Leserin, lieber Leser,

**DIE NEUE AUSGABE AB 4.1.2024**

damit Sie die nächste Ausgabe nicht verpassen: Scannen Sie einfach den QR-Code oben rechts und Sie erhalten die nächste Ausgabe im günstigen Miniabo.

Sie lesen dann 3 Ausgaben für nur 9,90 € und sparen über 45 % (beim TC-Jahresabo).

Sie erhalten dann die nächsten 6 Ausgaben mit 6 % Ersparnis. Ab 4.1.2024 erhalten Sie die Ausgabe 2/24 am Kiosk:

Wollen Sie sichergehen, an welchem Kiosk die Ausgabe vorrätig ist, scannen Sie den QR-Code oben links! Oder Sie bestellen versandkostenfrei unter [www.traktorclassic.de](http://www.traktorclassic.de) (QR-Code Shop)



Im Zeitschriftenhandel bei [mykiosk.de](http://mykiosk.de)



45 % sparen –  
Miniabo 3 Hefte  
für 9,90 Euro



Einzelheft portofrei  
bestellen unter  
[www.traktorclassic.de](http://www.traktorclassic.de)





## www.eil.to/agrarfoxmodels



**IHC 956 XL ergo-S 4WD**  
agrarfox models, 1:32, Resin  
www.eil.to/MA39167  
Best.-Nr. MA39167 € 145,-



**IHC 833 4WD**  
agrarfox models, 1:32, Resin  
www.eil.to/MA39166  
Best.-Nr. MA39166 € 145,-



**IHC 453 2WD mit Überrollbügel**  
agrarfox models, 1:32, Resin  
www.eil.to/MA39055  
Best.-Nr. MA39055 € 139,-



**Schlüter Profi Trac 5000 TVL mit Zwillingbereifung**  
agrarfox models, 1:32, Resin  
Lieferzeit ca. Anfang 2024  
www.eil.to/MA39168  
Best.-Nr. MA39168 € 179,-



**Schlüter Compact 850 V**  
agrarfox models, 1:32, Resin  
Lieferzeit ca. Winter 2024  
www.eil.to/MA39169  
Best.-Nr. MA39169 € 145,-

## www.eil.to/schuco



**Steyr 8130 SK2**  
MarGe Models, 1:32, Die-Cast  
Abb. Prototyp  
www.eil.to/MA67439  
Best.-Nr. MA67439 € 89,95



**Schlüter Super Trac 2500 VL mit Terrabereifung**  
Schuco, 1:32, Die-Cast  
Lieferzeit noch nicht bekannt  
www.eil.to/MA68760  
Best.-Nr. MA68760 € 79,95



**MB Trac 1800 Intercooler grün metallic/silber**  
Schuco, 1:32, Die-Cast  
Lieferzeit noch nicht bekannt  
www.eil.to/MA68567  
Best.-Nr. MA68567 € 79,95



**Unimog U1600 grün**  
Schuco, 1:32, Die-Cast  
Lieferzeit noch nicht bekannt  
www.eil.to/MA68417  
Best.-Nr. MA68417 € 79,95



**Fortschritt ZT 300-GB**  
Schuco, 1:32, Resin  
Lieferzeit noch nicht bekannt  
www.eil.to/MA67715  
Best.-Nr. MA67715 € 129,-

## www.eil.to/margemodells



**Steyr 8130 SK1**  
MarGe Models, 1:32, Die-Cast  
www.eil.to/MA67438  
Best.-Nr. MA67438 € 89,95



**Massey Ferguson 1080 4WD (1970)**  
Universal Hobbies, 1:32, Die-Cast  
www.eil.to/MA33175  
Best.-Nr. MA33175 € 50,95



**Massey Ferguson 830 Mähdescher**  
Universal Hobbies, 1:32, Die-Cast  
www.eil.to/MA31908  
Best.-Nr. MA31908 € 74,95

## www.eil.to/replicagri



**Same Centauro 60 4WD**  
Replicagri, 1:32, Die-Cast  
www.eil.to/MA68696  
Best.-Nr. MA68696 € 49,99



**Renault 1151-4**  
Replicagri, 1:32, Die-Cast  
www.eil.to/MA68695  
Best.-Nr. MA68695 € 59,95



**IHC 1056 XL**  
Replicagri, 1:32, Die-Cast  
www.eil.to/MA68697  
Best.-Nr. MA68697 € 59,95

## www.eil.to/kalender



### Wochenkalender 2024

Wochenkalender, 53 Fotografien, 21 x 25 cm, je € 18,90

<b>Fendt Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67528	www.eil.to/DA67528
<b>Deutz Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67527	www.eil.to/DA67527
<b>John Deere Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67526	www.eil.to/DA67526
<b>Schlüter Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67525	www.eil.to/DA67525
<b>Unimog &amp; MB trac</b>	Best.-Nr. DA67534	www.eil.to/DA67534
<b>IHC Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67529	www.eil.to/DA67529
<b>Eicher Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67530	www.eil.to/DA67530
<b>Traktoren</b>	Best.-Nr. DA67531	www.eil.to/DA67531
<b>Forstfahrzeuge</b>	Best.-Nr. DA67532	www.eil.to/DA67532
<b>Schwertransporte</b>	Best.-Nr. DA67533	www.eil.to/DA67533
<b>Feuerwehrfahrzeuge</b>	Best.-Nr. DA67535	www.eil.to/DA67535



**Ackergiganten 2024 – DER Landtechnik-Kalender**  
Monatskalender, 14 Seiten inkl. Titelblatt und Rückseite, 42 x 29,7 cm, www.eil.to/DA67570  
Best.-Nr. DA67570 € 23,95





# Bis zum Horizont und wieder zurück...

**Wir haben die Teile.**

- ✓ Technische Beratung
- ✓ Hohe Lagerverfügbarkeit
- ✓ 20 Jahre Expertise



Regelmäßige Angebote auf [www.schlepper-teile.de](http://www.schlepper-teile.de)

**Schlepper-Teile.de**

Der Onlineshop für Traktorteile

Schlepper-Teile.de  
Frankfurter Straße 14  
65527 Niedernhausen

E-Mail: [info@schlepper-teile.de](mailto:info@schlepper-teile.de)  
Tel.: 06127-99 23 60



0151-412 00 48



[schlepperteile](https://www.facebook.com/schlepperteile)



[schlepper\\_teile](https://www.instagram.com/schlepper_teile)