

TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN

3/2024 April/Mai

5,95 €

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



**SCHLÜTER
SUPER TRAC 2200 LS**

**So stark ist der
letzte Super Trac**

TIGER UND TIGER 2

Der Tiger ist los!

Das erfolgreichste Raubtier
aus Forstern im Check



Eicher Tiger EM 235



**Ensinger im
Einsatz**



Odenwälder Ackerschätze
Nachkriegs-Raritäten aus Südhessen zeigen, was sie können



Werkstatt

Motor-Montage
So baut man einen alten Diesel wieder zusammen

**Die Geschichte
von Steyr**



Alpenhit
Wie die Österreicher ab 1947 allen Konkurrenten davonzogen



**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

Kostenloser Katalog mit vielen erprobten Tipps & Tricks

Traktor zu verkaufen?
Private Kleinanzeigen
kostenlos aufgeben unter
www.traktorclassic.de

Action und Technik

Liebe Traktorfreunde,

die Frühlingsausgabe der *Traktor Classic* wartet unter anderem mit einer besonderen Technik-Historie auf. Denn wir nehmen eine Erfindung unter die Lupe, die seit etwas mehr als hundert Jahren für den Traktorbau essentiell ist: den Dieselmotor.

Welche atemberaubende Entwicklung dieser Antrieb seit seinen Anfängen genommen hat, erklärt unser Autor Klaus Tietgens ab Seite 26 im ersten Teil. Mich fasziniert

seines IHC D-324 wieder einbauen kann – kein ganz einfaches Unterfangen, für das sich selbst der erfahrene Schrauber Wolfgang Unterstützung holt.

Mehr Tempo!

Ein Teamwork in ganz anderen Maßstäben findet in unserem zweiten Werkstatt-Artikel statt: Unter der Leitung

» Aus einem Liter Hubraum holt man heute rund zehnmal so viel Leistung wie in den 1920ern

dabei immer wieder, welche unglaubliche Leistungssteigerung man mit den Jahren erreicht hat – aus einem Liter Hubraum holt man heutzutage rund zehnmal so viel wie in den 1920er-Jahren heraus. Wie das nicht nur durch höhere Kompression, sondern diverse andere Maßnahmen gelang, ist ein Stück spannende Technikgeschichte.

Die Praxis ruft

Damit es jedoch nicht nur theoretisch bleibt, zeigen wir ab Seite 74, wie Wolfgang Widmann nun endlich den überholten Motor

von Landmaschinen-Mechanikermeister Robert Mändle legen fünf Freunde das Getriebe eines MF 135 frei, um per Modifikation mehr als die heutzutage doch etwas mageren 20 Kilometer pro Stunde möglich zu machen – sicher eine Operation, von der viele Traktoreigner träumen, die nicht die Möglichkeit haben, „einfach“ einen gesperrten schnelleren Gang zu entriegeln.

Apropos Teamwork: Was die Odenwälder Oldtimerfreunde auf die Beine gestellt haben, um ihre Lieblingsmarke

Ensinger für uns im Einsatz zu zeigen, ist der absolute Wahnsinn. Pflügen, walzen, eggen, mähen, dreschen – und das alles mit den mehr als 70 Jahre alten, wunderbar patinierten Preziosen der Odenwälder Schlepperwerke von Ensinger. Zu sehen ab Seite 66.

Und nun viel Spaß beim 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

Check

Die Tiger sind los!

Was taugen Eichers ehemalige Topseller Tiger und Tiger 2 heute noch für Sammler und Anwender?

12



EICHER TIGER 2 (EM 235)



EICHER TIGER (EM 200)

Porträt

Odenwälder Ackerschätze

Von 1947 bis 1954 baute Ensinger in Michelstadt Traktoren – wir dürfen sie im Einsatz sehen!

66





Szene

20

Helden der Arbeit

Vor den Toren Hamburgs fand wieder eine tolle Veranstaltung mit großem Aktions-Anteil statt



Porträt

34

Stock und Krümpel

Alte Haudegen, vorgestellt von Johann und Aloys



Porträt

38

Die letzten Riesen

1992/1993 wurden die letzten Schlüter Super Trac mit 210 PS starken Liebherr-Motoren bestückt!



Historie

88

Das Wunder in den Bergen

1947 startete Steyr mit dem Typ 180 eine Erfolgsserie, die nicht nur in Österreich ihresgleichen sucht

Fotos: Klaus Tietgens, Sascha Jussen, Mirachel Schäfer, archiv Steyr

Titelthema

12 Traktorcheck Eicher Tiger und Tiger II

Der EM 200 Tiger gilt mit 15.292 Exemplaren als Topseller in Eichers Raubtierzoo. Und auch der etwas stärkere EM 235 Tiger 2 konnte mit einer Stückzahl von 6.310 überzeugen

Szene

20 Großer Aktionstag am Kiekeberg

Das Freilichtmuseum am Kiekeberg bot neben der Sonder-schau „100 Jahre Ritscher“ ein buntes Programm mit großer Markenvielfalt und zahlreichen Aktivitäten

Technik-Geschichte

26 Der Dieselmotor – eine selbstzündende Idee

Wann kam die Einspritzpumpe, wie funktioniert die Turbo-Aufladung, warum gibt es keine Luftkühlung mehr? Klaus Tietgens gibt Antworten auf alle Fragen ...

Porträt

34 Krümpel und Stock

Johann Heetlage und Aloys Spillermann stellen zwei altgediente Vorkriegskonstruktionen vor

38 Schlüter Super Trac 2200 LS

Mit dem Einsatz des 210 PS starken Liebherr-Motors ging der Schlüter Super Trac 1992/93 in seine letzte Runde. Wir begleiteten eines von nur fünf Exemplaren bei der Arbeit

66 Nachkriegs-Preziosen von Ensinger

Die Odenwälder Oldtimerfreunde stellen drei Exemplare ihrer Lieblingsmarke Ensinger im Einsatz vor

Historie

88 Steyr – das Alpenwunder

Zwei Jahre nach dem Krieg lief in Österreich der Steyr 180 mit modernem Zweizylinder-Diesel vom Band. Ein voller Erfolg!

Werkstatt / Service

74 Motoren-Einbau beim IHC D-324

Wie man mit Sinn und Verstand den Motor in einen IHC D-324 zurückbaut, zeigt uns Wolfgang Widmann

82 Glücklich getrennt – Getriebearbeiten am MF 135

Mit seinem MF 135 mit bis zu 30 statt nur 20 Sachen unterwegs sein – davon träumt Ulrich schon lange. Bald ist es so weit

Beilage: Top-Termine 2024

Alle wichtigen Veranstaltungen 2024 auf einen Blick

Was Sie in dieser Traktor-Saison nicht verpassen dürfen

Feste Rubriken

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

Landtechnik in dieser Ausgabe

Hersteller/Typ	Seite	Hersteller/Typ	Seite
BM-Volvo 600	31	Kramer KL 22	23
David Brown 990	21	Lindner BF 25	23
Deutz D 40 L	24	MAN 4N1	21
Eicher Tiger, Tiger 2	12	Pampa T01	23
Ensinger AS 15, 20, 25	66	Ritscher GR 540	22
Fendt Dieselross F 9	26	Ritscher 320	24
Fendt 1050 Vario	26	Ritscher 524 W, 528/20	24, 21
Kögel K 25	31	Schlüter Super Trac 2200 LS	38
Krümpel K 22	34	Steyr 180, 80 etc.	88
Lanz D 6550 (HR6)	22	Steyr 188, 288	92
Lanz D 7500 (HN3)	20	Stock 22 / K 22	34



Fotos: Sascha Jussen

Grüße aus Australien

Aus der Zeit, als Deutz noch Traktoren mit wassergekühlten Motoren baute, stammt der F3M 417. Er wurde 1942 als Nachfolger des F3M 317 eingeführt.

Obwohl beim F3M 417 nicht mehr das gesamte Getriebegehäuse als geschweißte Stahlkonstruktion ausgeführt ist, sondern nur noch die Hinterachse, ist auch er als „Stahlschlepper“ bekannt. Im Gegensatz zum 317 gab es den 417 nicht als spezielle Acker- oder Straßenversion, sondern nur als Universalschlepper mit Zapfwelle und Riemenschiebe, aber verschiedenen Endübersetzungen und Bereifungsoptionen (Luft- oder Stahlreifen).

Sein namensgleicher Vorkammer-Motor F3M 417 hat drei Zylinder mit einer Boh-

rung von 120 und einem Hub von 170 Millimetern, somit also 5.768 Kubikzentimeter Hubraum, aus denen er bei 1.350 Umdrehungen 50 PS holt. Im Vergleich zum Vorgänger F3M 317 erfolgt die Schmierölversorgung per Zahnrad- statt Kolbenpumpe, und er hat nunmehr eingeschraubte Einspritzdüsen von Bosch statt Deutz sowie eine horizontale statt liegende Anordnung der Reiheneinspritzpumpe, die es nun nicht mehr nur von Deutz, sondern alternativ auch von Bosch gab.

Das Deutz-Schubradgetriebe mit Mittelschaltung stellt fünf Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang zur Verfügung. Maximal ist zwar mit Luftreifen je nach Übersetzung eine Höchstgeschwindigkeit von 20 oder 28 Kilometern pro Stunde möglich, während bei Ausstattung mit Eisenreifen die beiden höchsten Gänge gesperrt sind.

Bis 1952 produziert

Dass das NS-Regime 1942 die Verwendung von Flüssigbrennstoffen in der Landwirtschaft untersagte und damit die Ausrüstung von Traktoren mit Holzvergaser erzwang, hielt die Nachfrage nach dem rund vier Ton-

nen schweren Flaggschiff von Deutz zunächst in Grenzen. Doch schon bald nach dem Krieg setzte Deutz die Produktion fort – bis 1952 sollen je nach Quelle zwischen 2.400 und 3.700 Exemplare gebaut worden sein. Von diesen wurden einige auch nach Australien exportiert. Dort herrschte ein besonders hoher Bedarf an Großschleppern, zu denen der F3M 417 damals natürlich zählte.

Spät-Heimkehrer

So kommt es, dass das 1951 gebaute Exemplar des Deutz-Sammlers Karl Coenen noch bis 2004 seinen Dienst auf einer Weizen- und Baumwollfarm im australischen Bundesstaat Queensland verrichtete, bis Karl es kaufte und zurückimportierte.

Nur wenige Kilometer entfernt von seinem Produktionsort Köln durfte sich der Stahlschlepper auf einem Feldtag bei Troisdorf im Abendlicht eines goldenen Oktobertages so zeigen, wie er in Australien oft arbeitete – nämlich unter knochentrockenen Bedingungen bei der Bodenbearbeitung mit einem Scheibenpflug. Wenn das kein besonderer Anblick ist. *Sascha Jussen*



Der 1959 vorgestellte, 217 PS starke John Deere 8010 war der erste Knicklenker des Herstellers. Das Resin-Modell kostet ca. 150,- Euro



Der von 1972 bis 1975 gebaute John Deere 7520 brachte an der Zapfwelle 178 PS. Das Resin-Modell aus der Reihe ProR.32 kostet ca. 170,- Euro

Der original von 1994 bis 1998 gebaute John Deere 8400 war als Spitzenmodell der 8000er-Reihe 260 PS stark. Praktisch: Der Heckkraftheber ermöglicht den Anbau von Geräten nach System Britains/Siku



Neue Modelle von alten Hirschen

GIGANTEN FÜR DIE VITRINE Die Fürther Modellschmiede Schuco bringt erfreulicherweise eine echte Neuheit nach der anderen auf den Markt – dieses Frühjahr kommen drei neue John Deere

Die neuen Modell-Hirsche decken insgesamt vier Jahrzehnte nord-amerikanischen Traktorbaus ab – angefangen vom 1959 vorgestellten 8010 über den in den 1970er-Jahren gebauten 7520 bis zum auch auf europäischen Großbetrieben verbreiteten 8400, der 1994 bis 1998 in Produktion war.

Knicklenker aus Resin

Die beiden erstgenannten Modelle hat Schuco in der Reihe ProR.32, also besonders filigran aus Resin im Maßstab 1:32 umgesetzt. In diesem Fall sieht man von der Detailgenauigkeit gar nicht so viel, denn auch die Originale sind massive, kantige Brocken ohne viele aus der Karosserie herausragende Teile: Spiegel oder Rundumleuchten sucht man sowohl bei

den echten frühen John-Deere-Knicklenkern als logischerweise auch beim Modell vergeblich.

Dafür sind Kühlergrill, Armaturen, Bedienelemente und der Kraftheber perfekt nachgebildet. Das Ganze ist allerdings nicht gerade günstig: Der 8010 schlägt mit rund 150 Euro zu Buche, der 7520 kostet offenbar aufgrund seiner Kabine noch einmal etwa 20 Euro mehr.

1990er-Jahre-Klassiker

Ein deutlich besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bietet Schucos Interpretation des John Deere 8400. Ebenfalls im Maßstab 1:32, aber aus gutem altem Diecast (Zinkdruckguss) gefertigt, zeigt er sich vom Front- bis zum Heckkraftheber hervorragend detailliert. Zugleich sind die Kraft-



Günstiger als die Resin-Modelle 8010 und 7520: Der per Zinkdruckguss gefertigte 8400 schlägt mit rund 100,- Euro zu Buche

heber massiv genug, um auch Geräte verschiedener Modellhersteller anbauen zu können. Für den Heckkraftheber hat Schuco – wie auch bei Weise-Toys bekannt – einen Kompromiss aus Detailgenauigkeit und Kompatibilität gewählt, sodass sich hier auch Geräte mit Kupplungssystem „Britains/Siku“ anbauen lassen.

Fazit

Während der John Deere 8400 aufgrund seines Preises und seiner Anbaugeräte-Kompatibilität empfehlenswert ist, punkten die beiden Resin-Modelle mit einer für das Material Resin typischen höheren Detailtreue, die die Modelle jedoch ein wenig teurer macht.

Sascha Jussen



Seit ungefähr 45 Jahren legt sich dieser Deutz D 6806 mit seinen 67 luftgekühlten PS für die Landwirtschaft ins Zeug



Auch der Güldner G60A von Simon Grettenberger aus Oberriexingen demonstrierte mit

DEUTSCHLANDWEITE PROTESTE

Power to the Bauer!

Das Jahr 2024 begann ganz im Zeichen der Traktoren: Die friedlichen Proteste von Hunderttausenden Landwirten in der gesamten Bundesrepublik gegen die Abschaffung der Agrardieselbeihilfe und der Kfz-Steuerbefreiung für landwirtschaftliche Fahrzeuge, aber auch wegen der aus ihrer Sicht geringen Wertschätzung ihrer Arbeit in Gesellschaft und Politik wurden vor allem mit den betriebs-eigenen Schleppern ausgetragen. Neben Ackergiganten der neuesten Generationen kam dabei auch manches ältere Schätzchen zum Vorschein.



Ein Hela der 1960er-Jahre wäre auch auf so ziemlich jedem Oldtimertreffen ein willkommener Gast

Weiter so!

In seinem Heimatort Neuburg an der Kammell sowie im nahen Augsburg entdeckte unser Leser Bernhard Weindl zum Beispiel Bulldogs von Eicher, Hanomag und Hela. Unser Chefredakteur Sascha Jussen bekam bei Protesten im Rhein-Kreis Neuss unter anderem einen Xylon vor die Kamera.

Auch Technik-Autor Klaus Tietgens konnte einiges festhalten: „Solche Proteste kamen in den letzten Jahrzehnten schon häufiger vor. Aber die derzeitigen halten besonders lange an.“

Vereinzelt ziehen noch immer Schlepperkorsos durchs Land. Die Proteste werden in der Gesellschaft ebenso kontrovers diskutiert wie die Politik und die gesellschaftlichen Umstände, die sie ausgelöst haben. Wir von *Traktor Classic* wünschen unseren Landwirten jedenfalls, dass sie weiter existieren und für unser täglich Brot sorgen können.

Sascha Jussen



In Hannover zeigten unter anderem Fendts Geräteträger-Flaggschiff F 395 GTA und ein 714 Vario aus gleichem Hause Präsenz



No Farmers – No Food – No Future. Das Schild am von Sascha Jussen abgelichteten Fendt Xylon bringt es auf den Punkt

Fotos: Sascha Jussen, Bernhard Weindl, Klaus Tietgens, Simon Grettenberger

Meilensteine - vor 60, 75 und 100 Jahren

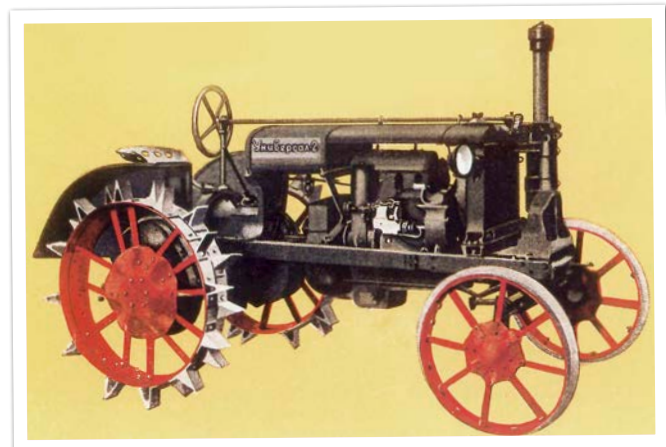
Vor 100 Jahren schickte die Hanomag den Tragpflug in Rente und zeigte den WD R 26. Vor 75 Jahren versorgten die Sowjets die Maschinen-Ausleihstationen in der angehenden DDR mit einer Lieferung von 1.000 Schleppern. Vor 60 Jahren war der Schlüter S 900 hierzulande der stärkste landwirtschaftliche Radschlepper

Vor 100 Jahren: Hanomag/WD-Radschlepper

Die Hanomag verabschiedete sich vom aus der Mode kommenden Tragpflugkonzept und stellte ihren seit 1920 recht erfolgreich vermarkteten Raupenschleppern den ersten Radschlepper zur Seite. Im Frühjahr 1924 war der WD (Wendeler & Dohrn) R 26 fertig, Ende Mai stand er auf der 30. DLG-Wanderausstellung in Hamburg. Die Leistung des aus der Raupe Z 25 bekannten Vierzylinder-Viertakt-Ottomotors mit 4,25 Litern Hubraum wurde für den neuen Einsatzzweck

geringfügig von 25 PS bei 950 U/min auf 26 PS bei 1.000 U/min gesteigert. Das Getriebe verfügte über 3/1 Gänge. Die landwirtschaftliche Ausführung wog knapp zwei, der Straßenschlepper mit schweren Gussfelgen dreieinhalb Tonnen. Mit 4.800 gegenüber 3.500 Mark war der R 26 deutlich teurer als der Fordson, mit einer halben Tonne Mehrgewicht aber auch zugkräftiger. Bis 1925 wurden 750 Exemplare verkauft, im Jahr darauf folgte der stärkere, in zahlreichen Punkten verfeinerte R 28/32.

Mit dem WD R 26 stieg die Hanomag vor 100 Jahren in den Bau von Radschleppern ein. Bis 1925 wurden es 750 Exemplare



Der Universal-2 war ein sowjetischer Lizenzbau des amerikanischen Farmall, allerdings mit konventioneller Vorderachse statt Doppelrad

Vor 75 Jahren: Starthilfe aus der Sowjetunion

Die angehende DDR hieß im Frühjahr 1949 noch „Sowjetische Besatzungszone“. Im März wurden die ersten Maschinen-Ausleihstationen (MAS) gegründet, doch die Nachkriegsschlepper aus den Werken Nordhausen (RS 01/40 Pionier, RS 2/22 Brockenhexe) und Brandenburg (RS 03/30 Aktivist) lernten gerade erst das Laufen. Rechtzeitig vor den politisch wichtigen Maidemonstrationen half die Besatzungsmacht der Landwirtschaft mit einer Lieferung von 1.000 Schleppern. Neben 246 Raupenschleppern

des Typs KD-35 mit 35 PS und 248 „Nati“-Raupen mit 50 PS beinhaltete diese 506 Einheiten des Radschleppers „Universal-2“ (U-2). Das war ein Lizenzbau des amerikanischen Farmall mit Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor (3,6 Liter, 22 PS) und 3/1-Gang-Getriebe. Die Fertigung lief von 1934 bis 1940 in Leningrad (heute St. Petersburg) und von 1944 bis 1955 in Wladimir. Inklusive der Varianten U-1 (mit Doppelrad statt Vorderachse), U-3 und U-4 (für den Baumwollanbau) wurden es 211.500 Exemplare.

Vor 60 Jahren: Schlüter S 900/V

Bei seinem Debüt im April 1964 war der Schlüter S 900 der stärkste landwirtschaftliche Radschlepper, der hierzulande verkauft wurde – und der erste mit Sechszylindermotor. Das Antriebsaggregat aus eigener Fertigung arbeitete mit Direkteinspritzung und schöpfte aus sechseinhalb Litern Hubraum 80 PS bei 1.800 U/min. Für die Kraftübertragung sorgte das brandneue ZF-Getriebe A-230 mit 8/4 Gängen und zweistufiger Zapfwelle (540/1.000 U/min). Das Eigengewicht wurde mit

3,8 Tonnen beziffert. Die 4,15 Tonnen schwere Allradausführung S 900 V wurde von Anfang an beworben, aber erst ab Juli 1965 ausgeliefert. Die wenigen Konkurrenten in dieser Leistungsklasse – Deutz, Hanomag und John Deere – konnten damals noch gar keine Allradschlepper anbieten. Viele Interessenten warteten gerne auf den S 900 V. Von ihm wurden 65 Stück verkauft, vom S 900 nur 42. Nachfolger wurde im Herbst 1966 der Super 900/V, der fast nur noch mit Allradantrieb gekauft wurde.



Den S 900 V mit Allradantrieb stellte Schlüter vor 60 Jahren vor, doch zu kaufen gab es vorerst nur den S 900 mit Hinterradantrieb