Werkstatt-Klassiker Ballistol Universalöl: Was kann es, was kann es nicht?

TraktorClassic

5/2021 August/September

5,95 €
A: EUR 6,70
CH: SFR 11,00
I: EUR 8,30
LUX: EUR 7,10

Deutz D 6006 vs. IHC 624
Vergleich der 60-PS-Konkurrenz

Fahr D 270 / H

Der 1950er-Jahre-Klassiker im Check

Standfest und Zugstark

100 Jahre Lanz-Bulldog

Mit Glühkopf und Eintopf
Die größten Hits und Raritäten der Mannheimer Traktoren-Schmiede

Werkstatt

Blecharbeiten – aber richtig!
Karosserieteile ausbeulen und lackieren

Tatrac TD 60

Der letzte Allradler
Einer 1960er-Nachkriegs-Preziose aus Augsburg auf der Spur

MODELL ODER ORIGINAL?

- hochwertiger Metallbausatz
- funktionsfähige Portalachsen
- originalgetreues Rahmenkonzept
- 3-Gang Schaltgetriebe
- Mini-Hydraulikanlage ca. 20 bar stark
- weitere Varianten: U427 // U435 // U5023

Erhältlich als Bausatz oder Fertigmodell
im Maßstab 1:14

Mehr erfahren

ScaleART
DIE MODELLBAUMANUFAKTUR

ScaleART OHG • Schillerstraße 3-5 • 67165 Waldsee • Tel. +49 (0) 62 36 41 66 51 • www.scaleart-unimog.de

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

Qual der Wahl

Liebe Traktorfreunde,

welchen würden sie sich zulegen? Einen Deutz D 6006 oder den IHC 624? Beide um 1970 herum gebaut, beide um 60 PS stark. Diese Frage stellten sich Landwirte schon vor 50 Jahren.

Unser Autor Sascha Jussen hörte von Kindesbeinen an haarsträubende Geschichten, die entweder die Kölner (Deutz) oder die Neusser (IHC) Traktoren schlecht ausschauen ließen. Daher war es für ihn eine Herzensangelegenheit, einmal ähnliche Modelle beider Firmen einem eingehenden Vergleich zu unterziehen (ab Seite 36).

Ich verrate hier nichts – außer, dass beide Typen sich zu ihrer Zeit am Markt ein hartes Kopf-an-Kopf-Rennen lieferten und mit jeweils etwas über 10.000 Neuzulassungen hierzulande große Erfolge wurden.

Muss man sich leisten können

Nicht sehr erfolgreich, zumindest auf dem Schleppermarkt, war der Tatrac TD 60, ein markanter Allrad-Schlepper, der ausgeklügelte Technik bot und auf schwierigem Terrain meisterhafte Leistungen brachte.

Sein Preis war allerdings dermaßen hoch, dass hierzulande nur ungefähr 30 verkauft werden konnten. Eines davon, sauber restauriert und von außergewöhnlicher Optik, haben Manfred Hierhager und Klaus Tietgens unter die Lupe genommen. Lesen und staunen Sie ab Seite 44.

Monsterschlepper aus den USA

Mein ganz persönliches Highlight in diesem Heft ist der IHC 4166 – ein brachialer Monsterschlepper aus den USA mit Allradantrieb und -lenkung. Er gehörte seinerzeit, zu Beginn der 1970er-Jahre, in seinem Heimatland zwar zu den schwächeren Allradschleppern, in Deutschland hätte er jedoch mit seinen 175 PS gewaltig Eindruck schinden können. Immerhin bot er noch 15 PS mehr als der ebenfalls von einer Baumaschine abstammende Deutz D 16006.

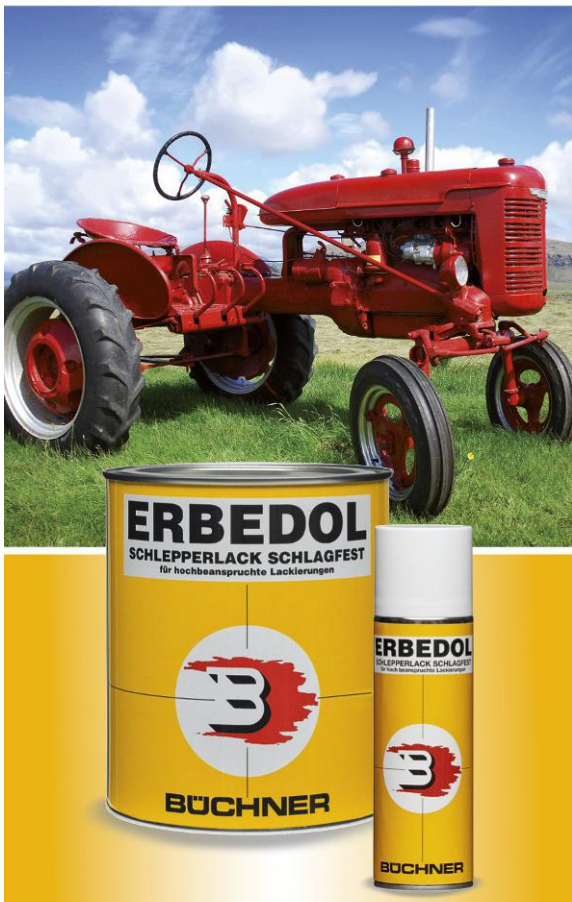
» Der Tatrac bot ausgeklügelte Technik, seine Spezialität war schwieriges Terrain

Der 4166 wurde allerdings nie in Deutschland angeboten – wir freuten uns umso mehr, als wir ein Exemplar in der Schweiz, bei Landwirt Hanspeter Thomet, entdeckten. Und zwar nicht in der Scheune, sondern beim vollen Einsatz in seinem Lohnunternehmen.

Und nun viel Spaß beim Lesen, Ihr

Bernhard Kramer

ERBEDOL
SCHLEPPER- UND LANDMASCHINEN-LACKE



- Schnelltrocknender 1K-Decklack für Schlepper, Land- und Baumaschinen
- Größte Farbtonauswahl und höchste Farbtongenauigkeit
- Leichte Verarbeitung und exzellente Ergebnisse
- Alle Farbtöne auch als Spraylack lieferbar
- Alle Infos: www.erbedol.de

albrecht® Der Lackspezialist seit 1852

Traktor-Check

12 Klassiker mit Deutz-Herz

Wir untersuchen das Erfolgsgeheimnis des knallroten Schleppers mit 32 PS starkem Deutz-Motor und ergründen, warum er hierzulande ohne direkten Nachfolger blieb

Fahr D270/D270 H

36

Deutz D 6006 vs. IHC 624

Sie waren vor rund 50 Jahren starke Konkurrenten, und sie sind es noch heute – wer macht das Rennen?

Klettermaxe Tatrac TD 60

Der TD 60 ist der letzte Vertreter einer Welle von Allradlern, die nach dem Zweiten Weltkrieg Fahrt aufnahm

Hits und Raritäten von Lanz

Von den legendären Eilern über die Schienenbulldogs bis hin zum Alldog: Das alles war Lanz!

Einsatz in Serrest

Eine bunte Mischung von Traktor-Oldtimern zeigt auf einem Stoppelfeld tief im Westen, was sie kann

Der amerikanische Freund

Der 4166 ist in Europa superselten – wir spürten das 172–PS-Monster in der Schweiz beim Arbeiten auf!

Fotos: Klaus Tietgens, Sascha Jussen, Harald Focke, Manfred Hierhager, Michael Rohwedder

Titelthema - Check

12 **Standfest und zugstark**
Nicht nur dank seines 32 PS starken Deutz-Motors kann der knallrote Schlepper von Michael Rohwedder überzeugen

Vergleich

36 **Treffen der Erzrivalen**
Wir brachten einen Deutz D 6006 und einen IHC 624 zusammen zum endgültigen Vergleich: Wer bringt mehr?

Porträt

44 **Der letzte Allradler: Tatrac TD 60**
Spannende Nachkriegs-Rarität mit Allrad und vier gleich großen Rädern aus Augsburg

72 **IHC 4166 – Besuch aus Amerika**
Bei Lohnunternehmer Hanspeter Thomet aus Frauenkappelen muss dieses rare 172-PS-Monster noch richtig ran

88 **Sauber bleiben**
Ein Unimog 411c wird zum Straßenreinigungsfahrzeug

Historie

20 **75 Jahre Zetor**
Zetor-Traktoren halfen zuhauf in der DDR-Landwirtschaft. Bis heute haben sie sich einen sehr soliden Ruf erhalten

24 **Mit Glühkopf und Eintopf**
Wir zeichnen die Geschichte der Firma Lanz aus Mannheim anhand ihrer Hits und Raritäten nach

Einsatz

64 **Preziosen auf der Stoppel**
Ein Holder Cultitrac AM2, ein Hanomag R 45 und ein Ursus-Glühkopfschlepper gemeinsam beim Stoppelbearbeiten

Werkstatt

32 **Sechs Richtige fürs Hobby: Deutz D 80**
Wolfram Börker erfüllte sich einen Traum und richtete über Jahre einen D 80 wieder her

78 **Klassiker Ballistol Universalöl**
Ursprünglich für das deutsche Militär als Waffenöl ersonnen, fand es zur Recht seinen Weg in die Werkstätten

82 **Restaurierung eines IHC 554**
Wolfgang Widmann besorgte sich einen IHC 544 und restaurierte ihn von Grund auf

Feste Rubriken

3 Editorial
6 Der besondere Schlepper
8 Panorama
53 Kleinanzeigen und Veranstaltungstipps
92 Postkasten
93 Traktor-Quiz
96 Schatztruhe
98 Vorschau, Impressum

Landtechnik in dieser Ausgabe

Hersteller / Typ	Seite	Hersteller / Typ	Seite
Allgaier R 18	10	Lanz D 3506, D 9506	24, 26
Deutz D 6006	36	Lanz D 1506, D 6006	28, 30
Deutz D 80	32	Mali Li-Trac 300	6
Fahr D 270 / D 270 H	12	MF Serie 500	94
Eicher 3088	10	Porsche-Diesel Junior	8
Grunder TK 15	93	Same Antares 130	10
Hanomag R 45	66	Same Hercules 160	8
Holder Cultitrac AM2	70	Tatrac TD 60	44
IHC 4166	72	Unimog 411c	88
IHC 554	82	Ursus C 45	66
IHC 624	36	Zetor 25	20
Lamborghini 165 Racing	10	Zetor 50 Super, Crystal 170	22

Ein Bild aus dem ARCHIV VON MANFRED HIERHAGER www.traktorkalender.de

Verwandtenbesuch

Am Vorabend des Schlüter-Feldtages 2017 in Hallbergmoos war ein naher Verwandter der Hauptdarsteller auf dem Vorführgelände. Ein Mali Li-Trac zog beim Testgrubbern seine Bahnen, ziemlich genau 20 Jahre nach seinen ersten öffentlichen Auftritten beim Ackern.

Damals sahen viele in ihm einen potenziellen Erben des Schlüter Super-Trac. Das kam nicht von ungefähr. Ende 1993 schloss das Schlüter-Werk in Freising seine Tore. Markus Liebherr, einer von fünf Nachkommen des im Oktober 1993 verstorbenen Baumaschinenpioniers Hans Liebherr, gründete seine Firma Mali am 1. Januar 1994 zum perfekten Zeitpunkt, um frei werdende Schlüter-Konstrukteure zu übernehmen.

Auf Gut Heinrichsburg bei Eberhardzell im Landkreis Biberach richtete Liebherr eine modern ausgestattete Prototypenwerkstatt ein.

Nur Prototypen

Dort wurden ab 1995 fünf Li-Tracs gebaut. Die Kraftquelle bezog Markus Liebherr bei der Verwandtschaft. Der Sechszylindermotor mit zehn Litern Hubraum entstammt dem Schweizer Werk Bulle des nunmehr von zwei Geschwistern geleite-

Bild: Manfred Hierhager

ten Liebherr-Konzerns. Anfangs gab es den Li-Trac 5 mit 230 PS und den Li-Trac 6 mit 270 PS, 1998 wurde ein Exemplar silberfarben lackiert und als 300 PS starker Trac 300 auf Vorführungen geschickt.

Karriere als Erprobungsträger

Danach wurde es still um den Li-Trac. Seine Serienfertigung unterblieb nicht zuletzt, weil Markus Liebherr mit den von ZF und Funk zugekauften Getrieben unzufrieden war. In der Folge dienten die vorhandenen Fahrzeuge als Erprobungsträger für ein ehrgeiziges Projekt.

Mit erweiterter Belegschaft entwickelte das junge Unternehmen ein eigenes stufenloses Getriebe, mit dem die vorhandenen Schlepper ab 2006 sukzessive ausgerüstet wurden. Daneben widmete sich Markus Liebherr weiteren Projekten, darunter Common-Rail-Einspritzsysteme und kleinere Trac-Schlepper.

Frühes Ende

Nach seinem Tod im August 2010 wurde der Betrieb auf Gut Heinrichsburg aufgelöst, und die Li-Trac gingen an Sammler wie Hans Braun, der in Hallbergmoos vor vier Jahren sichtlich Spaß am Ackern hatte.

Klaus Tietgens

Detailreich durch Resin

NEUE MODELLE Wir haben uns auf die Suche nach echten Neuerscheinungen gemacht und dabei abseits der gängigen deutschen Traktormarken einige echte Highlights entdeckt

Unimog 400 im Retro-Look, 1:50, von Siku

Der Clayson M103 in 1:32 ist auf 500 Stück limitiert und kostet rund 450 Euro

Der IHC 4166 im Maßstab 1:32 von Schuco ist mit einer limitierten Auflage von nur 1.500 Stück fast ebenso selten wie der echte Traktor und kostet rund 100 Euro

Eines der zurzeit teuersten Modelle im Maßstab 1:32 bietet die belgische Modellschmiede Farm Toys in Form des belgischen Mähdreschers Clayson M103 an. Er wurde mit dem für detaillierte Kleinserien besonders geeigneten Kunststoff Resin umgesetzt.

Das aufgrund vieler Antriebsscheiben und -riemen komplexe Modell verfügt über viele Funktionen: So sind Schneidwerk und Haspel gesondert an- und abhebbar, das Abtankrohr ein- und ausklappbar und die Hinterräder lenkbar. Der Preis für jede Menge Feinarbeit und Limitierung auf 500 Stück: rund 450 Euro.

Soll es etwas günstiger sein? Die noch recht neue Marke Autocult hat dem Doppstadt Trac 200 ein doppeltes Denkmal gesetzt; nämlich als Resinmodell im Maßstab 1:32 mit lenkbaren Rädern an beiden Achsen. Die beiden Ausführungen in Silber und Orange sind auf jeweils 333 Stück limitiert und kosten rund 150 Euro.

Augenschmaus für die Vitrine

Auch von Schuco kommen diverse neue Modelle. Dazu gehört der ab Seite 72 auch im Original vorgestellte IHC 4166 im Maßstab 1:32. Mit einer limitierten Auflage von nur 1.500 Stück ist das aus Resin gefertigte Modell fast so selten wie der echte Traktor. Ebenso neu: Youngtimer Lamborghini 1556 DT. Der Preis liegt jeweils bei ca. 100 Euro.

Nochmals mit Resin, doppelt so detailreich aber auch doppelt so teuer, geht es bei Schuco im Maßstab 1:18 mit dem italienischen Youngtimer Same Hercules 160 weiter.

Klassiker mit sichtbarem Motor

Als 1:18-Metallmodell kommt dagegen der Porsche-Diesel Junior daher. Die Vorderräder sind einschlagbar und die aufklappbare Haube gibt den Blick auf Motor, Batterie und Treibstofftank frei.

Für ein weiteres Metallmodell wechseln wir erneut den Maßstab; und zwar zum von Siku zwecks Kompatibilität ihrer Spielwelten geförderten Maßstab 1:50. Man feiert 75 Jahre Unimog mit dem Modell 400 im Retro-Look, in Dunkelgrün mit roten Felgen und Pritsche in Holzoptik.

Die Darstellung der Räder lässt zwar etwas zu wünschen übrig, aber für einen Preis von nur 15 Euro bekommt man ein schönes Modell, das sowohl Kinder als auch Sammler erfreut. *Sascha Jussen*

Fotos: Archiv Sascha Jussen

Autocult hat dem Doppstadt Trac 200 im Maßstab 1:32 ein Denkmal gesetzt. Die angebotene Silber- oder Orange-Ausführung ist auf jeweils 333 Stück limitiert

Einen echten Klassiker, noch dazu als handfestes und zugleich sehr detailliertes Metallmodell mit wenigen Kunststoffteilen und Gummireifen, stellt der Porsche-Diesel Junior von Schuco in 1:18 dar

Die aus Resin gefertigten Modelle des Lamborghini 1556 DT im Maßstab 1:32 bieten sehr hohe Detailgenauigkeit

Im Maßstab 1:18 bietet Schuco mit dem Same Hercules 160 einen italienischen Youngtimer aus dem Kunststoff Resin

WERKZEUGTIPP

Vitalkur für die Batterie

Auch wenn jeder Oldtimerfreund sein Schätzchen am liebsten jeden Tag bewegen möchte, sieht die Realität doch anders aus. Die diesjährigen Absagen der Treckertreffs sorgen außerdem für längere Standzeiten. Das unter solchen Umständen die Batterien öfter nachgeladen werden müssen, ist klar. Einfache „Trafogeräte“ schaden jedoch den Batterien, sie werden überladen und verlieren an Speicherkraft. Elektronische Ladegeräte erkennen hingegen den Ladezustand und füllen nur so lange Strom auf, bis die Batterie ihr Optimum erreicht hat. Auch bei längeren Standzeiten halten sie die Batterie frisch.

Kommt mit allem zurecht!
Ein sehr einfach zu bedienendes Erhaltungsladungsgerät mit ausreichend Power für Oldtimer-Traktorbatterien ist das Bosch C3. Das Gerät zeichnet sich neben einer simplen Ein-Knopf-Bedienung zusätzlich durch zahlreiche Sicherheitssysteme aus, hierzu zählen etwa ein Verpolungsschutz ebenso wie ein Schutz vor Kurzschluss und Überhitzung. Das Gerät kann dauerhaft einfach an die Batterie (6 oder 12 Volt werden automatisch erkannt) geklemmt werden und sorgt für einen immer startbereiten Akku. Hinsichtlich der Bauart der Batterie gibt es keine Einschränkungen, das Gerät kommt auch mit Gelbatterien und mit tiefentladenen Akkus zurecht. Über den Status des Akkus informiert eine Leuchtenanzeige mit deutscher Beschriftung.

Bosch C3, Erhaltungsladegerät,
ab 45,- Euro, erhältlich im Fachhandel

Links: Das C3 ist geeignet für jede Art von Oldtimer-Traktor-Batterie

Unten: Leichte, kleine Ladegeräte wie das Bosch C3 sind elektronisch geregelt – ein Vorteil unter anderem bei langen Standzeiten

Fest verbunden!

Im Gegensatz zu geklebten oder verschweißten Verbindungen sind schraubbare Lösungen einfacher demontierbar. Leider stellt eine Schraubverbindung Anforderungen: Hierzu bedarf es genügend Platz für die Mutter auf der Gegenseite UND einen Schraubenschlüssel.

Einfacher wird es, wenn ein passendes Gewinde im Bauteil vorhanden ist. Dieses selbst anzufertigen setzt eine Vielzahl von Gewindeschneidern und eine gewisse Materialdicke voraus. In Bleche oder dünnwandige Rohre kann man eigentlich kein gescheites Gewinde drehen.

Auf kleinstem Raum

Aber es gibt eine praktische und einfach zu handhabende Lösung: die Gewindenietzange beziehungsweise Nietmutternzange. Um mit dieser Zange ein Gewinde in ein Blech einzubringen, muss dieses zunächst auf ein zur gewünschten Gewindegröße abgestimmtes Maß aufgebohrt werden.

Im Gegensatz zum Gewindeschneiden wird hier das Loch größer gewählt als der gewünschte Gewindedurchmesser. Für eine M8-Befestigung muss er etwa 11 Millimeter betragen.

Einfaches Verfahren

Im folgenden Arbeitsschritt wird die Einnietmutter auf dem Gewindestift am oberen Ende der Spezialzange aufgeschraubt. Danach wird die Einnietmutter in das vorgebohrte Loch gesteckt. Der weitere Ablauf ist ähnlich wie beim Blindnieten: die Zange wird zusammengedrückt, der äußere Bereich der Einnietmutter bördelt sich auf und die Niete sitzt bombenfest. Im Gegensatz zur Blindniete reißt jedoch kein Nietnagel ab, sondern die Zange wird einfach von der Einnietmutter abgeschraubt.

Dünnes Blech ist der Freund

Die gezeigte Nietmutternzange ist seit über zwei Jahren im harten Einsatz auf einem landwirtschaftlichen Betrieb und konnte überzeugen. Keine der angebrachten Muttern hat sich gelöst, auch starke Belastung konnte der Verbindung nichts anhaben.

Als Faustregel gilt: Wäre das Material dick genug, um ein vernünftiges Schneidgewinde einzubringen, ist das Material zu dick für die Mutterniete – denn bei zu dicker Wandung bleibt für die Spezialniete nicht genug Platz, um sich aufzubördeln.

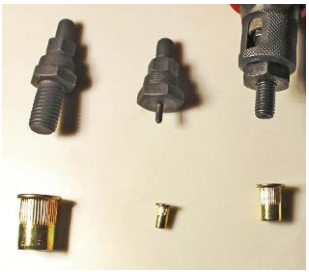
Gewindenietzange Meterk MK53
www.meterk.com, ca. 53,- Euro

WERKZEUGTIPP GEWINDENIETZANGE

Loch gebohrt – nun wird die Einnietmutter per Zange ins Loch gesteckt. Nun wird die Zange zusammengedrückt, der äußere Bereich bördelt sich auf

Fertig. Eine belastbare Schraubverbindung ist entstanden

Für viele Größen gerüstet: die Meterk MK53



Verschiedene Einnietmuttern

Das Gewinde sitzt bombenfest im Blech

präsentiert von Klaus Tietgens

Meilensteine – vor 75, 40 und 35 Jahren

Vor 75 Jahren drehte der erste Allgaier-Schlepper seine Runden. Eicher schuf vor 40 Jahren noch einmal einen richtig guten Motor. Fünf Jahre später präsentierte Same-Lamborghini-Hürlimann neue Antriebsaggregate, die bis heute gebaut werden

Allgaier R 18: Vor 75 Jahren ...

... stieg die bis dahin vor allem als Werkzeugfabrik bekannte Allgaier Werke GmbH in den Schlepperbau ein. Nach Fertigstellung eines Prototypen im Mai 1946 wurde im Sommer des Jahres eine Vorserie von fünf Exemplaren aufgelegt, deren letztes Exemplar im Frühjahr 1947 vollendet wurde. Die Entwicklung des R 18 war ab 1945 unter Schützenhilfe von Erwin Allgaiers Schwiegervater Carl Kaelble erfolgt, der den Ingenieur Paul Strohhäcker damit beauftragt hatte. Fast alles wurde im eigenen Hause entwickelt und später auch gefertigt, Einfachheit war oberstes Gebot. Der liegende Einzylinder-Wirbelkammer-Diesel mit Verdampfungskühlung gibt seine Kraft nicht über Zahnräder, sondern über drei Keilriemen an das Vierganggetriebe weiter. Im Frühjahr 1948 lief die Serienfertigung an, im Sommer 1949 kam der stärkere R 22, im Herbst 1950 der A 22 mit Motorverkleidung. Die kleinen Verdampfer entwickelten sich zu Bestsellern. Bis 1953 wurden rund 15.000 von ihnen gebaut.

Vor 75 Jahren lief die Vorserie des Allgaier-Kaelble R 18 an. Er wurde zum Bestseller

Eichers letzter großer Wurf ist der EDL-Motor, hier als aufgeladener Vierzylinder im 3088

Eicher EDL: Vor 40 Jahren ...

... baute Eicher nach Jahren des Rückstandes endlich wieder konkurrenzfähige Motoren. Mit knappsten finanziellen Mitteln adaptierte Paul Malatinszky eine zeitgemäße Einspritztechnik mit Mehrlochdüsen, aus der EDK- wurde die EDL-Serie. Der EDL 3-5 gehörte im Juni 1981 zu den ersten aufgeladenen Dreizylindermotoren im Schlepperbau. Seine Premiere feierte er im Schmalspurschlepper 566 S/AS, der den 565 S/AS mit Vierzylindermotor ablöste. Nachdem MF Eicher 1982 an den indischen Lizenznehmer Goodearth verkauft hatte, wurde 1983 die gesamte Modellpalette auf 35 bis 145 PS starke EDL-Motoren umgestellt. Der Niedergang ließ sich damit nicht abwenden. 1992 war Schluss in Landau/Isar. Die Schmalspurschlepperfertigung lief bis 2002 bei MFT in Weigsdorf-Köblitz weiter. Dann lohnte die Anpassung an neue Abgasnormen wegen der geringen Stückzahlen nicht mehr. In gut 20 Jahren waren nur etwas über 5.000 Schlepper mit EDL-Motoren verkauft worden.

1000er-Motor von SLH: Vor 35 Jahren ...

... ging bei Same-Lamborghini-Hürlimann die Motorenbaureihe 1000 in Serie. Sie war eine Weiterentwicklung der seit 1983 in verschiedenen Schleppern laufenden 916er-Motoren. Namensgebend war der Hubraum pro Zylinder, statt 916 Kubikzentimetern nunmehr also genau ein Liter. Konzeptionell blieb es bei der außergewöhnlichen Anordnung einzelner, fremdangetriebener Einspritzpumpen für jeden Zylinder. Die ersten wassergekühlten Drei- und Vierzylindermotoren (1000 W) wurden ab Sommer 1986 in Schleppern von Hürlimann und Lamborghini verwendet. Gegen Ende des Jahres tauchten die ersten luftgekühlten Motoren (1000 A) im Same Explorer auf. Ab 1991 gab es auch Sechszylinder, 2004 entfiel die luftgekühlte Version. 2013 erschien (mit drei und vier Zylindern) die Evolutionsstufe „FARMotion“, doch für Märkte mit weniger strengen Abgasnormen sind nach wie vor die inzwischen im indischen Werk Ranipet gefertigten 1000er im Angebot. *Klaus Tietgens*

Ein wassergekühlter Sechszylindermotor der Serie 1000 W war ab 1991 im Lamborghini 165 Racing zu finden

Einen luftgekühlten Sechszylindermotor der Serie 1000 A gab es ab 1991 im Same Antares 130

Fotos: Archiv Klaus Tietgens