

TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN

4/2023 Juni/Juli

5,95 €

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



Eicher 3145
Was taugt das
Flaggschiff der
1980er?

Kölner Bestseller

Deutz F2L 612: Warum er
so viele Freunde hat



Deutz F2L 612



IFA-Museum

In Nordhausen pflegt man die
Schlepperbau-Schätze der DDR

DDR

Szene

Werkstatt

Service rund ums Öl

Alles über Schmierstoffe



Eilbulldog

Wie fährt sich eine Legende?
Unterwegs mit dem Original!

Lanz



**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



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

NEU Chassislack

➤ **Schnelltrocknend** ◀

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

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

Klassiker der Szene und ihre Stückzahlen

Liebe Traktorfreunde,

der Frühling ist die schönste Jahreszeit des Hobby-Traktoristen – endlich wieder Traktorentreffen, Arbeiten auf den Feldern und mit offenem Werkstatt-Tor schrauben. Eini-

Schlepper perfekt den Marktbereich um 20 PS bediente. Bereits ein Jahrzehnt nach Ende der Bauzeit des D 25, Mitte der 1970er-Jahre, waren Zwei-

» Wir hatten das große Glück, einen original Lanz Eilbulldog D 2539 beim Arbeiten zu erwischen

ge der wichtigsten Treffen haben wir für Sie auf Seite 11 und im ausführlichen Mittelteil des Heftes aufgeführt.

Wir wünschen den Besuchern viel Spaß und Interessantes zur Besichtigung und den Vereinen und Veranstaltern regen Zuspruch in dieser Post-Corona-Zeit!

Bestseller im Check

Vor Zuspruch konnte sich ab Mitte der 1950er- und zu Beginn der 1960er-Jahre Deutz mit seinen Zweizylindern kaum retten: Über 50.000-mal verkauften sich der F2L 612 und sein Nachfolger D25.

Das lag natürlich nicht nur an der gewohnt soliden Technik und der einfachen Handhabung, sondern auch daran, dass der

zylinder-Schlepper eine Randerscheinung des Marktes! So viel zur rasanten Entwicklung der Landtechnik in der Nachkriegszeit. Sascha Jussen prüft ab Seite 12, was der Klassiker heute für den Oldtimer-Fan zu bieten hat.

Originaler Klassiker

Ein Klassiker der ganz anderen Art ist der Lanz Eilbulldog D 2539 – und zwar ein originaler! Bisher hatten wir dieses hochseltene Urgestein der Traktorengeschichte überhaupt nur wenige Male im Heft, und zwar meist – leider – nur als Nachbau.

Aber nun hatte unser Autor Klaus Tietgens das große Glück, einen der teuersten und seltensten Traktor-Oldtimer sogar beim Arbeiten zu erwischen, und ab Seite 64 ausführlich zu porträtieren!

Und nun viel Spaß beim Lesen,

Bernhard Kramer,
Redaktionsleitung



FÜR SCHLEPPER, LAND- UND BAUMASCHINEN



**BEWÄHRTE QUALITÄT
IN NEUER OPTIK**



Schnelltrocknender 1K-Decklack
Exzellente Verarbeitung
Größte Farbtonauswahl und höchste Farbtongenauigkeit
Auch als Spraylack
www.erbedol.de



Porträt

44 Das blaue Wunder

Der Eicher 3145 beeindruckt mit massig Leistung und überzeugt mit ausgereifter Technik. Dennoch wurde er nur 36 Mal gebaut



Traktor-Check

12

Deutzer Dauerbrenner

Der Deutz F2L 612 und sein Nachfolger D 25 beherrschten den Markt. Über 50.000 Stück wurden verkauft



Porträt

32

Wesseler Spezialitäten

Mit den Typen WL 40 E und WL 340 E schuf Wesseler konkurrenzfähige Oberklasse-Schlepper

86

Porträt



Holder Cultitrac A 15

12 PS, ein Zylinder, zwei Takte: Der Kleinschlepper aus dem Schwabenländle gilt für viele als Kult



Porträt

64

Lanz Eilbulldog

Peter Noltes D 2539 kennt keinen Ruhestand. Wir waren dabei, als er seine Muskeln spielen ließ

38

Einsatz



Fotos: Klaus Tietgens, Sascha Jussen

Sauberer Wechsel

Die taugen noch was: Mähdrescher von Deutz-Fahr aus den 1980er-Jahren bei der Arbeit

Titelthema

12 Deutz F2L 612 – Kölner Bestseller

Die Entwicklungsgeschichte des ab 1954 gebauten Deutz F2L 612 ist ebenso spannend wie seine Technik. Wir haben gecheckt, wie er sich als Hobby-Schlepper macht

Porträt

26 Motorpflüge von Stock und Toro

Zwei nach fast genau 100 Jahren gut erhaltene Motorpflüge haben im Schwäbischen Bauern- und Technikmuseum eine Heimat gefunden

32 Wesseler WL 40 E und WL 340 E

Die Westfalen von Wesseler waren durchaus imstande, konkurrenzfähige Oberklassenschlepper zu bauen

44 Eicher 3145 – das Forstener Flaggschiff

1983 schuf Eicher den stärksten Schlepper seiner Geschichte: Der 3145 leistet 145 PS und blieb bis 1990 im Angebot ...

64 Lanz Eilbulldog D 2539 – das Original

Die Sammlerszene ist voll von Nachbauten und Umbauten zum Eilbulldog. Wir haben für Sie ein Original aufgespürt

86 Der Trick mit dem Knick

1969 brachte Holder mit dem 12 PS starken A 15 einen der kleinsten Knicklenker seiner Zeit auf den Markt. Wir sprachen mit Besitzer Ralf Bauer

Szene

20 IFA-Museum Nordhausen

Tradition Ost: An die legendären Motoren und Schlepper der Stadt erinnert das IFA-Museum Nordhausen

Historie

70 Alles über den Allesschaffer

Teil 1 der Geschichte des Traktorenherstellers Kramer aus Gutmadingen und Überlingen

Einsatz

38 Mähdrescher von Deutz-Fahr

Wir zeigen die Erntegiganten der 1980er bei der Arbeit

Werkstatt

76 Das kleine Reifen-ABC, Teil II

Welche Reifen für welchen Oldtimer-Schlepper? Wir geben Antworten und eine Menge Infos ...

80 Alles rund ums Öl!

Welches Motorenöl verträgt mein Oldtimer am besten?

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
Allgaier A 22	96	IHC 706 und 806	10
Belarus MTS-52	6	Kramer K 12	73
Deutz F2L 612	12	Kramer GL 14/K 18	70
Deutz-Fahr M-Mähdrescher	38	Kramer K 25	74
Eicher 3145	44	Lanz Bulldog D 2539	64
Hanomag R 12	10	O & K SA 751	24
Holder A 15	86	Porsche-Diesel Gigant	11
IFA RS 01/40 Pionier	20	Stock Motorpflug	26
IFA RS 01/40-II, Harz	23	Toro Kehrpflug	26
IFA RS 02/22	20	Unimog 406	10
IFA RS 14 Famulus	23	Wesseler WL 40, WL 340 E	32

Millionending

Wäre am Bug dieses MTS-52 Super kein aktuelles Kennzeichen zu erahnen, könnte man glatt auf die Idee kommen, hier ein Bild aus DDR-Zeiten vor sich zu haben. Aus der dortigen Landwirtschaft waren die Schlepper aus dem weißrussischen Traktorenwerk Minsk nicht wegzudenken.

Von 1967 bis 1975 wurden 30.000 Exemplare des hinterradgetriebenen MTS-50 und seines allradgetriebenen Pendant MTS-52 importiert. Sie gelangten als ausgereifte Konstruktionen ins Land, denn den MTS-50 gab es seit 1961, den MTS-52 seit 1964. Insgesamt wurden bis 1985 ungefähr 1,25 Millionen davon gebaut – und in vielen Ländern unter der Marke Belarus verkauft.

Stämmig und zugstark

Als Kraftquelle dient ein vierzylindriger Wirbelkammer-Dieselmotor mit 4,75 Litern Hubraum, dessen Leistung anfangs mit 60





PS bei 1.700 U/min und in der 1970 lancierten, anhand ihres kantigen Blechkleides zu identifizierenden „Super“-Ausführung mit 60 PS bei 1.800 U/min beziffert wurde. Für die Kraftübertragung ist ein 9/2-Gang-Getriebe zuständig, die Höchstgeschwindigkeit beträgt knapp 30 Kilometer pro Stunde.

Die Heckzapfwelle lässt sich unabhängig vom Fahrantrieb mit 540 U/min knapp unter Motor-Nennzahl und als Wegzapfwelle betreiben. Interessant ist die angetriebene Vorderachse in Portalbauart, unter der trotz kleiner Bereifung (8.00-20) viel Bodfreiheit verbleibt. Mit 2,45 Metern Radstand ist der MTS-52 für einen Schlepper dieser Leistung relativ lang und mit 3,2 Tonnen auch relativ schwer.

Bei der Arbeit mit dem dreischarigen Beetpflug B 125 des Fabrikates Fortschritt ist das durchaus vorteilhaft.

Für Arbeit, Sport und Spiel

Den Pflug konnte Andreas Well auf einem Feldtag in Mecklenburg leihen, mit seinem

MTS aus dem Baujahr 1972 erfüllte er sich 2014 einen Kindheitstraum, denn – so der bis heute hochzufriedene Eigner: „Welcher Junge träumt nicht von einem eigenen Traktor? Ich war gerade im dritten Lehrjahr, als ich ihn im Internet entdeckte, mir anschließend vor Ort anschaute und direkt mitnahm.“

Seitdem funktioniert er im Prinzip immer. Vorderräder, Kühler, Wasserpumpe und Dach habe ich zwischenzeitlich erneuert.“ Der rüstige Weißrusse ist für Andreas nicht nur ein Hobbyschlepper, mit dem er gerne zu Treffen fährt und schon ein paar Pulling-Pokale gewonnen hat.

Er gelangt auch regelmäßig für allerlei rund um Haus und Hof anfallende Arbeiten zum Einsatz, so beim Holzmachen und für Transporte mit dem historisch passenden 5-Tonnen-Kippanhänger THK 5. Wir wünschen weiterhin gute Fahrt mit dem gleichermaßen nützlichen wie fotogenen Oldtimer, gerne garniert mit Sporterfolgen und ein bisschen Ackerarbeit. *Klaus Tietgens*

Foto: Michael Rohwedder

Fräsen und Hacken

Traktormodelle mit Anbaugeräten in der Vitrine oder im Diorama zu platzieren, ist für viele Sammler ein Muss. Nicht immer ist dies in der gewünschten Abwechslung möglich – denn der Markt für Anbaugeräte ist klein. Hin und wieder erscheinen jedoch spannende neue Maschinen. Wie dieses Frühjahr

Während es in den letzten Jahren an immer wieder neuen Modellen klassischer Traktoren kaum mangelte, blieben Modelle von entsprechenden Anbaugeräten eher die Ausnahme.

Nur der französische Hersteller Universal Hobbies (UH) wagt sich regelmäßig daran, Maschinen für den Heck- oder Front-

kraftheber herauszubringen. Für Sammler, die beispielsweise in Dioramen Traktoren bei der Arbeit realistischen darstellen wollen, geradezu eine Wucht.

Detaillierte Dammfräse

Nun hat sich UH sogar an ein sehr spezielles Gerät im Maßstab 1:32 gewagt, das nur

in einer Sonderkultur zum Einsatz kommt: Das Modell einer in den frühen 1990er-Jahren gebauten Spargel-Dammfräse IRF III des niederländischen Herstellers Imants.

Obwohl das Gerät relativ klein ist, hat UH eine äußerst detaillierte Umsetzung geschafft: Von der Zapfwelle über Hydraulikschläuche bis zu den Spurlockern und aufgedruckten Hinweisschildern ist alles nachgebildet. Scheibenschare, Stützräder und sogar die unter dem Chassis verborgenen Fräsen sind beweglich. Das kleine Wunderwerk der Präzision hat allerdings seinen Preis: rund 50 Euro muss man für das Spezialgerät aktuell ausgeben.

Hacken im Model

Etwas tiefer in die Tasche greifen muss man für einen weiteren Gerätetypen, den es bislang noch nie als Modell gab; eine Hacke zur Unkrautbekämpfung in Reihenkulturen wie Mais, Bohnen oder Rüben. Daran hat sich nun die italienische Modellschmiede Ros gewagt. Ergebnis: die achtreihige Ausführung des EC-Weeder von Lemken Steketee im Maßstab 1:32.

Obwohl es sich dabei um eines der modernsten Hackgeräte mit automatischer Steuerung und Parallelverschieberahmen handelt, passt es auch an Traktormodelle im gleichen Maßstab – besonders wenn sie mit einer originalgetreuen Dreipunkthydraulik ausgestattet sind. Für das sehr detailreiche Modell mit zahlreichen Federzinken, Hackmessern und 16 beweglichen Fingerhacken muss man allerdings fast 100 Euro bezahlen.

Berechtigte Vorfreude

Freunde von Sonder- und Reihenkulturen können sich jetzt schon auf eine weitere angekündigte Neuheit von UH freuen und schon einmal Geld dafür sparen: Im Laufe des Jahres 2023 soll es auch einen Zwiebelkrautschläger und ein passendes Rodegerät geben. Mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben. Sacha Jussen

Die italienische Modellschmiede Ros hat die achtreihige Ausführung des EC-Weeder von Lemken Steketee im Maßstab 1:32 umgesetzt; damit gibt es erstmals ein Modell einer Hackmaschine



Von Universal Hobbies (UH) gibt es jetzt im Maßstab 1:32 das Modell einer in den frühen 1990er-Jahren gebauten Spargel-Dammfräse IRF III des niederländischen Herstellers Imants



MODELLTIP: NOSTALGIEMODELL

Eicher Puma ES 201

Handgemachter Blech-Puma

Da fliegt mir doch das Blech weg: Komplet handgearbeitet ist das neue Modell eines Puma ES 201. Für Fans und Sammler der Traktoren aus Forstern und natürlich alle, die einmal etwas anderes wollen als ein Zinkdruckguss- oder Resin-Modell.

Mit seinem sehr ansehnlichen Antikfinish steht er dem von 1962 bis 1964 gebauten Original kaum in etwas nach. Das Vitrinenmodell ist bei „Nostalgiemodelle aus Blech“ erhältlich, misst stattliche 32 Zentimeter und kostet 69,95 Euro.

Kontakt: 09482/959455,
www.blechmodelle.com

Den Traktor gibt es auch mit Holzanhängern (Länge 62 cm): 119,00 €



Der Eicher Puma ist auf 150 Exemplare limitiert

Porsche-Parade

Die Retro Classics in Stuttgart gilt als die weltweit größte Oldtimer-Schau und Messe für Fahrkultur. Eine starken und von Traktorfans umlagerten Auftritt hatten in diesem Jahr die Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg. Sie präsentierten eine einzigartige Porsche-Parade mit echten Raritäten.

In der Porsche-Diesel-Blütezeit verließen bis zu 1.000 Fahrzeuge die Produktionshallen. Vom Einzylinder-Kleinschlepper Junior bis zum Kraftpaket Master (50 PS) wurde eine umfassende Modellpalette entwickelt. Doch auch die Konkurrenz schloß nicht. Ab 1960 stagnierten die Verkaufszahlen. Mannesmann und Porsche orientierten sich neu, trennten sich vom Traktorenbau.

Gebaut nach alten Plänen

Absolute Hingucker waren daher zwei „Papier-Prototypen“ von Porsche-Diesel, die nie in Serie gingen: der Gigant und der Brutus (siehe Bild). Sie wurden anfang der 1960er geplant und erst jüngst, in Privatinitiative, erstmals gebaut!

Website der Bulldog- und Schlepperfreunde:
www.busf.de

Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg bei der Retro Classics Stuttgart



Die Bulldog- und Schlepperfreunde waren auf der Retro Classics ein echter Besuchermagnet



Brutus hätte mit Sechszylinder-Deutz-Motor das Flaggschiff werden sollen, wurde jedoch niemals zu Porsche-Diesel-Zeiten gefertigt. Nun ist er nach alten Plänen aufgebaut worden!



Benzin-Sonderling der 1950er-Jahre von Allgaier für die Bewirtschaftung von Kaffee-Plantagen

Meilensteine - vor 60 und 70 Jahren

Vor 70 Jahren erreichte der Kleinschlepperboom in Deutschland seinen vorläufigen Höhepunkt, angeführt vom Hanomag R 12. Zehn Jahre später verdoppelte Mercedes-Benz das Leistungsangebot der Unimog-Arbeitsmaschine. Gleichzeitig stellte die IHC ihre Oberklasse in den USA auf eine neue technische Basis

Vor 70 Jahren: Hanomag R 12

Am 31. Mai 1953 öffnete die 42. DLG-Wanderausstellung in Köln ihre Tore. Sie wurde zum Mekka für Kleinschlepper-Interessenten und lockte bis zum 7. Juni rund 560.000 Besucher. Neben den Schöpfungen von Deutz, Fahr, Hela, Normag, Primus und anderen erregte vor allem der Hanomag R 12 Aufsehen, mit dem das Hannoversche Werk eigene Wege beschritt. Mit 820 Kilogramm war das Fahrzeug so leicht, wie seine zarte Statur erwarten ließ. Die Rahmenbauweise und der relativ lange Radstand von 1,8 Metern ermöglichten den Anbau von Arbeitsgeräten zwischen den

Achsen, also im Blickfeld des Fahrers. Für den Antrieb sorgte der nur 100 Kilogramm schwere Zweitakt-Dieselmotor D 611, der aus einem halben Liter Hubraum mithilfe eines mechanischen Roots-Ladegebläses 12 PS bei 2.200 U/min schöpfte und an ein 6/2-Gang-Getriebe weiterschickte. In den Jahren 1954 und 1955 gehörte der R 12 auf dem deutschen Markt zu den Bestsellern, danach ließ das Interesse nicht zuletzt aufgrund des problematischen Zweitakters nach. Inklusive aller Derivate und Weiterentwicklungen wurden bis 1960 gut 18.000 Stück gefertigt.



Zum Einführungspreis von 4.535 DM bot der Hanomag R 12 viel Anbau-
raum für Arbeitsgeräte, aber nur ein
bescheidenes Maß an Motorleistung



Frühe Unimog 406 (und 403) mit Verdeck sind
anhand der gewölbten Windschutzscheibe zu
identifizieren. Wahlweise gab es eine feste Kabine

Vor 60 Jahren: Unimog 406

Der Unimog hatte sich auf breiter Basis durchgesetzt. Jährlich wurden mehr als 10.000 Einheiten gefertigt, mit leichtem Übergewicht des Geländelastwagens 404 gegenüber der Arbeitsmaschine 411, deren 32 PS für viele Anwendungen langsam zu knapp wurden. Abhilfe brachte das Baumuster 406, dessen Auslieferung an Kunden im Juni 1963 einsetzte. Gegenüber dem 411 hatte es mit 65 PS ziemlich genau doppelt so viel Leistung, gewonnen aus dem Sechszylinder-Vorkammer-Diesel OM 312 mit 4,6 Litern Hubraum.

Das 6/2-Gang-Getriebe und die Portalachsen folgten dem bekannten Konzept, waren aber stärker dimensioniert. Neu waren der nicht mehr gerade, sondern gekröpfte Rahmen und die Möglichkeit, das Getriebe mithilfe von Vorschaltgruppen auf bis zu 20/8 Gänge zu erweitern. Ein Jahr nach dem Debüt gelangte der neue Direkteinspritzer OM 352 mit 5,7 Litern zum Zug, dessen Leistung von 65 über 70 und 80 im März 1971 auf 84 PS gesteigert wurde. Bis 1989 wurden etwa 37.000 Stück gebaut, zuzüglich der abgeleiteten Baureihen 403, 413 und 416.

Vor 60 Jahren: IHC 706 und 806

Mit den Typen 706 und 806 löste sich die amerikanische IHC-Zentrale im Juni 1963 vom 24 Jahre zuvor mit der sogenannten „Buchstabenserie“ eingeführten Getriebekonzept, das von den gestiegenen Motorleistungen mittlerweile überfordert war. In der neuen Kraftübertragung gab es vier Gänge, 2/1 Gruppen und eine Lastschaltstufe (nunmehr ohne Freilauf, also mit Motorbremse), insgesamt also 16/8 Fahrstufen. Die Leistung an der Zapfwelle wurde für den 706 mit 72 bis 74 PS und für den 806 mit 93 PS beziffert. Die Ottomotoren mit 4,3 respektive 4,9 Litern Hubraum – wahlweise

für den Betrieb mit Benzin oder mit Flüssiggas – sowie der im 706 eingesetzte Wirbelkammer-Dieselmotor mit 4,6 Litern Hubraum entstammten bekannten Baureihen. Neu war der im 806 installierte Dieselmotor D-361 mit Direkteinspritzung und 5,9 Litern Hubraum. 1966 wurde der 706 durch einen hubraumstärkeren Ottomotor und den Neusser Direkteinspritz-Diesel D-310 aufgewertet. Mit diesen Typen konnte die IHC zwar nicht die

1962 an John Deere verlorene Marktführung zurückerobern, baute bis Oktober 1967 aber immerhin jeweils rund 50.000 davon. Klaus Tietgens

Unten, v. l. n. r.:
Farmall 806,
Farmall 706,
Internation
806

