TraktorClassic

TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN 1/2023 Dezember/Januar

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

Der Dauerbrenner

Warum sich der Kölner Vierzylinder heute noch bewährt

Urgestein des Ostens
Vor Brockenhexe und Aktivist: Das war der erste Schlepper der Ostzone

Gekonnt restaurieren
Darauf muss man bei der Kalkulation achten!

Claas Huckepack im Einsatz
... und noch viel mehr: In der Grafschaft Bentheim waren die 1950er angesagt

KORROSIONSSCHUTZ® DEPOT

Rostlos glücklich...®

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

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

Die erste Liebe vergisst man nicht...

NEU **Chassislack**

➤ **Schnelltrocknend** ◄

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

- Epoxyspachtelmasse
- Karosseriezinn
- Karosserie Kleb- & Dichtmassen
- Karosseriebleche
- Blechwerkzeuge
- Schleif- und Trennwerkzeuge

- Additive für Standzeiten
- Lackpolitur
- Lackpflege
- Holzschutz
- Holzsanierung

- Sandstrahlpistolen
- Grundierpistolen
- Lackierpistolen
- Unterbodenschutzpistolen
- Hohlraumpistolen

Fachhandel für Rostschutz und Fahrzeugrestaurierung

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

Neustart in Nordwest

Liebe Traktorfreunde,

unglaublich, wie die Zeit vergeht! Vor allem, wenn zu einem Wechsel des Organisationsteams noch eine urplötzlich auftauchende Pandemie kommt. Die Feldtage des Treckerclubs Nordhorn haben nun nach mehreren Anläufen tatsächlich wieder stattgefunden – erstmals seit 2017! Aber das Warten hat sich gelohnt: die Vorführungen waren wie gewohnt ausgesprochen vielfältig.

Lesen Sie ab Seite 64, wie das Hauptthema „Landwirtschaft der 1950er-Jahre" umgesetzt wurde. Mir gefiel dabei am besten die Rarität Claas Huckepack"– ein Systemfahrzeug, das nahezu alles konnte, nur nicht einfach und preisgünstig sein. Insofern fiel es in seiner Ära (gebaut 1957 bis 1960) komplett aus dem Rahmen und floppte recht hart.

Deutz D 5005

Kamen in den 1950ern viele Schlepper noch mit 4 bis 6 Vorwärtsgängen aus, war das Mitte der 1960er-Jahre schon zu wenig. Sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge - diese Ausstattung war bei seinem Erscheinen 1965 auch der Hauptkritikpunkt am Deutz D 5005, unserem Kaufberatungs-Schlepper (ab Seite 16). Die Getriebeabstufung schränkte die Einsatztauglichkeit des grundsoliden 45-PS-Schleppers ein wenig ein, erst gegen Ende der Bauzeit kamen jeweils zwei weitere Gänge hinzu, damals ein großer Gewinn. Heute ist dies nicht mehr ganz so wichtig, viele denken ohnehin ans „Schnellermachen" – aber bitte die Eintragung nicht vergessen. Und dass man historisches Arbeiten mit einem solchen Schlepper dann möglicherweise vergessen kann.

» Der Claas Huckepack konnte alles, nur nicht preisgünstig und einfach

Unter die Haube geschaut

Der jüngste Traktor im Heft ist ein Deutz-Fahr DX 4.31 – von 1990, also immerhin 32 Jahre alt. Ab Seite 78 erfahren Sie, wie man die Motoren der Serien FL 912/913 (die bislang letzten luftgekühlten in Deutz-Fahr-Schleppern und zudem Nachkommen des im D 5005 installierten FL 812 S) auf Herz und Nieren prüft.

Gottlob, das kann ich hier verraten, handelte es sich um keinen Kapitalschaden. Für einen spannenden Artikel ist das aber auch gar nicht nötig. Und nun viel Spaß beim Lesen!

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

Großer Vergleich

38 Aller guten Dinge ...

Kleine Dreizylinder bis 31 PS für Einsteiger: Welcher Klassiker hat im Vergleich die Nase vorn?

Porträt

34

Einer kam zurück

Vier Freunden aus Nordhorn gelang der Wiederaufbau eines IHC-Holzgasschleppers!

16

Traktor-Check

Der Dauerbrenner

Kleinster und leichtester Vierzylinderschlepper aus dem Hause Deutz ist der D 5005 – gebaut ab 1965. Was taugt er?

Landtechnik von Fahr

Wir Fahr zu einem der größten Landtechnik-unternehmen Europas wurde

Spezialjob am Strand

Wie David-Brown- und Case-Schlepper am Strand des walisischen Städtchens Rhosneigr arbeiten!

Neues in Nordhorn

Am zweiten Augustwochenende war es endlich wieder so weit: Feldtag in Nordhorn!

Fotos: Klaus Tietgens, Sascha Jussen, Archiv Fahr-Schlepperfreunde

Titelthema

16 **Deutz D 5005 – der Dauerbrenner**
Bei seinem Debüt im Herbst 1965 zählte der Vierzylinder-schlepper zur oberen Mittelklasse. Was taugt er heute?

Der große Vergleich

38 **Kleine Dreizylinder für Einsteiger**
Kleine Dreizylinder erlebten vor rund 60 Jahren ihre Blüte. Warum sie so beliebt waren, erfahren Sie hier

Geschichte

28 **Grüße vom Bodensee**
Vor 150 Jahren begann am Bodensee die Geschichte von Fahr

72 **Die Philos - erste Schlepper der späteren DDR!**
60 Kilometer von Chemnitz entfernt bauten Philipp und Gottfried Lorenz 1946 den ersten Schlepper der Ostzone

Porträt

34 **Holzgasschlepper IHC HG**
Wiederauferstehung eines Exoten – inklusive Inbetriebnahme!

Szene

12 **Doppeljubiläum an der Bergstraße in Hemsbach**
Reges Treiben beim 25. Bergsträßer Schleppertreffen!

Einsatz

24 **Strandhelden von David Brown**
Boote ins Wasser und aus dem Wasser schleppen – der etwas andere Job für David-Brown- und Case-Schlepper ...

64 **Erfolgreicher Neustart in Nordhorn**
Mit Vorführungen, rund 1.000 Traktoren und einem Teile-markt mit 70 Händlern knüpfte man an alte Erfolge an!

EXTRA: GROSSE GEBRAUCHTKAUF-CHECKLISTE SEITE 50/51

Werkstatt

78 **Deutz-Fahr DX 4.31 – Motordiagnose**
Ein Vierzylinder von 1990 braucht fachmännische Hilfe ...

82 **Ein Favorit fürs Hobby**
Sebastian Ortloff aus dem Landkreis Rhön-Grabfeld hat einen Favorit 611 S von Grund auf restauriert

88 **Restaurierung richtig durchkalkulieren**
Was man bei den Kosten unbedingt beachten muss

Feste Rubriken

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

Landtechnik in dieser Ausgabe

Hersteller / Typ	Seite
Case IH 1494	24
David Brown 995, 1210, 1690	24
Deutz D 5005	16
Deutz-Fahr DX 4.31	78
Claas Huckepack	66
Eicher Tiger EM200	68
Fahr D 25 NH	28
Fahr D 135 H	32
Fahr F 22	30
Fahr M 1000 Mähdrescher	33
Fendt Farmer 2D	40
Fendt Favorit 611 S	82
Fordson Dexta	47
Güldner ADN	64
Güldner Burgund T	42
Güldner G 40	70
Hanomag R 25 A	93
IHC D-324	44
IHC HG	34
Schanzlin 204	12
Schmotzer Kombi Rekord	70, 95
Warchalowski WT 33	46

Kraftpaket aus Iowa

Nicht alle John-Deere-Traktoren in Deutschland stammen aus Mannheim – seit der Übernahme von Lanz steuerte das Unternehmen vor allem in höheren Leistungsklassen auch Schlepper direkt vom Stammwerk in Waterloo (Iowa) bei.

Einer von ihnen war der von 1989 bis 1992 gebaute Typ 4055. Er repräsentierte mit 128 PS innerhalb der Baureihe 55 den unteren Leistungsbereich. Die 55er waren sämtlich mit Sechszylinder-Turbomotoren von 7,6 Litern Hubraum bestückt (4055, 4255, 4455 mit rund 2,7 Metern Radstand sowie 4555, 4755 und 4955 mit fast drei Metern Radstand und bis zu 230 PS Leistung). Neu im Vergleich zur 50er-Serie war ein geschwindigkeits- und lenkwinkelabhängiges Allradmanagement. Während in Nordamerika auch eine Ausführung mit Hinterradantrieb und einfachem Sonnendach angeboten wurde, gab es in Europa nur die Allradversion mit SG2-Kabine.

Vom 4050 geerbt: Powershift

Die Baureihe 55 war die letzte mit der SG2-Kabine, deren große Glasflächen zwar an sonnigen Tagen mehr Wärme im Kabineninneren erzeugten als die Lüftung ausgleichen konnte, aber für eine 330-Grad-Rundumsicht sorgten. Ungewohnt für deutsche Landwirte, die zu jener Zeit häufig noch klassische Schaltungen bevorzugten, war das 15/4-Powershift-Getriebe, das ein sequenzielles Hoch- und Runterschalten mit nur einem Hebel ohne Kupplungsbetätigung ermöglichte.

Neben dieser Getriebeausstattung soll das relativ hohe Eigengewicht von rund 6.300 Kilogramm (zum Vergleich: Case IH 1255: 5.500 Kilo) dazu beigetragen haben, dass der 4055 in Deutschland stets ein Exot blieb – auch wenn er Dank des großen Lenkeinschlags einer der wendigsten Traktoren seiner Leistungsklasse war (Wendekreis ohne Lenkbremse unter 10 Meter, statt zum Beispiel 13,4 beim Case IH 1255) und als sehr zuverlässig und robust galt.

Nachfolger: Typ 7600

Schon 1993 nahm John Deere die drei Modelle mit dem etwas kürzeren Radstand einschließlich des 4055 wieder aus dem Programm. Nachfolger wurde der 7600, interessanter für den deutschen Markt war ab 1994 der leichtere 6900 aus Mannheim.

Der hierzulande seltene 4055 ist selbst mit mehr als 10.000 Betriebsstunden kaum unter 20.000 Euro zu bekommen.

Umso schöner war es vor einiger Zeit, diesen gepflegten Hirsch eines Landwirts aus Unna am Rande des Ruhrgebiets im Einsatz zu erleben. *Sascha Jussen,*

Foto: Sascha Jussen

JOHN DEERE
4055
JOHN DEERE
SO
D 91

Beim genauer Untersuchung fällt auf: Die Heckhydraulik beim 7610 ist etwas grob umgesetzt. Scheinwerfer, Lenkung und Kühlergrill verdienen jedoch großes Lob für die Detail-Genauigkeit

Von Universal Hobbies (UH) gibt es jetzt den Ford 7610 der Generation I mit dem ursprünglichen abgerundeten Kabinendach als auf 999 Stück limitierte Edition mit Hinterradantrieb (70,- Euro UVP)

Britains bereichert die Modellwelt im Maßstab 1:32 durch einen Case IH 956 XL, der sich nicht nur als Spielzeug eignet, sondern durchaus auch dem strengeren Blick passionierter Sammler genügt (30,- Euro UVP)

Auch Replicagri hat den Hinterradantrieb entdeckt, um mehr Variation prinzipiell gleicher Grundmodelle hervorzubringen. Dazu gehört auch diese neue Auflage des IHC 955 in 1:32 (50,- Euro UVP)

Von teuer bis günstig

Die aktuelle Maxime auf dem Modellmarkt lautet: Risiken vermeiden, besser Altbewährtes mit kleinen Variationen neu auflegen. Das hat auch etwas Gutes – so können innerhalb einer Modellreihe wirklich Sammlerwünsche erfüllt werden

Mitunter ist es gerade der kleine Unterschied, der ein spezielles Modell für den Sammler so begehrenswert macht; zum Beispiel, weil man zum Original mit bestimmter Ausstattung einen ganz besonderen Bezug hat.

Generation I mit Hinterradantrieb

So präsentiert Universal Hobbies (UH) als Lizenznehmer für Modelle der Marken Ford und Fordson nun den Typ 7610 der von 1981 bis 1985 gebauten Generation I mit dem ursprünglichen abgerundeten Kabinendach als auf 999 Stück limitierte Edition mit Hinterradantrieb. Wie alle Ford-Modelle von UH punktet auch der „Neue“ mit hoher Detailgenauigkeit. Dazu gehören die Achsschenkellenkung, die Struktur des Kühlergrills, die sehr realistischen Frontscheinwerfer mit eingelegter „Verglasung“ , Armaturen und Schalthebel. Minuspunkte gibt es nur für die UH-übliche, übermäßig grob umgesetzte Heckhydraulik und die nicht zu öffnenden Türen und Fenster. Für ein auf dem Traktormodellmarkt im Maßstab 1:32 inzwischen übliches Preisniveau von 70,- Euro ist das noch akzeptabel.

Mehr mit IHC

Genau das bietet als weiterer französischer Modellhersteller Replicagri mit seinem IHC 955, den es nun ebenfalls in der Ausführung mit Hinterradantrieb gibt. Bei ansonsten ähnlicher Detaillierung wie beim Ford 7610 bietet der 955 einen originalgetreu nachgebildeten Kraftheber, der jedoch nicht mit allen Anbaugeräten anderer Hersteller kompatibel ist. Erfreulich ist in diesem Fall der Preis von rund 50 Euro – für heutige Zeiten fast schon ein Schnäppchen für ein reines Sammlermodell im Maßstab 1:32.

Noch besser: Britains Case IH

Noch günstiger an ein sehenswertes Modell kommt man heutzutage nur über die britische Marke Britains. Die richtet sich mit ihren Modellen und Geräten vor allem an Kinder ab drei Jahren, doch halten die für rund 30 Euro erhältlichen Modelle auch dem Blick des passionierten Sammlers stand. So auch beim auf 800 Stück limitierten Case IH 956 XL: Die Dimensionen wirken sehr stimmig, die Reifen sind aus Gummi, Beleuchtung, Spiegel, Scheibenwischer und andere Details sind so fein nachgebildet, dass sie sowohl Kinderhände als auch prüfenden Sammlerblick überstehen. Die Heckhydraulik und Anhängerkupplung sind mit Geräten auch vieler anderer Hersteller kompatibel. Aus unserer Sicht ein Preis-Leistungs-Gewinner nicht nur für kleine Traktorfans.

Sascha Jussen

Fotos: Archiv der Hersteller

Markenkalender, 17,90 Euro, DIN A3, Spiralbindung

Fotos: Archiv traktorkalender.de

NEUE TOP-KALENDER

Wandverschönerung zu Weihnachten

Egal ob Sie sich selbst oder jemand anderes damit eine Freude machen wollen: Bei traktorkalender.de gibt es Jahresweiser zu den Themen Schlüter, Eicher, MB-trac, Fendt, IHC, Deutz, John Deere und DDR-Traktoren. Bei 17,90 Euro im Format DIN A3, mit jeweils 12 Motiven, kann man eigentlich nicht viel falsch machen.
Und das Beste: Wie jedes Jahr gibt es im Onlineshop von Andrea und Manfred Hierhager ab einem Bestellwert von 30 Euro ein DIN-A2-großes Schlepperposter im Wert von 5 Euro gratis dazu. Besonders beliebt sind die Kombi-Pakete bestehend aus einem Monats- und einem Wochenkalender einer Marke plus Gratis-Poster.
www.traktorkalender.de

Der Kramer KL 220 in 1:18 ist auf 250 Exemplare limitiert

Fotos: Archiv Nostalgiemodelle

MODELLTIP: NOSTALGIEMODELL KRAMER KL 220, 1:18

Ein handgemachter Kramer

Ganz und gar aus Blech ist das neue Modell eines Kramer KL 220. Es wurde für Kramer-Traktor-Freunde und -Sammler in Handarbeit hergestellt, hat ein Antikfinish bekommen und steht dem Original (Baujahr 1957/1958) in Aussehen und Farbgebung in nichts nach. Das Vitrinenmodell ist bei „Nostalgiemodelle aus Blech“ (Wörth an der Donau) erhältlich, ist stattliche 25 Zentimeter lang und kostet 69,95 Euro.
09482/959455, **www.blechmodelle.com**

ES WIRD WIEDER GEPILGERT!

Tuckern mit Tiefgang 2023

Traktor Classic berichtete: Vom schwäbischen Krumbach aus ging es innerhalb einer Woche nach Flüeli in der Schweiz, wo der heilige Bruder Klaus lebte und wirkte, und wieder zurück. Nun lädt die Männerseelsorge des Bistums Augsburg erneut zur Pilgerfahrt ein: Am 7. Mai 2023 soll es mit dem eigenen Traktor losgehen. Die Teilnahme erfordert einen verkehrstüchtigen Schlepper (ab 25 km/h), dessen nächste Hauptuntersuchung bei Fahrtbeginn frühestens in zwölf Monaten fällig ist.
Was die Pilgerfahrt von anderen Traktorausflügen unterscheidet, ist das geistliche Programm. Dazu gehören unter anderem Reflexionsrunden am Abend. „Außerdem wollen wir während der gesamten Fahrt auf Alkohol verzichten.“
Die Teilnahmegebühr beträgt 70 Euro. Die Kosten für Übernachtung, Verpflegung, Kraftstoff etc. trägt jeder Teilnehmer selbst vor Ort.

Info / Anmeldung
BISCHÖFLICHES ORDINARIAT AUGSBURG
Tel.: 0821 / 3166-2131
E-Mail: maennerseelsorge@bistum-augsburg.de
Homepage: **maennerseelsorge.bistum-augsburg.de**

Foto: Sascha Jussen

Findet auch 2023 wieder statt: die Pilgerfahrt in die Schweiz des Bistums Augsburg

präsentiert von Klaus Tietgens

Meilensteine – vor 70 und 50 Jahren

Vor 70 Jahren lösten sparsame Halbdiesel-Bulldogs veraltete Glühköpfe ab. In der DDR wurde die Fertigung einer Vorkriegsraupe wieder aufgenommen und ein innovativer Geräteträger vorgestellt. 20 Jahre später bestückte Renault seine Schlepper ab 46 PS serienmäßig mit Kabinen

Lanz Halbdiesel: Vor 70 Jahren ...

Die im November 1952 lancierten Halbdiesel-Bulldogs rückten dem Dieselverfahren näher, waren aber noch mit Benzin zu starten. Lanz nahm – wie Renault 20 Jahre später – die Motorleistung in die Typenbezeichnungen auf. Die Modelle D 1706 und D 2206 (17/22 PS) gehören zur HE-Familie und sind Weiterentwicklungen des 16-PS-Seitenglühkopfes. Der D 2806 (28 PS) folgte in der mittleren Baureihe namens HN auf Glühköpfe mit 20 und 25 PS.
Die neuen Motoren hatten mit 2,3 beziehungsweise 3,7 Litern gut ein Fünftel weniger Hubraum als ihre Vorgänger und verbrannten mit rund 180 gegenüber 240 g/PSh ein Viertel weniger Kraftstoff. Die 6/2-Gang-Getriebe blieben weitgehend unverändert. Bis 22 PS ist die Zapfwelle mittig, darüber außermittig, arbeitet dafür aber wahlweise unabhängig vom Fahrantrieb – eine selten bestellte Option. Nach einigen Monaten wurde das Angebot um den D 3606 ergänzt, 1955 kam für kurze Zeit der D 3206 hinzu. Bis 1956 verließen zusammen fast 30.000 HE- und HN-Halbdiesel das Mannheimer Werk.

Die HN-Serie umfasste drei Halbdieselmodelle mit 28, 32 und 36 PS, von denen zusammen etwas mehr als 13.000 Stück gebaut wurden

Der RS 08 ging im November 1952 in Serie, wie der kurz zuvor gestartete Lanz Alldog mit einem Zweitakt-Ottomotor

Beim KS 07 „Rübezahl" handelt es sich um eine behutsam modifizierte Vorkriegskonstruktion der FAMO-Werke

IFA RS 08 und KS 07: Vor 70 Jahren ...

Um zwei gegensätzliche Schlepperkonstruktionen erweiterte die Landtechnikindustrie der DDR ihre Produktpalette gegen Ende des Jahres 1952. Im Traktorenwerk Schönebeck ging der Geräteträger RS 08 mit je acht Vorwärts- und Rückwärtsgängen in Serie. Ausgangspunkt war der 1949 von Egon Scheuch aufgebaute Prototyp „Maulwurf".
Es blieb beim Einholmprinzip und beim Zweitakt-Ottomotor, der jedoch nach hinten rückte, jetzt zwei Zylinder hatte und 15 (statt 8,75) PS leistete.
Mit 5,3 Tonnen ungefähr viermal so schwer wie der RS 08 war der in den Brandenburger Traktorenwerken gefertigte Kettenschlepper KS 07 „Rübezahl", eine behutsam modifizierte Vorkriegskonstruktion der FAMO-Werke.
Der Vierzylinder-Diesel mit 8,6 Litern Hubraum wurde anfangs noch mit Benzin gestartet, die Leistung wuchs im Laufe der Bauzeit von 60 auf 63 PS.
Bis 1956 wurden in Schönebeck 5.751 Geräteträger und in Brandenburg 5.665 Raupen gebaut. Dann übernahmen die Modelle RS 09 und KS 30 „Urtrak" das Ruder.

Renault Serie „1": Vor 50 Jahren ...

Ende 1972 schickte Renault die Modelle 301 bis 651 ins Rennen, deren Bezeichnungen aus der Leistung in PS mit angehängter Ziffer „1" bestehen. Für hiesige Begriffe noch ungewöhnlich war die serienmäßige Bestückung der Schlepper ab 46 PS mit Kabinen. Die Antriebsaggregate kamen von MWM. Von 30 bis 46 PS gelangten luftgekühlte Zwei- und Dreizylinder zum Einsatz, in den Modellen 551 und 651 wassergekühlte Drei- und Vierzylinder.

Anfangs von 30 bis 65 PS, bald bis 145 PS
Die Getriebe waren in Prinzip aus vorausgehenden Serien bekannt. Bis 46 PS gab es 10/2 Gänge mit Synchronisierung der beiden oberen Gänge, darüber 12/3 Gänge und Vollsynchronisierung. Das vorerst einzige Allradmodell hieß 651-4. Ende 1973 kamen stärkere Typen hinzu, ein Jahr später reichte das Angebot bis 145 PS. Zu Beginn der 1980er-Jahre überschritt der Gesamtausstoß der „1er"-Serie die 100.000er-Marke, gegen Ende des Jahrzehntes wurden die letzten Exemplare gebaut.

Der Renault 421 war das größte von drei ohne Kabine erhältlichen Modellen

Bereits den 46-PS-Typ 461 lieferte Renault vor einem halben Jahrhundert serienmäßig mit Kabine

Fotos: Archiv Klaus Tietgens