

TraktorClassic

DAS MAGAZIN FÜR HISTORISCHE LANDMASCHINEN

3/2015 APRIL/MAI



IM CHECK
Porsche Standard
Der Schönste aus den 60ern

Eicher 22 und IFA Brockenhexe

West VS Ost



Das Duell:
Eicher 22 gegen
IFA RS 02/22

Workshop
Spritzschutz
restaurieren



Rarität

Lindner BF 22 A
Schweizer Spaßmacher



Motorenpraxis
In 50 Stunden völlig überholt



Geschichte

Auf Ketten
Firmengeschichte Stock

Das Einnähen eines neuen Fensters in einen Verdeckstoff ist nicht leicht, aber es kann gelernt werden.



WORKSHOP: SPRITZSCHUTZ RESTAURIEREN

Schneller Durchblick

Fast immer sind bei unrestaurierten Klassikern die Kunststoffscheiben im Spritzschutz zerkratzt, gebrochen oder fehlen sogar ganz. Eine Reparatur ist mit ein wenig Geschick möglich. Unser Experte Marcel Schoch zeigt Ihnen Schritt für Schritt, wie es geht.

Für Traktoren gab es immer schon eine Menge Zubehör. Neben zahlreichen Verdecken wurde besonders häufig ein Spritzschutz nachgerüstet. So auch bei einem Bungartz T8/34 Schmalspur-Kleintraktor eines Kunden von R & R, der ehemals im Weinbau eingesetzt wurde.

Heinz Noß, Sattlermeister bei der Firma R & R in Überacker westlich von Mün-

chen, und sein Lehrling Ralf Witt sind stets voll ausgelastet. Trotzdem haben Sie immer ein offenes Ohr für Kunden, die es eilig haben. Diesmal ist es die Kunststoffverglasung eines alten Spritzschutzes, die erneuert werden muss.

„Der Kunde hat den Traktor immer noch im Einsatz und benötigt ihn unter anderem im Winter zum Schneeräumen“, erzählt Heinz. „Wir sollen daher die ka-

putte Kunststoffverglasung reparieren, damit einigermaßen der Wetterschutz gewährleistet ist.“

Schablone erforderlich

Eigentlich ist das für Heinz und seinen Lehrling Ralf eine leichte Aufgabe, doch sie hat diesmal einen kleinen Haken. „Der Kunde hat es gut gemeint und bereits die alte kaputte Kunststoffverglasung aus

dem Spritzschutz ausgetrennt“, so Heinz. „Leider hat er dabei das alte Kunststoffglas völlig zerstört und es deshalb gleich weggeworfen.“

Da Heinz und Ralf jetzt kein Muster des Kunststoffglases haben, müssen sie die Maße für das neue direkt vom Rahmen des Spritzschutzes abnehmen. „Das ist leichter gesagt, als getan“, sagt Ralf, der seinem Meister bei der Neuanfertigung und dem Einnähen des Kunststoffglases zur Hand geht. „Der Rahmen ist labil und hält daher nicht die Form.“ Um das Bogenmaß richtig abzunehmen, braucht es deshalb ein gutes Auge.

Bevor Ralf aber an die Arbeit gehen kann, muss er zuerst das richtige Fenster-

Expertentipp

Verdeckverglasung ist aufgerollt als Meterware im Fachhandel erhältlich. Das Besondere an diesem Material ist, dass es eine KBA-Prüfnummer hat und deshalb bedenkenlos im Straßenverkehr verwendet werden darf.

Fotos: M.Schoch



Der heute seltene Bungartz T8/34 Schmalspur-Kleintraktor wurde viel im Weinbau eingesetzt. Zum Schutz vor Schmutz wurde oft ein Spritzschutz montiert.

material im Lager suchen. Heinz hilft ihm dabei, schließlich wählen beide die so genannte Cabrio-Verdeck-Verglasung aus. Dabei handelt es sich um eine zwei beziehungsweise drei Millimeter dicke durchsichtige Kunststofffolie.

Den Überstand beachten!

Ralf nimmt es mit in die Werkstatt, legt es dort auf den großen Sattlertisch und schneidet sich von der Rolle ein entsprechend großes Stück ab. Anschließend richtet er den Rahmen des Spritzschutzes auf dem Kunststoff aus und überträgt auf diesen mit einem wasserfesten Filzstift die Konturen des Rahmens. Bei dieser Arbeit muss er darauf achten, dass er genügend Überstand lässt, da das neue Glas im Rahmen gefasst werden muss.

„Vier Millimeter genügen hier völlig, um es fest in den Rahmen einnähen zu können“, erklärt Ralf. Nachdem die Kontur aufgezeichnet ist, kontrolliert unser

Folie einwickeln.“ Das Material hat die Eigenschaft, dass es sich sehr eng anschmiegt. Ralf wickelt daher mehrere Lagen der Folie um die neue Scheibe und wird sie dort bis zum Schluss der Näharbeiten belassen.

Erst tackern, dann einnähen

Die so vorbereitete Scheibe kann Ralf jetzt ohne Gefahr des Zerkratzens in den aus Kunstleder bestehenden Rahmen setzen. Dabei achtet er darauf, dass der Rahmen möglichst gleichmäßig am Rand der Scheibe anliegt. Damit sich der Rahmen oder das neue Glas beim Nähen nicht verschieben kann, tackert Ralf Rahmen und Glas rundherum zusammen.

So vorbereitet, kann er jetzt mit dem Einnähen beginnen. Den Beginn der Naht setzt er unmittelbar an der unteren Ecke des Spritzschutzes. Hier muss der Sattlerlehrling jedoch darauf achten, dass er den Einschub für die Verstärkungsstange nicht

„Gewöhnliche Frischhalte-Folie schützt das Kunststoffglas beim Einnähen vor Kratzern.“

Lehrling nochmals das Bogenmaß der Scheibe, ob es gleichmäßig rund ist. Da er mit dem Ergebnis zufrieden ist, macht er sich an das Ausschneiden der Scheibe. Hierzu muss eine sehr scharfe Schere verwendet werden, damit der Rand möglichst glatt wird.

Gleich nachdem er mit dem Ausschneiden fertig ist, bereitet er den nächsten Arbeitsschritt vor. „Der Kunststoff ist sehr empfindlich und kann schnell zerkratzen“, weiß Ralf. „Damit das beim Einnähen nicht geschehen kann, werde ich die Scheibe mit so genannter Frischhalte-

zunäht und der Eisendraht, der den Rahmen verstärkt, an der Außenseite der Naht zu liegen kommt. Während er das Kunststofffenster einnäht, entfernt Ralf auch gleich mit einer Zange die Tacker-Klammer, wenn er sie mit der Naht erreicht.

Nach einer guten Viertelstunde ist das neue Glas in den Rahmen eingenäht. Jetzt muss noch der Anfang der Naht mit ihrem Ende per Hand zusammengeknotet werden, damit sie sich dort nicht mehr lösen kann. Nachdem jetzt die Scheibe im Rahmen eingenäht und die Naht gesichert ist, können die Verstärkungen und die Halter

KUNSTSTOFFGLAS ZUSCHNEIDEN UND EINNÄHEN



1. Dieser Spritzschutz wurde an einem Bungartz T8/34 nachgerüstet. Das Kunststoffglas wurde vom Besitzer entfernt.



2. Ralf hat die passende Kunststoffolie aus dem Lager geholt und schneidet ein genügend großes Stück ab.



3. Vom Rahmen des Spritzschutzes muss er die Kontur des Kunststofffensters abnehmen.



4. Mit einer scharfen Schere schneidet er aus der Kunststoffolie das neue Fenster für den Spritzschutz aus.



5. Zum Schutz vor Kratzern während des Einnähens wickelt der Auszubildende das neue Fenster mit Frischhalte-Folie ein.



6. Die überschüssige Folie am Rand des Fensters wird sorgfältig mit einer Schere entfernt.



7. Das Einpassen des neuen Kunststofffensters erfordert Augenmaß, da es zentriert im Rahmen liegen muss.



8. An den Ecken des Rahmens muss er aufpassen, da sich hier der Einschub für die Verstärkungsstange befindet.



9. Damit sich das Kunststofffenster nicht mehr verschieben kann, wird es am Rahmen angetackert.



10. Die Klammern des Tackers müssen am schmalen Rand des oberen Fensterrahmens sehr präzise gesetzt werden.



11. Mit dem Nähen beginnt er an den Ecken des Rahmens, unmittelbar beim Einschub der Verstärkungsstange.



12. Jedes Mal, wenn eine Klammer beim Nähen stören würde, entfernt sie Ralf kurz vorher mit einer Spitzzange.

NAHT FIXIEREN UND HALTER MONTIEREN



1. Eine präzise gesetzte Naht mit Polstergarn genügt völlig, damit das Fenster dauerhaft fest im Rahmen sitzt.



2. Den Anfang und das Ende der Naht muss Ralf miteinander verknoten, damit sie sich nicht mehr öffnen kann.



3. Ralf ist mit seiner Arbeit zufrieden. Das neue Kunststofffenster ist eingenäht. Es sitzt genau im Rahmen.



4. Die formgebende Verstärkungsstange wird durch den Einschub in den unteren Rahmen eingeschoben.



5. Auch die Klammern, die den Drahtbogen des oberen Rahmens halten, müssen in den Einschub gesteckt werden.



6. Mit einem Schraubendreher richtet Ralf die Verstärkungsstange und Klammern auf die Bohrungen der Nieten aus.



7. Die Nieten sind eingesteckt. Sie halten den Drahtrahmen, die Verstärkungsstange und die Klammern zusammen.



8. Die beiden Haltestangen zum Befestigen am Traktor werden ebenfalls von den Nieten gehalten.



9. Der Spritzschutz ist wieder in seine ursprüngliche Form gebracht. Noch sind aber die vier Nieten nicht vernietet.



10. Für das Plattschlagen der Nieten braucht es spezielles Werkzeug. Die Größe des Nietstempels hängt von der Niete ab.



11. Der Nietstift darf nicht zu lang oder zu kurz sein. Augenmaß ist beim Kürzen erforderlich.



12. Rund auf vier Millimeter Höhe hat der Auszubildende die Nietstifte mit dem Seitenschneider gekürzt.

wieder montiert werden. Zuerst fädelt Ralf die Verstärkungsstange in den Einschub ein und schiebt sie ganz durch. Sie verleiht dem Spritzschutz seine typische runde Form. Wichtig ist hier, dass die Stange genau ausgerichtet wird, damit ihre vier Nietlöcher, in die später die Niete gesteckt werden, an denen die Halter montiert werden, genau unter denen des Kunststoffleders zu liegen kommen.

Erschwert wird die Montage, weil Ralf links und rechts am Einschub noch jeweils eine weitere Verstärkung (so genannte Drahtklammern) einschieben muss. Auch diese beiden Verstärkungen, die den Draht des oberen Rahmens halten, müssen mit den Nietlöchern genau fluchten. Nach einigen Minuten schafft es Ralf schließlich, alles so vorzumontieren, dass er jetzt die jeweils zwei Niete an den beiden Enden des Rahmens durchschieben kann. Bevor er nun die Haltestange, die zum Anschrauben am Traktor benötigt wird, aufschieben kann, entfernt Ralf noch die Frischhalte-Folie vom Glas. Hierzu verwendet er lediglich ein kleines Cuttermesser, mit dem er am Rand des Rahmens vorsichtig die Folie heraus-schneidet.

Bei Nietstiften zählt die Länge

„Unter der Naht lassen wir die Frischhalte-Folie, wo sie ist“, erklärt Ralf. „Sie hier zu entfernen, bringt nichts, zumal sie auch vom Rahmen verdeckt wird.“ Nachdem auch diese Arbeit erledigt und die Frischhalte-Folie abgezogen ist, müssen jetzt noch die Nietstifte abgelängt werden. Mit einem kräftigen Seitenschneider ist das kein Problem. Sie dürfen jedoch nicht zu kurz oder zu lang sein, sonst wird die Nietung zu locker oder sie hält nicht dauerhaft. Heinz kontrolliert daher vor dem Nieten nochmals die richtige Länge. Doch Ralf hat Augenmaß bewiesen. Die Nietstifte haben die richtige Länge.

Zum Plattschlagen der Nietstifte legt Ralf den Spritzschutz mit den Nietköpfen nach unten auf einen speziellen Amboss. Das Plattschlagen der Nietstifte übernimmt Heinz, der jeweils nur zwei beherrzte Hammerschläge auf den Nietstempel benötigt, um die jeweiligen Niete fest zu vernieten. Beide Sattler kontrollieren zum Abschluss nochmals ihren festen Sitz. Die Köpfe der Niete sind linsenartig rund und decken das Nietloch vollständig ab. Nach der Endkontrolle durch Heinz, der sehr zufrieden mit der Arbeit von seinem Lehrling Ralf ist, kann jetzt der reparierte Spritzschutz vom Kunden abgeholt und am Bungartz T8/34 montiert werden.

Marcel Schoch

HALTER VERNIETEN



Zum Plattschlagen der Nietköpfe legt Heinz den jeweiligen Nietkopf auf einen speziellen Amboss auf.



Eine professionelle Nietung erkennt man an einem linsenartigen runden Kopf, der die Nietbohrung völlig abdeckt.



Ralf darf zufrieden sein. Der Spritzschutz ist wieder voll einsatzfähig und kann am Bungartz T8/34 Schmalspur-Kleintraktor des Kunden montiert werden.

LESER FRAGEN – EXPERTEN ANTWORTEN

Experten von TRAKTOR CLASSIC stehen Rede und Antwort zu Themen rund um klassische Traktoren. Heute gehts um die Originalität bei der Bereifung.

RUNDE SACHE

Sehr geehrter Herr Schoch,
ich besitze einen Kramer KB 180 in einem guten Originalzustand und möchte ihn lediglich einer sanften Restaurierung unterziehen. Ich habe gehört, dass zur Erlangung des H-Kennzeichens auch die Reifen original sein müssen. Bedeutet das, dass ich mit den alten Reifen zum TÜV fahren muss? Die sind mindestens schon zwanzig Jahre auf meinem Kramer und in einem sehr schlechten Zustand. Ich denke deshalb, ich werde sie wechseln müssen. Was muss ich dann beachten, wenn ich neue Reifen kaufe?

Mit freundlichen Grüßen,
Horst Gruber aus Nürnberg

Sehr geehrter Herr Gruber,
mit den alten Reifen müssen Sie natürlich nicht zum TÜV fahren, da diese nicht mehr verkehrssicher sind. Neue Reifen sind daher zwingend notwendig. Richtig ist, dass sie originale Reifen an Ihrem Kramer montieren müssen, um das H-Kennzeichen zu erlangen. Das bedeutet, dass die richtige Reifengröße aufgezo-gen sein muss. Bei der Profilierung der Reifen haben Sie aber grundsätzlich freie Wahl. Theoretisch dürfen die Reifen auch ein modernes Profil haben, solange die Reifengröße stimmt. Dazu benötigen Sie die Zahlen- und Buchstabenkennungen, die auf der Reifenflanke Ihrer alten Reifen stehen. Gleichen Sie diese mit den Angaben im Fahrzeugbrief ab, denn es könnte ja sein, dass falsche Reifen aufgezo-gen sind. Wenn Sie dann neue Reifen kaufen, achten Sie darauf, dass auf den neuen Reifen die Angaben zur Größe, Profilierung, Bauart, Herstellungsdatum, Einsatzzweck, Lastindex und Geschwindigkeitsklasse stehen. Nur dann sind sie auch zum Straßenverkehr zugelassen. Diese Angaben dürfen niemals von den in den Fahrzeugpapieren angegebenen Werten abweichen. Ausnahme sind hier nur der Lastindex und die Geschwindigkeitsklasse. Sie dürfen höher (!) liegen. Beachten Sie aber die

Größenangaben und Kennungen nicht, verlieren Sie die Betriebserlaubnis Ihres Traktors!

Da Sie Wert auf die Originalität Ihres Kramers legen, empfehle ich Ihnen, so genannte Oldtimer-Reifen aufziehen zu lassen, damit der Gesamteindruck des Fahrzeuges nicht gestört wird. Es gibt hierfür zahlreiche Anbieter. Sie sind in der Regel, sofern es sich nicht um exotische Sondergrößen handelt, nicht sehr viel teurer als vergleichbare moderne Reifen. Doch auch hier gibt es Unterschiede. So hat zum Beispiel auf einem Traktor der 1930er-Jahre ein AS-Profil (Ackerschlepper-Reifen) eigentlich nichts verloren, da es zu dieser Zeit noch Reifen mit Wellen-Profil gab. Erst in den 1940er-Jahren fand dann der Übergang zum geschlossenen und später zum offenen Profil mit Stollenwinkeln um die 45 Grad statt (AS-Profil). Hier muss man aber wissen, dass es bereits damals zahlreiche Profilvarianten gab, die vor allem die Stollenhöhe, -breite, aber auch den Profilauslauf an den Flanken der Reifen sowie die Gummimischung der Laufflächen betreffen. Damit wollten die

Reifenhersteller den verschiedenen Einsatzzwecken der Traktoren Rechnung tragen. Wollen Sie daher historisch korrekt sein, müssten Sie die Geschichte Ihres Traktors genau recherchieren, denn viele wurden damals bereits mit Wunschbereifungen ausgeliefert. Auch wurden die Reifentypen während eines langen Traktorlebens öfter mal gewechselt. Sie sehen, der Begriff „Originalbereifung“ bei einem Traktor kann relativ sein. Original ist damit alles, was sich historisch, zum Beispiel mit alten Fotos oder Rechnungen, belegen lässt. Entscheiden Sie sich für einen Reifentyp und führen Ihren Traktor dann zur H-Begutachtung vor, vergessen Sie nicht, alle Dokumente mitzunehmen und dem Sachverständigen vorzulegen. Übrigens: Bei den Vorderreifen ist die Auswahl der Profilierung nicht ganz so schwierig. Hier sind Längsprofile Standard. Viel Erfolg bei der Restaurierung Ihres Kramers und bei der Erlangung des H-Kennzeichens!

Herzliche Grüße,
Ihr Dr. Marcel Schoch



Zur Erlangung der H-Zulassung benötigt dieser Kramer KB 180 eine neue Originalbereifung.

Foto: M. Schoch

Fragen Sie die Experten von TRAKTOR CLASSIC!
Sie haben eine Frage zum Thema Wartung, Pflege, Reparatur, Restaurierung, Zulassung, Kauf oder Verkauf von historischen Schleppern oder benötigen weiterführende Infos zu Artikeln in TRAKTOR CLASSIC? Dann schreiben Sie uns einfach Ihr Anliegen an:
TRAKTOR CLASSIC, Leserfragen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder schicken Sie uns eine E-Mail an: redaktion@traktorclassic.de
Unsere Experten freuen sich auf Ihre Post!