



CLUBZEITUNG OSCK

Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz e.V.

Zeitungsschreiber: Werner Gutruf Bahnhofstr.46 74909 Meckesheim
Tel. 06226-7865515(990628) Fax 06226-990627 E-Mail werner@gutruf



1.Juni 2020

Liebe OSCK'ler,

die Zeiten für ein funktionierendes Vereinsleben sehen immer noch nicht allzu gut aus. Veranstaltungen sind momentan bis ca. Mitte August abgesagt, Clubabende bis auf weiteres auch keine, ob wir das Sägemaschinentreffen durchführen können steht noch in den Sternen, ich glaube aber eher nicht. Viele geplante schöne Ausfahrten zu Treffen fallen ebenso ins Wasser, momentan darf man sich ja schon mit gewissem Abstand im Freien treffen. Mir schwebt vor, dass wir am Sonntagmorgen dem 21. Juni wieder eine Sternfahrt zur Burg Steinsberg in Sinsheim-Weiler machen. Man kann dort im Burghof etwas Trinken oder Essen, allerdings muss man vorher anmelden mit wie vielen Leuten man kommt, denn die vorgegebenen Corona Verhaltensregeln müssen eingehalten werden. Jeder Teilnehmer muss natürlich eine Atemschutz Maske dabei haben. Wer an der Sternfahrt teilnehmen will muss sich dann bis zum 10. Juni bei mir anmelden. Tel. 07253 3056 abends nach 19.00 Uhr, oder unter Kh-Schmitt@OSCK.de

Wenn ich weiß wer alles kommen will melde ich uns dort an und gebe euch tel. Bescheid. Also das wäre schon einmal ein Lichtblick in dieser komischen Zeit, damit man sich nicht ganz fremd wird.

Beste grüße in die Runde und bleibt gesund,

Euer K.Schmitt



Der Schlepper des Tages:

Einer ist gemeldet und dazu noch ein ganz toller. Ein DEUTZ F1M414, der berühmte DEUTZ-Bauernschlepper.



Von Christopher Dörzbach, Treschklingen.

Was macht diese Maschine so interessant? Sie ist ein seltenes Exemplar der Vorkriegsmodelle mit einigen technischen Besonderheiten. Klar, wassergekühlter Motor, 1 Zylinder, Handkurbelstarter, Riemenscheibe, das ist Standard dieser Schlepper. Aber dieser hat nur ein 3Ganggetriebe, läuft also nur ca.7.5km/h



Das war in der Vorkriegszeit wichtig, man konnte ihn dadurch ohne Führerschein fahren. Eine Zapfwelle sucht man vergebens, aber die damals wichtige Riemenscheibe ist vorhanden. Noch so eine, für uns heute unvorstellbare Kleinigkeit; Der Schlepper hat keine Fußbremsen, nur eine Handbremse. Es gibt noch mehr Familienangehörige, ein 11er von 1948, einer von 1949 und der Nachfolger F1L514.

Das CORONA-Tagebuch

Na, sowas wie die CORONA-Zeit ist uns aber noch nicht passiert.

Die in China, in Wuhan haben eine Epidemie. Was geht das uns an, das ist doch weit weg.

In Wuhan wird die ganze Stadt abgesperrt, sowas gibt's nur bei denen. Bei und wäre so etwas unmöglich. Viele Fälle in Italien, in Österreich und in Frankreich, kann bei uns nicht passieren wir haben das im Griff!

Erste Fälle bei uns, na ja so ein paar einzelne, aus dem Ausland angeschleppt. Doch dann ist sie da, die CORONA-Pandemie. Die Politik reagiert mal schnell und macht Sachen von den wir vorher nicht mal träumten. Schulen zu, Firmen zu, Läden zu, Wirtschaften zu, Kino – Theater – Fußball – Konzerte – Vereine – Messen – Oldtimertreffen – Familientreffen – Urlaub - Kindergärten - Gottesdienste und noch viel Mehr. Unvorstellbar!



Zuhause bleiben, Maskenpflicht, Abstand halten, auf die Alten der Risikogruppe (wir)

Rücksicht nehmen. Grenzen dicht, weltweite Reisesperre.

Viele Firmen stehen vor der Pleite, Kurzarbeit, Entlassungen. Die Politik reagiert schnell, Milliardenschwere Hilfsprogramme werden aus dem Boden gestampft und kommen manchmal sogar bei den richtigen an.

Auch bei uns, in unseren Betrieb in Meckesheim war der Schock groß. Was würde kommen? Da konnten wir aber lesen, daß wir ein Systemrelevanter Betrieb sind der offen bleiben kann!

Kurz:

Bulldog kaputt, Werkstatt zu, keine Aussaat, im Sommer keine Ernte, im Winter kein Brot. Damit das nicht passiert sind wir systemrelevant!

Was haben wir getan? Schilder aufgehängt, Abstand halten, keine Hände schütteln, nur 1 Person in den Laden.

Spuckschutz auf die Theke, 3 separate Eingänge und Bedienmöglichkeiten für Kunden. Mundschutz für alle Kunden und Mitarbeiter, Desinfektionsstation, betreten der Werkstatt für Kunden verboten. Liefer- und Abholservice für Kunden eingerichtet. War viel und unpraktisch, aber wir konnten unseren Laden offenhalten und normal arbeiten.



Soweit im Geschäft. Aber auch im Privatleben kamen gravierende Einschnitte.

AGRI-Historica war schon vorbereitet, abgesagt. Clubabende abgesagt, OSCK-Vorstandssitzung abgesagt, Maifest der Feuerwehr abgesagt, Altersfeuerwehr abgesagt, Ausflüge abgesagt, Generalversammlung Förderverein abgesagt, Ferienprogramm abgesagt, eine Liste ohne Ende!

Dann noch persönlich die Angst um meine Frau. Sie wohnt in einem anderen Bundesland als ich. Werden die Rheinbrücken geschlossen und wir sind getrennt? Kam dann doch nicht so.

Aber irgendwie seltsam, die vielen Vereinsveranstaltungen waren einem manchmal lästig und Zuviel! Aber jetzt fehlen sie uns. Die Gespräche mit Freunden und Gesinnungsgenossen brauchen wir.

Ich freue mich wenn's mal wieder losgeht, was haben wir dann alles zu Reden.



1.Mai 2020+2019



Restaurationshinweise

Das Sammeln und Restaurieren eines John Deere-Lanz der 0er Serie kommt seit einigen Jahren in Mode. Die Maschinen werden inzwischen sehr gesucht.

Mit dem Motor haben wir uns ja schon beschäftigt. Aber es gibt noch Mehr was zu tun ist.

Die Kupplung, stammt von SACHS und ist noch lieferbar. Vorsicht es gibt zwei Typen die zwar gleich aussehen aber verschiedene Federhärten haben. Die harten sind nur für den Typ 700. An die Kupplung kann man ohne Ausbau des Motors kommen. Batterie und Halter ausbauen, Antriebswelle und hinteren Querträger entfernen, Kupplungsgehäuse ausbauen dann liegt Kupplung und Schwungrad frei.

Ist die Kupplung fertig eingebaut schauen wir nach der Antriebswelle. Waren die Gummilager des Motors defekt, stimmte die Flucht des Antriebs nicht mehr und die Hardyscheiben und manchmal auch die Verzahnungen der Gabeln sind beschädigt, da hilft nur austauschen.

Das Schaltgetriebe mit der Lamellenkupplung dem Differential und den Achsen ist sehr robust, da geht fast nie etwas kaputt.

Jetzt zerlegen wir die Scheibenbremsen, das sind 3 Satz Vollscheibenbremsen, eine für rechts, eine für links und eine als Handbremse. Es werden neue Beläge aufgenietet und die Kugelführungen der Spreizplatten gereinigt und mit ganz wenig Kupferpaste geschmiert. Nach erneuern der Simmerringe und des O-Rings der Handbremswelle kann die Bremse wieder montiert und eingestellt werden. Man muss

darauf achten, daß das Bremsgestänge nicht zu viel Spiel hat sonst neigt die Bremse zum Blockieren.

Als nächstes gehen wir an die Hydraulikanlage. Der 0er hat eine Regelhydraulik mit Oberlenkerregelung und verschiedenen Zusatzsteuergeräten.

Die Hydraulikpumpe am Steuergehäuse des Motors ist sehr selten kaputt, nur die O-Ringe der Leitungsanschlüsse tauschen. Leitungen auf Scheuerstellen überprüfen und Verschraubungen festziehen. Die Zusatzsteuergeräte der alten Ausführung sind gerne undicht, wenn das wechseln der Abdichtung nichts bringt, umtauschen auf die neueren Steuerschieber oder ein Standard-Leitungssteuergerät das billig zu kaufen ist.

Der Hydraulikblock macht wenig Ärger, ein Austausch der verschiedenen Dichtungen und O-Ringe reicht.

Die Vorderachse gibt es in 2 Versionen 1960-62 eine gefederte Achse, ab 1963 eine starre Achse mit Spurweitenverstellung.

Die alte Version macht keine Probleme, die neuere ist an dem Umlenkhebel der Spurstange empfindlich. Da muss oft die senkrechte Welle mit den Messingbüchsen gewechselt werden.

Der Rest sind dann Blecharbeiten und Schönheitsreparaturen. Nach dem Lackieren hat man einen wunderbaren Oldtimer.



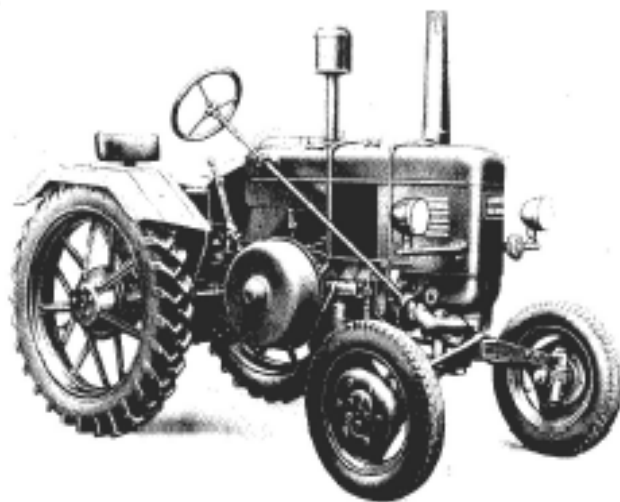
Reihe mit Sammlertyps wird gelegentlich fortgesetzt.
WG



Die Typengeschichte der kleinen HE-Bulldogs, Bauzeit 1940-60

In den Jahren vor dem 2. Weltkrieg wollte LANS sein Typenprogramm erweitern um auch im Bereich der kleinen landw. Betriebe vertreten zu sein. Auch von der damaligen Reichsregierung wurde eine Mechanisierung dieser Betriebe gefördert. Man wollte einen –Volksschlepper– ähnlich dem Volkswagen in großen Stückzahlen preisgünstig produzieren.

Die großen Schlepperhersteller wehrten sich dagegen und entwickelten selbst kleine preisgünstige Modelle. Der LANS-Bauernbulldog hatte damals einen Glühkopfmotor mit 15Ps. Er hatte einen Kraftheber, 6 Gänge, Zapfwelle und verstellbare Spurweiten. Der Krieg verhinderte den Serienbau dieser Maschinen.



Ab 1950 wurde die weiterentwickelte Maschine als D5506 mit 16Ps Seitenglühkopf angeboten. Der Motor konnte nun auch, ohne vorzuheizen mit Benzin und einer Zündanlage gestartet werden. Eine Hydraulikanlage erleichterte das Ausheben der Anbaugeräte.

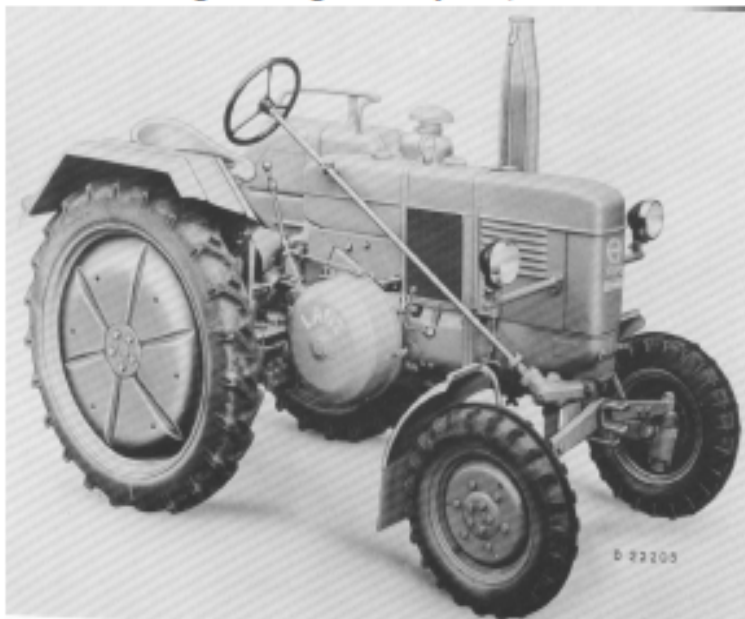
Es wurden von dem Modell ca. 8200 Stück gefertigt.

Doch schon 1953 gab es den Schlepper als D1706 mit 17Ps und als D2206 mit 22Ps zu kaufen. Man

hatte einen neuen Dieselmotor eingebaut der erheblich lauffruhiger und sparsamer war. Die Besonderheit daran war, dass der Motor mit einer Zündanlage als Benzinmotor gestartet wurde, und nach einiger Zeit als Dieselmotor weiterlief. Daher kommt der Name -Halbdiesel-

Der Startvorgang ist aufwendig. Der Kraftstoffhahn wird auf Benzinbetrieb eingestellt und die elektr. Summerzündung eingeschaltet. Dann wird mit dem Einspritzhebel etwas Kraftstoff eingespritzt. Ein Druck auf den Starterknopf

betätigt den BOSCH-Pendelstarter, der den Motor solange rechts und links pendelt bis eine Zündung erfolgt. Nach dem anlaufen wird am Drehrichtungsanzeiger überprüft, ob der Motor auch richtig herum läuft!



Nach kurzer Laufzeit kann man den Kraftstoffhahn auf Diesel stellen und die Zündanlage abschalten. Der Motor läuft jetzt als Dieselmotor weiter.

Einen Anlasser für diesen Startvorgang gab es vorher nicht. Der sehr aufwendige Pendelstarter wurde in Zusammenarbeit mit BOSCH entwickelt.

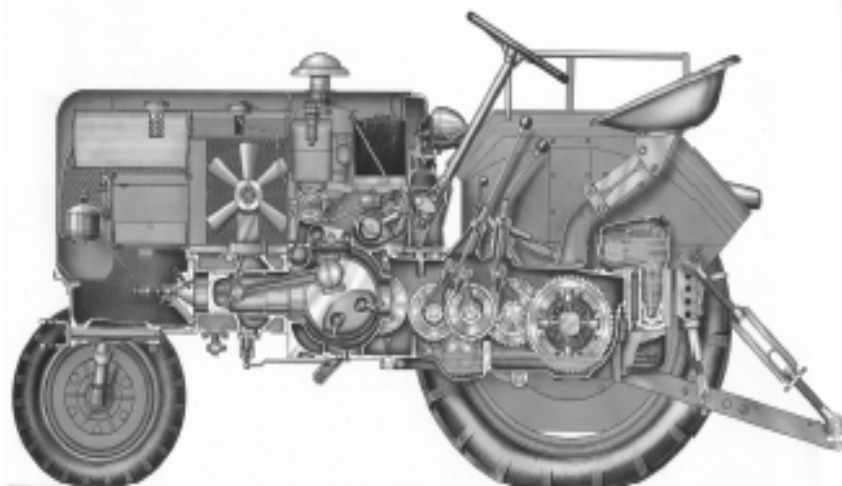
Das Getriebe wurde auch von LANZ selbst gefertigt. Es ist ein Gruppenschaltgetriebe mit 3

Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. Zusätzlich kann man die Gänge als langsame Ackergänge, oder als schnelle Straßengänge schalten. Gekuppelt wird mit einer LANZ Scheibenkupplung mit integrierter Riemenscheibe zum Dreschmaschinenantrieb.

Diese Kupplung verfügt auch über eine Getriebekupplung sowie der Möglichkeit, die Maschine längere Zeit auszukuppeln, ohne dass ein Ausrücker belastet wird. Der Bulldog ist mit einer genormten Zapfwelle mit 540U/min ausgerüstet. Den Kraftheber gibt es in verschiedenen Versionen. Die einfachste war ein Handkraftheber mit zwei

LANZ - HE

D1506 15Ps Bj.1939-41
 D5506 16Ps Bj.1950-52
 D1706 17Ps Bj.1953-55
 D2206 22Ps Bj.1953-55
 D1906 19Ps Bj.1955
 D2216 22Ps Bj.1955
 D1616 16Ps Bj.1955-60
 D2016 20Ps Bj.1955-60
 D2416 24Ps Bj.1955-60
 D2816 28Ps Bj.1955-60



Hebeln und Ausgleichsfeder. (für kräftige Männer)

Die Geräte wurden an der festen Ackerschleife angebracht und mit Muskelkraft ausgehoben. Komfortabler war schon die Vierpunkt-Hydraulikanlage, da konnte der Motor über eine Zahnradpumpe und einen doppelwirkenden Zylinder die schwere Arbeit übernehmen. Als Sonderversion gab es im letzten Baujahr auch die Dreipunkthydraulik (System Ferguson) damit konnten dann

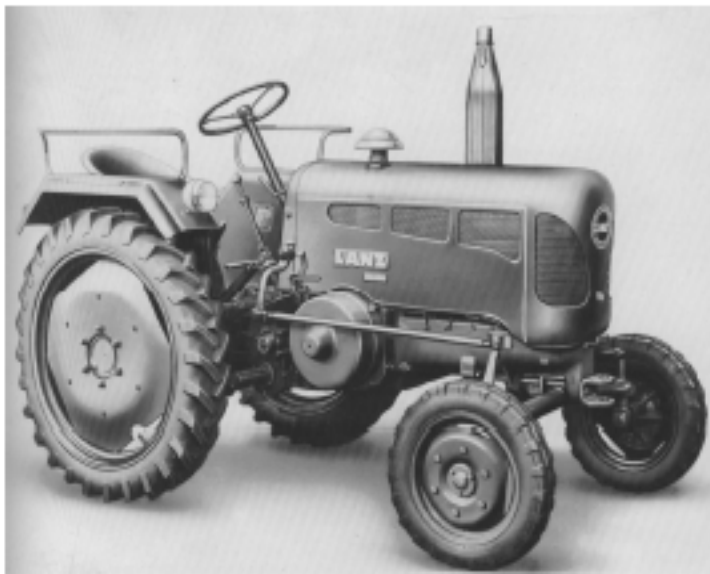
nten dann die genormten Anbaugeräte aller Hersteller angebaut werden. Die Hydraulikanlage konnte auch als Wagenheber verwendet werden.

In den Jahren 1954 und 55 wurden die Verkaufszahlen immer schlechter, die Kunden wollten modernere Schlepper mit mehr Komfort. Darauf war man bei LANZ nicht vorbereitet und es begann eine Phase der hektischen Änderungen. Anfang 1955 stellte man die leicht überarbeiteten Maschinen vor, den D1906 und den D2216. Diese hatten jetzt eine moderne Motorhaube, eine verbesserte Kupplung und noch einige kleine Änderungen. Aber das war auch alles! Nicht genug um den Verkauf richtig anzukurbeln. Diese Baureihe wurde daher schon im gleichen Jahr, nach einigen Hundert produzierten Schleppern wieder eingestellt.

Das war auch kein Problem, denn nun hatte man die richtigen Nachfolger fertig. Es wurde im Herbst 1955 die neue gründlich überarbeitete Baureihe D1616 bis D2816 präsentiert.

Was war neu?

Der Motor war nun ein richtiger Diesel. Er wurde vorgeglüht und konnte sofort gestartet werden. Die neue Kupplung erlaubte ein leichtes, geräuschloses Schalten der Gänge. Es gab auf Wunsch drei Kriechgänge um z.B. bei Pflanzarbeiten extrem langsam fahren zu können. Eine Lamellenkupplung mit der man bei laufender Zapfwelle anhalten konnte war lieferbar. Und auch der Wunsch vieler Landwirte nach einer Differentialsperre wurde erfüllt.



Die Hydraulikanlage war vollkommen neu, eine sogenannte Blockhydraulik war eingebaut. Hubzylinder, Ölbehälter, Steuerung und Hubarme waren organisch in einem Gehäuse vereint. Die Hydraulikpumpe wurde anfangs am Getriebe angeflanscht, später jedoch sinnvollerweise über einen Keilriemen vom Motor direkt angetrieben. Damit funktionierte das System auch bei getretener

Kupplung!

Der Schlepper war formschön, aufgeräumt und leicht zu fahren. Das kam bei den Kunden an. Die Serie wurde ein Renner und wurde in den folgenden Jahren in großen Stückzahlen gebaut. Die Bulldogs wurden bis Sommer 1958 mit der blau-roten LANZ-Lackierung geliefert, ab Herbst kamen sie in den JOHN DEERE-Farben grün-gelb vom Band.

Das Produktionsende der kleinen HE-Bulldogs war im Frühjahr 1960, neue moderne JOHN DEERE-LANZ Schlepper, die T300 und T500 rollten nun durch die Werkstore von Mannheim.

