

CLUBZEITUNG OSCK

Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz e.V.

Zeitungsschreiber: Werner Gutruf Kleewiesenweg 3 69256 Mauer
Tel. 06226-7865515(990628) Fax 06226-990627 E-Mail werner@gutruf



Nr.15



8.Mai 2021



TERMINE
Agri-Historica
Neuer Termin!
16.Oktober 2021 u.
17.Oktober 2021

OSCK`ler, Freunde und Gönner

Die AgriHistorica an Pfingsten ist verschoben.

Der neue Pandemiebedingte, Termin ist am 16.10.21 und 17.10.21  **Agri Historica** 

Nicht unser Wunschtermin, aber das einzig machbare.

Bereitet euch darauf vor, diese Agri ist sehr wichtig für uns.

Grenzwege befahren, Grenzen überschritten

mit Oldtimer - Deutz auf Süddeutschland Tour.

Die Tour begann am 4.Aug. 2000 in Zeutern, Nordbaden.

Mit einem Deutz F4L514/NSK, Baujahr 1959 fuhr ich, Karlheinz Schmitt 48 Jahre alt, mit meiner Tochter Stefanie 15 Jahre, auf der Bundesstraße 3 Richtung Süden. Nach 5 Std. Fahrzeit und 154 Km erreichten wir Emmendingen, wo wir bei einem Oldtimerfreund übernachteten.

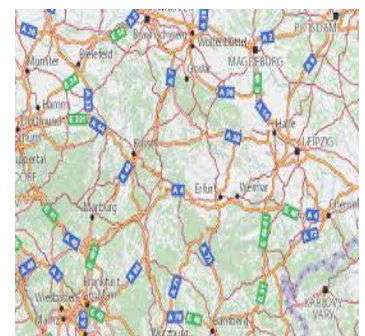
Am Samstag dem 5.8. fuhren wir nach Eichstetten am Kaiserstuhl und von hieraus mit den „Traktor Freunden Eichstetten“ Richtung französische Grenze. In Breisach überfahren wir den Rhein und erreichten nach 56 Km in Hattstatt bei Colmar, unser erstes Etappenziel, das „Tracteur Traffa Hattstatt“. Nach einem schönen Wochenende im Elsaß, stellten wir unseren Deutz in der Nähe von Freiburg in der Halle eines Oldtimerfreundes unter.

2. Etappe

Am Freitag, dem 18 Aug. fuhr uns ein Bekannter mit dem PKW wieder zu unserem Deutz im Südbadischen. Gegen 15.20 Uhr starteten wir den Bulldog, (im süddeutschen Raum nennt man den Schlepper BULLDOG) und fuhren über Freiburg, durch das Höllental, am Tittisee vorbei bis Leutkirch. Auf dem Campingplatz, erregte der große Deutz einiges Aufsehen, und man wollte uns anfänglich nicht auf den „gepflegten Rasen“ , was aber eher einer Wiese glich, fahren lassen.

Am Samstagmorgen ging es dann über den Hochschwarzwald nach Stühlingen zur Schweizer Grenze. Die Zöllner waren hier sehr freundlich, sie wollten nicht einmal unsere Ausweise sehen. In Gundmadingen bei Schaffhausen, dem zweiten Etappenziel, besuchten wir die Internationale Ausstellung der „Freunde alter Landmaschinen“ der Sektion Zürich / Schaffhausen. Beim gleichzeitigen Schweizer Jahrestreffen für Straßendampfwalzen verbrachten wir ein wunderschönes, eindrucksvolles Wochenende. Für die weiteste Anfahrt auf eigener Achse, rund 320 Km, bekamen wir einen Pokal überreicht.

Am Sonntagnachmittag verließen wir gegen 16.00 Uhr die Schweiz und fuhren nach Radolfzell am Bodensee, wo wir unseren Deutz für drei Wochen bei einem Bekannten einstellten.



3. Etappe

Ab hier fuhr ich allein, da für meine Tochter an diesem Wochenende die Schulferien zu Ende waren.

Am Donnerstag dem 7. Sept. fuhr ich von Radolfzell weiter nach Konstanz, und mit der Fähre über den Bodensee nach Meersburg. Von hier aus am Bodensee entlang nach Friedrichshafen, über Wangen, quer durchs bayrische Voralpenland, über Kempten und Marktoberndorf nach Lindenberg bei Buchlohe.

Beim hiesigen Oldtimertreffen, unseres Partnervereines, wurde ich von alten Freunden und Bekannten herzlich empfangen. Nach drei herrlichen Tagen, in bayrischer Gemütlichkeit, bei Maßbier, und weis - blauem Himmel, trat ich am Sonntagabend gegen 16.00 Uhr schweren Herzens die Heimreise an. Das Ziel für Sonntagabend war das Hofgut Helmeringen im Donauried bei Lauingen.

Bei diesem großen Hofgut trat mein Deutz 1959 als neuer Schlepper seinen Dienst an. Auf den schweren Böden wurde ihm besonders im Spätjahr beim Rüben fahren

oder Pflügen Manches abverlangt. Bis weit in die Siebziger Jahr war der Vierzylinder, neben einem F3 L 514 und weiteren Deutz Schleppern der größte Schlepper auf dem Gut. Als ich ihn 1992 kaufte, hatte er so manchen Kratzer abbekommen. Die sichtbaren Spuren an Reifen, Kotflügeln, Motorhaube vorderem und hinterem Zugmaul zeugten vom harten Einsatz. Der ehemalige Besitzer, Herr Musselmann, freute sich riesig, als er den top restaurierten Bulldog auf seinem Hof wieder sah. Abends in gemütlicher Runde erzählte er manches Erlebnis, das er als junger Mann auf diesem Bulldog hatte. Besonders die kalten Wintertage, als beim Tiefpflügen, vor den Großen der Dreizylinder gehängt wurde und er dabei froh wie ein Hund, sind ihn noch heute in guter Erinnerung.

Am nächsten Morgen ging es aber dann endlich auf den Heimweg.

In Lauingen startete ich bei DEUTZ - FAHR einen kurzen Besuch ab. Vor den Toren des Werkes wurden einige Aufnahmen gemacht, Herrn Troniseck Leiter von Marketing Traktoren, möchte ich an dieser Stelle für die Gastfreundschaft danken.

Über Gingen, Gerstetten, Schwäbisch-Gemünd, Richtung Backnang und Heilbronn, traf ich nach ca. 900 Km Gesamtstrecke gegen 20.00 Uhr in der Heimat, in Zeutern wieder ein.

Im Nachhinein betrachtet, war es eine sehr schöne Reise, bei der ich vielen neuen Eindrücken gewonnen und Bekanntschaften gemacht habe.

Mit meinem Deutz befuhr ich Grenzwege, überschritt Grenzen nach Frankreich und in die Schweiz, die Reise verlief bis auf wirkliche Kleinigkeiten problemlos. Der Deutz hat mir nie seine Grenzen gezeigt, der Vierzylinder schnurrte wie eine Kätzchen.



Deutz ist eben Deutz.

Techn. Daten zum Schlepper.F4 L 514 / NSK

Motor:	F4 L 514, Bohrung: $\varnothing 110$ mm, Hub: 140mm Hubraum: 5322cm ³ Drehzahl: 1800U/min Leistung: 65 PS
Getriebe:	ZF A26 Gangzahl: 7 / 1, Zapfwelle: 1 3/8", 540 U/min.
Gewicht:	3025 kg
Bereifung:	vorne 6,50-20 ASF, hinten 18.4. 15-30
Startanlage:	24 Volt
Bez. NSK:	N - Normalradausführung S - Schnellgang K - Kriechgang

Zur Geschichte der Baureihe F L 514

Bis weit in die sechziger Jahre hinein wurden die Deutz Schlepper nach ihren Motoren bezeichnet.

1-2-3-4: steht für die Zylinderzahl

L: für Luftgekühlt

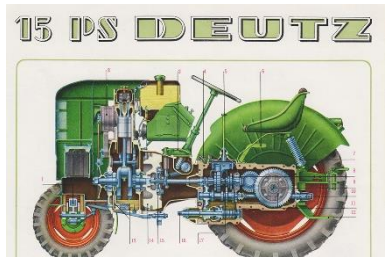
514: für die Motorbaureihe „5“, 14cm Kolbenhub.

Die Anfänge der 514er Motoren gehen zurück in das Jahr 1942.

Der Anlaß für diese Entwicklung war die Forderung der Armeeführung, nach einem luftgekühlten Dieselmotor, für den Einsatz in klimatisch extremen Regionen, wie Afrika und Rußland. An der Ausschreibung beteiligten sich die Firmen Tatra, Daimler-Benz und Deutz. Bei den harten Abnahmetests fiel die Entscheidung zu Gunsten des Deutz Motors aus. Hier hatte man auf der Basis des wassergekühlten Vorkammermotores F3 L513 einen luftgekühlten Wirbelkammermotor F4 L514 entwickelt. Trotz enorm kurzer Entwicklungszeit wurden bei Deutz auf Anhieb die geforderte Leistungswerte und eine hervorragende Lebensdauer aufgewiesen. Bei der Kühlbläseauslegung befand man sich weitgehend auf Neuland und hatte doch sofort die richtigen Werte gefunden. Bis Kriegsende wurden nur noch ca. 1000 sog. Raupenschlepper Ost mit dem neuen Motor ausgerüstet.

Nach dem Kriege wurde dann erst 1950 am 514er Motor weiter entwickelt und zwar nicht gleich am Vierzylinder, sondern am Einzylinder. So entstand auf der Basis des F1 M 414, der erste luftgekühlte Deutz Schlepper, der F1 L514 mit 15 PS. Erst im Jahre 1952 kamen dann der 2, 3 und letztendlich der 4 Zylinder hinzu. Anfänglich mit 60 PS, bei 1650 U/min, ab 1959 wurde die Leistung durch die Erhöhung der Drehzahl auf 1800 U/min, auf 65 PS gesteigert. Nahezu unverändert wurde der F4 L514 bis 1965 in 7824 Stück produziert.

Er war bis 1964 der größte Radschlepper den die Firma Deutz baute.



Euer Karlheinz Schmitt

Kommentar:

Wunderbar, immer mehr Reiseberichte treffen bei mir ein. Damit kann man das Vereinsleben beleben. Lasst euch davon inspirieren, ein Bulldog in der Garage ist nicht das wahre. Fahrt raus ins Land und repräsentiert unseren OSCK



Anregung von Ralph Burke:

In der ARD-Mediathek gibt es einen tollen Film über Hanomag.

<https://www.ardmediathek.de/video/unsere-geschichte/ndr-fernsehen/Y3JpZDovL25kci5kZS84MDQzYmExNC1hN2UzLTQ2NmMtYjBkOC02ZmM1NTZjNjNmMmY/>



DE KURPFÄLZER

Loggdaun, nix geht meh. Kön Glubobend, kön Stommdisch, kø Feschlin. Awwa ma browwiere em Oktowa die Agri zu mache, hoffentlich glabpts!

Ma häht jo ganix meh vunne nonna. Daß net alles eischtäft mache ma halt unsa Clubzeidung e bissl greesa. Koscht uns ebbes mee Porto, aww isch glaab, in denne Zeite solde ma uns dess leischde.

Viel Griefß, eian Kurpfälzer.

Der Eicher wird restauriert



Der Oldtimer auf der Wäscheleine! Eine Fortsetzungsgeschichte. Folge 3

So langsam könnte man glauben, vielleicht bringen die beiden das Ding doch wieder zusammen und es gibt wieder einen Eicher. Inzwischen ist das Getriebe kompl. montiert, die Hinterachsen wieder angebaut. Das Zwischen-gehäuse und die Vorderachse sind komplett. Jetzt ist der Motor dran. Das hat etwas länger gedauert, weil die Aufarbeitung der Kurbelwelle beim Zylinderschleifer viel Zeit gebraucht hat. Aber inzwischen ist alles wieder da und jetzt wird montiert.

Übrigens, an diversen Wäscheleinen hängen immer noch so gefühlte 1000 Teile. Ob die an dem Eicher noch alle einen Platz finden?



FORTSETZUNG FOLGT

Die Ausrüstung der Ackerschlepper



Es war früher nicht üblich, daß man einen Ackerschlepper einsatzbereit und mit allen Ausrüstungen vom Hersteller kaufen konnte.

Die Maschine musste vom Händler an die Einsatzbedingungen des Kunden angepasst werden. Verdeck, Frontlader, Mähwerk, Fronthydraulik, Zusatzsteuergeräte, Pflegeräder, Zusatzscheinwerfer, Seilwinden usw. das waren so die typischen Geräte die noch angebaut wurden.

Wer lieferte die Anbau- und Zubehörteile für den Schlepper

Mähwerke:

Bei Lanz-John Deere, I.H.C und Fahr war es einfach, da hatten die Hersteller eigene Mähwerke im Programm. MF-Schlepper wurden meist mit MÖRTL-Mähwerken ausgerüstet, bei Deutz war STOCKEY&SCHMITZ der Hauptlieferant, Porsche und Güldner hatten RASSPE-Mähwerke. BUSATIS-Mähwerke wurden an Fendt-Schlepper angebaut. Die Doppelmesser-Mähwerke gab es für alle Fabrikate.



Das Problem war, daß nicht bei allen Schleppern ein Mähantrieb vorgesehen war. Da gab es für die Werkstätten viel Arbeit das alles anzupassen. Da musste man z.B. bei den älteren MF-Schleppern von der hinteren Zapfwelle einen Antrieb zum Mähwerk verlegen. Oder bei anderen von der vorderen Motor-Keilriemenscheibe den Antrieb herstellen. Das war sehr zeitaufwendig, da die gelieferten Mähwerkteile nicht immer passten.

Verdeck:

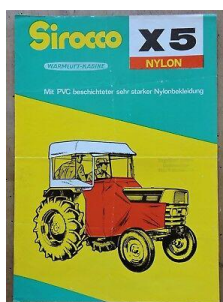
Fritzmeier, Peko, Agropa, Edscha, Dieteg und Sirocco waren die häufigsten Hersteller. Der Aufbau war nicht problematisch, solange es Stoffverdecke waren, da konnte man auch große Toleranzen ausgleichen.

Schlimmer wurde es als es feste Vorderteile und Schiebefenster gab, Jetzt musste man beim bestellen auf viele Einzelheiten achten. Z.B.



Bereifungsgröße, Kotflügelhöhe, Breite und Abstand. Ist Mähwerk oder Frontlader angebaut. Auch die Gesamthöhe war zu beachten, da die Stalleinfahrten oft sehr niedrig waren.

Eine Besonderheit war die SIROCCO-Warmluftkabine aus Holland. Sie wurde anfangs nur an MF-Schlepper aufgebaut, später jedoch für fast alle Fabrikate erhältlich. Dieses Verdeck hatte als Besonderheit seitliche Stoff-Motorverkleidungen die die Warmluft von Kühler und Motor zum Fahrer leiteten. Das war so die erste Heizung für den Fahrer. Beim



Aufbau einer solchen Kabine musste immer der Schlepperfahrer dabei sei, den die winzige Frontscheibe wurde in der Höhe genau an sine Körpergröße angepasst.

Frontlader:

Baas, Ley, Modig-Alö, Stoll, Stockey&Schmitz, Demmler

Steuergeräte:

Die Ackerschlepper erhielten im Laufe der Jahre immer mehr Aufgaben, Da reichte die ab Werk angebotene Hydraulikausrüstung meist nicht aus. Man brauchte Steuergeräte für Mähwerkhebung und Antrieb, Kippanschluss, Frontlader, Fronthydraulik, Betätigung



für doppeltwirkende Hydraulikzylinder, regelbarer Antrieb für Ölmotore, Zusatzbehälter, Ölkühler und vieles Mehr. Das musste der Händler alles berechnen und einbauen.

Natürlich wurde an die Schlepper noch viele Zusatzeinrichtungen angebaut. Fronthydraulik, Seilwinden, Zusatzscheinwerfer, Dreipunkt-Schnellkuppler, Pfliegeräder und vieles Mehr.

Der Landmaschinenhändler

Das Beispiel der Kalkulation eines Schlepperverkaufs, so um das Jahr 1965

1 JOHN DEERE-LANZ Schlepper 310 Bereifung 12.4/11-32, Zusatzsteuergerät	15000.-	20%	DM 12000.-
Verkaufshilfe			- DM500.-
KFZ-Brief und Zulassung			DM 90.-
Vorfracht/Abholung			DM150.-
1 FRITZMEIER-Verdeck M211	780.-	22%	DM624.-
Vorfracht und Montage			
1 JDL-Mähwerk Nr.45 mit Keilriemenantrieb Schnittbreite 5' Mittelschnitt mit Ersatzmesser			DM1250.-
Vorfracht und Montage			DM 30.-
Nebenkosten, Zulassung usw.			DM 200.-
Gesamtpreis Einkauf			DM 13844.-
Kalkulationszuschlag 10% Für Zeitaufwendungen Angebot und Verkauf Unterhalt von Verkauf, Büro, Werkstatt, ET-Lager, Gewinn			1390.-
VP			DM 15234.-
Umsatzsteuersteuer 4%			609.-
Kundenpreis			DM15843.-



RÜCKNAHME

1 gebr.LANZ Bulldog D2016 20Ps mit Mähwerk			DM 500.-
AUFPREIS			DM 15343.-

Agri Historica 2021

Wir versuchen es! Wenn CORONA es zulässt findet die AGRI wieder statt. Unsere Oldtimerfreunde warten auf die Gelegenheit zu einem großen Treffen zu kommen. Wie schon früher geplant ist unser Sonderthema:

Schlepper aus Baden Württemberg

Ein großes Thema, kommt doch ein großer Teil der Oldtimer-Schlepper aus unserem Bundesland.

Bitte grabt alle entsprechenden Schlepper aus eurem Fundus aus. Der Zustand ist egal, wir wollen alles ausstellen. Ob es ein unrestaurierter Schrotthaufen aus der Scheune, oder das toprestauriertes Modell.

Helft alle zusammen, wir wollen mit der Szene die Wiederauferstehung nach der Coronazeit feiern



Schlepper des Monats

Ruth Treiber, Nuffield

Schaltpläne

- Plan 1 Beleuchtung
- Plan 2 Blinker und Warnblinker
- Plan 3 Stopplicht 1+2K
- Plan 4 Lichtmaschine + Regler + Zündschloss
- Plan 5 Steckdose
- Plan 6 Öldruckkontrolle + Hupe
- Plan 7 Fernthermometer + Tankanzeige

Schaltbilder: Sicherungsdose-Zündschloss-Blinkgeber-Warnblinker-Steckdose
Regler-Lichtmaschine-Anlasser

Einbau einer elektr.Anlage am LANZ D7506

Lichtmaschine, Antrieb, was wohin? Blinker Licht Warnblinker Hupe Steckdose 7
Steckdose 1 Stopplicht 1 od 2 Kreis? Wohin Batterie
Kabel verlöten oder klemmen kein Anlasser

Raddruckverstärker
Die Regelhydraulik

TECHNIKHILFE

Motorenöl für Oldtimerschlepper

Bericht von der Traktorama 19??
Thema-Teilnehmer-Wo-Eintritt-Plakat

Anlasser?
Ölfilter
Die Blinkanlage / Warnblinker Schaltplan

Führerschein für Oldtimer
Markante Typen in unserem Verein, Gerhard Lämmler
Besuch bei Ralph Burke
Besuch bei Werner Vetter
Besuch bei Nachbarvereinen
Die Einspritzpumpe
Knoter an Ballenpresse



© Can Stock Photo - csp7060914



AGRI-Historica Thema 2022

Das Jahr 1955

Schlepper-Maschinen-Politik-Stall-Fabrikate-Marktanteile

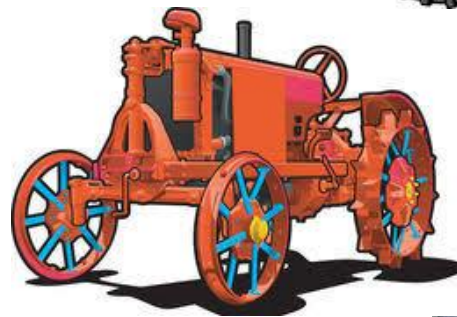
Technik-Quiz

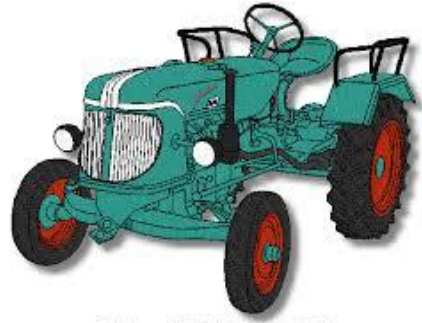
Lanz Ölpumpe

Vorpumpöler

100Jahre LANZ-Glühköpfe

1921 baute Fritz Huber den ersten Glühkopf





Güldner AZK 14, 1953-1958
31479/41461 Stiche/Stitches, 127.0x184.7/198.4x152.9 mm, 8 Farben/Colours



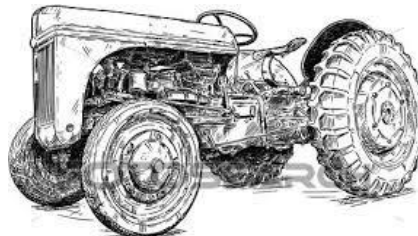
© Can Stock Photo - csp6153080



© Can Stock Photo



© CanStockPhoto.com - csp61958856



k65662105 www.fotosearch.com





A: Wo ist dein Vater .?
B: Vom Traktor überfahren .
A: Wo ist deine Mutter .?
B: Vom Traktor überfahren .
A: Wo ist deine Schwester .?
B: Vom Traktor überfahren .
A: Was machst du dann den ganzen Tag .?
B: Traktor fahren!
:D

Diesen und weitere Sprüche auf www.likemonster.de