

Wassergekühlte Ausnahme: Fahr D 160/H

Die Ausnahme von der neuen „Luftkühlungs-Regel“ sind die Fahr D 160/D 160 H. Sie übernahmen nämlich den wassergekühlten Güldner-Motor 2 DA der Vorgänger D 22 P/D 22 PH: Einerseits waren dies recht beliebte Schlepper gewesen, zum anderen wollte Fahr auch Kunden mit einer gewissen „Luft-Abneigung“ bei der Marke halten. Die 1.630 cm³ des Zweizylinder-Diesels stellten in abgerundeter Form auch gleich die Typenziffer für den ab Februar 1954 im Werk S (Schlepperwerk) montierten 22 PS-Traktor.

Der „normale“ D 160 kam jedoch nicht weit: Nach nur 31 Exemplaren nahmen ihn die Verkaufsplaner schon im Mai wieder aus der Fertigung. Der Traktor mit seiner 8-24er Hinterradbereifung wurde von den Bauern überhaupt nicht angenommen, während die zugleich vorgestellte Hochrad-Variante D 160 H mit 5.50-16- und 8-32-Ausrüstung auf wesentlich besseres Echo stieß. Auf Wunsch konnte der mit DM 8.050,- gelistete Schlepper auch mit 10-28er Reifen an der Hinterachse bestückt werden. Zapfwelle, Differenzialsperre und 12 Volt-Elektrikanlage zählten zur Serienausstattung.



Mit Erdlochbohrer: 1954 erschien der Fahr D 160 H. Der Traktor verkaufte sich ordentlich, während die Normalausführung D 160 kaum Abnehmer fand und nach einigen Monaten wieder eingestellt wurde. Foto: Archiv Fahr-Schlepper-Freunde

Die Traktorenfreunde Bovenden bewirtschaften gemeinschaftlich einen Kartoffelacker mit historischem Gerät. Mitglied Jan Fragel beteiligt sich da gern mit seinem Fahr D 160 H samt originaleem Mähbalken. Foto: Jan Fragel



Rost oder Rot? Jan hat sich entschlossen, den Traktor mit Leinölfirnis zu behandeln, um den jetzigen Zustand von Blech und Lackierung zu konservieren. Foto: Jan Fragel