

Der Schlepperfreund

Zeitschrift für historische Landtechnik

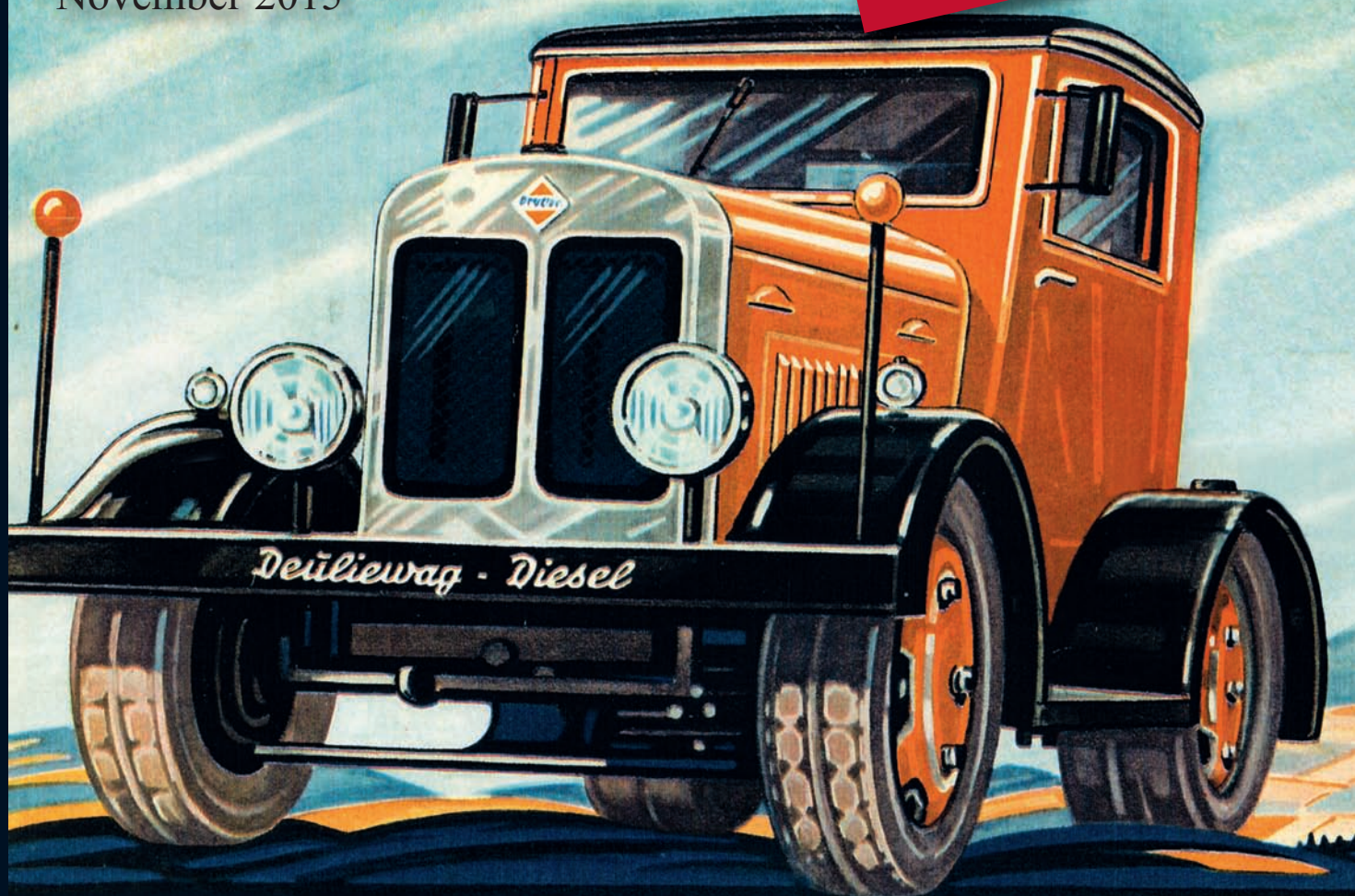
ISSN 1439-3212

Deülie

Nummer 102
November 2015

Nordhorn 2015
Mit DEUTZ und FAHR
durchs ganze Jahr

PDF-Version. Nachdruck nur mit ausdrücklicher
Genehmigung. Kontakt: www.busf.de



DEUTSCHE LIEFERWAGEN-GESELLSCHAFT m.b.H.
Berlin N4, Chausseestraße 45, Fernruf: 41 76 71

Der Schlepperfreund

„Der Schlepperfreund“ wird vom Verein der „Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg e.V.“ herausgegeben und ist die offizielle Vereinszeitschrift. Sie erscheint vierteljährlich und wird an die Mitglieder kostenlos abgegeben.

Verantwortlich für den Inhalt ist der Vorstand.
Namen und Anschrift der Verfasser aller Beiträge sind der Redaktion bekannt. Auszüge, Kopien und Nachdrucke nur mit Genehmigung der Redaktion.

Leitung der Redaktion: Hubert Flaig
Redaktion: Etienne Gentil, Lars Harnisch,
Jürgen Hummel

Anschrift der Redaktion:
Flaig + Flaig GmbH, Hubert Flaig,
Birkendörfle 7, 70191 Stuttgart
Tel. 07 11/ 2 56 20 77,
E-Mail: redaktion@busf.de

Vereinsanschrift:
Geschäftsstelle der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg
e.V., Häckerweg 17, 71696 Möglingen,
Tel. 0 71 41 / 24 13 19, Fax: 0 71 41 / 24 13 26,
E-Mail: info@busf.de / Homepage: www.busf.de

**Diese PDF-Datei ist ausschließlich zur Verwendung
auf der homepage der Traktorenfreunde Bovenden
autorisiert.**

<http://www.traktorenfreunde-bovenden.de>

© Alle Rechte Bulldog- und Schlepperfreunde
Württemberg e.V., Häckerweg 17, 71696 Möglingen,

Mit DEUTZ und FAHR

Bericht und Fotos:
Etienne Gentil und Helmut Heller

... durchs ganze Jahr – so lautete einst die einprägsame Werbebotschaft der Kölner Klöckner Humboldt Deutz AG mit ihrem breiten Schlepperangebot in der bekannt grünen Hausfarbe und der in den Jahren 1968 bis 1970 ins Unternehmen eingebundenen Maschinenfabrik Fahr mit Sitz im badischen Gottmadingen, deren Landmaschinen in leuchtendem Rot das Werk verließen.

Heutzutage würde man solch einen Firmenzusammenschluss als besten Weg zu einem Full-Liner bewerten, einem Unternehmen, das seinen Kunden nahezu alle Geräte, die er in seinem Betrieb einsetzen will, direkt aus einer Hand anbietet.

Dass die Traktoren von DEUTZ und FAHR und ihre Anbaugeräte perfekt aufeinander abgestimmt waren, konnten die Besucher des Historischen Feldtags in Nordhorn auf dem „Veteranenacker“ am Heseper Weg bei den vielseitigen Vorführungen genauestens beobachten.

Dort trafen sich auch in diesem Jahr unsere Autoren wieder: Etienne Gentil, der hier über DEUTZ berichtet, und Helmut Heller, der sich in seinem Beitrag der Marke FAHR aber auch Raritäten und anderen Besonderheiten des Feldtags widmet.



Der Schlepperfreund

Für die Fans historischer Landtechnik ist das Datum des Historischen Feldtags alljährlich im Kalender ganz dick unterstrichen. Dort findet Anfang August die große Wallfahrt zu jeweils einer oder zwei bekannten Marken statt, welche die Entwicklung der Landtechnik in Deutschland, Europa aber auch weltweit geprägt haben. Nach John Deere, Güldner und Holder im vergangenen Jahr standen diesmal Deutz und Fahr auf dem Podest.

Perfekt organisiert

Wer den Feldtag in Nordhorn kennt, weiß es: Die Veranstaltung ist in Deutschland einmalig und in Europa spielt sie in der Champions League. Auf etwa 20 Hektar Fläche waren dieses Mal nicht weniger als 2.400 historische Traktoren, Landmaschinen und Stationärmotoren ausgestellt, ein Teil davon im Einsatz auf den 12 Hektar bewirtschafteter Flächen. Für die Organisatoren um Johann Hood, Alwin Ekkel, Henning Smous und Heiner Stentenbach, dem ersten Vorsitzenden des Treckerclub Nordhorn e.V., ist es eine alljährliche Mammutaufgabe. Nichts wird dabei dem Zufall überlassen und inzwischen ist eine gewisse Routine bei den Mitwirkenden festzustellen, man organisiert bereits den 23. Feldtag und sobald dieser über die Bühne gegangen ist, laufen bereits die Vorbereitungen für das kommende Jahr. Nach dem Feldtag ist vor dem Feldtag!

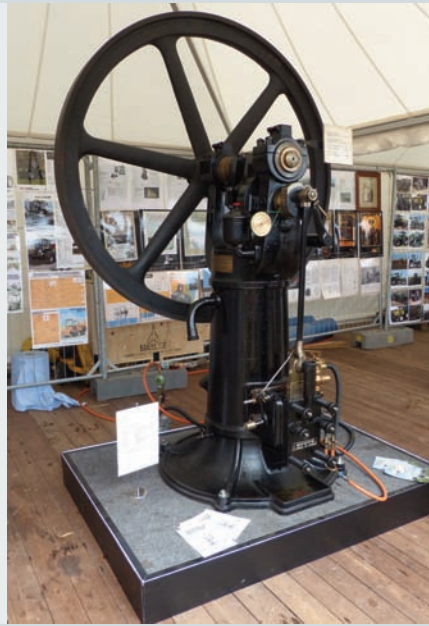
Kontakte mit Markenklubs und Sammlern werden geknüpft, um zu erfahren, wo sich besondere Raritäten befinden. Es gehört schon viel Feingefühl und jede Menge Wissen dazu, die Eigentümer davon zu überzeugen,

In Nordhorn gibt es reichlich Möglichkeiten sich auszutoben und das nutzen viele Teilnehmer zur großen Freude der Feldtag-Besucher.





Die ersten Deutz-Motoren werden mit Gas betrieben, daher der Firmenname „Gasmotoren-Fabrik Deutz“. Der Gasmotor Typ C (Mitte) aus dem Jahr 1885 leistet 4 PS bei 300 U/min. Der Deutz-Gasmotor (rechts) E3/4 hat bereits eine Niederspannungszündung.



ihre Schätze in Nordhorn zu präsentieren, denn dazu ist nicht jeder bereit. Die Besucher können sich aber jetzt schon ziemlich sicher sein, dass sie im kommenden Jahr bestimmte Modelle einer Marke oder Prototypen antreffen werden, die sie sonst nur aus Fachbüchern kennen.

Es „deutzt“ kräftig

Mit der Marke „Deutz“ wurde jetzt einer der ältesten deutschen Traktorenhersteller präsentiert, denn die Geschichte des Kölner Unternehmens aus dem Stadtteil Deutz begann bereits im

Er durfte in Nordhorn natürlich nicht fehlen, der Deutzer-Trekker aus dem Jahr 1918. Erste Spuren der Restaurierung sind sichtbar. Der Kühler ist aufgebaut und einige Blechteile wurden bearbeitet, es bleibt aber noch viel zu tun.

Jahr 1864 mit der Gründung der N. A. Otto & Cie. Mit der Entwicklung des Viertakt-Verbrennungsmotors schufen Nicolaus August Otto und Eugen Langen 1876 die Voraussetzung für den Beginn der weltweiten Motorisierung. Den Besuchern wurde diese eindrucksvolle Entwicklungsgeschichte in einem Pavillon präsentiert. Das Technikum der Deutz AG hatte dazu wertvolle Stücke aus der Sammlung in Köln-Porz nach Nordhorn mitgebracht und ausgestellt. Der älteste Deutz-Motor stammte aus dem Jahr 1885, außerdem wurden weitere Deutz-Motoren von Spezialisten aus den nahen Niederlanden zur Schau gestellt und in Betrieb genommen. Anerkennend war immer wieder zu hören, dass die holländischen Kollegen jeden Motor, egal wie alt er ist, zum Laufen bringen – und davon konnte man sich nun überzeugen.

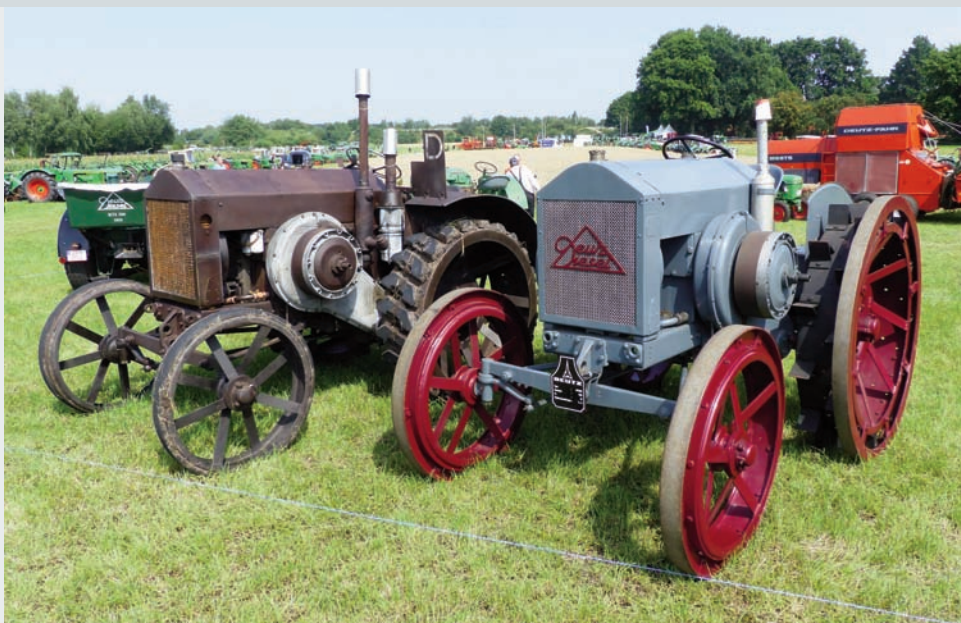
Die Erfolgsgeschichte der „Deutzer Traktoren“ in der Landtechnik begann im Jahr 1925 mit dem MTH. Zuvor waren Versuche mit dem „Deutzer Automobilpflug“ 1907 sowie dem „Deutzer Trekker“, einer umgebauten Artilleriezugmaschine aus dem ersten Weltkrieg, gescheitert. Ein Exemplar aus dem Jahr 1918 wurde zur Überraschung der Besucher von Nico Wilcken hertransportiert. Bis zur Fertigstellung bleibt dem Eigentümer aber noch viel Arbeit.

MTH und MTZ

Der erste ab 1925 in Serie gebaute Deutz, der MTH 222, ist ein bewährter Stationär-Dieselmotor mit 14 PS Leis-

Er ähnelt dem Lanz HL 12, aber der Deutz MTH 222 ist mit einem Deutz-ViertaktDieselmotor ausgestattet.





Links mit Patina im Originalzustand, rechts fachgerecht restauriert – beide MTZ haben ihren eigenen Charme.

tung. Auf ein Fahrgestell montiert, diente er mehr oder weniger als Kraftquelle. Um Ortswechsel einfacher zu machen, war er mit zwei Vorwärtsgängen ausgestattet und konnte mit flotten 6,3 km/h bewegt werden. Ein solches Fahrzeug stand in Nordhorn auf einem Podest und war natürlich der Mittelpunkt.

Gegen Ende der 1920er Jahre wurde die MTZ-Baureihe eingeführt. Das

Einer der ältesten F2M 315 trägt die Aufschrift „DEUTZ Cologne“, vermutlich wurde er nach Frankreich exportiert. Rechts daneben eine echte Rarität: der F2M 416 entstand 1940 als Prototyp und ist eine vereinfachte Version des F2M 315.

Konzept ist ähnlich wie beim MTH, aber der Dieselmotor ist ein Zweizylinder mit Umlaufkühlung und wird mit einem Schwungradanlasser gestartet. Die MTZ-Baureihe, ab 1926 gebaut, besteht aus dem MTZ 120 mit 27 PS, dem MTZ 220 mit 30 PS und dem MTZ 320 mit 36 PS. Das Getriebe hat drei Vorwärtsgänge und die Kraft wird über Rollenketten auf die Räder übertragen. Die MTZ wurden in verschiedenen Versionen angeboten, für den Acker mit Greifern, für die Straße mit Hartgummireifen. Auf dem Feldtag konnten die Besucher 24 MTZ in verschiedenen Versionen bestaunen und man muss sich fragen, woher alle diese Raritäten kommen. Tatsächlich gibt es in Deutschland einen MTZ-Spezialisten, Cordt Lehnhoff, Gärtner in Hildesheim, der zwei davon sein Eigen nennt und auch weiß, wo sich weitere MTZ befinden.



Ein Mann und seine MTZ: Cordt Lehnhoff hat eine Schwäche für Vorkriegs-Deutz

„Stahl-Deutz“ & „Elfer“

Mit den „Stahl-Deutz“ – das Getriebegehäuse besteht aus einer geschweißten Stahlkonstruktion – gelang der „Humboldt-Deutz-Motoren AG“ der Durchbruch auf dem Weg zu einem der größeren Traktorenhersteller in Deutschland der 1930er Jahre. Da kamen die Deutz-Fans voll auf ihre Kosten, nicht weniger als 30 Exemplare der Typen F2M 315/417 und F3M 317/417 in verschiedenen Versionen aus Deutschland und den Nachbarländern waren sauber aufgereiht, viele

Dieser F3M 417 ist Baujahr 1948 und verfügt über Windschutzscheibe und Dach.





davon im Originalzustand. Nicht weniger populär sind die F1M 414 – der berühmte „Elfer“. In Nordhorn waren 24 Exemplare mit Stahl- und Gummirädern zu bewundern.

Deutz kühlt mit Luft

Mit der Luftkühlung hatten Deutz-Ingenieure während des Zweiten Weltkriegs sowohl in Russland als auch in Afrika reichlich Erfahrung gesammelt. Zu Beginn der 1950er Jahre startete Deutz die Produktion

Die F1L 514-Reihe ist rekordverdächtig.

von Dieselmotoren von einem bis acht Zylindern mit Luftkühlung nach einem Baukastensystem. Dabei war die Einzel-Zylinderleistung auf 15 PS ausgelegt. Mit dem Modell F1L 514 stellten die „Nordhorner“ einen einmaligen Rekord auf: 98 restaurierte Exemplare wurden in einer Reihe aufgestellt präsentiert.

Daneben fanden sich 28 unverwüstliche F2L 514 der Serien 50 bis 54 ein, wobei – wie bei den F1L 514 – viele deutsche aber auch niederländische Sammler dem Ruf des Trecker-Clubs gefolgt waren und ihre Schätze nach Nordhorn gebracht hatten. Mit den

Die FxL 514 Baureihe bringt Deutz in eine Erfolgspur, die sich über lange Jahre fortsetzt. Oben links ein F1L 514 und rechts ein Zweizylinder 53 I, darunter links ein Dreizylinder F3L 514/51, rechts die Vierzylinder-Version.

F3L 514 (11 Stück) sowie F4L 514 (8 Stück) waren die ersten luftgekühlten Serien der Nachkriegszeit komplett.

Die erfolgreichen Serien 612 und 712

Um der Deutz-Serie der Ein- bis Vierzylinder mit 15, 30, 45 und 60 PS Paroli zu bieten, setzten Konkurrenten auf die Leistungsklasse 20 bis 25 PS. Nur so gelang es ihnen, größere Stückzahlen und Umsätze zu erreichen. Um diese Lücke zu schließen, entwickelte Deutz deshalb die Baureihen 612 und 712 von luftgekühlten Motoren mit 120 mm Hub gegenüber 140 mm bei der Baureihe 514. Damit standen Zylinderleistungen von 11 PS (612) bzw. 13 PS (712) zur Verfügung, so dass der Leistungsabstand zwischen den Modellen nur 8 oder 10 PS beträgt. Die Typen F1L 612 (11 PS), F1L 712 (13 PS) und F2L 612 (18, 22 und 24 PS) von denen viele restauriert waren, reichten sich zahlreich aneinander.

Die Serie D

Im Jahr 1959 änderte Deutz die bisherige Typenkennung und benannte die Traktoren nicht mehr nach dem Motor, sondern mit dem Buchstaben D und der Motorleistung. Es sind die Typen D 15, D 25, D 30, D 40, D 50 und D 50S mit Motorleistungen von 15 bis





Oben: Ein Zweizylinder F2L 612/5 UK, Baujahr 1958, stand für die Serie 612. Mit dem D 80 der D-Serie wartete Deutz zum ersten Mal mit einem Sechszylindermotor auf (unten).

52 PS. Die Besucher des Feldtages konnten 94 Exemplare in verschiedenen Varianten dieser sehr erfolgreichen Serie bei Deutz bewundern. Mit der Markteinführung des D 80 (75 PS) im Jahr 1964 wurde Deutz auch Mitglied im Klub der Sechszylinder, drei dieser Spezies waren in Nordhorn und konnten auf dem Feld beweisen, was noch in ihnen steckte.

Deutz Serien 05 und 06/07

Mit der 1965 eingeführten Serie 05 hatte Deutz nun ein lückenloses Fahrzeugprogramm von 22 (D 2505) bis 95 PS (D 9005). Die D 8005 und D 9005 erhielten den neuen Sechszylinder-Direkteinspritzer der Baureihe 812 D. Nicht weniger als 65 Exemplare darunter acht D 8005 bzw. D 9005 waren in Nordhorn ausgestellt.

1968 wurde die Serie 05 durch die Serie 06 abgelöst und alle Traktoren mit Direkteinspritzer-Dieselmotoren ausgestattet. Die Formgebung der Schlepper wurde kantiger und somit

In der Serie 05 konnten die Typen ab dem D5005 auch mit Allradachse ausgerüstet werden.

dem damaligen Zeitgeist angepasst. Das stärkste Modell dieser Baureihe ist der D 13006, der erste Deutz, dessen Sechszylindermotor zusätzlich mit einem Turbolader ausgestattet war. Mit dieser erfolgreichen Serie wurde Deutz Marktführer in Deutschland.

1982 wurde die Serie 07 eingeführt, die die Serie 06 ablöste. Sie diente sozusagen der Überbrückung bis zur Vorstellung der DX-Serie zwei Jahre später. Neben wenigen Änderungen





Der D 16006 wurde 1970 auf der SIMA in Paris offiziell vorgestellt. Von den insgesamt gebauten 30 Exemplaren waren vier nach Nordhorn gekommen.

wurde die Farbgebung von Rumpf und Blechteilen verändert, was den Traktoren ein modernes Erscheinungsbild verlieh.

In Anbetracht der Tatsache, dass sehr viele Deutz der Serien 05 und 06 noch zum großen Teil als Zweit- bzw. Hobbyschlepper im Einsatz sind, waren sie in Nordhorn sehr stark ver-

Mit dem 160 PS starken Knicklenker hatte Deutz vor allem Kunden in Frankreich und den USA im Visier. Der Radlader ist mit dem V8-Motor F8L 413 ausgestattet, das Twin Disc-Getriebe mit Drehmomentwandler verfügt über 4 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgänge.

treten. Die Serie 05 war mit 65 und die Serie 06 mit 89 Exemplaren, in allen Leistungsklassen, darunter acht D 13006, vertreten.

Der Ausflug in der 150 PS-Klasse

In den 1960er-Jahren hatten alle europäischen Hersteller mit Rang und Namen versucht, leistungsstarke Traktoren mit über 100 PS zu entwickeln und zu vermarkten. Auch Deutz konnte dieser Versuchung nicht widerstehen und entwickelt auf der Basis eines Radladers einen Traktor mit Knicklenkung.

Als Hintergrund sei erwähnt, dass KHD darauf verzichtete, sich stärker im Baumaschinensektor zu engagieren, denn Deutz belieferte zu dieser Zeit fast alle deutschen und europäischen Baumaschinenhersteller mit luftgekühlten Motoren. Man wollte

nicht als Konkurrent zu den eigenen Kunden dastehen.

Der Radlader ist mit dem 160 PS starken V8-Motor F8L 413 ausgestattet, das Twin Disc Getriebe mit Drehmomentwandler verfügt – wie bei allen Radladern – über 4 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgänge. Das Gewicht beträgt 9.000 kg. Um dieses Fahrzeug in einen Traktor zu verwandeln, sind einige Änderungen notwendig: die Fahrerkabine bzw. Führerstand muss umgedreht werden, ein hydraulischer Kraftheber ist anzubauen.

Mit dem Knicklenker hatte Deutz vor allem Kunden in Frankreich und den USA im Visier, wo gerade Knicklenker stark im Kommen waren. Der D 16006 wurde 1970 auf der SIMA in Paris offiziell vorgestellt. Insgesamt wurden davon 30 Exemplare gebaut. Inzwischen gelten sie als Ikonen und sind alle in Sammlerhand. Es war einfach ein tolles Erlebnis, vier dieser Giganten in Natura zu sehen. Zwei seiner D 16006 hatte Hermann Florissen nach Nordhorn gebracht.

Die INTRAC-Saga

Gegen Ende der 1960er Jahre wollte Deutz nicht nur mit leistungsstarken Traktoren, sondern auch mit Innovationen glänzen. Schließlich gab es noch Lücken zu füllen, so z. B. bei den Allzweck-Traktoren oder Geräteträgern, die bereits von einigen Hersteller angeboten wurden. Es gab Konzepte in denen Geräte nur vorn angebaut wurden aber auch zwei oder drei Anbau-räume vorhanden waren. 1970 wurde bei KHD der Ingenieur Lothar Fritz mit der Entwicklung eines solchen Konzepts beauftragt.





Der INTRAC ist ein genial konstruierter Geräteträger, mit drei Anbau-räumen, der sich am Markt aber nicht durchsetzen konnte.

Auf der DLG 1972 in Hannover wurde erstmals der INTRAC 2000 vorgestellt. Der Geräteträger basiert auf dem konventionellen Deutz D 5006 (50 PS) und wurde als preiswerter „Trac“ für Gemüsebauern oder auch Kommunalbetriebe entwickelt. Die Kabine sitzt ganz vorne mit guter Sicht auf die Geräteeinheit. Eine weitere Konstruktion war der INTRAC 2005 (80 PS), der von vier gleich großen Rädern angetrieben wird. Er bietet drei Anbauräume, die Sicherheitskabine ist ebenfalls vorne über der Geräteaufnahme-

Die INTRAC 2002, 2003 und 2004 waren in erster Linie bei Grünlandlandwirten sowie bei den Kommunen im Einsatz.

me angebracht. Auf den INTRAC 2005, von dem nur fünf Exemplare gebaut wurden, folgte der INTRAC 2006. Er ist mit dem 116 PS starken Sechszylinder F6L 913 ausgestattet, der Antrieb zu den beiden Achsen erfolgt stufenlos über das hydrostatische Getriebe. Die Vorderachse erhielt eine Luftfederung, Front- und Heckzapfwelle sowie Frontkraftheber gehörten zur Standard-Ausrüstung.

Für die neuen Fahrzeuge entwickelten verschiedene deutsche Landtechnikhersteller Geräte für den Heck- und Frontanbau sowie zum Aufsatteln (Behälter, Bunker) auf der Ladepritsche hinter der Kabine. Hier war Deutz Vorreiter, konnte sich aber nicht entscheidend am Markt durchsetzen, weil Mercedes-Benz mit dem MB-trac als Mitbewerber auftrat. Letztendlich wurden nur die kleinen INTRAC 2002, 2003 und später 2004 verkauft. Die

Weiterentwicklung wurde nicht verfolgt, das Konzept aber 1984 erneut aufgegriffen und ein neuer Versuch zur Vermarktung gestartet.

Auf der Agritechnica 1985 präsentierte Deutz den INTRAC 6.60 mit vier gleichgroßen Rädern und kippbarer Fahrerkabine. Gleichzeitig arbeitete Mercedes-Benz an einer Nachfolgegeneration des MB-trac und so entstand eine Kooperation zwischen dem Daimler-Benz-Konzern und KHD zur gemeinsamen Entwicklung von Tracs. Zwei Gesellschaften wurden gegründet, eine für den gemeinsamen Vertrieb in Gaggenau (TTVG), die zweite zuständig für die Entwicklung unter Federführung von Deutz in Köln

1986 wagte Deutz einen erneuten Versuch mit dem INTRAC, dieses Mal in der 100-PS-Klasse und zusammen mit dem Daimler-Benz Konzern.





1978 wurden die Modelle DX 85, DX 90, DX 110, DX 140, DX 160 und DX 230 als Nachfolger der D 06-Reihe mit Deutz-Fahr-Schriftzug vorgestellt.

(TTEG). Die vielversprechende Kooperation endete nach nur zwei Jahren und Daimler-Benz kündigte gleichzeitig das Ende der MB-trac-Produktion an. Damit endete auch die Produktion des INTRAC mit den Modellen 6.30 (115 PS) und 6.60 (150 PS), von denen ca. 100 Stück in Lauingen gebaut wurden. In Nordhorn waren 15 Modelle vom 2002 (Baujahr 1973) bis zum 6.60 (Baujahr 1990), ausgestellt.

Die Deutz-Fahr DX-Serie

Mit der DX-Baureihe wurde Deutz, jetzt zusammen mit Fahr, 1978 erneut Marktführer. Die Baureihe deckte die Leistungsklassen von 30 PS (DX 36 V)



Außen Deutz, innen Schlüter: 1979 vertraute das Kölner Unternehmen der Freisinger Traktorenschmiede an, einen Traktor der 200-PS-Klasse zu bauen. Man kann heute nur über die Konsequenzen spekulieren, wenn dieser Prototyp DX 430 in Serie gegangen wäre.

bis 250 PS (DX 250) ab. 1984 änderte Deutz die Typen- bzw. Modellbezeichnungen in DX 3 (DX 3.10 – DX 3.90), DX 4 (DX 4.10 – DX 4.70), DX 6 (DX 6.05 – DX 6.50), DX 7.10 und DX 8.30. 1991 wurde die Baureihe AgroXtra mit nach vorn abfallenden Motorhaube eingeführt. 1992 feierte Deutz-Fahr mit dem DX AgroXtra 4.57 seinen millionsten Traktor, der von Lauingen extra für den Feldtag nach Nordhorn transportiert wurde.

Exoten in Nordhorn – Prototyp DX 430 und Tandem D5505

Wie schon in den Vorjahren gab es beim diesjährigen Feldtag auch wieder einige Highlights und Exoten zu entdecken, so z.B. den Prototyp DX 430 den Josef Eder in letzter Minute vor dem sicheren Ende unter dem Schneidbrenner bewahren konnte.

Obwohl die Entwicklungsabteilung in Köln voll ausgelastet war, wollte Deutz die DX-Baureihe gegen Ende der 1970er Jahre um einen leistungsstarken Traktor nach oben ergänzen. Das Projekt wurde Schlüter in Freising anvertraut, der als Mitbewerber künftig die Super-Trac-Baureihe entwickelte. Der Prototyp DX 430 basiert folglich auf dem Schlüter Super Trac 1800/1900 mit dem er das ZF-Getriebe T 3550 teilt, der Motor stammt von Deutz, ein luftgekühlter BF6L 413.

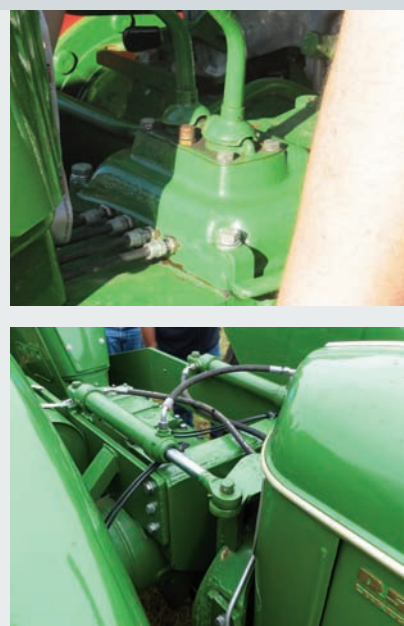
Als in den 1960er Jahren in den USA und Kanada, Frankreich, Schweden und Großbritannien leistungsstärkere Traktoren von Landwirten mit größeren Flächen, verlangt wurden, konnten die Hersteller nicht schnell genug reagieren. Im Grunde waren zwar alle mit der Konstruktion solcher Maschinen



Mit dem DX 8.30 wagte Deutz endgültig den Sprung in der 200-PS-Klasse.

beschäftigt, aber die Entwicklung für die Serie brauchte seine Zeit. Mit sogenannten „Feldlösungen“ – schnellen Umsetzungen, quasi praxisnah in der Scheune entwickelt – wollten deshalb manche Händler der Nachfrage begegnen, und da gab es bereits so manche Idee.

In den USA waren erste Erfahrungen mit Knicklenkern (Steiger, Versatile) gemacht worden, andere versuchten zwei gleiche Traktoren zusammen zu koppeln, um so auf die doppelte Leistung zu kommen. Solche Tandems entstanden meist aus handwerklicher Arbeit bei Landmaschinenhändlern, wie bei Doe (Fordson) in Großbritannien oder Lhermite mit dem Bisomtrac in Frankreich. Auch andere Hersteller in Europa verfolgten solche Konzepte, so z.B. BM-Volvo. In Deutschland versuchte Deutz Tandem-Traktoren mit zwei D 5505 zu bauen, welche zumindest in zwei Exemplaren – laut Werksbildern – in Norddeutschland getestet wurden. Deutz verfolgte jedoch das Projekt nicht weiter, stattdessen kam 1967 der D 9005 mit 85 PS auf den Markt, denn ein Tandem-Traktor bringt zwar mit zwei angetriebenen Achsen die doppelte Leistung, aber doch nur die Zapfwellenleistung und die Hubkraft des hinteren Traktors.



Hut ab vor dem Werk von Axel und Veith Nordmann. Sie haben geschafft, was Deutz nicht zu Ende gebracht hat.

2010 stellten zwei junge Männer die Frage: Was machen mit einem restaurierten Deutz D5505 mit defekter Vorderachse? Ganz einfach wir hängen einen anderen vorn an und fertig ist der Tandem-Deutz. Doch so einfach war es eben nicht. Die beiden Cousins versuchten zuerst vergeblich die Pläne zu bekommen, diese existierten aber nicht mehr. Auch die noch verbliebenen Archivbilder vom Test waren wenig aufschlussreich und offenbarten kaum Details. So hatten die „Rekonstrukteure“ frei Hand und starteten 2011 das Projekt auf einem weißen Blatt Papier.

Das Verbindungsstück zwischen vorderem und hinterem Traktor wurde als Einzelteil mit 20 mm starken Flach-eisen gefertigt, die Seitenteile wurden

an den vorgesehenen Befestigungspunkten für den Frontlader verschraubt. Beim Knickgelenk ließen sich die junge Konstrukteure einerseits von der Artikulation eines Knicklenker-Traktors, andererseits vom senkrecht montierten Drehkranz eines Anhängers inspirieren. Zwei doppelwirkende Zylinder erlauben einen Lenkwinkel von 30 Grad. Der Tandem-Deutz verfügt über zwei Hydrauliksysteme, das hintere für die Lenkung und das vordere für die Hubhydraulik. Das größte Problem war wohl die Synchronisierung der Getriebeschaltungen, denn die Gang- bzw. Gruppenschaltung erfolgt vom hinteren auf das vordere Getriebe über vier Bowdenzüge. Die Betätigung der Kupplung sowie der Bremsen des hinteren Traktors erfolgt über Pedale, die gleichzeitig mit den vorderen über Geber- und Nehmerzylinder hydraulisch verbunden sind. Um

Oben: Über Bowdenzüge werden Gänge und Gruppen des vorderen Traktors von hinten geschaltet.

Unten: Ein Blick auf die Verbindung des hinteren mit dem vorderen Traktor: Von einem Radlader wurde das Lenksystem nachempfunden.

eine leichte „Voreilung“ des vorderen Traktors zu erreichen, dreht dessen Motor einige Umdrehungen schneller als der hintere. Die Realisierung des Projekts Deutz-Tandem dauerte ein Jahr und im Herbst 2011 erfolgte der Roll Out. Axel und Veith Nordmann führten ihr einmaliges Fahrzeug, an dem ein für einen 100-PS-Traktor vorgesehener Schwergrubber angehängt war, über das Feld. Etienne Gentil

Überzeugende Feldprobe, der Tandem-Deutz schafft es locker, den Schwergrubber über das Feld zu ziehen.

Deutz Tandem D5505 2 Deutz F4L 812S-Motoren mit je 52 PS, Kupplung Fichtel & Sachs DO 280/250K, Getriebe F A 216 (8 + 4), Reifen 18.4 - R30, Spur 1740 mm, Maße 6429 x 2240 x 1800 mm (l x b x h), Maximale Geschwindigkeit 20 km/h





Nordhorn 2015, Zweiter Teil

Die Geschichte der Firma Fahr beginnt bereits im vorletzten Jahrhundert, genauer 1870, als Johann Georg Fahr (1836 – 1916) den Grundstein für sein Unternehmen legt, das zunächst mit dem Bau von Futterschneidemaschinen beginnt und sich für damalige Verhältnisse rasant vergrößerte.

Für den Firmengründer war es sicher nicht vorstellbar, dass sich 145 Jahre später einmal eine Vielzahl von landwirtschaftlichen Geräten, Schleppern, Mähdreschern und Maschinen, die seinen Namen tragen, einige hundert Kilometer nordwestlich vom Firmenstandort entfernt einem begeisterten Publikum präsentiert werden.

Möglich werden konnte das nur durch die zahllosen Sammler die sich in den letzten vier Jahrzehnten für die Erhaltung von möglichst großen Men-

gen an Erzeugnissen welche unter der Marke Fahr verkauft wurden, eingesetzt haben. Vorneweg sind dabei die Fahr-Schlepper-Freunde zu nennen, die sich 1988 zum Ziel gesetzt haben die Errungenschaften der Landtechnikfirma für die nachfolgenden Generationen zu bewahren. Dazu wurde nicht nur der Verein gegründet, es entstand außerdem in Gottmadingen eine vereinseigene Ausstellungshalle, die sich sehen lassen kann.

Dem Verein gehören zwischenzeitlich über 2000 Mitglieder an. Für die Sonderausstellung in Nordhorn waren gerade die guten Kontakte zu vielen von ihnen von hohem Wert. Mit für Außenstehende nicht vorstellbaren logistischen Glanzleistungen waren unzählige Ausstellungsstücke, zum Teil über beträchtliche Strecken, in die Grafschaft gebracht worden. Nicht umsonst, wie sich herausstellen sollte.

Oben links: Der erste Fahr-Schlepper wurde als Typ F22 1940 gebaut und musste nach Protesten von Fendt in T22 umgetauft werden. Rechts: Ein D 30 W schmückt sich mit fremder Haube.

Bei wunderbarem trockenem Sommerwetter bestaunten um die zwanzigtausend Besucher die teils echten Raritäten, welche einen wunderbaren roten Kontrast auf den grünen Flächen Nordhorns ergaben.

Wer der Werbung für den Historischen Feldtag schon einmal seine Aufmerksamkeit geschenkt hat weiß es: Die Plakate und Handzettel, die zu Tausenden verteilt werden, sind jedes

Dieter Rath von den Fahr-Freunden Gottmadingen fährt mit dem D 135 H mit dem Kennzeichen KN-AW 509 vor, der 1958 für Fahr vor der Rheinkulisse Diessenhofen (CH) warb.



Foto: Doris Bardenhorst





Sechs Jahre nach dem Produktionsende bei Fahr wurde bei Deca, einer Deutz-Tochterfirma in Argentinien, der Schleppertyp Deutz Deca A 110 gebaut. 55 Exemplare davon wurden mit einer Fahr-typischen Frontmaske und anderen Kotflügeln als Fahr D 800 vermarktet.

Mal aufs neue sehr aufwändig grafisch gestaltet. Für 2015 gab es zwei Motive, für Deutz einen D 5005 mit gezo-gem Fahr-Mähdrescher TS 66, sowie für Fahr die originale Prospektabbildung eines Ackerschleppers Typ D135 H. Die Überraschung war perfekt, als eben dieser Fahr D135H mit der Fahrgestellnummer 1 und dem amtlichen Kennzeichen KN-AW 509, in frisch aufgearbeitetem Zustand nach

Auch ein Holzgas-Fahr HG 25 fand den Weg vom Südschwarzwald an die holländische Grenze.

rund 970 Kilometer Anfahrt auf eigener Achse, dem staunenden Publikum bei der Eröffnung des Feldtags vorgeführt wurde.

Das war jedoch nicht die einzige Besonderheit aus dem Hause Fahr. Von den in Gottmadingen gebauten Traktoren konnte man sich anhand der vor Ort befindlichen Exemplare einen erstklassigen Überblick über die Fahr-Produktpalette verschaffen und sich über die Entwicklung der technischen Innovationen des Unternehmens informieren, das nach über 100.000 Exemplaren 1961 den Schlepperbau einstellte und die Zusammenarbeit mit Deutz begann.

Zugmaschinen, Anbaugeräte, Einachser

Aus den Anfangsjahren der eigenen Produktion gab es ein Modell F22 Baujahr 40 zu sehen, das übrigens nach



Der Fahr D 88 in Schmalspurausführung lässt die Verwandtschaft zum A2K S, der Schmalspurversion von Güldner erkennen.

Einwand von Fendt, die das F in der Typenbezeichnung für sich in Anspruch nahmen, umbenannt werden musste. Der Typ war fortan als T 22 erhältlich und in Nordhorn durch zwei Exemplare vertreten. Dazu ein seltener, betriebsbereiter Holzgasschlepper HG 25 von 1942, der seine Runden über den Platz drehte. Aus den Zeiten der aufstrebenden Vollmotorisierung der Landwirtschaft stammten eine ganze Reihe von Einachsern, die mit Motoren unterschiedlicher Hersteller, dem bäuerlichen Kleinbetrieb für den eine Vierradzugmaschine als uner-

Vom Fahr Geräteträger GT 130 wurden nur 14 Stück in Gottmadingen gebaut.





Foto: Fahr-Freunde



Das Farmobil ist ein geländegängiges Straßenfahrzeug, das sowohl für schnelle Transporte als auch für leichte landwirtschaftliche Arbeiten verwendet werden konnte. Das Modell F 700 war mit einem 32 PS-Benzinmotor und Schaltgetriebe von BMW ausgerüstet. Von 1960 bis 1961 wurden bei FAHR 15 Fahrzeuge des Modells F 700 gefertigt.

schwinglich galt, den Zugang zur motorisierten Feldarbeit erschließen sollten. Für diese in aller Regel 10 PS starken Maschinen gab es eine breite Palette von Anbaugeräten wie Pflüge, Fräsen, Eggen, Sämaschinen, Mähbalken, um nur einige zu nennen, die auf der Scholle Nordhorns ausgiebig im Einsatz zu sehen waren.

Alle auf dem Ausstellungsgelände vertretenen Fahr-Schlepper-Typen eingehend zu beschreiben, würde den Rahmen sprengen, deshalb sollen hier

nur gezielt einige auf dem Feldtag gezeigte Besonderheiten erwähnt werden, dazu zählen mit Sicherheit ein Fahr D 88 in Schmalspurausführung, ein D 400 A der 1960 mit einer Motorleistung von 45 PS schon zu den Großen gerechnet werden durfte, sowie ein D 800 mit satten 100 PS. Der Letztgenannte entstand 1968 und damit erst nach dem Ende des Traktorenbaus bei Fahr.

Mit ihm wollte Deutz den guten Ruf der Marke Fahr wieder aufleben lassen und den Namen für die internationale Vermarktung nutzen. Obwohl weder in

Dass Fahr jede Menge robuster Einachs-Traktoren produzierte ist bekannt, im Unternehmen war man aber immer auf der Suche nach innovativen Produkten, wozu auch das flexible Fahr-Containersystem gehörte.

Deutschland gebaut noch angeboten, hat der Traktor seinen Weg dennoch von Argentinien hierher gefunden und gilt mit seinem imposanten Erscheinungsbild als Exot.

Erwähnenswert ist auch ein GT 130, mit dem Fahr sich seinen Teil am Geräteträgermarkt sichern wollte. Für

Bereits 1911 hatte sich Fahr auf die Produktion von Erntemaschinen spezialisiert. 1930 begann die Fließbandproduktion von Bindemähern, ab 1938 die Entwicklung von Mähdreschern und Schleppern. 1939 wurden 29.380 Grasmäher und 12.500 Bindemäher in Gottmadingen hergestellt. 1951 zeigte Fahr die ersten Feldhäcksler sowie den ersten in Deutschland gebauten Selbstfahr-Mähdrescher auf der DLG-Ausstellung in Hamburg. 1966 wurde mit 66.270 Stück die höchste Jahresproduktion von Kreiselheuern erreicht.





Das Futtertrocknungstrocknungssystem FTS 3000 wurde kurz vor der Ölkrise 1973 entwickelt und konnte, wie auch die Systeme anderer Hersteller, nach den gestiegenen Ölpreisen nicht mehr vermarktet werden.

den Betrachter mutet diese Variante eines Geräteträgers mit dem vor der Ladefläche aufgebauten Motor schon etwas seltsam an. Diesem Modell blieb wohl nicht nur deshalb der große Durchbruch verwehrt. Nach lediglich 14 Einheiten stellte man die Produktion bereits wieder ein. Ganz ähnlich erging es dem „Farmobil“, der umgesetzten Idee eines vielseitigen Allzweckfahrzeugs, das nicht nur für die Landwirtschaft einsetzbar sein sollte – am Heseper Weg zweimal vertreten.

In der Sparte Landmaschinen gelang es Fahr schon früh, sich einen guten Namen zu machen. Fahr stand für aus-

gereifte Technik, die vor allem bei Maschinen zur Grünfütterernte, selbst bei geringer Pflege, als nahezu unverwundlich galt. Die Vielseitigkeit der innovativen Firma aus Baden war in allen Produktbereichen beim Historischen Feldtag in Nordhorn zu sehen und wurde in vielen Fällen sogar praktisch demonstriert.

Spezialist für Erntemaschinen

Beginnend mit der Grasernte mit Mähbalken, Kreiselmäherwerken im Front- und/oder Heckanbau, mit Maschinen, die das frisch gemähte Gras wenden und später zum Schwad rechnen, Heuaufloader, Ladewagen, Ballenpressen und so weiter, immer trugen die Geräte die bekannten vier Buchstaben. Das Gleiche bei der Getreidernte, ob Bindemäher aus den Anfangszeiten der mechanisierten Ge-

treidebergung, von Traktoren gezogene oder selbstfahrende Mähdrescher – das Unternehmen hielt für jede Aufgabe eine Antwort bereit.

Die Aktiven in Nordhorn ruhten jedenfalls nicht, um die ganze Palette immer und immer wieder den staunenden Beobachtern zu präsentieren. Auf der weitläufigen Fahr-Sonderausstellungsfläche gab es immer wieder Neues zu entdecken. Sehr auffällig war die schon aufgrund ihrer Größe und Form ungewöhnliche Apparatur, die inmitten der anderen Exponate unübersehbar war. Stand doch da tatsächlich das wohl letzte erhaltene Feldfuttertrocknungssystem mit der Bezeichnung FTS 3000. Diese komplexen Technikgiganten entstanden in den ausgehenden 1960er Jahren nach dänischem Vorbild. Der Grundgedanke war die Grünfütterernte von der Witterung unabhängig zu machen. Mit der Öl-





krise 1973, die zu einer satten Steigerung der Erdölpreise führte, kam wegen Unwirtschaftlichkeit das Aus für diese zunächst vielversprechenden Anlagen.

Weitere Meilensteine der Unternehmensgeschichte waren ebenfalls vor Ort, beispielsweise das innovative Fahr-Containersystem, mit dem die Möglichkeit geschaffen wurde, mit einem vom Traktor gezogenen Fahrgestell durch Austausch der Aufbauten unterschiedliche Arbeiten zu bewältigen.

Kleine Sensationen am Rande

Der Historische Feldtag in Nordhorn nimmt nicht nur wegen seiner Größe eine besondere Stellung unter den Veranstaltungen in Deutschland ein. Wie es den Organisatoren jedes Jahr aufs Neue gelingt ein derart breites Spektrum an Attraktionen punktgenau an einen Ort zu bringen, mag ihr Geheimnis bleiben. Sich entspannt zurücklehnen und auf den Lorbeeren ausruhen, geht nicht. Die Aktiven scheuen dabei keine Mühen, um die Anziehungskraft nicht nur zu erhalten, sondern um sie immer wieder aufs

Achtung Baustelle! Selbstverständlich mit historischer Dampfwalze.



Neue zu steigern. Besucher, die erstmals auf dem Feldtag waren, bestätigten noch Wochen danach ihre nahezu unbeschreiblichen Eindrücke, die sich auf einmal gar nicht verarbeiten lassen. Mit dazu tragen im wesentlichen Ausstellungsbestandteile bei, die es sonst so an keinem anderen Ort gibt.

RMW? Noch nie gehört! Diese Abkürzung steht für Rotenburger Metallwerke und diese haben sich um 1955 für kurze Zeit mit dem Bau von Traktoren beschäftigt. Interessanterweise tragen die Modelle Namen deutscher Flüsse, vielleicht weil Rotenburg an der Fulda liegt? Und genau solche RMW – den meisten Besuchern völlig unbekannte Schlepper – hat Nordhorn angeboten. Darunter ein Typ „Lippe“ von dem lediglich fünf Exemplare gefertigt worden sind.

Für den Beobachter wird bald klar, das größte Problem ist die Zeit. Für die

Nordhorn ist immer für eine Überraschung gut: Weser, Werra, Fulda, Lippe – das Traktorenprogramm der Rotenburger Metallwerke liest sich wie eine Geografiestunde über deutsche Flüsse.

zahllosen Vorführungen, die planmäßig ablaufen, kommt man auf dem weitläufigen Gelände einfach nicht hinterher, um alles anschauen zu können. Ein weiteres Handicap ist die Vielfalt. Immer wieder findet man Sehenswertes, das bei oberflächlicher Betrachtung schlicht und einfach untergeht.

Nordhorn macht Dampf

Thema Dampf: Wie bereits vor einem Jahren hatten fleißige Helfer eine bis ins Detail nachempfundene historische Straßenbaustelle eingerichtet.





tet für die eifrig Steine und Bauschutt mit einem uralten Brecher zerkleinert wurden, um sie im Anschluss mit der Dampfwalze festzufahren.

Gleich nebenan wurde von holländischen Teilnehmern unermüdlich Getreide gedroschen, der Antrieb hierzu: eine Dampfmaschine. In Sichtweite die beliebte Kartoffeldämpfanlage, deren ursprünglicher Zweck das Haltbarmachen der Erdäpfel als Winterfutter beim Treckerclub keine Rolle spielt, jedoch einen wichtigen Beitrag zur Verköstigung der Gäste leistet. Es schmeckt schon herrlich – so eine dampfende Kartoffel mit einer Prise Salz. Nebenan singt das riesige Blatt einer Kreissäge, deren Betreiber nicht müde werden ganze Stämme in Balken und handliche Bretter zu schneiden. Gleich dahinter wird ein Eicher-Geräteträger zur Kartoffelernte herangezogen, während auf dem Nachbarfeld zwei Generationen von Fendt-Schleppern dem hochgewachsenen Mais zu Leibe rücken.

Die nächste Vorführung zieht ebenfalls Mensentrauben an, ein Feld steht für die Bearbeitung mit schweren Kaltblutpferden bereit. Dem Zuschauer entgeht dabei nicht, dass die Arbeit mit den Vierbeinern eine Menge an Gefühl und Geschick erfordert. Am Feldrand steht ein Laufband für die Pferde. Auf das Band gestellt, treiben sie es in eher gemütlichem, jedoch gleichmäßigem Schritt an, um für Vorführzwecke eine Holzkreissäge anzutreiben. Dabei lassen sich die Tiere von den hinter der Hecke zur Bodenbearbeitung eingesetzten Schleppern aus amerikanischer Produktion nicht im Geringsten stören. Besagte Oldtimer entpuppen sich als John Deere

und McCormick, die mit dem sonoren Brummen ihrer großvolumigen Benzinmotoren durchaus etwas für die Ohren bieten.

Vorbei an nicht endend scheinenden Traktorenreihen, die aus der bunt gemischten Vielzahl aller bekannten Hersteller bestehen, erreicht man den Teilemarkt, der seinem Namen durchaus gerecht wird. Für die selbst schraubende Gemeinde gibt es ein breit gefächertes Angebot an Teilen, Zubehör und Fanartikeln, bei dem kaum Wünsche offen bleiben. Wer nun müde und hungrig geworden ist, den laden auf dem ganzen Gelände verteilt Imbissstände zur Stärkung und zum Verweilen ein. Auch so manch langwährende Bekanntschaft soll beim Feldtag zwischen zwei gemütlich zu sich genommenen Getränken entstanden sein.

Ringsumher herrscht reges Treiben, viele fleißige Helfer sind pausenlos im Einsatz, um den reibungslosen Ablauf zu ermöglichen und alle Gäste zufrieden zustellen. Trotz aller Hektik erhält man neben einem Lächeln, am Infocenter im Zentrum des Areals, auf nahezu jede Frage eine freundliche Antwort. Manche Aufgabe stellt gewiss eine nicht zu unterschätzende Herausforderung dar, die sei jedoch genau das, was Spaß macht, so wurde jedenfalls aus Veranstalterkreisen glaubhaft versichert.

Als Fazit bleibt festzuhalten: Alles was der Treckerclub Nordhorn bei seinen Historischen Feldtagen auf die Beine stellt, ist und bleibt in Deutschland einzigartig. Und so darf man sich bereits jetzt auf den nächsten Feldtag freuen: dann mit dem Schwerpunkt „Schlüter“. *Helmut Heller*

Bei der Vorführung der historischen Geräte und Maschinen dürfen natürlich auch Gespanne mit Pferden nicht fehlen.



Dampftechnik ist vielseitig verwendbar, beim Dreschen genauso wie beim Kartoffeln dämpfen.



Sie freuen sich schon auf den nächsten Feldtag – Britta, Gerlinde, Jens und Johann mit den Mitgliedern des Treckerclub Nordhorn.