

Clubzeitung OSCK

Nr.9

DER LANZ

Ich (16) restauriere einen Oldtimer

Ich lasse den LANZ mal laufen!

Ich war schon immer geil auf alte Traktoren. Von meinem ersten verdienten Geld konnte ich mir so etwas kaufen. Da stand er nun vor mir, ein Lanz, ein richtiger Lanz. Spöttisch wird er unter den Sammlern Blechbulldog genannt. Verrostet, vergammelt, Plattfuß, war teuer, und jetzt so ein Schrotthaufen?

Wo anfangen ?

Laufen soll er, ich will ihn hören, den klassischen Lanz-Sound. Was ist zu tun? Eine neue Batterie einbauen, Kühlwasser einfüllen, Diesel tanken – oh da ist ja Mäusenest im Tank. Erstes Problem – Tank ausbauen und reinigen, hat ja geklappt. Es ist ja ein Diesel, also entlüften, kommt nichts. Filter zerlegen, der sieht aus, Rost und Dreck aus 50 Jahren Arbeit kamen mir entgegen. Da waren sogar zwei Filter im Gehäuse. Der eine war handelsüblich kein Problem. Doch der große Filzring, sowas gibt es nicht mehr sagte sie im KFZ-Teilehandel. Doch beim Clubabend de OSCK wusste einer wo man so etwas bekommen kann! Hat auch geklappt, sogar mit der richtigen Dichtung. Alles eingebaut, 5L Diesel eingefüllt und entlüftet. Ging nicht, kam nichts. Nochmal 20L eingefüllt, auf einmal kam Diesel durch den Filter, ich konnte ihn entlüften. Wie ich später bei einer Probefahrt gemerkt habe reicht das leider nicht. Aber dazu später. Wenn man jetzt auf den Einspritzhebel drückt ertönt ein schnarrendes Geräusch, ich glaube das muss so sein. Was muss jetzt noch gehen? Vorglühen, bei alten Dieseln immer erforderlich. Also Kerze herausgeschraubt, was ein Ding, zwei Kabel und vorne eine Spirale, die war aber ganz schief und hat auch nicht geglüht. Habe in Holland eine neue bekommen, die geht. Alles eingebaut, jetzt könnte man mal probieren. Aber da hat neulich einer gesagt man muss vorher unbedingt nach der Schmierung sehen. Kenn ich mich nicht aus, hab dann mal einen aus dem Club geholt, der hat das gemacht. Zuerst mal Öl aus dem Tank abgelassen, da kam erst mal Wasser, dann Öl. Puh, das wäre schon mal fast schiefgegangen. Dann hat er noch so eine Ablassschraube unten am Motor herausgeschraubt, da kam Öl und Wasser heraus.

Er hat gesagt ohne diese ablassen hätte es beim Starten den Motor zerreißen können. Kann ich mir zwar nicht vorstellen, aber er



sagten da ist so. Jetzt hat er noch an der Ölpumpe die Leitungen gelöst und das alte Öl herausgelassen.

Jetzt kann ich endlich Starten, also genau nach Betriebsanleitung vorgeglüht, eingespritzt und am Starterknopf gezogen. Es machte ganz leise Klick – sonst nichts, der Anlasser ging nicht. Also wieder einen Spezialisten geholt, der lachte als er mein entsetztes Gesicht sah, das ist nicht schlimm, da ist nur die Steuerkohle zu kurz, keine Ahnung was das ist. Aber er hat den Anlasser-deckel abgebaut und eine der vier Kohlen (handelsüblich) erneuert und schon ging der Anlasser. Aber er dreht nicht wie so ein anständiger Anlasser den Motor bis er anläuft, sondern er kann sich nicht entscheiden, rechts rum, links rum. Hört sich komisch an, aber auf einmal läuft er an.

Das war ein Ereignis, der alte Lanz läuft noch nach über 20 Jahren Pause!



Jetzt aber eine erste Probefahrt, Türen auf, aufsitzen Kupplung treten 1.Gang einlegen, furchtbares Geräusch, kein Gang geht hinein. Die Kupplung macht ihre Aufgabe nicht, sie löst nicht aus. Nach Auskunft meines Spezialisten gibt es nun zwei Möglichkeiten, eine ganz brutale und eine ordentliche und vorschriftsmäßige.

Nach der brutalen habe ich nicht gefragt, ich wollte es richtig. Das hieß Kupplung ausbauen. Beim Lanz muss dazu die Maschine nicht getrennt werden, nur den rechten Schutz abnehmen, Nasenkeil entfernen (manchmal Drama) und Kupplung mit Abzieher von der Kurbelwelle ziehen. Zerlegen und Sichtprüfung, Mitnehmerscheibe war total verklebt, altes Fett der letzten 60 Jahre war verharzt. Also alles reinigen, wenn schon dann auch die Beläge und Abdichtungen erneuern. Alles montiert, eingestellt und eingebaut, aber vorher noch das Spiel der Kurbelwelle eingestellt (da kommt man jetzt ran)

Noch ein Probelauf, läuft sofort an, kuppelt aus und fährt nicht. Aber rückwärts geht er. Oh Gott ich kann doch mit meinem Lanz nur rückwärts fahren! Doch die Lösung haben wir gemeinsam gefunden, da gibt es so einen Hebel für die Kriechgänge, der war ausgerückt und dann eingerostet.

Alles gangbar gemacht und der Hebel eingerückt. Jetzt ging alles die Probefahrt konnte beginnen. Was für ein Gefühl, mit dem Lanz unterwegs, 65 Jahre alte Technik wurde von mir gezähmt. War toll, ich fuhr einen Berg, eingehüllt in eine Rauchfahne, hinauf. Oben wurde gewendet um die Rückfahrt anzutreten, dann der Schreck, der Motor ging aus! Was war passiert, der Bulldog war nicht richtig entlüftet. Nach etlichen Versuchen

hab ich´s kapiert, Mit dem 19er Ringschlüssel die Zuleitung zur Einspritzpumpe gelöst und entlüftet. Jetzt ging er wieder wie ein junger Gott. Die folgende Fahrt war was für Oldtimerverrückte.

Schön wars, aber am Krähberg musste ich bremsen, die



Bremsverzögerung vorwärts war bescheiden, rückwärts fast nicht vorhanden. Also wieder Arbeit.

Hochbocken, Räder abnehmen und Trommeln abnehmen. Hört sich ganz einfach an, aber da kam man mit keinem Abzieher heran! Doch die LANZ-Leute haben sich was ausgedacht, da waren Gewinde für Abdrückschrauben. Die rostigen Gewinde nachgeschnitten und dann M16er Schrauben hineingedreht, und siehe die Trommeln gingen ohne großen Widerstand herunter. Jetzt konnte man das ganze Elend sehen, abgerissene Beläge, verölte Backen und viel Dreck. Alles gereinigt Beläge gekauft und aufgenietet. Doch ein Spezialist hat mir gesagt man muss da irgendwo etwas abschleifen, sonst geht die Bremse rückwärts nicht! Hab ich zwar nicht geglaubt, war aber so. Doch das Öl auf der Bremse, konnte ja nur vom Getriebe kommen, da ist bestimmt so ein Simmerring auf der Achse. Ist ja ganz einfach, sechs Schrauben herausdrehen und Achse mit Ankerblech und Lagergehäuse herausnehmen. Jetzt konnte man schon mal ahnen wo der Simmerring sitzt. Da gibt es eine große Mutter auf der Achse die mit einem Keil (komisch) gesichert ist. Alles abgebaut, jetzt muss das Lagergehäuse abgezogen werden, dann kann man abdichten. Also Abzieher gebaut und begonnen abzuziehen. Da ging die Tür auf und mein Lanz-Spezialist kam herein, seinen lauten Schrei werde ich im Leben nicht vergessen! Aufhören, Finger weg, so geht alles kaputt. Er hat es dann erklärt, der Lagerflansch hält diese Abziehmethode nicht aus und bricht. Ersatz ist so gut wie nicht zu bekommen.

Aber wie geht das richtig? Die Achse wird auf Holzbohlen abgestützt und dann mit dem Vorschlaghammer herausgeschlagen. Brutal, aber es ging nichts kaputt und der Simmerring konnte erneuert werden. Montage war dann einfach.

Ah noch was, wenn da eine Differentialsperre eingebaut war, nehmt das Teil und schmeißt es weit weg. Ihr erspart euch viel Ärger.

Bremse und Achse ok. Einstellen und Probefahrt, bremst sogar rückwärts.

Hab mal an der Dreipunkthydraulik einen Holzspalter angebaut, den hat er nur mit Vollgas hochgebracht, und dabei noch aus dem Steuergerät gesabbert. Also noch etwas Arbeit. Steuergerät braucht man zum Abdichten nicht abbauen, nur die Spindel nach oben herausziehen. Doch wie kann man die zerlegen um an den Nutring zu kommen. Nach einigem Suchen fand sich so in der Mitte ein aufgewickelter Drahttring, wenn man den entfernt kann man einen Stift entfernen und die Abdichtung erneuern.

Steuerspindel hineinschieben (gut gereinigt) und das Teil ist dicht. Ganz Stolz Probelauf, Holzspalter angebaut, gleiches Problem. Da muss doch jetzt

noch die Kolbenabdichtung defekt sein!

Also Hydraulikdeckel abbauen, Öl raus, sonst sieht man ja nichts. Da war er, tief unten im Gehäuse und machte keine Anstalten freiwillig herauszukommen. Tip des Fachmanns: Motor laufenlassen (aber nur Standgas) und den Hebel auf Heben



stellen. Schon hüpfte er heraus, der Übeltäter. Der Nutring war schon ganz zerbröselte, so konnte er nicht abdichten. Ersatz besorgt (schwierig, Scheißmaß) und alles wieder eingebaut. Toll jetzt geht es, dachte ich doch der Lanz war wohl beleidigt und ging nicht. Das Problem war immer noch da!

Jetzt wurde es heftig, was sollte da schuld sein? Der Hydraulikfilter! Vergesst das schnell, den hat er zwar, ihr werdet ihn aber wahrscheinlich nicht finden. Er muss auch nur alle 100 Jahre gereinigt werden. Aber es gibt ja noch die Hydraulikpumpe, die ist bestimmt kaputt. Neue gesucht, gibt's, aber sehr teuer. Pumpe mal zerlegt, ist so eine Brillenpumpe mit hydraulisch belasteten Seitenbacken. Da war der Fehler! Diese Brillen sind mit O-Ringen abgedichtet und die haben die letzten 60 Jahre nicht überstanden. Erneuert, eingebaut, Probelauf. Geht wieder wie in den 50er Jahren. Der Spalter geht jetzt schon bei Standgas hoch!

Nächstes Problem.

Ausgiebige Probefahrt, richtig schön, er hat ja TÜV und ist zugelassen. Schöne Bulldogstrecke gesucht, der Königstuhl Heidelberg war die Strecke. Mauer, Krähberg keine Probleme, Richtung Neckargemünd und dann links ab nach Waldhilsbach, das ist die Strecke für Bulldogs und Motorräder. 9 km bergauf in vielen Serpentin, da läuft der Bulldog mal unter voller Last. Wunderbar, ein Genuss für den Fahrer. Doch dann ganz plötzlich bei Km6 quälte er sich nur noch den Berg hinauf und blieb plötzlich stehen. Das wars wohl, Kolbenfresser, alles kaputt! Nach dem ersten Schock zuhause angerufen und das abschleppen organisiert. Die nächsten Wochen habe ich diesen Lanz nicht mehr angeschaut. Aber irgendwann ging ich doch wieder dran. Kurbelwelle lässt sich nicht mehr drehen, bombenfest. Da braucht man Kurbelwelle, Zylinder und Kolben. Da muss ein Spezialist vom OSCK dran. Seine erste Reaktion war einmal kurz lachen, ein Lanz ist keine Motorsäge der verkraftet so einen Gewaltakt.

Er hat den Auspuff abgebaut und den Kolben angeschaut, sein Stöhnen ließ nichts gutes erhoffen. Aber dann etwas Öl und WD40 in den Zylinder und die Kurbelwelle mit einem langen Eisen gedreht. Ging anfangs schwer, aber mit der Zeit immer leichter. Jetzt ist er wieder frei sagte er, pumpte etwas Öl vor und hat den Motor gestartet. Der Lanz lief an, qualmte zwar etwas, aber er ging. Noch schnell die Ölpumpe auf höhere Fördermenge eingestellt und dann ein zweistündiger Erholungslauf im Garten. Dann lief der Lanz wieder wie in besten Zeiten. Er ist doch keine Motorsäge und kann manches verkraften.

Die Fahrt auf den Königstuhl werde ich die der OSCK-Bergfahrt nochmal wagen. Ich glaube jetzt wird er es schaffen.

Vorher gibt es noch einiges zu tun. Die 50jährigen Reifen werden erneuert, der alte Dreck abgekratzt, Kotflügel ausgebeult, Beleuchtung erneuert und dann neu lackiert. Da steht er nun, wie im Jahr 1956 als er das Mannheimer Werk verließ. Mein Lanz, der Traum vieler Jahre. Toll.

Aber er läuft ja nur 20 Km/h, kann man da was machen?

Aber das ist wieder eine neue Geschichte!

W

T

0