

CLUBZEITUNG OSCK

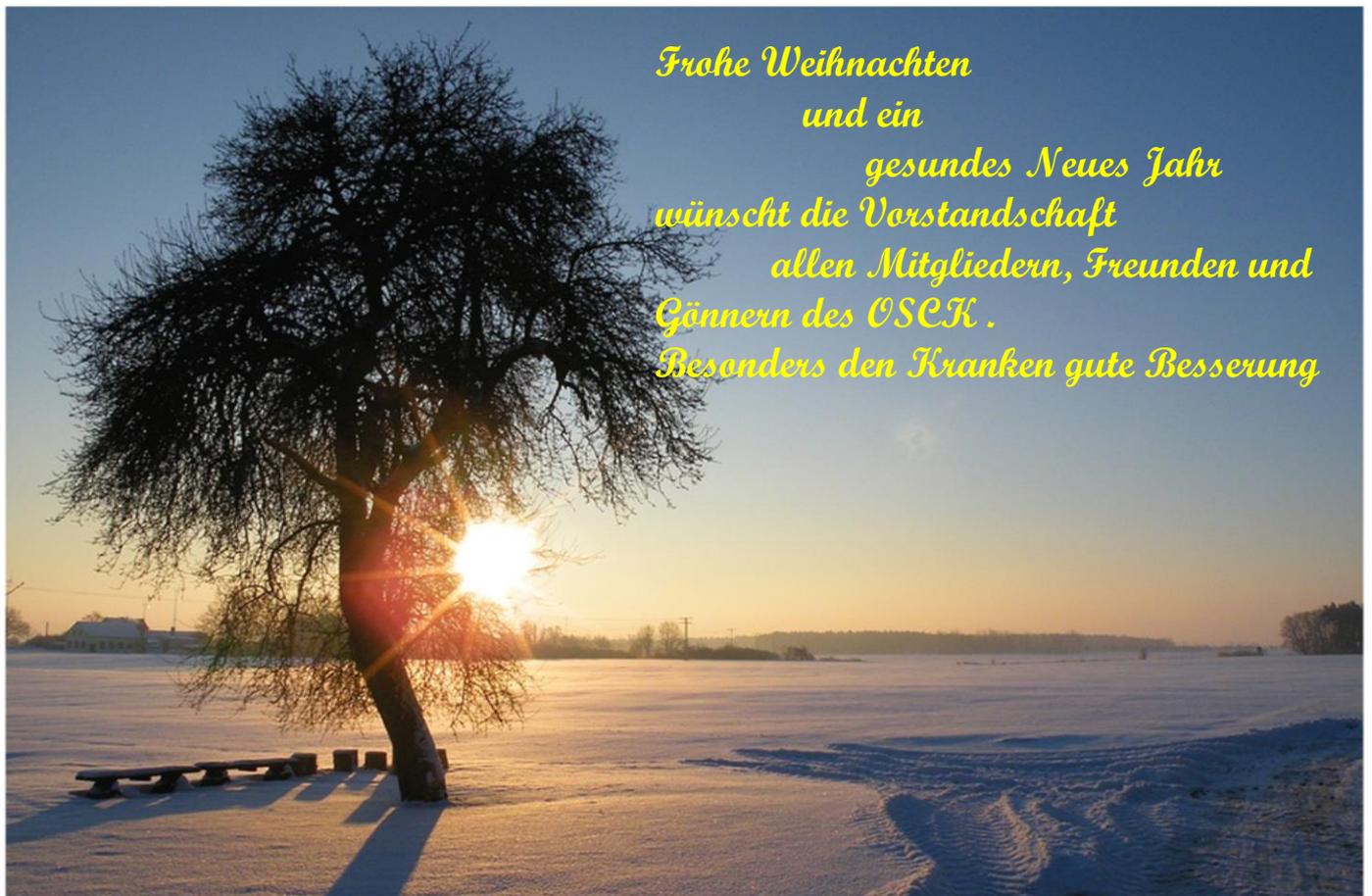
Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz e.V.

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



Nr.20

22.November 2021



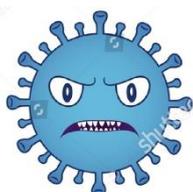
*Frohe Weihnachten
und ein
gesundes Neues Jahr
wünscht die Vorstandschaft
allen Mitgliedern, Freunden und
Gönnern des OSCK.
Besonders den Kranken gute Besserung*

Liebe OSCK`ler, Freunde und Gönner

Wieder neigt sich ein durch Absagen und Einschränkungen geprägtes Vereinsjahr dem Ende entgegen. Angefangen im Januar mit den Absagen zum Wintergrillen, den Clubabenden, ebenso der für den Mai angesetzten AGRI. In der zweiten Jahreshälfte konnten wir dann wenige Clubabende und das Sägemaschinen Treffen durchführen. Letzte Woche, am 18. November traf sich die Vorstandschaft unter Einhaltung der Coronavorgaben, zum Jahresrückblick und zum Ausblick auf 2022. Wieder geht es mit Terminabsagungen weiter, der November Clubabend fällt wieder Corona bedingt aus, ebenso das Wintergrillen am 6. Januar. Termine für Clubabende sind fürs erste Halbjahr zwar geplant, ob wir sie aber durchführen können wird sich dann zeigen.

Unsere nun schon zum zweiten Mal verschobene AGRI, soll nun vom 21. und 22. Mai 2022 stattfinden, beschlossen haben wir auch, dass wir am 25. Juni einen Helferausflug an den Bodensee durchführen wollen, bitte um Terminvormerkung.
Frohe Weihnachten und ein gefahrloser Rutsch ins Neue Jahr, wünscht

Euer Karlheinz Schmitt



Leider..... Corona hat wieder zugeschlagen, wir müssen unser Clubabende bis auf weiteres absagen!

Der nächste Clubabend wird wieder Schriftlich angekündigt.

Bericht von der Vorstandssitzung am 18.11.2021

Wir trafen uns am vergangenen Donnerstag in Östringen zu einer Sitzung. Themen waren die Corona-Pandemie in Bezug zu unseren Terminplanungen. Leider mussten wir unsere nächsten Clubabende absagen. Auch das Wintergrillen findet nicht statt.

Wir planten einige Inhalte für Clubabende im nächsten Jahr. Es soll zum Beispiel ein **Handylehrgang** für unsere Mitglieder stattfinden.

Es soll eine WhatsApp – Gruppe für die Vorstandsmitglieder eingerichtet werden.

Eine Weihnachtsfeier/Winterfeier/Frühlingsfest oder Sommerfest mit unseren Familien soll stattfinden, wenn wir wieder planen können.

Die AGRI-Historica 2022 findet bestimmt statt, fest daran glauben!

Macht euch doch schon Gedanken was ihr mit nach Sinsheim nehmt.

Natürlich Schlepper und Geräte, gebaut in Baden Württemberg.

Es ist sogar schon ein DEUTZ-Schlepper angemeldet??? Darf der das passt der in unser Motto? Lasst euch überraschen. Auf der Agri brauchen wir wieder jede Menge

TERMINE

~~Clubabend 26.11.2021
In Mauer, ab 19Uhr~~

Samstag 4.12.2021
Ab 10Uhr ausräumen des letzten Inventars bei Wipflers in Schatthausen. Bitte helfen!
Organisation K.H.Schmitt
Tel.0172 7473584

Agri Historica
21. und 22.Mai 2022
25.06.2022 Ausflug



solide

Helfer, bitte kommt, wir wollen eine tolle Veranstaltung organisieren. Das sind wir unseren ausgehungerten Teilnehmern und Besuchern schuldig!

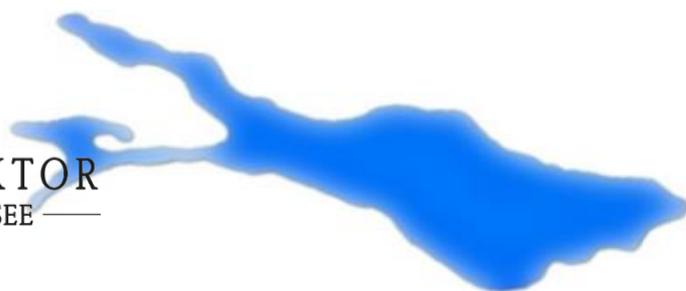
Vielleicht finden sich in euerem Umfeld noch einige Helfer die noch nicht im Club sind, schleppt sie bei, wir brauchen jeden.

Und was kommt nach der Agri?

Unser **Helferausflug** findet am 25. Juni 22 statt. Geplant ist eine Busfahrt an den Bodensee, mit Besichtigung des Schleppermuseums, sowie eine Schifffahrt auf dem See, oder Besichtigung des Zeppelinmuseums, der Pfahlbauten oder Schloß Salem.



AUTO & TRAKTOR
— MUSEUM BODENSEE —



DE KURPFÄLZER

Do hemma mol widda Vörstündssitzung gmacht, mia ware grad sou beschlussfähig und don n messer ma glei alles absahre. Hoffentlich hääd die Corona irgendwönn widda uf.

Also hemm a hald beschlosse em Friejhjør ich alles rum, um mia mache Agri! Wall ma ah grad sou schee droh ware hemma a glei de Helferausflug beschlosse.

Viel Griefß, eian Kurpfälzer.

Die EICHER Perfekt-Restaurierung



So langsam ist erkennbar, daß es wieder ein Eicher – Schlepper werden soll.



Von links



Von rechts



Von hinten



Sogar die restlichen Teile auf der Wäscheleine werden weniger!

Das HANOMAG Verkaufsprogramm 1962



Im Jahr 1962 war die Traditionsfirma Hanomag einer der großen auf dem Markt, aber in der Verkaufsstatistik reichte das nur zum 7. Platz.

Gegründet wurde das Unternehmen 1835 als Dampflokomotiven-Fabrik. Diese Loks sorgten für den Hauptumsatz des Werkes, gebaut wurden bis 1931 über 10000 Stück. Später kamen LKW und sogar PKW ins Herstellungsprogramm.

Erste Versuche mit Landmaschinen begannen 1912, ein imposanter 80Ps-Motorpflug verließ das Werk in Hannover. Ab 1919 baute man auch verschiedene Raupenschlepper und



Baumaschinen. Einen herkömmlichen Traktor hatte man ab 1924 im Programm, den WD26. Damit begann die große Geschichte Hanomags als Schlepperhersteller.



Das Jahr 1962 bedeutete für die Hanomag-Händler einen Schnitt, man hatte alle Zweitaktmodelle aus dem Programm genommen und sich wieder auf die bewährten Viertakter konzentriert.

Auszüge aus dem Verkaufsprogramm 1962:

Schlepper **PERFEKT 300** 2Zyl. 25Ps 6+2Gang-Getriebe, Ber. 9-32AS
Hydr.Kraftheber mit Dreipunktgestänge, Steuergerät, gefederte Vorderachse **DM 10960.-**
Doppelkupplung DM 485.- Pilot-Regelhydraulik DM 458.- Riemenscheibe DM 385.-

Schlepper **GRANIT 500** 3Zyl. 38Ps 10+2Gang-Getriebe, Ber. 11-32AS
Hydr.Kraftheber mit Dreipunktgestänge, Steuergerät, gefederte Vorderachse
Doppelkupplung, Traktormeter, Ackerschiene, Steuergerät, Frontgewicht **DM 14830.-**
Pilot-Regelhydraulik DM 465.- Schnellgang DM 315.-, LFE-Mähwerk DM1190.-

Schlepper **BRILLANT 600** 4Zyl. 50Ps 10+2Gang-Getriebe, Ber. 11-38AS
Hydr.Kraftheber, mit Dreipunktgestänge, Steuergerät, gefederte Vorderachse
Doppelkupplung, Traktormeter, Ackerschiene, Steuergerät, Frontgewicht **DM 16980.-**
Pilot-Regelhydraulik DM 465.- Schnellgang DM 315.-, LFE-Mähwerk DM1205.-

Schlepper **R460** 4Zyl. 60Ps 5+1Gang-Getriebe, Ber. 14-30AS Hydr.Kraftheber
Pilot mit Dreipunktgestänge, Steuergerät, gefederte Vorderachse **DM18420.-**
Untersetzungsgetriebe DM 1755.- Fahrdach mit Scheibenwischer DM 295.-

Sonderausrüstungen für die Schlepperserie:

Frontlader mit Schaufel Perfekt **DM 2018.-** Granit+Brillant DM 2626.-
Seilwinde R460 6t **DM 5295.-**



Der Schlepper des Jages:

LANZ-Bulli



Man schrieb das Jahr 1955, die Geschäfte in Mannheim gingen schlecht. Man versuchte die alten Bulldogs nochmal zu modernisieren und die Bauern zum Kauf zu animieren.

Das gelang zum Teil, die D1616-D2816 verkauften sich gut, aber in der Klasse darunter, für die Pferdebauern die erstmals an einen Schlepperkauf dachten hatte man nichts.

Die kauften dann einen Holder B10, einen Deutz F1L612, einen kleinen Kramer, einen 12er Hanomag oder andere.

Das musste man ändern, ein Kleinschlepper musste her. Für eine komplette Neukonstruktion fehlte das Geld. Also musste man einen sogenannten Konfektionsschlepper bauen, wie viele andere auch.

Eine große Konstruktionsabteilung mit sehr guten Ideen war da, das war nicht das Problem. Also ging man an die Konstruktion. 10-12Ps sollten es sein, ein Zweitaktmotor, der gerade in war sowieso. So einen Motor hatte man ja schon im Programm, der Alldog und der D1306 benutzten der TWN-Dieselmotor aus Nürnberg. Ein luftgekühlter Zweitaktmotor mit gerade mal 533cm³ und 13Ps bei 2600U/min. Aber der Motor war bei den Bauern sehr verrufen, da laut, qualmend und immer kaputt. Was tun? Drehzahl etwas reduziert, Schalldämmung eingebaut und viele Störungsquellen überarbeitet. Später hat man ihn sogar in Mannheim gebaut, jetzt ging das Ding.

Das Motorproblem war gelöst, aber man hatte kein passendes Getriebe. ZF in Friedrichshafen hatte die Lösung, das A4-Getriebe mit 6+2Gang Gruppenschaltung wurde geliefert.

Jetzt hatte man die wichtigsten Baugruppen. Problem war noch, daß der kleine Motor keine tragenden Funktionen erfüllen konnte. Die Lösung war ein Zwischengehäuse mit eingebauter Hydraulikpumpe und ein Rahmen zur Vorderachse.

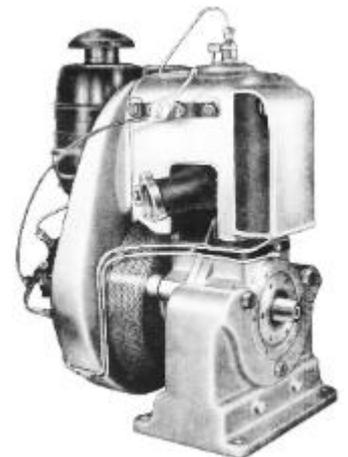
Jetzt wurde der Motor, ganz modern auf Gummipuffen gelagert im Rahmen eingebaut und eine formschöne Motorhaube darüber gestülpt. Die Hydraulikanlage war ganz modern, im Kupplungsgehäuse der Öltank und die Zweizylinder-Kolbenpumpe, ein Steuergerät mit H-Schaltung im Armaturenbrett zur getrennten Bedienung der Heck-Dreipunktaufhängung und zur Aushebung des Lanz-Seitenmähwerks.

Jetzt war er fertig, ein schöner und leistungsfähiger kleiner Schlepper der sich gut verkaufen ließ.

Doch es war nicht alles Gold was glänzt, der Motor war das Problem. Trotz aller Verbesserungen zu laut und oft kaputt.

Um den darauf folgenden Ärger etwas zu begrenzen bot Lanz im Schadensfall einen Austausch-Teilemotor zum Sonderpreis von **nur DM 98.-** an!

Der Bulli wurde von 1956-57 als D1106 und 1958-60 als D1206 in grün gebaut.



Bilder aus der OSCK-Geschichte

