

# Oldtimer Schlepperclub KURPFALZ e.V. (OSCK e.V.)

Veranstalter der Agri Historica und  
der Felddtage Zeutern.

Internes Mitteilungsorgan für die  
Mitglieder, Freunde und  
Gönner des OSCK



AGRI HISTORICA  
17. - 18. April 2010  
FELDTAGE in Zeutern

## CLUBINFO Januar 2010

Im Internet präsent unter: [www.osck.de](http://www.osck.de)  
da gibt es die Clubinfo auch in Farbe und zum Ausdrucken

**OSCK - Geschäftsstelle**, Roland Steiger  
St. Martinstr. 13, 74909 Meckesheim  
**OSCK-Kto 7806485 BLZ 67250020 Spark HD**

*(die Clubinfo wird zusammengesetzt von Roland Steiger)  
heute mit 4 Seiten! Wichtiges auch im Internet !!*

**Liebe OSCK'ler,**

**allen Mitgliedern, Freunden u.  
Gönnern des OSCK wünscht die  
Vorstandschafft ein erfolgreiches  
Jahr 2010**

Die Winterzeit wird von den meisten von uns zum Schrauben genutzt, ich habe das auch getan und mein von vier Jahren auf der Agri gekauften Deutz F2M417 nun soweit fertig, dass er demnächst, seine ersten eigenen Kurbelwellenumdrehungen machen wird.

Man darf gespannt sein, was bei unseren Mitgliedern über Winter restauriert wurde u. im Frühjahr das Licht der Welt erblickt.

**Der OSCK hat 2010 drei größere Ereignisse geplant.**

Am 17.+18. April haben wir unsere Agri Historica in der neuen Messehalle im Sinsheim. (siehe Plakat auf Seite 2)

**Das Sonderthema lautet: Geräteträger u. Schlepper mit Zwischenachs-Anbauten.**

Am 11.Juli organisieren wir zusammen mit der Leimener Mühlen-Initiative in

## Clubabend

**Freitag, 29. Januar 2010**

ab 19.30 Uhr im KTZ-Heim

Bammental-Reilsheim

**Thema: Lasst euch überraschen**

**Vortrag von Christian Lörch**

## Bücherei geöffnet

**Termine:** (fett = OSCK-Termine)

12. - 14. März RETRO CLASSICS in der neuen Messe Stuttgart, Oldtimermesse mit Sonderausstellung der Bulldog- und Schlepperfreunde Württemberg

20. - 21. März Odenwälder Teilemarkt mit Sonderausstellung „Allgaier und Porsche-Diesel“ im Schuldorf in 64342 Seeheim-Jugenheim. Öffnungszeiten: Samstag von 12 bis 17 Uhr - ab 18 Uhr Dieselgespräche  
Sonntag von 09 bis 17 Uhr

29. Januar **OSCK Clubabend**

26. Februar **OSCK Hauptversammlung m. Wahlen**

26. März **OSCK Clubabend**

17.-18. Apr. 2010 Agri Historica des OSCK

-- im April kein Clubabend wegen Agri Historica --

Leimen das 2. Oldtimertreffen. (siehe Plakat auf Seite 2)

Am 11.+12. Sept. führen wir, auf Initiative des OSCK, zusammen mit dem Auto-Technik Museum Sinsheim, auf dessen Gelände, ein erstes Historisches Sägemaschinen Treffen durch.

Es wird bestimmt ein interessantes Jahr werden

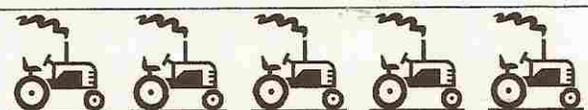
**Näheres werden wir zu gegebener Zeit besprechen.**

Gleichzeitig mit dem Februar Clubabend haben wir am 26.2.2010 unsere **Jahreshauptversammlung.**

Es stehen **Wahlen zur gesamten Vorstandschafft an.**

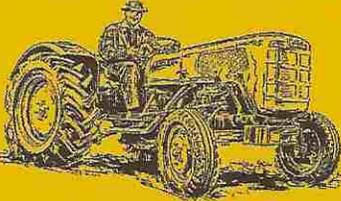
**Es erfolgt separate Einladung.**

**Euer Karlheinz Schmitt**



Traktortreffen • Teilemarkt • Vorführungen  
Bauernmarkt

# Agri Historica



**17. - 18. April 2010**  
**Messe Sinsheim**

Öffnungszeiten:  
Samstag 10.00 - 18.00 Uhr • Sonntag 10.00 - 17.00 Uhr

[www.agri-historica-messe.de](http://www.agri-historica-messe.de)

MESSE SINSHEIM  
www.messe-sinsheim.de

STADTMARKETING LEIMEN  
www.stadtmktg-leimen.de

## Oldtimer-Treffpunkt

*Balltag des Monats, Jan. 2010*



**Lanz-Bulldog D 2216, 22 PS, Baujahr 1955**

**2. Leimener Oldtimertreffen  
am Rathausplatz.  
Sonntag, 11. Juli 2010  
0900 bis 1500 Uhr**

**OSCK**  
Tel.: 0171 540 7905

**STADTMARKETING  
LEIMEN**



der Maschine zu einem gleichmäßigen, ruhigen Lauf.

Die Motordrehzahl wird von einem Fliehkraft-Regler, der das Auslassventil beeinflusst, konstant gehalten. Für den Zündfunken sorgt der WICO Hochspannungs-Zündmagnet der seitlich am Motor in einem Gehäuse aus Messingblech untergebracht ist.

Zwischen dem rechten Schwungrad und dem Antriebsritzel befindet sich die Kupplung, die mit dem Hebel (rechts im Bild) betätigt wird.

Kolben und Kolbenbolzen werden von einem Tropföler mit Schmieröl versorgt. Sämtliche Lagerstellen und die Zahnräder werden mit Fett geschmiert.

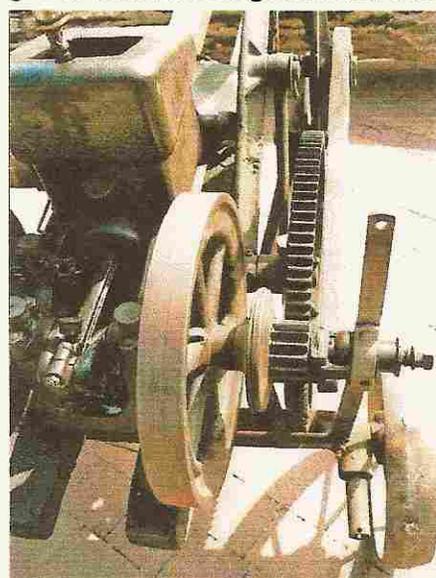
## Historische Motorsäge aus Amerika

(Bericht von W. Ernst)



Beim Bergsträßer Schleppertreffen, im September 2009 in Hemsbach, war eine amerikanische Motorsäge Baujahr 1923 zu besichtigen, die damals zum Ablängen von Baumstämmen und zum Brennholzschneiden eingesetzt wurde. In etwas abgeänderter Ausführung konnte sie auch zum Fällen der Bäume verwendet werden.

Hergestellt wurde die Säge von der Firma „Witte Engine Works“ in Kansas City, Missouri. Angeblich wurde diese „log saw“ (zu deutsch Block Säge) in großer Stückzahl hergestellt und von Albanien bis



Venezuela in 44 Staaten exportiert.

Angetrieben wird das 1,5 m lange Sägeblatt von einem viertakt Benzinmotor mit Verdampfungskühlung. Der Motor mit offen laufendem Pleuel leistete etwa 2 PS. Die beiden schweren Schwungräder verhelfen

## CASE-QUADTRAC

(Bericht von W. Ernst)



Der CASE IH QUADTRAC ist kein Oldtimer, aber trotzdem ein interessanter Schlepper, der in drei Modellen mit Leistungen von 433 bis 602 PS gebaut wird.

Der hier gezeigte Schlepper besitzt einen sechs Zylinder Motor mit einer Leistung von 546 PS bei einem Hubraum von 12,9 Liter. Der Kraftstoffverbrauch liegt unter 195 g/kWh. Das Gewicht beträgt etwa 22.000 kg.

Durch die vier unabhängig aufgehängten Gummi-Laufbänder von jeweils 1,4 Quadratmeter beträgt der Bodendruck nur etwa 0,5 kg je Quadratzentimeter. Der kleinste Wenderadius des Knicklenkers ist mit 5,7 Meter für einen solchen Schlepper, mit Antrieb auf alle vier Laufbänder sehr gering.

Der Schlepper wurde beim 15. Hohenheimer Feldtag „Faszination Traktoren“, am 12. Sept. 2009 vorgestellt.

Die Geschwindigkeit und Wendigkeit mit der sich der Schlepper auf dem Stoppfeld bewegte war unglaublich beeindruckend.

## Die Traktoren hütet er wie seinen Augapfel

Herbert Stark aus Wiesloch hat drei Traktoren aus den Fünfzigern detailverliebt „vom Schrott bis zum Oldtimer“ restauriert

Wiesloch (seb) Alte Maschinen sind seine Leidenschaft: Herbert Stark aus Wiesloch hat drei Oldtimer-Traktoren in Handarbeit restauriert, hegt und pflegt sie, nutzt die Arbeitstiere aber auch. So transportierte er im September 2005 mit einem Deutz-Traktor, Baujahr 1957 und Weidner-Anhänger die Glocken der evangelischen Stadtkirche auf den Marktplatz. Auch beim "Jazz & Oldie" - Fest des Jazzclubs und der Freunde historischer Fahrzeuge war er dabei, er fuhr einen Traktor der englischen Firma Ferguson, 1955 gebaut, ebenso beim Winzerfest-Umzug.

"Ich hatte schon immer Interesse an Maschinen", sagt der 69-Jährige. Er stammt aus einer Ur-Wieslocher Familie und wuchs in der Hesselgasse auf, wo seine, Eltern Landwirtschaft betrieben. Schon als Kind, in den Fünfzigern, bastelte Herbert Stark originalgetreue, funktionsfähige Modelle aus Holz und Draht, etwa das eines Mähreschers. Die hat Herbert Stark bis heute aufbewahrt. Er entschied sich dagegen, selbst Landwirt zu werden, und absolvierte ab 1964 das

### Originaltreue muss sein

Abendstudium zum Hochbautechniker in Berlin. 16 Jahre lebte er dort, bis er 1978 nach Wiesloch zurückkehrte. Er war für verschiedene Firmen und bis zur Rente im Hochbauamt Wiesloch tätig.

Vom Hof seiner Eltern übernahm Herbert Stark den Deutz-Traktor. Über Bekannte kam er an einen Traktor der Firma Fahr, 1959 gebaut. Den Ferguson wünschte er sich, seit er so einen Traktor als Kind auf einem Feld nahe Wiesloch arbeiten sah. Der habe ihn sofort in Bann gezogen, berichtet Stark schmunzelnd. Der Ferguson ist nämlich dank seiner vier Zylinder sehr laufruhig und doch leistungsstark.

"Wenn ich etwas mache, dann intensiv", erklärt Herbert Stark. Seine Leidenschaft für diese Maschinen sei "fast eine Sucht". Am Ferguson beispielsweise, den er 2001 erwarb, arbeitete er zwei Jahre, neben dem Beruf, und investierte rund 900 Arbeitsstunden. Herbert Stark ist seiner Frau Anna dankbar für ihre Geduld. Die zur Restaurierung nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten eignete er sich selbst an, wälzte Fachliteratur und arbeitete mehrfach Betriebsanleitung und Ersatzteillisten durch. Detailverliebt achtete er darauf, den Originalzustand zu erreichen, sei es bei Karosserieform, Lackierung oder Reifen.



Mit Leidenschaft widmet sich Herbert Stark aus Wiesloch seinem Hobby, den Oldtimer-Traktoren. Drei hat er originalgetreu restauriert: einen Ferguson, Baujahr 1955 (grau - vorn), einen Deutz von 1957 (grün - mitte) und einen Fahr von 1959 (rot - hinten). Foto: Pfeifer

Jeden Arbeitsschritt, „vom Schrott bis zum Oldtimer“, hielt er in einer Art Tagebuch mit Fotos fest. Herbert Stark zerlegte Motoren und Getriebe, überholte sie und dichtete sie ab - zum Glück war eine Runderneuerung nicht nötig schloss Rostlöcher, ersetzte Metallteile, dann hieß es Spachteln, Grundieren und Lackieren. Die Bremsen brachte er auf Vordermann und auch der Sisyphe-Arbeit an der Elektrik - jedes Kabel zu nummerieren und anzuschließen - widmete er sich mit Feuereifer. Er trug auch die originalen Schriftzüge der Herstellerfirmen auf. Nur Sandstrahlen oder Schweißen überließ er Fachleuten. Um das „Gesicht“ des Ferguson, Motorhaube und Kühlergrill, genau nachbauen zu können, fertigte er an einem anderen Traktor dieser Baureihe eine Schablone an. Als ihm das gelang, war das ein tolles Erfolgserlebnis. Bei einem Reifenhändler fragte Herbert Stark so hartnäckig nach, dass der Abteilungsleiter ihn schließlich um ein Treffen bat und gespannt zuhörte, als Stark von seinen Restaurationsarbeiten berichtete. Alle drei Traktoren sind nun TÜV-geprüft und zugelassen.

Auch wenn er die Oldtimer hütet wie seinen Augapfel, hat er sie nicht bloß zum Anschauen restauriert, sondern setzt sie privat zum Arbeiten ein, unter anderem, wenn er Brennholz holt. Herbert Stark ist Mitglied im Oldtimer- und Schlepperclub Kurpfalz (OSCK) und bei den Fahr-Schlepperfreunden Gottmadingen. Öfter fährt er mit seinem Fahr-Traktor an den Bodensee. Und natürlich fachsimpelt er mit den Clubkameraden. Er fährt auch gern in der Region um Wiesloch „über die Prärie“, meist über landwirtschaftliche Wege, „das ist einfach schön“. Die OSCK-Treffen finden ein Mal im Monat statt. Regelmäßig veranstalten sie ein zweitägiges Fest, die „Feldtage“, und führen den Besuchern vor, wie man früher Landwirtschaft betrieben hat, so halten sie die Geschichte lebendig. Auch an Traktoren-Messen nimmt Herbert Stark teil, beispielsweise der "Agri Historica" in Sinsheim.

## Die Ecke für den Stationärmotor

(Bericht von W. Ernst)

Amerikanische Oldtimer Stationärmotoren sind bei uns fast völlig unbekannt. In den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts produzierten weit mehr als eintausend Firmen in Amerika Stationärmotoren in großer Stückzahl und vielfältiger Ausführung. Leider sind davon nur wenige nach Deutschland gelangt.

Ein interessanter Motor der Firma Aermotor Co. in Chicago, Baujahr 1915, soll hier vorgestellt werden.



Es handelt sich um einen kleinen, luftgekühlten, ventilgesteuerten „Achttakt-Benzinmotor“ mit offen laufender Kurbelwelle und Abschnapp-Magnet-Zündung. Bei einer Leistung von 1,5 PS wurde dieser Spezial-Motor besonders im Westen von Amerika zum Antrieb von Kolben-Wasserpumpen eingesetzt, die üblicherweise von Hand oder einem Windrad angetrieben wurden. Da man dafür eine niedrige Drehzahl und ein hohes Drehmoment benötigt besitzt der Motor ein doppeltes Zahnrad-Vorgelege mit einer Ausgangs Drehzahl von etwa 50 U/min.

### Wie funktioniert der Achttaktmotor ?

Üblicher Weise arbeitet ein Verbrennungsmotor nach dem Zwei- oder Viertaktverfahren. Beim Achttakt Motor ist nur jeder achte Takt ein Arbeitshub. Die Nockenwelle wird dafür von der Kurbelwelle mit einer Übersetzung 1:4 angetrieben (beim Viertaktmotor 1:2). Die ersten vier Takte oder Kolbenhübe, bei denen das Auslassventil geöffnet bleibt damit keine Verdichtung stattfindet, dienen der Kühlung des Motors. Dabei wird nur Luft angesaugt und ausgeblasen. Der Motor wird so von innen gekühlt. Der Zylinder des Motors hat

zwar Kühlrippen, aber ohne Gebläse reichen diese zur Kühlung nicht aus.

das Einlassventil ist als Flatterventil konstruiert, das Auslassventil wird von der Nockenwelle über Stoßstange und Kipphebel gesteuert. Die Motordrehzahl wird von einem Fliehkraftregler, der das Auslassventil beeinflusst, konstant gehalten.



Auf der Rückseite des Motors, im Bild gut zu erkennen, die offen laufende Kurbelwelle. Darüber die Nockenwelle die im Verhältnis 1:4 über das Zahnradpaar 13/52 Zähne angetrieben wird und gleichzeitig als Welle für das Zahnrad-Vorgelege dient.

Die Schmierung des Kolbens erfolgt über einen Tropföler. In den Lagergehäusen der Kurbelwelle sind Öltaschen eingearbeitet, die mit Öl gefüllt für die Schmierung sorgen. Mit der Schmierbuchse auf dem Gehäuse des Pleuellager wird dieses mit Schmierfett versorgt. Eine Ölschmierung ist hier ungünstig denn das Öl würde abgeschleudert werden.



Diese Abbildung aus dem Jahre 1902 zeigt einen Stationärmotor der Firma „Western Malleable & Grey in Milwaukee“ der eine Wasserpumpe antreibt. Ähnlich muss man sich auch das Pumpenaggregat mit dem Aermotor vorstellen. Der Aermotor war bei einer Ausstellung für Stationärmotoren in Heuchelheim Kleingen zu besichtigen.

Besitzer des Motors ist Peter Claxton in Yorkshire, England.