

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

Veranstalter der Agri Historica und
der Feldtage Zeutern.

Internes Mitteilungsorgan für die
Mitglieder, Freunde und
Gönner des OSCK



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

CLUBINFO April / Mai 2010

Im Internet präsent unter: www.osck.de
da gibt es die Clubinfo auch in **Farbe** und zum Ausdrucken

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

Termine: (fett = OSCK-Termine)

- | | |
|-----------------|---|
| 23. Mai | Schleppertreffen mit gr. Rahmenprogramm in 74912 Kirchhardt – Bockschafft. |
| 24. Mai | Deutscher Mühltentag. |
| 28. Mai | OSCK Clubabend bei Karl Wipfler |
| 25. Juni | OSCK Clubabend |
| 26. - 27. Juni | 5. Schleppertreffen der Schlepperfreunde 69412 Igelsbach b. Eberbach |
| 27. Juni | Holzfällerfest m. Schleppertreffen in 74389 Cleebornn beim Erlebnispark Tripsdrill. |
| 03. – 04.07. | 15. Jahre Schlepperfreunde 69242 |

Clubabend

Freitag, 28. Mai 2010

ab 19.30 Uhr

bei Karl Wipfler, Friedhofweg 2,
in Schatthausen

Wer nicht kommt versäumt etwas !

Themen:

Rückblick - Agri Historica, Kronau,
Leimen, Sägemaschinentreffen u.a.

Es sind noch OSCK T-Shirts da !!

**Anprobe und Mitnahme beim
Clubabend Eigenanteil nur 15 €**

OSCK - Geschäftsstelle, Roland Steiger
St. Martinstr. 13, 74909 Meckesheim

Mühlhausen, Jubiläumstreffen für
Schlepper und Oldtimerfahrzeuge auf
dem Sportgelände.

11. Juli

**2. Leimener Oldtimertreffen
mit dem OSCK auf dem Rathaus-
platz in Leimen - von 9 - 16 Uhr.**

10. – 11.07.

4. Traktorenklassikerfestival in 64732
Bad König im Odenwald.

31.07. - 01.08.

17. Bulldog- und Schleppertreffen zum
20. Jubiläum der Bulldog und
Schlepperfreunde Württemberg, auf
dem Verkehrsübungsplatz in 71665
Vaihingen / Enz.

11. – 12.09.

**Sägemaschinentreffen mit dem
OSCK im Museum Sinsheim**

Liebe OSCK'ler

Der Mai ist gekommen, die Bäume schlagen aus...

Ja, der Wald ist grün, den Rasen haben wir schon zum dritten Mal gemäht, aber wo bleibt die Sonne?!, wir wollen doch Schlepper-Cabrio fahren...

Ich schreibe diese Zeilen jetzt am 10. Mai, es ist 23.32 Uhr, am 16., also am kommenden Sonntag ist in Kronau das zweite Treffen in der Region, man wird sich dort sehen, wir werden am Clubabend beim „Wipfler's Karl“ darüber reden. Auch werden wir über die AGRI reden, ich möchte mich jetzt dazu nicht weiter auslassen, nur soviel sei dazu gesagt, fast 900 Ausstellungsexponate und über 9.000 Besucher sprechen für sich ...

Der Umzug in die neue Halle ist gut gelungen, es wird im nächsten Jahr einige erkannte Verbesserungen geben, der Parkplatz für die

Traktoren wird ums doppelte vergrößert!!!

An dieser Stelle, herzlichen Dank an alle Helfer, besonders an das Küchenpersonal u. unsere Infostand-Besatzung, es wurde wie immer Hervorragendes geleistet.

Die Vorbereitungen für Leimen laufen in den Händen von unserem Peter bestens, er hat alles im Griff.

Im September führen wir in Zusammenarbeit mit dem Museum Sinsheim, auf dessen Gelände, zum ersten Mal, ein historisches Sägemaschinentreffen durch.

Die Vorzeichen sind gut, man darf gespannt sein...

Am 28. sehen wir uns bei unserem Ehrenmitglied Karl, im Schatthausen.

Euer Karlheinz Schmitt

Poststelle des OSCK (Bericht von R. Steiger)

Das Bereiten der Clubinfo für den Versand per Post. Nach dem Drucken der Umschläge und Zusammensetzen der Clubinfo erfolgt der Druck selbiger. Anschließend werden die Seiten zusammen sortiert und wie auf dem Bild von mir gefaltet, typische Fließbandarbeit ist das, alles wird dann bereitgelegt, die andere Person - Enkeltochter Anika (meistens bin ich aber allein) - öffnet die Umschlagklappen, füllt die Infos ein, die andere Person verschließt die Umschläge und zählt die Briefe für die Abrechnung mit der Post. Die Briefe werden nun noch als Stapel mit Büchern beschwert, damit sie flach werden. Der Postzettel wird noch ausgefüllt und – ab geht's zur Post.



Roland Steiger mit Enkeltochter Anika bei der Fließbandarbeit – wo ist denn das Fließband abgeblieben ??

Der Oldtimer des Monats, ein Scheunenfund (Bericht v. W.Ernst u. P. Sembritzki)

In einer alten Scheune in Leimen wurde kürzlich unter Gerümpel, Abfall und Schmutz ein alter landwirtschaftlicher Schlepper gefunden. Nach der Beseitigung der dicken Staubschicht, die sich im Laufe der Jahre auf dem Schlepper abgelagert hatte, konnte man erkennen, dass es sich um einen Schlepper der Marke Bautz vom Typ AS 120 handelt. Bei der Überprüfung, ob das Fahrzeug noch betriebsfähig ist, stellte man einen Kapitalen Schaden an der Hinterachse fest.

Vermutlich wurde der Schlepper, da er nicht mehr zu gebrauche war, in der Scheune abgestellt und ist dann in Vergessenheit geraten.



Rüdiger Sporys, Mitglied im „Oldtimer Schlepper Club Kurpfalz“ (OSCK), hat sich des Schleppers angenommen und wird ihn instand setzen und

restaurieren. Bei der Untersuchung des Schadens wurde festgestellt, dass Teile eines zerbrochenen

Kugellagers in der Hinterachse zwischen die Zahnräder des Differentialgetriebe geraten sind und als Folge davon das Gehäuse des Differentialgetriebe geborsten ist.

Die Firma Bautz in Großauheim baute von 1949 bis 1963 kleine, leichte Schlepper für die Landwirtschaft in den Leistungsklassen von 12 bis 24 PS, die mit Motoren der Motoren-Werke-Mannheim und der Fa. Güldner in Aschaffenburg ausgerüstet wurden.

Der AS 120, Baujahr 1953, besitzt einen wassergekühlten Zweizylinder MWM Dieselmotor, Typ KD 211 Z, mit einer Leistung von 14 PS bei 1820 U/min. Nach Angabe von MWM darf der robuste Motor unbedenklich auch mit 18 PS bei 2000 U/min betrieben werden.

Das Getriebe wurde, entgegen der damals üblichen Praxis von einem Getriebehersteller zu beziehen, von Bautz selbst hergestellt. Die Zahnräder dafür hat Bautz allerdings von der Getriebefabrik Hurth bezogen. Das Getriebe weicht von dem im Schlepperbau der damaligen Zeit üblichen Konstruktionsprinzip ab. Bautz hat das Differential nicht ins Getriebegehäuse, sondern in die Hinterachsbrücke eingebaut, die nun wegen der einfacheren Montage aus einem Stück hergestellt, an das Schaltgetriebe angeflanscht wurde. Beim 2. Leimener Oldtimertreffen, das am Sonntag, dem 11. Juli 2010 von 9.00 bis 17.00 Uhr, auf dem Rathausplatz in Leimen stattfindet, wird der Bautz-Schlepper neben einer Anzahl Oldtimer-Autos, Motorräder, Schlepper, Fahrräder und sonstigen historischen Geräten zu sehen sein.

Wer ein Oldtimer Fahrzeug besitzt, sollte dies unbedingt zur Veranstaltung mitbringen. Je vielfältiger die ausgestellten Exponate sind um so schöner und interessanter wird die Veranstaltung werden.

Infos und Kontaktaufnahme zur Veranstaltung über Peter Sembritzki Tel 0172/7473584.

Oldtimer-Treffpunkt



**2. Leimener Oldtimertreffen
am Rathausplatz.
Sonntag, 11. Juli 2010
0900 bis 1600 Uhr
Für Speisen und Getränke ist bestens gesorgt**

OSCK Tel.: 0171 540 7905

STADTMARKETING
LEIMEN



Dreikönigsdreschen (Bericht v. W.Ernst)

Am 10. Januar 2010, dem ersten Sonntag nach Dreikönig, fand in Westhofen bei Worms das traditionelle Dreikönigsdreschen statt. Der Dreschwettstreit am Churpfälzischen Zehntkeller im Weingut Orb hat mehr als 1000 Zuschauer angelockt, die vergnügt die Wettkämpfe der Flegeldrescher-Mannschaften verfolgten. Die etwa 20 Mannschaften musste nach bestimmten Regeln jeweils drei Minuten mit ihren Dreschflegeln auf das Getreide einschlagen, das auf der Tenne ausgebreitet lag.

Es wurde in Dreier- und Vierergruppen, Männer-, Frauen- sowie gemischten Gruppen gedroschen.



Eine Frauenmannschaft beim Dreschen.

Ein Richterkollegium, bestehend aus sieben „vereidigten“ Personen, ermittelten die Sieger der Veranstaltung. Bewertet wurden der äußere Eindruck, die Technik, die Haltung und der Takt. Die Siegermannschaften erhielt die begehrte Trophäe; den „Westhofener Staubweinhumpen“.

Die Flegeldrescher der „Dreschgemeinschaft Dühren“, unser Nachbarverein, haben erstmals auch am Wettkampf teilgenommen.

Wellfleisch, Bratwurst und Glühwein sowie Kaffee und Kuchen sorgten für das leibliche Wohl der Besucher.

Die Idee zum Dreikönigsdreschen, der ersten großen Veranstaltung jeden Jahres im gesamten Bundesland, Rheinland Pfalz, wurde 1982 vom Heimatverein am Stammtisch ausgebrütet. Man wollte damit die seit vielen Jahren nicht mehr übliche Art zu Dreschen für die Jugend erhalten.

Die Ecke für den Stationärmotor

(Bericht von W.Ernst)

Beim Bergsträßer Schleppertreffen am 19. und 20. Sept. 2009 in Hemsbach, war dieser sehr schöne Stationärmotor, Fabrikat HERKULES GAS ENGINE CO. Evansville, Indiana, USA, zu besichtigen.

Es handelt sich hier um einen Viertakt-Benzinmotor mit Verdampfungskühlung, offen laufendem Pleuel und Hit'n Miss Drehzahlregelung.

Baujahr 1918

Hubraum 680 ccm

Leistung 1,6 PS bei 550 U/min

Der Eigentümer des Motors, Michael Meierhöfer, schreibt auf der Maschinentafel zu diesem Motor:

Hit'n Miss Engine

Diese Bezeichnung ist aus der Funktion der mechanischen Drehzahlregelung abgeleitet.



Sobald der Motor zündet (Hit-ing) erhöht sich die Drehzahl und die Fliehkraftmechanik schaltet weitere Arbeitstakte ab (Miss-ing). Die Schwungräder liefern jedoch weiter Drehmoment, bis die Drehzahl absinkt und ein neuer Arbeitstakt notwendig wird.

Bei unseren modernen Fahrzeugmotoren nennt man dies Funktion Schubabschaltung, die heute allerdings elektronisch funktioniert.

Diese Art von Motoren wurden von Anfang bis Mitte des 20. Jahrhunderts in den wenig dicht besiedelten Staaten Amerikas betrieben, da damals die Elektrifizierung in den ländlichen Gegenden noch wenig vorgedrungen war.

Auf den weit auseinander liegenden Farmen wurden damit Pumpen, Sägen, Generatoren, Mühlen und sogar Waschmaschinen angetrieben.

Die Motoren sind sparsam im Verbrauch und die Mechanik ist einfach und robust. Jeder einigermaßen erfahrene Mechaniker kann diese problemlos Instandhalten und Reparaturen durchführen. Fast alle Teile sind aus Gusseisen hergestellt und damit auch wenig rost- und verschleißanfällig.

Sogar in heutiger Zeit sind solche Motoren noch auf Farmen von Mitgliedern der „Amish-People“ und „Mennoiten“ in den US-Bundesstaaten Pennsylvania, Virginia, Kentucky und Tennessee zu finden. Diese Menschen leben aus Überzeugung noch immer ohne elektrischen Strom.

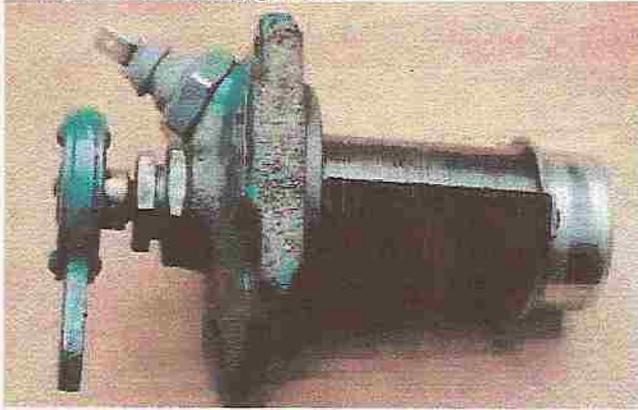
Mit dem Spaltfilter das Motoröl reinigen

(Bericht von W.Ernst)

Bei einer großen Anzahl unserer Oldtimer Traktoren aus den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts sind die Motoren mit Spaltfiltern zur Reinigung des Motoröls ausgerüstet.

Das Filter besteht aus dünnen, runden Metallblättchen, die mit engem Abstand, im my Bereich, auf einer Welle übereinander geschichtet sind. Im Filtergehäuse ist das Filterpaket drehbar gelagert. Mit einer Ratsche, die außerhalb des Filtergehäuse auf der Welle des Filterpaketes befestigt ist, wird das Filterpaket schrittweise gedreht. Die Ratsche ist über ein

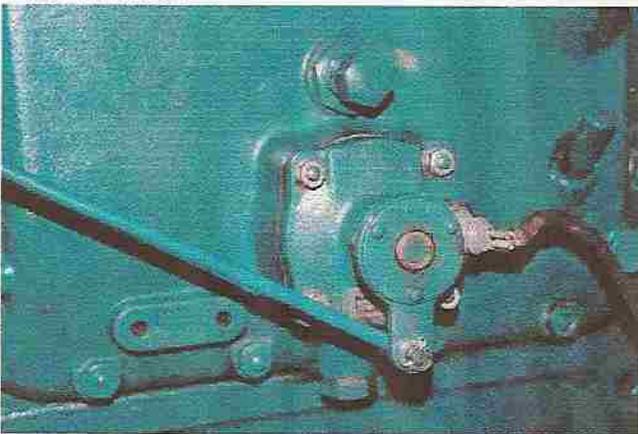
Gestänge mit der Schubstange des Gaspedals oder dem Brems- bzw. Kupplungspedal gekoppelt. Bei jeder Betätigung des entsprechenden Pedals wird das Filterpaket ein wenig gedreht.



Das Filterpaket mit der Ratsche für den Antrieb. Im Gehäusedeckel ist hier ein Kontaktgeber für die Öldruckkontrolle eingebaut

Das Motoröl, von der Ölpumpe kommend, durchströmt das Filterpaket von außen nach innen. Schmutzpartikel im Ölstrom, bestehend aus Metallabrieb und Ölkohle, bleiben dabei auf dem Filterpaket hängen. Die hakenförmigen Lamellen des Reinigungskamms greifen in die feinen Spalten zwischen den Filterlamellen und streifen den Schmutz bei der Drehbewegung des Filterpaketes ab.

Am Grund des Filtergehäuse sammelt sich der Schmutz an und kann nach öffnen der Ablassschraube entfernt werden.



Das Spaltfilter, waagrecht im Kurbelgehäuse eines MWM Motors eingebaut. Gut zu erkennen die Ratsche für den Antrieb des Filterpaketes und das Gestänge das mit der Schubstange des Gaspedals gekoppelt ist.

Sehr wichtig ist die Kontrolle der Antriebsratsche. Wenn hier keine Drehbewegung der Welle stattfindet, oder die Welle nur etwas vor und zurück wippt, wird das Filterelement nicht abgereinigt und verstopft. Das Motoröl fließt dann ungereinigt durch das Überströmventil dem Schmierkreislauf zu.

Bei jedem Ölwechsel sollte das Filterpaket ausgebaut und vorsichtig mit Benzin gereinigt werden.

In der Betriebsanleitung für einen Güldner – Motor ist zur Reinigung des Spaltfilters zu lesen:

„Jede Woche ist durch Abnehmen der Entleerungsschraube der Schlamm abzulassen. Etwa

alle 14 Tage soll der Spaltfiltereinsatz ausgebaut und in Gasöl gründlich gespült werden. Bürsten und dergleichen sollen hierbei keine Verwendung finden, da sonst die Filterpakete beschädigt werden. Nach dem Entschlammern und Wiedereinbau des Filters ist der Motor solange von Hand durchzudrehen, bis seitlich an den Pleuellagern Öl austritt.“

Die Betriebsanleitung für die MWM Motoren der KD Reihe sagt zu diesem Thema:

„Das Motoröl ist nach längstens 120 Betriebsstunden zu wechseln. Dabei ist auch das Schmieröl Spaltfilter zu reinigen.“

Die meisten Traktoren der damaligen Zeit waren nicht mit einem Betriebsstunden-Zähler ausgerüstet, man nahm daher an, dass 14 Arbeitstage etwa 120 Betriebsstunden entsprechen.

Unsere Oldtimer Traktoren werden kaum 120 Betriebsstunden im Jahr zusammen bringen. Man sollte daher unabhängig davon, jährlich, möglichst vor der Winterpause das Öl wechseln und das Filter reinigen.

Weigold Schlepper

(Bericht von W.Ernst)

Der Fahrzeugbauer Fritz Weigold in Mannheim, bekannt als Hersteller von Anhängern mit einer Nutzlast von drei bis acht Tonnen, versuchte sich auch mit dem Bau von Traktoren. In der Zeit von 1949 bis 1951 montierte er drei Schleppertypen mit der Leistung von 11, 22 und 33 PS. Die wassergekühlten Dieselmotoren mit ein, zwei und drei Zylindern wurden von MWM bezogen. Die 4/1 und 5/1 Getriebe lieferte ZF. Die Blechteile fertigte die Firma Weigold selbst. Zapfwelle und Riemenscheibe waren vorhanden. ein Teil der Schlepper wurden mit gefederter Vorderachse ausgeliefert.



Ein sehr gut restaurierter Zweizylinder Weigold Schlepper mit MWM Motor KD 215 Z, der bei einem Hubraum von 2356 ccm und 1500 U/min 22 PS leistet. Der sehr seltene und daher sehr gesuchte Schlepper mit gefederter Vorderachse war beim Schleppertreffen in Lindenfels-Schlierbach zu sehen.

