

Liebe OSCK'ler, damit während der Corona Pandemie keine Langeweile auftritt, habe ich meine Geschichte "**Wieder Sulzerschlepper in meinen Besitz kam**" für euch verfasst. Ich werde immer wieder auf Treffen und von unseren Mitglieder angehalten, wie ich zu meinen seltsamen Sulzerschlepper kam.

(Bericht von Gerhard Maurer)

Lanz oder Sulzerschlepper

Alles fing im Sommer 1989 an.

Mein Schwager sagte mir, dass ich mir aus seiner Schleppersammlung einen Oldtimer Traktor aussuchen könne. Ich konnte mich zwischen einem Lanz 4016, mit fast 90% Brandschaden, und einem Sulzer-Schlepper S22 W entscheiden. Bis dahin hatte ich nur Bungartz Einachsschlepper und Bodenfräse in meiner Sammlung. Mit einem Schlepper könnte ich einer meiner Einachsschlepper auf dem Hänger verladen und zu weiter entfernten Schleppertreffen fahren.



Nach langer Überlegung fiel die Wahl auf den Sulzerschlepper S22 W Baujahr 1952.

Dieser Sulzer war sowohl mir als auch in unserer

Gegend auf Schlepper-treffen und bei Schlepperfreunde und in unserm Oldtimer Schlepperclub Kurpfalz unbekannt.

Warum die Wahl ausgerechnet auf Sulzer S22 fiel? Ersten hat er einen Deutz Zweizylinder Dieselmotor F2 M414, wassergekühlt und einen wunderbaren Sound und zweitens hat er eine bequeme Doppelsitzbank für Fernfahrten.

Beim Abholen hatten wir den Sulzer mit Kühlwasser aufgefüllt, Ölstand im Motor und Getriebe kontrolliert und



Reifen aufgefüllt. Nachdem meine beiden Söhne und ich mit dem 11er Deutz den Sulzerschlepper angeschleppt hatten, sprang der Motor nach 3-4 Meter sofort an und ich konnte dann alleine in dem jämmerlichen Urzustand über Feldwege direkt zur 6 Kilometer entfernten Scheune nach Lobenfeld fahren, wo sich meine Oldtimersammlung befindet. Auf der Fahrt fiel mir auf, dass das Getriebe sich sehr leise und leicht schalten lässt und der

Motor gut am Gaspedal reagiert. Die Lenkung hatte kaum Spiel und ist fast spurtreu gelaufen.

Als ich den Originalen Fahrzeugbrief einige Tage später erhalten hatte, konnte ich daraus entnehmen, dass dieser Sulzer S22 W seit der Erstzulassung im Mai 1952 bis Oktober 1974 in einer Speditionsfirma in Speyer am Rhein zum Rangieren der LKW- Anhänger auf dem Firmengelände und für Transporte in näherer Umgebung eingesetzt wurde. In



der damaligen Zeiten war es üblich, dass auf verschiedenen Firmengelände sich Schlepper von Deutz, Lanz, Hanomag usw. gut zum Rangieren eigneten sowie für Transportzwecke eingesetzt wurden.

Mit den Schleppern konnte man leichter die Anhänger rangieren, da LKWs noch keine Servolenkunterstützung hatten.

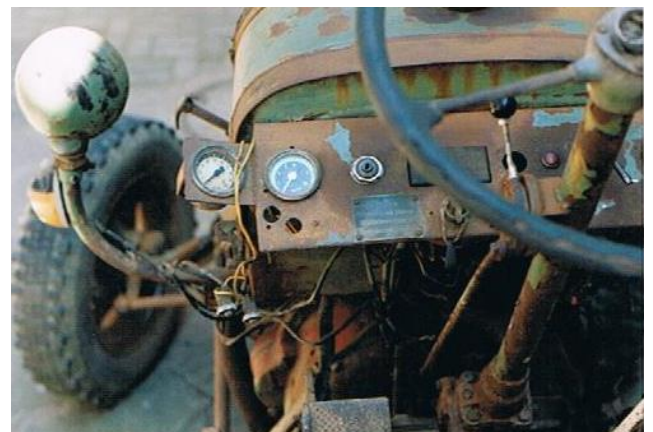


Laut Fahrzeugbrief wurde 1960 eine Einkreis-Druckluftanlage für Anhängerbetrieb und eine Rockinger-Anhängerkupplung angebaut.

Nach Aussagen meines Schwagers wurde der Sulzer um 1975 von einem Landwirt in Hockenheim als Hofschlepper gekauft und war bis etwa 1985 dort geblieben. (Der Schlepper war mit Pinsel in blassgrün gestrichen. Man konnte den Pinselverlauf gut sehen)

Mein Schwager hatte einen Tipp bekommen und hatte diesen Sulzer vor dem Verschrotten gerettet und nahm dieser zu seiner Lanz Sammlung auf. Danach stand der Sulzer bis 1989 und ging danach in meinen Besitz über.

Nach einigen Tagen nahm ich in der Scheune den Sulzer S22 W näher in Augenschein.



Jahrelang war der Sulzer Wind und Wetter ausgesetzt und fristete so ein jämmerliches Dasein. Dabei hatte er jede Menge Rostfraß angesetzt. Die Kotflügel und Konsolen waren verbogen und eingerissen und Blechstücke wurden einfach über größere Löchern von innen und außen aufgeschweißt. Auf der Motorhaube war die vordere Rundung und Kühlgitter eingedrückt und eingerissen, wahrscheinlich hat irgendeiner damals die Kurve nicht gekriegt und ist gegen ein widerstandsfähiges Hindernis geprallt, und an den Ecken der Frontgitter war das Blech mehrmals eingerissen. Daher fehlte das Sulzer-Emblem. Die Vorderachse hatte ich daher genauer untersucht, konnte zum Glück keinen Schaden feststellen, auch war nichts verbogen. Daran erkennt man die sehr stabile Vorderachse.



Motor, Lenkgetriebe und seitlich die Getriebe-Feststellbremse waren sehr stark verölt bzw. undicht. Getriebe und Radbremse waren nur leicht verschwitzt. Die Vorder- und Hinterreifen waren nicht mehr zu gebrauchen. Außerdem waren hinten

linker Reifen steht weiter heraus als rechter Reifen



Sprengerringelgen in zweierlei Einpresstiefe montiert (siehe Pfeil im Bild). Das waren keine Originalfelgen, die Sulzer je verbaut hatte.

Nun war ich auf der Suche nach Lektüre über Sulzer und nach Teilen, was sich nicht so einfach erwies. Auch hätte ich gerne mit anderen Sulzer Besitzer Kontakt aufgenommen. Im Herbst 1989 bekam ich zwei Zeitschriften "Historischer Kraftverkehr" (Ausgabe 4/89 und 5/89) in die Hände gedrückt und siehe da! Darin fand ich Berichte über "Masskonfektionsschlepper" der Firma Sulzer: Nun war ich überrascht, über die vielen verschiedenen Typen und Ausführungen von Schleppern, die Sulzer zwischen 1946 und 1963 gebaut hat, zu lesen.

Dazu mehr im nächsten Bericht.

Von da an besuchte ich noch öfter Schleppertreffen in weiterer Umgebung und hielt Ausschau nach Sulzerschlepper und fand erst nach drei Jahren einen Sulzer S15 mit Fritzmeierverdeck auf dem Schleppertreffen in Salem-Grasbeuren am Bodensee. Nachdem ich den Besitzer, der südlich von Augsburg auf eigener Achse mit seinem Sulzer S15 hierher fuhr, auf dem Platz gefunden hatte und ich mich mit ihm unterhielt, sagte er mir, er könne mir von sein Sulzer-Emblem ein Abdruck in Kunststoff von seinem Bekannter anfertigen lassen und er erzählte mir weiter, dass die Firma Sulzer seit 1964 in der Schlepperfertigung nicht mehr besteht und ich bekam die Adresse von einem ehemaligen



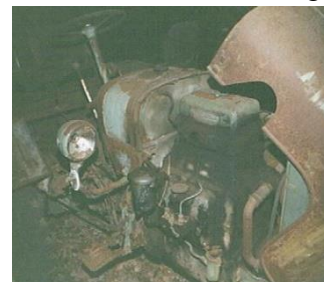
Mitarbeiter der Firma Sulzer. Dort könnte ich nach Sulzerteilen

fragen, da er damals die Restbestände bei sich Zuhause sicherte. Am nächsten Tag nahm ich sofort bei dem ehemaligen Mitarbeiter telefonisch Kontakt auf und fuhr drei Wochen später mit der zerbeulten Motorhaube zu ihm nach Harthausen, nahe Augsburg. Leider hatte er weder einen passenden Kotflügel noch Motorhaube für meinen

Sulzer S22 W. Dann machte er mir einen Vorschlag, er hätte eine andere neue Motorhaube als Rohling mit leichten Flugrost vom Luftgekühlten und ich solle von der alten Motorhaube ein Stück



abschneiden und an die neue Motorhaube verlängern, einpassen und anschweißen. Die Idee war gut und ich konnte die neue Haube preisgünstig erwerben und war froh, dass ich die alte Motorhaube nicht mehr ausbeulen sowie die Risse verschweißen musste. Danach fuhr ich südlich weiter nahe Landsberg am Lech und holte das versprochene Sulzer-Emblem ab.



Im Sommer 1995 fing ich an, den Sulzerschlepper erstmals zu entrostern, zu reinigen und die Kotflügel

einigermaßen provisorisch herzurichten. Auch baute ich die Motorhaube um. Da ich auf Montage im Außendienst war und daher wenig Zeit zum Restaurieren hatte, konnte ich nur Stück für Stück Grundieren, Lampen und Elektrik erneuern, Bremsen reinigen und nachstellen. Ich konnte noch

einen von den beiden Sprengingfelgen, eine zweite gleiche Felge bei Richard F. in Wiesloch ergattern und zwei neue Reifen aufziehen. Vollabnahme und TÜV wurde anstandslos abgenommen und neu zugelassen.

Nun konnte ich mit dem Sulzer im Badischen und Rheinland Pfalz an mehreren Schleppertreffen teilnehmen und stellte immer wieder fest, dass sowohl



dieser Sulzer S22 W als auch generell die Sulzer-Schlepper unbekannt waren. Daher traf ich bis Heute außer auf den beiden reinen Sulzertreffen 2007 und 2011 in Hergertswiesen bei Augsburg keinen zweiten Sulzer an.

Auf dem Traktortreffen am Technik Museum in Speyer Anfang August 1996 sprach mich zufällig ein Besucher an, ob dieser Sulzerschlepper hier in Speyer im Einsatz war. Ja, sagte ich, dieser Sulzer war laut Fahrzeugbrief jahrelang in Speyer. Auch sagte er mir, nach genauerem Hinsehen, dass der bestimmt in der Bahnhofstraße im Speditionsbetrieb gelaufen ist. Ich fragte ihn, woher er den genau kenne. Er erzählte mir, dass er mit seinen Eltern in seiner Kindheit hier in Speyer in der Bahnhofstraße gegenüber der Speditionsfirma gewohnt hätte und wohne jetzt in einem anderen Stadtteil. Er erkannte den Schlepper sofort, trotz fehlendem Sulzer- Emblem über der Motorhaube, an der Sitzbank, da durfte er als Kind oft mal mitfahren sowie an der Rockinger- Anhängerkuppelung. Weiter erzählt er mir, dass da auch eine Druckluftbremsanlage angebaut war, da könne er sich noch gut daran erinnern, da diese ab und zu gezischt hat (Kompressor und Druckkessel fehlten, Ventilsteuerung und Leitungen waren noch verbaut). Auch war eine Frontscheibe mit Dach angebaut. Ob das Dach aus Blech oder Stoff war, konnte er mir nicht mehr so genau sagen. Leider wisse er nicht, wo der damalige Besitzer bzw. dessen Nachfahren jetzt wohnte und er selber hat auch keine alten Bilder. Zum Schluss fragte ich, welche Farbe dieser Sulzer-Schlepper hatte. Soweit er sich noch erinnern konnte war er dunkelrot,



Meine Vermutung war richtig, denn ich habe an verschiedenen Stellen, wo man mit dem Pinsel nicht hingekommen ist, alte weinrote Lackstelle entdeckt, auch in der Werkzeugkiste. Auch die vier Gewindebohrungen an jeder Seite an der Kupplungsglocke deuten darauf hin, dass da ein Dach mit Frontscheibe angebaut war. Somit hatte sich auch diese Vermutung bestätigt.

14 Tage später machten meine Frau und ich mit Sulzer und Wohnwagen, den beiden Söhnen mit ihrem 11er Deutz und Gutbrod-Balkenmäher verladen auf Anhänger eine große 6 Tage Fahrt von Meckesheim nach Gutmadingen / Schweiz nahe Schaffhausen zum Schleppertreffen und wieder zurück.

Während dieser Fahrt liefen Sulzer und 11er Deutz einwandfrei und ohne Panne 526 km. Zuhause angekommen, stellte ich nach einigen Tagen beim Sulzer fest, dass zwischen Motor und Kupplungsglocke immer nach längerem Stillstand eine Öllache am Boden war. Auch beim näheren Hinsehen über den Motorblock bewegte sich bei laufendem Motor der Zylinderkopf ca. 1-2 mm hin und her und drückte dabei ganz minimal Öl heraus. Während der Schweizfahrt brauchte ich ca. 1,5 Liter Motoröl. Danach hatte ich den Schlepper Anfang 1997 nach ca. 1120 km Testfahrt abgemeldet und beschlossen, ohne Zeitdruck und Hektik in den kommenden Jahren den Schlepper komplett zu zerlegen, um alle Dichtungen und Lager am Motor und Getriebe zu erneuern und eine Fahrerkabine aufzubauen.

Nächster Bericht folgt!



Ich hoffe, es hat euch Spaß gemacht zu lesen und alle würde sich freuen, wenn Du mal ein Bericht über Deinen Traktor ins OSCK Clubzeitung schreibst.