

Restaurationsbericht eines Hanomag R16

Vorweg sei kurz etwas gesagt. Mein Vater, Johannes Tellmann, und ich, sein Sohn Wolfgang, haben vor einiger Zeit unser Fabel für alte Landmaschinen entdeckt, und üben dieses Hobby nun gemeinsam mit den Schlepperfreunden Flachsmeer aus. Der folgende R16 gehört meinem Vater, wir haben ihn gemeinsam restauriert, wie eigentlich alle unserer Maschinen, und ich schreibe nun diesen kleinen Bericht. In den folgenden Zeilen wird es öfter vorkommen, dass man sich nicht mehr ganz sicher ist, wem der Schlepper gehört und wer dran gearbeitet hat. Liegt einfach daran, dass wir das gemeinsam machen und uns da selber nicht immer ganz so sicher sind...

„Ein bisschen Blech, ein bisschen Lach und fertig ist der Hanomag!“ wer kennt diesen Spruch nicht? Dass es in der Realität doch meist etwas mehr ist, zeigt dieser kleine Bericht über die Restaurierung eines, eigentlich sehr gut erhaltenen Hanomag's vom Typ R16A, Baujahr 1954.

Hanomag, das war schon immer ein kleines Fabel von meinem Vater. Als wir den kleinen R16 bei uns ganz in der Nähe entdeckten, und dieser auch noch auf einer bekannten Internetseite angeboten wurde, hatten wir schon einen Hanomag R324S, einen Brillant 600 und einen Granit 500 wieder zum Leben erweckt. „Hinfahren, Angucken!“ waren die Worte meines Vaters.

Gesagt, getan. Optisch gar nicht mal so schlecht stand er nun da. Allein gelassen unter ein paar Bäumen. Sein Besitzer meinte, es wäre schon einmal angefangen worden ihn fertig zu machen, allerdings läuft er nur auf Standgas.

Nur auf Standgas, heißt aber immerhin, dass er läuft. Kurz unter der Haube einen losen Gasgestänge ausfindig gemacht, dem Verkäufer die Hand geschüttelt und ab vor den PC: Mitbieten!

Nicht ganz einen 1000er sollte er im Endeffekt kosten, ein Schnäppchen!

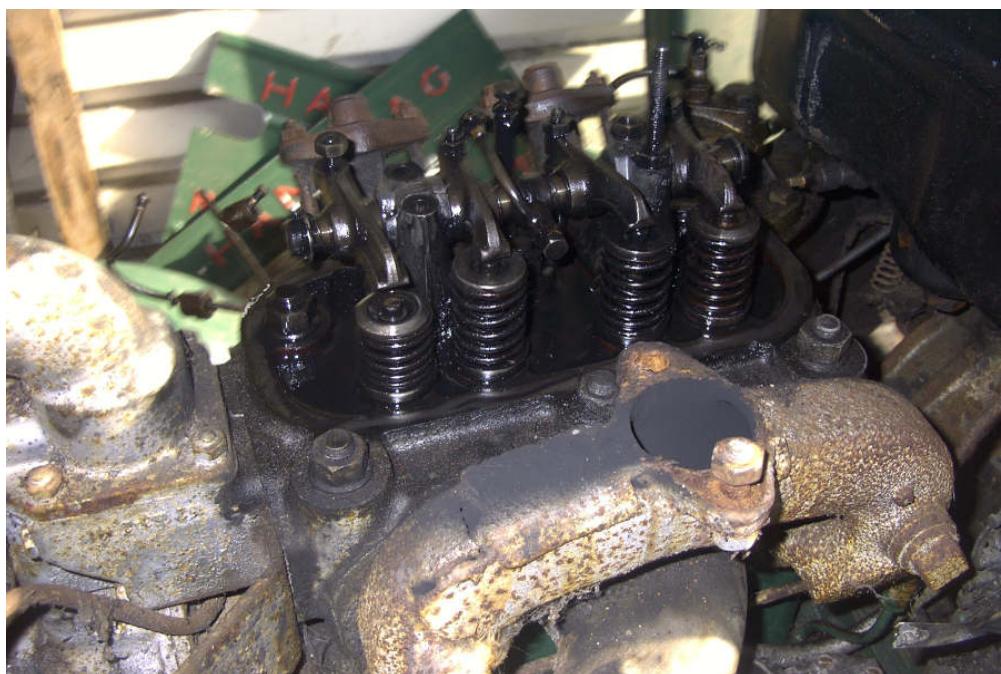
Mit dem guten Mann noch kurz telefoniert, Auto und Trailer organisiert und hin, abholen!



Zuhause angekommen wurde erst einmal ein kleiner Rundumcheck gemacht. Haube runter, Seitenbleche ab und erstmal nach dem Öl schauen. Es war da, sagen wir es mal so. Für den ersten Versuch allemal noch gut genug. Also: Wasser drauf, kurz eine Stock in den Tank gehalten und etwas Diesel nachgekippt. Batterie dran, Schlüssel rein und dann den Anlassschalter betätigen um zu sehen ob sich was bewegt. Tat es aber nicht. Schade. Da kam dann zum ersten Mal mein Beruf ins Spiel, Kurzcheck der Elektrik.



Ein paar Handgriffe später kam Bewegung in die Sache. Leider aber war vom Anspringen nicht die Rede. Viel Qualm und ein etwas merkwürdiger Klang beim Orgeln brachte das Unternehmen schnell wieder zum Erliegen. Da Kompression hörbar vorhanden war, nahmen wir als erste Handlungsmaßnahme den Ventildeckel ab. Und da sahen wir schon das Desaster. Ein Auslassventil saß fest.



Da die Kipphebelwelle auch einen Knacks abbekommen hatte, entschieden wir uns, den Kopf zu demontieren und die Ventile nachzufräsen, bzw. zu schleifen. Leider stellte sich heraus, dass der kleine R16 wohl ziemlich lange draußen gestanden haben muss. Beide Auslassventile waren vom Rost sehr angefressen. So etwas passiert, wenn der Auspuff nach oben liegt, und der Schlepper lange Zeit dem Regen ausgesetzt ist.

Da mittlerweile auch das Kühlwasser durch ein Leck in der Wasserpumpe auf ein ziemlich niedriges Niveau gesunken war, war erst einmal Teilesuche angesagt.

Ein paar Wochen später waren Auslassventile, Wasserpumpe und ein Dichtsatz besorgt und es konnte weiter gehen. Die Einlassventile brauchten lediglich nachgeschliffen werden, die Einspritzdüsen gereinigt und neu eingestellt werden.

Die ersten Versuche mit dem Anlasser waren wieder einmal recht ernüchternd. Da auch der Anlasser einen leichten Defekt aufwies, entschlossen wir uns zur etwas „brutaleren“ Methode. Anschleppen! Im größten Gang natürlich, kaum schneller als der Anlasser den Motor drehen würde.

Ein paar beherzte Anläufe mit einem improvisierten Tank, und siehe da:

Das Motörchen kann tuckern! Jedem Schlepperfreund geht das Herz auf, wenn „sein Baby“ zum ersten Mal laufen lernt.



Noch etwas rauchig und stotternd, aber es ist Bewegung drin. Wie man sieht wurde in der Zwischenzeit auch schon einmal der Kühler bearbeitet. Dieser war zwar Dicht und ohne nennenswerte Defekte, allerdings hatten die Gummi-Halterungen die Jahre nicht so wirklich überstanden, so dass das ganze Ding mehr von den Schläuchen als von was anderem gehalten wurde. Unter dem Kühler gab es auch noch eine Überraschung der leicht gruseligen Art. Ein Vogel. Irgendwann hatte sich das arme Tier unten im Achsträger verkrochen und fand nicht mehr heraus. Ein Ornithologe hätte uns wohl sagen können was für ein Fluggetier es genau einmal gewesen war, wir konnten es anhand des Skeletts nicht.

Das Gespräch neben dem tuckernden R16 ging aber dann eher in Richtung was als nächstes kommt und dass das Schlimmste wohl überstanden sei. Jetzt war es an der Zeit das Getriebe zu testen, und ob und wie die Kupplung arbeitet.

Den Gedanken noch nicht ganz zu Ende gedacht, streikte der R16 mit einmal. Als hätte man ihn ausgestellt. Ohne groß darüber nachzudenken, wollten wir ihn dann wieder anschleppen. Oder eben auch nicht. Gleich bei dem ersten Meter schoss es aus dem Auspuffkrümmer: Wasser!

Wasser? Woher? Kopfdichtung nicht richtig montiert? Kopf gerissen? Man macht sich da ja so seine Gedanken. Den Guten wieder unter Dach in seine neue Stammecke geschoben ging es an die Suche. Kurzerhand wurde der Kopf wieder demontiert. In einem Zylinder stand Wasser, aber woher? Die Kopfdichtung hatte gut abgedichtet, und auch der Kopf schien in Ordnung zu sein. Ein Taschenlampenblick später kam das Ergebnis: Laufbuchse gerissen, na toll...

Jetzt ging das Demontieren erst richtig los. Die Ölwanne wurde ausgebaut, was nicht unbedingt einfach ist, da einem bei Hanomag meistens die Vorderachse im Weg ist. Die Pleuel gelöst und die Kolben demontiert. Die Kolbenringe waren zwar nicht verschlissen, hatten aber auch schon bessere Tage hinter sich. Jetzt die Laufbuchsen ziehen. Vermüntiges Werkzeug besorgt, und ran an den Speck. Aber was einmal über 50 Jahre fest zusammen war, trennt sich nicht so einfach. Ein lauter Knall und sie kamen. Der Block blieb unbeschädigt, ein Glück!

Nun sahen wir auch warum die Buchse gerissen war. Da der R16 nicht nur draußen im Regen gestanden hatte, sondern mindestens genau so lange auch ohne Wasser, hatte sich der Rost breit gemacht. Und zwar so stark, dass von beiden Buchsen an manchen Stellen nur noch ein oder zwei Millimeter Wandstärke vorhanden waren. Die thermischen Verhältnisse und der Druck beim Zünden eines Dieselmotors erbrachten dann den zentimeterlangen Riss.





Also: zurück an den PC und Teile organisieren. Das war überraschend einfach, da Hanomag zu seiner Zeit auch ein sog. Baukastensystem bei seinen Motoren pflegte. Das machte eine Nachfertigung heutzutage natürlich auch attraktiv für viele Teilehändler, so dass ein Zylindersatz schnell organisiert war. Neue Buchse, Kolben mit Ringen und ein neuer Kolbenbolzen waren für angemessenes Geld zu haben.

Nun wurde der Motor natürlich erst einmal gereinigt. Die Pleuellager wurden vermessen, und obwohl Gebrauchsspuren vorhanden waren, waren sie dennoch im Maß und wurden nur gereinigt und wieder verbaut.



Im Motor selbst war Putzen angesagt. Der Ölschlamm von mehr als 50 Jahren wurde restlos entfernt und die Ölwanne „ausgebaggert“.



Wer jetzt denkt, dass sei eine Katastrophe, der liegt falsch. Ältere Motoren haben keinen richtigen Ölfilter. Es ist Absicht, dass der Dreck aus dem Motor sich nach und nach in der Ölwanne absetzt. Eigentlich sollte diese auch von Zeit zu Zeit gereinigt werden, aber welcher Landwirt hat schon die Zeit dazu...

Zusammenbau war angesagt! Stück für Stück wurde aus den vielen Schrauben, Klammern und anderen Einzelteilen wieder ein Motor.

In der Zwischenzeit, man macht ja nach Feierabend irgendwie immer noch weiter, fand sich sogar ein voll funktionstüchtiger Anlasser!

Und dann kam der große Tag. Alles war eingestellt, der Tank mit frischem Diesel gefüllt, das gute Marken – HD – Öl eingefüllt. Neue Glühkerzen wurden sicherheitshalber verbaut und auch die eigentlich guten Einspritzdüsen mit neuen Einsätzen versehen. Entweder ein Top-Motor, oder gar nicht war jetzt die Ansage.

Und dann kam der große Moment. Alles ein bisschen wie am ersten Tag. Schlüssel drin, kurz orgeln um den Anlasser mal unter Last zu testen und beim Loslassen des Schalters der erste „Puff“. Was war das?

Ohne Vorglühen? Und in der Tat, dann eine gute Minute vorgeglüht, immerhin war ja kein Winter, und nach ein paar Umdrehungen machte der Motor Geräusche, wie man sie von ihm erwartet. Im Standgas etwas sehr hollprig, aber das legt sich noch. Dachten wir. War aber nicht so. Egal wann und wie wir den Hanomag D14 Motor anließen, im Standgas war es eine mittelprächtige Katastrophe. Er lief nur auf einem Zylinder, soviel stand fest. Als erste Idee, kamen uns die Düsen in den Sinn. Es hätte ja sein können, dass wir uns bei der Einstellung vertan haben. Also ausgebaut und nochmals überprüft, leider oder zum Glück man weiß es nicht, ohne Ergebnis. Die Düsen waren in Ordnung. Die Pumpe defekt? Das wäre jetzt nicht so gut, immerhin kostet die nen Haufen Geld. Wir haben also den Seitendeckel der Pumpe entfernt und den Motor erneut gestartet. Nun konnte man sehen, dass das vorderste Pumpenelement gar nicht weit genug gedrückt wurde. Das ist technisch eigentlich nicht möglich, da die Pumpenelemente von einer sehr massiven Nockenwelle betätigt werden, und so ein Nocken bricht ja nicht mal eben so ab.

Wir bauten also die Pumpe aus, und schon beim Ausbauen kam des Rätsels Lösung. Das vordere Kugellager der Pumpe war eigentlich kein Kugellager mehr, zumindest waren keine

Kugeln mehr drin und die Nockenwelle der Pumpe hatte so die Möglichkeit nach unten so weit „auszuweichen“, dass das vordere Element gar nicht mehr richtig betätigt wurde. Da kann man sich jetzt lange wundern, wieso der Motor überhaupt lief, taten wir aber nicht. In vorsichtiger Kleinarbeit ersetzten wir beide Lager. Die eingebaute und nach Anleitung eingestellte Pumpe brachte den kleinen R16 dann auch wieder auf Touren. Die Technik war also soweit fertig. Jetzt endlich kamen wir zu „dem bisschen Blech und dem bisschen Lack“. Sämtliche Teile wurden von Hand gereinigt und geschliffen. Ein Auspuff wurde neu angefertigt, Leuchten organisiert, kleinere Ausbeularbeiten erledigt und die ganzen Kleinigkeiten gemacht.

Dann fehlte nur noch die Farbe. Hier sei kurz gesagt, auch wenn Silber gerade im Trend war, den Motor in Silber zu lackieren war vom Vorbesitzer nicht grad die dollste Idee.

Silberbronze färbt nämlich ab. Auch nach Jahren noch, da kennt die nichts. Das Vorbereiten für die Lackierung, also das Reinigen und Schleifen des R16, endete abends beim Waschen immer (!) mit einem Silbersee in der Dusche...

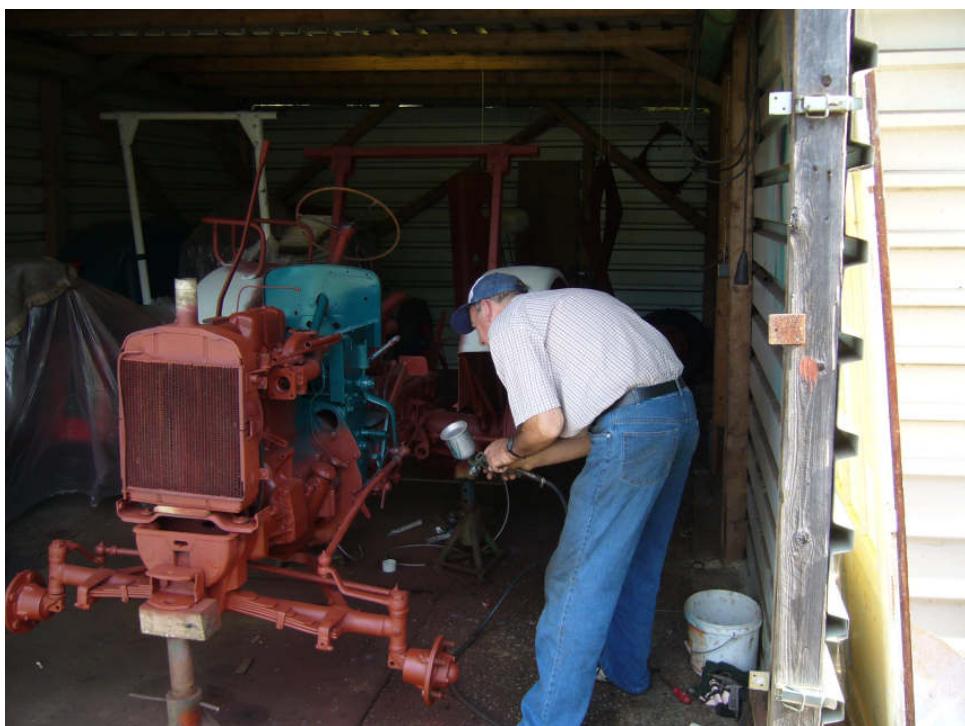
Dann war der Tag gekommen, alles aufgebockt, oder aufgehängen, schnappte mein Vater sich die Lackerpistole und den ersten Pott Grundierung.





Es ist immer wieder toll. Bekannte und Freunde kommen ja immer mal wieder vorbei. Das komplette Demontieren und wieder zusammenbauen des Traktors wurde einfach mal so hingenommen. Als man am Schleifen war meinten die ersten schon, ob wir denn gar nicht weiterkommen. Aber als dann die erste Farbe drauf war, was ja nun die kleinste Arbeit ist, da sagten plötzlich alle wie weit wir nun wären. Naja, der Fachmann staunt und der Laie wundert sich halt.

Natürlich blieb er nicht in Rostschutz – Rotbraun.





Jetzt nur noch ein bis zwei Tage warten bis die Kunstharsfarbe durchgetrocknet war. Dann konnte es endlich an die Endmontage gehen.



Dann noch schnell ein paar Kabel verlegt, alles durchprobiert und den Kleinen wieder auf seine Füße gesetzt und schon hat man nach ca. 1 ½ Jahren Arbeit in der Freizeit einen richtig schönen, kleinen Oldie. Schön ist, dass man so ziemlich jede Schraube persönlich beim Vornamen kennt und man irgendwie viel „stolzer“ auf sein Schätzchen ist, als wenn man ihn schon restauriert gekauft hätte. Allerdings muss man auch sagen, dass es ja nun nicht mehr so viele unrestaurierte Oldies gibt. Auch wenn es sehr viel Arbeit war, und teilweise mit herben Rückschlägen verbunden, es hat trotzdem wahnsinnigen Spaß gemacht und ist ein toller Ausgleich zum Alltagsstress. Und allemal besser als vor der Glotze zu sitzen...



Natürlich bekam der Kleine auch noch seine TÜV-Abnahme und ein Kennzeichen. Er ist zwar nicht der schnellste, er ist auch ganz gewiss nicht der zugstärkste, aber es ist definitiv das reinste Vergnügen mit ihm übers Land zu tuckern!!!

Ich hoffe ihr hatten Spaß daran diesen kleinen Bericht zu lesen. Wer weiß, vielleicht begeistert sich so ja der eine oder andere für dieses schöne Hobby. Und vielleicht denkt der eine oder andere an diese kleine Geschichte, wenn er sich mal wieder über diese lahmen Krücken und Schrotthaufen die einem Sonntags auf deutschen Straßen begegnen aufregt, und hat ein bisschen Verständnis dafür, dass der Fahrer trotz Hupen und anderer Gesten noch lächeln kann.