

IMPRESSUM

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Fotos aus den Archiven der Hersteller und Jan Lo; janwerners Pulling-Bilder.

Bildnachweis: Sofern Bilder nicht gemeinfrei sind, befinden sich die Bildquellen unter den jeweiligen Abbildungen; die Rechte an den Bildern verbleiben bei den Urhebern.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-03917-8

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Ein Unternehmen der Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2016

© 2016 & ™ Discovery Communications, LLC. DMAX and associated logos are trademarks of Discovery Communications, LLC. Used under license. All rights reserved.

Sie finden uns im Internet unter WWW.MOTORBUCH-VERLAG.DE

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Martin Gollnick/Joachim Köster/Joachim Kuch

Innengestaltung: Luis dos Santos

Projektkoordination DMAX: Laura Lamertz/Rolf Schlipkötter

Druck und Bindung: Gorenjski Tisk Storitve d.o.o., 4000 Kranj

Printed in Slovenia

Der Claas Xerion 5000-4000 bezieht bis zu 520 PS Leistung aus einem Sechszylinder-Dieselmotor von Mercedes-Benz. Weitere Besonderheiten dieser Großtraktorreihe sind ihre vier gleich großen Räder.
(Foto: © Claas Media Database)

VORWORT	4
AGRIA	6
ALLGAIER	8
BAUTZ	12
BUNGARTZ	16
CLAAS	18
DAIMLER-BENZ	28
DEUTZ	38
DEXHEIMER	52
EICHER	54
FAHR	62
FENDT	64
GÜLDNER	80
GUTBROD	84
HANOMAG	86
HATZ	92
HELA	94
HOLDER	98
HÜRLIMANN	102
IFA	106
IHC	114
JOHN DEERE	124
KRAMER	138
LANZ	140
MAN	150
MB-TRAC	156



MIAG
NORMAG
ORENSTEIN & KOPPEL
PORSCHE
PRIMUS
RITSCHER
SCHLÜTER
STEYR
WAHL
WESSELER
ZETTELMEYER

162	KLEINE DEUTSCHE TRAKTORENHERSTELLER	200
164	BTG/Deuliewag/	
172	Hako/Kälble	202
174	Kelkel/Kögel/	
178	Krieger/Krümpel	204
180	Mulag/Nordtrak/	
182	Röhr/Ruhrstahl	206
188	Sauerburger/Stihl/	
194	Stock/Zanker	208
196		
198	FULL PULL	210
	Best Solution	212
	Dschinni Evolution	214
	Erlkönig	216
	Green Fighter	218
	Green Monster	220
	Iwan	222



VORWORT

VON ACKERSCHLEPPERN, BAUERNDIESELN UND BULLDOGS

Während in den USA die Ausstattung der Landwirte mit arbeitserleichternden Landmaschinen schon im 19. Jahrhundert eingesetzt hatte, kamen in Deutschland Mechanisierung und Motorisierung der Bauern nur langsam voran. In der Entwicklung der neuen Fahrzeuggattung Traktor hinkten die Deutschen Ländern wie den USA hinterher. Weil sich aber gerade die riesigen und spritfressenden Schlepper aus den Vereinigten Staaten nicht sehr gut für die kleinräumigeren europäischen Verhältnisse eigneten, begannen spätestens nach dem Ersten Weltkrieg auch in Deutschland zahlreiche Firmen – darunter oftmals sehr kleine – mit dem Experimentieren und Entwickeln von motorgetriebenen Zugmaschinen, um mit geeigneten Lösungen für den deutschen und europäischen Markt diese Lücke zu füllen.

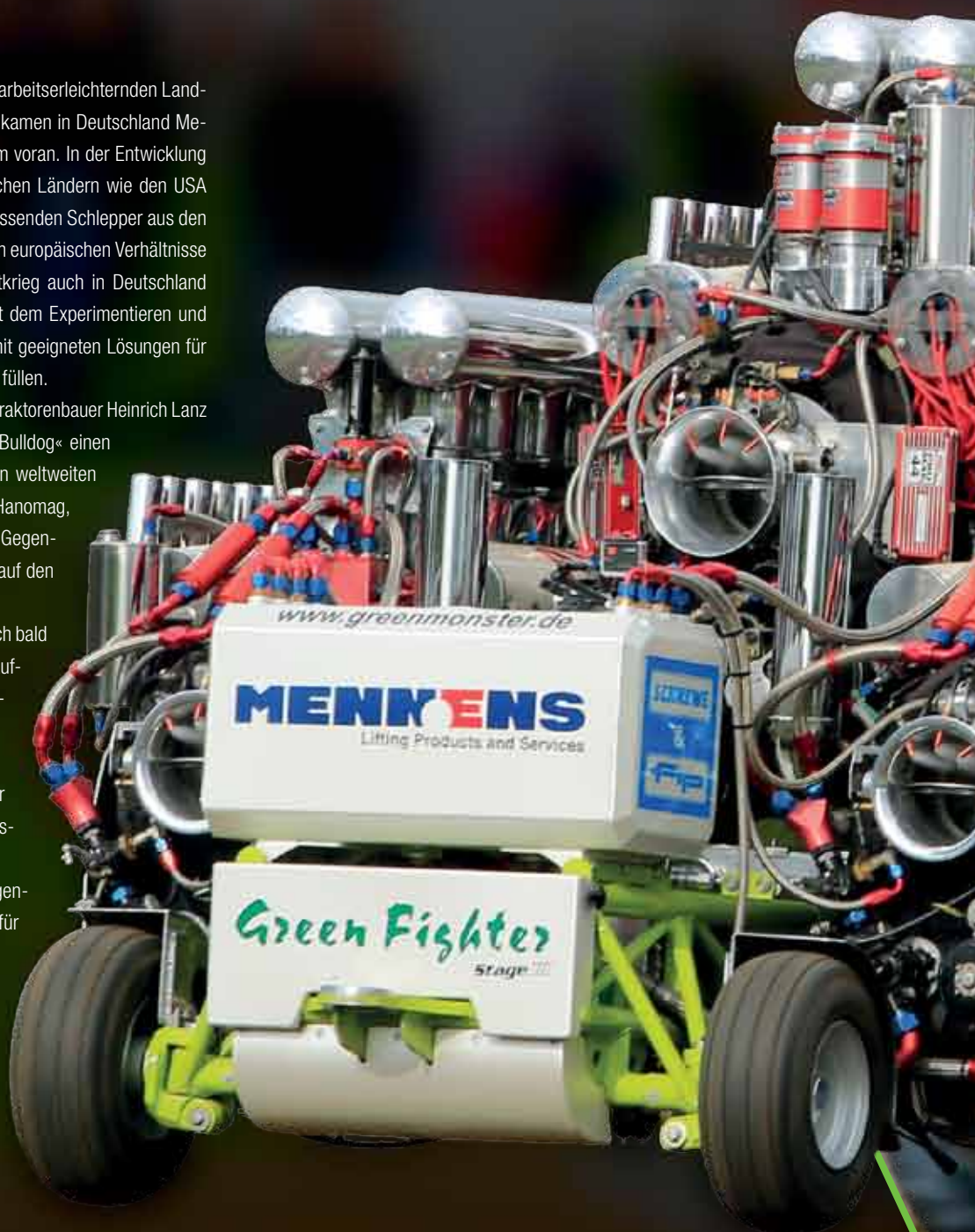
Bereits in den 20er Jahren konnte sich der Mannheimer Traktorenbauer Heinrich Lanz mit seinem von einem Glühkopfmotor angetriebenen »Bulldog« einen Spitzenplatz unter den deutschen Herstellern und einen weltweiten Bekanntheitsgrad sichern. Andere Firmen wie Fendt, Hanomag, Eicher oder Deutz ließen nicht lange auf sich warten; im Gegensatz zu Lanz und den Amerikanern setzten diese rasch auf den sparsameren Dieselantrieb.

Zu diesen großen deutschen Traktorenbauern gesellte sich bald eine Vielzahl kleiner und kleinster Betriebe, die von den Aufschwungphasen der deutschen Landwirtschaft mitprofitieren wollten und so ihren Teil dazu beitrugen, dass nach mühevollen Anfängen die heimischen Bauern motorisiert wurden; gerade in der Wirtschaftswunderzeit der 50er Jahre konnten endlich selbst kleine Bauernhöfe mit passenden und bezahlbaren Schleppern versorgt werden. Die wirtschaftliche Entwicklung im Verlauf der darauffolgenden Jahre und Jahrzehnte zeigte jedoch, dass die Luft für kleine Betriebe – auch für bereits etablierte – immer dünner wurde. Nachdem der Markt erst einmal gesättigt war, zwang der zunehmende Konkurrenzdruck durch inländische wie ausländische Traktorenhersteller viele einheimische Betriebe entweder zur Fusion mit größeren Firmen oder zur Geschäftsaufgabe. Auf diese Weise lichtete sich mit der Zeit das einstmalige riesige Feld der auf dem deutschen Markt agierenden Traktorenfirmen von selber.

Manche Namen – wie Fendt und Deutz – existieren als Marken immer noch, auch wenn sie nicht mehr selbständig sind. Andere, wie z. B. Lanz, gingen in einem größeren Konzern auf, wechselten die Branche oder traten, wie im Falle Claas, erst relativ spät als Traktorenproduzenten in Erscheinung. Wenige kleine Hersteller, wie etwa Holder, konnten sich hingegen in Marktnischen behaupten und blieben selbständig.

Dieses Buch stellt die wichtigsten Schlepper made in Germany, die in mehr als hundert Jahren entstanden sind, in Wort und Bild vor. Es porträtiert die oft spannende und wechselhafte Geschichte ihrer Hersteller und berücksichtigt dabei zudem eine Vielzahl kleinerer Schlepperbetriebe sowie die Traktoren aus der ehemaligen DDR.

JOACHIM M. KÖSTNICK





CLAAS

CLAAS

Green Fighter

BÜCKER + ESSING

HÖNER
Technic

ERIKS
Drehmomt-Prüfung

Herremeyer & Graebing
Kombi- und Spezialmaschinen

CLAAS

LVM-Servicebüro
Aloys Rüter
www.lvm.de

TOTAL

Die heute noch existierende Agria-Werke GmbH verdankt ihre Entstehung dem Umstand, dass die beiden Geschäftsführer einer Karlsruher Zahnradfabrik, Otto Göhler und Erwin Mächtel, es schafften, ihr Zweigwerk in Ruchsen nach dem Zweiten Weltkrieg vor der Demontage zu bewahren.

Die beiden Männer brachten die Produktionsanlagen ins nördlich von Neckarsulm gelegene Möckmühl in dem gerade von den Besatzungsmächten gegründeten Land Württemberg-Baden. Mit den Maschinen und den Fachkräften, die ihnen in den Nachkriegswirren zur Verfügung standen, begannen sie 1946 mit der Produktion von Spielzeugautos, Tabakpfeifen, Handbohrmaschinen und zusätzlich von Zahnradern. Das waren noch nicht die Produkte, die die Firma längerfristig tragen konnten. Da brachten die Weinbauern in ihrer Nachbarschaft sie auf die Idee, mit radangetriebenen Motorhacken zu experimentieren. Die wirtschaftlichen Bedingungen und die Materialbeschaffung waren allerdings zu Beginn schwierig. Erst die Währungsreform 1948 schuf die Voraussetzung, mit der Herstellung der neuen Motorhacken richtig durchzustarten. Zum auch als Einachsschlepper verwendbaren Motorhacken-Erfolgsmodell namens »Agriette« Ende der 50er Jahre gesellte sich die ebenfalls erfolgreiche Einradgartenfräse »Agria Baby«. Beide begründeten mit den Ruf des Unternehmens.

Agria blieb jedoch anderen Produktparten gegenüber weiterhin offen. Weil der Bedarf auf dem Markt vorhanden war, baute die schwäbische Firma von 1950 bis 1954 sogar einen Dreirad-Lastenroller mit dem Namen »Triro«. Selbst Gefriertruhen fand man von 1959 bis 1964 im Agria-Produktangebot.

Mit der Übernahme der Maschinenfabrik Schilling in Karlsruhe-Durlach 1953 besaß Agria nun auch deren Einachsschlepperproduktion. Mit dem Universalschlepper »Typ 1600« begann Agria eine erfolgreiche Produktreihe, die bis heute einen wichtigen Teil des Sortiments ausmacht. Der Bau eines leichten Geräteträgers wurde ebenfalls versucht, ein Serienbau unterblieb allerdings wegen technischer Probleme.

Mit dem »Agria 4000« stieg die Firma Mitte der 50er Jahre erfolgreich in die Herstellung von Zweispur-Vierrad-Kompaktschleppern ein, die im Obstanbau und im Kommunalbereich zum Einsatz kamen. Die sechsgängige Maschine besaß einen 10-PS-Dieselmotor und konnte ihre Spurweite verstellen.

Den großen Durchbruch auf dem Schleppermarkt glückte Agria 1964 mit dem Schmalspurschlepper 4800, der für Sonderkulturen und Gartenbau gedacht war. Vier Jahre später erschienen der Allradschlepper 6700 mit Allradlenkung und -bremsanlage sowie der 3900 Weinberg-Trac, der ebenfalls mit Allrad ausgerüstet war, dazu noch mit einem Seilwindensystem, um sich an Weinbergen hochziehen zu können. Bei der Motorenentwicklung arbeiteten die Möckmühler damals eng mit NSU in Neckarsulm zusammen. Schon in den Einachsfräsen fand sich der NSU-Quickly-Motor. Agria baute in den 70er Jahren das Angebot an Kompaktschleppern aus, es entstanden viele weitere Modelle, darunter der »Typ 5700« mit 16-PS-Dieselmotor, der »Typ 4800 K« mit 23-PS-Zweizylinder-Diesel oder der 26 PS starke »Typ 6900« mit wassergekühltem Motor. Mit dem Erfolg einher ging gleichzeitig die Expansion der Firma. Zuerst wurden Betriebe in Adelsheim und Jagsthausen, dann zusätzlich außerhalb Deutschlands in Griechenland, Spanien und Italien gegründet. Agria exportierte seine Produktpalette unterdessen in über 150 Länder, die Firma wurde Weltmarktführer auf dem Gebiet der Gartenfräsen.

Im Laufe der folgenden Jahre verschärfte sich die Konkurrenzsituation unter den Anbietern von kleinen Schleppern, viele Firmen aus dem Ausland drängten auf den deutschen Markt. Zu Beginn der 90er Jahre ließ Agria deshalb seine Modellpalette an vierradrigen Kompaktschleppern auslaufen. Das Unternehmen hat stattdessen sein Angebot im Bereich der motorisierten Gartengeräte ausgebaut und bietet seitdem für Grünflächen- und Bodenbearbeitung sowie Grundstücks- und Wegepflege ein breites Spektrum an Arbeitsgeräten an, darunter Motormäher, Geräteträger, Motorhacken, Einachsschlepper, Kehrmaschinen, Anbaugeräte und anderes mehr.



Das Modell Agria 2800 D bei einer Ausstellung. Mit seinen Einachsschleppern begründete Agria eine erfolgreiche und langlebige Produktreihe.





Der Agria 6700 von 1973 verfügte dank seiner Knicklenkung über einen sehr engen Wendekreis.
(Foto: © Sammlung Gebhardt)



Die Schmalspurschlepper von Agria sind für Arbeiten auf engstem Raum wie hier auf einem Soldatenfriedhof konzipiert.



Der Rasentraktor Agria 930 aus spanischer Fertigung beim Heuernte-Einsatz.

(Foto: © Luis Miguel Bugallo Sánchez, CC-BY-SA 2.0)



Mit dem R 18 von 1946 begann Allgaier die Herstellung von eigenen Traktoren.



Bereits in Rot lackiert: das Einstiegsmodell A 12 von 1952.

(Foto: © W. Leiter, CC-BY-SA 3.0)



Allgaier bot nach dem Krieg den deutschen Landwirten preiswerte und einfache, aber grundsolide Schlepper an.

(Foto: © Rosenzweig, CC-BY-SA 3.0)



Nur ein Jahr lang gebaut wurde der 24 PS starke A 24, nämlich von 1952 bis 1953.



Als Georg Allgaier im Jahr 1906 im schwäbischen Hattenhofen bei Göppingen einen kleinen Betrieb zur Anfertigung von Schnitt- und Stanzwerkzeugen gründete, war noch nicht zu ahnen, dass sein Name für eine kurze Zeit einmal zu den Großen im Traktorenbau zählen würde. Mit dem »Volksschlepper« hatte er einen umsatzträchtigen Porsche-Diesel im Angebot. Allgaier hatte es anfangs nicht leicht, diesen Betrieb überhaupt zu etablieren. Es sollte mehr als zehn Jahre dauern, bis ihm dies aufgrund des Aufschwungs im Bereich der Motorisierung nach dem Ersten Weltkrieg und dem dadurch gestiegenen Bedarf nach Werkzeugen, wie sie Allgaier anbot, in den 20er Jahren endlich gelang. Mittlerweile hatte er sich auf die Automobilindustrie spezialisiert und war mit seinem Betrieb in eine größere Fabrikationsanlage nach Uhingen umgezogen. 1929 erweiterte Allgaier dieses Engagement noch durch den Zukauf eines Presswerks, mit dem er Werkzeuge für den Karosseriebau fertigte. Das immer besser laufende Geschäft ermöglichte es ihm 1937 schließlich, seinen Betrieb in eine GmbH umzuwandeln. Zwei Jahre später erfolgte die Heirat seines Sohnes Erwin mit Elsbeth Kaelble, der Tochter von Carl Kaelble, der in Backnang eine bedeutende Firma zur Herstellung von Baumaschinen und Dieselmotoren besaß. Diese Verbindung erwies sich rund zehn Jahre später als wichtiger Wegbereiter für den Einstieg Allgaiers in das Traktorengewerbe. Denn Kaelble hatte bereits in den Jahren vor Ausbruch des Krieges mit eigenen Traktoren experimentiert, sodass sich Kaelble dem Vorhaben Allgaiers gegenüber aufgeschlossen zeigte. Ebenfalls 1939 übernahm Erwin Allgaier die Leitung im Betrieb. Dieser musste, wie viele andere, in den Kriegsjahren für die Rüstung arbeiten, ein Umstand, der ihm nach 1945 zum Nachteil hätte gereichen können. Denn ihm drohte nun die Demontage durch die Amerikaner. Doch es kam anders. Allgaier durfte bereits im Herbst 1945 wieder seine Produktion anlaufen lassen. Zu dieser Zeit schwebte ihm allerdings zusätzlich ein anderes Projekt vor. Denn er erkannte den Motorisierungsbedarf der Landwirtschaft, ohne den diese die notwendigen Ertragssteigerungen nach dem verheerenden Krieg und den vielen dazugekommenen Flüchtlingen nicht würde leisten können. In seinem Schwiegervater hatte er einen verständigen und gleichzeitig idealen Partner, denn dieser war in der Lage, in seiner Firma einen geeigneten Motor für den geplanten Ackerschlepper entwickeln zu lassen. Bereits im folgenden Jahr zeigte die Zusammenarbeit von Allgaier mit Kaelble Früchte: Mit dem R 18 (R für »Robust«) wurde der erste 18 PS starke Prototyp eines Allgaier-Schleppers fertig, ausgerüstet mit selbstentwickeltem Viergang-Getriebe und einem Einzylinder-Dieselmotor von Kaelble mit Verdampfungskühlung. Die Konstruktion war sehr einfach, aber solide; die Serienfertigung konnte bald beginnen. Der R 18 richtete sich an Kleinbauern und kam bei diesen so gut an, dass 1950 bereits 1000 Traktoren verkauft waren. Um dem Wunsch nach stärkeren Schleppern nachzukommen, brachte Allgaier 1949 den R 22 auf den Markt, der preiswerter als vergleichbare Konkurrenzprodukte war und bereits ein Jahr später als A 22 (»A« für »Allgaier«) mit Motorverkleidung erschien. Ein weiteres starkes Argument, das die Kundschaft für den A 22 einnahm, war seine Verwendbarkeit mit verschiedenen Anhängegeräten durch einfaches Zwischenstecken diverser Kupplungsstücke. Weil der Verkauf gut lief, folgten weitere Modelle unterschiedlicher PS-Stärken, darunter auch der A 40 mit einer Leistung von 40 PS. Während die A-Serie mit Motoren von Kaelble noch lief und weiterentwickelt wurde, ergab sich für Allgaier ein neuer Glücksfall. Es bot sich ihm nämlich die Gelegenheit, die Lizenz der Konstruktionsunterlagen zum »Volksschlepper« von Ferdinand Porsche zu erwerben, der in den 30er Jahren schon den Volkswagen konstruiert hatte. Porsche hatte nämlich damals bereits einen beinahe serienreifen Schlepper mit einer ganzen Reihe an technischen Besonderheiten entwickelt. Weil seine Mittel jedoch nicht dafür ausreichten, nach dem Krieg sowohl Sportwagen als auch Traktoren zu entwickeln, gab er die Konstruktion ab – an Allgaier. Unter der Bezeichnung AP 17 (Allgaier-Porsche) brachte Allgaier 1950 eine in Zusammenarbeit mit Porsche weiterentwickelte Version dieses Volksschleppers auf den Markt – und diese geriet zur Sensation. Die unerwartet vielen Bestellaufträge machten es erforderlich, nach einer