

Schlepper Post

**Rustikal:
Mercedes OE**

**Rübenreise:
Nostalgietour nach Elsdorf**

**Runderneuert:
Normag Faktor 1**



**ALLE
TERMINE
2007**



Auf die harte Tour

Normag- Restaurierung mit Hindernissen

Als Freund alter Landmaschinen war Hartwig Heil seit Jahren auf der Suche nach einem Normag Faktor 1 mit 15 PS. Genau so einen hatte sein Großvater einst als Neufahrzeug gekauft – den ersten Schlepper im Ort. Da Normag nie große Stückzahlen produzierte, gestaltete sich die Suche schwierig – und die Ersatzteilversorgung erst recht.

„Eigentlich war ich mit meinem Vereinskollegen in das Museum gekommen, um ein Löschfahrzeug zu besichtigen, das die Veteranenfreunde Karlsdorf-Neuthard erwerben und restaurieren wollten. Diese Feuerwehr war aber in einem Zustand, der ernste Zweifel an der Durchführbarkeit einer Restaurierung aufkommen ließ. Also ließen wir in dem riesigen Schuppen mal die Blicke schweifen, ob sich nicht ein anderes Fahrzeug als Ausgangsbasis für eine Restaurierung anbieten würde. Und dann traute ich meinen Augen nicht: Aus einer Gerümpelecke lugte die unverkennbare Motorhaube eines Normag Faktor 1 hervor, der Traum meiner Jugend. Im Schnellverfahren räumten wir einen schweren

▲ Zierlich, aber solide: Der Faktor 1 bereitet seinem Besitzer nach erfolgreicher Restaurierung viel Freude.

Fotos: Hartwig Heil

Schleifbock und allerlei Unrat auf die Seite, dann stand ich endlich vor meinem Lieblingsschlepper!

Allerdings bedurfte es noch viel Zeit und zäher Verhandlungen, bevor ich den Schlepper mit nach Hause nehmen konnte. Dort wurde er zunächst grob zerlegt, und zwar nicht in einem Rutsch, sondern in Etappen – wegen der beengten Platzverhältnisse in der Werkstatt. Anbauteile und Baugruppen wurden überholt und, sofern sie nicht bei der weiteren Restaurierung störten, gleich wieder angebaut.

Schon nach kurzer Zeit stand fest: Dieser Schlepper hat nicht viele Betriebsstunden auf dem Zähler, darauf deuteten schon die wenig abgenutzten Pedale und Trittbleche sowie der sehr gute Zustand von Motor und Getriebe nach der Öffnung hin. Verglichen mit anderen Schleppern würde ich den Zählerstand auf höchstens 3000 Betriebsstunden schätzen.

Die Kontrolle von Kolben, Zylinderlauffläche und gesamtem Kurbeltrieb ergab ein einwandfreies Bild; hier brauchte nichts erneuert zu werden. Beim Zylinderkopf hingegen erschien eine Überarbeitung unumgänglich. Sämtliche Dichtungen mit Ausnahme der Zylinderkopfdichtung mussten mangels Bezugsquellen selbst angefertigt werden. Die Zylinderkopfdichtung wurde vermessen und anhand einer technischen Zeichnung von einer Spezialfirma nachgefertigt.

Ein Blick auf Wasserpumpe und Kühlsystem genügte, um zu erkennen, dass hier akuter Handlungsbedarf bestand: Die Wasserpumpe brachte ich auf den neuesten Stand der Technik, das gesamte Kühlsystem wurde bei der Gelegenheit gründlich gesäubert. Die Flügelwellen-Lagerung hatte sich teilweise in Wohlgefallen aufgelöst; statt einer Stopfbuchse kam nun ein zeitgemäßer Wellendichtring zum Einsatz. Manchen Wintertag verbrachte ich damit, Blechteile instandzusetzen und einen neuen Auspuff anzufertigen. Alle demontierbaren Teile wurden sandgestrahlt und neu lackiert. Hier galt es, zahlreiche Löcher zuzuschweißen. An vielen Teilen musste auch aufgeschweißt werden. Merke: Je mehr man sandstrahlt, desto größer werden die Löcher...

Nachdem Lichtmaschine und Anlasser überholt waren, kam die Kraftstoffversorgung an die Reihe. Der Becher des Kraftstofffilters war durchgerostet und musste geschweißt werden. Der Tank ließ sich innen trotz mehrmaliger Reinigung nicht vollständig von Rückständen befreien. Daher entschloss ich mich, einen Dieselfilter einzubauen. Die Prüfung der Einspritzdüse ergab ein gutes Spritzbild. Die Bremsstrommeln waren in gutem Zustand, für die ausgehärteten Bremsbeläge beschaffte ich neuen Ersatz. Als schwierig entpuppte sich das Abziehen der Bremsstrommeln. Sie sitzen auf einem Konus und waren wie festgebacken. Mehrere Versuche mit selbstgebauten Vorrichtungen scheiterten, auch der Schweißbrenner half nicht weiter.

Erst die „harte Tour“ führte zum Erfolg: Ich opferte eine alte, passende Felge und schweißte auf der Außenseite 16er Rundmaterialstäbe an. Die Enden der Stäbe wurden wiederum mit einer Ronde verschweißt. Diese Spezialfelge montierte ich und setzte das Ganze mit einem 20-Tonnen-Wagenheber unter Spannung. Nach einigen gezielten Hammerschlägen auf die Ronde sprang letztendlich die Felge samt Bremsstrommel vom Konus ab – und auch die zweite Bremsstrommel ließ sich auf diese Art überlisten.



Versteckspiel: In einer Scheunenecke entdeckte Hartwig Heil seinen Wunsch-Normag.



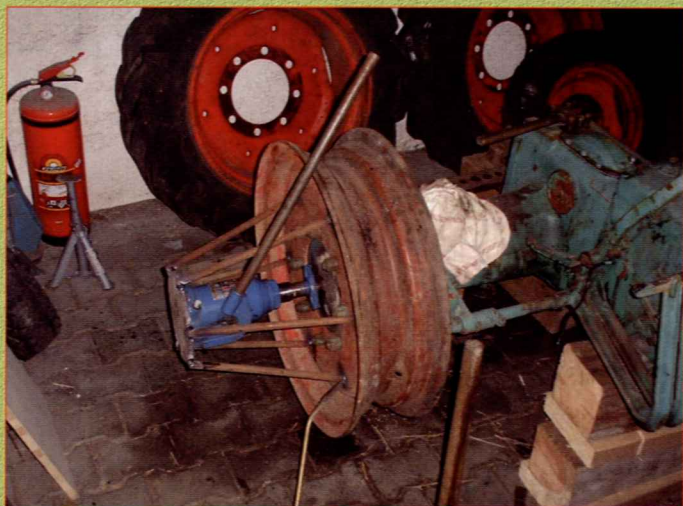
Zeit fürs Grobe: Der Faktor 1 wurde zunächst gereinigt. Dann untersuchte der neue Besitzer die Substanz.



Verbesserter Faktor:
Ein Einzylinder-Viertaktmotor aus eigener Produktion leistete 15 PS. Damit gehörte der Faktor zur Mittelklasse im Normag-Programm.

Die vorhandene Ackerschleife war vom Vorbesitzer mangels Schweißkenntnissen „kaputtrepariert“ worden, und ich habe mir aus Brennteilen eine neue angefertigt. Der ausgeschlagenen Vorderachslagerung spendierte ich neue Lagerbuchsen aus Lagerbronze; die Fahrkupplung wurde vorsorglich erneuert.

Jetzt war es soweit, dass ich alle Teile zum Lackieren vorbereiten konnte. Dabei habe ich, statt zu spachteln, wo immer es möglich war verzinkt. Nun kam etwas, das ich im Nachhinein nur als „Horrorlackierung“ bezeichnen kann:



▲ Die harte Tour: Das Abziehen der Bremstrommeln unter Spannung.

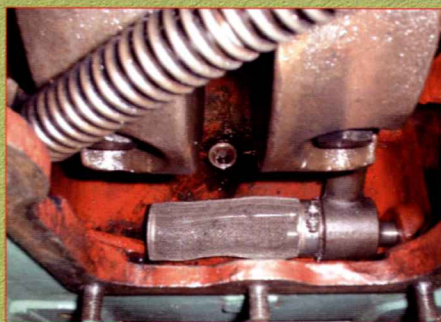
Ölfilter, betont schlicht: Nur das recht grobe Sieb reinigt das Öl – und dennoch war der Motor des Schleppers in gutem Zustand. ▶

Alle Teile wurden grundiert und lackiert, danach angebaut und nochmals lackiert. Nur hatte ich vorab den Fehler gemacht, mich bei der Lackauswahl in einem „Fachgeschäft“ beraten zu lassen. Mir wurde ein Lack empfohlen, der sich nicht mit der Grundierung verträgt – was zur Folge hatte, dass an den lackierten und montierten Teilen der fertige Lack angelöst wurde. Auf meine Reklamation hin kam der Verkäufer zu allem Überfluss noch auf die glorreiche Idee, den Traktor sandzustrahlen, um den falschen Lack wieder zu entfernen. Allein den Gedanken daran empfinde ich als Provokation. Nun schaltete ich den Lackhersteller ein, der mir die falsche Lackauswahl bestätigte. Den Verkäufer hätte ich am liebsten in der Luft zerrissen, zumal er mit dem von ihm verschuldeten Problem mehr als gleichgültig umging. Rechtsstreite in Deutschland dauern mir zu lange – deshalb blieb mir nichts anderes übrig, als die ganze Beschereung von Hand oder mit Hilfsmitteln wie Bohrmaschine und kleinen Handschleifern wieder zu beseitigen. Als die Lackierung nach diesem Fiasko endlich fertiggestellt war, ging ich daran, den Schlepper zu verkabeln und die elektrischen Verbraucher anzuschließen. Die Restaurierungszeit betrug exakt ein Jahr, und in dieser Zeit wurde fast täglich am Normag gearbeitet. Nach genau 50 Jahren erstrahlt der Traktor nun wieder in neuem Glanz – und ich bin mehr als zufrieden.“

Hartwig Heil



▲ Ein Hauch von Sahara: Das Sandstrahlen der Blechteile erledigte Hartwig Heil selbst.



▲ Falsch beraten: Lack und Grundierung vertrugen sich nicht – also musste die Anstrich-Prozedur wiederholt werden.



◀ Der Schleifer kommt: Die Ventile wurden aufgearbeitet.

Lack dran: Der Traktor kurz vor dem finalen Zusammenbau. ▼

