

Restauration Eicher Traktor ED 13/Ie

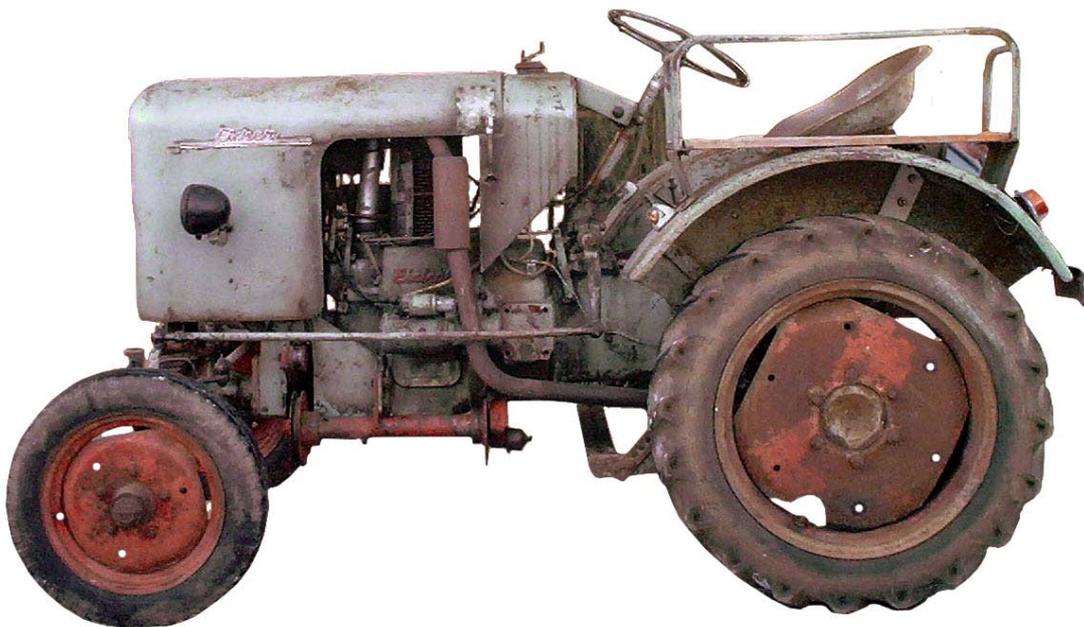
Kaufdatum : 5.1.2002 – Ort : Wassertrüdingen

Fahrzeugdaten :

ED 13/Ie
Fabrik-Nr. : 32490
Mot.-Nr. : 23982
Hubraum : 1290 ccm
Leergewicht : 1250 kg
Zul.Gesamtgewicht : 1400
PS : 13
Baujahr : 1956
Achslast vorn : 500 kg
hinten : 900 kg

Felgen vorn : 300D x 16
hinten : 7 x 24

Reifen vorn : 4.50 - 16
hinten : 8-24





Motorhaube vorn



Riss Motorhaube



Motor



Motor



Federblatt / Elektrik



Hinterachse / Ackerschiene



Reifen - Gewebe



Getriebe

Die vorstehenden Bilder zeigen den ersten Eindruck. Zunächst wusste ich nicht wo fange ich zuerst an. Nach ein paar Tagen Überlegung und Ersatzteilrecherche entschied ich mich, zunächst die Technik in Ordnung zu bringen. Also den Traktor hinten hochgebockt und die Räder in allen Gängen drehen lassen. Klappert, - die Schaltung und Getriebe scheinen in Ordnung zu sein. Doch das linke Hinterrad hat im Lager zuviel Spiel. Das Fahren dürfte damit sehr eirig sein. Also ab mit dem seitlichen Getriebedeckel und Ratlosigkeit machte sich breit. Wie geht der Nutring ab ? Dann müsste ich nach Entfernung des ersten Kugellagers und des großen Zahnrades an das problematische zweite Kugellager kommen. Nach gründlichem Säubern stellte ich fest, dass der Nutring durch ein Blech mit hochgebogener Lasche gesichert war. Danach ließ er sich lösen. Auch das Kugellager ließ sich abziehen. Nur das Zahnrad beim besten Willen nicht.



Nach mehreren Tagen Überlegung und Anfertigung eines Abziehers über eine 12 mm Stahlplatte kam der erste Versuch. Er endete mit einer verbogenen 12mm Stahlplatte. Zwei Tage weiter hatte ich es dann endlich geschafft. Es ging nur durch Heißmachen des Zahnrades. Dann stellte ich fest, dass das Kugellager nicht mehr in Ordnung war und das dieses Lager auch in der Nut des Getriebedeckels wackelte. Dies lag wohl auch daran, dass diese ausgeschlagen war. Zu einem neuen Kugellager brauchte ich auch einen Distanzring oder Ausgleichsring mit einem Durchmesser von 100mm der 5 mm breit ist. Nur woher ? Wieder ein paar Tage suchen.

Zwischenzeitlich musste ich feststellen, dass zwischen Kupplungsglocke und Getriebe helles Öl austrat. Vermutlich ein ausgehärteter Simmerring. Ärgerlich trotzdem, weil dazu der ganze Traktor in der Mitte auseinandergefahren werden muss. Also Simmerring besorgt. Das Getriebeöl hatte ich glücklicherweise noch nicht erneuert. Nur das Motoröl.



Inzwischen hatte die nähere Betrachtung auch ergeben, dass die gesamte Elektrik erneuert werden muss. Also schon mal nach möglichen Ersatzteilen die Augen aufgehalten.

In der Zwischenzeit habe ich angefangen, einzelne Teile abzumontieren und mittels Drahtbürste zu säubern. Was für ein Dreck, Staub und Rost. Die Garage wird anschließend eine Generalreinigung brauchen. Nach der Rostentfernung wurden die Teile grundiert, damit sie nicht erneut Rost ansetzen. Die Farben hatte ich mir schon besorgt. Auch die Originalfarbe Alpenblau und Eicherrot. Nach zwischenzeitlicher Recherche hatte ich die Farben herausgefunden. Obwohl der Traktor mausgrau aussah, zeigte sich auch nach Abschleifen mit feinem Schmirgelpapier die alpenblaue Farbe. Nach dem ersten Eindruck hatte ich auf grau getippt. Aber mit Hilfe des Internets und dem Forum der Eicherfreunde ließ sich die Farbe zuverlässig bestimmen.

Nun ging es an das Ölproblem am Getriebe. Erst einmal wurden Stützen besorgt, die das vordere Teil halten während der Trecker auseinandergefahren wird. Muss ja solide sein, da hier Gewichte von ca einer halben Tonne sicher angestützt werden müssen. Dann wurde der Trecker auseinandergefahren. Ein bißchen nachhelfen musste ich schon. So leicht ließen sich die Teile nicht trennen. Nach dem beide Teile getrennt waren, stellte ich fest, der Simmerring um die Steckachse war in Ordnung. Unten am Getriebegehäuse war ein Loch mit Gewinde, aus dem das Öl austrat. Neben dem Antriebsflansch war auch ein Loch durch das ein Zahnrad zu sehen war. Und die untere Getriebeachse war durch ein offenes Kugellager gelagert. Es gab also mehrere Möglichkeiten, wie das Öl austreten könne. Nach vorn zur Kupplungsglocke war das Getriebe durch diese Öffnungen offen. Wie war das denn im Original abgedichtet? Reste einer Dichtung waren nicht zu sehen. Erst nach drei Wochen wieder mit Hilfe des Internets und Tipps von erfahrenen Treckerrestaurateuren hatte ich herausgefunden, dass zwei



Möglichkeiten zur Abdichtung bestehen. Entweder eine große Papierdichtung über die ganze Fläche zuschneiden (das Kugellager aussparen) oder mittels Flüssigdichtung beide Flächen bestreichen. Die Teile dann zusammenfahren und durch die 6 Schrauben fest anziehen. Ich habe den Weg der Papierdichtung gewählt. Es hat geklappt. Es tritt kein Öl mehr aus. Im Nachhinein hört sich das Problem leichter an als es zunächst für mich war. Die Abdichtung durch Papier oder Flüssigdichtung erschien mir sehr unwahrscheinlich. Aber man lernt dazu.

Danach habe ich den Trecker erst mal gefahren und im Garten ausprobiert. Da noch die alten Reifen drauf waren, die ruhig schmutzig werden durften, habe ich mit dem Trecker drei Bäume mit den Wurzeln rausgezogen. Nach vielen Jahren der erste Arbeitseinsatz für meinen Eicher.



Die nächsten Wochen verbrachte ich mit entrostern und entdrecken. Obwohl der Trecker nur gut eine Tonne wiegt, kam es mir so vor, als ob eine weitere Tonne Schmutz daran war. Meine Hände waren kaum noch sauber zu kriegen. Überall war eine Mischung aus Lehm, Öl und Kuhdreck. Insbesondere bei der Reinigung der Unterseite des Getriebes und der Hinterachse machte sich starker Stallgeruch breit. Hilft nichts, da muss man durch. Was hab ich mir in diesen Wochen ein starkes Sandstrahlgerät gewünscht. So musste ich alles mit der Flex und einer geflochtenen Drahtbürste säubern. Und selbst wenn alles an einem Teil sauber war, stellte ich nach dem Grundieren doch noch kleine Ecken fest, in denen noch Dreck hing.

Ich habe die meisten Teile zum Säubern, Grundieren und der Erstlackierung demontiert. Es sollte ja auch ordentlich werden.



Zwischenzeitlich zeigten sich bei der weiteren Arbeit erste Macken an der neuen Lackierung. Der Kunstharzlack ist eben doch sehr empfindlich. Deshalb fasste ich den Entschluss, nach der Endlackierung die Haube, den Tank, Kotflügel und den Bereich, in dem später die Füße stehen mit Zweikomponentenklarlack zu schützen.

Nach und nach wurde Teil für Teil sauber, grundiert, lackiert und anschließend montiert. Jetzt machte die Arbeit richtig Spaß. In dieser Phase hab ich den Trecker richtig lieb gewonnen.

Die Reifen mussten alle erneuert werden. Das bedeutete noch mal einen großen Griff in den Geldbeutel. Das Abziehen der alten Hinterreifen habe ich nach erfolglosen Bemühungen in einer Reifenwerkstatt machen lassen.

Nach der Montage aller Teile kam die Elektrik dran. Die alte Verkabelung hatte ich weggeworfen – lieber alles neu machen. Bei der Elektrik wollte ich auch eine zuverlässige Lösung haben. Heckleuchten, Positionsleuchten oder Warnblinkanlage hatte ich mir schon besorgt. Der Schaltungsplan war in der Betriebsanleitung abgedruckt. Den Kabelbaum habe ich mir selbst gebaut, indem ich alle Kabel durch einen 12mm Schrumpfschlauch gezogen habe. Für die jeweiligen Kabelaustritte wurde ein Loch an der entsprechenden Stelle in den Schlauch geschnitten. Insgesamt war es eine optisch gut aussehende und zuverlässige Lösung. Nach dem die Elektrik einwandfrei funktionierte wurde der Schrumpfschlauch mit einer Heißluftpistole angewärmt, so dass er sich zusammenzog.

Vom Kraftfahrzeug Bundesamt in Flensburg hatte ich mir eine Unbedenklichkeitsbescheinigung besorgt. Für die Zulassung war aber noch eine Vollabnahme beim TÜV notwendig. Aber auch das klappte. Lenkung, Bremsen, Beleuchtung wurde kontrolliert. Alles war in Ordnung. Nur an das Warndreieck und den Verbandskasten hatte ich nicht gedacht. Nach meinem Versprechen diese beim Trecker in Zukunft mit zu führen, bekam er die gewünschte Plakette.

Die erste große Tour machte ich mit meinem Eicher zusammen mit den Freunden vom Treckerclub Einzylinder aus Halver zum Treckertreffen nach Lindlar. Dort wurde mir durch viele „Fachleute“ bestätigt, dass die Restauration gut gelungen sei.

Dann hat sich die ganze Arbeit doch gelohnt. Aufgefallen ist mir bei der Fahrt, dass viele Leute an die Straße kamen – uns zuwinkten – und auch Spaß hatten, die alten Trecker zu sehen. Vielleicht drückt sich darin auch die Sehnsucht nach der guten alten Zeit aus.



Meiner Familie danke ich, dass sie den ewig schmutzigen, ölverschmierten Kerl die ganze Zeit ertragen hat. Die Frage : „Was sollen wir denn mit einem Trecker ?“ ist auch nicht mehr zu hören gewesen. Als sie mitbekamen, dass ich mich nach einem Eicher ED 16 II mit Hydraulik erkundigte, kam sie aber doch, die Frage : „Was sollen wir denn mit einem zweiten Trecker ?“