

Restaurierung meines Eicher EM 300 „Königstiger“ -Abenteuer mit viel Geduld und finanziellem Aufwand -

Vorgeschichte:

Mein Wunsch war es schon längere Zeit, einmal einen stärkeren Schlepper mit Hydraulik für Pflug, Mähbalken, Holzspalter, Grubber, Ringelwalze und Kartoffelroder zu haben, um diese Geräte nicht mehr an unseren Kleinschlepper **Kramer KLS 140 (13 Ps)** anbauen und von Hand ausheben zu müssen. Außerdem wäre ein Mehrzylinder-Schlepper für die Brennholzernte sehr von Nutzen.

Im dicken Winter 2009/10 haben wir (Eicherspezialist Gerhard Birkenstock und ich) im nahen Westerwald einen EM 300 mit Mähbalken und einen EM 300 S mit Frontlader besichtigt und im Schnee Probe gefahren.

Ich entschied mich für den normalen 300-er mit dem total verrosteten Fritzmeier-Verdeck und auch sonst noch viel Rost. Gerhard meinte, dass dies ja nur äußerlich sei. Der „S“ hatten einen sichtbaren Hinterachsschaden, was viel Geld kosten könnte.



Bild 01

Anlieferung und Restaurierung

Mein Verkäufer brachte den „Rostklumpen“ wie mein Bruder ihn später im Fernsehinterview bezeichnete bei schönem Sonnenschein und noch dickem Schnee per Nachläufer am 04.02.2010 zu Gerhard auf den Hof und das Abenteuer mit vielen Überraschungen beginn.

Ich hätte nicht gedacht, dass man einen Schlepper als treue Arbeitsmaschine über die Jahre hin so verkommen lassen kann, da ich anderes gewohnt war. Denn ich habe unseren alten Kramer aus 1959 schon mehrmals renoviert und immer sauber gehalten.

Zum Glück waren am Eicher die Hinterrad-Kotflügel noch von einigermaßen guter Struktur.

Anderntags begannen wir in der Werkstatt schon mit der Demontage von Auspuff und Bremsgestänge usw.

Mein Part als blutiger Laie war zunächst die Reinigung und Gangbarmachung aller abgebauten Teile.

Die Bremsgestänge wurden wieder montiert und die Bremse eingestellt.

Die Prüfung der Motorkompression erbrachte leider schlechte Werte. Nur 1 Zylinder hatte noch knapp 20 bar; die anderen 2 nur noch ca. 12 bar, so dass eine Motorüberholung-/Erneuerung fällig war. Der Traktor wurde auseinander gefahren, die Kupplung ausgebaut und die total mit dickem ölvermishtem Dreck verunreinigte Glocke gesäubert. Die Doppelkupplung hat nicht mehr getrennt, da sie verklebt war und jahrelang nicht mehr benutzt wurde.

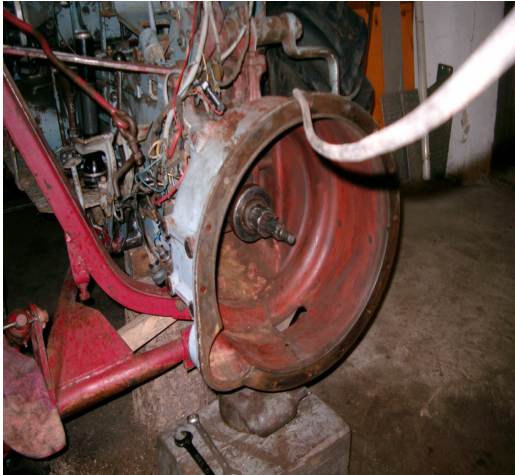


Bild 2



Bild 3

Die Kupplung und die Einspritzdüsen haben wir verpackt und zu einem Eicherspezialisten in den Bayrischen Wald geschickt.

Weiterhin wurde der Mähbalken einschl. Gestänge abgebaut. Schon nach 3 Tagen war die neu belegte Kupplung da und konnte wieder eingebaut werden.

Nun kam der Motor als wohl wichtigstes Teil an die Reihe, der demontiert und gesäubert wurde. Die Lüftergitter und die Kühlrippen waren total mit dickem Öldreck verstopft; eine Motorkühlung daher wohl nur sehr eingeschränkt möglich.



Bild 4



Bild 5

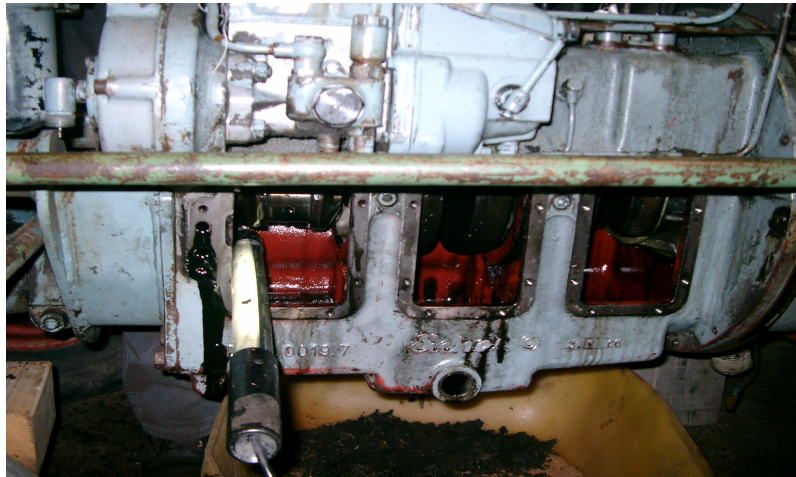


Bild 6

Nun waren auch die Motorschäden wie Abplatzungen an den Kolben und Abstreifringen zu sehen. Später sollte ich erfahren, dass dies evtl. auf die für den Winter bei Kaltstart gedachte Einspritzanlage zurückzuführen sei, da die beiden ersten zum Tank hin angeordneten Zylinder bei zu vollem Tank zu viel Diesel erhielten oder sollte es doch an Überhitzung wegen der mangelnden Kühlung gelegen haben?

Die gesäuberten Motorteile wurden in 3 Paketen auch in den Bay. Wald geschickt. Auch der Luft- einschl. Vorfilter waren total verdreckt. Der dicke Öldreck musste ich mit einem Spachtel und viel Reiniger entfernen; auswaschen allein war nicht.

Der vorläufige Wiederaufbau begann mit der Erneuerung der Elektrokabel im Armaturenbrettbereich.

Der undichte Hydraulikzylinder fürs Mähwerk habe ich in einer nahen Landmaschinenwerkstatt abdichten lassen.

Der inzwischen gelieferte VDO-Traktormeter (der letzte aus dem Lagerbestand) wird ins restaurierte Armaturenbrett eingebaut.

Sodann standen Schweißarbeiten an den Vorderradkotflügeln an, die ich beim Kauf als Zugabe ausgehandelt hatte.

Den Luft- und Vorfilter habe ich im warmen Heizraum lackiert, um schon mal neue Farbe an den alten Kerl zu bringen, da er ja erst im kommenden Sommer lackiert werden soll.

Ebenso Heimarbeit war die gründliche Säuberung eines alten Fritzmeier-Sitzes, was einige Stunden Drecksarbeit mit der Elektrodrahtbürste in der kalten Scheune erforderte.

Inzwischen war der neue Motor da. Alle 3 Zylinder und Kolben neu, da eine Reparatur sich nicht mehr lohnte und die nächste größere Zahlung war wieder fällig, obwohl der Eicherfreund aus dem Bay. Wald die Teile aus Tschechien sehr kostengünstig besorgen konnte.

Gerhard hat ihn dann gleich fachkundig montiert und eingestellt; die Zylinderköpfe waren überholt.

Sodann wurden die Gebläsewelle und die Gehäuse wieder montiert und mein Bruder Paul hat weitere Kabel erneuert.

Ich habe neues Motoröl eingefüllt, die Lichtmaschine wurde montiert sowie Luft- und Vorfilter; ebenso die Dieselleitungen. Verschiedene Birnen mussten ausgetauscht werden. Das Armaturenbrett wurde fertig verkabelt und die Instrumente eingebaut.

Nachdem der Tank innen ordentlich gesäubert und trocken war, wurde dieser wieder aufgesetzt, angeschlossen und befüllt.

Beim anschließenden Probelauf sprang der neue Motor nach vorhergehender Entlüftung sofort an. Gute Arbeit von Gerhard und dem Eicherspezialisten. Der Motor lief sauber und nahm das Gas kräftig an.

Die Zylinderkopfdeckel wurden aufgesetzt und die neue Traktormeterwelle montiert. Prov. wurde nochmal der alte Schwingsitz von Eicher aufgesetzt.

Viele Kleinarbeiten- hier gar nicht alle aufzählbar- waren zwischenzeitlich erforderlich.

Jetzt war es soweit, dass die TÜV-Abnahme am 11.03.2010 erfolgen konnte, die auch gleich erfolgreich war. Am 15.03.2010 konnte ich dann meinen noch nicht restaurierten EM 300 zulassen.

Nach der Montage der Nr.-Schilder fuhr ich den Schlepper dann von Gerhard;s Werkstatt erstmals nach Hause, um ihn bei der bevorstehenden Brennholzernte zu testen und auf Dichtigkeit zu prüfen.

Ich habe dann noch fehlende und zwischenzeitlich renovierte Kleinteile angebaut und den Schlepper gründlich abgeschmiert. Bei der anschließenden Probefahrt mit einem großen Kippanhänger auf einem steilen Wirtschaftsweg hat ihm Gerhard eine gute Motorleistung bescheinigt.

Weitere kleinere Verbesserungen wie Anschweißen von Unterlegkeilen an der ausgeschlagenen Ackerschiene, Scheinwerfer innen renoviert, Steckdose hinten erneuert, Abstellkette montiert, Lenkradknopf angeschraubt, waren dann auch gemacht, so dass er am 18.03.2010 erstmals im Wald eingesetzt werden konnte.

Fazit: *Zieht die gefällten Stämme und Äste kraftvoll aus dem Bestand, trotz aufgeweichtem Boden in der Rückegasse.*

Der nächste Einsatz des Eichers war dann bei der Feldvorbereitung zum Kartoffelsetzen am Gruber.

Fazit: *Nur hier und da kleine Ölaustritte, hat unendlich Kraft.*

Danach ging;s an die Anhängerkupplung bzw. des Befestigungsbock;s einschl. Unterlenker. Hier mussten die ausgeleierte Bolzenlöcher ausgeschweißt und in mühevoller Kleinarbeit mittels Bohrmaschine mit Rundfeile ausgefeilt werden; Spezialwerkzeug hatte ich hierfür leider nicht zur Verfügung. Die Unterlenkerbolzen wurden durch neue ersetzt.

Den fehlen Werkzeugkasten habe ich von meinem Schwager (ehem. Landwirt) erhalten. Er stammt von einem alten Mähbinder und hat genau die gesuchte Größe. Ich habe ihn aber auf die rechte Seite montiert.

Hiernach konnte ich für die im Sommer geplante Restaurierung mit der Demontage von Verdeck, Gestänge, Überrollbügel und Hinterradkotflügel beginnen. So konnte ich dann die Achskörper und die Radscheiben säubern.

Die Haube wurde abgebaut, das vergammelte Gitter und die Leisten sowie die Frontporta demontiert.



Bild 7

Jetzt haben wir uns den schweren Hinterradkotflügeln gewidmet. Die Untersuchung mit Gerhard ergab, dass an den doppelten Blechen teils dicke Rostaufbeulungen zu beseitigen waren. Nach vorangegangener Markierung habe ich diese mittels der großen Flex alle herausgetrennt, den losen Rost aus den übrigen Hohlräumen herausgeklopft und die Unterbleche nach Säuberung grundiert.

Neue Bleche waren jetzt anzupassen und anzuschweißen, was mein Bruder mittels Schutzgas-Schweißgerät gemacht hat. Alle Schweißnähte mussten dann mittels Lamellenscheibe abgeschliffen werden. Auf einzelne Vertiefungen habe ich noch zusätzl. Schweißnähte aufgetragen und ebenfalls abgeschliffen.

Bei den restlichen kleinsten Rillen und Vertiefungen habe ich dann auch das fachkundige Spachteln von Gerhard vertraut .

An die schweren Kotflügel werde ich wohl für immer an diesen Teil der Restaurierung erinnert, da mir beim alleinigen Händeln mit einem dieser schweren Kerle mir dieser über das linke Schienbein geschrammt ist und dort wohl für immer seine Spuren hinterlassen hat.

Kleinteile wie Lampen, Gummiunterlagen, Scheibengummi sowie alle noch brauchbaren Schrauben und Laschen habe ich gesäubert und grundiert. Hierbei haben zwei meiner Einhandwinkelschleifer und manch eine Maschinendrahtbürste den Geist aufgegeben.

Die Säuberung war eine wirkliche Drecksarbeit, bei der man gute Handschuhe, Schutzbrille, Staubmaske und Schürze gebraucht hat. Manch eine versaute Arbeitshose und verschiedene Kittel hatte meine Frau zu waschen.

Nun wurden noch Anlasser, Lichtmaschine, Lüftergehäuse, Auspuff und alle Elektroleitungen abgebaut.

Und wieder wurde der alte Eicher gründlich gereinigt und mittels Luftdruck getrocknet; in die Werkstatt gefahren, die Hinterräder demontiert, alle Öle abgelassen und das Bremsgestänge abgebaut. Der gesamte Hydraulikblock kam runter.

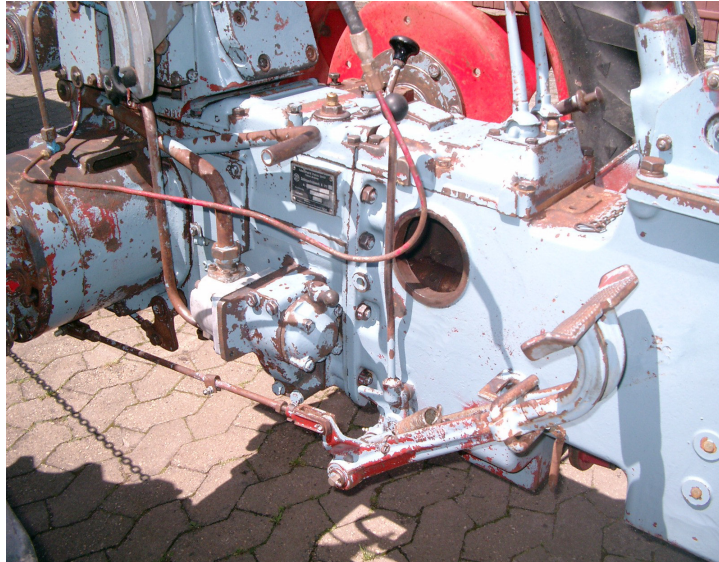


Bild 8

Nach der Demontage des Schaltgetriebes wurde es verladen und in eine Eicherwerkstatt zum Einbau eines Schnellganges gebracht.

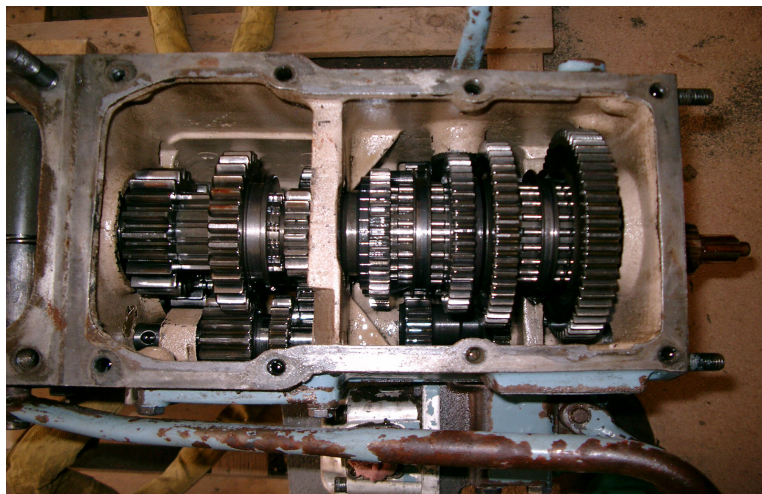


Bild 9

Die Hinterradkotflügel, die total verrosteten Dachstreben und die Felgen habe ich in eine nahe Autolackiererei zum Sandstrahlen, Grundieren und die Felgen auch zum Lackieren mit meinem alten Kramer kleinen „Kramer“ gebracht. Die Reifen wurden vorher demontiert. Ich habe dann den Tank und den gesamten Schleppertorso; überwiegend von Hand abgeschliffen.

Schon nach einer Woche konnte ich die Teile wieder holen. Was doch die frische Farbe (RAL 3002) auf den Felgen gleich ausmacht; es war in der Fachwerkstatt auch ganz schön teuer.



Bild 10

Nach ca. 1 Woche Aushärtung der Farbe wurden die Reifen wieder montiert. Gegen Ende Juni konnte ich schon wieder das Getriebe und die neuen Bremsen holen. Dort habe ich auch gleich 140-er und 90-er Getriebeöl mitgebracht und schon wieder war ein größerer Eurobetrag fällig.

Getriebe und Achstrichter konnten sodann wieder montiert und Fließfett in die Trichter eingefüllt werden. Auch der Hydraulikblock wurde wieder aufgesetzt.

Die Hinterradkotflügel wurden zum Ausrichten kurz aufgesetzt, dann wurden sie zum Spachteln auf Handkarren befestigt. Das Spachteln war für mich als Laie anfangs nicht einfach. Gerhard hat mir;s immer wieder gezeigt; ihm ist keine Arbeit zu viel.



Bild 11

Draußen im Freien unter einem Schleppdach wurde der Torso grundiert und mit original „alpenblau“ lackiert.

Vorher musste ich alles mit Silikon von restlichem Fett säubern, alle Öffnungen und Gewinde sowie Typenschilder abkleben.

Zum Grundieren wurde EP-Grundierung mit Härter von der Fachwerkstatt eingesetzt.

Danach kamen alle abgebauten Kleinteile an die Reihe, die alle an Haken und Stangen zum Grundieren und Lackieren aufgehängt waren.



-Bild 12-



-Bild 13-

Nach dem Lackieren des Schleppers sah dieser oder das was noch davon übrig war, aus wie frisch aus der Fabrik.

Nach Aushärtung der Farbe und Montage der Teile hat sich herausgestellt, dass der alte Regler der Lichtmaschine den Dienst verweigert und musste durch einen neuen elektronischen ersetzt werden. Danach funktionierte die neue Elektrik einwandfrei. Nach Wiederbefestigung der neuen Anhängersteckdose und Entlüftung der Dieselleitungen ist das neue Prachtstück direkt angesprungen und wir 3 Hauptakteure hatten hierüber sichtlich Freude.

Nochmals wurden Kupplung und Bremsen sowie die Hydraulikregelung einstellt und endlich konnte ich meinen „neuen“ Königstiger stolz wieder nach Hause fahren.

Jetzt wurde das Fritzmeier-Dachgestänge lackiert und nach Trocknung mit dem Schutzbügel montiert.

Die ausgebaute Frontscheibe wurde mit Hilfe von Paul und meinem Nachbarn Fritz wieder montiert, wobei die Sachkenntnis dieser beiden Kfz-Leute sehr von Nutzen war.

Rückschlag und große Enttäuschung

Auch mein Sohn, der schon als kleiner Junge mit dem Schlepperfahren von mir vertraut gemacht wurde, war anlässlich einer Probefahrt vom Eicher begeistert, da er richtig flott lief. Aber leider gab es auch einen Haken, denn bereits bei der ersten Fahrt mit dem neuen Schnellgang habe ich bei Schubfahrt starke Heulgeräusche im Getriebe vernommen, obwohl das Getriebe, so die Aussage des Eicher Werkstattmannes, noch gut in Ordnung sei. Das Geräusch war aber vorher nicht. Zunächst fuhren meine Frau und ich aber mal für paar Tage in einen wohlverdienten Kururlaub.

Fernsehauftritt

Während unseres Urlaubs ist mein Eicher sogar im Fernsehen aufgetreten. Unser SWR 3 hat im Rahmen der Landesschau „Hierzuland“ über unser kleines Dorf berichtet. Hierbei sind die drei im Dorf vorhandenen Eicherschlepper durchs Dorf gefahren und wurden dabei gefilmt; meiner mit Holzanhänger, von meinem Bruder gefahren. Der Reporter hat meinen frisch renovierten „Königstiger“ hierbei als echtes Schmuckstück bezeichnet.

Bezüglich Getriebegeräusch überbringt Gerhard bereits einen Tag nach Rückkehr aus dem Urlaub die Hiobsbotschaft, dass nach Beratung mit einem seiner Eicher-Spezialisten, das Getriebe nochmals geöffnet werden müsse. Trotz Nachschleifen der Kanten an dem oberen neuen Getrieberad ging das Geräusch nicht weg. Nun war guter Rat teuer und mein Werkstattmann fast am Verzweifeln. Ich aber glaubte noch immer an eine mögliche Mängelbeseitigung durch ihn. Nach einigem Hin- und Her, ob die Ursache im Hinterachsspiel oder aber am Planetengetriebe lag, hab ich den Schlepper erst einmal wieder zusammenbauen lassen, denn er stand lange genug dort im Hof. Entsprechend sah er auch aus.

Ich habe ihn dann dort weggeholt, um ihn direkt zu einem Autosattler zu fahren. Dort bekam er eine neue Dachplane und Frontschürze verpasst.

Mein Schnellgangmontierer hat sich zwischenzeitlich nochmals schlau gemacht und will jetzt das obere neue Zahnrad gegen ein neues mit weniger Flankenspiel austauschen. Hierzu muss der Schlepper erneut in die Werkstatt. Es sollen so genannte „schlechte“ Zahnräder aus tschechischer Produktion auf dem Markt gewesen sein.

Nach dem neuen oberen Schnellgangrad im Juli 2011 sind noch schlimmere Getriebegeräusche - jetzt auch bei Zug- zu hören. Trotzdem habe ich den Schlepper aus der Werkstatt geholt. Jetzt war guter Rat teuer. So konnte es nicht bleiben. Man konnte quasi nur mit Gehörschutz fahren.

Ende September wurde mein Eicher dann in eine andere Eicher-Werkstatt per Nachläufer gebracht, in die wir gutes Vertrauen hatten. Dort wurde ein katastrophaler Getriebezustand angetroffen. Es waren zu viele Abstandsscheiben eingebaut, schlechte Schnellgangräder verwendet, zerquetschte Hohlsplinte und Eisenspäne waren im Öl, was kaputte Lager verursachte. Zu wenig Öl in Getriebe und Achstrichter beschädigten weitere Lager. Mehrmals mussten das Getriebe und die Achstrichter geöffnet werden, bis alles in etwa ruhig und normal lief.

Die beiden Monteure sind fast verzweifelt, obwohl sie genaue Messinstrumente verwendeten und die Abstände extra nach einem ZF-Fachbuch einstellten. Weit über 80 Arbeitsstunden sind hierbei angefallen, was ein sehr erheblicher Kostenaufwand einschl. der neuen Teile verursachte.

Ende Okt. 2011 konnte ich den Schlepper dann wieder nach Hause holen, das Verdeck und den Messerbalken montieren sowie die Farbschäden ausbessern. Jetzt macht das Fahren mit dem Schnellgang endlich richtig Spaß, obwohl bergab immer noch Getriebegeräusche zu hören sind, was, so die Monteure, nicht mehr weg zu bekommen sei.

Arbeitsaufwand

*Jetzt muss nur noch eine neue Hydraulikleitung an den Aushubzylinder fürs Mähwerk einschl. Kipperanschluß. Dann haben wir insgesamt rd. **950 Arbeitsstunden** an der Restaurierung verbracht. Insgesamt hat die Renovierung mehr als das dreifache den Anschaffungspreises gekostet. Aber über Geld spricht man ja bekanntlich nicht. Ich bereue dies aber auch nicht, obwohl die unnötigen doppelten Kosten und mehr für die Schnellgangreparatur entstanden sind. Es ist wirklich ein „**Schmuckstück**“ und wird überall bewundert.*

Auch sollen künftige Eicher- oder sonstige Oldtimerfreunde sich davon nicht abschrecken lassen, ähnliches zu tun, wenn sie das nötige Kleingeld, Geduld und Spaß an der Oldtimerei haben.



Werner Emmerich