

Kleiner Knecht

Der Agria 2800 D von Karl-Heinz Hennen ist extrem vielseitig: Die Umrüstung von der Zugmaschine zum Ackergaul benötigt nur wenige Handgriffe

Mit seinen Einachsern setzte der Hersteller Agria genau aufs richtige Pferd: Angetrieben von Berning- und Hatz-Dieseln, liefen zehntausende der preisgünstigen Schlepper vom Band. Dabei startete das Unternehmen – wie so oft in der Nachkriegszeit – äußerst bescheiden.

1954 gibt die Bundesregierung den „Grünen Bericht“ in Auftrag. Die später als „Grüner Plan“ bekannte regelmäßige Studie soll über den Stand in der Landwirtschaft Auskunft geben. Das Ergebnis kennen die Landwirte sowieso: Die Erträge für die Milch sind zu niedrig, die in den Kinderschuhen steckende Europäisierung droht die Agrarpreise zu senken und der Anteil der Mechanisierung muss steigen.

Die Großen wachsen, die Kleinen geben auf. Verschiedene Maßnahmen der Bundesregierung helfen den Kleinbauern, viele finden Arbeit bei Post, Bahn oder Bundeswehr. Die Unterstützung ist von der verbleibenden Betriebsgröße abhängig. Nebenerwerb wird zum Schlagwort, weitermachen auf kleinen Flächen innerhalb der Fördergrenzen.

Ein moderner Traktor ist für viele Kleinbetriebe weder finanzierbar noch rentabel.

In diese Lücke springen die Hersteller von Einachsern. Von einfachen Motorhacken wandeln sich die Maschinen zu wahren Alleskönnern: Säen, hacken, mähen, pflügen, eggen und fräsen, je nach Hersteller lässt sich diese Auflistung fortführen. Dazu sind die größeren Einachser durchaus in der Lage, auch einen Anhänger zu ziehen – und das nicht unbedingt langsamer als „richtige“ Traktoren, dafür aber zu einem Bruchteil der Betriebskosten.

In der Anfangszeit nebeln vorwiegend nervöse Zweitakter die ackernden Bauern ein. Abhilfe bringen Viertakt-Benziner, doch die sind durstig. Um den steigenden Brennstoffkosten ein Schnippchen zu schlagen, weichen die Hersteller auf Dieselmotoren aus: Sachs, Stihl, Hirth und Ilo lieferten Selbstzünder, aus Gewichtsgründen abermals meist im unbeliebten Zweitakt werkelnd. Die Nasen leiden weiter: Nun geht die Zweitaktfahne eben mit Dieseleruch einher.

Auch im Stammbaum der überaus erfolgreichen Agria-Einachsschlepper sind alle möglichen Spielarten des Motorenbaus vertreten. Bei einigen Modellen können die Kunden aus sechs verschiedenen Triebwerken wählen. Eine Auswahl, die nicht nur in Kundenfreundlichkeit begründet sein dürfte – der wahre Grund liegt eher in den Liefermöglichkeiten der Moto-



Last und Kraft: Dieses Werkbild sollte dem Landwirt beweisen, dass sich der Agria als Zugmaschine nicht zu verstecken brauchte



Westfälisches Zugpferd: Die zehn PS des Berning bringen Agria leistungsmäßig an die Spitze des Marktes – völlig ohne Zweitaktfahne. Der Diesel ist robust, sparsam und wartungsfreundlich



Durch dick und dünn: Dank aktivierter Differentialsperre meistert der Agria 2800 D auch schwere Böden – selbst mit Anbaufräse

renhersteller. Denn Agria verkauft richtig Stückzahlen: Der kleine Einachser 1600 läuft mehr als sechzigtausend Mal von den Bändern, vom mittelschweren 1700 verlassen mehr als 27.000 Exemplare die Werkshallen in Mockmühl.

Dabei startete die Erfolgsgeschichte der Firma bescheiden – wie so oft in der Nachkriegszeit. Erwin Mächtel und Otto Göhler gelingt es, ein Großteil des Materials aus ihrer alten Zahnradfabrik in Karlsruhe nach Mockmühl zu schaffen. So retten sie Betriebsmittel vor der Demontage und le-

gen den Grundstock für die Nachkriegsproduktion. Das Wichtigste sicherten sich die Unternehmer von Anfang an: pfiffige Fachleute. Aus geretteten Produktionsmitteln bauen die Tüftler alles, was möglich ist: Tabakpfeifen, Spielzeugautos, Bohrer, ja selbst Konserven-Verschlussmaschinen. Noch „vor der Währung“ entsteht die Agria-Motorhacke, der Grundstein zu einer großen Marke.

Nach der Einführung der D-Mark 1948 steigt die Nachfrage sprunghaft an. Da es wieder Material zu kaufen gibt, kann entsprechend produziert werden. Im selben Jahr geht die hundertste Maschine an den Kunden. Und auf der DLG-Ausstellung 1958 gratuliert Minister Lübke – damals noch nicht Präsident – Erwin Mächtel zum hundertausendsten Agria-Gerät.

Mit den Stückzahlen steigt der Leistungshunger der Kunden: Reichen den

Bauern 1951 noch fünf Zweitakt-PS aus einem Hirth-Motor, geht der Trend klar in den zweistelligen Bereich. 12 PS aus 660 Kubik machen den Einachsschlepper 1900 D ab 1956 zum stärksten Agria-Gerät – das Argument „Diesel“ zieht. Doch der ILO-Zweitakter DL 660 erweist sich anfangs durch Konstruktionsmängel als wenig haltbar, zudem ist die Leistungscharakteristik des Motors ziemlich nervig.

Die Kundschaft verlangt zunehmend nach einem Viertakt-Diesel. Doch woher nehmen? Viertakter auf dem Gewicht- und Leistungsniveau eines Zweitakters sind nicht alltäglich. Erst bei der 1951 gegründeten Motorenfabrik von Alfred Berning in Schwelm am Rande des Ruhrgebiets finden die Agria-Einkäufer, wonach sie suchen.

Die ersten Sechs-PS-Maschinen entstehen als Lizenzbau der Schweizer Univer-

Kontaktadresse

Karl-Heinz Hennen

56814 Faid

karlheinz.hennen@web.de

val AG. Charakteristisch: das halboffene Kurbelgehäuse, das nach dem Abschrauben des Tagenschilde für seitliche Entnahme der Kurbelwelle samt Kolben und Pleuel ermöglicht. Basierend auf den Erfahrungen mit dem Viertakt-Benziner lässt Berning ab 1955 von dem eigens für die Konstruktion unter Vertrag genommenen Ingenieur Dittmann eine Diesel-Variante entwickeln. Sie soll kräftig und leicht genug sein, um den Zweitakt-Dieseln Paroli zu bieten.

1955 erscheint der D17 mit legendären Zylinder, 356 Kubik und sieben PS. Doch hingende Motoren passen vielen Maschinenherstellern nicht ins Konzept. 1957 erscheint daher eine stehende Variante. Ag

Mit den Stückzahlen steigt der Leistungshunger der Kunden

ria gehört zu den ersten Kunden und präsentiert 1960 den mittelschweren Einachser 2800 D von Baggio an mit Berning-Diesels. Die Bezeichnung „mittelschwer“ resultiert wegen der mit sieben PS noch recht geringen Leistung und des niedrigen Gewichts. Mit 312 Kilogramm (ohne Triebäder 266 kg) ist der Einachser 88 Kilo

leichter und wiegt fünf PS schwächer als der zweitaktende ILO-Selbstfahnder im 1900 D. Benning legt nach: 1959 ändert die Schwelmer das Hub-Bohrung-Verhältnis von 78 zu 72 Millimeter auf 75 zu 85. Macht 375 Kubik und sorgt bei gleicher Leistung für eine flachere Drehmomentkurve. In



Berning startet 1951 mit der Produktion von Einachsmotoren. 1955 folgt der erste Diesel und ab 1957 die Di-Serie mit dem D17. Der D10 kam 1963 und bleibt bis 1965 im Programm

gleichen Jahr ergeben fünf Millimeter mehr Bohrung 476 Kubikzentimeter, die Leistung bleibt eine vorsichtige Fortentwicklung, denn in der Anfangszeit als Motorenbauer verhängte Probleme mit dem unteren Pleuelager des sechs-PS-Konstruktors die Bilanz. Doch die Motoren helfen: Ab

Geradeaus ist entspannter fahren angesagt. Kurven sind etwas gewöhnungsbedürftig – zumindest für Einachs-Fahrer. Die Lenkabel will denn höherer nach außen gedrückt werden, mal nach rechts, mal nach links



Technische Daten: Holder 2800 D mit Berning D10

Motor: Luftgekühlter Vertikal-Ventiltrieb, Diesel, 600 Zentimeter, zwei hochgelagerte Kurbelwellen, Nadelgehäuse am Schwanzradtriebtrieb

Zylinder: 1

Bohrung x Hub: 78 x 65 mm

Verdichtung: 1:10

Hubraum: 511 cm³

Getriebe: 2 x 3 Vorwärtsgänge, 2 x 2 Rückwärtsgänge, sperrenes Differential, Zapfwelle schaltbar, Gangverträge 65 bis 375/min Gangunabhängig 875/min

Bremsen: Trommelbremsen auf beide Räder wirkend, zusätzlich Handbremse zur Lenkachsverstellung

Länge x Breite x Höhe: 2380 x 850 x 1250 mm

Gewicht: 312 kg ohne Zubehör

Geschwindigkeit: 1,2 bis 15 km/h

Bauzeit: 1960 bis 1966 (alle Motortypen)

Stückzahl: ca. 1800 mit Berning D10 (2/1954 bis 10/1954)

Gesamtstückzahl: 24.118 (Modelle 2800, 2800 und 3800 – bei Agria als gemeinsame Baureihe erfasst)

Preis: 3500 Mark/Benziner, 3900 Mark/D10

1967 sorgt eine 85-Millimeter-Bohrung für ein quadratisches Verhältnis. Mit 442 Kubik beträgt die Leistung jetzt acht PS.

Der Verkauf des 2800 D läuft prächtig, doch Agria möchte mit mehr Leistung den Anschluss an Konkurrenten wie Hurganz nicht verlieren. Die Lösung präsentiert Berning Ende 1963. Mit 60 Millimeter Hub und unveränderter Bohrung (511 Kubikzentimeter) wächst die Leistung auf zehn PS, ab Februar 1964 rollt der Einachser mit dem erstakteten Diesel 1800-mal von den Bändern. Aus dem mittelschweren Einachs-Schlepper 2800 D ist endgültig ein schwerer geworden.

So einen Traum besitzt Karl-Heinz Hennens. Der Oldtimer-Sammler erzählt, dass im Schuppen eines Bekannten ein alter Einachser stand. „Mal ansehen, dachte ich mir, vielleicht ist das etwas zum Garten trafen. Doch als ich die Maschine sah, war mir gleich klar, dass da ein Hänger dahinter muss. Nur zum Fräsen war der zu schade. Obwohl der Schlepper nicht lief, habe ich ihn gekauft – die tollige Erscheinung reizte mich irgendwie.“

In der heimischen Garage bogtrotz er ulti der Sichtung „ich säuberte erst mal alles, machte die Bedienungshebel gängig, wechselte die Öle und schmierte die Ma-

schine ab. Nur Anspringen wollte der Schlepper immer noch nicht. Der Motor ließ sich nicht drehen.“

Bald ist klar, dass es sich um die relativ seltene Zehn-PS-Diesel-Variante eines Agria handelt. Das Typenschild weist den Berning Motor als D10 aus – zu seiner Zeit ein echtes Kraftpaket – welches sich partout nicht über die Verdichtung drehen lässt. Mit dem Vorbesitzer offenbar der Grund, den Einachser auszumustern. Also rufen wir den Verantwortlichen. Ein Gespräch prüft Karl-Heinz Hennens die Funktion der Ventilschnecke, dann fällt ihm die gebrochene Keilriemung der Kompressorventilmechanik auf. Nach der Reparatur braucht der Berning-Diesel nur wenige Umdrehungen, um loszukommen. Der Schwanz an der Kurbel hat der Besitzer mittlerweile raus.

Es folgt die erste Probefahrt – genau: der erste Probelauf. Da der Hänger noch nicht fertig ist, muss Karl-Heinz Hennens seinen Gerät hinterherlaufen. Doch die Hebele ist zunächst ein Buch mit sieben Siegeln: Drei Griffe, sechs Zughebel, ein Handrad und ein Kurbel wollen erst identifizieren und dann bedient werden. Beim Probieren passiert es: Ein Gang rückt ein, und der Agria rennt davon. Ein rasantes Sprint, ein heftiger Griff zum Kupplungshebel, und der Einachser ist wieder

unter Kontrolle. Karl-Heinz Hennens: „Zehn Griffe war da nur der dritte Gang der Umrennung drin. Im schnellen Drücken läuft der gut 10 km/h, da hätte ich ihn nicht mehr erwischt. Und wer weiß schon, welcher Schaden entstanden wäre.“

Im Dorf findet sich tatsächlich noch ein Eigenbau-Anhänger. Den bringt Karl-Heinz Hennens auf Vordermann und passt ihn für den Agria an. Fertig ist das Gespann. „In den Anhänger passt jede Menge Brennholz. Auch mit vollem Hänger lässt sich der Einachser gut fahren. Auf glitschigen Wegen hilft die Differentialsperre. Ist die benötigt, gibt es kein Halten mehr. Schwierig wird es nur in engen Kurven, dann muss man sich nach den Holmen ziemlich recken.“

Ansonsten verrichtet der Agria 2800 D seinen Job problemlos. Der Hersteller hat damals für fast jeden Zweck ein passendes Anbaugerät an: Mähbalken, Fräser, Pumpen, Wendepflug – teilweise sind um die zwanzig verschiedenen Geräte erhältlich. Dank der Stufenbohrer variiert die Spurbreite von 416 bis 796 Millimetern – in vier Schritten. Und auch das Umrsten des Einachsers vom „Feld-Zug“ zum Ackergerät braucht nur wenige Handgriffe.

Das zeigt Karl-Heinz Hennens oft dem Aufbau einer Bodenfräse: Nach dem Ab-



Mit solchen Plakaten werben die Vertragshändler von Agria für Verkauf und Reparaturleistungen



Verwandlungskünstler: Mit gerade mal zwei Schrauben löst Karl-Heinz Hennens die Ackerschnecke. Dahinter läuft die Zapfwelle, die beiden Kugelköpfe dienen zum Zentrieren der Arbeitsgeräte



Saatvorbereitung mit angehängter Egge. Es gab über 20 Anbaugeräte

koppeln des Anhängers entfernt er die von zwei Muttern gehaltene Ackerschne, dann heben zwei Helfer die Fräse auf zwei Hilfs-Kugelbolzen. Nun noch die Muttern festziehen und fertig. Keine zehn Minuten dauert der Umbau, dann geht es aufs Feld. Der Acker ist tief verschlammte, dank Differentialsperre und kräftigen



Ein Mistgang wie geleckt: Mit umgedrehten Lenkholmen mutiert der 2800 zum Stallschlepper. Hier arbeitet die Maschine als Miststapler, Futterwagen und Strohkipper gehörten ebenfalls zum Lieferprogramm

gem Motor zieht der Einachser „unbeirrt“, und die Fräse ackert sich durch den Schlamm. Spätestens jetzt wird klar, warum Kleinbauern diese kraftvollen Geräte noch heute in den höchsten Tönen loben.

Damit das Agria-Gespann auch voll beladen überall durch kam, konnten Kunden einen Triebachsanhänger ordern. Über die Zapfwelle gelangte die Kraft nach Hinten auf die anzutreibende Hängerachse. Mit diesem Allradantrieb gab es im Gelände kein Halten mehr.

Obwohl die Berning-Motoren stets Garant für Zuverlässigkeit und Kraft waren, wechselte Agria im Oktober 1964 auf Hatz-Diesel. Der Grund: Die Kapazitäten des Schwelmer Betriebes reichten nicht mehr aus. Und Hatz bot eben mittlerweile auch einen Viertakter mit zehn PS an. Berning stellt den Motorenbau 1965 ein und widmet sich anderen Geschäftsfeldern. Der 2800 D mit Hatz E 780 bleibt bis 1967 im Programm und wird vom 3800 D abgelöst. Bei dieser Maschine



Die Bedienung erfordert die Fähigkeiten eines Organisten: Sechs Zughebel, drei Griffe, ein Handrad und ein Knebel stehen zur „Auswahl“

kann der Landwirt zwischen dem Hatz E 785 mit zwölf PS und dem 16 PS starken Ruggerini CRD100 wählen. Aber das ist schon die nächste Geschichte.

Text: Dirk W. Köster
Fotos: Köster, Agria

Die zehn PS reichen auch für einen Pflug in schwerem Boden



NACHLESE



Männer im Wald

Zum dritten Mal haben die „Altraktorenfreunde Westküste“ zusammen mit dem „Burg Natur e.V.“ ein sehr schönes Winter-treffen veranstaltet - auf dem Gelände des Waldmuseums Burg. Zahlreiche Aussteller zeigten hier einmal mehr, was alles zur historischen Forsttechnik gehört. Verschiedenste Geräte und Maschinen kamen dabei zum Einsatz - ob nun Motorsägen oder die passenden Oldtimertraktoren, die Holz aus dem Wald zogen.

Ein alter Buschhacker aus den fünfziger Jahren machte einiges zu Kleinholz. Im Wald fiel so mancher Baum, der anschließend von Lanz, Deutz und Co. zum Holzplatz gezogen wurde - wo die Männer mit ihren historischen Motorsägen schon warteten, um die Stämme in „handliche“ Stücke zu schneiden. Nicht nur die Zweimannsägen von Fatn, Dolmar und Stihl hatten gut zu tun.

Ralf Papke brachte etwas ganz Besonderes, aus seiner Werkstatt mit: eine Dolmar CC2. Sie entstand in unzähligen Stunden aus zwei Dolmar-CC-Sägen. Der Klang der nachgebauten Zweizylindersäge war natürlich eine Ansage. Das galt ebenso für die Säge von Michael Peters, seine Replik der Stihl-B2Z-Zweimannsäge gehörte zu

den Höhepunkten der Ausstellung. Bisher war nur im Stihl-Museum ein Original zu sehen. Als Michael Peters vor einiger Zeit einen Stihl-Boxermotor, Typ BAG, erhielt, kam ihm die zündende Idee, diese seltene Säge möglichst originalgetreu nachzufertigen. Das Ergebnis dürfte in der Oldtimer-Sägenszene einmalig sein. Die beiden Zweizylinder mögen für viele Sammler den Ausschlag gegeben haben, ihre Twin- und Boxersägen nach Burg mitzubringen. Zu den „Sehenswürdigkeiten“ zählte auch, wie die Fichtel & Sachs-Klettersäge aus den siebziger Jahren für die Wertastung die Fichten erklimmt - um in einigen Jahren astreines Holz zu haben. Das beeindruckte viele Zuschauer, machte sie aber auch ein Stück weit neugierig: „Was passiert, wenn der Motor stehen bleibt?“ oder „Wie kommt die Säge wieder nach unten?“ Forsttechnik zum Anfassen! Solche Veranstaltungen, auf

denen etwas los ist, braucht die Oldtimerszene - ob nun Forst oder Feld das Thema ist. Außerdem hatte das Burger Waldmuseum, das sich auf dem Veranstaltungsgelände befindet, an diesem Tag geöffnet. Das Museum (www.burger-waldmuseum.de) hat zwar nicht so viel mit Forsttechnik zu tun, wer aber etwas über unseren Wald erfahren möchte, sollte dort unbedingt mal hinfahren. Der Ausflug in den Naturerlebensraum Burg/Dithmarschen lohnt sich auf jeden Fall.



Ohne Robotergehirn: Die F & S-Klettersäge „fährt“ rein mechanisch die Stämme hoch

Text & Fotos: Peter Schlicht



Stihl-B2Z-Nachbau: Die kann am Stamm richtig zuschlagen - dank Zweizylinder-Boxermotor



Kraft der zwei Herzen: Der Eigenbau der Dolmar CC2 sorgte für Aufsehen. Für ihre zwei Zylinder braucht es einen kräftigen Arm

Die RESTAURIERUNGSRATGEBER im Doppelpack!

OLDTIMER MARKT SONDERHEFT

RESTAURIEREN 1

Von A wie Ankauf bis Z wie Zulassung

Teil vom Kopf bis zur Lackierung

Der praktische Leitfaden für Ihr eigenes Projekt

- 132 Seiten prallvoll mit Praxistipps
- Schritt für Schritt in Wort und Bild
- Das richtige Werkzeug im Überblick

OLDTIMER MARKT SONDERHEFT

RESTAURIEREN 2

Von A wie Ankauf bis Z wie Zulassung

Teil vom Zusammenbau bis zur Zulassung

Alle Technik-Komponenten zerlegt und überholt

- Schritt für Schritt zum Nachmachen bebildert
- 156 Seiten prallvoll mit Praxistipps
- Die ideale Ergänzung zu RESTAURIEREN 1

Ab sofort

im gut sortierten Zeitschriftenhandel oder direkt bei unserem Leserservice

☎ 0 61 31 / 992 - 101

www.oldtimer-markt.de

Nur € 9,95

Zwei Restaurierungshefte – EIN SONDERPREIS!