

Überholung und Wiederinbetriebnahme eines HANOMAG-W.D.-Pflugs

Von Horst-Dieter Görg, Hildesheim

Anfang 2001 nahmen sich einige Aktive der Hanomag-Interessengemeinschaft für historische Fahrzeuge e.V. gemeinsam mit dem Berufsbildungszentrum Hildesheim der Aufgabe an, die Betriebsbereitschaft und annähernde Originalität eines selten gewordenen HANOMAG-W.D.-Großpflugs wiederherzustellen.

Durch eine Anzeige war es der Hanomag Ende der 1950er Jahre gelungen, in Argentinien einen Großpflug, Baujahr 1912, ausfindig zu machen und 1959 nach Hannover zurück zu transportieren. Dort wurde lediglich 1964 der defekte Kühler getauscht – der Pflug stand über 15 Jahre auf einem eigens dafür gegossenem Sockel hinter der Hauptverwaltung am südlichen Eingang des Tunnels, der unter der heutigen Hanomagstraße Werk I und II verband. Nach dem Ende der Schlepperproduktion bei Hanomag kam der W.D. Motorpflug Ende der 1970er Jahre wieder „unter Dach“, in die Sammlung Palucki nach Gilhorn, von wo aus er noch sporadisch bei Veranstaltungen zum Einsatz kam.

Von der Auflösung der Firma Palucki im Jahre 1998 waren auch die Exponate des Museums betroffen, die verschiedenen Sammlern aus dem Umfeld der Hanomag IG zugeführt wurden – so übernahm Alfred Rosai, Schloß Teising, den W.D.-Großpflug und stellte ihn nach dem mit Spendengeldern aus seiner Familie erfolgten Bau einer Halle 1999 einer zunächst



Bild 1: WD-Großpflug bei der Bodenbearbeitung am Vorabend des Ersten Weltkriegs

vielversprechenden Museumsinitiative zur Verfügung, wo sich Andreas und Otto Bock der Technik annahmen, um als erstes die Betriebsbereitschaft des Fahrzeugs wiederherzustellen.

Nach gründlicher Reinigung von Tank, Kraftstoffleitung und Vergaser sowie Überprüfung des Anlaßmagneten lief der Motor im Herbst 1999 einigermaßen rund, wenn auch die Optik im Laufe der Jahre stark gelitten hatte.

Diese nahm sich dann im Frühjahr 2001 die Malerwerkstatt des Berufsbildungszentrums Hildesheim (BBZ) vor, nachdem der Großpflug vom Spezialisten und Museumsbetreiber Oskar Vogel, Paderborn, per Tieflader angeliefert worden war.

Zunächst wurden unter zahlreichen Kunstharzschichten Reste der Original-Farbe freigelegt und bestimmt; aus Gründen der besseren Handhabung und nach Vergleich mit anderen Exponaten fiel gemeinsam mit



Bild 2:
Großpflüge kehren von
Versuchsfahrten heim zur
Hanomag
– Tor am Gebäude 21

Alfred Rosai die Entscheidung für das annähernd passende RAL 7042 (Verkehrsgrau), versehen mit 20 % Mattierungsmittel, denn vor 90 Jahren wurden Nutzfahrzeuge nun mal nicht mit Hochglanzlack versehen. Eine ortsansässige Fabrik für Industrielacke, seit Jahrzehnten Lieferant der Hanomag, half nicht nur bei der Farbauswahl, sondern empfahl auch einen guten Kunstharz-Aufbaugrund.

Die Farbe der Räder wurde, wie bei Hanomag schon Tradition, mit RAL 3001 (Signalrot) gewählt. Die Greifer an den Triebrädern lackierten, nachdem diese zunächst gesandstrahlt waren, die jungen Auszubildenden wieder schwarz; lediglich vier der 30 Haltebolzen mußten gerichtet werden, um bei zukünftigen Vorführungen ein Umlegen der Greifer ohne Hammer zu gewährleisten.

Bevor nach alten Bildern der Endanstrich erfolgen konnte, galt es allerdings, noch eine ganze Reihe anderer Arbeiten an dem 8,35 Meter langen Gefährt durchzuführen. So wurde zunächst die Kühlermaske von einem nachträglich angebauten Gitter befreit und gesäubert. Das mit Farbe verklebte und stark vom Zahn der Zeit angegriffene Typenschild konnte als Kopie angefertigt werden.

Die Kiste auf der der Pflugführersitz ruht, erhielt einen neuen Boden, da dieser im Laufe der Jahrzehnte arg löchrig geworden war. Die Lenkungskette wurde gereinigt und gefettet, die Kühlwasserschläuche des Motors getauscht, die sechs Pflugschare von einem erfahrenen Spezialisten „ausgezogen“, die Streichbleche von Farbe gereinigt und blank geschliffen. Die etwas erlahmte



Bild 3: HANOMAG-W.D.-Großpflug mit mehreren Bedienermannschaften bei einer Pause in Russland um 1914

Feder des Pflugrahmens, die das Hoch- und Herunterdrehen erleichtern soll, konnte nachgespannt werden; nach einem überfälligen Ölwechsel und dem Tausch der Zündkabel und Kerzenstecker war der Großpflug technisch einsatzbereit.

Für die durchgeführten Arbeiten half uns die „Anweisung für den W.D.-Pflugführer“, die bereits 1912 von der Deutschen Kraftpflug-Gesellschaft in Berlin herausgegeben wurde, und mit vielen Details zu Technik und ihrer Handhabung eine ideale Quelle ist.

Anhand alter Photos, die vergrößert wurden, konnten Einzelheiten der Lackierung

wie z.B. Zierstreifen besser sichtbar gemacht werden. Auch eine Vorlage für den klassischen Hanomag-Schriftzug, der auf den W.D.-Raupe und Motorpflügen angebracht war, fand sich. Der Meister der Ausbildungswerkstatt im BBZ fertigte danach eine Schablone, um diesen auf beiden Seiten der Motorhaube originalgetreu anbringen zu können – ein i-Tüpfelchen der Aufarbeitung!

Anschließend wurde das Schmuckstück auf dem Oldtimer-Treffen im Freilichtmuseum am Kiekeberg bei Hamburg (8. + 9. September 2001), erstmals „in neuem Gewand“ der Öffentlichkeit im Einsatz präsentiert. Tiefer Boden nach tagelangen Regenfällen ließen dort allerdings noch keine geraden Furchen zu.

Auf der Agritechnica in Hannover (13. - 17. November 2001) war der W.D.-Pflug auf dem Stand der HANOMAG IG e.V. in Halle 3 direkt neben den von der DLG prämierten Neuheiten ein Publikumsliebling – die Mitglieder der IG hatten nicht mit dem enormen Zuspruch gerechnet.

Seitdem ist der Tragpflug im Deutschen Traktoren- und Modellauto-Museum in Paderborn für eine breite Öffentlichkeit zugänglich. Letztendlich aber hoffen die HANOMAG-Freunde, dem WD-Pflug in einem noch einzurichtenden allgemeinen HANOMAG-Museum, umgeben von anderen Hanomag-Objekten, einen dauerhaften Standort schaffen zu können. Immerhin existiert das Hanomag-Museum bereits seit einiger Zeit als Internet-Adresse (www.hanomag-museum.de), die sich großen Zuspruchs erfreut und ständig ausgebaut wird.

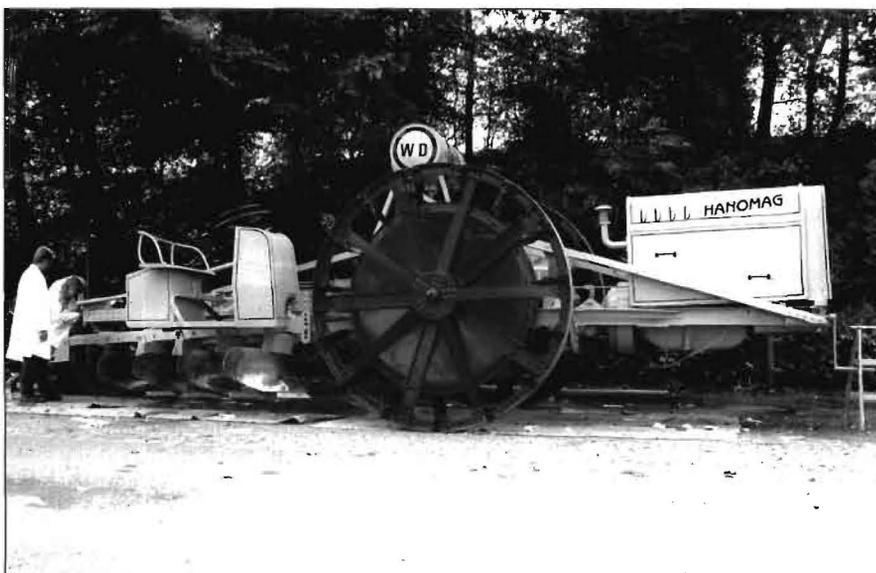


Bild 4: Der W.D.-Pflug in rekonstruiertem Anstrich