

# Obnavljamo traktor starodobnik

Avtor teksta in fotografij: dr. Viktor Jejčič, Podpredsednik DKTS

V zadnjem času se tudi pri nas poleg interesa za starodobne avtomobile, motocikle, kolesa itn. oživlja tudi interes za starodobne traktorje in nekatere druge kmetijske stroje. V tem prispevku bo tekla beseda o tem, kako pristopiti k obnovi starodobnih traktorjev.

## Interes za zbiranje starodobnih traktorjev

Zakaj se vse več ljudi odloča za nabavo in obnovo starega traktorja ali popularno rečeno starodobnika (prej pogosto uporabljana angleška beseda oldtimer)! Razlogov, ki peljejo ljubitelje stare kmetijske tehnike in traktorjev v to smer, je več. Nekateri ponovno obujajo spomine na svojo mladost, druge fascinira tehnika iz obdobja, ko še ni bilo elektronike na strojih, nekateri hočejo tehniški spomenik, pri enih se pojavlja želja po ohranjanju družinske tradicije, itn. Ne glede na to, kakšni motivi so odločilnega pomena za obnovo starega traktorja, se vsi lastniki takih strojev srečujejo z nekaterimi skupnimi osnovnimi problemi, ki jih je potrebno rešiti pri obnovi.

Žalostno je videti neustrezno obnovljene starodobne traktorje oldtimerje, ki se včasih pojavljajo na kakšnih sejmih, srečanjih ljubiteljev stare tehnike itn., kjer nekateri lastniki zaradi nevednosti o osnovah traktorske tehnike in obnavljanju zgodovinskih strojev včasih naredijo nepopravljivo škodo. Tako lahko vidimo traktorje, ki so pobarvani v barve, ki niso bile značilne za določenega proizvajalca, imajo kup delov, ki ne ustrezajo obdobju nastanka stroja, opravljene predelave ne ustrezajo originalu, na nekaterih so pritrjeni kičasti dodatki, ki so iz obdobja, ko sploh niso obstajali traktorji, nekateri pa celo grede tako daleč, da manjkajoče dele naredijo, kar po lastni presoji ali spominu itn. Tako obnovljeni stroji nimajo velike vrednosti in lastniku ne morejo biti v poseben ponos.

## Zbiramo podatke

Odločili smo se, da začnemo z obnovo starega traktorja. Kje in kako začeti z obnovo? Ponavadi se srečamo s stroji, ki so zanemarjeni in prepuščeni na milost in nemilost zobu časa in atmosferskim vplivom. Preden se odločimo za nakup takega stroja, si dobro

oglejmo, v kakšnem stanju je. Tudi v tem primeru velja pravilo, da je najboljše prespati in se potem odločiti za nakup. Za starodobne traktorje - oldtimerje se štejejo traktorji, ki so stari najmanj 30 let (podobno kot pri starodobnih avtomobilih, motociklih in drugih vozilih). Ni vseeno v kakšnih serijah so bili narejeni določeni traktorji. Nekatero tovarno so določene modele izdelovale v sto tisočih primerkih. Za take traktorje, tudi



Pri zahtevni obnovi se moramo lotiti motorja, ki ga snamemo s traktorja

če so stari več desetletij, še danes ne bo težko najti rezervnih delov, ker se zaradi povpraševanja veliko delov še vedno izdeluje. Primerki, ki so bili narejeni v manjših serijah, pa so redkejši na trgu, pri njih bodo tudi večje težave pri nabavi rezervnih delov.

Preden se lotimo obnove traktorja, si poskusimo pridobiti potrebno tehnično dokumentacijo. Če traktor kupujemo, poskušamo zvedeti, ali ima dotedanji lastnik originalna navodila za uporabo, katalog rezervnih delov in drugi material s tehničnimi podatki. V primeru, da ne moremo dobiti omenjenega tehničnega materiala, si bomo morali pomagati na drugačen način. V Nemčiji, Angliji in ZDA izdajajo ponatis katalogov rezervnih delov za ogromno število starodobnih traktorjev. V državah z veliko tradicijo tehnične kulture, npr. v Nemčiji, Angliji, ZDA, Italiji, Franciji itn.. obstaja tudi veliko število knjig in revij, ki vsebujejo podatke in zgodovino starih kmetijskih traktorjev. Nekatero knjige so posvečene posameznim traktorskim tovarnam, skupinam traktorjev po obdobjih ali celo samo enemu tipu traktorja. Za nekatere traktorje se izdajajo ponatise originalnih navodil za uporabo in priročnikov za vzdrževanje in popravila. Tipičen primer traktorjev, o katerih je bilo veliko napisanega in se še ogromno piše v Nemčiji, so npr. traktorji Lanz Bulldog z motorjem z žarilno glavo iz obdobja med dvema svetovna vojnama in po drugi vojni do srede petdesetih let (pri nas ta traktor ni bil prisoten v večjem številu,



Predstavitve obnovljenega traktorja F 12, Fendt





Obnovljen traktor z motorjem z žarilno glavo HSCS – Madžarska iz štiridesetih let prejšnjega stoletja, postavljen je na ogled na vhodu na veliko farmo, posneto na Madžarskem november 2009

zato ima za zbiratelje še večjo vrednost). Veliko podatkov o starodobnih traktorjih lahko dobimo tudi iz periodike, ki je posebej namenjena temu področju. V mesečnih revijah, ki izhajajo v tujini, npr. v Nemčiji *Schlepper Post*, v Angliji *Tractor & Machinery*, *Old tractor itn.*, v Švici *D Fettpress* in druge so v vsaki številki podrobno obdelani posamezni tipi traktorjev. Zanimivo je omeniti, da je v Angliji večje število revij s tega področja, tako da se je tudi težko odločiti za »pravo« revijo. V naštetih revijah so tudi koristni naslovi proizvajalcev oziroma prodajalcev delov za stare traktorje. Pri nas o zgodovini posameznih starih traktorjev in dejavnostih zbirateljev stare kmetijske tehnike lahko preberemo v vsaki številki revije *Tehnika in Narava*, ki jo izdaja ČZD Kmečki glas ter v priložnostni publikaciji ob vsakoletnem slovenskem srečanju ljubiteljev stare kmetijske tehnike v Jablah. V okviru Društva kmetijske tehnike Slovenije deluje sekcija ljubiteljev stare kmetijske tehnike, ki skrbi za ohranjanje zgodovine kmetijske tehnike.

Trenutno je pri nas več privatnih zbirk starodobnih traktorjev in kmetijskih strojev. V nekaterih zbirkah pa so tudi zelo vredni primerki traktorjev. Lastniki takih zbirk nam lahko tudi posredujejo koristne informacije o starodobnih traktorjih. Tehniški muzej Slovenije pa ima zgledno urejeno zbirko starih kmetijskih traktorjev, lokomobil, kmetijskih strojev in različnega kmetijskega orodja.

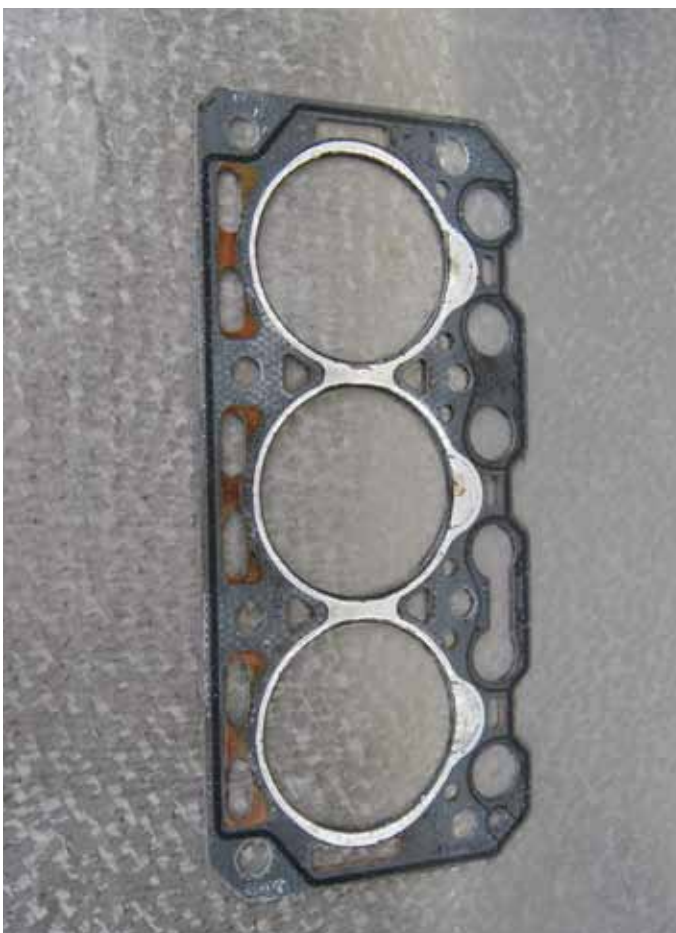
Velja pravilo, da kolikor je traktor bolj popularen in razširjen med zbiratelji, večje je število delov, ki se lahko dobijo, ker za nekatere modele traktorjev manjši proizvajalci naredijo dele, ki se največ rabijo. Če bomo hoteli pristopiti k resni obnovi starega traktorja, bomo morali dobiti informacije o našem modelu iz matične tovarne (če še obstaja). Potrebno se bo pozanimati ali se dajo dobiti kakšni rezervni deli. Nekatere tovarne imajo na zalogi rezervne dele tudi za stroje, ki so stari po štirideset in celo več let! Zanimiv primer so traktorji, ki jih je proizvajal legendarni Lanz iz Nemčije. Poleg velike količine strokovne literature o Lanz Bulldogu obstaja danes tudi ogromno proizvajalcev rezervnih delov za te traktorje, tako da je praktično mogoče narediti skoraj

celoten starodobni traktor iz delov, ki se dobijo na trgu (vprašanje je seveda samo cena). Priložnost za oskrbo z rezervnimi deli in potrebnimi informacijami so tudi srečanja ljubiteljev stare kmetijske tehnike pri nas in v tujini (v tehnično razvitih državah Evrope so taka srečanja zelo pogosta in z velikim številom udeležencev, v Angliji in Nemčiji je več sto srečanj ljubiteljev starodobnih traktorjev in lokomobil na leto - največje srečanje na svetu je v Angliji – Dorset). Tudi pri nas je opaziti pozitivne premike na tem področju, saj imamo že nekaj takih srečanj letno, razstav starodobnih traktorjev v okviru različnih prireditev pa je tudi že lepo število. Na koncu ne smemo pozabiti, da so dober vir informacij o posameznem tipu traktorja tudi uporabniki, ki so z njimi delali v preteklosti.

### Pristop k obnovi

Ko smo se oskrbeli z vsemi osnovnimi podatki (zelo pomembno je, da smo pravilno določili letnik traktorja), lahko pristopimo k začetni obnovi. V prvi fazi bomo ugotovili ali je traktor v originalnem stanju, ali mu manjkajo določeni deli ter morebitne neoriginalne predelave na njem. Velja pravilo, da, če hočemo imeti vreden primerek starega traktorja, se moramo potruditi, da ga pripeljemo v stanje, ki je podobno originalnemu ali enako. Pri nekaterih traktorjih se srečujemo s predelavami z neoriginalnimi sedeži, dodatnimi kompresorji, neoriginalnimi barvami, dodajanjem različne dodatne kičaste opreme, improviziranimi kabinami in drugimi predelavami, ki ne sodijo na traktor starodobnik. V prvi fazi bomo odstranili vse neoriginalne dele. Verjetno se bomo srečali s problemom originalnih delov, ko eliminiramo dodane neoriginalne dele. Ali bomo uspeli zagotoviti originalne dele, je precej odvisno od naše iznajdljivosti. Verjetno se bomo morali posluževati oglaševanja v časopisih, poizvedbe pri znancih, društvih, ki se ukvarjajo s starodobnimi traktorji itn. V nekaterih primerih pa ne bomo mogli priti do originalnih delov, ker jih enostavno ni oziroma so toliko dragi, da jih naše finančno stanje ne prenese. V takem primeru bomo

Delom motorja, ki so podvrženi veliki obrabi moramo posvetiti posebno pozornost



dele izdelali ali pa improvizirali s podobnimi deli, ki vsaj časovno ustrezajo času nastanka traktorja. Velja pravilo, da čim več je originalnih delov iz obdobja, ki mu traktor pripada, večja je njegova vrednost. Če nimamo originalnih delov, uporabimo dele, ki vsaj približno ustrezajo v upanju, da enkrat pridemo do

delov, ki so originalni oziroma nam bo to v prihodnosti dopuščala naša finančna situacija.

Do kakšne faze bomo obnovili stroj, je vprašanje naše želje po verodostojnosti ter finančnih zmožnostih. Če bomo hoteli, da bo traktor skoraj identičen stanju, ko je nastal, bo potrebno v njega vložiti tudi precej več dela. Možno je tudi stroj pustiti v stanju, v kakršnem smo ga dobili, mora se pa obvezno ustaviti njegovo nadaljnje propadanje. Nekateri pustijo stroj v stanju, ki je čimbolj podobno originalnemu, tako da pustijo tudi originalno barvo na njem, čeprav je v precejšnji meri poškodovana.

### Obnova starodobnika

Motor, transmisijo in hidravlične naprave bomo pregledali in ugotovili kaj vse je potrebno zamenjati ali obnoviti. Verjetno bo potrebno na motorju zamenjati razna tesnila, ki so iz azbestnega, plutastega, gumijastega materiala itn. Posebej so kritična gumijasta tesnila, ki zaradi starosti in agresivnega vpliva olja in goriva hitreje propadejo od ostalih tipov tesnil. Dele ohišja transmisije itn., ki so zarjaveli do te mere, da se je rja zažrla precej v globino, bomo morali očistiti od rje (peskati). Manj zarjavele dele traktorja bomo pa očistili s krtačo in s sredstvom za razkrajanje rje, zaščitili s temeljno barvo in prebarvali s končnim premazom. Včasih bo potrebno zamenjati tudi izpušno cev in dušilnik hrupa, če so v precejšnji meri uničeni. Za izdelavo novega vzamemo starega za vzorec. Pri nekaterih motorjih bo potrebno narediti tudi generalno obnovo. V tem primeru je bistveno, da ugotovimo, koliko smo pripravljeni v to vložiti oziroma kako dobro delujoč stroj hočemo imeti. Pri transmisiji lahko nastopijo hujše težave, če ugotovimo, da so deli transmisije poškodovani. V primeru, da bomo hoteli imeti delujoč stroj, bomo morali priskrbeti originalne dele ali pa dati narediti nove, kar je lahko izredno drago. V takem primeru je dobro pisati matičnim tovarnam (če obstajajo) in se pozanimati ali še vedno obstajajo rezervni originalni deli.

Za končni videz stroja je precej pomembna obnova pokrova motorja, blatnika, luči, sedeža itn. Če je pokrov motorja razmeroma dobro ohranjen, zadostuje npr. na pokrovu motorja, da vsa mesta, ki so rjava, očistimo od rje in preprečimo ponovno rjavenje s temeljno barvo in zaključno barvo. V primeru, da so pokrov, blatniki, kabina itn. preveč mehansko poškodovani in korozijsko napadeni, se bomo lotili kleparskih del, peskanja in ličarskih del. Pri barvanju mora biti uporabljena barva, ki po odtenku ustreza originalni barvi. Kromirane, aluminijaste, plastične in druge dele snamemo z delov, ki so predvideni za lakiranje preden se lotimo lakiranja. Aluminijaste dele očistimo od oksida in jih pritrdimo na lakirani pokrov. Nekatero kromirane dele, ki so zarjaveli, bo potrebno ponovno kromirati. Očistimo jih od rje in damo pokromirati, kar bo stalo nekaj denarja, vendar bo precej prispevalo h končnemu izgledu stroja. Pri plastičnih delih ne moremo veliko popravljati, če so poškodovani. Obledela plastične dele, ki so bili v originalnem stanju srebrne (imitacija aluminija) ali kakšne druge barve, lahko prebarvamo z barvami za plastiko in jim tako vrnemo približno



podobo prejšnjega stanja.

### Detalji, ki vplivajo na končno podobo starodobnika

Vprašljivo je tudi stanje kabin na starodobnih traktorjih. Omenjeni traktorji so imeli enostavne kabine (v primerjavi z današnjimi, ki imajo več zaščitnih funkcij), so starejše izvedbe ščitile traktorista samo pred atmosferskimi vplivi. Ponavadi so bile narejene kot kombinacija jeklenih cevi, lesa, stekla in platnenega materiala. Vse poškodovane dele bomo morali zamenjati z novimi. Moramo se potruditi, da materiale, ki so bili uporabljeni za izdelavo kabine, nadomestimo z enakimi.

Poseben problem so luči, signalizacija itn. Če so luči poškodovane, razbite itn. in jih ni možno obnoviti oziroma na voljo ni rezervnih, bomo poskušali najti podobne luči na kakšnem drugem tipu traktorja, ki po obliki in morebiti po letnici izdelave ustrezajo originalnim ali pa v proizvodnem programu proizvajalcev svetlobnih teles za motorna vozila

oziroma traktorje.

Dobra novica je, da je v Nemčiji in Angliji mogoče dobiti v zadnjih letih ogromno tipov luči, ki so se v preteklosti vgrajevale v traktorje. Nekateri proizvajalci so obudili stare proizvodne programe in ponujajo izdelke, ki ustrezajo originalnim iz časa nastanka traktorja. Npr. nemško podjetje Hella ima v proizvodnem programu ogromno število luči za različne tipe starodobnih traktorjev.

Vsekakor velja pravilo, da, če je traktor imel okrogle luči s kovinskim ohišjem, ne moremo vgraditi štirioglatih luči s plastičnim ohišjem. Na traktor sodi tudi sedež iz obdobja izdelave traktorja. Obnova starega tipa sedeža ni večji problem, ker so takrat traktorji bili opremljeni z enostavnimi izvedbami kovinskih sedežev. Nekatere bo potrebno opremiti z novo prevleko, če so bili oblazinjeni.

Pregledali bomo, v kakšnem stanju so pnevmatike in jih po potrebi zamenjali. Pri montaži novih poskusimo izbrati pnevmatike s profilom, ki čimbolj ustreza

originalnemu. Če so pnevmatike v dobrem stanju, pa jih je zaradi originalnosti bolje pustiti na traktorju. Nekateri kmetijski traktorji (nekateri tipi iz obdobja do srede štiridesetih let) niso imeli pnevmatik, ampak jeklena kolesa s oprjemali. V primeru, da so kolesa poškodovana, bo potrebno pristopiti k obnovi. Ponavadi so jekleni deli takih koles bili povezani s kovicami. Če hočemo, da so kolesa res originalna po izgledu, bomo poškodovane dele zamenjali z novimi in jih pritrdili s kovicami. Slabša varianta je, da poškodovane dele zavarimo, saj to ne ustreza originalu, razen če je tehnologija izdelave bila taka. Največji problem lahko nastopi pri starih traktorjih, ki so imeli po obodu jeklenih platišč pritrjeno trdo gumo. To so bili cestni oziroma industrijski tipi traktorjev (zelo majhna verjetnost obstaja, da se bomo pri nas s takim tipom traktorja srečali). V primeru, da je poškodovana trda guma po obodu, bo potrebna iznajdljivost pri obnovi. Velik problem lahko predstavljajo tudi gosenične izvedbe traktorjev. V primeru, da so deli gosenice poškodovani ali zelo izrabljeni, nas lahko obnova precej stane.

Po uspešni obnovi sledi poskusna vožnja, oranje itn. in vsekakor udeležba na kakšnem domačem srečanju ljubiteljev stare kmetijske tehnike. Vsi problemi, s katerimi smo se ubadali pri obnavljanju, bodo pozabljeni, ko bomo ponosno stali pred našim uspešno obnovljenim jeklenim konjičkom, ki bo s tem doživel drugo mladost.

Reklama za traktorje iz štiridesetih let



# HANOMAG

Generatorgas

## ACKERSCHLEPPER R40