

Ein "ERON-Meroni D-350" geht in Ruhestand.

"Nun habe ich es geschafft, kann den Rest meines Daseins vielleicht etwas ruhiger angehen, muss nicht mehr Lasten schleppen, Holzhacker antreiben und über unwegsames Gelände hoppeln. Hoffentlich bekomme ich auch ab und zu mal etwas frisches Öl und Fett in meine Gelenke. Vielleicht darf ich auch ab und zu mal auf ein Traktor-Treffen und werde von allen Seiten bestaunt und begutachtet, denn ich werde sicherlich oft eine Rarität sein die nur wenige kennen. Mein neuer Herr und ich werden hoffentlich noch viele schöne Stunden miteinander erleben / erfahren."



Dies wären vermutlich die Worte meines Eron D-350, wenn er sprechen könnte. Mit diesen Zeilen möchte ich allen interessierten Lesern erstens die Geschichte von Eron-Meroni als Traktor-Hersteller und natürlich auch die Restauration desselben etwas näher bringen.

Erst einmal etwas über mich, damit Du weisst wer hinter diesen Zeilen steckt. (Ich erlaube mir, mein Manuskript in der Du-Form zu gestalten)

Geboren wurde ich, Reto Veraguth, als erstes Kind einer Bauernfamilie in Campsut, im schönen Avers Tal, hoch oben in den Bündner Bergen. Dies ist schon eine Weile her, genau gesagt im Jahre 1954. Zu dieser Zeit gab es in meiner Heimat noch keine Traktoren oder Motormäher, alles wurde von Hand erledigt, das Gras mit der Sense gemäht und mit Fuhrwerken dann das Heu auf den Stall gebracht, kein Heugebläse wartete, es musste das so fein riechende Heu mit der Heugabel unter Dach gebracht werden. Ein richtiger "Knochen-Job" den heute vermutlich niemand mehr machen würde.

Im Jahre 1959 kaufte mein Vater den ersten Traktor, ein blauer Grunder TK 15 L mit 2-Takt Sachs Dieselmotor und 12 PS. Dies war mein erster Kontakt mit einem Traktor, der vermutlich einen solchen Eindruck hinterlassen hat, dass ich jetzt noch den Traktor-Virus in mir habe. Maschinen und Motoren haben mich seit jeher fasziniert, wollte immer dabei sein, wenn eine Reparatur anstand oder ein Mechaniker auf den Hof kommen musste. Kein Wunder, dass ich mich für eine Lehre als LKW-Mechaniker bei der damaligen Firma Saurer in Chur entschieden hatte.

Mein ganzes Berufsleben hat sich fast immer um Fahrzeuge gedreht, mehrheitlich um Baumaschinen und Lastwagen. Bin viel in der Welt herumgekommen und habe einiges erlebt, Gutes und auch weniger Gutes. Nun bin ich im Ruhestand und mache nur noch das, was mir Spass macht, wenn ich morgens aufstehe, muss ich nicht zur Arbeit zu fahren, nein, ich entscheide selbst was der Tag bringt. Wenn ich mal nichts tun möchte, tue ich eben nichts. Meine Frau und ich haben entschieden, dass wir den Lebensabend wieder hier im Avers verbringen möchten, deshalb sind wir in unser Haus nach Campsut gezogen und geniessen die Natur und die Ruhe. Langeweile kennen wir bisher noch nicht, haben immer was zu tun. Wenn Corona uns nicht einen Strich durch die Pläne macht, verbringen wir im Winter jeweils mindestens einen Monat in Gran Canaria, so wird der lange Winter etwas kürzer. Jedoch die Winterzeit auch meine Traktoren Reparatur- und Revisionszeit.

Mein Bruder Rudolf und ich lösen fast jede Herausforderung, wir sind recht gut eingerichtet und reparieren fast alles was alt und gebrechlich ist, sofern es Räder und Motor hat. Bohren, Drehen, Schweissen, Schmirceln, Konstruieren, Schrauben, Messen, Einstellen und vieles mehr machen wir, wir helfen gerne auch anderen, die mit dem Oldtimer (Traktoren) Virus infiziert sind. In meiner kleinen Werkstatt im Haus haben wir einen schwenkbaren Kran und einen höhenverstellbaren Arbeitstisch eingerichtet, ein drehbarer Motrenständer erleichtert uns die Arbeiten an Motoren, Getriebe oder Differentialen erheblich. So können wir die einzelnen Komponenten in der Wärme zerlegen und reparieren. Wenn Du mal in der Gegend bist, freuen wir uns auf einen Besuch und zeigen Dir gerne wie wir "funktionieren", wir sind eben ein richtiges Team.

Kauf des Eron

Viele Leute wissen, dass ich zwei Porsche-Diesel Traktoren (Junior 108k und Super Export 329) besitze und eigentlich auch dieser Marke angetan bin. Auch wissen einige, dass in meinem Porsche Bestand noch ein "2-Zylinder" fehlt, den grossen 4-Zylinder werde ich mir erst leisten können, wenn ich im Lotto gewinne..... Nun habe ich einen 2-Zylinder Traktor, nicht einen Porsche, sondern eben einen Eron D-350. Der Eron ist eigentlich ein Fahrzeug, das komplett was anderes ist als meine Porsche. Er ist viel kleiner, kürzer, schmaler und ein 4x4 Traktor.

Nun fragt sich der eine oder andere, warum kauft denn der einen solchen Traktor? Ja, habe ich mich auch schon gefragt. Das Ganze begann schon vor einigen Jahren. Wir waren wieder einmal im Valle di Lei, einem Tal, in dem es nur einen grossen Stausee, Alpen und ein Gasthaus gibt. Das Tal gehört zu Italien, kann aber mittels Autos nur über die Schweiz erreicht werden. An den grossen Staumauerbau in den späten 50er Jahren kann ich mich noch gut erinnern. An besagtem Tag sah ich per Zufall diesen Eron Traktor am Strassenrand stehen. Ein Gefährt wie ich es noch nie gesehen hatte. Dieser erste Augen-Kontakt muss bleibend gewesen sein. Ungefähr 2 Jahre später hatte ich fast die gleiche Begegnung, nur, dieses Mal schaute ich mir den Eron näher an. Dann kam der Gedanke, man könnte diesen Traktor vielleicht kaufen und restaurieren. Also fragte ich Valentino, den Wirt vom Gasthaus "Baita del Capriolo", ob er mir diesen Traktor verkaufen würde. Valentino meinte, dass er diesen Eron noch einige Jahre benötige, weil dieser ideal sei, um seinen Holzspalter anzutreiben. Musste mich vorerst mit dieser Antwort zufriedengeben. In den kommenden 2 Jahren war ich öfter gast bei Valentino und sprach ihn öfter an, den Eron mir zu verkaufen. Irgendwann gingen ihm vermutlich meine Anfragen auf den Nerv und er nannte mir einen Preis, den ich nicht gewillt war zu bezahlen. Nach weiteren 3-4 Monaten Verhandlung, wurden wir uns dann doch noch einig und so erwarb ich Anfang Oktober 2020 den kleinen blauen Eron D-350. Eine lange Zeit, um einen Traktor zu kaufen. Bilder zu diesem Beitrag findest Du unter <https://traktor.veraguth.com/>

Abholung und Verzollung

Der Eron war nun meiner, aber noch in Italien. (Valle die Lei) Da der Zugang zum Valle di Lei keinen besetzten Zollposten hat, konnte ich das Fahrzeug auch nicht so einfach verzollen. Eine Möglichkeit wäre gewesen, den Eron auf einen Hänger zu laden und über den Julier- und Maloja Pass nach Chiavenna zu transportieren (Domizil von Valentino) und dann wieder über den Zoll von Castasegna wieder einzuführen. Eine Reise von fast 250 km, um ein Fahrzeug zu verzollen. Eine weitere Möglichkeit, den Traktor im Valle di Lei (ca. 5 km) abholen und nach Hause bringen. Eine schlechte Wahl, da dies erstens ein Schmuggel wäre und ich den Traktor nie in der Schweiz zulassen könnte da ich keine Papiere (Form 13.20 A) dazu hätte. Es musste also eine einfachere Lösung geben. Habe die Eidgenössische Zollverwaltung Graubünden angerufen und nachgefragt, wo ich den Traktor verzollen könne. Glaube mir, es ist nicht einfach, jemandem klarzumachen, dass es noch Zollübergänge gibt, die nicht besetzt sind und daher keine Waren verzollt werden können. Item, dieser Mitarbeiter konnte mir nicht helfen und verwies mich an die Zollstelle Buchs SG.

Der Zollstelle Buchs habe ich dann mein Anliegen auch nochmals ausführlich erklärt, worauf mir gesagt wurde, dass ich den Traktor nicht ohne Bewilligung von Valle di Lei nach Buchs transportieren dürfe. Dies wäre ein Verstoß gegen die Zollregeln, da ich ein unverzolltes Gut in der Schweiz transportieren würde und dafür bestraft werden könne. Etwas kompliziert, aber steht anscheinend so in den Zollregeln. Nach einigem hin und her, musste ich den Kaufvertrag nach Buchs senden, um zu prüfen, ob ich eine Bewilligung erhalten würde. Dies ging dann recht schnell, eine Vertragskopie als Bewilligung mit Zollstempel und Unterschrift, einem handschriftlichen Hinweis, dass ich die Fahrt ausführen dürfe und den Traktor binnen 10 Arbeitstage am Zollamt Buchs vorzeigen und verzollen müsse stand drauf. Wow, erste Hürde geschafft!

Um das Formular "13.20 A" zu bekommen, benötigt man ein Speditionsbüro, das die Verzollung vorbereitet. Da ich ausser dem Kaufvertrag keine Papiere für den Eron besitze, musste der Kaufvertrag genügen. Das Büro bereitete alles vor und organisierte den Termin mit dem Zoll auf den 19. Okt. 2020. An diesem Morgen fuhr ich ins Valle di Lei, Eron aufladen und festzurren und dann ab

nach Buchs. Speditionsbüro und Zoll sind im selben Gebäude, Bahnhof Buchs, was die Sache einfacher macht. Nach bezahlen der Rechnung erhielt ich die Papiere für den Zoll und ging nebenan ins Zoll Büro. Da ging es dann eher gemächlich daher, erst Papiere prüfen, einige Fragen und dann wollte der Beamte den Traktor besichtigen. Zollbeamter wollte den Marktpreis für einen solchen Traktor wissen, sagte ihm, dass es auf dem Vertrag stehe und dieser Traktor nur noch Schrottwert habe. Irgendwann willigte ich auf einen Preis des Beamten ein, um endlich fertig zu werden. Alle wollen nur Geld. Im Büro wurde dann der Stempel auf das "Form. 13.20 A" gemacht, Zollgebühren und Mehrwertsteuer bezahlt und dann war der Eron nun endlich auch ein "Schweizer Bürger". Hab es gewusst, dass es nicht einfach werden würde. Da ich schon in Buchs war, habe ich mit meinem ehemaligen Arbeitgeber, Schumont AG in Rüthi SG, ausgemacht, dass ich die Waschanlage benutzen dürfte, um den Eron vom grössten Dreck zu befreien. Also fuhr ich nach Rüthi und verpasste dem Eron eine Dusche. Eine Stunde später sah er schon etwas besser aus, vermutlich auch etwas leichter geworden. Nun ging es ab nach Hause.

Etwas Geschichte über Eron Meroni

Im Jahre 1950 hatte Ing. Aldo Meroni, Firma Meroni & C. METALLURGICAL INDUSTRIES im Werk Turin, einen Traktor konzipiert, der zur damaligen Zeit folgende revolutionäre Hauptmerkmale aufwies:

- **4 Antriebsräder mit gleichem Durchmesser und gleichem Querschnitt**
- **luftgekühlter Dieselmotor**
- **Patentierete Aufhängung und Antrieb der Vorderachse**
- **Chassis komplett aus gepresstem und geschweißtem Stahlblech**

Den Namen ERON erhielt der Traktor, indem aus dem Namen des Erfinders (Meroni) der erste und der letzte Buchstabe gestrichen wurde.

Die erste produzierte Chassis-Serie war mit einem CONDOR GUIDETTI-Motor mit nur 12 PS ausgestattet, dann baute Meroni auf einer Guidetti-Konzession einen 18-PS-Motor.

Die Idee entstand aus der Analyse des nördlichen italienischen Territoriums, das grösstenteils hügelig und bergig ist. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte die Mechanisierung der Landwirtschaft zur Entwicklung grosser, einfacher und leistungsfähiger Maschinen für die Ebenen aus USA geführt. Sie stellten jedoch enorme Kosten und eine Unmöglichkeit der Nutzung für den Landwirt dar, beispielsweise aus dem Veltlin. Tatsächlich erlaubten diese Gebiete in den 1950er Jahren nicht nur keinen hohen Wohlstand, sondern auch nicht den Einsatz dieser Bestien, wie der Landini, Pavesi. Die Straßen waren in der Tat meistens Wege und waren für Maultiere oder Pferde ausgelegt. Auf den Wegen, die dazumal zu den Weinbergen führten, hätte ein Landini-Glühkopf sicherlich dazu geführt, dass alle Trockenmauer, die ihn innerhalb von 50 Metern standen, unter seinen Vibrationen zusammengebrochen wären.

Tatsächlich sagt Aldo Meroni in einer Notiz für die Wochenzeitung "Il Mondo Agricole" am 2. November 1958: "Diese Maschinen müssen von kleiner und mittlerer Leistung sein, da in den Bergen kein Acker gepflügt werden muss. Mit 4 gleichgrossen Rädern erzielen wir eine optimierte Bodenbelastung bei möglichst geringem Bodendruck".

Ein weiterer wichtiger Parameter in den 1950er Jahren war der Kraftstoffverbrauch und der Prozentsatz der Ausfälle. Nicht viele hatten Ahnung von Mechanik, vielleicht hatten sie einige Autos gesehen, aber es war undenkbar zu verstehen, dass das Öl gewechselt werden musste, dass sie die Maschinen gefettet und betriebsbereit halten mussten, und es war sicherlich nicht so wie heute, dass sie den Traktor zum Mechaniker bringen könnten, da es vielleicht höchstens zwei im Umkreis von 50 km gab (zumindest im Veltlin).

Der technische Hinweis ging tatsächlich so weiter:

Dieselben Fahrzeuge müssen eine große Leistung gewährleisten und müssen trotzdem wirtschaftlich sein, dass sie mit wenigen Dezigramm Dieselöl lange Strecken mit schwierigen Auf- oder Abstiegen, für Ernten und für den Transport zurückgelegt werden können. Fahrzeuge müssen effizient sein,

obwohl sie klein und kompakt sind, einen niedrigen Schwerpunkt, eine große Manövrierfähigkeit und Abmessungen aufweisen, die für die Enge der Wege geeignet sind.

Dieser Traktor musste tatsächlich in der Lage sein, Steigungen von 45-50% zu überwinden, um das Holz talwärts zu bringen, Heu, Werkzeuge und anderes Ladegut zu transportieren. Einige Modelle dieses Traktors wurden von 1950 bis ca. 1978 hergestellt. (ohne Gewähr)

Instandsetzung

Nun beginnt der arbeitsreiche Teil, der Eron soll ja wieder fahrtauglich und anschaulich werden. Auf den ersten Blick sind einige Baustellen, die bewältigt werden müssen. Leider gibt es fast keine Ersatzteile mehr für Eron, das macht es nicht einfacher. Im Internet habe ich viele Stunden verbracht, um überhaupt Infos von Eron zu finden, fast unmöglich. Bin dann auf die Firma Campese in San Michele bei Trento gestossen, Campese war damals die Vertretung von Eron im Gebiet Gardasee / Südtirol. Campese hat auch noch einige Ersatzteile an Lager, nicht günstig, aber wenn man es braucht ist der Preis nicht immer massgebend. Auch bin ich zufällig auf einen Eron Besitzer in der Gegend von Leipzig gestossen, der mir auch noch in einigen Fragen weitergeholfen hat.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mir geholfen und mit Rat und Tat zur Verfügung standen, ganz speziellen Dank an meinen Bruder, der sehr viel zum Gelingen beigetragen hat, er hat einiges neu angefertigt, gedreht und geschweisst und wenn ich eine dritte Hand brauche ist er auch immer für mich da.

Jetzt genieße die folgenden Zeilen über die Instandsetzung des Eron D-350.

Bereifung

Nun war der Eron da, abgeladen und parkiert. Um das Fahrzeug mobil zu halten, mussten erst einmal die Reifen erneuert werden. Vorne links war der Reifen komplett hin, Loch in der Seitenwand, die anderen reifen waren nicht viel besser dran, abgefahren und uralte, spröde und schrottreif. Fahrzeug auf Böcke stellen und versuchen die Radschrauben zu lösen. Diese sind vor einiger Zeit durch unpassende Schrauben ersetzt worden, einige waren schon festgerostet. Musste einen Ringschlüssel abändern, um gegenzuhalten, haben es dann geschafft, die Räder abzuschrauben. Reifen von den Felgen runtergezogen und entsorgt. Felgen waren im Felgenbett komplett verrostet, richtige Schichten habe ich entfernt, mit Nadelhammer und Meissel. War mir noch nicht sicher, ob ich diese Felgen noch retten konnte. Habe die Felgen dann Sandstrahlen lassen und entschieden, dass ich sie noch retten kann. Felgen wurden dann grundiert und in rot lackiert. Neue Reifen montiert, mit dem richtigen Profil, Räder sehen wieder super aus. Jetzt konnte man den Eron wieder anständig bewegen, wiegt ja ca. 1300 kg.

Motor

Mittlerweile hat der Winter Einzug gehalten, der Eron stand im trockenen und die Revisionen konnten beginnen. Frontblech und Motorhaube demontieren und Motor ausbauen.

Die grosse Frage war, was ist das für ein Motor? Keine Typentafel, kein Schriftzug, gar nichts was weiterhelfen würde, luftgekühlter 2-Zylinder war das Einzige was ersichtlich war. Also, Telefon greifen und Campese in Italien anfragen. Dies ist nicht so einfach wie Du meinst, Ezio Martintoni von Campese ist nicht leicht zu erreichen, es brauchte 4-5 Anrufe, bis ich ihn am Telefon hatte. Er sagte mir, dass es ein VM 210 Motor sei. Super, VM Motoren gibt es ja heute noch, haben auch eine Vertretung in der Schweiz, die Firma Hans Wegmüller AG in Steffisburg. Schnell ein Mail gemacht und höflich angefragt, ob es noch Unterlagen zu meinem Motor gebe. Herr Niederhäuser schrieb mir dann zurück, dieser Motorentyp sei bei VM nicht bekannt, man habe absolut keine Unterlagen oder Ersatzteile mehr. Eine schlechte Nachricht. Jedoch werde er versuchen über seine Kanäle zu anderen VM Händler nachzufragen, ob es vielleicht noch was gebe, was ich brauchen könnte. Etwa 2 Wochen später erreichte mich erneut ein Mail von Hr. Niederhäuser, im Anhang ein Dokument mit Betriebsanleitung, Daten und Explosionszeichnungen meines VM 210 Motors. Das war eine sehr

nützliche Überraschung, die mich sehr freute. Habe mich gegenüber Hr. Niederhäuser entsprechend erkenntlich gezeigt, vielen Dank für die wertvollen Unterlagen.

Nun konnte das Projekt beginnen, wollte Motor nicht zerlegen, bevor ich Unterlagen hatte und wusste, wie zum Beispiel der Zylinderkopf abgedichtet war. Was wäre, wenn ich dann alles zerlege und keine Teile bekomme. Um es kurz zu machen, Motor habe ich komplett zerlegt, jede Schraube musste raus und jedes Teil demontiert werden. Um vor Überraschungen gefeit zu sein und beim Zusammenbau Fehler zu vermeiden, habe ich fast jeden Schritt photographisch festgehalten.

Leider hatte dieser Motor nur sehr wenige Ölwechsel erhalten, demzufolge sah es im Inneren auch sehr schlammig und dreckig aus. Ein Wunder, dass dieser Motor überhaupt noch laufen konnte. Ölwanne war eingedrückt und ein fast 1 cm dicker Schlammfilm fand ich vor. Da die Ölwanne aus Stahlblech ist, konnte ich diese unter der Presse und mit dem Hammer einigermassen wieder in Form gebracht werden.

Zylinderköpfe waren sehr stark verrusst, Auslass und Einlasskanäle waren mit einer starken Russschicht belegt und somit konnte der Motor nicht mehr richtig "atmen". Habe viele Motoren zerlegt und einiges gesehen, jedoch so schlimm hatte ich es noch nie erlebt. Musste Kanäle richtig mir Schraubenzieher und Schaber bearbeiten, um den Dreck rauszukriegen. Ventile sahen nicht allzu schlecht aus und konnten neu eingeschliffen werden. Zylinderköpfe, Deckel und Motorgehäuse wurden nach der Reinigung mit dem Hochdruckreiniger mit meiner Natron Strahlanlage behandelt. Eine großartige Sache, etwas sehr staubig, aber effektiv. Teile werden unter Luftdruck mit Natron Pulver bestrahlt und die Lack- oder Schmutzreste so entfernt. Ein sehr schonendes Verfahren ohne dass wie z.B. beim Sandstrahlen, die Teile angegriffen werden. So wurden auch meine Auslasskanäle im Zylinderkopf wieder schön blank und wie neu. Motorblock sah danach innen wieder so aus wie er sollte, keine Ablagerungen von altem Öl und Russ mehr vorhanden.

Zylinderbüchsen habe ich gehohnt und Kolben mit neuen Ringen versehen, Ringe habe ich, über einen Händler, aus Holland bekommen. Kurbelwelle und deren Lagerungen habe ich so belassen wie sie waren, leider etwas eingelaufen, aber neue sind nicht mehr erhältlich. Hatte ein Angebot, Kurbelwelle schleifen und Lager anfertigen lassen und einpassen, jedoch würde dies mein Budget sprengen, ein solcher Aufwand würde zwischen 6-8'000.- CHF kosten. Also, alles reinigen und genau gleich zusammenbauen damit alle Lagerungen wieder am selben Ort laufen. Motor muss ja nicht mehr so hart arbeiten wie zuvor.

Stirnraddeckel hatte auch einige Macken, war zuvor schon mal geschweisst worden, jedoch nicht sehr professionell. Dies zeigten auch die Öllecks rundherum. Deckel gereinigt und alte Schweissnähte ausgeschliffen, dann zu einem Spezialisten gebracht, um alles neu zu verschweissen. Aluminium geht leider nicht sehr einfach zu reparieren, nun ist aber alles wieder repariert, Deckel etwas nachbearbeitet, um Dichtigkeit an den Dichtflächen sicher zu stellen.

Alle Papierdichtungen musste ich selbst herstellen, ausschneiden und anpassen. Wellendichtringe waren glücklicherweise alle Standard Masse und somit auch erhältlich.

Luftleitbleche musste ich richten und Risse schweissen damit alles wieder passt. Motorblock und Luftleitbleche wurden vor dem Zusammenbau grundiert und neu lackiert, habe mich für eine unkonventionelle Farbe / Lack entschieden, "Hammerschlag Grau Matt". Mir gefällt es, da es keine Glanz Oberfläche hat und im Tageslicht speziell aussieht.

Motorregelung und Einspritzung stellten auch wieder einige Kopfschmerzen dar, Einspritzdüsen mussten überholt werden, jedoch konnte der Dieselspezialist keine aus seinem Gestell nehmen da es keine herkömmliche Düseneinsätze sind. Hier musste ich auf die Fa. Campese in Italien zurückgreifen, nach diversen Telefonaten und Mails hatte ich dann doch noch Erfolg, Campese hatte die Original Einsätze noch im Bestand. Nach fast 2 Monaten hatte ich dann die Einsätze erhalten, Transport habe ich selbst organisieren müssen, da Campese gejammert hat, dass es immer viel Aufwand bedeute, Teile in die Schweiz zu senden. DHL hat dies alles für mich erledigt, natürlich gegen entsprechenden Preis. Wichtig war, dass ich die Düsen hatte und so der Dieselspezialist die Einspritzdüsen revidieren konnte. Ein weiterer Punkt war die Diesel Förderpumpe. Diese war defekt und kurzgeschlossen, umgangen. Auf dem Pumpengehäuse war die Marke noch zu lesen und so konnte ich im Internet

nach einiger Suche die Firma in Milano ausfindig machen. Da die Firma normalerweise nicht an Private liefert und einen Mindestbestellwert von Euro 300.- hat, musste ich über einen Unterhändler das Geschäft in die Wege leiten. Nun gibt es aber über 100 verschiedene Pumpen mit unterschiedlichen Massen und Bauweisen. Musste alles ausmessen, Zeichnungen erstellen und an den Händler senden, der klärte anhand meiner Skizzen mit dem Werk ab, welche passen könnte. So haben wir dann eine Pumpe gefunden, die passt, Pumpe kostet Euro 43.-, Transport, Spesen, Beschaffungskosten Händler etc. schlugen jedoch mit fast 100.- Euro zu Buche. Na ja, wenn man es braucht, braucht man es eben.....

Zylinderkopfdichtung besteht aus einem Kupferring. Ein genau passender Ring konnte ich nicht auftreiben, jedoch habe ich herausgefunden, dass Eicher fast die gleiche Dichtung verwendet hatte, nur einen Millimeter weniger Durchmesser, was kein Problem darstellen konnte. Diese Dichtringe sind über Firma "Granit" noch erhältlich.

Am Zylinderkopf und der Ventilbetätigung fiel mir auf, dass diese ja gar keine Schmierleitung nach oben hatte. Habe mir den Kopf zerbrochen wie die Kipphebel geschmiert werden. Im Zylinderkopf ist ein Rohr verbaut, das bis unter den Ventildeckel reicht. Dieses Rohr endet nach unten im Ansaugkanal. Durch die Strömung im Ansaugkanal entsteht so ein Unterdruck (Venturi Effekt) unter dem Ventildeckel und somit werden Öl Dämpfe aus dem Motorblock nach oben gezogen, die dann die Schmierung gewährleisten. Geniales und einfaches Prinzip.

Der Zusammenbau des Motors stellte dann keine allzu grossen Anforderungen dar und lief planmässig von statten. Für diese Arbeiten ist es sehr hilfreich, einen Motorständer zu benutzen, um den Motor in alle Lagen zu drehen und so besser daran arbeiten zu können. Eine gute Investition.

Kupplung

Diese ist eher klein ausgefallen für diesen Traktor, aber anscheinend genügt es. Kupplung ist ein Bauteil, das zur damaligen Zeit auch im Fiat Topolino und im Fiat 500 verbaut worden ist.

Als ich die Druckplatte und Mitnehmerscheibe ausgebaut hatte, stellte ich fest, dass hier früher auch schon einiges schief gelaufen ist. Mitnehmerscheibe zeigte Spuren von Verschleiss, Druckplatte hatte auch schon bessere Zeiten erlebt. Vermutlich war einmal ein Ausrückfinger gebrochen und hat dabei die Mitnehmerscheibe beschädigt. Alle Mitnehmerfinger zeigten argen Verschleiss und wurden schon einmal repariert, geschweisst. Die Einstellungen der Finger waren ausser der Toleranz und alle drei Finger zeigten unterschiedliche Masse, wichen bis zu 1 cm voneinander ab. Blieb nur eine Lösung, Revision bei Derendinger / Technomag, haben eine Oldtimer Abteilung in Bern die fast alle Oldie Kupplungen und Bremsen reparieren. Nun ist diese wieder fast wie neu.

Schwungrad (ca. 50 kg) und Kupplung nach ca. 3 Wochen wieder eingebaut und eingestellt.

Ausrückgabel, Welle, Hebel und Pedal ausgebaut und gereinigt. Auf der Welle ist eine Rückzugfeder montiert, die, wenn richtig eingestellt, ihre Funktion einwandfrei tut. War beim Ausbau ausgehängt und komplett falsch eingestellt. Auch im Kupplungspedal ist eine Drehfeder eingebaut, die das Pedal zurückziehen soll, da aber nie Fett in die Lagerung gepresst wurde, war auch diese Feder nutzlos. Im Bremspedal ist dieselbe Art Feder verbaut, jedoch umgekehrt gewickelt. Diese ist leider gebrochen. Wollte zwei neue Federn auftreiben, habe es bis heute nicht geschafft. Habe einige Federlieferanten und Hersteller angeschrieben, manche haben nicht einmal geantwortet, andere haben mir abgesagt und weitere würden eine Feder anfertigen nach Mass, jedoch Mindestbestellwert CHF 700.-

Getriebe

Eigentlich habe ich gedacht, dass ich dieses Bauteil nicht revidieren muss, Valentino hatte mir gesagt, dass sie das Getriebe komplett zerlegt hatten und dass alle repariert sei und in Ordnung. Ich weiss nicht, wer diese Arbeit damals gemacht hat, jedoch weiss ich, dass ich diesen "Mechaniker" nie im Leben einstellen würde. So eine schlechte Arbeit habe ich schon lange nicht mehr gesehen.

Als ich den Schaltdeckel abgenommen habe, sah ich, dass einige Zahnräder sehr starken Verschleiss aufwiesen. Auch der dritte Gang sprang immer raus, Fehler war bald gefunden, Welle mit Schaltrad hatte zu viel Längsspiel, es fehlte eine Distanzscheibe, die das Lager und damit die Welle in Position

hielt. Am Vorgelege konnte man sehen, dass sich ein Kugellager bald verabschieden würde, der Kugellager war bereits gebrochen und herausgefallen, eine Frage der Zeit bis das Lager blockiert. Das Getriebeöl sah auch aus wie eine undefinierbare Flüssigkeit, schmeckte ranzig, was darauf hinweist, dass viel Wasser enthalten ist. Nicht lange überlegen, Getriebe muss raus.

Getriebe besteht aus Hauptgetriebe, in dem die drei Vorwärts- und der Rückwärtsgänge geschaltet werden, einem Untersetzungsgetriebe, das einen Schnell- und Untersetzungsgang ermöglicht und dahinter sind drei Zahnräder, die die Kraft nach unten bringen und auf die Vorder- und Hinterachse verteilen. Also, drei Gruppen in einem Gehäuse. Zuerst musste ich die drei Zahnräder am Ende des Getriebes ausbauen, hier hatte jemand mit der Rohrzange die Nutmuttern angezogen, na ja, habe sie dann abschrauben können. Als ich den Segerring und das Zahnrad an der Ausgangswelle entfernt habe blieb mir das Herz fast stehen. Das innere Zahnrad sollte eigentlich mit 2 Nutmuttern gehalten werden. Diese beiden Muttern waren nicht mehr vorhanden, man hatte sie vermutlich mit einem Winkelschleifer entfernt da das Zahnrad auch Spuren davon aufwies. Anstelle der beiden Nutmuttern hatte man eine zusätzliche Distanzbüchse eingebaut und mit der Welle verschweisst. So etwas habe ich in meiner ganzen Berufszeit nie gesehen! Mit Hammer und Meißel musste ich die Schweissstellen entfernen und versuchen zu retten, was noch zu retten war.

Habe dann das Getriebe Stück für Stück zerlegt, was nicht so einfach war wie es am Anfang schien. Getriebe ist so aufgebaut, dass eine gewisse Reihenfolge berücksichtigt werden muss, ansonsten man die Zerlegung nicht vollbringen kann. Ganz unten im Getriebegehäuse war eine richtige Schlamm- und Schmutzschicht, der letzte Getriebeölwechsel musste schon sehr lange zurückliegen. Alles gereinigt, und nun sah man, dass die Zahnräder schon einiges mitgemacht hatten. Vermutlich war früher bereits ein Lagerschaden passiert, Spuren am vorderen Deckel deuteten darauf hin. Dadurch wurden einige Zahnräder stark beschädigt. Teilweise waren die Zahnflanken so stark eingelaufen, dass man sich fast die Finger daran verletzen konnte, Schaden war so stark, dass ich mich auf die Suche nach Zahnrädern machen musste. Bei Campese in Italien wurde ich noch fündig, konnte ein Doppelrad und ein Schaltrad zu Zapfwelle sowie die defekte Ausgangswelle (Schweissstellen) noch auftreiben, natürlich nicht ganz günstig, aber, wenn man es braucht, ist der Preis nicht immer massgebend. Da ich die Teile nicht selbst in Italien abholen konnte (Corona) musste ich diese mit DHL in die Schweiz liefern lassen. Hat dann alles funktioniert, braucht aber dennoch einiges an Zeit und Nerven bis es so weit ist.

Weiter musste ich alle Lager im Getriebe ersetzen, einige hatten arge Spuren. So musste ich alle Lager erst ausmessen, dann im Internet versuchen gleiche Lager zu finden / umschlüsseln. Einige Lager gab es nicht mehr, musste Kompromisse finden. Auf den alten Lagern konnten teilweise Bezeichnungen abgelesen werden, jedoch gibt es diesen Hersteller (RIV) nicht mehr und somit war es fast unmöglich die Bezeichnungen umzuschlüsseln. Mit einer Liste und Zeichnungen oder Fotos von ca. 16 verschiedenen Lagern bin ich zu meinem Lieferanten, Schumacher + Burkhardt in Chur, gegangen. Nochmals alles überprüft und Lager gekauft. Auch der Zusammenbau musste einen genauen Ablauf haben, na ja, einige Wellen oder Lager mussten schon mal wieder ausgebaut und ein anderer Weg gefunden werden. Auch mussten verschiedene Distanzscheiben eingebaut und ausgemessen werden, so, dass die Räderpaare übereinstimmten und nicht zu viel oder zu wenig Spiel bestand. Eine Arbeit, die sehr viel Zeit braucht und manche Distanzscheibe (einige fehlten aus vorheriger "Reparatur") ausgemessen und angefertigt werden musste. Dasselbe musste ich auch mit den Schaltstangen machen, auch diese mussten ausgerichtet und eingestellt werden. Dichtungen habe ich selbst aus Dichtungspapier hergestellt.

Schaltwelle zu Nebenantrieb war auch schon einmal provisorisch geschweisst worden, jedoch stimmte die Stellung und die Anschläge nicht überein. Also, auch hier wieder eine teilweise Neuanfertigung notwendig.

Gelenkwelle zur Vorderachse musste ich beide Gelenke ersetzen, alles ausgelaufen. Gelenke können erst im eingebauten Zustand zusammengesetzt werden da ansonsten die Flanschnutten nicht mehr angezogen werden können.

Vorderachse

Achse ist mit vier Schrauben (M16 x 50) an Getriebegehäuse befestigt und pendelnd gelagert. Da die Vorderachse gelenkt und angetrieben ist, ist die Bauart etwas komplizierter gestaltet als bei normalen Starrachsen. Überall war recht viel Spiel in den Gelenken, Drehlager und Achsschenkel. Erst Radnaben entfernt, dann Lenkhebel ausgebaut und Achsschenkelbolzen entfernt. Nun konnte man einen Blick auf die Gelenkwellen werfen, nicht sehr ansprechend. Gelenkwellen ausgebaut, grob gereinigt und dann offenbarte sich die Katastrophe. Eine Welle hatte ein komplett ausgeschlagenes Kreuzgelenk und dadurch wurde auch die Führungsbüchse im Achskörper komplett zerstört. Lagersitz der Welle eingelaufen wie auch das Achsgehäuse. Die andere Welle war nur das Kreuzgelenk etwas eingelaufen, also nicht so schlimm. Musste Wellen zu Fa. Remo AG in Lustmühle bringen, um Lagersitze neu aufzuschweissen und zu schleifen. Beide Kreuzgelenke wurden ersetzt. Eine etwas kostspielige Angelegenheit, aber keine andere Variante möglich. Achsgehäuse und Achsschenkel wurden bei Fa. Schumacher + Burkhardt in Chur mit neuen Büchsen versehen damit das übermässige Spiel beseitigt werden konnte und die reparierten Wellen wieder geführt sind. Diese Arbeiten konnte ich leider nicht selbst erledigen, dazu fehlen mir die Maschinen und Möglichkeiten.

Weiter habe ich die Pendel-Lagerung der Achse demontiert, sind zwei grosse Stahlbüchsen drin, die, wenn sie geschmiert werden, sehr widerstandsfähig wären. Leider fehlte auch hier wie überall das notwendige Fett. Konnte jedoch die Lagerbüchsen auspressen und in einer anderen Position wieder einpressen, um das Spiel aufzuheben.

Differential muss zum Ausbauen um 45 Grad gedreht werden da ansonsten das Tellerrad nicht durch die Gehäuseöffnung passt. Pignion (Eingangswelle) hatte sehr viel Spiel, bewegte sich ca. 5-8mm vor und zurück, was nichts Gutes verheissen liess. Flanschmutter war nur leicht angezogen und ein Teil des Problems. Alles zerlegt und gereinigt. An den Zahnradern waren einige Spuren von ehemaligen Schäden, jedoch verschmerzbar. Dachte, Lager ersetzen und wieder zusammenbauen. Das war jedoch etwas komplizierter als gedacht, Ein Lager hatte Masse, die kein Lagerhersteller liefern konnte, Lager gab es schlichtweg nicht mehr. Mein Lieferant meinte, er hätte noch einen Kontakt in Amerika der ein solches Lager noch habe. Nach ca. 3-4 Wochen hatten wir noch keinen Bescheid. Also entschied ich, die Welle um 2mm im Durchmesser zu reduzieren (schleifen) und im Gehäuse eine Büchse einpassen, um ein handelsübliches Lager zu verbauen. Die Distanzbüchse zwischen den Lagern musste auch entsprechend geschliffen werden um anschliessend die Lagervorspannung mittels Passscheiben einzustellen. Diese Arbeit hat dann auch S+B in Chur gemacht.

Nun konnte Differential wieder zusammengebaut und eingestellt werden. An der ganzen Vorderachse wurden alle Lager und Lagerbüchsen ersetzt, neue Sicherungsbleche und Nutmuttern verbaut und Radlagerspiel frisch eingestellt.

Hinterachse

Der Aufbau der Hinterachse ist etwas einfacher im Vergleich zur Vorderachse, keine Lenkung und Gelenke, die auslaufen. Der Ausbau der Hinterachse gestaltete sich jedoch nicht einfach, Achse ist mit vier Schrauben (M 16 x 60) an das hintere Getriebegehäuse angeschraubt. Bremsen sind an der Achse angebaut, jedoch geht die Bremswelle durch das Getriebegehäuse. Im Normalfall kann die Pedalerie der Einzelradbremse gelöst und auf der Bremswelle verschoben werden, in meinem Fall ging dies leider nicht das alles so festgerostet war und sich auch mit dem Hammer nicht bewegen liess. Also, Bremsen und Bremsschild abbauen und so den Weg zum Ausbau frei machen. Nun mussten nur noch die vier Schrauben gelöst werden. Einfacher gesagt als getan, Muttern konnte man mit keinem Schlüssel festhalten da einfach kein Platz dafür war. Musste einen Meissel zwischen Mutter und Gehäuse treiben, um Schrauben zu lösen, alles festgerostet. Eine Schraube brach ab, eine konnte gelöst werden und zwei mussten mit dem Winkelschleifer abgetrennt und ausgebohrt werden. Jetzt konnte die Achse endlich nach hinten ausgebaut werden. Um es vorwegzunehmen, für den Zusammenbau hat mir Rudolf aus einem 20 x40 mm Stahl eine Platte gemacht und Gewinde hineingeschnitten. Diese beiden Platten passen genau in die Taschen wo vorher die Muttern waren, so können die Schrauben ohne grosse Mühe angezogen oder gelöst werden.

Um Differential aus dem Achsgehäuse auszubauen, müssen die Radnaben und Antriebswellen (Achswellen) entfernt werden. Normalerweise können diese Wellen von Hand herausgezogen werden da sie auf einer Keilbahn laufen. Eine Welle kam ohne Probleme heraus, die andere sass fest. Einen Abzieher kann man nicht anbringen, da man nirgends anpacken kann. Letztendlich musste ich das Differential im Gehäuse komplett zerlegen. Zum Glück hat das Gehäuse hinten einen Deckel, der den Zugang ermöglicht. Welle musste anschliessend mit einem langen Dorn und einem sehr grossen Hammer herausgeschlagen werden. Habe Keilbahnen nachgearbeitet damit Welle nun auch von Hand montiert werden kann.

Differential ist genau das gleiche eingebaut wie an der Vorderachse, einfach um 180 Grad verdreht damit die Drehrichtung stimmt und das Fahrzeug in die gleiche Richtung fährt. Auch hier wurden alle Lager (Diff und Radlager) ersetzt, ausser das eine, das nicht mehr erhältlich ist. Dieses Risiko bin ich eingegangen, da das Lager noch in gutem Zustand ist und ich den ganzen Aufwand wie an der Vorderachse nicht betreiben wollte. Am Differential Eingang ist eine flexible Kupplung (Hardyscheibe) angebracht, diese gleicht kleine Abweichungen in der Antriebswelle aus. Zum Glück ist diese Hardyscheibe noch in Takt, vermutlich das einzige Teil, das noch funktionstüchtig ist.

Die beiden Bremsen habe ich neu belegen und die Trommel überdrehen lassen. Bremsgestänge alles gereinigt, entrostet und gangbar gemacht. Nun funktionieren auch die Einzelrad Bremsen wieder. Ist eine etwas mühselige Arbeit bis alles passt und funktioniert.

Lenkung

Wie könnte es anders sein, überall Spiel und ausgelaufene Gelenke. Am Lenkrad konnte ich $\frac{1}{4}$ Umdrehung machen ohne dass an den Rädern etwas passierte. Beide Gelenke der Schubstange hatten Spiel, auch die beiden Endstücke der Spurstange waren ausgelaufen.

Da der Motor bereits ausgebaut war, dachte ich, dass ich das Lenkgetriebe leicht ausbauen könnte. Dieses befindet sich im Innern der Kupplungsglocke und kann nur bei ausgebautem Motor entfernt werden. Also, Lenkrad und Lenkstange ausbauen, Hebelwerk demontieren und Lenkgetriebe lösen. Jedoch liess sich das Lenkgetriebe nicht herausheben, die Getriebe Eingangswelle war im Weg. Musste also den Getriebedeckel und die Welle zuerst ausbauen, um das Lenkgetriebe herauszuheben. Es geht nicht sehr gut, den Deckel und die Welle zu entfernen, Schrauben sind teilweise hinter dem Lenkgetriebe und nur schwer zugänglich. Am besten geht es zu zweit, einer hält das gelöste Lenkgetriebe und der andere entfernt den Deckel und die Welle. Geschafft, nun erst einmal eine Grobreinigung vornehmen. Auch im Lenkgetriebe war einiges an Wasser im Schmierfett. Beim Zerlegen des Lenkgetriebes stellte ich fest, dass der exzentrische Einstellring gebrochen ist. Nicht sehr erfreulich, da es keinen neuen gibt. Das positive daran ist, dass der Einstellring aus Stahl gemacht ist und somit geschweisst werden kann. Bruch war jedoch genau dort, wo sich die Löcher der Sicherungsschraube befindet. Habe mit meinem Bruder Rudolf das Ganze besprochen und wir kamen zu der Meinung, eine Lochscheibe anzufertigen und auf die bestehende aufzuschweissen. Alles ausmessen und berechnen, da nun der Einstellring dicker wird muss auch der Rest der Teile noch genug Platz haben, um nicht anzustehen. Rudolf hat somit die Drehbank angeschmissen und eine Scheibe angefertigt, ich habe den gerissenen Ring mit der Schweissanlage gepunktet, dann den neuen Ring aufgeschweisst, abgedreht und auf Mass und alle 13 Löcher neu gebohrt. Da aber mein Bohrer zu kurz war, musste ich erst eine Verlängerung anfertigen und an den Bohrer anschweissen. Das Innenloch des Einstellring habe ich so weit ausgedreht, dass nun auch ein Dichtring eingebaut werden konnte, so konnte auch weniger Wasser eindringen, falls der Eron mal im Regen steht. Du siehst, bei einem solchen Projekt wie die Restauration eines ERON sind immer Ideen und Kompromisse gefragt.

Beide Lager der Lenkspindel mussten erneuert werden. Alles zusammenbauen, neu einstellen und mit frischem Fett füllen. Reparierter Einstell-Exzenter funktioniert einwandfrei.

Im Rohr zum Lenkrad wird die Lenkwelle mit einer Büchse geführt und dient auch zur Einstellung des Längsspiel zum Lenkrad. Diese Büchse habe ich ersetzt und angepasst, um optimales Spiel einzustellen. Lenkwelle hat am Lenkradende ein Gewinde, dieses Gewinde war krumm und

verschlagen, konnte ich richten, dass es wieder passt. Mit einem neuen Keil sitzt das Lenkrad wieder fest. Lenkrad musste ich an der Vertiefung des Deckels ausdrehen damit ein neuer Abschlussdeckel passt, mit dem Originalmass lässt sich kein Deckel finden.

Als nächstes kommt die Schubstange an die Reihe, Gelenke sind alle eingeschweisst. Erst einmal begann die Suche nach möglichen Gelenken, Herausforderung war, Gelenke mit dem richtigen Konus zu finden. Eines habe ich gefunden, das andere war der Konus entweder zu gross oder zu klein. Musste mit der feile den Konus im Lenkhebel bearbeiten, bis es passt. Einige Stunden Arbeit. Alte Gelenke heraustrennen und neu so bearbeiten, dass sie passen und eingeschweisst werden können. Da die Gelenke Kunststoffbüchsen haben, kann man sie nicht einfach einschweissen, auch hier musste Rudolf helfen, etwas schweissen und sofort kühlen, wieder etwas schweissen und wieder kühlen. Etwas aufwändig, aber es funktioniert.

Spurstange musste ich neu anfertigen, neues Rohr, Gewinde geschnitten und neue Kugelaugen eingeschraubt. Das bestehende System konnte ich nicht mehr verwenden da es nie spielfrei ist. Einbau des Lenkgetriebes musste ich beim Getriebezusammenbau mit berücksichtigen da dies nur zusammen gemacht werden kann. Endanschlüsse der Lenkung können erst eingestellt werden, wenn Vorderachse angebaut ist. Anschläge sind nur am Lenkgetriebe möglich, einer ist von aussen zugänglich, der andere jedoch nur von innen, in der Kupplungsglocke. Wichtig ist dabei, dass der Anschlag so eingestellt ist, dass die Gelenke der Achswellen bei vollem Einschlag nicht auflaufen und dadurch Schaden erleiden.

Hydraulik

Es gab einige verschiedene Hydraulikanlagen, je nach Anforderung und Einsatz. Meiner hat die stärkste der erhältlichen verbaut. Leider finde ich keine Infos und Unterlagen dazu. Einige Hydraulikblöcke hatten einen Durchgang für die Getriebezapfwelle da sie teilweise mit Triebachsanhänger betrieben wurden. Meine Anlage hat dies nicht.

Hydraulik war nicht einsetzbar, sobald Motor lief, begann sie zu heben bis zum Anschlag und konnte nicht mehr abgesenkt werden, egal in welcher Stellung der Bedienhebel sich befand. Die Hydraulik ist sogar mit einer Oberlenker-Regelung ausgestattet.

Habe alle Dreieckslenker abgebaut, Gelenke sind komplett ausgelaufen und müssen ersetzt werden, mache ich vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt, da ich die Hydraulik vermutlich nie einsetzen werde. Hydraulikblock ist mit vier Schrauben befestigt und kann komplett demontiert werden. Beim Zerlegen des Blocks sah ich dann auch, wo vermutlich der Fehler lag, Ventilblock war verharzt mit altem Fett und liess sich nur schwer bewegen, Rückzugfeder konnte die Kraft dazu nicht mehr aufbringen. Auch das Fett im Gestänge Gehäuse war nur noch eine undefinierbare Pampe und erfüllte seinen Zweck schon lange nicht mehr. Hydraulikblock habe ich dann komplett zerlegt und gereinigt. Am Ventilblock war der Deckel gerissen, zum Glück aus Stahlguss, somit konnte ich diesen schweissen und nachbearbeiten. Ventilschieber konnte ich reinigen und polieren damit er wieder frei läuft. Alle Dichtringe habe ich erneuert, glücklicherweise keine Sondergrössen.

Hydraulikpumpe habe ich nicht zerlegt, denke sie wir ihren Dienst noch tun. Hydraulikfilter ist ein Stahlgewebe, kann gereinigt und wiederverwendet werden. Leitungen sind aus Stahl und in einem Stück gemacht, vom Hydraulikblock bis zur Pumpe, mit einigen Biegungen. Auch diese habe ich so gut es geht gerichtet und verlegt, damit sie nicht aneinander scheuern habe ich eine Rohrschelle konstruiert und eingebaut.

Bremsen

Der Eron ist an der Hinterachse mit Bremstrommeln ausgerüstet. Durch permanenten Allradantrieb wirkt diese Bremsleistung auf alle vier Räder. Betätigung erfolgt über ein Fussbremspedal oder über zwei Einzelradpedale, die etwas weiter hinten Links und Rechts verbaut sind. Einzelradbremsen wurden damals verbaut, um den Wendekreis zu verringern und somit auf Wiesland engere Kurven zu fahren. Leider war alles verrostet und nicht mehr funktionstüchtig, was den Ausbau nicht vereinfachte. Bremstrommeln habe ich ausdrehen lassen und Bremsbacken wurden mit neuen

Belägen versehen und eingepasst. Das ganze Bremsgestänge musste teilweise ausgepresst und gereinigt werden. Sind einige Einzelteile, die dann die Einzelrad- oder Normalbremsung ermöglichen. Der Zusammenbau ist ein wahres Puzzlespiel, aber wenn alles passt, macht es richtig Freude zu sehen, wie es funktioniert. Feststellbremse wird über einen Zusatzhebel mit Verzahnung am Bremspedal erwirkt. Hat auch schon lange nicht mehr funktioniert. Verzahnung und Arretierung musste ich teilweise aufschweissen und nachfeilen bis es wieder passt.

Zusammenbau

Nachdem alle Komponenten wie Motor und Achsen überholt sind, folgt der Zusammenbau. Als erstes wird das Getriebe und der Antriebskasten zusammengebaut, Dichtung habe ich ja bereits angefertigt und neue Schrauben sind bereit. Da die Schrauben teilweise durchgehen sind, müssen diese gegen Ölaustritt mit Dichtmasse versehen werden.

Als nächstes wird die Hinterachse angebaut. Habe erst gedacht, dass dies vermutlich etwas kompliziert sein könnte, da die Antriebswelle im Gehäuse inneren ist und nur durch Gefühl und Glück zusammengeführt werden kann. Ging aber recht gut. Befestigt wird die Hinterachse mit 4 Schrauben am Antriebsgehäuse. Original sind diese mit vier Muttern angeschraubt. Nur, diese Muttern kann man nicht mit einem Gabel-Ringschlüssel gehalten werden, kein Platz in den Haltetaschen. Deshalb hat mir Rudolf zwei Platten gemacht (40x20x120 mm) und mit je zwei M16 Gewinde versehen. Diese passen super in die Befestigungstaschen und müssen beim Montieren nicht gegengehalten werden. Bevor jedoch die Achse angebaut wird, muss die Bremswelle durch den Antriebskasten eingebaut werden, da diese im Nachhinein nicht mehr montiert werden kann. Bremsgestänge muss auch in Position gebracht werden vor dem Zusammenbau, Einstellung kann dann im Nachhinein gemacht werden.

Nun die hinteren Räder montieren, damit etwas mehr Stabilität entsteht. Nun kann die Vorderachse mit vier M16 Schrauben an das Getriebegehäuse angeschraubt werden. Jedoch muss beim Zusammenbau die Kardanwelle ausgerichtet und in der richtigen Stellung zusammengeschoben werden. Gelenke müssen genau ausgerichtet sein, da sie ansonsten auflaufen und Vibrationen entstehen und dabei die Gelenke kaputt gehen. Jetzt werden die vorderen Räder montiert und das Lenkgestänge eingebaut. Lenkrad ausrichten und Spur einstellen. Wichtig jedoch ist, die Lenkanschläge so einzustellen, dass die Antriebsachsen noch frei drehen und nicht auflaufen. Dies kann nur bei ausgebautem Motor geschehen, da man an die eine Einstellschraube nachher nicht mehr dazu kommen kann.

Nachdem die Kupplung an das Schwungrad des Motors angebaut wurde, kann der Motor als letztes Stück eingebaut und verschraubt werden. Nun ist die ganze Antriebseinheit komplett, alles was noch kommt, sind die Blechteile.

Fahrersitz

Dieser hat zwei Aufgaben, erstens soll er ein sicheres Lenken des Fahrzeugs gewährleisten und zweitens soll er einen gewissen Komfort bieten. Na ja, Komfort mit einer Sitzschale aus Blech, die von einem Gummipuffer gefedert wird, ist nicht unbedingt bequem. Den Originalsitz wollte ich behalten, jedoch mit etwas besserer Federung. Dies führte dazu, dass ich die Halterung und Befestigung anpassen musste, als Federung dienen nun zwei Schraubenfedern, die normalerweise ihren Dienst in einem Motorradsattel erledigen. Erste Sitzproben sind positiv ausgefallen, es wird sich dann zeigen, ob der Test auf der Strasse auch gut ausfällt.

Blechteile

Nach fast sechzig Jahren hartem Einsatz sind viele Blessuren, die das Gesicht des Eron prägen. Zum Glück wurde damals sehr dickes Blech verbaut, das manchen unliebsamen Kontakten standhielt, jedoch nun zum Richten auch wieder nicht sehr einfach ist. Es braucht schon einen grösseren Hammer und eine Presse, um manche Beule einigermaßen in Form zu bringen. Ich bin ein eher schlechter Spengler, jedoch habe ich es versucht, die Formen wieder herzustellen, so, dass es fast wie früher

aussieht. Um ein perfektes Blechkleid zu erhalten, hätte ein professioneller Spengler Hand anlegen müssen. Dies ist natürlich auch ein Kostenfaktor, auf der anderen Seite darf mein Eron die eine oder andere Delle behalten, Spuren seines Lebens.

An der Frontmaske und auf den hinteren Kotflügel hatte man in früherer Zeit Grosse Eisenhalterungen für Scheinwerfer angeschweisst. Nicht etwa kleine Bleche, nein, richtig grobe Eisenstücke die in mühsamer Arbeit herausgetrennt werden mussten. Wollte so wenig wie möglich zerstören und so viel als möglich Struktur behalten.

Die Frontmaske sah sehr schlecht aus, eine neue gab es leider nicht mehr sonst hätte ich eine bestellt. Teilweise war das Blech recht dünn geworden, löcherig und teils auch rostig. Nachdem ich die grössten Dellen auf der Presse bearbeitet hatte, wurde die Formgebung gemacht. Maske musste auf der rechten Seite etwas ausgebuchtet werden damit Antrieb von Alternator darunter Platz fand und nicht ein zusätzlicher Schutz angefertigt werden musste. Dann folgen Schweissarbeiten, nach ca. sechs Stunden Arbeit mit Richten, klopfen, schweissen und schleifen sah die Maske wieder etwas besser aus. Die Halterungen mussten neu gemacht werden, waren gerissen und teils schon weggebrochen. Dazu musste ich die hinteren Kotflügel, Armaturenbrett und Motorhaube provisorisch montieren. Diese Teile hänge alle zusammen, ohne das eine geht das andere nicht. Der Anbau der Blechteile muss mit den Kotflügeln beginnen und setzt sich dann nach vorne fort, über Armaturenbrett und Haube. Nur die Frontmaske hat eine eigene Halterung. Nun konnte ich die Frontmaske in Position bringen und ausrichten. Hier musste ich ein paar Kompromisse eingehen, das Spaltmass zwischen Maske und Haube konnte ich nicht mehr so herstellen, dass es überall passen würde. Aufwand wäre zu gross gewesen, nun öffnet sich der Spalt gegen hinten etwas mehr. Hätte mit der Maske unten weiter nach hinten gehen müssen, wäre dann aber mit den Hydraulikleitungen, dem Antrieb des Alternators und dem Luftfilter in Kontakt gekommen. Oben konnte ich nicht weiter nach vorne gehen, hier gab die Motorhaube das Mass an und konnte nicht geändert werden. Für mich ist es so OK.

Halterung unten und oben neu angefertigt und angepasst. Nun sitzt die Maske wieder fest und wackelt nicht mehr hin und her. Da alles so weit passte, konnten die Feinarbeiten angegangen werden, ohne Spachtelmasse ging dies leider nicht. Nach zwei Tagen Spachteln und Schleifen bekam die Haube einen neuen Lack, Metallic-Blau Hammerschlag. Etwas ausgefallen aber sieht für mich echt cool aus. Alle Blechteile werden in dieser Farbe lackiert, ein guter Kontrast zum Rest der Teile. Motorhaube hatte auch einige Dellen und Stauchungen, das was ging habe ich gerichtet, das was bleibt, darf so sein an einem alten Traktor. Auch die Haube bedarf einiger Schweissarbeiten, einige kleine Risse mussten repariert werden. Zum Glück war das Original Logo noch in Takt und konnte neu aufgearbeitet werden. Dieses wird dann ganz zum Schluss montiert, als Krönung aller Arbeiten. Armaturenbrett hat sich mein Bruder Rudolf zur Brust genommen. Risse geschweisst und teilweise verstärkt.

Die hinteren Kotflügel mussten beide gerichtet werden. Lampenblech an beiden Kotflügeln waren teils verrostet, verbogen und gerissen, musste ich heraustrennen, neu Bleche zuschneiden, anpassen und neu einschweissen. Zum Glück hatte man damals richtiges Blech (1.5mm Stärke) verwendet, dies machte das Einschweissen etwas einfacher, jedoch das Richten um so schwieriger. Blecharbeiten gehören nicht zu meinen Favoriten, denke jedoch, dass ich dies nicht schlecht hingekriegt habe. Na ja, nicht wie ein professioneller Karosserie-Spengler, aber mein Eron darf auch nach wie vor einige Blessuren und kleine Dellen behalten.

Elektrik

Alles was von der bestehenden Elektrik noch zu gebrauchen war, ist der Anlasser. Alles andere musste ersetzt werden. Angefangen mit dem Alternator. Der noch verbaute Alternator passte nicht, stand viel zu weit seitlich über die Karosserie und war recht unprofessionell befestigt. Ursprünglich war einmal eine Lichtmaschine verbaut, leider war diese nicht mehr vorhanden. Nach einigem suchen habe ich einen in der Bauweise kleinen Alternator gefunden. Jedoch hatte dieser eine Riemenscheibe für einen flachen Mehrrillenriemen verbaut, ich brauchte jedoch eine Riemenscheibe

für zwei Keilriemen. Also wieder suchen. Es ist nicht einfach, unter 50-60 verschiedenen Riemenscheiben die richtige zu finden. Wellendurchmesser, Riemenbreite, Durchmesser und Tiefe müssen einigermaßen passen. Habe eine gefunden, musste diese nur noch auf der Drehbank etwas nachbearbeiten, bis sie passte. Als nächstes war die Halterung an der Reihe. Erst einmal die Platte abtrennen die provisorisch angebracht worden war. Nun Halterung ausschleifen und Alternator möglichst nahe und satt einpassen. Nach einigen Stunden war auch das geschafft. Nun musste die Riemenscheibe des Alternators mit der des Lüfters und der der Kurbelwelle fluchten, in gleicher Linie sein. Auch dies konnte erfolgreich erledigt werden. Nun noch die zweite Halterung anfertigen, um dem Alternator etwas mehr Stabilität zu gewährleisten. Jetzt sitzt alles so wie es sein soll. Verdrahtung musste geplant werden, dazu habe ich ein Schaltplan gezeichnet und diesen sicherlich 5-6-mal geändert und optimiert. Wollte möglichst wenig lose Kabel haben, möglichst mit 5 oder 7 Pol Kabel arbeiten und natürlich an der Frontmaske eine Steckverbindung haben, falls diese mal ausgebaut werden muss. Alle Kontrolllampen, Schalter und Zündschloss wurden ersetzt. Da vorher keine Blinker verbaut waren, musste auch dies neu geplant werden. Habe es so gelöst, dass der Blinker mittels eines kleinen Kippschalters betätigt werden kann. Platz für das Blinker Relais habe ich auch noch gefunden, hinter dem Armaturenbrett. Armaturenbrett musste ich in ausgebautem Zustand verdrahten, wenn es montiert ist, ist nur sehr wenig Platz zwischen Dieseltank und Armaturenbrett, man kommt mit dem Schraubenzieher nicht mehr an die Anschlussstellen der Schalter heran. Also gilt es vorher zu überlegen, welche Kabel wohin gehen und wie viele Kabel man benötigt. Habe es fast geschafft, musste nur ein einziges Kabel nachträglich einziehen, konnte es sogar durch die Kabelhülle hochstossen und so eine "Freileitung" umgehen. Unter dem Batteriekasten habe ich eine Verteilbox eingebaut, aus der die Kabel für die Beleuchtung an die Front und an das Heck geführt wird. Heck wird links und rechts separat verkabelt, Kabel muss unter den Kotflügeln nach hinten geführt werden. Rechts hinten kommt noch die 7-Pol Anhängerdose hinzu, das bedeutete, dass ich recht ein Kabel mit mehr Adern benutzen musste als links. Scheinwerfer sind auch neu, Befestigung in der Frontmaske musste entsprechend angepasst werden. Eine neue Batterie sorgt für genügend Strom, Plus- und Minuskabel sind auch neu gepresst und verlegt worden. Batteriehalter habe ich neu angefertigt damit dies einen festen Sitz hat. Dann kam die nächste Herausforderung. Der neue Alternator hatte einen Anschlussstecker, der mir unbekannt war. B+ war klar, Batteriestrom. Dann der Stecker mit zwei sehr kleinen Anschlüssen und einemetwas grösseren. Bezeichnung L-I-S stand auf dem Gehäuse. L= Kontrolleuchte, I= Zündung und S= Batterie-Sensing. Ich brauche nur den Anschluss Kontrolllampe, jedoch ging da nichts. Ladekontrolllampe ging nicht an, keine Masse über den Anschluss L. Wenn Motor lief, gab Anschluss L ein Plussignal aus. Also, dachte ich, ein Relais einbauen und die Kontrolllampe so steuern. Hat auch nicht funktioniert, Lampe ging an, aber im Betrieb nicht ganz aus. Nach einigem ausmessen und nachdenken, kam ich der Sache auf die Schliche, Alternator muss über Anschluss I ein Signal vom Zündschloss erhalten (Klemme 15) um Ladestrom Regelung zu aktivieren und so auch den Anschluss S zu steuern. Nun funktioniert alles so wie es soll. Damit der Motor auch bei geöffneter Haube gestartet werden kann, habe ich einen zusätzlichen Schlüssel Schalter eingebaut und kann Motor nun auch vom Motorraum starten. Ist oft gut für Servicearbeiten, um den Motor zu drehen. Natürlich geht es auch ohne, aber "man gönnt sich ja sonst nichts"

Anhängekupplung

Auch diese war nicht mehr zu gebrauchen. Da ich noch einen kleinen Rockinger herumliegen hatte, entstand die Idee, diesen anzubauen. Dazu hat Rudolf mein Bruder sein Talent wieder einmal mehr bewiesen, ausmessen, zuschneiden, anpassen und zusammenschweissen. Vom Original Zugmaul hatte ich noch Skizzen, jedoch wäre dieses zu weit unten gewesen, um einen Hänger anzukuppeln, Hänger wäre dann zu schräge gewesen. Deshalb wurde die Halteplatte mit zusätzlichen Löchern versehen, damit Zugmaul in verschiedenen Positionen (Höhe) befestigt werden kann. Unten wurde ein Platte angeschweisst, in der eine Kugel für Hänger montiert werden kann. Somit kann ich Hänger

mit Ösen oder Kugelpfannen anhängen. Nicht, dass mein Eron oft mit Hängern konfrontiert werden wird, aber es ist immer bequem, wenn man schnell mal einen Hänger umstellen möchte oder vielleicht mal einen liegengebliebenen Kollegen bei einer Panne an die Stange nehmen muss.

Vollendung

Wie schon einmal in einer vorherigen Textpassage erwähnt, ist mein Eron dann fertig, wenn das Emblem an der Motorhaube montiert ist. Es ist so weit, das Emblem ist an seinem Platz und nun hoffe ich, dass mein Eron und ich noch viele gemeinsame Stunden miteinander verbringen können. Eines ist gewiss, ich geniesse bereits seit 1 ½ meine Pension, mein Eron kann ab jetzt auch dasselbe tun, er muss keine harten Arbeiten in unwegsamen Geländen verbringen und mit demselben Motorenöl mehrere Jahre auskommen, er wird nun gepflegt und gehegt, ab und zu mal ausgefahren oder darf auch mal an eine Ausstellung, um sich zu zeigen und vielleicht auch bestaunt zu werden.

Es war ein sehr grosses Projekt, das im November 2020 begann und nun im Mai 2021 vollendet ist. Ein Projekt mit vielen Hürden, Herausforderungen und oft fast unlösbaren Aufgaben, aber auch ein Projekt, das mir viel Freude und auch Stolz bereitet hat.



Dank an meinen Bruder Rudolf, der mir oft geholfen hat, wenn was anzufertigen war oder eine "Dritte Hand" notwendig war.

Dank auch an meine liebe Frau Cordula für ihr Verständnis zu meinem Projekt, auch sie durfte manchmal als "Dritte Hand" für mich da sein.

Dank an alle, die mir in irgendwelcher Form zum Gelingen dieses Projekts beigetragen haben.