

sprache der Kunden immer offensichtlich-
cher. Die Charakteristik der Zweitakter er-
zeugte im Vergleich zum konventionellen
Diesel wenig Drehmoment und konnte
dies schon gar nicht über ein breiteres
Drehzahlband zur Verfügung stellen. Unter
diesem Manko litt der erheblich kleinere
Hanomag D611S natürlich noch deutlicher
als der Normag L114. Lange, harte Arbeit
führte bei ihm zu Verschleiß an den Kol-
ben, die aus Gewichtsersparnis bei beiden
Modellen aus Leichtmetall gefertigt waren.
Nicht immer sind die Instandsetzungen
problemlos. So musste Ulrich Klinker für
seinen Hanomag bereits einen Kolben mit
Extremmaß anfertigen und die Zylinder-
laufbohrung ausschleifen lassen. Beim
heutigen Kolbenaluminium ist das Materi-
al allerdings anders als damals. Es dehnt
sich bei Wärme anders aus und braucht ein
größeres Kolbenspiel. Das führte zu einem
krachenden Kaltlauf: „Da flogen nur so die
Funken aus dem Auspuff“, erzählt Klinker
noch heute leicht entsetzt.

Zickige Kolbenringe

Dem Normag ergeht es allerdings nicht
viel besser, wie Fachleute berichten. Hier
sind aber eher Kolbenringwechsel an der

Tagesordnung. Nicht selten vertragen sich
nämlich Neuen Künge nicht mit den einge-
laufenen Buchsen, was Kaltstartprobleme
zur Folge hat. Ob die Motoren dagegen
früher bei harter Arbeit zu heiß wurden,
kann nur vermutet werden. Heute im Old-
timeralter tritt eher ein gegenteiliger Effekt
auf: Die Zweitakter halten die Temperatur
nicht lange und kühlen rasch aus, so dass
sie oft vorgeglüht werden müssen. Die be-
rühmte „Hanomag-Gedenkmünze“ könn-
te hier ihren Ursprung haben, wie Ulrich
Klinker mit einem Augenzwinkern vernu-
met. Für den Kaltstart hat der Normag
neben dem Vorgeflühen sogar noch eine be-
sondere Einrichtung: Über eine Hebelbe-
tätigung an der Natter-Einspritzpumpe
kann kurzfristig eine vierfache Kraftstoff-
menge zugeführt werden.

Der Lanz des kleinen Mannes

In der harten Feldarbeit kamen die Kleinst-
schlepper aus Hattingen und Hannover
bald auch konstruktiv an ihre Grenzen. Der
K12 etwa springt vorne schnell hoch, weil
er dort eigentlich zu leicht ist. Zum Teil ist
das auf die gefederte Vorderachse zurück-
zuführen, mit der die meisten Normag aus-
gestattet wurden. Zur Stabilisierung waren
seinerzeit Frontgewichte möglich sowie
die Befüllung der Hinterräder mit Wasser.
Wegen der Auf- und Abbewegung des gan-
zen Schleppers im Stand wurde der Nor-
mag mitunter auch „Lanz des kleinen Man-
nes“ genannt. Aber auch der K12 ist vorne

eigentlich zu leicht. Besonders bei höheren
Geschwindigkeiten auf der Straße ist der
Hanomag daher nicht zu jeder Zeit gut be-
herrschbar. Die auf die spezielle Konstruk-
tion des Hannoveraners angepasste lange
Lenkstange der eigentlich beiZF zugekauften
Schneckenlenkung (Typ 8108) ist oh-
nehin recht indirekt. Kommen ausgeschla-
gene Gelenke der Spurstange dazu, kann
die Pendelachse regelrecht ins Flattern
kommen.

Die von BPW verwendete Achse des
Normag scheint hier weniger empfindlich
zu sein. Das wird auch der Konventionel-
len Bauweise des K12 zu verdanken sein,
die insgesamt zu einer anderen Lastvertei-
lung führt. Ein Merkmal bei der Bedie-
nung ist hingegen wieder bemerkenswert
ähnlich: Bei beiden Schleppern wird die
Feststellbremsefunktion auf die Innenba-

„Beim R12 werden alle Funktionen vom Fahrer-
sitz aus bedient. Das macht ihn komfortabler.“

System hat zwei Rückwärtsgänge, von
den der schnellere immer erlin bis fast 8
km/h reicht. Wie bei den Hannoveranern
üblich, ist das Getriebe aus eigener Her-
stellung. Allerdings sind die Bleche der
Schaltkulisse im Getriebe sehr dünn und
verbiegen sich relativ leicht bei rück-
sichtslosen Schaltbewegungen.
Ebenfalls eine Eigenkonstruktion ist
der Normag-Anti-Hieb, der immerhin auch

nen alle Funktionen vom Fahrersitz aus
bedient werden. Beim K12 ist etwa die
Einspritzpumpe platzsparend vor dem
Motor angebracht. Sowohl die Kaltstart-
funktion als auch das Abstellen der Ma-
schine über den Kraftstoffvorpumphebel
sind direkt dort durchzuführen. Dafür
muss man natürlich absteigen.

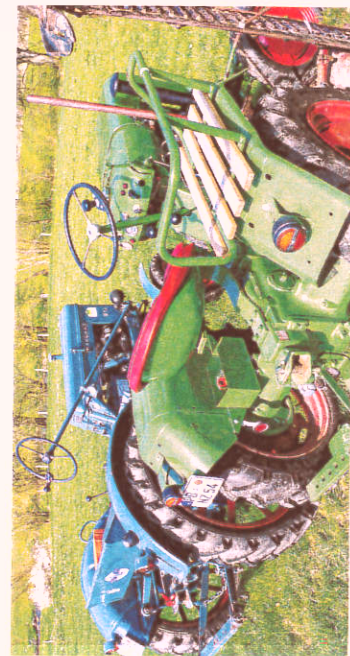
Hohe Gangzahl

Schon auf Grund des relativ geringen
nutzbaren Drehzahlbandes verfügt das
Hanomag-Getriebe über sechs
Vorwärtsgänge. Was recht viel ist. Sie wer-
den über eine Doppel-H-Schaltung einge-
legt. Die ersten Gänge sind als Kriechgän-
ge übersetzt. Im Idealfall könnte ein Kind
beim Pflegeeinsatz am Landkreissitzen und
über die Handgelenke das Fahrzeug
kontrollieren. Ein weiterer Vorteil: Das

System hat zwei Rückwärtsgänge, von
den der schnellere immer erlin bis fast 8
km/h reicht. Wie bei den Hannoveranern
üblich, ist das Getriebe aus eigener Her-
stellung. Allerdings sind die Bleche der
Schaltkulisse im Getriebe sehr dünn und
verbiegen sich relativ leicht bei rück-
sichtslosen Schaltbewegungen.
Ebenfalls eine Eigenkonstruktion ist
der Normag-Anti-Hieb, der immerhin auch



Auf dem Hanomag (links) sitzt der Fahrer rechts, um das Mähwerk besser zu sehen.



Hanomag und Normag. Auch die Armaturen der Typen sind unterschiedlich platziert.



Die unterschiedlichen Konzepte führen auch zu unterschiedlichen Sitzpositionen.

schon fünf Vorwärtsgänge atfweist. Weil
der Motor schon wegen seiner Größe
mehr Potential zur Verfügung stellen
kann, reichte das für die vorgesehene Ar-
beit in der Regel auch aus. Heute als Old-
timer fährt sich der K12 sogar agiler. Beide
Fahrzeuge gelten als sparsam im Ver-
brauch, was durchaus ein Verkaufsargu-
ment der 1950er-Jahre war. Ulrich Klinker
kann das für den Hanomag selbst bezeugen,
denn er ist mit dem R12 aufgewach-
sen. „Der 18-Liter-Tank reichte uns den
ganzen Tag.“ erinnert er sich noch heute.

Das Ende der Ackermopeds?

Auf Grund der Leistungsdefizite behielten
sich früher benachbarte Bauern nicht sel-
ten, indem sie sie zusammen enten. Sie
bündelten die Kräfte ihrer Traktoren, in-
den sie mehrere kleine Schlepper durch
eine Schleppstange zum Gesamtantrieb
nierten. Recht bald war die Zeit der
Ackermopeds aber abgelaufen. Vielleicht
auch wegen der Motorprobleme war es
mit der Haltbarkeit nicht zu n Besten ge-
stellt und der Schwund der kleinen Trak-
toren beschleunigte sich in den Folgejah-
ren. Heute scheint das gefühlt noch mehr
den Hannoveraner zu betreffen. Trotz
wohl deutlich größerer Stückzahlen, die
das Werk verließen, ist der R12 – ebenso
wie sein direkter Nachfolger treffen. Und
noch selten in der Szene anzufin- und der
wenn, dann ist die Freude groß – und der
Lärm auch!

Bodo Wistinghausen