

# Bericht zur Restauration

## HELA D24/22



Von Erich Lämmle und Berthold Müller



Wir bekommen ein Angebot von Allgaier – Traktoren, die in Morbach in einer Scheuer unter Heu ihr Dasein fristen. Erster Ortstermin ist am 19.04.2014. Nach dieser ersten Besichtigung und einem Preisangebot an die Besitzer ist erst einmal Pause angesagt. Parallel hierzu ergibt sich Ende April durch Zufall eine zweite Möglichkeit für einen Schlepper durch einen Bekannten von Berthold. Ein Hela D22, Baujahr 1955. Nach weiteren Gesprächen wegen den Allgaiern deutet sich ein Preispoker an, den wir nicht gewillt sind mitzumachen. Somit nimmt der Zuspruch zu dem Hela mehr Konturen an. Ende Mai ist dann die Zusage und Erwerb für den Hela geklärt. Abzuholen in Oberbibbert bei Ansbach. Am 11.06. ist es dann soweit. Wir fahren am Vormittag los um den Schlepper abzuholen. Wir sind gegen 10 Uhr 30 vor Ort. Der Schlepper ist lauffähig und in einem restaurationsfähigen Zustand. Wir laden ihn auf den Trailer und können nach dem Verzurren den Rückweg antreten. Mittagspause machen wir in der Raststätte Franken Höhe. In Morbach angekommen laden wir zu schnell ab und fahren ihn in die Halle. Anschließend den Trailer wieder bei Achim abgeliefert. Fertig sind wir am Nachmittag, genau richtig um einen Kaffee zu trinken.





Beim darauffolgenden Oldtimertreff am 20.06. begutachten unsere Experten den Erwerb wohlwollend und geben Tipps zur Restaurierung, die wir gerne aufgreifen werden.

Am 24.10.14 findet das „Erste Reinigen“ statt. Mit Kaltreiniger wird der Schmutz eingeweicht und abgedampft. Die Abdeckhaube wird abgeschraubt.



Bereits am 25.04. haben wir auf der Agri Historica in Sinsheim den Lackentferner und die Beleuchtungsteile eingekauft.

Am 28.05. bei einem Oldtimerabend haben Achim und Otto den Mähbalken ausgehängt.

Nach einer längeren Pause geht es am 28.07.2015 mit den Arbeiten weiter. Wir haben die Beleuchtung abgebaut und die Bedienteile für das Mähwerk ausgebaut. Auch an den Überrollbügel haben wir Hand angelegt. Aufgrund der Zugänglichkeit müssen wir den kompletten Ausbau noch etwas verschieben.  
Bereits Anfang August haben wir mit einem Lackentferner die Bauteile eingestrichen. Er sollte ca. 24 Stunden einwirken. Außerdem haben wir den verbogenen Sitz auf der linken Seite abgeschraubt.

Am nächsten Tag entfernen wir den Reiniger, Otto kommt mit seinem Heißdampfgerät zum Einsatz. Das Ergebnis sieht ganz gut aus.



Otto schaut mit Kennerblick ob alles gut ist.

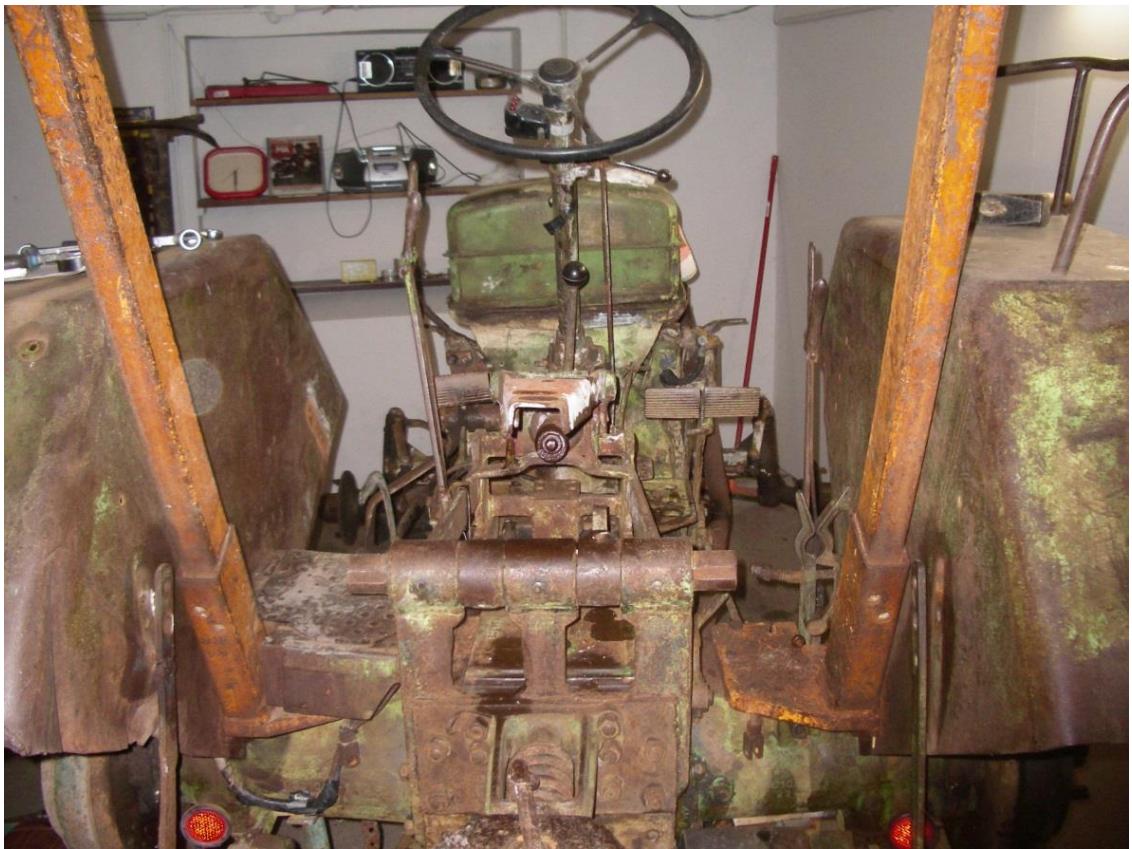


18.08. Weiterer Arbeitseinsatz. Motor warm laufen lassen. Auf Dichtheit prüfen. Nur leichtes „Schweißen“ von Öl an der Flanschverbindung Motor Kupplungsglocke.  
.Ansonsten ist nicht mehr viel alte Farbe am Fahrzeug. Der Schlepper wird aufgebockt und auf Unterstellböcke gestellt. Räder vorne und hinten werden abmontiert.



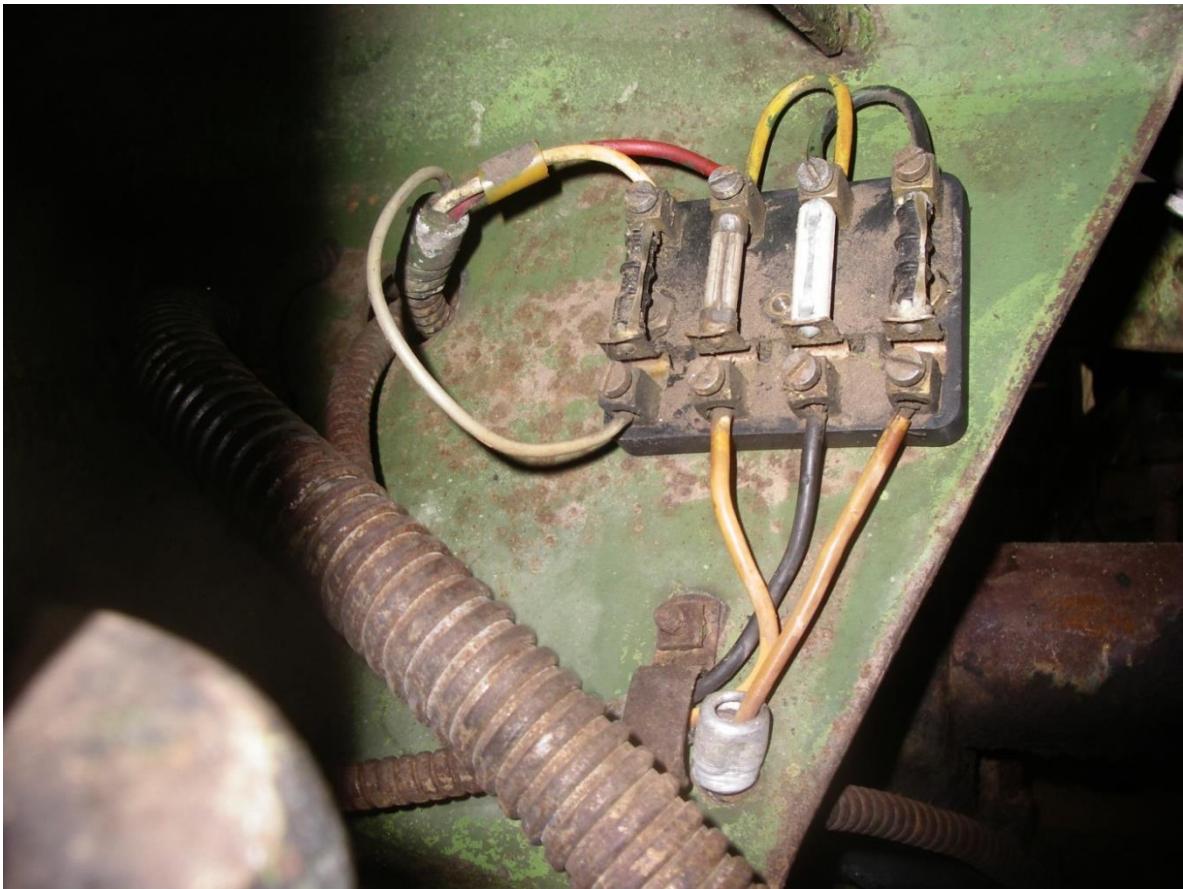


Ende August gehen wir an die Elektrik. Von der ursprünglichen Verlegung ist nur noch ein Torso vorhanden. Stück für Stück entfernen wir die Kabel. Hierbei erkennen wir, dass fast alle Kabel bereits „fachmännisch“ verbastelt sind.



Im September geht es weiter mit der Elektrik. Ferner werden die Kraftstoffleitungen abgebaut. Die Demontage der Kotflügel zeigt sich als Problem. Hier müssen wir uns etwas einfallen lassen. Wir stellen uns der Herausforderung und bleiben Sieger.





Jetzt gehen wir an die Problembereiche. Zuerst wird der Tank entleert und abgebaut. Der zu geringe Abstand Lenkgetriebe zu Befestigung Haltekonsolle Tank erfordert den Einsatz der Säge. Die Schraube muss geköpft werden. Der rechte Kotflügel war ein hartes Stück Arbeit. Durch den Überrollbügel war die Zugänglichkeit an die Verschraubung zur Hinterachse sehr begrenzt und erfordert größte Kraftanstrengungen. Wir freuen uns schon auf den Linken.



Wir machen uns an den linken hinteren Kotflügel ran. Es geht besser als wir denken und das Teil war demontiert. Weiter geht es mit dem Gebläse für den Motor, Zuerst wird die Lima abgebaut um den Keilriemen zu entfernen. Die Demontage der restlichen Umfänge ist dann ein Kinderspiel. So langsam haben wir alles abgebaut und können nun an die bisher verdeckten Stellen zum Reinigen ran.





So langsam geht es ans Eingemachte. Da wir nun an fast alle verdeckten Stellen herankommen beginnt das Reinigen. Es ist noch einiges zu tun, das ist uns schnell klar. Da wir eine Leckage an der rechten, hinteren Bremstrommel und Radnabe haben öffnen wir diese. Es zeigt sich, dass der Simmerring beschädigt ist und die Bremsbeläge gut mit Öl „geschützt“ sind. Links sieht es ganz gut aus, trotzdem erneuern wir beide Bremsbeläge.



Dann wird es etwas ruhig um das Projekt. Die Felgen werden gereinigt und neu lackiert, Achim besorgt diverse Teile wie Simmerringe, Bremsbeläge. Patrick richtet und schweißt die doch sehr in Mitleidenschaft gezogenen hinteren Kotflügel. Erich und Berthold schrappen mit Stahlbürsten den in Jahrzehnten angesammelten Dreck herunter.

Weil Erich und ich keine Zeit haben geht es erst in 2019 richtig weiter. Otto belegt die Hinterradbremsen neu und tauscht die Lager und Dichtringe aus.

Im Herbst 2019 finden sich einige Mitglieder des Oldtimerclubs zusammen und unterstützen uns bei der weiteren Restauration tatkräftig.

Es wird ausgebeult, geschliffen und der Schlepper nochmals mit Heißdampf abgestrahlt. Hier hilft uns Dieter Haag mit seinem Dampfstrahler aus.



Inzwischen hat Achim Fritz die Farben besorgt. Viele Gussteile werden sandgestrahlt, es wird nochmals geschliffen und grundiert.

Dann wird es richtig ernst. Die Lackierung wird von Dieter Haag in Angriff genommen. Dies ist viel Arbeit und eine Menge Farbe wird gebraucht.

Im Dezember steht dann der Schlepper in seiner Grundversion- ohne Blechteile etc. wieder in der Werkstatt des Oldtimerclubs.

Nun beginnt der Aufbau. Zuerst werden die richtigen Räder wieder montiert. Weiter geht es mit den vielen Haltern und Kleinteilen, Stück für Stück sieht man wie alles sich zusammenfügt.



**So langsam erkennt man, dass es ein Schlepper wird.**



Hier ein paar Detailbilder zum Wiederaufbau





So langsam geht es ins Endstadium

Es fehlen noch der Auspuff und die komplette Elektrik. Hier geht es im Januar weiter. Otto biegt und ergänzt die Auspuffanlage. Manfred befasst sich mit der Elektrik. Die Kraftstoffleitungen werden ausgetauscht und verlegt. Unser Ziel ist der März für den TÜV. Mals sehen ob es hinhaut.



Inzwischen ist der März gekommen. Die Männer haben fleißig gearbeitet. Der Schlepper wird zu Achim gebracht. Hier werden alle Schmierstoffe ausgetauscht und der Countdown zum TÜV läuft.

Doch dann steht die Welt vor ihrem größten Problem seit vielen Jahrhunderten. Der Coronavirus hat uns im Griff. Alle Räder stehen still. Jetzt heißt es warten bis wir diesen Virus besiegt haben.

Hier noch der aktuelle Stand in Bildern:



Im April 2020 ist es dann soweit. Der TÜV- Termin steht fest. Jetzt wird es ernst. Dank der guten Vorarbeiten durch alle Mistreiter bekommen wir unser Wertgutachten und die TÜV-Plakette. Die Zulassung wird von Erich Häussermann von der Württembergischen erledigt, da ja das Landratsamt wegen Corona beschränkte Öffnungszeiten hat. Nur noch ein paar Kleinigkeiten sind zu erledigen. Die erste Fahrt geht von Marhördt zurück in die Oldtimerwerkstatt. Erich übernahm diese Fahrt, während ich von hinten absicherte. „Es ist schon etwas Anderes einen Schlepper zu fahren.“ waren Erichs Worte.



**TÜV und Zugelassen**

**BK-HL 24**

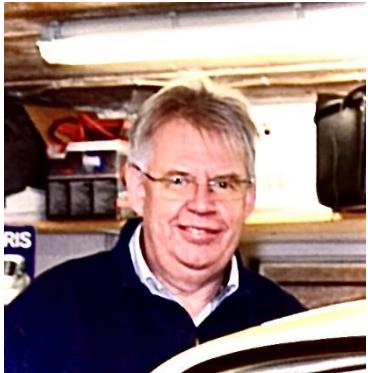




**Die stolzen Besitzer Erich und Berthold (oben)**



All die fleißigen Helfer: Manfred W., Otto F., Dieter H., Patrick S.  
unten Markus G., Achim F., Thomas S.



Dank an euch alle für eure Unterstützung. Es ist für uns eine Ehre euch als Freunde zu haben. Als kleine Erinnerung diese Dokumentation.

Erich Lämmle und Berthold Müller