

SCHLEPPER VON SCHLÜTER

BÄREN AUS BAYERN

Die Mischung aus Raffinesse,
Reparaturfreundlichkeit und
schierer Kraft zieht die Freunde der
Marke bis heute in ihren Bann.





Kraft: Schlüter Super 1250 V beim Grubbern



Raffinesse: Gedrehter Führerstand für bessere Sicht bei der Arbeit



Der Kotflügel reicht normalwüchsigen Menschen bis zur Stirn, das Hinterrad lässt sich mit ausgestreckten Armen kaum umfassen, die Motorhaube endet weit entfernt: Alles an Michael Schnitgers Schlüter Super 1250V, Baujahr 1970, wirkt gewaltig.

Überzeugte Anhängerschaft

Keine deutsche Schleppermarke hat eine so überzeugte Anhängerschaft wie Schlüter, die Bären aus Freising. Schlüter, der Name steht noch heute für hohe Leistung und hoch entwickelte Technik. Die großen Schlepper von Schlüter waren seinerzeit für den Dauereinsatz ausgelegt, für die Anforderungen von Lohnunternehmern. Für die meisten Landwirte blieben die riesigen Traktoren, die in den siebziger und achtziger Jahren Maßstäbe setzten, unerreichbar.

Mit dem Super 2000 TVL brachte der Schlepperpionier aus Freising schon in den siebziger Jahren die Rückfahreinrichtung. Der Führerstand lässt sich um 180 Grad drehen; Lenkung, Bremse und Gaspedal arbeiten hydraulisch. Der Nutzen: Während sich der Landwirt sonst immer wieder nach dem Arbeitsgerät umdrehen muss, hat er es hier ständig im Blick. Doch die faszinierende Technik hat ihren Preis. Einen großen Schlüter nach einem harten Arbeitsleben wieder in guten Zustand zu versetzen kostet nicht nur Zeit und Nerven, sondern auch viel Geld. Nicht wenige Sammler mussten sich von gleich mehreren minderen Schleppern trennen, um die Schlüter-Generalüberholung bezahlen zu können.

Michael Schnitger, Ansprechpartner bei den Schlüterfreunden Ostwestfalen-Lippe, hatte mit seinem Super 1250V von 1970 noch Glück, weiß er heute. „Der war im Prinzip gar“, beschreibt er den ersten Eindruck nach dem Kauf. Aufgewachsen mit Landwirtschaft und Schleppern von Güldner, besuchte er 2007 ein Schlütertreffen. Anschließend begab er sich auf die Suche, die ihm nach einem Jahr den 1250V bescherte. „Das Cabrio“, sagt seine Lebensgefährtin Biggi, denn für einen Schlüter ist ein offener Arbeitsplatz ungewöhnlich.



Reparaturfreundlichkeit: Der große Sechszylinder ist gut zugänglich.



**Gut und schön: Allradantrieb, Felgen und Kombiinstrument.
Michael Schnitger hat seinen Super 1250V selbst restauriert.**

Kurbelwellen sind knapp

Nach dem Abbau der beiden Zylinderköpfe gab es erst einmal Erleichterung: Mehr als ein Einschleifen der Ventile war nicht erforderlich. Die Einspritzdüsen mussten erneuert und die Einspritzpumpe überholt werden, doch das Sorgenkind des Schlüterfreundes zeigte sich in passabler Verfassung: die Kurbelwelle. Für Achtzylinder gibt es keine mehr, für Sechszylinder werden sie knapp. Als Ursache für die Schäden nennt Schnitger mangelhafte Wartung. Wird der Schwingungsdämpfer vorn nicht rechtzeitig repariert, kann versprödetes Gummi den Bruch der Kurbelwelle verursachen. Eine andere Schwachstelle ist der Kettenantrieb der Ölpumpe. Reißt die Kette, stellt die Pumpe die Förderung ein und ein Lagerschaden ruiniert die Kurbelwelle. Die Elektrik vom 1250V war so verbastelt, dass Michael Schnitger einen neuen Kabelbaum anfertigen ließ. Unverständnis schwingt mit, als er den Zustand der Motorhaube beim Kauf beschreibt: „Die haben den Mist einfach unter der Haube gelassen, und was auf den ersten Blick gut aussah, war völlig zerfressen.“

Kraft im Überfluss

Doch lange hielt der Ärger nicht vor, und der nächste Schlüter ist bereits in Arbeit: ein Super Trac mit Achtzylindermotor. Auch das macht die Faszination der Marke aus: Die Stückzahlen der großen Modelle waren immer klein, fast jeder große Schlüter ist damit eine Rarität. Zwar lässt sich die Technik in Eigenregie instand halten, aber die Ersatzteilbeschaffung geht ins Geld. „Für den Nachwuchs ist das natürlich nicht zu machen“, sagt ein Schlüterfreund. „Die jungen Leute fangen eher mit kleinen Einzylindern von Deutz oder Fendt an. Mechanik abdichten, Beulen raus, manchmal reicht das schon.“ Doch wer einmal auf dem Fahrerplatz eines großen Schlüter gegessen hat, wird seine Eindrücke nicht wieder los. Weich fährt der Schlepper an, dafür sorgt die hydraulische Kupplung. Alles lässt sich leicht bedienen, das unterstreicht den Eindruck von Kraft im Überfluss noch. Nicht einmal beim Absenken des Grubbers geht die Motordrehzahl spürbar herunter. Schlüter, die Bären aus Bayern – gebaut werden sie zwar nicht mehr, für ihre Freunde aber sind sie bis heute die besten Schlepper aller Zeiten.

FELDTAG

DER SCHLÜTERFREUNDE OSTWESTFALEN-LIPPE



Warum Schlüter?
Ein Besucher auf dem zweiten Feldtag der Schlüterfreunde Ostwestfalen-Lippe steht ergriffen vor dem Super 2000 TVL mit drehbarem Fahrerplatz und jubelt: „Da sieht man es wieder. Alles andere ist doch nichts!“ Ähnliche Äußerungen sind an diesem Tag öfter

zu hören. Gut 150 Traktoren, darunter 70 Schlüter, sind auf dem Schlüterhof in Kirch Lengern-Häver versammelt. Seit 2009 treffen sich die Freunde der roten Riesen hier zum Feldtag. Organisiert wird die Veranstaltung von den Schlüterfreunden um Hartmut und Christiane Lindenschmidt, die auf dem Schlüterhof aufgewachsen ist. Ergänzt wird das Treffen von einem Bauern- und Kunsthandwerkermarkt. Da der Kauf eines Schlüter Super Trac häufig schon an den Abmessungen scheitert, belagern viele Besucher den Stand von Dieter Woitschik. Ein ferngesteuerter Schlüter im Maßstab 1:10 zieht einen Hänger. Nicht nur Kinder fallen bei diesem Anblick in ehrfürchtiges Staunen. Beim Maishäckseln zeigen die mächtigen Schlepper, was in ihnen steckt. Nach dem Ernten des Feldes bieten die Schlüterfreunde den über 5000 Besuchern noch eine Attraktion: Für die abschließende Bodenbearbeitung sorgt ein riesiger Schlüter Profi Trac 2500 VL mit Zwillingsbereifung und sechs Meter breitem Horsch-Tiefengrubber. Für das Treffen in diesem Jahr haben die Schlüterfreunde das Programm nochmals erweitert. Die Feldtage auf dem Schlüterhof finden am 18. und 19. August statt.

DER CLUB: Schlüterfreunde OWL, Michael Schnitger, Sibbentrup 5a, 32694 Dörentrup, Tel.: 052 63/ 35 17, info@schlueterfreunde-owl.de, www.schlueterfreunde-owl.de

DAS BUCH: Klaus Tietgens, Alle Traktoren von Schlüter, 624 Seiten, Verlag Klaus Rabe, ISBN 978-3-9260-7121-7, 42€





Der Schlüter DS 15H läuft seit mehr als 60 Jahren im Alltags-einsatz bei der Familie Hosselmann, und er ist bereits für die zweite Generation schon immer auf dem Hof.



Gefederte Sitzschale



Offener Sicherungskasten



Ölpeilstab

KLEINER SCHLÜTER MIT GROSSEM ERFOLG

Schlepper von Schlüter waren nicht immer bärenstark. In den frühen Jahren der Marke bemühte sich auch das Freisinger Unternehmen um die Motorisierung der kleinen landwirtschaftlichen Betriebe. Einer der größten Erfolge war mit 4088 gefertigten Exemplaren einer der kleinsten jemals gebauten Schlüter: der DS 15 aus dem Jahr 1950. Einer läuft bis heute im Alltag.

Einen Tropfen Öl ...

Martin Hosselmann zieht den Peilstab, geht nach vorn und lässt einen Tropfen Öl auf die Welle fallen, die gleich die Startkurbel aufnehmen wird. Dann betätigt er den Hebel der Schwenkkammer. Vor dem Start wird der Brennraum weit geöffnet. Der Diesel arbeitet wie ein Direkteinspritzer. Dadurch kommt er ohne Glühkerze aus, zur Not sogar ohne Batterie. Schlüters Anfänge liegen im Bau von Stationärmotoren, die Zuverlässigkeit bekamen die Schlepper in die Wiege gelegt. Der Landwirt betätigt die Gemischanreicherung am Motor, geht wieder nach vorn, dreht die Kurbel nach oben und drückt sie mit einem Ruck nach unten. Der alte Diesel springt sofort an. Nach dem Verstauen der Kurbel wird der Hebel der Schwenkkammer in die Stellung für den Normalbetrieb gebracht. Der 15 PS starke Einzylinder läuft nun weich, und es kann losgehen. Die Kinder Daniel, Fabian und Niklas steigen auf, und Martin Hosselmann legt den ersten von fünf Gängen ein. Der alte Schlüter wird aber nicht als Spielzeug betrachtet, er muss immer noch arbeiten.

Von der DLG-Ausstellung zum Hof

Angeschafft hat ihn der Großvater vor sechzig Jahren. Auf der DLG-Ausstellung in Hamm fuhr genau dieser Traktor immer im Kreis herum, das Lenkrad war festgebunden. Am Abend fuhr er die zwölf Kilometer nach Ahlen zum Hof der Hosselmanns.

Die Arbeit mit dem Schlüter war nicht immer eine Freude. Frostschutzmittel gab es noch nicht. Im Winter kam der Traktor nachts in den warmen Stall zu den Tieren, das Kühlwasser wurde abgelassen. Morgens füllte der Landwirt warmes Wasser auf. Dann erfolgte der Start in den nächsten Arbeitstag.

Wie viele Arbeitstage es waren, hat niemand aufgeschrieben. Einer verlief dramatisch, die Dellen im Kühlergehäuse berichten davon. Der Großvater verlor die Kontrolle über die Fuhre, schrie laut

„Brrr!“, doch das hilft bei Pferden zuverlässiger als bei Schleppern. Der Schlüter landete im Graben, der Großvater kam mit dem Schrecken davon. Repariert werden musste nichts. Nur der Auspuff wurde verlängert, wegen der Wärmeentwicklung. Auch später gab es außer der Wartung nichts zu tun am Schlepper, dessen grauer Lack auf vielen Blechpartien eher zu errahnen als zu erkennen ist. Martin Hosselmann wird den kleinen grauen Schlüter im Originalzustand lassen.

Der kleine Schlüter wird angekurbelt, einen Anlasser hat er nicht.



SCHLÜTER – DIE HISTORIE

Die Geschichte eines begabten Menschen beginnt meistens damit, dass er sich gegen die verständnislose Umwelt durchsetzt und seinen Weg geht. Die Geschichte des 1867 nahe Brilon im Sauerland geborenen Anton Schlüter beginnt anders.

Mit acht Jahren verlor er seine Eltern. Pfarrer wollte er werden, doch sein Vormund erkannte die Bedeutung der Mechanisierung und sein Lehrherr erkannte das Talent des Jungen. Anton Schlüter absolvierte die Ausbildung zum Mechaniker. Danach ging er auf Wanderschaft, heiratete in Freising, 1888 kam sein Sohn zur Welt. Nach Stationen in der Bauwirtschaft und als Lohndrescher kaufte er 1899 in München eine Werkstatt und baute als Hersteller Gasmotoren für den Benzinbetrieb um. Daraufhin wurde ihm die Vertretung einer sächsischen Motorenfabrik angeboten und kurz darauf die Übernahme des Betriebs. Doch Schlüter wollte seine Wahlheimat nicht wieder verlassen und erwarb ein Fabrikgelände in München. Dort begann 1905 die Fertigung von Stationärmotoren.

Früh den Diesel erkannt

Nach dem Krieg beschäftigte Anton Schlüter 2000 Mitarbeiter und durfte sich Kommerzienrat nennen. Dem günstiger zu betreibenden Dieselmotor würde die Zukunft gehören, das erkannte Anton Schlüter früh. Nur steckte die Technik noch in den

Kinderschuh, vor allem der Anlassvorgang bereitete Schwierigkeiten. Damalige Diesel wurden mit Kompressoren gestartet, und selbst geschultes Personal war mit der Technik oft überfordert. Schlüter setzte 1921 auf die einfacheren Glühkopfmotoren, war damit aber schon wegen der Brandgefahr nicht zufrieden. Er entwickelte einen Direkteinspritzer, der seiner Zeit zu weit voraus war: Die schwankende Kraftstoffqualität sorgte für verkokende Einspritzdüsen. Schließlich erfand er eine geniale Lösung: das Schwenkkammerverfahren. Für den Kaltstart wurde ein löffelförmiger Schieber geöffnet, der Motor arbeitete dann als Direkteinspritzer und kam ohne Glühkerzen aus. Mit dem Hebel in Betriebsstellung wurde der Brennraum teilweise geschlossen, und der Motor lief als Wirbelkammer-Diesel.

Erfolg mit Direkteinspritzer

Dieses Verfahren setzte Schlüter in den dreißiger Jahren bei allen Dieselmotoren ein, und ein solcher Motor trieb auch 1937 seinen ersten Schlepper an, den DZM 14 in Rahmenbauweise. Nach 33 Einheiten erfolgte der Wechsel zur Blockbauweise, die Getriebe kamen von Prometheus in Berlin. Mit DZM 16 und 25 bot Schlüter zwei Modelle an. Beide waren in Acker- und Straßenausführung zu haben. 1942 wurde der Bau dieselegetriebener Schlepper untersagt, Schlüter stellte auf Holzvergasermotoren um. Diese Aggregate bildeten die Grundlage der Modelle, die ab 1948 gefertigt

wurden. Ein Jahr darauf starb der Firmengründer, die Leitung übernahm Sohn Anton. Auf den DS 25 folgte 1950 der kleine DS 15. Beide Modelle verkauften sich mit je 4000 Einheiten sehr gut.

Anton Schlüter II erhielt 1957 das Bundesverdienstkreuz und starb kurz darauf. Nach neun Jahren unter seiner Leitung befand sich das Unternehmen damit in den Händen der dritten Generation. Im selben Jahr bot Schlüter erstmals luftgekühlte Direkteinspritzer an. Die Luftkühlung hielt sich nicht lange im Programm, die Direkteinspritzung wurde ab 1958 Standard.

Führungsanspruch

1962 stellte Schlüter auf die Halbrahmenbauweise um, dadurch ließ sich das Gewicht der immer größeren Schlepper senken. Drei Jahre später umfasste die Modellpalette vier Typen mit 34 bis 80 PS, die wahlweise mit Allradantrieb zu haben waren. Doch die Schlepper wurden nicht nur stärker, sondern auch ausgefeilter. Die 1966 erstmals gezeigte Traktomobil-Sicherheitskabine wirkt noch heute modern. Eine weitere Arbeitserleichterung brachte ab 1968 die automatische Hydrokupplung.

Der Start ins nächste Jahrzehnt begann für die Freisinger mit einer schlechten Nachricht: ZF stellte die Produktion der Getriebe für die kleinen Schlüter-Modelle ein. Die Marke stand zwar längst für bärenstarke Großschlepper, aber auf



Der Gigant:
Profi Trac 2500 TVL



Markenzeichen: Die kantige Motorhaube wurde ab 1962 verbaut.



Schlüter – für viele bis heute das Nonplusultra



die kleinen Modelle entfiel noch immer fast die Hälfte des Absatzes. Schlüter fand eine kluge Antwort auf die Herausforderung: Die Compact-Traktomobile kombinierten ab 1971 handliche Abmessungen mit Leistung und Ausstattung der großen Modelle. Über den 68 bis 95 PS starken Kompakten rangierten die großen Sechszylinder mit bis zu 145 PS. In der großen Klasse suchten auch Wettbewerber wie Eicher ihr Heil. 1973 belegten die Freisinger ihren Führungsanspruch auf eindrucksvolle Weise: 280 PS leistete der 11 Liter messende Diesel von MAN, für Schlüter mit einem Turbolader versehen.

Allradantrieb und -lenkung sowie die hydraulisch kippbare Kabine setzten Maßstäbe. Mit dem 500 PS starken Profi Trac 5000 TVL stellte Schlüter 1978 den bis heute stärksten Schlepper Europas auf die Räder. Die in diesem viel bewundernten Riesen präsentierten Neuheiten fanden ihren Weg in die Serie. Die hydraulisch kippbare Kabine erhielten 1978 alle Schlüter, auf Wunsch gab es auch den drehbaren Fahrerplatz. Zwei Jahre darauf schloss der Super Trac die Lücke zwischen den Standardschleppern der Super-Reihe und dem Profi Trac.

Hohes Ansehen ...

Schlüter stand in höchstem Ansehen, doch der Modellflut standen kleine Absatzzahlen gegenüber. Die Motoren stammten im Prinzip immer noch aus dem Jahr 1961 und wichen nach und nach Aggregaten von MAN. Eine Neukonstruktion hätte das Unternehmen nicht stemmen können. Die Qualitäten der Freisinger Bären standen außer Zweifel, nur konnten sich die wenigsten Landwirte einen Schlüter leisten. 1983 verhandelte Anton Schlüter mit BMW über eine

Kooperation. Gerüchte machten die Runde, Kunden sprangen ab. Schlüter suchte weiter nach Partnern. Ein Vertriebsverbund mit Daimler-Benz, Fendt und Claas war im Gespräch. 1986 fiel bei Daimler-Benz die Entscheidung, den MB Trac einzustellen, und damit zerschlug sich auch dieser Plan. Anton Schlüter kämpfte um das Lebenswerk dreier Generationen, und er setzte alles auf eine Karte: Der Euro Trac sollte nicht nur die vom MB Trac hinterlassene Lücke füllen, sondern alles in den Schatten stellen. Zur Finanzierung verkaufte er Grundstücke, opferte schließlich die Motorenfertigung.

Der Geist der Marke

1991 ging der neue Schlüter in Serie. Vier Anbauräume hatte der Euro Trac, ein hydraulisch verschiebbares Gewicht, der in drei Leistungsstufen erhältliche MAN-Sechszylinder saß schräg unter der Kabine. Die Fachwelt applaudierte, die Verkaufszahlen zogen wieder an. Doch dann sorgten Behördenauflagen 1993 für das Ende der Produktion in Freising. 32 Euro Trac wurden noch bis 1995 in Schönebeck/Elbe gefertigt. Die letzten Schlüter baute die Firma Kraus, heute Egelseer, zwischen 1996 und 2002 aus Teilesätzen auf. Heute kümmert Egelseer sich um die Ersatzteilversorgung. Anton Schlüter starb am 6. Juni 1999. Die Rettung des Unternehmens gelang ihm nicht, aber für seinen Einsatz und seine Menschlichkeit wird er noch immer verehrt. Das ehemalige Werk in Freising beherbergt heute ein Einkaufszentrum. Der Geist der Marke lebt mit den bärenstarken Schleppern und ihren Fans fort. ■

Text: Stefan Heins
Fotos: Andrea Schneider

LEBENS LAUF

1905

Beginn der Fertigung von Benzinmotoren in der 1899 gegründeten Firma Anton Schlüter München. 1911 Erweiterung durch den Kauf einer Gießerei, vier Jahre darauf Baubeginn des dritten Werks.

1937

Als erster Schlepper erscheint der DZM 14 in Rahmenbauweise, angetrieben von einem liegenden Einzylinder-Diesel mit Schwenkkammer.

1948

Erste Neuentwicklung nach dem Krieg: DS 25 in Blockbauweise. Im Jahr darauf stirbt der Firmengründer, Sohn Anton Schlüter übernimmt die Leitung des Unternehmens.

1950

Mit dem DS 15 erscheint einer der erfolgreichsten Schlepper von Schlüter. Drei Jahre später Erweiterung der Modellpalette: AS 15, 18, 22, 30 und 45.

1957

Enkel Anton Schlüter übernimmt die Geschäftsführung. Schlüter bietet in der kleinen Klasse neben den Schwenkkammern luftgekühlte Diesel-Direkteinspritzer an. Sie bleiben bis 1962 in Produktion, während ab 1958 bei den wassergekühlten Motoren der Übergang auf Direkteinspritzung erfolgt.

1964

Vier Typen mit 34 bis 80 PS, wahlweise mit Allradantrieb. Erster Feldtag auf dem Schlüterhof in Freising.

1966

Vorstellung der Super-Baureihe, die bis 1993 im Programm bleibt. Bau der ersten Sicherheitskabine.

1970

ZF kündigt die Produktionseinstellung der Getriebe für die kleinen Schlüter-Baureihen an. Die Freisinger bringen im Folgejahr die Compact-Reihe, die handliche Dimensionen mit hoher Leistung verbindet. Über den 68 bis 95 PS leistenden Kompakten rangieren die großen Super-Standard-schlepper mit 85 bis 145 PS

1973

Schlüter zeigt den Profi Trac 3000 TVL mit 280 PS aus elf Litern Hubraum, vier gleich großen, lenkbaren Rädern und hydraulisch kippbarer Kabine. Die Baureihe wird in Kleinserie bis 1989 hergestellt.

1978

500 PS leistet der Profi Trac 5000 TVL. Bis heute gilt das von einem aufgeladenen MAN-Zwölfzylinder angetriebene Einzelstück als stärkster Schlepper europäischer Fertigung. Die hydraulisch kippbare Kabine wird zur Serienausstattung aller Schlüter-Schlepper. 1980 füllt der Super Trac die Lücke zwischen den Standardschleppern und dem Profi Trac.

1991

Mit dem Euro Trac setzt Schlüter erneut Maßstäbe. Vier An- und Aufbauräume, hydraulisch verschiebbares Gewicht, schräg unter der Kabine eingebaute MAN-Sechszylinder mit 130, 160 oder 190 PS. Schlüter stellt die Motorenproduktion ein.

1994

Verlegung der Produktion nach Schönebeck/Elbe, Stilllegung des Werks Freising. Ein Jahr später endet die Fertigung. Übernahme der Ersatzteilversorgung durch die Firma Kraus (heute Egelseer), die zwischen 1996 und 2002 noch einige Euro Trac aus Teilesätzen aufbaut.