

So, endlich ist es soweit. Habe mir einen Pampa T01 Bj. ca 1955 zugelegt.

Obwohl der Pampa soweit gut läuft, habe ich mich entschlossen eine Totalrestauration durchzuführen. Sprich der Bulldog wird komplett zerlegt und technisch soweit erforderlich auf Vordermann gebracht.

Werde mich bemühen, das ganze so behutsam wie möglich durchzuführen. Besonders bei der Optik soll man später trotz neuer Farbe, die rund 50 Arbeitsjahre noch erkennen können. Ich mag diese aalglatten Hochglanzschlepper nicht.

Viel mehr kann ich jetzt noch nicht berichten, da ich ihn schließlich erst seit Samstag bei mir habe. Am Montag habe ich erst mal eine kurze Probefahrt gemacht und ihn in der Werkstatt platziert. Wegen der Farbe - werde ihn schon wieder grösstenteils orange lackieren. Man sieht es auf den Bildern schlecht, aber irgend ein Pinselmeister hat den Pampa schon mal blau gestrichen, dann wieder orange. Die typische türkisgrüne Grundierung blitzt auch an vielen Stellen raus. Mal sehen, vielleicht lackiere ich nicht alle Teile - auf jedenfall nix glänzendes.

Stand der Dinge:

Die Kühlelemente sind alle ab, die Kühlerröhrchen ebenfalls. Teilweise sogar schon die Gewinde nachgeschnitten. Der Lüfter ist ausgebaut, gereinigt und zerlegt. Hier ist eine neue Welle nötig, da die Riemenscheibe aufgeschweisst war.

Der Kopf ist auch ab, leider ein Riss unten mittig. Ob er durchgerissen ist, weiss ich nicht. Mal schauen wie ich hier weiter vorgehe, evtl. versuche ich ihn mal zu schweißen. Viel Hoffnung habe ich allerdings nicht.

Die ersten Kleinteile hab ich zum Strahlen mit in die Firma genommen. Da habe ich eine kleine Strahlbox zur Verfügung.

Der Kolben ist bereits auch ausgebaut und gereinigt. Erfreulicherweise hat er so gut wie keine Verschleißspuren. Selbst die Maßhaltigkeit ist o.K. Das gleiche gilt auch für den Zylinder. Diese Teile wurden schon mal überarbeitet, da die Bohrung bereits 4mm Übermaß hat.

Die Lagerbüchse am Pleul und den dazugehörigen Kolbenbolzen muss ich allerdings ersetzen. Auch das Pleullager u der Hubzapfen werden überarbeitet.

Heute abend habe ich noch schnell mein Glück mit den abgerissenen Nasenkeilen versucht. Die Kupplungsseite ging tadellos mit einem Schlagabzieher - die Reglerseite ist aber noch ein Problem. Hier ist ein gehärteter?? Keil eingetrieben worden. Auf alle Fälle ist hier nix mit bohren drin.

So - ein Bild vom Riss im Kopf ist eingestellt. Habe den Kopf heute mal abgedrückt, durchgerissen ist er anscheinend noch nicht. Werde trotzdem mein Glück mit dem Schweißen versuchen da er an einigen Stellen doch recht groß u tief eingerissen ist.

Ansonsten sind wieder einige Teile mehr abgebaut. Für den Venitlatorbock habe ich mir letzten Sonntag auf dem Teilemarkt eine neue Welle inkl. Riemenscheibe besorgt. Da die vorhandenen Teile schon gestrahlt waren, hab ich diese auch gleich vorgründiert. Die neuen Lager hatte ich bereits auch schon und konnte somit die Lüftereinheit gleich wieder zusammenbauen. Diese Teil ist schon mal fertig und kann bei Seite gestellt werden.

Heute abend war ich noch mal kurz an der Kupplung. Wenn alles klappt, kommt morgen die Reglerseite dran.

Wollte diese Woche auch voller Freude meine neu angefertigte Ölerkurbel testen - leider geht aber der Öler nicht zu drehen. Mal schauen was sich da beim Zerlegen offenbart.

diese Woche bin ich wieder ein Stückchen weiter gekommen. Die Teile wie Tank, Bocklager und Luftklappensitz habe ich nun auch soweit gereinigt. Was aus dem Tank alles zum Vorschein kam, war sehr interessant. Von Öldosendeckeln angefangen über Palmenblätter, Gummidichtungen und sogar einem 50 cm langen Stock kam so manches nach langwierigem stochern, saugen und spülen ans Tageslicht. Der Stock war besonders hartnäckig - aber jetzt ist es ja geschafft. Die Teile habe ich auch gleich wieder sandgestrahlt oder abgeschliffen. Sie sind somit auch soweit fertig.

Auch der Kopf ist jetzt saubergeschliffen und alle Gewinde nachgeschnitten. Er wird lediglich noch einmal in einer Sodalösung ausgekocht um den restlichen Kesselstein im Innern zu entfernen.

Am letzten Samstag hat mein Vater mit viel Geduld den bereits erwähnten Riss geschweisst. Sieht jetzt eigentlich ganz gut aus - wie dauerhaft es ist wird sich in der Zukunft zeigen.

Wie auf einem Bild zu erkennen, war auch die Düsenplatte defekt. Der angegossene Ring für die Gummidichtung war abgebrochen. Diesen habe ich einfach mit Kaltmetall angeklebt und zusätzlich mit 6 Schrauben von der Aussenseite her gesichert.

Da ich ja möglichst viele Originalteile wiederverwenden will, habe ich auch die 16 Muttern für die Kühlerbefestigung gestrahlt, Gewinde nachgeschnitten und die Dichtfläche überfräst.

Am Pampa selbst hat sich bis auf das demontierte Schwungrad und das Kupplungspaket nicht viel getan.

Heute Vormittag habe ich mich mal an den abgerissenen Nasenkeil des Reglerschwungrad's gewagt. Da ja bohren wegen der Härte den Keils selbst mit Vollhartmetallbohrern/Dreischneidern usw überhaupt nicht funktionierte, wollten wir ein Stück anschweissen um mit dem Schlagabzieher arbeiten zu können. Leider war der Keil mit so brachialer Gewalt eingeschlagen worden, dass er regelrecht in der Nut zerplatzte. Mit dem angeschweissten Stück sind gerade mal 1cm Keil zum Vorschein gekommen.

Schließlich musste ich mit Gewalt an die Sache ran, was normalerweise garnicht unser Stil ist. Habe dann mit Ketten an den Schwungradspeichen und einem 12 to Wagenheber das Rad einfach mit samt dem Keil von der Kurbelwelle gezogen. Glücklicherweise rutschte der Keil mit und weder die Nabe noch die Kurbelwelle hat von dieser Aktion Schaden genommen.

Glücklich über diesen Erfolg folgte natürlich gleich mal wieder eine böse Überraschung. Beim Ausbau der Daumenwelle musste ich feststellen, dass diese schon mal sehr "fachmännisch" überholt worden ist. Die aufgebruzzelten Regionen laufen in Lagerbüchsen. Kein Wunder dass diese bei der "Huckelpiste" total am Ende sind. Entweder mir fällt eine gute Reparaturlösung ein oder aber ich muss nach Ersatz suchen.

Die vermurkste Daumenwelle war schneller instandgesetzt als anfänglich gedacht. Die "Fachmänner" hatten soviel aufgeschweißt, dass die Welle nur auf ihr Sollmaß abgedreht werden musste.

Am Pampa sind wieder einige Teile abgebaut. Bis auf die Kurbelwelle ist der gesamte Motorbereich leer. Diese wird nächste Woche ihren Platz verlassen müssen und ich kann Zylinder u Kurbelwellengehäuse vom Getriebe trennen.

Die Vorderachse ist zum Teil auch schon zerlegt. Habe sogar schon ein "Opfer" gefunden, der mir die Bohrung für den Mittelachsbolzen auffräst um eine neue Büchse einschweißen zu können.

Die Pumpe ist bereits schon wieder einbaufertig. Habe alles gereinigt u neu eingeschliffen, hier musste zum Glück lediglich die Dichtschnur erneuert werden. Alles andere wird wiederverwendet.

Die Einspritzdüse ist mein heutiges Tagewerk. Die Spindel mit der dazugehörigen Düsenkappe und der Einsatz habe ich behutsam poliert. Um das alte Handrad mit den argentinischen Merkmalen wiederverwenden zu können, musste auch hier wieder einmal aufgebohrt und Ausgebüchst werden. Nun sitzt es wenigsten wieder ordentlich auf der Düsenspindel.

Der Regler und das Kupplungsgleitstück ist nach einer Waschorgie auch soweit sauber. Für die Kupplungshebel habe ich bereits die ersten Büchsen u Bolzen gedreht bekommen. An sämtlichen Anlenkteilen der Kupplung muss aufgebohrt u gebüchst werden damit die Kupplung später auch ordentlich funktioniert

Riesige Fortschritte gibt es eigentlich nicht, aber Kleinvieh macht bekanntlich auch Mist. Was ist in der Zeit geschehen

Ich habe mich im wesentlichen mit der Aufarbeitung der bereits abgebauten Teile beschäftigt. Die Vorderachse war ganz schlecht, die Bohrung für den Mittlachsbolzen war ca. 6mm oval ausgeschlagen. Auch der dazugehörige Achsträger war dementsprechend stark in Mitleidenschaft gezogen, zumal er bzw. die komplette Achse allem Anschein nach schon mal abgerissen war. Die Aufhängung war schlecht bis ganz schlecht wieder "zusammengebraten" worden. Die meisten Nähte habe ich aufgeschliffen und nachgeschweisst. Auch die Reibfläche der Pendelachse ist aufgeschweisst worden, da hier ca 5mm Material gefehlt haben. Die Flächen und die Bohrungen beider Teile sind jetzt wieder sauber an bzw. ausgefräst. Hier fehlt jetzt nur noch der neue Bolzen mit der Lagerbüchse.

Die Radnaben sind sauber und bereits neu gelagert. Auch hier war starker Verschleiß zu erkennen. Um später möglichst wenig Spiel in der ganzen Geschichte zu haben, wurden die Achsschenkel gut 1mm größer gerieben und einen neuen Bolzen angefertigt.

Die Lagerbüchsen in denen der Bolzen "läuft" sind schon gedreht, müssen nur noch angepasst werden wenn ich die Achse wieder habe.

Die beiden Anlehebel an denen die Spurstange befestigt ist, sind auch fertig aufgerieben. Die Büchsen dazu müssen, sobald ich die Excenterbolzen habe, noch auf das passende Innenmaß gedreht werden.

Motormäßig ist das Kupplungsgleitstück mit samt den Anlehebeln neu ausgebüchst und zusammengebaut.

Zur Zeit ist der Regler in Arbeit. Dieser ist aber bis jetzt lediglich zerlegt und gereinigt.

Es gibt wieder frischen Lesestoff:

Mittlerweile bin ich endlich dazu gekommen, den Motor vom Getriebe abzuflanschen. Die beiden abmontierten Teile mussten sich anschließend ersteinmal einer sehr langwierigen Reinigung unterziehen. Diese Art von Arbeit ist mitunter die schlechteste, finde ich zumindest.

Dies war aber bitter nötig, gerade im Wasserraum des Zylinders habe ich nach dem Demontieren des unteren Verschlussdeckels jede Menge Dreck raus.

Die beiden Teile sind nun auch voneinander getrennt. Das Kurbelgehäuse ist komplett entkernt - alle Stehbolzen, Schrauben, Schmierleitungen ect. entfernt. Sämtliche Gewinde sind nachgeschnitten oder überarbeitet. Zu guter letzt ist das gesamte Gehäuse ringsum geschliffen worden.

Am Zylinder habe ich heute die rund 60 Gewindebohrungen instand gesetzt. Dieser muss jetzt noch außen geschliffen werden, sowie die Lauffläche für die neuen Kolbenringe noch etwas gehont werden.

Der Regler ist bereits fertig überholt. Hier sind teils neue, gehärtete Büchsen u Bolzen angefertigt und eingebaut worden. Die restlichen Gelenke sind nur größer gebohrt und mit neuen Bolzen versehen worden. Es fehlen zum kompletten Zusammenbau nur noch die neuen Reglerfedern. Die alten waren leider nicht mehr zu verwenden. Zum einen waren sie überdehnt bzw. lahm zum anderen waren die Federkerne - zum Teil auch noch falsche - an beiden Federn angeschweißt. Wie das ganze ausgesehen hat könnt ihr euch ja vorstellen.

Habe mal, um einen Vergleich zu haben ein paar "vorher" - "nachher" Bilder eingestellt.

Der Pumpenstößel war ganz schnell aufgearbeitet 🟡 Habe einen fast neuen vom polnischen Ursus ergattern können. So ist nur auf den Stößel ein zusätzliches Verbindungsstück zum Pumpenkolben aufgesetzt worden - und schon passt es auch am Pampa.

Eine der nächsten Arbeiten wird das Schweißen der Kurbelwellennuten sein. Anschließend muss ich sie zum Nachfräsen und Hubzapfenschleifen geben.

Bis jetzt sind knapp 300 Std für die Restauration zusammengekommen. Die 1000er Hürde werde ich bestimmt schaffen bis er wieder läuft.

Melde mich mal wieder zurück

Zylinder und Kurbwellengehäuse sind bereits wieder vereint. Die Lauffbuchse habe ich, um eine gute Ölhaftung zu haben, vor dem Zusammenbau neu gehont. Leider gab es in dieser Größe kein Honwerkzeug - zumindest nicht in der unteren Preisklasse. So modifizierte ich halt einfach ein preiswertes um auf das gewünschte Maß zu kommen, was dann beim Einsatz auch tadellos funktionierte.

Die Vorderachse ist auch wieder vom Fräsen mitsamt neuer Buchsen und Mittelachsbolzen zurück.

Der Motorblock inkl einiger Zubehörteile wie Gestänge, Filtergehäuse usw, sowie die komplette Vorderachse sind bereits auch lackiert.

Die fertigen Teile habe ich schon mal soweit es sinnvoll ist zusammengebaut. Somit gibt es gleich wieder etwas Platz und es liegen nicht so viele Teile zerstreut.

Ein großes Problem ist im Moment meine Kurbelwelle. Wie bereits schon mal erwähnt, sind ja beide Nuten völlig am Ende. Um auf Nummer sicher zu gehen, machte ich vor Beginn irgendwelcher Instandsetzungsarbeiten eine Rissprüfung.

Ich hatte ja bei der bloßen Betrachtung mit den Augen schon etwas entdeckt das mir Bauchweh machte. Nach dem Fluxen hatte ich die traurige Gewissheit. Auf der Wangeninnenseite ist am Übergang zum Hubzapfen ein Haarriss.

Hier möchte ich kein Risiko eingehen und die Welle wieder verbauen. Schließlich sind zusätzlich auch noch die Hauptlagersitze, sowie die Sitze der Schwungräder nicht mehr die besten.

Hier werde ich mich mal nach einer gut Gebrauchten umsehen.

Sollte jemand zufällig eine wissen, kann er sich ja mal melden.

Zur Zeit ist der hintere Teil des Bulldog´s in Arbeit. Sämtliche Blechteile sind bereits entfernt. Nach der Demontage der Bremstrommeln gab es mal wieder eine Überraschung - leider keine positive. Die Hinterradbremse rechts ist durch einen defekten Wellendichtring ein einziger Fett - Öl - Dreckklumpen, was ja aber noch behebbar ist.

Auf der linken Seite sieht die Sache anders aus. Mir sind vor einiger Zeit schon die nicht vorhandenen Einstellschrauben an der Bremstrommel aufgefallen. Nach Abnahme dieser, bestätigte sich meine Befürchtung - die Trommel ist leer. Wahrscheinlich wurden die Teile in einem anderen Pampa benötigt.

So, wie bereits beim letzten Beitrag erwähnt ist das Getriebe an der Reihe.

Als aller erstes musste natürlich die Pedalerie von Kupplung und Bremse ab. Wie ihr wisst war ja eine Bremstrommel leer, die andere alles andere als funktionstüchtig. Demensprechend oft wurden auch die Bremspedale betätigt 😊 Durch ihre mangelnde Bewegung hatten diese Zeit sich schön auf der Bremswelle fest zu rosten. Ich darf mich aber nicht beschweren - das war eigentlich das erste Bauteil am ganzen Bulldog das wirklich hartnäckig fest saß.

Anschließend wurden beiden Achswellen demontiert und aus ihren Lagergehäusen gedrückt. Das einzige was hier neu muss, sind die Dichtringe. Die dazugehörigen Laufringe, welche auf der Achswelle sitzen wurden überdreht um eine saubere Fläche zu erhalten. Die neuen Wellendichtringe sind im Innendurchmesser dann dementsprechend kleiner.

Die 4 Kegelrollenlager konnten nach dem Reinigen als wiederverwendbar eingestuft werden.

Auch die Verzahnung der Wellen die in das Differenzial eingreifen haben erstaunlich wenig Verschleiß.

Im Anschluß wurden der Reihe nach die 4 Getriebewellen samt Zahnräder und der große Differenzialkranz ausgebaut und gereinigt.

Erstaunlicherweise sehen die Zahnräder nach dem säubern nahezu neu aus. Kein Karies zu entdecken - lediglich im großen Diff Kranz haben vereinzelte Zähne Lunkerstellen. Hier zeigt sich, dass es die Argentinier nicht so genau nahmen. Bei Lanz wäre so ein Bauteil mit Sicherheit nicht verbaut worden.

Da bei den Getriebewellen einige Lager sich nicht mehr ganz so toll anhörten habe ich sie kurzerhand alle durch neue ersetzt. Hier würde man am falschen Ende sparen.

Die Klauen der beiden Schaltwellen sind bereits durch Auftragsschweißen und schleifen in ihre ursprünglich Form modelliert, da hier schon Verschleiß zu erkennen war.

Nach langem Überlegen gönne ich mir andere Gruppenräder. Nicht um möglichst schnell fahren zu können, sondern einfach um bei moderater Drehzahl trotzdem vorran zu kommen. Um später keine Probleme zu bekommen, habe ich auf gute Qualität (hoffe es zumindest) zurückgegriffen. Auch das Gegenrad der Ackergruppe wird bei der Aktion mit getauscht. Dieses bleibt in der Zähnezahl gleich und ist nur auf die neuen Gruppenräder zugeschliffen um einen reibungslosen Eingriff zu haben.

Am leeren Getriebegehäuse wurden dann noch die Achstrichter entfernt und saubergemacht, saubergemacht undhatte ich schon was von saubermachen geschrieben? Nun ist es aber geschafft und sogar schon entlackt. Die Anbauteile des Getriebes und die Achstrichter sind gestrahlt. Für den Zusammenbau liegen jetzt schon alle Dichtungen, Lager, Filzringe bereit. Sobald die neuen Getrieberäder da sind geht es ans zusammenbauen.

Die letzten beiden Tage war ich nochmals mit der Vorderachse beschäftigt. Nachdem ich endlich meine Excenterbolzen für die Spurstange bekommen habe konnte ich auch die passenden Büchsen dazu fertig machen. Diese braucht man dann nur noch einkleben, Spurstange montieren und fertig.....Denkste.

Die Spurstangenbohrungen fluchteten einfach nicht mit den Anlenkhebeln. Dadurch ging die Lenkung extrem schwergängig.

Also - Spurstange unter die Presse und richten. Ohne ein zufriedenstellendes Ergebnis nach biegen und drücken wurde eine Bohrung der Stange verschlossen und neu gebohrt.

Klasse - Bolzen passen. Auch die Lenkung geht schön leicht. Jetzt muss nur noch die Vorspur eingestellt werden. Doch schon wieder ein aber.....die Vorspur sollte zwischen 2 und 4mm liegen.

Bei mir waren es gut 3 cm 🙄

Des Rätsels Lösung - die Stange wurde in Argentinien schon mal von einem Schmied gerichtet. Dabei haben sie nicht nur begradigt, sondern das Teil auch 1,2 cm länger geklopft.

Nun denn - anreißen, Material rausschneiden und vom Kern aus wieder verschweißen. Über einen Tag Arbeit für diese blöde Stange 🤦

Endspurt fürs Getriebe - nachdem ich recht schnell alle Ersatzteile für mein Getriebe erhalten haben konnte ich dieses auch wieder komplettieren. Hier sind jetzt bis auf die großen Kugellager am Differenzialkranz alle Lager neu.

Im Anschluß wurde dieser hintere Teil des Pampas auch schon lackiert - im Gegensatz zum Motor kam hier das klassische Orange in die Pistole. Ob nun das dem originalen Pampaorange entspricht weiß ich nicht. Ich habe mich an noch gut erhaltenen orangenen Lackflächen orientiert und passend danach den neuen Lack gemischt.

Ebenso war es beim vorderen Teil - es ist auf den Bildern schlecht zu erkennen, aber das Graubraun ist auch passend (zumindest die größte Mühe gegeben) zur ursprünglichen Patina gemischt.

Ich versuche immer einen guten Mittelweg aus "ordentlich gemacht" und trotzdem "alter Bulldog" zu treffen. Ist eben jedem sein eigener Stil

Am Motor ist mittlerweile die Vorderachse eingebaut und auch wieder an den Schrauberplatz gefahren. Ebenso das Getriebe. Hier fehlt nur noch Dichtmaterial, dann ist "Hochzeit"

So langsam aber sicher kann man durchaus erkennen, dass der Teileberg irgendwann einen Bulldog gibt.

Eines der nächsten Arbeiten wird strahlen, strahlen und nochmals strahlen sein. Ich muss nämlich demnächst meine "Strahlkabine" räumen, da wir den Stall wieder für seinen eigentlichen Zweck brauchen.

Gestern habe ich mit der Instandsetzung meiner Kurbelwelle weiter gemacht. Ich hatte ja mal irgendwann geschrieben, dass ich sie wegen Rissproblemen usw ersetzen würde. Leider ist es nicht so einfach eine bessere für angemessenes Geld zu finden.

Deswegen habe ich mit sehr vielen Leuten gesprochen die mehr Erfahrungen haben wie ich. Da die Mehrzahl, unabhängig von einander, dazu tendierten die Welle wegen dem kleinen Haarriss nicht als Schrott auszumustern, habe ich mich entschieden sie wieder zu machen.

Die beiden Nuten sind jetzt soweit wieder aufgeschweißt um sie wieder fräsen zu können. Vorab wird noch der eine Schwungradsitz abgedreht. Das Schwungrad dazu ist bereits in Arbeit und wird ausgespindelt und anschließend neu gebücht. Dies erledigt teilweise ein Freund von mir.

Das Drehen der Welle mache ich bei/mit einem anderen Kumpel. Dieser ist zum Glück im Besitz einer größtmäßig passender Drehbank und Fräsmaschine.

Wenn die Arbeiten abgeschlossen sind, kommt die Kurbelwelle gleich zum Schleifen und Pleullager anpassen.

Dann ist auch der Motor bis auf die Kupplung soweit fertig.

Neues vom Bulldog


Mein "Sorgenkind" die Kurbelwelle ist von meiner Seite aus fertig instand gesetzt. Diese ist

mittlerweile beim Motorenfachmann, der den Hubzapfen schleift und das Pleullager anpasst.

Auf der Reglerseite habe ich die Welle, wie bereits erwähnt, etwas abgedreht und die Schwungradnabe ist ausgefräst geworden. Die passenden Büchsen hat mir mein Vater angefertigt. Bei genauerer Betrachtung des Schwungrades, konnte man hier auch einen kleinen Riss von der Keilnut ausgehend entdecken. Dieser ist wahrscheinlich durch hohe Vorspannungen des Keils entstanden. Da ja aber das Rad eh auf der Fräsmaschine eingerichtet war, frästen wir einfach am Rand der Nabe einen Falz. In diesen haben wir dann einen Ring mit Untermaß aufgeschrunpft. So wird die Nabe leicht eingeschnürt und ein eventuelles Weiterreisen verhindert.

Ansonsten wurden unter anderem am Auspuffkrümmer eine Gussecke angeschweißt, sowie am Übergang zum Rohr einige Durchrostungen mit Hilfen von Keramikband und einer Manschette angedichtet. Zum Schweißen war hier das Material zu dünn.

Die meisten Blechteile sind jetzt auch schon gestrahlt. Hier muss hier und da etwas gerichtet oder geschweißt werden. Ganz Beulenfrei will ich die Teile garnicht machen - man darf später ruhig sehen, dass diese nicht Fabrikneu sind. Große Beschädigungen muss ich natürlich schon beseitigen.

Nachdem ich meine Sitzschale gestrahlt hatte, musste ich feststellen dass im "Backenbereich"  eigentlich nur noch Rost anstatt Blech war. Hier blieb nichts anderes übrig, als den ganzen Bereich großzügig zu entfernen.

Da ich mit Blech dengeln in dieser Form nicht so bewandert bin, machte ich vom vorhandenen Sitz einfach eine kleine Laminierform. Solche Sachen liegen mir schon eher, da ich auch beruflich öfters mit zu tun habe.

Die Schale ist bereits auch schon bis auf etwas Maniküre fertig.


.....um euch mal wieder auf den aktuellen Stand zu bringen

Wie ihr ja beim letzten Update der Bilder sicherlich gesehen habt ist meine hauptsächliche Arbeit das Vorbereiten der Blechteile und anschließende Lackierung.

Die ganzen Metallteile sind soweit gestrahlt. An einigen Teilen wurden überflüssige Löcher, die nicht "original" waren zugeschweißt. Auch etliche Risse etc sind jetzt verschwunden.

Die Beulen und Dellen habe ich grob gerichtet. So ganz Beulenfrei wie Neuteile möchte ich ihn schließlich nicht. Die Form der Bleche passen natürlich - nur kleine Beulen, Wellen.....einfach Zeitzeugen sind geblieben.

An der Ackerschne habe ich 2 ausgerissene Löcher repariert - schließlich soll der Pampa später auch mal was an den Haken bekommen.

Wie oft wohl ein Bolzen in so einem Loch hin u her schlagen muss bis es soweit geweitet ist dass es ausreißt? 

Wie es ja auf den Bildern zu sehen ist, sind viele der Anbauteile bereits schon lackiert. Das Frontemblem am Steigrohr farblich zu gestalten war eine schöne Sonntagsarbeit.

Ein kleines "Highlight" sind meine originalen Hinweisschilder. Diese waren total mit Farbe(en!!) zugepampt. Nach dem Abbeizen konnte man die Schrift wieder gut erkennen - nur waren die Schilder jetzt komplett metallisch blank.

Das Ganze also schwarz lackieren und nach dem Trocknen mit einem kleinen Schnitzmesser Buchstaben für Buchstaben freischaben. Die Mühe hat sich aber gelohnt - finde ich zumindest.

Am fertig lackierten Sitz habe ich etwas "gespielt". An der Amaturenwand ist ein Pampaemblem mit angegossen. Dieses habe ich als Vorlage für eine Lackierschablone benutzt um an der Rückenlehne ebenfalls diesen Schriftzug anbringen zu können.

Ist zwar auch wieder eine Zeitaufwendige Angelegenheit - aber das Ergebnis ist ganz nach meinem Geschmack.

Ansonsten bin ich immer noch nebenbei mit den vielen Schrauben und Muttern beschäftigt - reinigen, Gewinde nachschneiden und mit Leinöl behandeln.

In Alsfeld habe ich mir letzte Woche noch einige Neuteile geholt. Auch einige der fehlenden Bremsenteile habe ich dort ergattert. Diese sind vom Ursus und passen leider nicht optimal am Pampa. Also muss auch hier mal wieder umgebaut werden. Hier merkt man doch die feinen Unterschiede der einzelnen Marken.

Würde es aber auf Anhieb passen wäre es ja fast langweilig 😊

.....soweit ist er nun

Mittlerweile sind auch die letzten Blechteile fertig lackiert. Davor war allerdings doch an fast allen Teilen irgendwas zu richten.

An den beiden Schwungraddeckeln habe ich, wie beim Sitz, einen kleinen Schriftzug auflackiert.

So nebenher habe ich auch viele Kleinigkeiten gemacht, die ich gar nicht alle aufzählen kann bzw mir spontan gar nicht alles einfällt.

Unter anderem habe ich schon mal in die Amaturenwand mit Teilen für die spätere Elektrik, wie Sicherungskasten, Hupe, Zündschloß usw eingesetzt, Befestigungen für den Blinkschalter und Warnblinkschalter umgefrickelt.

Die beiden Halter für die Rücklichter habe ich anhand von Bildern und Skizzen aus der ETL neu angefertigt bzw gemacht bekommen.

Am letzten Samstag habe ich endlich meine fehlenden Bremsbacken abholen können. Die Backen sind jetzt zwar von Ursus, da ich vom Pampa nicht ´s bekommen habe. Auserdem ist es ja auch egal was in der Bremstrommel arbeitet - wichtig ist dass alles passt und funktioniert. Wenn auch die Teile auf den ersten Blick baugleich sind, fallen beim näheren betrachten doch Unterschiede auf. Die Ursusbacken sind z.B im Umfang etwas kürzer als die Originalen, was aber ganz einfach über den Einsteller ausgeglichen werden kann. Ganz anders war es beim Spreizhebel. Bei den Polen ist an der Welle worauf der Hebel montiert wird auf dem ganzen Umfang eine Verzahnung gestoßen - beim Pampa nur ein Segment. Zum Glück konnte man den Ursushebel ausfräsen, somit passt er jetzt auch.

Auf die ganzen Bremsvorrichtungen wie Kupplungs-, Hand- und Fußbremse habe ich neue Reibbeläge aufgenietet. Die Bremsbänder habe ich mir bei einer Firma in Kiel bestellt. Die sind echt Klasse, haben alle Abmessungen und liefern sehr schnell - nur als Tip wenn jemand was braucht. Für das Aufnieten habe ich eine Handhebelpresse ,die eigentlich in der Schneiderei für Druckknöpfe genommen wird, umfunktioniert. Hat richtig Spass gemacht, so gut ging das.

Zwischendurch habe ich auch ab und an etwas an den neuen Schmierleitungen gelötet, die Kolbenringe auf das richtige Stoßspiel geschliffen, Dichtungen geschnitten.....keine Ahnung was noch alles für Kleinigkeiten.

So - und da ja ein großer Teil der Baugruppen fertig ist habe ich mal mit dem Zusammenbauen begonnen.

Die Hinterradbremse sind soweit eingebaut. Das Steigrohr mit dem Wasserkasten habe ich auf den Zylinder geschraubt. Den Ventilatorbock ebenfalls.

Heute Nachmittag war dann "Hochzeit". Getriebe und Motorblock sind wieder vereint.

Auch wenn der Kontrast zwischen dem Orange und dem Dunkelgrau noch sehr hart wirkt, bin ich überzeugt dass der Bulldog genau so wird wie ich es mir vorgestellt habe.

So siehts bis jetzt aus

Nachdem ja soweit alles fertig für den Einbau war sieht man jetzt mit jeder Schrauberstunde mehr. Selbst ein Laie erkennt was das mal später für ein Fahrzeug gibt.

Nicht nur Blechteile sondern auch die einzelnen Motorkomponenten sind teilweise eingebaut. Die Kurbelwelle z.B ist bereits wieder an ihrer Arbeitsstätte, sowie der Kolben. Ein Teil der Kupplung ist montiert und mit Schmierleitung versehen. Diese ist nicht ganz stilecht, da Kunststoffleitungen damals eigentlich nicht verbaut wurden aber es ist halt von der Funktionalität her gut - und sehen tut man sie später eh nicht mehr.

Auch die ganzen anderen Ölleitungen für den Motor habe ich bereits abgelängt und die Anschlußnippel angelötet. Da ein Teil dieser Leitungen durch das Gussgehäuse führen habe ich hier zum Schutz Durchführungen aus elastischem PUR Gießharz hergestellt. Im Prinzip wie die

Kabeltüllen nur mit 3 Löchern.

Die Leitungen sind alle verlegt und an den bereits montierten Öler angeschlossen. Das Reguliergestänge für diesen ist auch schon justiert, da ich dort später nicht mehr ran komme wenn die Kupplung eingebaut ist.

Es kommen halt ständig noch mal irgendwelche Problemchen ans Tageslicht wie z.B ganz banal das Gasgestänge. Dieses führt ebenfalls durch das Kurbelwellengehäuse. Nur war das Durchgangsloch schon so ausgejuckelt, dass sich das Gestänge immer geklemmt hat. Hier schafft jetzt ein Stück Industriekunststoff das an der Innenseite des Gehäuses als "Lochverstärker" angeschraubt ist Abhilfe.

Ein Bremspedal machte ebenfalls Ärger. Nachdem die Bodenplatte aufgesetzt war passte das Pedal nicht ordentlich in seine Aussparung. Also nahm ich nochmals ab um es ein wenig im Schraubstock zu richten. Ein kurzer Rucker und Peng - war es entzwei. Eine Schweißnaht war werkseitig schlecht ausgeführt und gab jetzt halt nach. Doch besser jetzt wie später bei einem Bremsmanöver.

Die 8 Kühlerelemente wollte ich ursprünglich auch wieder richten und verbauen. In weiser Voraussicht hatte ich nur mal für ein Element Ersatzteile gekauft. Nachdem die alten vergammelten Augen abgelötet waren untersuchte ich den Kühler mit einer Vorrichtung und ganz leichtem Überdruck auf Undichtigkeiten. Sah eigentlich gut aus. Also die neuen Deckel und Augen mit Hilfe einer extra gebauten Halterung angelötet. Bei einem weiterem (länger als zuvor) Test auf Dichtigkeit zeigte sich, dass doch sehr viele alte Lötstellen an den Steigröhrchen winzig feine Haarrisse haben. Diese sind wahrscheinlich einfach altersbedingt da sich der Kühler schließlich x-mal ausgedehnt und wieder zusammengezogen hat. Hier ist jede weitere Investition fehl am Platz. Jetzt kaufe mir halt doch 8 neue Kühlerelemente - auch wenn mir der neue Messingglanz überhaupt nicht gefällt. Doch hier geht die Funtionalität einfach vor.

Gestern wollte ich noch den Zylinderkopf montieren. Doch leider gab es mit der Dichtung schon im Vorfeld Schwierigkeiten. Durch den Übermaßkolben ist nur ganz wenig Platz im Durchmesser für den großen Kupferring zwischen Kopf u Zylinder. Leider quetschte sich der Ring beim Anziehen der Kopfschrauben so sehr, dass der Kolben daran anstößt. Jetzt brauch ich erst mal einen Ersatzring bevor ich einen zweiten Versuch starten kann. Die neue Dichtung wird dann besser ausgeschliffen - dann müsste es gehen.

Tja, trotz aller Problemchen geht es ganz gut vorran. Übrigens ist der Pampa jetzt fast ein Jahr in Deutschland. Letztes Jahr um diese Zeit war er auf hoher See.

Ich hatte ja im letzten Beitrag das Problem mit dem Dichtring zwischen Kopf und Zylinder berichtet. Die ganze Problematik hat im nachhinein größere Kreise gezogen als man eigentlich dachte.

Ein Vorteil der ganzen Sache war, dass ich nach Abnahme des Kopfes bemerkte, dass der erste Kolbenring beim O.T leicht über die Anlaufkante/Verschleißkante des Zylinders geschoben wurde. Der Kolben geht jetzt einfach ein paar 1/10mm weiter nach vorne weil ja im Kolbenbolzen und im Pleullager vorher Luft durch Verschleiß war. Bei jeden Arbeitstakt "stieß" der Ring also an den Absatz - was auf Dauer nicht gerade besonders gut für den Ring ist. Dieses Problem ist nun beseitigt indem ich diese Verschleißkante mit dem Hongerät etwas "entschärft" habe. Diese Arbeit war echt Zeitraubend da die Schleifsteine - wenn überhaupt so viel - nur im 1/100mm Bereich arbeiten.

Auch am Kolben selbst ist noch, so gut es ging, die Nase angefast worden. Nicht dass es mir den neuen Kupferring gleich wieder verdrückt.

Zurück zur Dichtung. Da mir die gewünschte Dichtungstärke niemand auf die Schnelle liefern konnte habe ich diese nun selbst gefertigt. Ich habe mir einfach beim Elektriker 4,5mm starker Kupferdraht besorgt, passend rund gebogen und autogen verschweißt.

Also, neuer Versuch:

Den neuen Dichtring noch etwas angepasst und ausgeglüht. Beim Durchdrehen des Motors nochmal kontolliert das nichts am Ring anstößt, Kopf drauf, anziehen, fertig. Gut, jetzt "nur" noch die Glühnase anschrauben und der Motor ist soweit zu.

Doch leider wollte die Glühnase partout nicht dicht werden. Alle weiteren Versuche mit anderen Kupferdichtungen brachten kein Erfolg.....eher das Gegenteil. Beim Montageversuch riss mir ein

Stehbolzengewinde im Kopf aus. Diese waren schon mal von den Vorbesitzern beschädigt und von M20 auf M22 geändert worden. Doch selbst das M22 sah vor der Montage des Kopfes schon schlecht aus. Ich hatte halt Hoffnung dass es hält - dem war nicht so. Also, Kopf wieder runter, das Trum auf die Bohrmaschine und nochmals größer bohren. Natürlich war dann auch noch ein neuer passender Stehbolzen fällig. Zum Glück hatte ich genügend Kupferdraht mitgenommen, da ja jetzt schon wieder ein neuer Dichtring gebraucht wurde. Die Dichtfläche zwischen Kopf und Glühnase habe ich auch gleich nochmal überschleift und eine passende Flachdichtung aus Kupferblech angefertigt. Bei dem letzten Montageversuch hat dann alles funktioniert. Der Motor ist nun dicht und hat ordentlich Kompression.

Eine weitere Sache die gemacht wurde ist das Lenkrad. Ich habe ein (anscheinend seltenes) Pertinax Lenkrad - kein Bakelit. Leider war ein Segment total kaputt. Der restliche Ring aber dafür gut in Schuss. Also machte ich mir die Mühe und erstellte aus einem intakten Teil eine zweiteilige Gieß/Laminierform. Hier ist es am besten, ihr schaut euch die Bilder an wie sowas aussieht. Nachdem die Form fertig war wurde das fehlende Stück mit passend gefärbten Epoxydharz u Gewebe auslaminiert bzw gegossen. Die Arbeit hat sich wirklich gelohnt - mir gefällt das Lenkrad wirklich super.

Auch an der Kupplung gab es eine nicht so schöne Überraschung. Dieses war das einzige Teil das noch nicht unter Augenschein genommen war. Nach der Zerlegung stellte sich heraus, dass die Bohrungen in der Riemenscheibe ca. 4 mm oval ausgeschlagen sind. In diesen Bohrungen sitzen die Hauptbolzen der Kupplung die die ganze Motorkraft nach hinten in das Getriebe übertragen. Nach etwas hin und herüberlegen wird dieses Bauteil auch ordentlich gemacht - auch wenn es auf die Funktion keine große Auswirkung hat. Aber im ausgerückten Zustand poltert das Kupplungspaket in der Riemenscheibe hin u her was nicht gerade toll ist bei einem komplett restaurierten Bulldog. Die Riemenscheibe ist also zum Ausfräsen weg, die Büchsen dazu sind fast fertig. Diese werden dann nur eingeklebt. Auch die 6 Hauptlagerbolzen sind neu gemacht.

Ansonsten baue ich halt immer ein Stück mehr an den Pampa - was aber teilweise nicht sonderlich auffällt. Aber Kleinvieh macht bekanntlich auch Mist. So nach und nach komplettiert sich alles.

Ein paar interessante Sachen gibt es aber schon noch zu berichten, doch davon mehr beim nächsten Mal. Ein kleines Highlight gibt es noch bei den Reifen - mehr verrate ich aber noch nicht. Die Sache ist noch am laufen.

.....um der Langeweile an den Feiertagen etwas entgegenzuwirken hier ein neuer Bericht

Von der Kupplung hatte ich ja beim letzten mal schon berichtet. Die ausgeschlagenen Löcher der Riemenscheibe sind nun ausgefräst und mit neuen gehärteten Büchsen versehen. Die passenden Hauptbolzen die in diesen Büchsen laufen sind auch neu gefertigt. Da die Kupplungbeläge noch durchaus brauchbar waren, hab ich diese nur gründlich entfettet und wieder verwendet. Das gesamte Kupplungspaket ist nun wieder fertig montiert und muss nur noch am Bulldog angeschraubt werden. Auch die Kupplungsklauen welche die Kupplung ausrücken waren stark eingelaufen. Dieses fehlende Material wurde aufgeschweißt damit der Ausrückweg später auch vernünftig eingestellt werden kann.

Ein fehlendes Spritzblech, welches das Verschmutzen der Kupplungsscheiben durch austretendes Fett schützen soll, haben wir anhand von Bildern nachgebaut da es irgendwie nicht aufzutreiben war.

Am Pampa habe ich mittlerweile noch eine Kühlerjalousie eingebaut um die Temperatur besser regeln zu können. Das passende Bediengestänge ist mal wieder "selfmade". Um die Wassertemperatur vom Sitz aus kontrollieren zu können habe ich mir ein altes Fernthermometer geholt und passend eingebaut.

Die neuen Kühlerelemente sind nun auch verbaut und sogar alle Verschraubungen dicht. Lediglich am Kopf habe ich etwas mit Undichtigkeiten zu kämpfen.

Um später auch bequem fahren zu können darf natürlich auch kein Sitzkissen fehlen. Irgendwie gibt es aber keines zu kaufen was richtig schön auf meinen Sitz passt. Also war hier auch "selbermachen" angesagt. Für solche Aufgaben gibt es keine bessere Adresse als bei Muttern -

zumal sie auch noch den Umgang mit der Nähmaschine erlernt hat 😊 So war ich nur für das Anpassen des Schaumstoff's zuständig.

Ansonsten wurde noch so zwischendurch an Feinheiten gearbeitet. Zum Beispiel hab ich mir einen neuen Knopf für den Warnblinker gebaut da der "originale" ein Gummiknopf war, was mir nicht passte 😊 So ist jetzt einer, von der Optik passend zum Lenkrad dran.

Auch für den Batteriekasten habe ich mir ein Innenleben gebaut. Im vorderen Teil kann die Batterie jetzt schön mit einem Band befestigt werden. Den restlichen Platz habe ich genutzt u ein kleines abschließbares Fach zu haben. Leider kann man heutzutage nicht vorsichtig genug sein und so kann man auch mal mit ruhigem Gewissen die Digicam oder ähnliches am Bulldog lassen.

Diese Woche habe ich den Pampa mal getankt um Pumpe und Düse zu überprüfen. Leider entdeckte ich dabei einen kleinen Riss im Tank den ich bis dato absolut nicht gesehen hatte. Diese Beschädigung habe ich jetzt mal mit Epoxyd repariert. Mal sehen wie das hält - ansonsten muss ich nochmal die ganzen Leitungen usw demontieren um den Tank runter machen zu können. Ärgerlich, aber was soll man machen.

Da meine "Originalreifen" noch unterwegs sind, werde ich mir mal demnächst von einem Bekannten Reifen vom Lanz ausleihen. Dann kann ich einen Startversuch wagen und kontrollieren ob alles soweit funktioniert. Dann geht es bei der Elektrik an den Endspurt. Hier habe ich jetzt auch eine gebrauchte Lichtmaschine und einen passenden Halter gekauft. Beides ist aber noch nicht einbaufertig.

Es wird mal wieder Zeit ein bisschen was zu schreiben

So langsam aber sicher geht es mit der Restauration dem Ende zu. Begleitet ist das Ganze mit einem lachendem und einem weinendem Auge. Zum einen ist es schön endlich fahren zu können, andererseits ist die Zeit des Herrichtens auch, zumindest für mich, sehr reizvoll. Mir gefällt es einfach wenn aus einem Teilehaufen so nach und nach das fertige Ergebniss heranwächst.

Aber nun mal zum Pampa.

So viel zu berichten gibt es eigentlich nicht mehr. Ein kleines, bereits angekündigtes Highlight sind meine Reifen. Ich hatte das Angebot mir Reifen aus Argentinien importieren zu lassen. Die originalen Profile gibt es noch bzw werden nach wie vor von dem Hersteller ® **Faté** produziert . Nach einigem hin und her - Hauptproblem war natürlich der Kostenfaktor 😊 - habe ich doch die Bestellung aufgegeben. Wenn schon dann richtig 😊 Mein Glück bei der Aktion war, dass ich ja schon im Vorfeld meine hinteren Felgen von 28" auf 30" umgestellt hatte denn die argentinischen Decken mit dem "Knick" in den Stollen gibt es nur noch in 30". Die vorderen Mäntel mit den Längsrippen gab es noch in Originalgröße So steht er jetzt auch auf seinen richtigen Füßen.

Die Verkabelung stellte sich auch etwas Zeitintensiver heraus als ursprünglich gedacht. Alleine bis die ganzen Komponenten wie Schalter, Sicherungskasten usw einen sinnvollen Platz gefunden hatten. Auch das ordentliche Verlegen bzw Verklemmen der ganzen Leitungen ist nicht in 5 Minuten vollbracht - soll später schließlich nicht nach Spaghettisalat aussehen. Jetzt hat aber alles seine Position gefunden und auch seinen Dienst aufgenommen. Funktioniert alles TÜV - gerecht, sogar die 2 Kreis Blink/Bremsanlage.

Viel mehr gibt es nicht zu erzählen. Es sind halt immer noch hier und da Kleinigkeiten die zu machen sind. Der nächste Schritt wird eine gründliche Motoreinstellung sein. Danach strebe ich eine Vorstellung beim TÜV an. Schließlich will ich ja nächsten Monat auf die ersten Treffen fahren.

Ich melde mich mal wieder in diesem Thema hier zurück.

Auch wenn der Pampa eigentlich soweit fertig war gibt es ja immer noch was zu schrauben. Von den Kinderkrankheiten wie undichter z.B Tank abgesehen, gibt es auch noch Teile die man so nach und nach nachrüstet um alles so zu kompletieren wie er damals das Werk verlassen hat.

Als aktuelle Neuheit habe ich jetzt die einst serienmäßig eingebaute Benzinstartanlage nachgerüstet. Die dafür benötigten Baugruppen fehlten ja gänzlich bei meinem Bulldog. Die Zündspule ist jetzt eine mehr oder weniger Eigenbau. Die Spule selbst ist eine gewöhnliche 12V

wie sie in vielen Benzinmotoren eingebaut ist - doch dort wird der Zündfunke durch einen Unterbrecherkontakt erzeugt bzw gesteuert. Beim Glühkopf braucht man ja einfach einen Dauerfunken um auf Benzin starten zu können. Deshalb kommt hier ein "Summerrelais" zum Einsatz das den Zündkontakt in schneller Reihenfolge unterbricht um den Funken erzeugen zu können. Original waren das mechanische Relais. Ich habe das mit Hilfe eines Bauplans aus gewöhnlichen KFZ Relais u ein paar elektronischen Bauteilen nachgebaut. Alle Teile sind jetzt ordentlich in einer Blechkappe auf der Zündspule verstaut um der original Optik recht nahe zu kommen.

Die passende Zündkerze habe ich mal wieder in meinem geliebten Auktionshaus bekommen. Da musste lediglich eine Masseelektrode ersetzt werden. Hier habe ich aus einer passenden Schweißelektrode was gebastelt.

Als weiteres Teil fehlte noch der Dreivegehahn mit dem man von Benzin auf Diesel umstellen kann. Hier musste ich einige Zeit suchen bis ich was bekommen habe. Wurde dann aber fündig und habe jetzt einen vom Pampa verbaut. Hier war nur eine neue Korkdichtung nötig. Natürlich musste jetzt auch alle Kraftstoffleitungen neu angepasst werden - was nicht so dramatisch war da mir die vorherigen eh nicht so geraten waren wie ich mir das vorgestellt hatte. Die Bedienstage für den Hahn um ihn vom Sitz aus betätigen zu können war auch keine große Sache und damit schnell erledigt.

Theoretisch könnte man jetzt ohne anzuheizen auf Benzin starten, doch leider musste ich jetzt feststellen dass mein Benzintank, der ja im Dieseltank integriert ist, irgendwo massiv undicht ist. Das heißt - ich kann kein Benzin tanken da es sofort in den Diesel läuft 😞 Hier muss ich überlegen ob es mir das Wert ist die Außenhaut des Tank 's zu öffnen um den Innenliegenden zu reparieren bzw erneuern. Wenn, dann mach ich das eh mal übern Winter. Das Anheizen gehört ja auch irgendwie zum Ritual.

Die Funktion der Zündanlage hab ich mal auf einem kurzen Clip festgehalten den ihr auf meiner Onlinegalerie unter "Videos" findet.

Ansonsten sind noch Teile wie Zugpendel und Zapfwelle weitere Dinge die demnächst folgen werden.

Auch eine originale I.A.M.E Lichtmaschine hab ich jetzt ausgegraben. Ich hoffe diese auch mal funktionsfähig anbauen zu können.

.....und da verließen sie ihn 🙄

Tja, leider gibt es mal keine Fortschritte zu berichten sonder eher ein Rückschritt. Bei der Heimfahrt vom letzten Treffen hat es im Motor ordentlich Bruch gegeben. Nachdem ich gleich vor Ort feststellen musste das Kühlwasser in den Brennraum gelangt, war klar das hier nach etwa 750 gefahrenen km Schluss für diese Saison ist.

Nach dem Öffnen des Motors kam dieser Schaden zum Vorschein



Die Zylinderwand hat einen 6 bis 7 cm langen Riss. Der Kolben hat in diesem Bereich auch geklemmt. Ob der Riss jetzt durch das Klemmen entstanden ist oder umgekehrt kann ich nicht genau nachvollziehen. Auf jedenfall ist der Zylinder Schrott.

Glück im Unglück - ich wollte den Zylinder sowieso über die Winterpause ersetzen da dies bei der Restauration mangels Ersatzzylinder nicht möglich war. Hier habe ich im Frühjahr aber was aus Argentinien bekommen und auch schon Einbaufertig gerichtet. Jetzt muss ich halt leider nochmals den Bulldog zum großteil zerlegen um den Zylinder wechseln zu können.

Wenn ich schon dabei bin nutze ich jetzt auch die Gelegenheit und behebe die Benzintankprobleme und andere Kleinigkeiten. Auch die anderen Vorhaben sind noch am Laufen - wobei der Motor jetzt natürlich erst mal Priorität hat.

Ich hoffe recht bald alles wieder zusammen zu haben und freue mich quasi auf den 2ten Erststart 😊

So, ich melde mich mal nach langer Pause zurück.

Es hat sich doch einiges getan seit dem der Pampa liegen geblieben ist. Wie bereits geschrieben hatte ich ja schon einen Ersatzzylinder einbaufertig parad liegen. Eigentlich wollte ich in diesen meinen alten Kolben einpassen da ja das Bohrmass etwas kleiner ist als mein alter Zylinder. Leider stellte sich dann raus dass mein Plan doch nicht aufging. Mein Kolben war nicht groß genug um den vernünftig auf den Zylinder bearbeiten zu können. Also hab ich kurzerhand einen passenden Nachgusskolben bestellt. Laut dem Händler sollte die Lieferzeit etwa 2 Wochen

betragen.....leider wurden daraus dann rund 4 Monate 🤔

Die "Wartezeit" hab ich dann eben für andere Dinge genutzt die ich eh noch vor hatte. Da ja alle Pampas mit einem schwenkbaren Zugpendel serienmässig ausgestattet waren wollte ich auch wieder eines nachrüsten. Idealerweise konnte ich sowas bei Ebay für einen guten Preis

erwerben. Hier musste halt einige Teile erneuert werden. Die gefederte Zugöse z.B fehlte ganz, sowie auch die Streben zur Ackerschiene. Dies war recht unspektakulär und ist jetzt alles angebaut.

Was ich ja auch noch die ganze Zeit im Auge hatte war eine Zapfwelle die ja beim Glühkopf immer nachgerüstet werden kann da diese mit ihrem eigenen Gussgehäuse nur seitlich angeflanscht wird. Da es beim Pampa die Wellen recht selten gab hatte ich mich damit abgefunden anstatt der argentinischen Welle eine vom Lanz anbauen zu müssen. Diese Kombination gab es sogar recht oft in Argentinien. Hier wurden eben von exportierten Lanzbulldogs die Zapfwellen genommen.

Auf der Suche danach ergab es sich dann ein Angebot, dass ich mir von einem frisch importierten Pampa mit Zapfwelle diese abbauen kann. Das machte ich natürlich dann auch und war fest der Meinung dass ich ein Lanzwelle erworben habe. Die Zapfwellen die ich bis dato von den Pampa´s kannte sieht nämlich ganz anders aus. Doch schon beim abmontieren kamen mir Zweifel da ich nichts fand, was auf eine Mannheimer Produktion hin wieß. Sei es drum, auf jedenfall hatte ich eine Welle mit den dazugehörigen Kegelrädern.

Nachdem ich den Neuerwerb zuhause einer gründlichen Reinigung unterzogen hatte musste ich feststellen dass erstens die Kegelräder doch nicht mehr so einwandfrei sind und zudem das Gehäuse schon mal geschweißt wurde. Letzteres war nicht dramatisch da es wirklich fachmännisch autogen repariert worden war. Mit den Kegelrädern musst ich mir was überlegen. Der Verschleiß bzw Verformung der Zähne war auf ein total lockeres Wellenlager am Bulldog zurück zu führen. Das hatte ich beim Demontieren schon gemerkt, den Zahnradzustand aufgrund des vielen Drecks erst zuhause.

Eine weitere Überraschung war, dass ich tatsächlich doch eine Zapfwelle argentinischer Produktion erhascht habe. Diese Ausführung sieht auf den ersten Blick wie eine Lanzwelle aus, weißt aber doch einige Unterschiede in der Form auf.

Und wieder wirft es ein neues Rätsel in der Geschichte der Pampas auf. Ich vermute, dass die Welle von einer Fremdfirma als Zubehör produziert wurden da einiges von den normalen Pampateilen abweicht.

Auf jeden Fall war aufarbeiten angesagt.

Das bereits schon mal geschweißte Gehäuse hatte noch einen weiteren kleinen Riss und eine kleine Ecke die fehlte. Beides wurde geschweißt und anschließend an der Schraubfläche überfräst.

An der Welle selbst wurden nur neue Lager eingebaut und die Einschaltklau neu gebücht.

Der Hebel für das Ein und Ausschalten der Welle habe ich anhand von Teilelisten nachgebaut.

Das Problem mit den maroden Zahnradern war leider nicht einfach zu lösen. Es gibt zwar neugefertigte Zahradpaare - die sind mir aber schlichtweg zu teuer.

Daher habe ich die alten doch nochmal überarbeitet. Einige ausgebrochene Zahnecken haben wir mit einem Umformer und Stahlelektroden aufgefüttert, die verformten Zähne mittels eines Abdrucks und Tuschiepaste wieder modelliert. Natürlich ist der Zahneingriff nicht mehr perfekt, aber es läuft leichtgängig. Sollte es wirklich mal Bruch geben kann ich immer noch auf neue Räder zurückgreifen.

Zurück zum Motor

Als nun endlich nach langer Zeit mein Kolben den Weg zu mir gefunden hatte war die Freude leider nur von kurzer Dauer. Nachdem ich alles inkl. Zylinderkopf montiert hatte konnte ich den Motor nicht durchdrehen. Der Kolben stieß an den Kopf an, von ausreichend Spaltmass keine Rede. Also blieb mir nichts anderes übrig als mühevoll mit Schleifuntensilien dem Kolbenboden zu Leibe zu rücken. Natürlich geht das nur im halb ausgebauten Zustand. War eine sehr langwierige Prozedur bis das Spaltmass passte.

Aber auch das war irgendwann geschafft und seit letzte Woche läuft der Pampa wieder.