

Das grüne Gold der 1950er

GÜLDNERS LETZTE SCHNÄPPCHEN? Unter den Haifischmäulern gehört der ADN mit fast 8.000 gebauten Exemplaren zu den Bestsellern. Wie sich der kleine wassergekühlte Zweizylinder-Schlepper und sein luftgekühlter Bruder ALD heute als Hobby-Schlepper machen, haben wir für sie abgecheckt

**Güldner
ADN und ALD
2 Zylinder
16-18 PS
1953 bis 1959**



Auf den ersten Blick gleichen sie sich wie ein Ei dem anderen.“Trotzdem lohnt sich ein Vergleich, schon allein weil der Motor des ADN wassergekühlt und jener des ALD luftgekühlt daherkommt“, stellt Gert Lamberts, der beide Schlepper für unseren Check bereitgestellt hat, in Aussicht.

Sammler und Schrauber Gert

Gert ist in der Güldner-Szene kein Unbekannter: Der 57-Jährige aus Neede in der niederländischen Provinz Gelderland hat schon einige Güldner-Treffen organisiert (vgl. TC 4/2020, S. 26) und hat so manchem Gleichgesinnten mit selbst gefertigten Nachbauteilen weitergeholfen.

Seine Leidenschaft für Aschaffenerburger Traktoren begann im

November 2002: „Damals suchten mein Sohn und ich einen Hobby-Schlepper. Wir fanden schon bald einen Schlepper, der uns ideal vorkam, einen Güldner ADN von 1957“, erinnert sich der sympathische Niederländer.

Gehobenes Niveau

Der ADN ist, wenn man so will, die gehobene Ausführung des von 1953 bis 1958 gebauten Kleinschleppers AZK (12 bis 14 PS Leistung) – und zwar in mehrerlei Hinsicht: Mit identischer Ausstattung vom Getriebe (ZF A-5/5 oder A-5/6) bis zur Bereifung ist er 50 Kilogramm schwerer und 4 Zentimeter länger. Grund dafür ist ein Motor mit rund 50 Prozent mehr Hubraum (1.305 statt 884 Kubikzentimeter). Der 2DN arbeitet wie alle wassergekühlten Güldner-

Motoren jener Zeit nach dem Wirbelkammerverfahren, welches das Werk als „Wälzkammerverfahren“ vermarktete.

Die Leistung dieses Aggregats von anfangs 16 PS wurde im Laufe der Zeit auf 17 PS und nachher 18 PS gesteigert. Das mögen für heutige Augen nur minimale Schritte sein, doch insbesondere für die westdeutsche Landwirtschaft in den 1950er-Jahren waren das Sprünge, die für den Verkaufserfolg eines Schleppers entscheidend sein konnten.

Verschiedene Ausführungen

Güldner hatte seine Hausaufgaben anscheinend gut erledigt, denn von 1953 bis 1959 verließen 7.827 Exemplare das Werk in Aschaffenburg. Das wirkt sich auch heute noch positiv aus: Zum einen ist der

Links der ALD mit Luftkühlung,
rechts der ADN mit wassergekühltem Motor. Beide Schlepper sind von Gert Lamberts eigenhändig restauriert worden



Literatur und Ersatzteilquellen

Literatur:

Böhlke, Peter:
Güldner – Das Typenbuch
 Geramond Verlag, ab 70,00 EUR

Sack, Walter:
Güldner – Traktoren und Motoren
 Podszun Verlag, ab 25,00 EUR

Ersatzteile und Zubehör

Fedderke Ersatzteil-Service
 Hiddinger Straße 36
 27374 Visselhövede
 Tel. 04262 957555
 E-Mail: mail@fedderke-ersatzteile.de
 www.fedderke-ersatzteile.de

Güldnerland – Ersatzteile Güldner
 Christine Bauer
 An der Südbrücke 12
 63839 Kleinwallstadt
 Tel. 6022 50894-10
 E-Mail: info@ersatzteile-guedner.de
 www.ersatzteile-guedner.de

Traktorenteile Segger
 Feldstraße 15
 26349 Jade
 Tel. 04454 9796660
 E-Mail: info@traktorenteile-segger.de
 www.traktorenteile-segger.de

ADN aufgrund der hohen Stückzahlen noch relativ leicht zu finden, zum anderen ist das Preisniveau (noch) erstaunlich niedrig für einen Güldner-Schlepper: Schon für 3.000 Euro erhält man halbwegs gut erhaltene Exemplare, die sich mit relativ wenig Aufwand in echte Schmuckstücke verwandeln lassen.

Das in diversen Güldner-Schleppern von 12 bis 18 PS verwendete A-5 ist das meistgebaute ZF-Getriebe. 1955 wurde das Programm in das A-5/5 mit 5/1 Gängen und das A-5/6 mit zusätzlichem Kriechgang um 1,5 km/h aufgespaltet. Bis 1970 verließen 111.474 Exemplare das in Passau ansässige Zulieferwerk.

Schneller mit Hochrad

Alternativ zur Standardausführung des ADN gab es eine Hochradausführung mit 32-Zoll-Rädern. Unter der zum ZF-Getriebe gehörenden Portalachse ergab sich eine beachtliche Bodenfreiheit von 50 Zentimetern. Meistens wurde diese Version mit dem Kriechganggetriebe A-5/6 bestellt, mit dem sie zu einem vorzüglichen Pflegeschlepper gedieh. Sie eignet sich auch für



Die Instrumente des ADN beschränken sich auf die Anzeige der Kühlwassertemperatur (links, optional) und des Öldrucks (rechts). Beim ADN gibt es einen Abstellhebel in Form einer Blechlasche (an der Lenkstange, Bildmitte), ...



... während es bei beiden Modellen auch den hier am ALD gezeigten Abschalttring an der Lenkradsäule gab



Die Getriebe lieferte ZF – erst das A-5, ab 1955 das A-5/5 mit 5/1 (im Bild) und das A-5/6 mit 6/1 Gängen

langsame Arbeiten um 1 km/h und schont mit wenig mehr als einer Tonne Eigengewicht den Boden.

Wendigkeit mit Tücken

Die kompakten Abmessungen und die Zweiradbremse ermöglichten enge Wenderradien von weniger als drei Metern. Allerdings hatte diese Wendigkeit beim ADN (und vor allem beim kleineren Vorgänger AZK) ihre Tücken: Bei ungünstigen Arbeitsbedingungen konnten die Vorderräder so stark einschlagen, dass die Lenkschubstangen auf das Kraftstofffilter- und Luftfiltergehäuse drückten und sich dabei verbogen. Beim Kauf eines ADN sollte man daher darauf achten, ob die Lenkung noch in Ordnung ist, und bei späteren Einsätzen

auf extreme Lenkmanöver im Gelände verzichten.

Oder noch besser: Die Vorderachskonsole selbst mit Anschlagstücken ausstatten, falls noch nicht geschehen. Dass die Vorderachse sowohl beim ADN als auch beim ALD als gefederte Pendelschwinge ausgeführt ist, verführt aufgrund des Fahrkomforts und der Geländegängigkeit nämlich dazu, die Fähigkeiten des Schleppers auch abseits befestigter Wege auf die Probe zu stellen.

Kein Tragschlepper?

Der ADN von Gert Lamberts ist ein Hochradschlepper, der die exakte Bezeichnung ADN10H (10 für die Bauserie und H für Hochrad) trägt. Doch obwohl die schmale



Das Abgasrohr des ADN ist nicht original und müsste genauso schwarz sein wie das des ALD

„Taille“ des in Blockbauweise gefertigten Traktors den Eindruck erweckt, dass es sich hier um einen Tragschlepper handelt, ist dies beim ADN etwas verwirrend: Der Anbau von Geräten zwischen den Achsen wird beim ADN nicht in der gängigen Literatur erwähnt; beim luftgekühlten Bruder ALD hingegen schon. Beim ADN von Gert Lamberts finden wir aber ebenso wie beim ALD die gleichen Bohrungen an dem kastenförmigen Verbindungsstück zwischen Motor- und Getriebeblock, die für uns bei beiden Typen den vorgesehen Verwendungszweck (auch) als Tragschlepper belegen.

Gert Lamberts meint hingegen: „An dieser Stelle kann man zusätzliche Aufstiegs-



Der wie der Griff eines Küchenmessers geformte Hebel ermöglicht die Wahl zwischen Wege- und Motorzapfwelle. Ein Halterung verhindert versehentliches Einschalten der Wegezapfwelle

Die beiden Schlepper gleichen sich stark, bis auf die Auszeichnung mit 17 (ALD) beziehungsweise 18 PS (ADN) und die entsprechenden Motoren

stufen, ein Mähgerät oder vielleicht auch noch ein Häufelgerät platzieren, aber deswegen wird daraus kein echter Tragschlepper wie etwa der A3KT Burgund. Das liegt aber auch daran, dass der Begriff Tragschlepper nicht deutlich definiert ist und erst ab der Europa-Reihe in der Vermarktung verwendet wurde.“

Anpassung ab Werk!

Die Verwendung unterschiedlicher Räder von einem bis 1,2 Metern Durchmesser war möglich, weil ZF seine Getriebe mit entsprechend angepassten Hinterachsuntersetzungen lieferte. Diese waren auch der Eingangsdrehzahl geschuldet, die der Regel der Motordrehzahl entspricht. Vorgesehen waren Nennwerte von 1.500 bis 3.000 U/min, Realität bei Guldner 1.800 bis 2.000 U/min. Portalvorgelege und Kegeltrieb gab es mit drei respektive vier unterschiedlichen Zahnradpaarungen.

Dadurch blieb die Endgeschwindigkeit im jeden Gang unabhängig von der Bereifung gleich und die damals für landwirtschaftliche Fahrzeuge erlaubte Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 wurde nie überschritten. „Das muss man auch beachten, wenn man im Getriebe einen Zahnkranz auswechselt. „Ich wusste damals nicht, das es mehrere Übersetzungen gibt, und habe zur Restaurierung meines zweiten Guldner-Schleppers zufällig einen ‚schnelleren‘ Zahnkranz bekommen. Das hat den nicht ganz unangenehmen Effekt, dass er nun deutlich schneller als 20 Kilometer pro Stunde fährt.“

Abgesehen vom Getriebe und der Bereifung konnten Kunden eine Vielzahl an auf-



preispflichtigem Zubehör bestellen: Vom Allwetterverdeck über Druckluftbremsanlage und Seilwinde bis zum Mähwerk war vieles möglich. Alternativ zur starren Ackerschleife gab es einen hydraulischen Kraftheber mit einer Hubkraft von 560 Kilogramm oder einen mechanischen Geräteheber des Systems Kratzenberg.

Getriebe: Qualitätsprodukt

Doch zurück zum Getriebe: Als Gert den Traktor restaurierte und dafür fast komplett zerlegte, erlebte er im Getriebebereich einige positive Überraschungen, die zeigen, dass ZP mit dem A-5/5 ein Qualitätsprodukt zugeliefert hatte:

„Die Hinterachswellen waren dicht und hatten fast kein Spiel. Deswegen haben wir sie nicht auseinandergenommen. Schaltgetriebe und Ausgleichgetriebe sahen von innen fast ungebraucht aus. Nur die Zylinderstifte, welche die seitliche Bewegung des Schalthebels begrenzen, zeigten flache Kanten auf. Daher haben wir diese durch neue ersetzt“, berichtet Gert von seiner Arbeit, die insgesamt 18 Monate in Anspruch nahm.

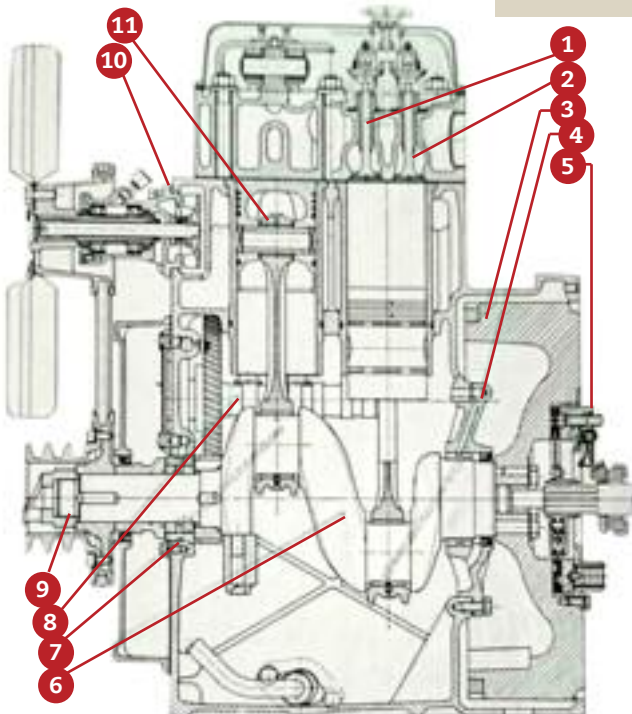
Allerdings gab es Hinweise darauf, dass der Traktor in der Vergangenheit nur wenig leiden musste: „An den Pedalen konnte man ablesen, dass dieser Schlepper wohl nicht übermäßig benutzt worden war, denn das Profil war noch sehr ordentlich.“ Einen Stundenzähler beziehungsweise ein

Rund um den Motor



Links oben: Der wassergekühlte Güldner-Motor des Typs 2 DNS hat im Laufe seines Einsatzlebens einen Blockriss durch gefrorenes Kühlwasser erlitten, konnte aber geschweißt werden. **Rechts oben:** Für den ALD hat Gert Lamberts diese Stütze für die Motorhaube gefertigt, um Wackeln und Vibrieren zu minimieren. **Unten:** Blick unter die Motorhaube auf den 2 DNS – hier war eine zusätzliche Stütze, wie Gert sie für den ALD angefertigt hat, nicht nötig

Güldner 2DNS wassergekühlt



- 1: Einlassventil
- 2: Auslassventil
- 3: Schwungrad
- 4: Hinteres Hauptlager
- 5: Kupplung
- 6: Pleuelbuchse
- 7: Vorderes Hauptlager
- 8: Pleuelstange
- 9: Pleuellager
- 10: Pleuellager
- 11: Pleuellager

Traktormeter gab es beim ADN noch nicht. Die Anzeigen auf dem schmalen Instrumentenbrett beschränken sich auf die Kühlwassertemperatur links neben der Lenkstange und den Öldruck auf der rechten Seite – ebenso beim ALD.

Startklar machen

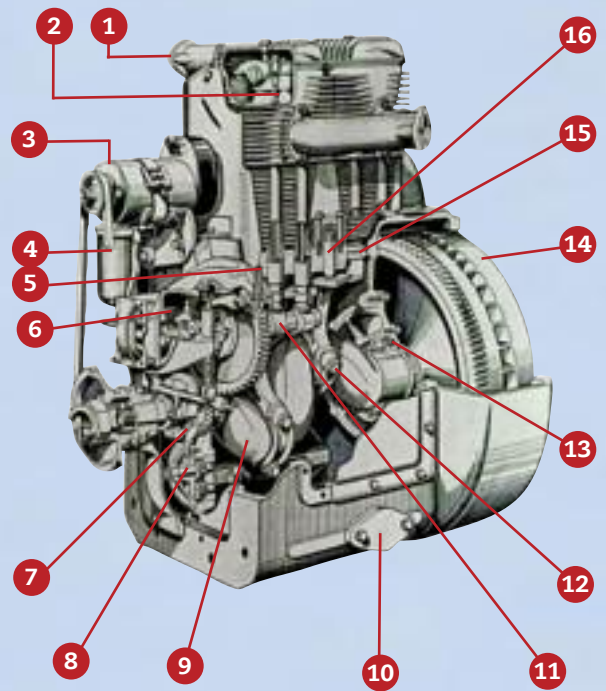
Dass der Traktor aber auch nicht sonderlich gut gepflegt worden war, zeigte sich im Motorbereich: „Der Motor hatte keinen Schaden, wollte aber nicht anspringen. Auch nicht nach einigen Anschleppversuchen“, erinnert sich Gert. Nachdem er und sein Sohn sich überzeugt hatten, dass der Anlasser funktionierte, demontierten sie die Kraftstoffeinspritzung.

„Da konnten wir schon einige Mängel feststellen. Der Kraftstoffbehälter enthielt Steinchen, Holzreste und andere Verschmutzungen. Im Behälter für den Kraftstofffilter befand sich kein Filterelement. Und die Einspritzpumpe reagierte nicht

Güldner ADN und ALD

Bezeichnung	Güldner ADN	Güldner ALD
Produktionszeit	1953 – 1959	1954 – 1959
Produktionszahl	7.827	2.737
Motor	Güldner 2 DN oder Güldner 2 DNS	Güldner 2 LD
Bauart	stehender wasser- gekühlter Viertakt- Zweizylinder-Reihen- Dieselmotor mit Wälzkammerverf.	stehender luftgek. Viertakt-Zweizyl.- Reihen-Dieselm. Wälzkammer- verfahren
Zylinderzahl	2	2
Bohrung x Hub (mm)	85 x 115	85 x 115
Hubraum (cm ³)	1.305	1.305
Leistung (PS / bei U/min)	16-17 oder 18/1.800	17/2.000
Max. Drehmoment (Nm / bei U/min)	70 / 1.400 oder 75 / 1.400	65 / 2.000
Kraftstofftank (l)	35	35
Getriebe	ZF A-5, ZF A-5/5, ZF A-5/6	ZF A-5, ZF A-5/5, ZF A-5/6
Gänge v/r	5/1 oder 6/1	5/1 oder 6/1
Höchstgeschw. (km/h)	20	20
Zapfwelle (U/min)	540 oder 588	588
Länge (mm)	2.635 o. 2.825 /	2.860 / 1.514 /
Breite / Höhe (mm)	1.514 / 1.585	1.585
Radstand (mm)	1.600 oder 1.790	1.775
Bodenfreiheit (mm)	500	485
Spurweite v/h (mm)	1.270 oder 1.430 / 1.250 oder 1.500	1.270 oder 1.430 / 1.250 oder 1.500
Wenderadius mit/ ohne Lenkbremse (m)	2.900 / 3.200	3.150 / 3.400
Eigengewicht (kg)	1.100	1.050
Zul. Gesamtgewicht (kg)	1.550	1.550
Bereifung vorne	4.50-16 AS	4.50-16 AS
Bereifung hinten	8-24; 7-30; 8-32; 10-28	8-24; 7-30; 8-32; 10-28
Neupreis 1956 (D-Mark)	Ca. 6.530	Ca. 6.800
Akt. Gebrauchtpreis (EUR)	1.800 - 4.300	1.700 - 4.100

Güldner 2LD luftgekühlt



- 1:** Saugrohr **2:** Stoßstange **3:** Lichtmaschine **4:** Kraftstoff-Filter **5:** Drehzahl-Verstellhebel **6:** Einspritzpumpe **7:** Regler **8:** Schmierölpumpe **9:** Pleuelstange **10:** Ölablass **11:** Pleuelstange **12:** Pleuelstange **13:** Lagerschild **14:** Schwungrad **15:** Pleuelstange **16:** Pleuelstange

Natürlich haben beide Güldner einen Anlasser. Für alle Fälle gibt es allerdings eine Startkurbel, der Gert hier kräftigen Schwung verleiht



auf die Bewegungen des Handgashebels, weil sich die Pumpenelemente gar nicht drehen ließen. Außerdem waren die Einspritzdüsen ziemlich hinüber, die Gewichte vom Drehzahlregler festgerostet und einige Kugeln vom Reglerlager verschwunden, weil der Lagerkäfig verschlissen war. Weil wir ein solches Ersatzteil nicht auffinden konnten, haben wir es selber nachgebaut.“

Die Kraftstoffpumpe und Einspritzdüsen ließen Gert und sein Sohn von einem Mitarbeiter der Firma Bosch reparieren, während sie den Kraftstoffbehälter selbst reinigten: „Wir hingen ihn an einem Seil auf, füllten etwas Kies hinein und schüttelten ihn dann, bis alles fremdkörper- und rostfrei war. Dann konnten wir das Kraftstoffsystem wieder aufbauen und Diesel einfüllen. Und siehe da: Beim ersten neuen Startversuch fing der Motor nach einigem Husten an, ganz ordentlich zu laufen.“

Typischer Frostschaden – Obacht!

Gert zeigt uns, dass der Motor in seinem früheren Leben einen Schaden erlitten hatte, der typisch für viele wassergekühlte Motoren der 1950er-Jahre einschließlich des



Auch in der Rückansicht zeigen sich ADN und ALD als weitgehend gleich aufgebaute und fast gleich große Schlepper, bei denen hier besonders die Hinterachsen in Portalbauweise auffallen

beim gleichen Traktortyp zwischen einem wasser- und einem luftgekühlten Motor wählen, oder der Hersteller bot gleich zwei Traktormodelle mit unterschiedlicher Bezeichnung je nach verbautem Motor an.

2.000 Umdrehungen. Im Gegensatz zum ADN wurde daran während der gesamten Produktionszeit nichts verändert.

Die Kunden wollten Wasser

Die ersten Exemplare des ALD verließen das Werk 1954, also ein Jahr nach dem ADN. Die Produktion beider Modelle endete fast zeitgleich im Jahr 1959. Trotzdem verkaufte sich der luftgekühlte ALD mit 2.737 Exemplaren deutlich schlechter als sein wassergekühlter Bruder ADN.

Über die Gründe dafür kann man nur spekulieren. Bei kurzen „Testfahrten“ mit beiden Typen fiel uns beim ALD im Vergleich zum ADN das sehr laute, ratternde Motorgeräusch auf, das eher an einen Benzinmotor erinnert. Das dürfte damalige Käufer aber kaum abgeschreckt haben.

» Vor dem Kauf eines wassergekühlten Traktors unbedingt Hinweise auf einen Frostriss prüfen

Güldner 2 DN und 2 DNS ist: Wie eine vernarbte Wunde zieht sich eine grobe Schweißnaht an der Rückwand des Motors entlang. „Früher gab es keine Frostschutzmittel, wie wir sie heute kennen. Man musste nur einmal vor einer Frostnacht vergessen, das Kühlwasser abzulassen, schon konnte es einen Riss im Motorblock geben. So war es wohl auch bei diesem ADN. Und tatsächlich war es einem der Vorbesitzer wohl gelungen, den Schaden durch Schweißen zu beheben.“

Vor dem Kauf eines wassergekühlten Traktors sollte man also darauf achten, ob es Hinweise auf einen Frostriss gibt und ob dieser gegebenenfalls auch fachmännisch behoben wurde. Bei den wassergekühlten Güldnern können Frostschäden sowohl im Kurbelgehäuse als auch in den Zylinderköpfen auftreten.

Wasser gegen Luft

Nicht zuletzt wegen solcher Motorschäden entbrannte in den 50er-Jahren, während der Produktionszeit des ADN, eine lebhafte Diskussion um die Vor- und Nachteile wasser- versus luftgekühlter Motoren.

Da nicht abschätzbar war, welches der beiden Kühlungssysteme sich letztlich durchsetzen würde, begannen immer mehr Traktorhersteller, alternative Motorisierungen anzubieten: Entweder konnte man

Güldner konstruierte auf Basis des ADN eine luftgekühlte Alternative, den ALD. Das war der erste luftgekühlte Schlepper aus Aschaffenburg.

Die Bohrung betrug unverändert 85 Millimeter und der Hub weiterhin 115 Millimeter, sodass es beim Hubraum von 1.305 Kubikzentimetern blieb. Die Leistung des 2 LD genannten Motors betrug 17 PS bei

Maße und Gewichte	
bei Reifengröße 8-24 AS	
Sporweite Hinten	1330 mm
Bodenhöhe	1790 mm, 1900 mm
Länge über alles	
Normalausführung	2820 mm
Kurbelausführung	2630 mm
Breite über alles	1516 mm
Höhe über alles	1575 mm
Höhe über Motorhaube	1245 mm
Bodenfreiheit	415 mm
Kleinsten Wendendurchmesser ca.	1,12 m
(bei Einzelradbremsung kleiner)	
Gewicht	1102 kg
Kraftstoffbehälterinhalt	35
Schmierölmenge Motor	ca. 5 l
Getriebe	8,5 l
Zapfenwellenleistung	300 W/min
Kleinsten Drehmoment bei 1450 U/min	
Wälzlager-Hilfsmittelbereich	8-30, 9-34, 10-38 AS
Getriebe 1. Gang	2,56 km/h
2. Gang	4,34 km/h
3. Gang	7,08 km/h
4. Gang	11,12 km/h
5. Gang	19,79 km/h
6. Gang	35,56 km/h
(bei voller Umdrehungszahl des Motors)	

Güldner
Diesel-Schlepper ADN 16 PS

Zeitgenössische Werbung für den ADN

Wahrscheinlicher ist eine weniger intensive Vermarktung durch Güldner. Das änderte sich später. Fest steht jedenfalls, dass Güldner nach 1962 nur noch Schlepper mit luftgekühlten Motoren baute.

Vermutlich hatten die Konstrukteure den wassergekühlten Motor 2 DN bereits von Grund auf so konzipiert, dass sich auf seiner Basis leicht ein luftgekühltes Antriebsaggregat bauen ließ. Letzteres wurde mit einem Schwungrad-Radialgebläse ausgestattet: Das Schwungrad des Motors saugt mit eingegossenen Turbinenöffnungen die Kühlluft an und leitet sie um das Kurbelgehäuse und die Zylinder herum – eine ebenso einfache wie effektive und günstige Konstruktion.

Gefahren der Luftkühlung

Grundsätzlich birgt diese allerdings – und das gilt für jeden luftgekühlten Motor – einen Nachteil: Die Kühlleistung des Schwungradgebläses hängt unmittelbar von der Drehzahl des Motors ab. Untertouriges Fahren bekommt diesem Motortyp daher auf Dauer nicht gut, weil die Gefahr

der Überhitzung besteht. Güldner wurde daher nicht müde, seine Händler zu bitten, die Kunden darauf hinzuweisen.

Ein weiterer Nachteil des luftgekühlten Güldner-Motors: Bei niedrigen Temperaturen legte er ein schlechtes Kaltstartverhalten an den Tag. Güldner rüstete den 2 LD daher ab Mitte 1958 mit einem im Ansaugkrümmer integrierten Dosier-Öler nach, den der Fahrer bei kalter Witterung nutzen konnte. Er musste dazu ein Öl-Diesel-Gemisch in diese Starthilfe kippen, den Dicht-

kegel nach unten drücken und den Klappdeckel schließen. Dann konnte er den Motor wie üblich starten.

Äußerlich Zwillinge

Die Getriebeoptionen für den ALD sind identisch mit denen des ADN, auch hier gab es Portalachsen und eine Hochradausführung. Gerts ALD ist eine solche Hochradversion. Den ALD von 1955 hatte Gert im März 2012 mit einem Motorschaden gekauft. Zuvor hatte der Schlepper acht

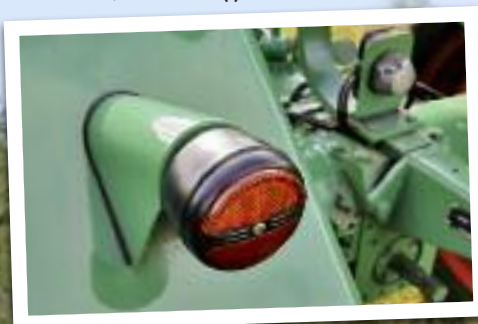
Zeitgenössische Werbung für den ALD

Maße und Gewichte	
bei Radengröße 8-24 AS	
Spurweite Hinten	1950 mm
Radstand	1770 mm
Länge über alles	2860 mm
Reife über alles	1815 mm
Höhe über alles	1575 mm
Höhe über Motorhaube	1515 mm
Bodenfreiheit	140 mm
Kleinstes Wenderradius (Innen- od. Außenseite)	ca. 3,00 m
Gewicht	1050 kg
Kraftstoffbehälterinhalt	85 l
Schmierfüllung: Motor	ca. 4,0 l
Getriebe	8,0 l
Leistungswert (kW)	12,5 U/MW
Kennschleibe 300 mm Ø	1600 U/MW
Wahlweise Hinterradbereifung:	
9-24, 10-24, 8-24 AS	
Getriebe:	
1. Gang	9,47 km/h
2. Gang	6,25 km/h
3. Gang	4,65 km/h
4. Gang	3,47 km/h
5. Gang	2,74 km/h
6. Gang	2,18 km/h

(bei voller Drehzahlzahl des Motors)

Güldner Diesel-Schlepper ALD 17 PS

Die Halterungen für die kombinierten Blinker und Rückleuchten von Hella hat Gert selbst gefertigt. Original gab's keine Blinker, nur zwei Schlussleuchten hinten, links ein (!) Bremslicht



Die hinteren Kotflügel beider Schlepper fertigte Gert eigenhändig nach





Den Frontgrill fertigte Gert aus verzinktem 1-Millimeter-Blech und speziellen Presswerkzeugen nach

Pro und Kontra

- + Gute Verfügbarkeit und ziemlich günstig zu bekommen
- + Solide Technik und gute Verarbeitung
- + Hervorragend verarbeitetes, langlebiges, leicht schaltbares Getriebe
- + Zwei Getriebegrundversionen (5 oder 6 Gänge) zur Auswahl
- + Leicht selbst zu warten, zu reparieren, zu restaurieren
- + Gute Ersatzteil- und Informationslage
- + Kompakt, wendig und vielseitig einsetzbar
- Geringe Höchstgeschwindigkeit
- Luftgekühlte Version (ALD) ziemlich laut und gewöhnungsbedürftiger Klang

Jahre lang in einer Scheune gestanden und einer Reparatur geharrt: „Die hintere Pleuelstange hatte sich wohl wegen eines warmgelaufenen Pleuellagers ihren Weg an die frische Luft gesucht.“

Auferstehung des ALD

Bei der Reparatur wurde das ganze Ausmaß des Schadens erst deutlich: „Dass die Pleuelstange durch den Aufprall mit dem Seitendeckel so verbogen war, hatte mich schon gewundert. Dann hat sich herausgestellt, dass sie auch noch mit der Nockenwelle zusammengestoßen ist. Letztere ist dadurch total verbogen. Ich habe versucht, die Nockenwelle wieder in ihren Originalzustand zurückzudrücken. Aber weil sie durchgehärtet ist, hat sie diese Operation nicht überlebt.“ Außer der neuen Pleuelstange und der Nockenwelle verpasste er



Das Vorgelege der Portal-Hinterachse von ZP sorgt für eine beachtliche Bodenfreiheit von fast einem halben Meter

Kantpresse erreichen. So habe ich meine Kotflügel hergestellt. Weil die Rundung so nicht perfekt wird, muss hinterher gespachtelt und geschliffen werden. Bei dem ADN habe ich nur die Deckbleche neu angefertigt, bei dem ALD wurde auch die Basisstruktur teilweise erneuert.“ Seit den Restaurierungsarbeiten laufen beide

» Sowohl ADN als auch ALD sind hochwertig verarbeitete, robuste und zuverlässige Schlepper

dem Motor innerhalb der 18 Monate währenden Restaurierung neue Kolbenbolzen und entsprechende Lagerbuchsen sowie eine neue Kupplung. Da die Ersatzteilversorgung mit Blechteilen auch beim ADN und ALD wie bei fast allen Oldtimer-Traktoren ein typischer Engpass ist, hat Gert viele Teile selbst nachgefertigt, etwa die Hinterrad-Kotflügel.

Gert: „Die Kotflügel von den meisten Typen aus der Güldner-Haifischserie sind von der Form her nicht kompliziert. Sie haben eine ziemlich eckige Form, allerdings haben die Außenseiten eine Rundung, und die Ränder sind gebördelt. Für die Rundung ist eigentlich ein Sonderwerkzeug erforderlich. Aber wenn man solch ein Werkzeug nicht hat, kann man das Ergebnis auch durch mehrfaches Kanteln auf der

Schlepper einwandfrei und sind gerne gesehene Teilnehmer an Ausflügen und Traktortreffen.

Fazit

Sowohl der ADN als auch der ALD sind hochwertig verarbeitete, robuste und zuverlässige Schlepper, mit denen man nur wenig falsch machen kann. Das gilt sowohl für Güldner-Fans als auch für jeden, der einen Schlepper mit einem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis sucht. Unser Gesamturteil lautet daher: sehr empfehlenswert! *Sascha Jussen*

Weitere Infos zu Gerts Traktoren:
<https://guldner.lambertsgj.nl/de>

Der wassergekühlte ADN (li.) verkaufte sich seinerzeit knapp 8.000-mal, der luftgekühlte ALD knapp 3.000-mal. Qualitätsunterschiede gibt es aber nicht. Die Motorkühlung war im Grunde Geschmackssache



Die Geschenkidee für Traktorfreunde



Als
Dankeschön
erhalten Sie
eine Prämie
Ihrer Wahl!

Verschenken Sie 6 Ausgaben
Traktor Classic – zu Weihnachten,
zum Geburtstag oder einfach nur so!

Mit Geschenkkurkunde zum
Überreichen und Prämie für Sie.



USB Powerbank

Für Smartphone und i Pad (2.1 Ausgang) zum Laden über 2 Anschlüsse; 4000 mA/h, mit Anzeige, die die Akkukapazität in Prozent anzeigt. Maße: 105x69x10mm. Gewicht: 77g. Inkl. USB Ladekabel.



Buch »Traktoren«

Von den Anfängen bis zu den heutigen Hightech-Schleppern erzählt dieses Buch aus der Welt der Schlepper: ihre Geschichte und Technik werden detailliert und mit vielen Abbildungen vorgestellt.



Traktor Classic-Tasse

Auf der Traktor Classic-Tasse sind 6 verschiedene Traktor-Modelle abgebildet. Die Tasse ist in limitierter Auflage erschienen.

Gleich bestellen unter
www.traktorclassic.de/geschenkabo