

Eine wuchtige Erscheinung dank der breiten Hinterräder und des Frontgewichts.



PRÄZISIONSARBEIT: HANOMAG BRILLANT 600

# Brillanter Jugendstil

Wuchtige Optik, kräftiger Motor, kerniger Sound. Dieser Hanomag Brillant 600 überzeugt in allen Details, kommt mit diversen technischen Raffinessen daher. Und ist das Werk eines Jugendlichen, der ihn in dreijähriger Kleinstarbeit liebevoll restauriert hat.

**E**r ist Perfektionist, steht auf robuster Technik mit individueller Note und ist seit Februar volljährig: Fabio Wesche war 15 Jahre alt, als er sich für den Kauf eines betagten Hanomag Brillant 600 entschied. Ein Restaurierungsobjekt für anspruchsvolle Könner. Schaut man

sich heute seinen perfekt dastehenden Hannoveraner an, so zieht man mit Respekt die Mütze vor dem Arbeitsergebnis und der Leistung des jungen Mannes.

Das handwerkliche Können von Fabio kommt nicht von ungefähr. Sein Vater Jens ist Landmaschinen-Mechanikermeister.

Im Nebenerwerb betreibt er eine Selbsthilfefwerkstatt sowie einen Reparaturbetrieb für Pkw und landwirtschaftliches Gerät in Müden, einem Dorf im Süden der Lüneburger Heide. Ein Deutz D 15, ein Fendt Favorit 3 sowie ein Fendt Farmer 311 LSA gehören zum Familienfuhrpark und sind



Gute Substanz, aber reichlich Arbeit.



Der Brillant wird schrittweise zerlegt.



Fabios Hanomag im Urzustand.



Frisch eingeschweißtes Blech.



Spezialkonstruktion zur Zahnrad-Hebung.



Teilkernertes Getriebe.

Lager mit Kugelschwund im Achstrichter.



regelmäßig in Gebrauch. Fabio wuchs in diesem Umfeld aus Metall und Diesel auf. Von Kindsbeinen an war er in der Werkstatt präsent und lernte schnell das Schrauben sowie die technischen Zusammenhänge. Autos und Motorräder gelangten dabei nie in den Fokus seiner Interessen: „Von Beginn an war ich von alten und auch modernen Traktoren fasziniert – vor allem wenn der Markenname Fendt auf dem Typenschild steht. Meine Eltern haben das immer tatkräftig unterstützt, weil es unbestritten ein sinnvolles Hobby ist.“

#### Konfirmationsgeld investiert

So war es gar nicht so selbstverständlich, dass sich Fabio vor gut zweieinhalb Jahren für den Kauf seines Hanomag Brillant 600 entschied. „In der Tat war ich auf einen Fendt scharf“, erinnert sich der 18-

Jährige. „Ich hatte gerade Konfirmation und war entsprechend finanzstark, da stand bei uns im Dorf eben dieser Hanomag zum Verkauf. Die Marke war hier in der Region vor allem wegen der Nähe zum Herstellerwerk in Hannover bei den Bauern recht stark vertreten. Also habe ich

nerzeit unfreiwillig in den Vorruhestand geschickt. Der Eigentümer forderte einen fairen Kurs für das 1965 gebaute Gefährt und hatte schneller als erwartet einige Quadratmeter mehr Platz in seiner Scheune frei. „Anfang 2012 war das“, erinnert sich Fabio. „Nahezu zeitgleich bekam ich

## „Vaters Profi-Werkstatt war ein optimales Arbeitsumfeld für die Restaurierung.“

mich in meinem jugendlichen Eifer für – wie ich damals meinte – die zweitbeste Lösung entschieden. Heute bin ich glücklich über den Entschluss.“

Fast zwei Jahrzehnte lang stand der blaue Brillant 600 unbewegt auf dem Anwesen eines Landwirts in der Nachbarschaft. Ein Getriebeschaden hatte ihn sei-

meinen Ausbildungsvertrag zur Unterschrift zugeschickt.“ Mechaniker für Land- und Baumaschinentechnik heißt seitdem sein berufliches Ziel. Im Sommer kommt er ins dritte Lehrjahr.

Unübersehbar passten die Rahmenbedingungen aus Hobby, Beruf und Arbeitsumfeld für den jungen Niedersachsen per-



Auch bei der landwirtschaftlichen Arbeit macht der betagte Hanomag eine gute Figur.

fekt. Nachdem der Brillant mit dem Kärcher und allerhand groben chemischen Mixturen von seinem Dreckpanzer befreit war, nahm Fabio sich in Vaters professionell eingerichteter Werkstatt zunächst das schwächelnde Getriebe vor: „Wegen eines Lagerschadens und eines Defektes am Differentialkorb machte es heftige, metallisch-schlagende Geräusche. An entspanntes Fahren war damit überhaupt nicht zu denken.“

So manchem Schrauber graust es angesichts eines Getriebeschadens. Nicht so Fabio: Furchtlos entkernte er das Räderwerk und lagerte es komplett neu. „Das Zahnrad des dritten Ganges war, bedingt durch ständigen Frontladerbetrieb, runter bis aufs Zahnfleisch“, grinst er spitzbübisch und fügt hinzu: „Irgendwie muss ich mich bei den Zähnen des neuen Zahnrades verzählt haben. Hinterher lief der Hanomag ein bisschen schneller.“

Wegen des Getriebeschadens war bei der Vorgelegewelle ein Zahn herausgebrochen. Mit einer Portion Glück bekam der damals 16-Jährige passenden Ersatz, eingelegt in Ölpapier und im originalen Karton der Hanomag. Auch die Simmerringe in den Achstrichtern hat er erneuert.

**Gute Kontakte gefragt**

Überhaupt sind Ersatzteile für den Brillant 600 so eine Sache. „Zu kriegen ist grundsätzlich alles“, so Fabios Erfahrung. „Neue Originalteile sind oftmals extrem teuer, Nachfertigungen hingegen schlecht und trotzdem teuer. In den Niederlanden blüht der Handel mit Gebrauchtware, so dass ein Blick über die Grenze immer gut ist. Unterm Strich braucht der Hanomag-Aktivist vor allem Geduld und gute Kontakte – oder ein dickes Portemonnaie!“

Die Bremswirkung, so das Ergebnis einer Probefahrt, ging selbst bei einem be-

herzten Tritt aufs Pedal gegen Null. Der Zustand besserte sich deutlich, nachdem die Beläge mit dem Sandstrahler aufgearbeitet wurden. Auch die Handbremse liefert mit erneuerten Belägen die von ihr geforderte Verzögerungswirkung.

Die Doppelkupplung wurde durch das Aufnieten neuer Beläge praktisch in den Neuzustand versetzt, und dann ging es an den Motor. Der machte keine Probleme, lief rund und sauber. Trotzdem öffnete Fabio den 50 PS starken D 28 CR, um sich von dessen inneren Werten zu überzeugen ... und war überzeugt. Er spendierte einen Satz fabrikneuer Einspritzdüsen und dichtete den Vierzylinder-Wirbelkammerdiesel neu ab. Das war's!

**Neue Sicht der Dinge**

Alles schien auf eine perfekte Restaurierung in Richtung Originalzustand hinaus zu laufen. Doch während der laufenden



Motivierender Baufortschritt.



Neue Instrumente zieren das Cockpit.

Frischlackierte Kotflügel...



... und Felgen.



## Marktpreise

### Hanomag Brillant 600



Damals wie heute bildeten Hanomag-Traktoren die solide und gehobene Mittelklasse. Da macht auch der Brillant 600 keine Ausnahme, im Gegenteil: Der Rundhauber ist beliebt und gesucht in der Szene. Innerhalb von fünf Jahren fanden allein auf deutschen Ländereien mehr als 3.200 Exemplare eine Heimat. Für einen Exotenstatus reicht das nicht aus. Der Markt gibt Fahrzeuge von Schrott bis zur Spitzenrestaurierung her. Ein Kauf direkt beim Bauern ist auch kein Ding der Unmöglichkeit. Interessenten sei ein wenig Geduld empfohlen. Überzogene Preisvorstellungen auf der Anbieterseite sind nicht selten. Darum macht es Sinn, verschiedene Angebote zu vergleichen. Vor dem Hintergrund recht hoher Ersatzteilpreise sollten auch die anstehenden Investitionen in ein Restaurierungsobjekt reiflich überlegt werden. Oftmals ist ein intakter Brillant 600 unter dem Strich kostengünstiger als die verschlissene Billigvariante. Mittel- und langfristig stellt diese Baureihe von Hanomag eine gute Wertanlage mit Steigerungspotential dar.

Zustand	fast neuwertig	gebraucht	stark verschlissen
Preis (Euro)	6.000	3.500	2.000



Für die Montage von Anbaugeräten lässt die Heckpartie des Hanomag kaum Wünsche offen.

Arbeiten änderte sich die Philosophie des jungen Mannes: „Auf einem Oldtimertreffen hatte ich einen baugleichen Brillant 600 gesehen, der allerdings von einem Roots-Gebläse zwangsbeatmet wurde. Etwas mehr Speed und Leistung konnte ich mir sehr gut vorstellen. Außerdem setzte

radfahrzeugen verbaute. Was er sich da in die Werkstatt holte, war Kernschrott. Das wusste er vorher und schreckte ihn wenig: „Kolbenfresser auf allen vier Zylindern, die Laufbuchsen durchgegammelt und die Einspritzanlage komplett im Eimer. Einzig die Kurbelwelle präsentierte sich

pe überließ Fabio einem Experten. Die Kühlkanäle hat er in handelsüblicher Cola eingelegt und anschließend mit dem Sandstrahler behandelt. Sämtliche Lager wurden erneuert, selbstredend auch die Dichtungen. Ein Fachbetrieb gewöhnte dem leckenden Kühler das Tropfen ab. Den undichten Kraftstofftank, der seit 1993 trocken dastand, konnte er durch Hartlöten selbst abdichten.

## „Schöner und kräftiger – so lautete die neue Perfektionsphilosophie.“

sich bei mir mehr und mehr die Erkenntnis durch, dass mein Traktor in erster Linie mir und nicht den Originalitätsfundamentalisten gefallen soll.“

Also verkaufte Fabio Wesche das D 28 CR-Aggregat und machte auch gleichzeitig den LFE-Frontlader – heute bereut er das – zu Geld. Davon kaufte er einen 70 PS starken D 28 LA, den die Hanomag einst in ihren Leichtlastwagen und All-

in einem hervorragenden Zustand. Es gab reichlich zu tun.“

Er zerlegte den Diesel in seine Bestandteile und baute ihn von der Basis neu auf. Einen Buchsenauszieher musste er sich selber anfertigen, sein Einsatz entwickelte sich anschließend zum Akt roher Gewalt. Der Zylinderkopf wurde in einem Spezialbetrieb komplett überarbeitet, und auch die Generalüberholung der Einspritzpum-

### Präzisionsarbeit

Beim Zusammenbau des Motors trat die perfektionistische Ader des jungen Mannes vollends ans Licht. Er entdeckte sein Faible für galvanische Veredelungen und ließ sämtliche Metallleitungen eloxieren. Vernickelte Schrauben fanden Zugang zu den Gewindegängen. Beim Lackieren des Motors klebte er die Kontaktstellen der einzelnen Komponenten ab, damit anschließend – an den Kanten mit feinem



70-PS-Motor in desolatem Zustand.

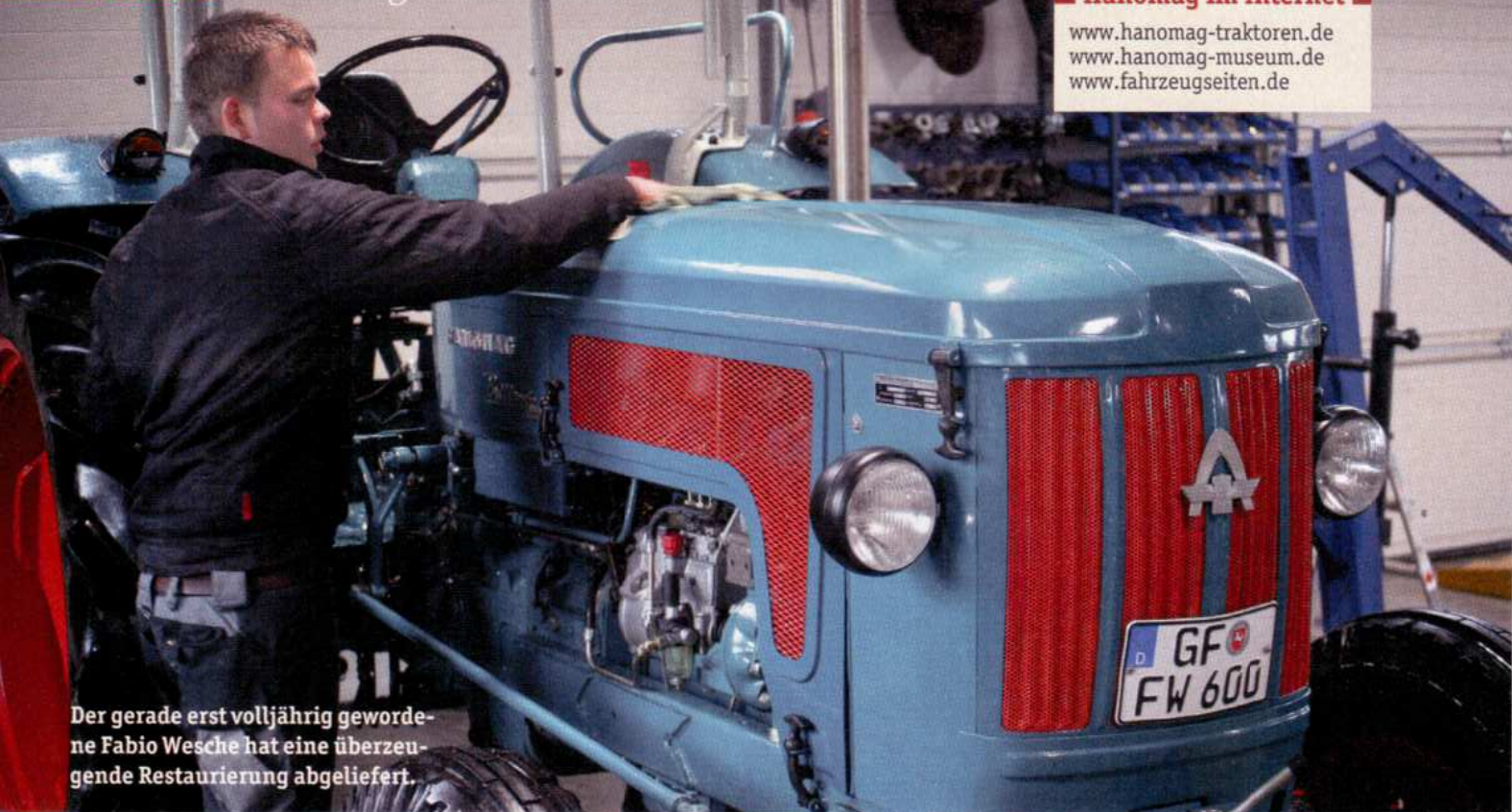


Das Kurbelgehäuse wird überarbeitet ...

... ebenso der Zylinderkopf.



Aufgeladene 70-PS-Power!



Der gerade erst volljährig gewordene Fabio Wesche hat eine überzeugende Restaurierung abgeliefert.

Pinsel nachgestrichen – auch die Dichtungsränder zu erkennen sind.

Klar, dass auch das ursprüngliche Roots-Gebläse restlos zum Herrn war. Doch hatte Fabio sich vorausschauend schon um Ersatz für dieses ebenso seltene wie teure Bauteil gekümmert. Die Schaufelräder des mechanischen Laders hat er mit Graphit beschichtet, erzählt der Schrauber: „Durch das flüssigkeitsbeständige Graphit wird eine bessere Dichtigkeit erzielt und der mit 0,3 bis 0,4 bar recht geringe Ladedruck leicht erhöht. Unterm Strich ergibt das eine Leistungssteigerung auf etwa 75 PS.“

#### Verändertes Motorenkonzept

Statt durch den serienmäßigen Ölbadluftfilter atmet das Roots-Gebläse durch eine Filterpatrone. Ein optisch prägnantes Edelstahlrohr vorn an der linken Seite des Fahrzeugs transferiert den Sauerstoff zum Lader. Und auch die Auspuffanlage ist eine Eigenanfertigung, die dem veränderten Motorenkonzept geschuldet ist. Das schalldämpferlose Endrohr musste ein ganzes Stück nach hinten verlegt, der Durchlass auf der Oberseite der Haube entsprechend angepasst werden. Das Ergebnis ist eine deutlich elegantere Linienführung und dazu ein kerniger Sound, der sich hören lassen kann.

Es waren diese optischen und technischen Feinheiten, die fortan die Restaurierung bestimmten. „Besser als ab Werk“, so Fabios Credo. Aber nicht um mit einem harley-artigen Extremfinish bei den Oldti-

mertreffen auf dicke Hose zu machen, sondern um seinen eigenen perfektionistischen und ästhetischen Ansprüchen gerecht zu werden.

Damit der neue Motor im Bereich der Vorderachse passend eingebaut werden konnte, musste Fabio die kleinere Ölwan-

ne vom alten D 28 CR-Triebwerk montieren. Das führte zu einer geringeren Schmierstoffmenge im Ölkreislauf, woraus wiederum eine höhere thermische Belastung resultierte. Er baute einen Temperaturmesser ein, um das Problem ständig im Blick zu haben. Doch bislang kippte die Nadel auch bei stärkster Belastung noch nie in den roten Bereich. Konstant bei 70 Grad bleibt sie stehen.

Im Cockpit tauschte der Auszubildende sämtliche Armaturen gegen fabrikneue Instrumente aus, ebenso alle Lampen und Begrenzungsleuchten. Jedes Kabel der recht einfach gestrickten Elektrik wurde neu verlegt und die Verbindungen wurden erneuert. Vor Schmutz geschützt, verlaufen sie jetzt in Leerrohren und Schrumpfschläuchen.

Wie bei jeder Restaurierung gerieten die ungeliebten Karosseriearbeiten zu einer zeitaufwändigen Quälerei. Die Endspitzen und Stabilisierungsholme der Kotflügel waren durchgerostet. Hier schweißte Fabio neues Blech ein. Diverse kleinere und mittlere Korrosionsherde bekämpfte er erfolgreich mit den üblichen Methoden. Schleifen, strahlen, verzinnen, spachteln ... dann rückte Vater Jens dem Hanomag mit der Farbpistole aufs Blech. Zwei Lagen Grundierung und vier Schichten Lack trug er auf – dann strahlte die Fassade in fabrikneuem Glanz. Übrigens weicht der Farbton in Nuancen – das ist so gewollt – vom originalen Hanomag-Blau ab.

Sämtliche Buchsen und Bolzen der Vorderachse wurden erneuert, und das Ge-

#### Technische Daten

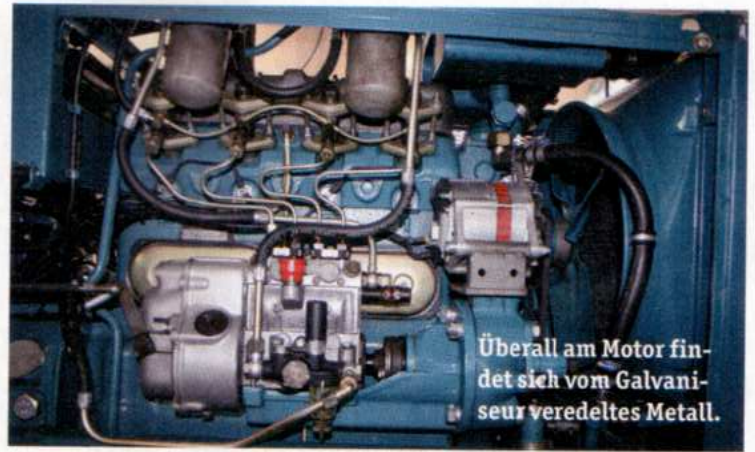
<b>Technische Bezeichnung</b>	Brillant 600
<b>Bauzeit</b>	1962–1967
<b>Neuzulassungen in D</b>	über 3.200
<b>Motor</b>	D 28 CR
<b>Verfahren</b>	Viertakt/ Wirbelkammer
<b>Kühlung</b>	Wasser
<b>Zylinderzahl</b>	4
<b>Bohrung x Hub (mm)</b>	90 x 110
<b>Hubraum (cm<sup>3</sup>)</b>	2.799
<b>Leistung (PS/bei U/min)</b>	50 / 2.300
<b>Drehmoment (Nm/bei U/min)</b>	176 / 1.800
<b>Getriebe</b>	Hanomag
<b>Gänge v/r</b>	2 x 5/1 = 10/2
<b>Höchstgeschw. (km/h)</b>	20–25
<b>Leergewicht (kg)</b>	2.520
<b>Zul. Gesamtgewicht (kg)</b>	3.450–3.800
<b>Länge (mm)</b>	3.550
<b>Breite (mm)</b>	1.720–2.120
<b>Höhe (mm)</b>	1.770
<b>Radstand (mm)</b>	2.104
<b>Bodenfreiheit (mm)</b>	415
<b>Spurweite v/h (mm)</b>	1.550–1.820/ 1.500–1.725

**Bereifung v/h** 6.00-16, 6.00-20, 7.50-16 / 11-32, 11-36, 11-38, 13-30, 14-30

**Sonderausstattung** Mähwerk, Hanomag Pilot-Regelhydraulik, Frontlader (LFE), Fahrerdach, Verdeck mit Windschutzscheibe (Fritzmeier), Arbeitsscheinwerfer, Abreibkupplung, Seilwinde, Spurverstellfelgen hinten, Kriechganguntersetzung



Für den Fall eines Defekts hat Fabio ein weiteres Roots-Gebläse in seinem Ersatzteillager.



Überall am Motor findet sich vom Galvaniseur veredeltes Metall.

sicht des Hannoveraners ziert nun ein 100 Kilogramm schweres Frontgewicht vom Robust 800. „Das hat mir mal in recht desolatem Zustand ein Kumpel geschenkt und ich habe es anschließend wieder landfein gemacht“, plaudert Fabio. „Das Gewicht ist sehr selten. Auf Treffen hat man mir dafür bereits mehrfach richtig fette Geldbeträge geboten. Klar, dass der wohlgeformte Eisenklotz unverkäuflich ist.“

#### Dachsanierung

Das ursprüngliche Verdeck mit gerader Frontscheibe hat Fabio verkauft und dafür eine Fritzmeier M 215-Überdachung montiert, die vormals einen McCormick-Fahrer vor Wetterkapriolen schützte. Die stark gewölbte Scheibe fügt sich viel harmonischer in die Gesamtoptik des Brillant 600 ein, so die Erklärung für die Maßnahme. Vor dem Einbau ließ er die Plane nach den Originalzeichnungen neu anfertigen und ersetzte sämtliche Gummidichtungen.

Zwei Jahre dauerten die Präzisionsarbeiten, bis der Hanomag im heutigen Glanz dastand. Die TÜV-Abnahme stellte für den technisch und optisch modifizierten Brillant 600 mit nunmehr 75 PS und einer Spitzengeschwindigkeit von 40 km/h bei 3.000 U/min keine Hürde dar. Mit anerkennenden Worten für die solide Schrauberkunst erteilte der Prüfer Brief und Siegel. Für Fabio allerdings kein Grund, das Pro-

damals der finanziellen Situation geschuldet war, bereue ich mittlerweile sehr. Irgendwo werde ich sicher noch einmal ein passendes Hebewerk finden.“

Der Brillant 600 fristet übrigens kein behütetes Dasein in einer klimatisierten Garage. Im Gegenteil, regelmäßig wird er zur Arbeit herangezogen: Freunden geht Fabio mit seinem Hanomag in der Landwirtschaft zur Hand und erledigt damit im

## „Vierzig Klamotten Vortrieb entwickelt“ der Brillant 600 – mit TÜV-Segen!

jekt nun als beendet anzusehen: „Es gibt immer etwas zu tun. Kürzlich konnte ich zwei äußerst rare 34 Zoll-Verstellfelgen ergattern, die in der Szene mit Gold aufgewogen werden. Die werden zurzeit aufgearbeitet und in Kürze – mit neuen und vor allem breiteren ‚Socken‘ versehen – montiert. Auch den Verkauf meines Frontladers, der

Betrieb seines Vaters diverse Transportaufgaben. Selbstverständlich lässt sich das Duo mit dem gewissen Altersunterschied auf den Oldtimertreffen der Region sehen und selbst beim Traktorpulling, woran die beiden rund ein Dutzend Mal im Jahr teilnehmen, machen sie eine ausgesprochen gute Figur.

Ulf Kaack



Mehr als 3.200 Brillant 600 wurden von 1962 bis 1967 allein in Deutschland verkauft – viele weitere gingen in den Export.