

# Der geschenkte Gaul

Steht heute besser da als damals im Neuzustand: Fendt Farmer 2 von 1963



**Ja, es gibt sie noch, die Geschichten vom Traktor zum Nulltarif. Doch dieser geschenkte Gaul erwies sich als ziemlich störrisch. Bis reichlich Fleiß, jede Menge handwerkliches Geschick und ein nicht unerheblicher Haufen Geld aus dem bereits abgeschriebenen Schlepper wieder ein perfektes Zugpferd machten.**

Wunder gibt es immer wieder. Wie an jenem Sommertag 2007. Als Onkel Herbert kam und sagte, dass er einen Traktor zu verschenken hätte. Es lohne sich auf jeden Fall, den zu restaurieren. Ein Ange-

bot, zu dem man eigentlich nicht „Nein“ sagt. Doch Neffe Winfried Horn erbat sich Bedenkzeit. Denn Onkel Herbert sprach von „teilzerlegt“ und „lange im Regen gestanden“. Für Horn zwei klare K.-o.-Kriterien, die sich nach ganz viel Arbeit anhörten. Denn der Kfz-Meister ist in der Verwandtschaft als ordentlicher, fast schon pedantischer Schrauber bekannt. „Halbe Sachen gibt es für mich nicht, die Objekte sollen am Ende hundertprozentig sein. Da ich noch andere Projekte in der Mache hatte, lehnte ich erstmal dankend ab“, erzählt Winfried Horn. Doch der Onkel ließ nicht locker. Winfried sei ja schließlich Kfz-Meister und die Restauration dieses Traktors für ihn daher ein Klacks. Zuhause be-

sprach Meister Horn die Sache in der Familie: „Als ich nur das Wort Traktor aussprach, bekam mein Sohn Janik leuchtende Augen. Das gab den Ausschlag.“



Also holte Winfried Horn den Fendt, den Onkel Herbert bereits 2003 vor der Verschrottung rettete, aufs heimische Gehöft. Die Sache mit dem „teilzerlegt“ erwies sich als das kleinere Übel, die Korrosionsatta-

cken vieler Winter und Regenzeiten hatten dem Fendt Farmer 2 dagegen böse zugesetzt. Auf der Habenseite des Schleppers stand, dass kaum Teile fehlten und der Motor augenscheinlich frei von Frostriesen war. Sofort machte sich Horn an die Erneuerungskur. An deren Beginn eine Druckverlustprobe stand. Diese wohl aussagekräftigste aller Motortestmethoden brachte Erschütterndes zu Tage. „Trotz geschlossener Ventile blies der Motor sowohl in den Auspuff wie in den Ansaugtrakt. Da waren also mindestens die Ventile undicht. Schlimmer noch: Ein großer Teil des Messdrucks gelangte durchs Kurbelgehäuse und piff so aus dem Ölstützen. Gerade mal 20 Prozent der eingebrachten Prüfluft

blieben im Motor, der Rest verpuffte ins Freie“, erklärt der Schrauber. „Ich wollte zunächst die Ursache für den Druckverlust finden, und dann entscheiden, ob sich die Restaurierung überhaupt lohnt.“

Der simple Aufbau des MWM-Dreizylinders KD 110,5D erleichterte die Arbeit. Die Zylinderköpfe ließen sich recht einfach demontieren, zum Vorschein kamen stark eingeschlagene Ventilsitze und tief eingearbeitete Ventileinstellschrauben. Eine Messung des Kolbenlaufspiels ergab Werte „jenseits von Gut und Böse“, also mussten die Laubbuchsen samt Kolben raus. Pleuelstangen und Kolben ließen sich rasch entfernen. Deren Zustand war zweifelhaft, Winfried Horn entschied sich

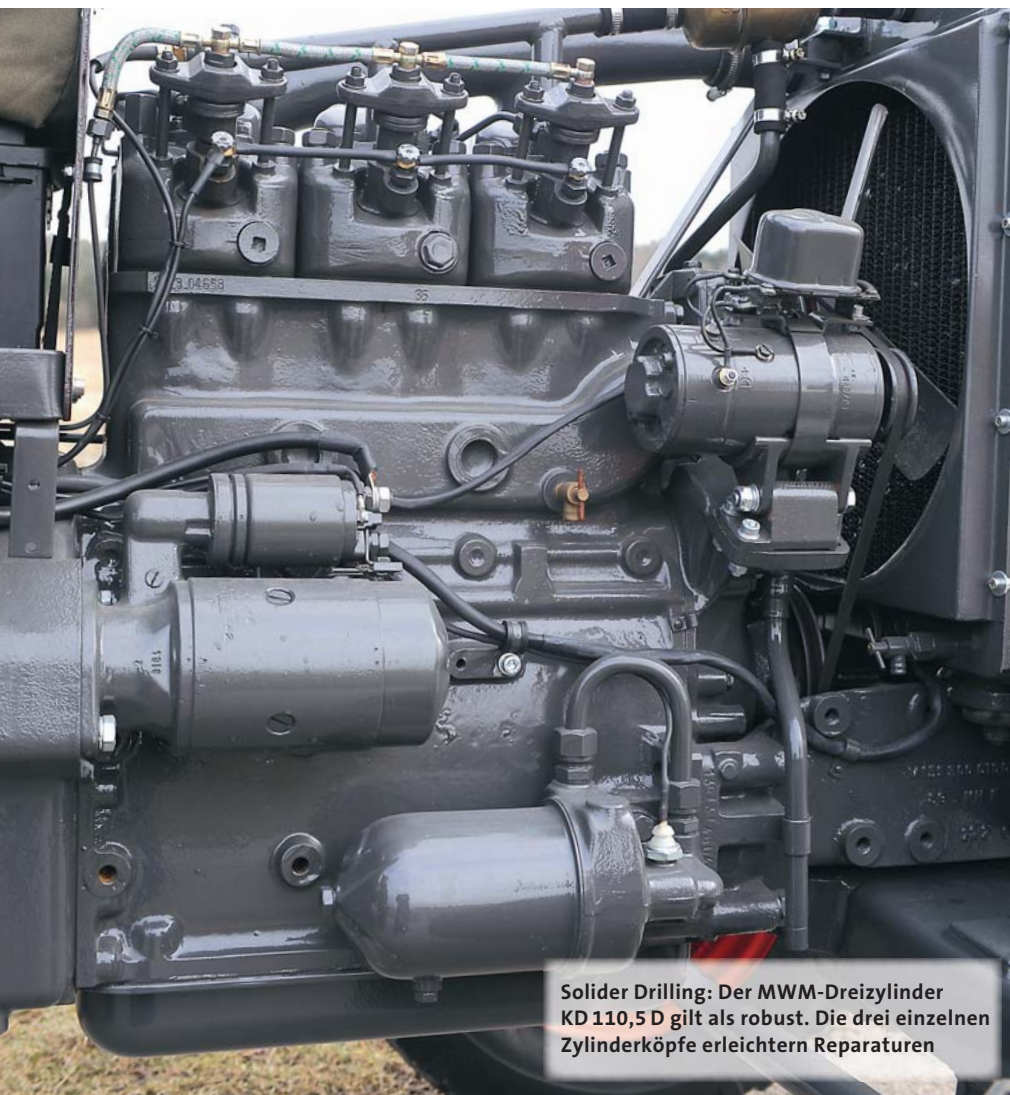
für die Montage neuer Laufgarnituren. Um eine Motorüberholung zu erleichtern, haben sich die MWM-Konstrukteure vor fast einem halben Jahrhundert für nasse Laubbuchsen entschieden. Die bieten den großen Vorteil, von oben herausziehbar zu sein. Zumindest in der Theorie. Doch wenn der Bauer weitgehend auf die Zugabe von Frostschutzmitteln verzichtet hat, sieht die Sache anders aus. Offensichtlich hat der Vorbesitzer Geld sparen wollen, indem er vor Frostnächten das Kühlmittel abließ und beim nächsten Betrieb wieder frisches Wasser einfüllte. Mangels Korrosionsschutz bildete sich um die Passungen der Laubbuchsen herum ein teuflisches Rostbiotop, welches die Buchsen mit Macht festhielt. Um sie dennoch ziehen zu können, musste nach tagelangem Einwirken von Rostlösemitteln rohe Gewalt her: Ein schwerer Montagekran sollte über eine speziell gefertigte Halterung und eine kräftige Kette dem Motorblock die Buchsen entreißen. Ein klarer Fall von Denkste: Beim Pumpen des Hydraulikzylinders hob der gesamte Schlepper vom Werkstattboden ab – das war's. Also musste noch mehr Kraft her. Ein großer hydraulischer Wagen-

***Nach einer Weile kamen die Buchsen mit lautem Knall geflogen***

heber zwischen Kran und Motorblock sorgte über ein Kantholz dafür, dass der Traktor am Boden blieb. „Zunächst hielten die Buchsen stand, dann führte ich reichlich Wärme zu. Nach einer Weile kamen sie mit lautem Knall geflogen – natürlich eine nach der anderen“, erinnert sich Winfried Horn. Der unvermeidliche Gewaltakt blieb nicht ohne Folgen: An einem unteren Laubbuchsensitz gab es kleine Materialausbrüche. So klein, dass sie sich mit gutem Flüssigmetall und viel Fingerspitzengefühl ausgleichen ließen.

Nun ging es an das Vermessen von Kurbelwelle und Pleuellagern. Ausnahmsweise mal was Erfreuliches: Die Lagerschalen und Laufflächen erwiesen sich als tadellos, die Passungen bewegten sich im Toleranzbereich. Also konnte die 100-Prozent-Restauration weitergehen.

Der Motor war bereit für die Montage. Drei brandneue Laubbuchsen nebst Kolben passten perfekt in die Sitze im Gehäuse, die Kurbelwelle durfte wieder ihren angestammten Platz einnehmen und wurde mit den Pleueln verbunden. Meister Horn verwendete beim Zusammenbau viel Sorgfalt, neue Dichtungen und hochwertige Dichtmittel: „Schließlich sollte der fertige Traktor absolut öldicht sein. Ein Ölfleck unterm Schlepper ist für mich nicht



Solider Drilling: Der MWM-Dreizylinder KD 110,5 D gilt als robust. Die drei einzelnen Zylinderköpfe erleichtern Reparaturen

unvermeidlich, sondern stets ein Zeichen unsauberer Arbeit.“

Die kommenden Abende widmete sich der Restaurierer der Einspritzanlage. Auch hier hatte der Rost brutal zugeschlagen: Zwei der drei Pumpenelemente der Bosch-Reiheneinspritzpumpe saßen unrettbar fest. Was folgte, war eine Komplettüberholung der gesamten Einspritzanlage.

Da sich der Kabelbaum des Fendt in grauenvollem Zustand befand, strickte Horn zum ersten Probelauf ein provisorisches Stromnetz. Ein paar Meter Leitungen, ein Satz Überbrückungskabel und eine Batterie reichten, den Dreizylinder

zum Drehen zu bringen. Begeisterung beim Besitzer: „Der Motor lief direkt rund und sauber, einfach genial. Das gab mir Motivation zum Weitermachen. Zuerst drehte ich aber mit dem Schlepper, so wie er war, eine Runde durchs Dorf. Ohne Haube und Kotflügel sah der rostige Fendt stark nach Mad Max aus.“

Nach der erfolgreichen Proberunde ging es an die weitere Planung. Winfried Horn entschloss sich, den Schlepper in einzelnen Baugruppen zu restaurieren und erst, wenn alles fertig war, an die Lackierung zu gehen. Auf keinen Fall sollte alles auf einmal zerlegt werden, so blieb der Traktor



Rost hatte die sonst leicht herausnehmbaren Laufbuchsen regelrecht im Motorblock festgeschweißt, hier sind es bereits die neuen



Gar nicht übel: Unter den Ventildeckeln sah es nach der gründlichen Reinigung auf den ersten Blick recht ordentlich aus

weitgehend komplett und über weite Strecken sogar rollfähig. Das schaffte Platz in der Werkstatt.

Bei der Vorderachse überarbeitete der Fendt-Freund die Lagerstellen und erneuerte die Radlager. Weitere Schäden gab es hier nicht. Offenbar war der Schlepper nie mit einem überschweren Frontlader maltätiert worden, sonst hätte die Achse schlechter ausgesehen.

Als nächster Brocken musste das Getriebe auf die Werkbank. Beim Räderwerk hatte austretendes Öl zwar für Rostschutz gesorgt, doch woher kam der Schmierstoff? Die Ölquelle lies sich schließlich im Bereich des Mähantriebs orten. Nach dem

### Viel Pflege bekam dieser Traktor offensichtlich nie

Trennen des Schleppers im hinteren Bereich ergab eine genaue Prüfung sämtlicher Lager, Wellen und Zahnräder, dass es außer einigen maroden Wellendichtringen wenig zu erneuern gab. Der Traktor war in seinem Arbeitsleben wohl selten extrem überladen worden.

Im Lager der Zapfwelle hatte sich durch die lange Standzeit Korrosion eingenistet, die Demontage des verrosteten Lagerdeckels geriet zum Geduldspiel. Nachdem der Wellenstumpf frei lag, zeigte sich der Grund für die eindringende Nässe: Die Dichtringlauffläche war tief eingelaufen. Vorsichtiges Nacharbeiten auf der Drehbank sollte diesen Bereich für alle Zeiten trocken halten.

Viel Pflege hatte dieser Traktor offensichtlich nie erhalten. Besonders der Anblick der Bremsanlage sorgte für ein gewisses Gruselgefühl. Beim Farmer 2 verzögern im Betrieb innenliegende Trommeln, für die Feststellbremse sind außen um die Trommeln geschlungene Bremsbänder zuständig. Dieses System war vollständig dem Rost und Verschleiß zum Opfer gefallen. Wie dieser Bremsanlage überhaupt



Qualitätsbeweis: Trotz des erbärmlichen äußeren Zustands präsentierten sich die mechanischen Innereien fast neuwertig

### Technische Daten: Fendt Farmer 2 (FW139), Baujahr 1963

**Motor:** MWM KD 110,5D, wassergekühlter Viertakt-Vorkammer-Reihendieselmotor; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender Zahnradgetriebener Nockenwelle betätigt; vierfach gelagerte Kurbelwelle, Druckumlaufschmierung, Bosch-Reiheneinspritzung

**Zylinder:** 3

**Bohrung x Hub:** 90 x 105 mm

**Hubraum:** 2010 ccm

**Verdichtung:** 21:1

**Leistung:** 35 PS bei 2600 U/min

**Kraftübertragung:** F & S-Tornado-Duplexkupplung, ZP-Getriebe A 210 mit 8 V/4 R-Gängen

**Bauart:** Block

**Bereifung v/h:** 5.50-16/9-36, a. Wunsch 6.00-16/11-28

**Radstand:** 1968 mm

**Spur v/h:** 1250-1500/1250-1500 mm

**L x B x H:** 3264 x 1562 x 1507 mm

**Leergewicht:** 1805 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** 20 km/h (Schnellgang: 28 km/h)

**Neupreis:** 13.695 Mark (1961)

**Baujahr:** 1963

noch verzögerte, bleibt ein Rätsel. Offensichtlich führten Gewohnheit, Motorbremswirkung und eine rudimentär vorhandene Restbremskraft in Verbindung mit viel Glück zu etwas, das den Fendt noch immer zum Stehen brachte. „Alles neu“, entschied Winfried Horn und investierte einen Batzen Geld in die Teile. „Die Hauptursache für den völlig maroden Zustand der Bremse war mangelnde Pflege und falsche Einstellung. Solange die Sache funktioniert, macht niemand etwas dran. Und wenn es schließlich nicht mehr klappt, wird es teuer“, erklärt der Mechaniker.

Die letzten mechanischen Arbeiten galten der Regelhydraulik. Auch wenn es im „Traktor-Oldtimerbetrieb“ nicht viel Arbeit für die Hydraulik gibt, sollte schließlich alles perfekt funktionieren. Die Regelung war festgegemmt, jede Menge Feinarbeit und neue Dichtelemente halfen dem Kraftheber zu neuer Aktivität.

Mit der Montage eigens angefertigter Verschlussbleche für alle Öffnungen sowie einer Lage Gewebepapier auf sämtlichen beweglichen Teilen bereitete Winfried Horn den „gestrippten“ Schlepper sorgfältig aufs Sandstrahlen vor. „Das Strahlgut kriecht sonst durch kleinste Öffnungen in die Mechanik. Die hier investierte Zeit zahlt sich später aus“, empfiehlt der Fendt-Freund. Außerdem wanderten beinahe hundert Blechteile und Halterungen unter den Sandstrahl. Zahlreiche Kleinteile entlackte Horn in der heimischen Werkstatt.

Ein Fachbetrieb kümmerte sich um die perfekte Lackierung des Grundsleppers. Während der Meister den Lackaufbau erledigte, arbeitete Winfried Horn die Kleinteile auf. Besondere Aufmerksamkeit galt den Ober- und Unterlenkern: Alle Verbindungen sind jetzt wieder gangbar, die Gelenkenden der Ober- und Unterlenker



Jämmerlicher Urzustand: Jahrelang fristete der Fendt bei Wind und Wetter ein feuchtes Dasein. Jede Menge Rost war die Folge



Knapper Schutz: Das Verdeck verhinderte zwar ein direktes Beregnen des Hecks, dennoch fand die Korrosion ihren Weg



Auf zum Blankmachen: Der technisch restaurierte Schlepper rollt mit sorgfältig verschlossenen Öffnungen zum Strahlen



Tropfnass: Da sich nach dem Strahlen noch Ölnester an der Hydraulik zeigten, musste Winfried Horn das Heck neu abdichten



Solider Lackaufbau: Eine gut haftende Grundierung war die Basis für den Fendt-typischen grauen Decklack des Rumpfes



Ziel erreicht: Die Restaurierung des Fendt ist bis ins kleinste Detail perfekt gelungen – so wollte es der Besitzer



Maschinenraum: Der komplett restaurierte Motor glänzt ebenso neuwertig wie der Rest des Trackers



Einfach und logisch: Ein Schalthebel fürs Vorgelege und einer für die Gänge



Wie frisch aus dem Werk: Erst nachdem der Untergrund sorgsam vorbereitet war, brachte der Lackierer den Decklack auf



Nacharbeit verhindern: Vor der Lackierung montierte der Besitzer den Grundschepper und passte alle Blechteile sorgfältig an



Strippenzieher: Den Kabelbaum hat Meister Horn nach ordentlichen Handwerksregeln mit Neuteilen aus dem Nichts rekonstruiert

mussten fachgerecht angeschweißten Neuteilen weichen.

Zu einem feinmechanischen Glanzstück geriet die Lagerung des Sitzes. Das Geschlacker des alten Gestühls war für Mechaniker Horn völlig unakzeptabel, also fertigte er passgenaue Bolzen und sauber gearbeitete Messingbuchsen an. Lohn der Mühe ist heute ein klapperfreier Sitz.

Nach Baugruppen sortiert, durchliefen sämtliche Kleinteile die Lackiererei und wurden am Traktor verschraubt. Bei den Schrauben machte Winfried Horn den ein-

zig sichtbaren Kompromiss dieser Restaurierung: „Wo möglich, habe ich gute ver-

**Die Adresse**

**Winfried Horn**  
Giessener Straße 15  
35460 Staufenberg

zinkte neue 8.8er Schrauben eingesetzt. An vielen Stellen entschied ich mich wegen der Verletzungsgefahr für flache Inbusschrauben und selbstsichernde Mut-

tern. Das bin ich von meiner Arbeit im Motorradbereich so gewohnt. Für mich war wichtig, dass die Verschraubungen dauerhaft halten und ordentlich aussehen.“

Die gute Ersatzteilsituation erleichterte die Arbeiten. Winfried Horn ist begeistert: „Die Versorgung funktioniert für den Fendt sehr gut. Bei Teilehändler Thomas Bracht hab ich stets bekommen, was ich brauchte. Aus einem Lager in Frankreich hat er mir sogar einen Satz brandneuer Kotflügel besorgt, die es eigentlich schon lange nicht mehr gibt. So perfekt wie die Neuen hätte ich die verrotteten Altteile nie mehr hinbekommen.“

Ordentliche Arbeit kann man auch bei der Elektrik bescheinigen. Den Schaltplan entwarf Winfried Horn selbst anhand alter Unterlagen, die Verdrahtung geschah nach allen Regeln der Kunst mit ordentlichen Verbindern und sauberer Schrumpfschlauchisolierung. Das Ergebnis würde jederzeit als Gesellenstück in Sachen Autoelektrik durchgehen. Klar, dass Horn anlässlich dieser Arbeit gleich noch Anlasser und Lichtmaschine gründlich überholte.

Noch vor dem verdienten Urlaub der Familie im Sommer 2009 erstrahlte der Fendt fast gänzlich komplettiert in neuem Glanz – bis auf die Motorhaube. Die befand sich längere Zeit in der Kur beim Karosseriebauer des Vertrauens. Die stark ramponierte Haube dem hohen Qualitätsstandard entsprechend aufzubereiten, brauchte eben Arbeit und Zeit. Winfried Horn wartete „ungeduldig wie ein kleiner



Von wegen hinten pfui: Das Heck des Farmers ist im Bestzustand, die Hydraulik funktioniert wieder erstklassig

**Der Fendt FW 139 als Oldtimer**



Steigerungspotenzial: Anfangs hatte der Farmer 2 noch 34 PS, im Laufe der Bauzeit kletterte die Leistung auf bis zu 38 PS

Fendt lobte den Farmer 2 wegen „seiner hervorragenden Konstruktion“ als „Triumph der Landtechnik“. Der Zweiliter-MWM-KD 10,5D-Dreizylinder mit 34 PS (die Anfangsmotorisierung) war zu Beginn der Sechziger durchaus angemessen für „Klein- bis Mittelbetriebe“. Dort erarbeitete sich der FW 139 rasch einen Ruf als robuster „Brot- und Butter“-Traktor. Mit acht Vorwärts- und vier Rückwärtsgängen stand für jede Arbeit die geeignete Gangstufe bereit. Durch die Wasserkühlung galt er bei den Landwirten als „mährescheregeeignet“. Wirkliche Schwachstellen gibt es beim Farmer nicht, selten wird mal von un-

Junge“. Kurz nach dem Urlaub ist die komplizierte Haube fertig. Montiert ist das Prachtstück schnell, erstmals konnte der stolze Schrauber mit dem fertigen Schlepper die Werkstatt verlassen. Die mängelfreie TÜV-Abnahme des Fendt geriet zur reinen Formsache.

Schon lange stand fest, wohin die erste größere Tour gehen sollte: Zum Traktortreffen in Dannerod am Vogelsberg. Natürlich pannenfrei, was eigentlich bei dieser Arbeitsqualität nicht extra erwähnt werden muss. Besonders stolz war der Besitzer auf das Urteil der anderen Traktorfreunde: „Mann, der ist ja besser als neu. So perfekt haben die damals nicht das Marktoberdorfer Werk verlassen.“

**Text: Dirk W. Köster**  
**Fotos: Adriane Köster**

dichten Laufbuchsen am unteren Sitz berichtet – ein Problem, das dann auftritt, wenn der Schlepper über Jahre ohne Kühlwasser trocken abgestellt war. Bei ungepflegten Exemplaren ist häufiger das Regelventil der Heckhydraulik eingerostet, das Teil lässt sich relativ leicht wechseln. Bergab halten gut wirkende Bremsen den Fendt in Zaum, ordentliche Pflege vorausgesetzt. Denn die kombinierten Band-/Trommelbremsen sind korrosionsanfällig. Wenn die Bremswirkung beim Kauf zu Wünschen übrig lässt oder die Bremse während der Probefahrt unnatürlich heiß wird, kann eine aufwendige Instandsetzung der Anlage nötig sein. Seine Zuverlässigkeit machte den FW 139 bei den Bauern beliebt, 20.002 Exemplare konnten in den Produktionsjahren von 1960 bis 1967 an den Mann gebracht werden (bis 1970 kamen noch einmal 3404 Kantenhauber dazu). Entsprechend gut ist heute die Teileversorgung: Die wichtigsten Komponenten sind noch bei Händlern zu bekommen, oft gibt es auch Gebrauchtteile von



Jubilär: Als 100.000ster Fendt verließ 1961 ein Farmer 2 das Band in Marktoberdorf. Er steht heute vergoldet im Werksmuseum

Schlachtschleppern. Der Nachschub an Werkstatthandbüchern und Bedienungsanleitungen ist seit letztem Jahr sichergestellt. Und die Teilennachfertigung für MWM-Motoren ist ebenfalls in Sicht. Längere Touren sind mit dem Farmer 2 nicht nur wegen des damals optional erhältlichen, 29 km/h schnellen Eilgangs ein Vergnügen. Die Sitzposition stimmt, der Schlepper läuft schön ruhig. Eine wirklich kinderleichte Bedienung macht den Traktor auch für Einsteiger in der Szene zur echten Empfehlung. Hinzu kommt: Die Fendt-Farmer-Modelle sind gut verfügbar und die Preise weitgehend am Boden geblieben.

**Marktwert nach dem System des TRAKTOR OLDTIMER KATALOGS\***

Modell	Fendt Farmer 2 (FW 139)
Baujahr	1960 bis 1967
Note 1	4500 €
Note 2	3400 €
Note 3	2200 €
Note 4	1100 €
Note 5	400 €

\*Der TRAKTOR OLDTIMER KATALOG erscheint im Heel Verlag, Königswinter, Tel.: 02223-92300 (Bestell-Tel.: 01805-708709)



Zügig unterwegs: Auch wenn sein Farmer 2 keinen optionalen Schnellgang besitzt, ist Winfried Horn viel mit ihm auf Achse