

Wie kam ich zum Fendt 225 GT?

Angefangen hat alles, als wir im Jahr 1998 unser erstes Teichfest in Verbindung mit einem Schleppertreffen veranstalteten. Damals konnte man die Traktoren noch an einer Hand abzählen. Aber so richtig infiziert war ich damals noch nicht.

Bei der zweiten Veranstaltung am Feuerlöschteich, welche unter dem Motto „Dreschfest“ lief, sah die Sache schon anders aus. Da waren es dann schon ca. 30 Oldtimerschlepperfahrer mit Ihren Fahrzeugen. Dort habe ich mir dann gesagt: Irgendwann bekommst du auch mal so einen Traktor.

Dann war es passiert, im Folgejahr stand alles im Zeichen eines „Mähfestes“ und ich war total erkrankt am Schlepper-Virus. Und nicht nur ich, das ganze Dorf war im Schlepperfieber. Also musste ein Traktor her. Aber nicht irgendeiner. Ein Fendt Geräteträger, ein echter alter GT, sollte es sein.

So machte ich mich auf die Suche. Zwar gab es hier und da welche, aber entweder waren sie zu teuer oder der Besitzer wollte ihn nicht hergeben. Durch Zufall bekam ich einen Tipp von einem Bekannten, dass bei ihnen im Ort noch ein GT stehen würde. Und das gerade mal 7 Kilometer von uns weg. Aber er sagte mir schon gleich dass der Fendt schon 10 Jahre draußen in einem Fahrsilo steht und keiner so genau wüsste in welchem Zustand er sich befinde. Außerdem wäre der Besitzer nicht bereit ihn herzugeben. Naja dachte ich, fragen kann man ja mal. Nach langem hin und her wurde endlich ein Termin vereinbart. Also fuhr ich hin und schaute mir das gute Stück einmal an.

Gott sei Dank, das Fahrsilo, in dem er stand, war schon mal überdacht. Es wurde nicht mehr als solches genutzt sondern diente es vielmehr als Abstellplatz alter Maschinen. Und in der hinteren Ecke stand er nun. Mit einer Taschenlampe bewaffnet arbeitete ich mich vor. Der erste Eindruck war eher erschreckend. Total verrostet, Pritsche demoliert und die Reifen waren auch am Ende. Außerdem fehlten einige Teile. Baujahr 1963 stand auf dem Typenschild. Man sagte mir, er hätte vor 10 Jahren das letzte Mal gelaufen. Zum Schluss sei er nur noch angezogen worden, da der Anlasser defekt sei. Und ob der Motor überhaupt noch in Ordnung ist konnte mir auch niemand sagen. Das das viel Arbeit auf mich zukommen würde, war nicht zu übersehen. Noch war aber nicht klar ob ich ihn überhaupt bekommen würde.

Das alles war am 28.07.2000. 2 Tage später fuhr ich widerrum hin um zu fragen ob sie es sich überlegt hätten den GT zu verkaufen. Nach kurzem Zögern konnte ich ihn dann endlich haben. Über den Preis waren wir uns schnell einig. Eigentlich ein echter Schnäppchenpreis, da kann man nicht viel verkehrt machen, dachte ich mir. Zwei Tage später holten wir den GT dann mit einem Autohänger ab. Nach 7 Kilometer Fahrt war er endlich zuhause. Jetzt konnte es losgehen.

Am gleichen Tag kamen noch das Verdeck, die Pritsche und der Überrollbügel runter. Die Schrauben waren allerdings nur schwer zu lösen. Der Gesamteindruck zeigte aber dass noch eine gute Substanz vorhanden war. Jetzt wurde der GT erstmal mit einem Hochdruckreiniger mittels Dreckfräse von seinem groben Schmutz befreit. Jetzt konnte der Schlepper erst einmal genau unter die Lupe genommen werden. Hierbei halfen mir einige erfahrene GT Fahrer. Die Achsschenkelbuchsen mussten ausgetauscht werden, ein Hubzylinder fehlte, die Unterlenker waren ausgeschlagen und einige Teile ließen sich nicht mehr bewegen oder waren defekt. Er wurde aufgebockt und die Räder erst mal abgeschraubt. Danach kam alles ab, was sich irgendwie abschrauben ließ. Einige Teile allerdings erst nach tagelangem einsprühen mit Caramba. Alle kleineren Teile wurden gekennzeichnet, der Kabelbaum kam raus und jetzt sollte der GT erstmal sandgestrahlt werden, dazu wurden alle Motorteile abgedeckt.

Nachfolgend wurde er in wochenlanger Arbeit bis auf das blanke Metall geschliffen. Jetzt war es an der Zeit sämtliche Öle und Filter zu erneuern. Nebenbei wurde die ganze Sitz-Halterung zerlegt und

mit neuen, selbst gedrehten Bolzen wieder gangbar gemacht. Ebenso habe ich das Steuergerät zerlegt und komplett neu abgedichtet. Die Handbremse bekam neue Beläge usw.

Nun konnte der GT die erste Grundierung erhalten, damit er nicht wieder anfängt zu rosten. Genauso wurde mit den ganzen Einzelteilen fortgefahren. Nachdem dann alles zweimal grundiert war ging es an's Lackieren. Zuerst wurde der Schlepper (das was noch übrig geblieben war) lackiert. Dann die ganzen Einzelteile. Der GT hat jetzt bis zu 6-Schichten Lack. Endlich ging es wieder an's zusammenbauen. Mit Hilfe meiner Fotoaufnahmen und Niederschriften fand alles wieder seinen Platz. Die Felgen wurden noch grundiert und lackiert und schon stand er wieder auf eigenen Füßen. Den Kabelbaum habe ich in mühevoller Arbeit nachgebaut und wieder installiert.

Das Nachbauen der Pritsche erwies sich anfangs als etwas schwierig. Das Kipperprofil war total durchgerostet, die Winkeleisen waren „fertig“ und die Profilbretter sowieso. Also wurde sie komplett zerlegt. Jetzt stellte sich die Frage: Woher bekomme ich neues Kipperprofil? Anfragen bei Firmen brachten mich nicht weiter. Da half mir dann ein Kumpel der mir auf einer CNC-Kantbank neues Profil gekantet hat. Bei der Gelegenheit hat er mir auch gleich einen neuen Auspuff gefertigt. Das alte wurde sauber abgetrennt und das neue auf Gehrung geschnitten und eingeschweißt. Ebenso wurde das Bordwand-Eisen neu angefertigt. Die Winkeleisen besorgte ich mir bei einer Karosseriebau-Firma. An dieser Stelle noch mal vielen Dank an Karl-Heinz Fölsing für die Schweißarbeiten! Jetzt holte ich mir noch neue Profilbretter und die Pritsche konnte wieder zusammengebaut werden. Nun konnte sie grundiert und lackiert werden. Den Fendt-Schriftzug habe ich mit einer Schablone aufgesprüht. Allerdings musste ich die Ränder mit einem kleinen Pinsel nachziehen. Schlepper und Pritsche bekamen jetzt noch eine Schicht Klarlack und jetzt kamen noch die neuen Rücklichter und Scheinwerfer dran. Endlich fertig.

Alles in Allem stecken über 450 Stunden Arbeit drin. Die Kosten liegen bei ca. 1500.- EUR
Aber die Arbeit hat sich gelohnt.