

Schlepper Post

**Wahl-
Ergebnisse:
Lieblinge
der Leser**



Westverwandtschaft: John Deere 3010

Die Russen kommen: Treffen am Sachsenring

Freie Wahl: Schlepper aus Balingen



Grün-gelbes Glück

Die Restaurierung eines

John Deere 3010

Handgezählte 23 Beulen an der Haube, Flugrost auch im hintersten Winkel, Rostlöcher in den Kotflügeln, Wasser im Motoröl, Elektrik nicht einsatzbereit – was wie das schauerliche Protokoll einer technischen Überprüfung klingt, hat für ambitionierte Schlepperbastler einen prima Klang: Dieser Traktor ist eine echte Herausforderung für den Restaurierer. Toralf Weber aus Königsfeld in der Nähe von Leipzig hat sie angenommen...

Das Objekt mit der zweifelhaften Zustandsbeschreibung ist ein John-Deere-Lanz 3010 mit einer besonderen Geschichte: Die Traktoren waren für den amerikanischen Markt konstruiert und gebaut worden, erst zwei Jahre nach der Markteinführung 1960 gab es sie (in einer europäisierten Form) auch bei uns zu kaufen.

Änderungen betrafen unter anderem die Elektrik und die Halbachsen. Auf Umwegen ist der 3010 in der Sammlung des leider 2007 verstorbenen Lanz-Experten Franz Pott gelandet; Pott wollte ihn ursprünglich restaurieren, verkaufte ihn dann aber doch an SPo-Leser Toralf Weber, der seine Vorliebe für die grün-gelben Schlepper so erklärt: „Aufgewachsen bin ich neben dem Werkstattstützpunkt einer damaligen LPG. Vom Famulus bis zum K-700 – alles kam dorthin. Ich sammelte alles, was mit Schleppern zu tun hatte, und auf irgend einem Westplakat war dann ein John Deere zu sehen. Dessen Farbkombination gab es im Osten nicht, die Schlepper waren rot oder blau, aber nie gelb-grün.“

**3010
DIESEL**

Magische Farben: Klare Erkennungszeichen am 3010.

Ein Amerikaner in Deutschland: Der 65 PS starke 3010 wurde in den USA gebaut und dann für den deutschen Markt umgerüstet.

Weber „verguckte“ sich also in die JD-Farben, restaurierte in den Jahren 2000 bis 2002 einen John Deere 300 und erfuhr, dass Pott einen 3010 abzugeben hatte. Nach reiflicher Überlegung – sie dauerte gut und gerne drei Jahre – erstand Weber den Vierzylinder mit 65 PS und machte sich an die Arbeit. Damit brach er gleich mit dem ersten Vorsatz: „Wenn er da ist, habe ich ja keinen Druck mit der Fertigstellung.“ Also nahm er sich schon wenige Tage nach der Ankunft des JD seiner Neuerung an; was dann folgte, ist auch anderen Schlepper-Restaurierern nicht fremd: Neue Öle, neuer Kraftstoff, mal mit dem Hochdruckreiniger drübergehen und unter die Bleche gucken – und ehe man sich's versieht, ist die Komplettzerlegung in vollem Gange. So war es auch bei Toralf Weber: „Das Problem dabei war: Irgendwann erreicht man den Punkt, an dem das eine Teil vom anderen abhängt. Wenn die eine Sache demontiert ist, muss die andere ebenfalls ab, und schon war der Trecker komplett zerlegt“, erinnert er sich.



Johnny eins: Toralf Webers erster JD, ein 300.

Seine erste Großbaustelle war die Kupplung. Scheibe und Automat waren noch in Ordnung, doch die Druckfedern waren gebrochen und mussten erneuert werden. Dann vernahm Weber „undefinierbare Hydraulikgeräusche“, die jedoch nach einer grundlegenden Reinigung verstummten. Nächster Arbeitsplatz: Die Hinterachse. Die europäischen 3010er hatten andere Halbachsen mit daran angebrachten Handbremstrommeln, die auf Nutzen der Achsstummel sitzen und mit einem Konus gegen die Achswellen gepresst werden. Wenn sich ein Konus lockert, werden die Bremstrommeln ausgeschlagen – ein Umstand, den nach Webers Erfahrung viele JD-Besitzer leidvoll erfahren haben. Die Hilfe eines Bekannten mit Drehbankerfahrung löste das Problem (er drehte einen Keil, der für neue Festigkeit sorgt). Dabei entdeckte Weber, dass einer der Vorbesitzer offenbar ein sehr entspanntes Verhältnis zu Schraubenmaßen hatte: In die amerikanischen Achsen (natürlich mit Zollbohrungen) hatte der ohne Bedenken metrische Schrauben „gebaut“ – hat schon irgendwie gepasst!

Die Prüfung der Bremsen ergab keinerlei Beanstandungen, nach einer intensiven Reinigung widmete sich Weber dann den Reifen und einer Kostenfrage, wie er vorrechnet: „Hier musste ich von meinem Anspruch abweichen,



Kritische Blicke gerechtfertigt: Der 3010 kurz nach dem Kauf.

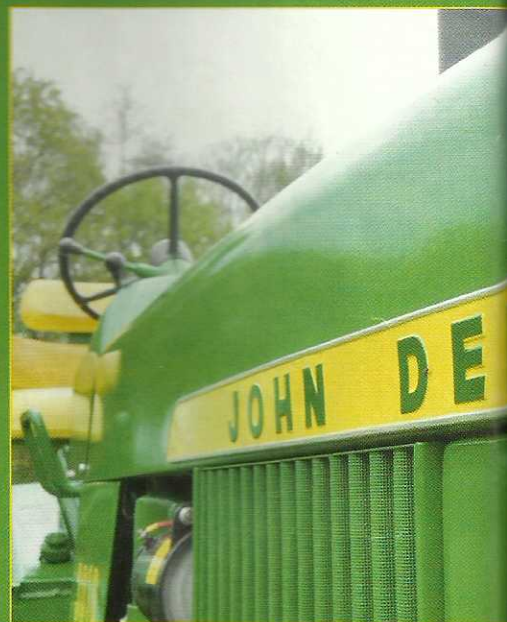
dem Auslieferungszustand nahe zu kommen, aber gute 15.30er Reifen von Goodyear habe ich bislang nicht gefunden, neue sind diagonal momentan nur von Firestone zu haben und einer kostet rund 600 Euro. – das will ich ehrlich gesagt nicht.“ Also griff er auf Reifen vom ZT 300 zurück, die dieselbe Größe haben.

Eine weitere Abweichung vom Original betraf die Batterien: Die verbauten amerikanischen Original-Kraftzellen sind nach Webers Erfahrung schwer zu bekommen und zudem auch nicht allzu langlebig, also ersetzte er sie durch Varta-Batterien, die sich allerdings nicht mit den schmalen Batteriekästen im JD vertragen. Also baute er passende Kästen neu und platzierte sie an der gleichen Stelle wie beim 3010 üblich. Zylinder und Kolben waren in Ordnung und blieben folglich unangetastet, nur der Kopf ging zum Planen und Einschleifen in eine Fachwerkstatt. Mit neuer Dichtung und neuen Kopfschrauben wurde er dann wieder montiert. Gleichzeitig nahm Weber das hintere Lagergehäuse der Zapfwelle unter die Lupe: Es sitzt in einem Deckel, der wiederum das Differenzialgehäuse nach hinten verschließt und die Führung für das Zugpendel bildet. Dieser Guß-Deckel hatte ursprünglich eine Lochleiste zur seitlichen Fixierung des Zugpendels; er war ausgebrochen und aus der Zapfwelle entwich tröpfchen-



Real existierender Realismus: „Blind und alt“ betitelt Toralf Weber dieses Bild...

weise das Hydrauliköl. Die einfachste Lösung bestünde in diesem Fall darin, den Flanschdeckel nach hinten abziehen und dann den Deckel zu demontieren – doch die John Deere-Konstrukteure machten einen Strich durch diese einfache Rechnung.



Beim 3010 muss man die gesamte Welle mit Deckel ausbauen, weil innen am Flanschdeckel ein Sicherungsring verbaut ist. Webers erster Gedanke: Da muss es doch einen anderen Weg geben! Also vertiefte er sich in die Ersatzteilliste, schaute sich die Örtlich-



Theoretisch vorhanden: Das Zusatzsteuergerät war zwar am Platz – doch nicht angeschlossen.



Nummernsalat: Die kleine eingeschlagene Nummer ist die amerikanische Bezeichnung, die große darunter gilt für den deutschen Markt.

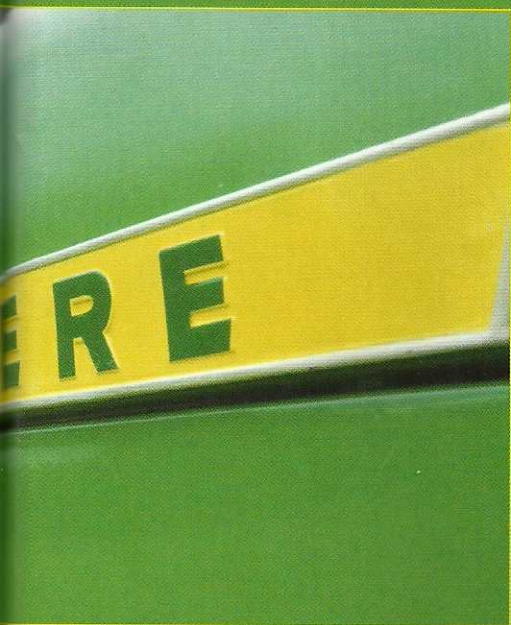


Hilfskonstruktion: Toralf Weber rettete die noch brauchbaren Kotflügel-Segmente und trennte den Rest heraus.



Von wegen „De Luxe“: Der amerikanische Komfort war nur noch zu erahnen.

keiten genau an und entfernte dann den vorderen Deckel, an dem sich bei späteren Modellen die Mittelzapfwelle befindet – dort löste er einen Sicherungsring und konnte so die Welle gut zehn Zentimeter nach hinten herauschieben.



Mit einem speziell gebogenen Schraubenzieher entfernte er den Sicherungsring aus dem Flanschdeckel und nahm ihn ab – und die Lehre aus der Aktion: Der Spezialist Hubert Andersch änderte den Deckel so, dass die Dichtringe von außen zu wechseln sind.



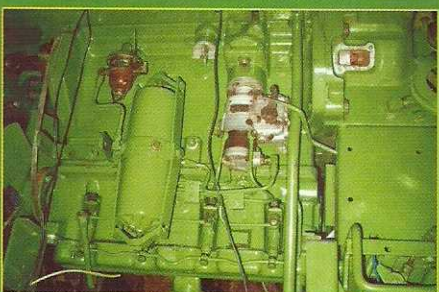
Ölvorkommen: Die Ölschlammsschicht in der Wanne hatte eine Tiefe von einem Zentimeter...



Deutsche Sonderausstattung: Halbachse mit Handbremsanbau außen.

Währenddessen baute Weber den Gehäusedeckel mit der Bruchstelle ab und „führte“ ihn einigen Schweißprofis vor, von denen jedoch keiner eine Garantie dafür geben konnte, dass sich der Deckel beim Schweißen nicht verzieht. Also trennte er das Stück mit den Bruchstellen heraus und ersetzte es durch eine Stahlplatte, wohl wissend, dass das Zugpendel nie wieder so hart arbeiten muss, dass dadurch ein Stabilitätsproblem entstehen könnte.

Die Vorderachse wurde ebenso wie Lenkmotor und Rahmen abgebaut und gereinigt; der Vorderachse spendierte Toralf Weber neue Achsschenkel-Buchsen, für den Lenkmotor gab es neue O-Ringe an den Stellzylindern der vollhydraulischen Lenkung. Stichwort Lenkung: Bei den amerikanischen Row-Crop-Modellen liegt der Lenkmotor genau über der Vorderachse oder über dem Einzelrad; die deutsche Version bekam eine rückwärts eingebaute, nicht verstellbare Vorderachse, so dass die Drehbewegung auf die Spurstangen umgelenkt werden musste. Diese Funktion übernahm ein Spurstangenkopf aus Guß, mit dem Toralf Weber so Bekanntheit machte: „Er war natürlich ausgeschlagen und musste erneuert werden. Dabei machte sich der Service eines Großherstellers bezahlt: Beim örtlichen John-Deere-Händler habe ich das Teil bestellt, und es war innerhalb von drei Tagen da – das hat zwar seinen



Roosa, der Schrecken der JD-Restaurierer: Die amerikanischen Roosa-Master-Einspritzpumpen haben nicht unbedingt den besten Ruf.



Kapitaler Bruch: Der Rahmen des 3010 gab im Vorleben auf und wurde repariert.

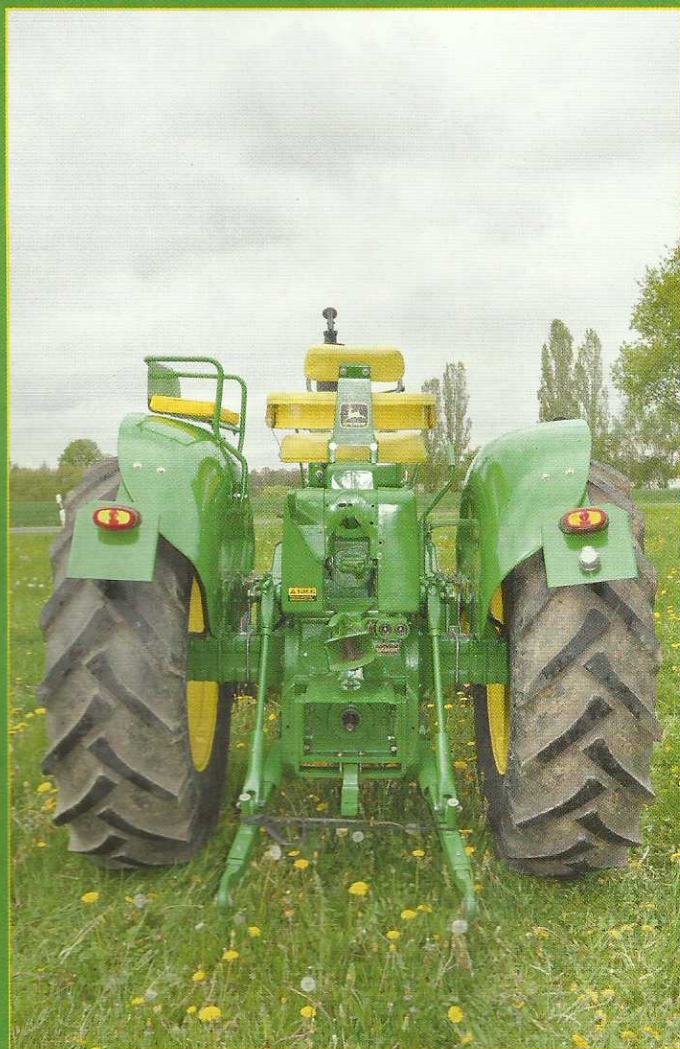
Preis, ist aber bei solchen Teilen sehr hilfreich.“ Bei der Säuberung des Rahmens stieß er auf weitere Spuren des harten JD-Vorlebens – einen glatten Bruch, der allerdings fachmännisch repariert wurde.

Nach dem Lackieren der Einzelteile ging's an den Zusammenbau: Der Schlepper bekam dabei eine neue Dichtung für den vorderen Motordeckel, der erneuerte Kabelbaum wurde eingezogen, und außerdem installierte Toralf Weber eine neue Wasserpumpe. Neue Bremsleitungen und ein neuer Bowdenzug für die Hubwerkssteuerung kamen hinzu, ebenso wie die komplette Überarbeitung des Armaturenbrettes, das nach Webers Beschreibung Abbild einer interessanten Reparaturstrategie der Vorbesitzer war: „Alles was nicht mehr funktionierte, wie die Blinkanzeige oder die Schlüsselzündung, wurde einfach durch ein anderes Bauteil wie z.B. einen Startknopf ersetzt, die dann neben den defekten Teilen eingebaut wurden.“ So war das Armaturenbrett zwar gut gefüllt – aber nur jedes zweite Element funktionierte auch wirklich.

Webers Aufmerksamkeit wanderte nach unten: Die Ölwanne wurde einer kritischen Kontrolle unterzogen, was sich schnell als weise Entscheidung erwies: Auf dem Grund der Wanne hatte sich eine gut einen Zentimeter dicke Ölschlammsschicht gesammelt, die Weber ablösen konnte.



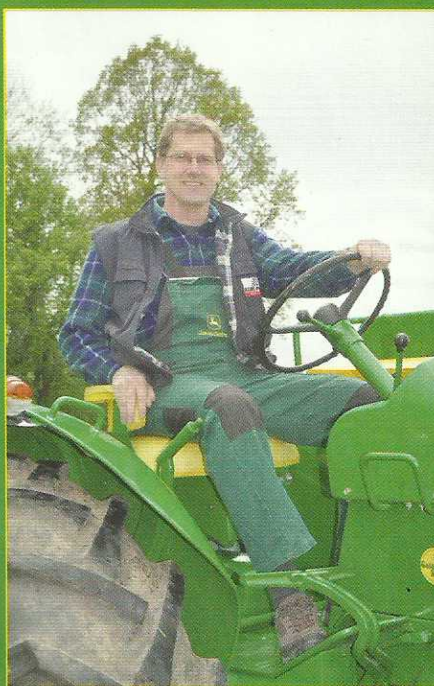
Zettelwirtschaft: Mit strenger Ordnung rückte Toralf Weber der John-Deere-Elektrik zuleibe – und war schließlich Sieger...



Keine Spur von Understatement: Der 3010 macht in seinem Auftreten keinen Hehl aus der amerikanischen Herkunft.

Dann wandte er sich den Blechteilen (und den bereits erwähnten 23 Beulen alleine an der Haube) zu. Die Muschelkotflügel waren komplett durchlöchert und an den hinteren Enden zusammengedrückt. Weber trennte Bleche und Aufbaugerüst und ersetzte die zerfressenen Blechteile durch neue – das klingt in seiner Beschreibung recht einfach, doch für jeden Kotflügel ging gut und gerne ein Monat ins Land.

„Roosa Master“ – ein Name, der jeden Besitzer eines 10er John Deere unruhig werden lässt. Die amerikanischen Einspritzpumpen genießen nun mal keinen sonderlich guten Ruf (auch wenn dabei nach Webers Informationen eher die Dreizylinder-Pumpen betroffen sind). Und so kreiste der Verdacht auch sofort um dieses Bauteil, als der mit allen nötigen Flüssigkeiten befüllte 3010 beim allerersten Startversuch keinerlei Lebenszeichen von sich gab. Die niederschmetternde Diagnose beim Bosch-Dienst: Rotor kaputt, Reparatur möglichst, aber sehr teuer.



Im Herzen grün und gelb: Toralf Weber hat sich ganz der Marke John Deere verschrieben.

Fotos: A. Bank/T. Weber

Toralf Webers erste Reaktion: Ärger! Denn Franz Pott hatte ihm bereits vor Jahren eine Ersatzpumpe angeboten, die er aus Kostengründen nicht kaufte; später boten die Söhne von Franz Pott die Pumpe bei der Bulldog-Messe in Alsfeld an. Weber griff auch da nicht zu – und war jetzt um so erleichterter, als die Potts meldeten: Pumpe ist noch da. Der 3010-Besitzer holte sie auf schnellstem Wege nach Hause, baute sie ein, und dann erklang erstmals ein Sound, der ihn bis heute begeistert – eben das Motorengeräusch des „Traumjohnnys“!

ba/tw

Toralf Weber ist mit seinem John Deere 3010 Mitglied der „Interessengemeinschaft Schlepper mit Zukunft“, die 2008 entstand und sich mit Traktoren der Firmen John-Deere-Lanz und John Deere beschäftigt. Die inzwischen gut 50 Schlepperfans starke Gemeinschaft ist im Internet unter www.ig-smz.de zu erreichen; hier gibt es auch einen Link zum gemeinsamen Forum.