

Oldtimer John Deere 630:

Die Alternative zum Ami-Schlitten

Holt einen Arzt, jetzt ist er durchgedreht.“ Das war noch eine der harmlosen Bemerkungen, als ich vor einigen Jahren erwähnte, dass ich in den USA einen dreirädrigen Traktor kaufen wollte. Von September 2001 bis Oktober 2003 war ich zum zweiten Mal als Maschinenbauingenieur in den USA, genauer gesagt in Newport im Bundesstaat Tennessee.

Ich besuchte unzählige Ausstellungen in den USA. Angeregt von einem Ertl-Präzisionsmodell des John Deere 630 kam mir auf den endlosen Highways in den USA irgendwann der Gedanke, einen echten Traktor als Souvenir mit nach Hause zu nehmen. Andere bringen sich schließlich auch was mit, z.B. einen alten Ami-Schlitten oder eine Harley Davidson.

Durch einen Zufall lernte ich Roger Pearson aus Morristown (Tennessee) kennen, einen absoluten John Deere-Oldtimer-Spezialisten. Als ich ihm von meinem Anliegen

Marcus Wiege im Herbst 2002 beim Abladen seiner „Neuerwerbung“ in Newport (USA). Der Schweiß stand ihm auf der Stirn, weil er zum ersten Mal im Leben mit einem Dreirad eine Rampe herunterfuhr.

Wenn einer eine Reise tut, kann er was erleben – oder sich in etwas vergucken! So erging es profi-Leser Marcus Wiege aus Wilstedt (Niedersachsen). Während einer mehrjährigen Tätigkeit in den USA beschloss der Maschinenbauingenieur, sich dort einen dreirädrigen John Deere 630 zu kaufen. Hier sein ungewöhnlicher Rückreisebericht.



So stand der John Deere 630 beim Händler in den USA. Das Hubwerk war über Jahre kaum benutzt, die meisten Geräte wurden zwischen den Achsen angebaut.

Er stand auf dem Hof eines kleinen Händlers, dessen Vorfahren aus Deutschland kamen und zur Glaubensgemeinschaft der Amish-People gehörten. Ein Farmer hatte den John Deere 630 aus erster Hand in Zahlung gegeben, und der Traktor war noch bis vor kurzem im Einsatz gewesen.

Der Vorbesitzer hat die Maschine gut gepflegt und regelmäßig nachlackiert, wenn auch nicht ganz originalgetreu. Okay, ein Benziner mag nicht so wirtschaftlich laufen wie ein Diesel, aber schließlich soll es ja ein Hobby sein, dachte ich mir angesichts der Spritpreise in Deutschland.

erzählte, half er mir, ein geeignetes Fahrzeug zu finden. Schließlich „stolperte“ ich nach etwa einem Jahr und mehreren tausend Meilen quer durch den Süden und Osten der USA in Virginia über meinen jetzigen Oldtimer.



Es funktionierte alles, und nach einer Probefahrt wurde ich schnell mit dem Händler einig. Ein paar Tage später brachte ein Fahrer meiner Firma den Trecker als Rückfracht auf seinem Pickup-Truck mit, immerhin über eine Strecke von rund 800 Kilometern.

Da stand er nun, mein neuer alter Trecker! Meine amerikanischen Kollegen haben dabei genauso sparsam dreingeschaut wie später meine Familie in Deutschland. Fast ein Jahr lang bis zu meiner endgültigen Abreise war der Trecker dann bei Roger Pearson untergebracht. In dieser Zeit konnte ich Ersatzteile, umfangreiche Literatur sowie Handbücher beschaffen.

Mit meinem damaligen Arbeitgeber hatte ich vereinbart, dass dieser nach Beendigung meiner Tätigkeit in den USA für den Rücktransport meiner Habseligkeiten zuständig ist. Dabei war nicht ausdrücklich ausgeschlossen, dass ein Trecker mit dabei sein darf! So hat sich die Firma beim Transport des Schleppers in einem Container aus den USA nach Deutschland nicht lumpen lassen.



In Marcus Wieges Garage wurde der Schlepper bis zur letzten Schraube zerlegt, gereinigt und neu lackiert, hier der Rahmen des Vorderteils.

Die eigentliche Schiffsreise von Charleston in South Carolina (USA) nach Bremerhaven hat nur zehn Tage gedauert. Allerdings verbrachte mein John Deere 630 anschließend zwei Wochen als beschlagnahmtes Gut beim Zoll!

Dabei hatte ich mich bereits vor der Reise mit dem Zoll in Verbindung gesetzt. Dort wurde mir erklärt, dass die Einfuhr kein Problem sei. Als der Traktor dann im Hafen war, konnte sich niemand mehr an die alte Zusage erinnern. Am meisten ärgerte mich damals, wie langsam die Mühlen der Bürokratie mahlen und dass ich zusätzlich zum Einfuhrzoll immense Kosten für die zusätzliche Lagerung im Hafen zahlen sollte.

Diese Extrakosten hätten die Fracht fast vervierfacht, wenn mir nicht erneut mein Arbeitgeber und ein paar nette Leute aus der Logistik geholfen hätten. Am Ende musste ich nur ein paar hundert Euro Einfuhrzoll zahlen. Nachdem ich den Schlepper beim Zoll ausgelöst hatte, wurde der Container

im heimatlichen Wilstedt bis vor die Tür geliefert. Dort angekommen, sollte der John Deere erst mal schnell in der Garage verschwinden.

Aber stopp, der Schlepper war zu hoch! Das Lenkrad passte nicht durch das Garagentor. Damit wurde mir erst bewusst, wie riesig dieser Schlepper mit knapp 50 PS ist. Also bauten wir das Lenkrad kurzerhand ab.

Nach Weihnachten begann ich zusammen mit meinem Schwager Wilfried Blome sowie meinen Freunden Jörg Deppe und Immo Behrens, den John Deere 630 genauer unter die Lupe zu nehmen. Wir zerlegten die Maschine bis auf die letzte Schraube. Irgendwann lag nur noch der Grundrahmen in der Garage. Eigentlich war der Zustand

DATENKOMPASS

John Deere 630

Baujahr:	1959
Leistung a. Riemenscheibe:	36 kW/49 PS
Leistung am Zupendel:	32 kW/44 PS
Kraftstoff:	Benzin normal bleifrei
Tankinhalt:	84 Liter
Motor:	Zweizylinder-Ottomotor, wassergekühlt, liegend mit Ventilen nach vorne
Hubraum:	4,96 Liter
Kolbenbohrung:	140 mm
Kolbenhub:	162 mm
Verdichtung:	1:6,5
Standgas:	600 min ⁻¹
Nendrehzahl:	1260 min ⁻¹
Max. Drehmoment:	295 Nm/1125 min ⁻¹
Getriebe:	6 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang
Höchstgeschwindigkeit:	18,4 km/h
Kupplung:	mit Handbedienung
Bremsen:	Trommeln mit Einzelradbremse und Feststellung
Bereifung hinten:	15.5-38
Bereifung vorn:	6.50-16
Wendekreis:	ca. 2,64 m
Leergewicht:	2 660 kg



Kann das gut gehen: ein 50-PS-Schlepper mit Benzinmotor vor einer 3-m-Scheibenegge? – Motormäßig kein Problem, wohl aber gewichtsmäßig. Fotos: Wiege

Wie perfekt Marcus Wiege und seine Freunde restauriert haben, zeigt der Fahrerstand. Rechts vom Lenkrad die Hebel für Gas, Kupplung und Bremse.



So sieht der Traktormeter nach der fachgerechten Überholung aus. Man beachte die Armaturenbeleuchtung oberhalb der Anzeige!

gar nicht so schlecht. Ich hatte aber die exzellent restaurierten Trecker aus den USA vor Augen, und somit war der Ehrgeiz beim Restaurieren entsprechend groß.

Außerdem wollte ich unbedingt eine Straßenzulassung haben. Dazu muss man wissen, dass jedes Hinterrad sein eigenes Bremspedal hat, dass es keine Handbremse, keine Fußkupplung und kein Gaspedal gibt. Außerdem ist die Beleuchtung anders, und Blinker kannten die Amerikaner vor 45 Jahren auch nicht. In enger Abstimmung mit einem Fachmann montierten wir Standlicht und Blinker und erhielten im Frühjahr den begehrten Stempel.

Nach nur vier Monaten „Intensivstation“ in der häuslichen Garage war der John Deere wieder fahrbereit für sein erstes Treffen auf europäischem Boden, dem Frühlingfest 2004 in Wilstedt. Die Resonanz und die Begeisterung waren ebenso groß wie der Spaß, den meine Freude und ich beim Schrauben gehabt hatten, frei nach dem Motto „The older the boys, the bigger their toys“ (je älter die Jungs, je größer das Spielzeug).