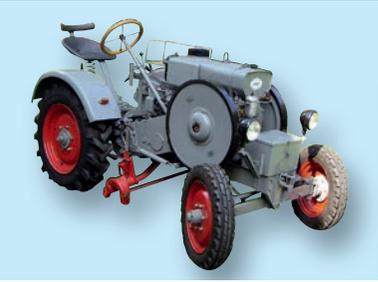


Albert Mößmer  
**TYPENATLAS**



# **FENDT**

## **TRAKTOREN**



Weltbild

Albert Mößmer  
**TYPENATLAS FENDT TRAKTOREN**

Fendt beweist mit seinen schmucken, leistungsfähigen Traktoren immer wieder den alten Wahlspruch des Unternehmens: „Wer Fendt fährt, führt“.



Albert Mößmer

**TYPENATLAS**  
**FENDT**  
**TRAKTOREN**

Weltbild



Albert Mößmer wurde 1958 in Dachau geboren. Seine ersten Erfahrungen mit Traktoren sammelte er auf dem landwirtschaftlichen Anwesen seiner Eltern (Landkreis Freising). Nach einer technischen Ausbildung war er mehrere Jahre im Maschinenbau tätig. In dieser Zeit entwickelte sich seine Begeisterung für klassische Traktoren, deren Geschichte und technische Entwicklung ihn bis heute fasziniert.

Der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftler ist als selbstständiger Webentwickler und IT-Berater tätig.

## Dank

Bedanken möchte ich mich bei allen, die mir Bildmaterial für dieses Buch zur Verfügung gestellt haben, insbesondere bei der Firma AGCO in Marktoberdorf. Außerdem möchte ich mich bei allen bedanken, deren Traktoren ich fotografieren durfte.

## Bildquellen

Alle Abbildungen in diesem Buch stammen von Fendt/AGCO außer:

**Albert Mößmer:** Vorsatz, Nachsatz, 2, 4, 8u, 14 beide, 15 beide, 17u, 18 beide, 19 beide, 20o, 21 beide, 22 o, 23 beide, 24 beide, 25 beide, 26o, 27 beide, 28 beide, 29o, 30o, 31 beide, 32 beide, 33 beide, 34 beide, 35u, 37u, 38 beide, 42o, 43 beide, 44o, 45 beide, 46o, 49u, 52o, 54o, 55u, 56o, 57o, 58 beide, 59o, 62o, 70o, 73u, 74 beide, 80o, 84u, 86o, 91o, 92 beide, 93u, 108u, 124o, 125 beide, 126o, 127u, 130u, 131 beide, 133 beide

**tutto62 / pixelio.de:** 83o

[www.weltbild.at](http://www.weltbild.at)

Sonderausgabe für Weltbild Verlag GmbH, Salzburg

Copyright © 2011 GeraMond Verlag GmbH, München  
Einbandgestaltung: Beatrice Schmucker  
Druck und Bindung: Neografia, a.s. printing house, Martin  
Printed in the EU

ISBN 978-3-903159-40-2

2020 2019 2018 2017

Die letzte Jahreszahl gibt die aktuelle Lizenzausgabe an.

Alle Angaben dieses Werkes wurden vom Autor sorgfältig recherchiert und auf den aktuellen Stand gebracht. Für die Richtigkeit der Angaben kann jedoch keine Haftung übernommen werden.

**Umschlaginnenseite vorne:**

**Fendt stellte mit der Favorit-Reihe Großschlepper der Extraklasse vor. Sie waren auch die ersten, die 1995 das berühmte Vario-Getriebe bekamen.**

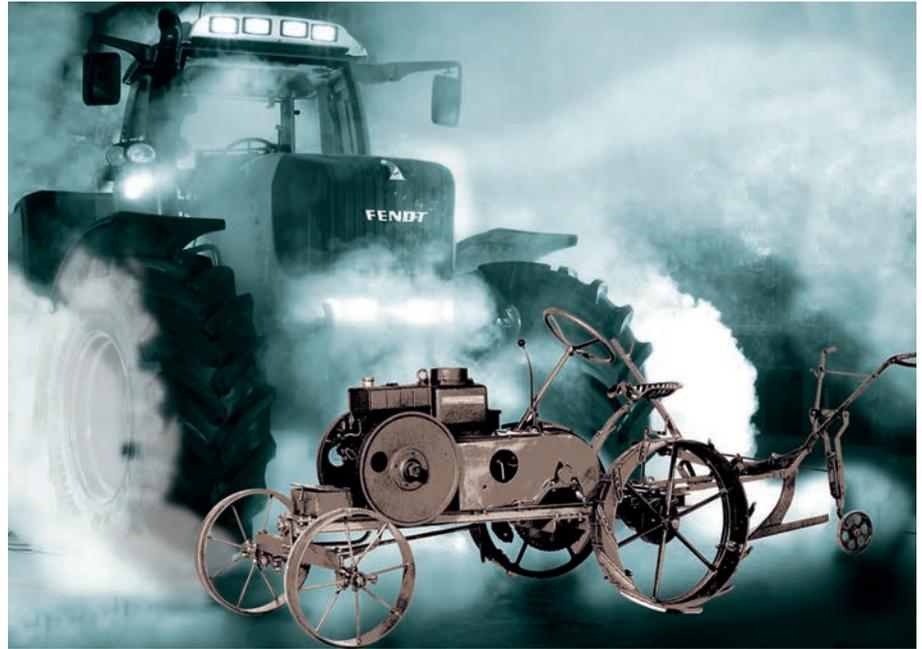
**Umschlaginnenseite hinten:**

**Die Traktoren von Fendt zeigen einmal mehr die hoch entwickelte Ingenieurskunst in Marktoberdorf.**

# „Wer Fendt fährt, führt“

... lautete schon früh ein Werbespruch der Firma Xaver Fendt GmbH & Co. in Marktoberdorf. Dies zeugt nicht gerade von Bescheidenheit, aber Fendt hatte auch einiges zu bieten. Schon früh waren die Traktorenbauer in der kleinen Allgäuer Stadt Marktoberdorf darauf bedacht, höchste Qualität abzuliefern. Dies machte sich auch bezahlt, denn den Ruf der obersten Güteklasse haben die grünen Schlepper bis heute bewahrt. Darüber hinaus war Fendt schon immer innovationsfreudig und konnte auch in dieser Hinsicht ganz vorne fahren. Dazu gehörte beispielsweise die Einführung der Geräteträger Ende der 50er-Jahre, bei denen die Marktoberdorfer zwar nicht die Ersten waren, wohl aber die mit Abstand Erfolgreichsten. Die lange Testphase, die dem offiziellen Start der Baureihe vorausging, und die technischen Lösungen, mit denen die Schwächen des Geräteträgerkonzepts behoben wurden, zeigten ihre Früchte in dem Umstand, dass Fendt dort Erfolg hatte, wo andere scheiterten.

1965 führte Fendt bei einigen Modellen die Strömungskupplung Turbomatik ein. Auch bei dieser Technologie war Fendt nicht das erste Unternehmen, das auf den Markt trat, konnte aber mit einem technisch ausgereiften Produkt punkten. Wer bisher noch Zweifel hatte, wo sich Fendt in der Rangliste der innovativen Unternehmen befand, konnte sich 1995 auf der Agritechnica in Hannover aufklären lassen. Mit dem Großschlepper Favorit 926 stellte Fendt das neue stufenlose Vario-Getriebe vor. Zwar hatte es vorher schon hydrostatische stufenlose Getriebe gegeben, die jedoch bei starker Belastung an Leistungsverlusten litten. Beim Vario-Getriebe war das Problem jedoch gelöst, indem die Kraftübertragung neben einer



hydrostatischen auch über eine mechanische Komponente erfolgen konnte. Je höher die Leistungsanforderung, desto mehr ging die Kraftübertragung auf den mechanischen Teil über. Mittlerweile hat sich das Vario-Getriebe in zahllosen Fällen und über einen langen Zeitraum bewährt. Es sind nicht mehr nur die Großtraktoren, in denen die stufenlose Technik Anwendung findet, sondern sogar die Kompaktschlepper der 200-Reihe, die in ihrer Schmalspurausführung für Arbeiten in Weinbergen und Obstplantagen bestimmt sind.

Seit 1997 gibt es die Xaver Fendt GmbH & Co. nicht mehr. Das Unternehmen wurde von dem schnell wachsenden, in den USA ansässigen und international agierenden Konzern AGCO übernommen. Für die Produktion der grünen Schlepper in Marktoberdorf ist nun die AGCO GmbH zuständig. Damit endete die Geschichte von Fendt jedoch nicht. Für das Marktoberdorfer Werk stellt die Übernahme einen Glücksfall dar. Angesichts ständig steigender Entwicklungskosten und eines schwierigen Marktes für Agrartechnik wäre es fraglich gewesen, ob Fendt alleine hätte überleben können. Die Einbindung in den finanzkräftigen Konzern bedeutete nicht

nur die Mittel für die nötige Weiterentwicklung der Produkte, sondern auch Möglichkeiten auf einem weltweiten Markt, der in Zukunft immer wichtiger werden wird.

Innerhalb der AGCO-Familie spielt Fendt heute die Rolle einer Art Nobelmarke. Fendt steht nach wie vor für Spitzentechnologie. Zudem wurde das Marktoberdorfer Schlepperprogramm weiter ausgebaut. Die Kunden wissen dies zu schätzen. Im Segment der Traktoren mit einer Motorleistung über 50 PS nehmen die grünen Schlepper aus dem Allgäu bei den Neuzulassungen in Deutschland die Spitzenposition ein. Alles spricht dafür, dass Fendt in eine vielversprechende Zukunft fährt.

Dieses Buch stellt alle wichtigen Traktoren der Marke Fendt von den Anfängen bis zu den neuesten Modellen vor. Die Datentabellen laden zum Vergleichen ein und zeigen die technische Entwicklung, die sich seit dem Bau des ersten Diesellokes bis zum Stapellauf des neuesten Vario-Schleppers vollzogen hat. Beim Lesen wünsche ich viel Freude!

Augsburg, im Frühjahr 2011  
Albert Mößmer

Fendt – Spitzenqualität  
aus dem Allgäu ..... 8

## Die Dieselross-Reihe

Grasmäher (1928) und  
Dieselross 6 PS / 1928–30 ..... 12

Dieselross F 9 und Dieselross F 12 /  
1930–37 ..... 13

Dieselross F 18 / 1937–42,  
1946–49 ..... 14

Dieselross F 22 / 1938–42,  
1946–48 ..... 15

G 25 / 1943–46 ..... 16

Dieselross F 18 H und  
Dieselross F 25 A / 1950–51 ..... 17

Dieselross F 15 / 1949–57 ..... 18

Dieselross F 20 / 1951–57 ..... 20

Dieselross F 28 und  
Dieselross F 40 U / 1951–58 ..... 21

Dieselross F 12 HL / 1953–58 ..... 22

Dieselross F 24 L / 1954–58 ..... 23

Dieselross F 24 W / 1955–58 ..... 24

Dieselross F 17 L und  
Dieselross F 17 W / 1956–59 ..... 25

Dieselross FL 114 / 1957–59 ..... 26

Dieselross FW 237 / 1958–59 ..... 27

## Die „ff“-Reihen

Fix 1 / 1958–60 ..... 28

Fix 2 / 1959–64 ..... 29

Fix 2 E und Farmer 1 / 1958–70 ... 30

Farmer 2 D und Farmer 1 Z /  
1961–70 ..... 31

Farmer 2 / 1960–67 ..... 32

Farmer 3 S / 1966–72 ..... 34

Farmer 2 S / 1968–72 ..... 35

Favorit 1 / 1958–62 ..... 36

Favorit 2 / 1959–63 ..... 37

Favorit 3 und Favorit 3 A /  
1964–67 ..... 38

Favorit 4 und Favorit 4 A /  
1966–67 ..... 39

Favorit 3 S und Favorit 3 S A /  
1967–70 ..... 40

Favorit 10 S und Favorit 11 S A /  
1970–72 ..... 41

## Die Farmer-100-Reihe

Farmer 102 S / 1972–87 ..... 42

Farmer 103 S / 1972–87 ..... 44

Farmer 105 S / 1972–85 ..... 45

Farmer 106 S / 1972–80 ..... 46

Farmer 106 LS / 1976–80 ..... 48

Farmer 108 S und Farmer 108 LS /  
1974–80 ..... 49



## Die Farmer-200-Reihe

Farmer 200 V und Farmer 201 S /  
1974–87 ..... 50

Farmer 204 P und Farmer 270 V /  
1979–92 ..... 51

Farmer 275 S / 1988–95 ..... 52

Farmer 209 P / 2003–09 ..... 53

## Die Farmer-300-Reihe

Farmer 309 LS / 1981–92 ..... 54

Farmer 309 LSA / 1981–98 ..... 55

Farmer 308 LS und Farmer 308  
LSA / 1980–98 ..... 56

Farmer 310 LSA / 1984–93 ..... 57

Farmer 311 LSA und Farmer 312  
LSA / 1984–93 ..... 58

Farmer 307 und Farmer 310 /  
1993–2000 ..... 60

Farmer 311 und Farmer 312 /  
1993–2000 ..... 61

Farmer 307 C (eckig) /  
1997–2001 ..... 62

Farmer 308 C (eckig) und Farmer  
309 C (eckig) / 1997–2001 ..... 63

Farmer 307 C (rund) und Farmer  
308 C (rund) / 2001–03 ..... 64

Farmer 309 C (rund) / 2001–03 .... 65

Farmer 307 Ci und Farmer 308 Ci /  
2003–07 ..... 66

Farmer 309 Ci / 2003–07 ..... 67





### Die Fendt-700-Reihe (dritte Generation)

Fendt 712 Vario / ab 2006	106
Fendt 714 Vario / ab 2006	107
Fendt 716 Vario / ab 2006	108
Fendt 718 Vario / ab 2006	109

### Die Fendt-800-Reihe

Fendt 818 Vario / ab 2006	110
Fendt 820 Vario / ab 2006	111
Fendt 822 Vario / ab 2010	112
Fendt 824 Vario / ab 2010	113
Fendt 826 Vario / ab 2010	114
Fendt 828 Vario / ab 2010	115

### Die Fendt-900-Reihe

Fendt 927 Vario / ab 2006	116
Fendt 930 Vario / ab 2006	117
Fendt 933 Vario / ab 2006	118
Fendt 936 Vario / ab 2005	119
Fendt 939 Vario / ab 2010	120

### Die Geräteträger

F 12 GT / 1957–58	122
F 220 GT / 1958–64	124
F 230 GT / 1964–67	125
F 231 GT / 1967–91	126
F 250 GT und F 255 GT / 1970–84	128
F 275 GT / 1976–84	129
F 275 GTF / 1978–84	130
F 360 GT / 1984–96	131
F 380 GT/GTA / 1984–2003	132
F 395 GTA/GHA / 1989–2000	133

### Die Xylon-Reihe

Die Xylon-Modelle / 1994–2004	134
-------------------------------	-----

### Die Farmer-400-Reihe

Farmer 409 Vario / 1999–2006	68
Farmer 410 Vario / 1999–2006	69

### Die Favorit-600-Reihe

Favorit 610 S und Favorit 611 S / 1972–76	70
Favorit 612 S und Favorit 614 S / 1972–76	71
Favorit 610 SL / 1976–78	72
Favorit 600 LS / 1978–81	73
Favorit 610 LS / 1978–84	74
Favorit 611 LS / 1978–93	75
Favorit 612 LS / 1978–93	76
Favorit 614 LS / 1977–93	77
Favorit 615 LS / 1979–93	78
Favorit 622 LS / 1980–82	79
Favorit 626 LS / 1981–86	80

### Die Favorit-500-Reihe

Favorit 509 C / 1994–2000	81
Favorit 510 C / 1993–2000	82
Favorit 511 C / 1994–99	83
Favorit 512 C / 1993–99	84
Favorit 514 C / 1993–99	85
Favorit 515 C / 1995–99	86

### Die Favorit-800-Reihe

Favorit 816 / 1993–2003	87
Favorit 818 und Favorit 822 / 1993–2002	88
Favorit 824 / 1993–2004	89

### Die Favorit-900-Reihe

Favorit 916 Vario und Favorit 920 Vario / 1997–2006	90
Favorit 924 Vario und Favorit 926 Vario / 1996–2006	91

### Die Favorit-700-Reihe

Favorit 711 Vario und Favorit 712 Vario / 1998–2006	92
Favorit 714 Vario und Favorit 716 Vario / 1998–2006	93

### Die Fendt-200-Reihe

Fendt 207 V / 2002–09	94
Fendt 209 Vario / ab 2009	95
Fendt 210 Vario / ab 2009	96
Fendt 211 Vario / ab 2006	97

### Die Fendt-300-Reihe

Fendt 310 Vario / ab 2006	98
Fendt 311 Vario / ab 2006	99
Fendt 312 Vario / ab 2005	101

### Die Fendt-400-Reihe (zweite Generation)

Fendt 411 Vario / ab 2006	102
Fendt 412 Vario / ab 2006	103
Fendt 414 Vario / ab 2006	104
Fendt 415 Vario / ab 2006	105



# Fendt – Spitzenqualität aus dem Allgäu

**Drei Meilensteine aus der Baugeschichte der Fendt-Traktoren geben sich hier ein Stelldichein: links ein Dieselross F 18, in der Mitte ein Farmer 309 LSA und rechts das erste Dieselross von 1930.**



Der Markt Oberdorf im Allgäu war 1928 noch ein Ort wie die meisten anderen in der Region. Die Bevölkerung ernährte sich hauptsächlich von der Viehhaltung. Es gab deshalb vor allem Wiesen und Felder mit anderem Grünfutter. In diesem Jahr blieb es fast unbeachtet, dass der erst

siebzehnjährige Hermann Fendt in der väterlichen Werkstatt ein Gefährt montierte, das einfach „Grasmäher“ genannt wurde. Aufgabe dieses Fahrzeugs war es zunächst, das Feld abzumähen und die Familie beim Einholen der Ernte zu unterstützen.

Einige Zeit später wurde der erste Entwurf verbessert, und die neue Version bekam einen Namen, den man sich merken sollte: das Dieselross. Bis 1936 produzierte Fendt Dieselrösser in kleinerer Stückzahl für Bauern aus der Region. Doch dann änderte sich die Lage. Immer mehr Kunden wollten jetzt einen solchen Fendt-Traktor haben, denn die Qualität und der Preis stimmten.

## Die ersten Dieselrösser

Zusammen mit seinen Brüdern Paul und Xaver baute Hermann Fendt die Firma zu einem modernen Unternehmen aus. Mit den beiden Modellen F 18 und F 22 hatte man hervorragende Traktoren im Angebot. Auch die später so bewunderte Innovationskraft blitzte schon auf. Fendt war der erste deutsche Anbieter, der seine Schlepper mit einer fahrunabhängigen, unter Last schaltbaren Zapfwelle ausstattete.



**Zwei echte Gegensätze und doch beides Dieselrösser: Der F 12 HL ist ein luftgekühlter Einzylinderschlepper, der F 24 W rechts ist ein wassergekühlter Zweizylinderschlepper. Beide stammen aus den Jahren um 1956.**



**1961 feierten die Mitarbeiter der Firma Fendt ein besonderes Jubiläum: Der 100.000ste Traktor der Werks-geschichte konnte fertiggestellt werden. Es war ein Farmer 2. Dieses Exemplar wurde vergoldet und steht heute im Markt-oberdorfer Firmen-museum.**

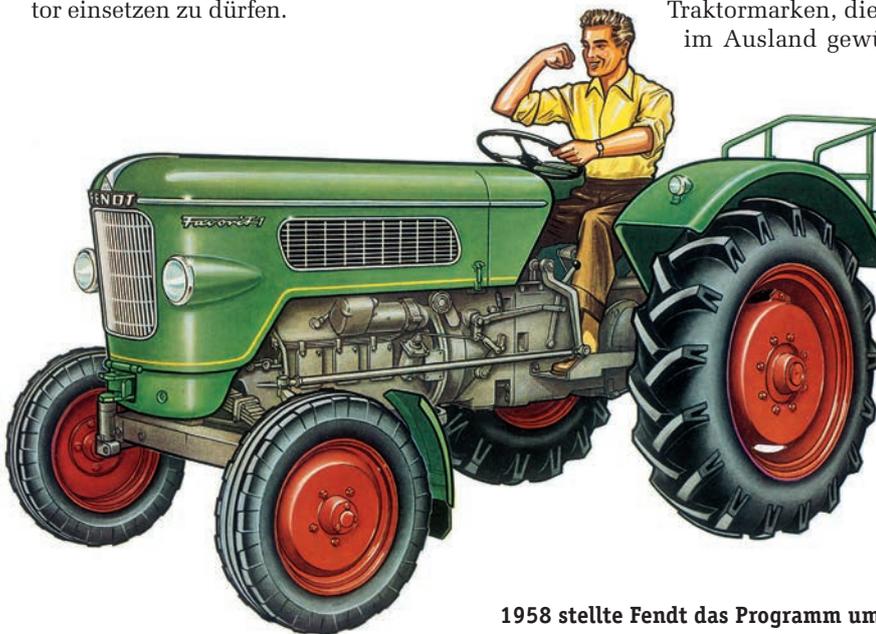
wurde. In Bayern spielte man sogar die Marktführerrolle. Die Allgäuer spürten Trends auf und boten Lösungen, mit denen sie die Kunden überzeugten. So wurden verschiedene Modelle nicht nur mit wassergekühltem Motor angeboten, sondern auch mit der in den Fünfzigern beliebten Luftkühlung. Ein anderer Trend war der Geräteträger. Fendt brachte erst relativ spät ein eigenes Modell heraus, doch das Fendt Einmannsystem bewies, dass die Ingenieurskunst bei Fendt hoch entwickelt war. Im Gegensatz zu anderen Anbietern, wie Lanz und Eicher, war das Fahrzeug mit nur einem Traghalm konstruiert. Dadurch wurde es einfacher, die Arbeitsgeräte zu montieren. Schnell übernahm Fendt auf dem Sektor der Geräteträger die Marktführerschaft und brachte immer stärkere und bessere Modelle heraus.

### Die neue ff-Reihe

Mit dem Ende des „Schlepperbooms“ geriet die Traktorindustrie in eine Krise. Auch Fendt war von der Marktsättigung betroffen. Das Ende der Dieselross-Ära war gekommen. 1958 trat die neue „ff“-Reihe an den Start. Die vorher verwirrende Typenvielfalt wurde nun in drei Klassen aufgeteilt, wobei die Bezeichnung Fix für die Modelle im unteren Leistungsbe-reich, Farmer für die mittelstarken und Favorit für die großen Schlepper stand. Die Produktion wurde gestrafft und effizienter gemacht. Gleichzeitig wurde auch verstärkt Marketing betrieben. Mit den „Fendt-Nachrichten“, einer interessanten

Doch in diesen bemerkenswerten Aufschwung hinein platzte der Zweite Weltkrieg. Ab 1942 durften lediglich Traktoren mit einer Holzgasanlage verkauft werden, doch wurde nur noch wenigen Landwirten das Glück zuteil, einen Traktor einsetzen zu dürfen.

Ein Jahr später wurde bereits das 10.000ste Dieselross gefeiert. Das Programm wurde erweitert. Bald standen Modelle im Bereich von 12 bis 40 PS zur Verfügung. Fendt etablierte sich als eine der wichtigen deutschen Traktormarken, die auch im Ausland gewürdigt



### Aufschwung für Fendt

Nach dem Krieg dauerte es einige Zeit, bis die Brüder Fendt wieder ans Ruder ihrer eigenen Firma gelassen wurden. Dann nahmen die Allgäuer erst einmal die Produktion der Vorkriegsmodelle wieder auf. Mit dem F 15 präsentierte Fendt 1949 eine erste Nachkriegsentwicklung. Dabei handelte es sich um einen Einzylinderschlepper, der besonders die Grünlandbetriebe und mittelgroßen Bauernhöfe motorisieren half.

**1958 stellte Fendt das Programm um. Die legendären Dieselrösser bekamen neue Namen. Den großen Traktoren wurde die Bezeichnung „Favorit“ gegeben. Dieses Modell ist der 1959 vorgestellte Favorit 2 mit einem Dreizylinder-Motor, der 46 PS Leistung bot.**

**Wie aus einem Heimatfilm der Nachkriegszeit: Das Dieselross F 15 scheint den Einsatz unterhalb von Schloss Neuschwanstein zu genießen. Sein „Geburtsjahr“ war das gleiche wie das der Bundesrepublik Deutschland: 1949.**



Die mit dem Vario-Getriebe ausgestatteten Fendt-Modelle der 700-Reihe zeigen ihre Leistungsfähigkeit bei der Feldarbeit. Angetrieben werden sie von Sechszylinder-Motoren von Deutz.



Mischung aus Werbung, Information und Unterhaltung, wurde die Beziehung zu den Kunden gefestigt. Die neuen Modelle waren außerdem von einem berühmten Industriedesigner gestaltet worden. Die modernen Direkteinspritzer-Motoren stammten von MWM.

Die ersten Fix-, Farmer- und Favorit-Schlepper wurden bald durch neue Modelle ersetzt. Ab 1970 fiel die Fix-Klasse jedoch ganz. Fendt konzentrierte sich von nun an auf die stärkeren Farmer- und Favorit-Reihen. Einer der Gründe dafür lag im landwirtschaftlichen Strukturwandel, der zu einem ständig steigenden

Leistungsbedarf führte. Die Zeit der Allzweckschlepper für die kleinen Höfe war vorbei.

## Standbein Geräteträger

Die leistungsstarken Farmer und Favorit waren jedoch nicht die einzigen Traktoren, mit denen Fendt Erfolge feiern konnte. Die 1957 eingeführten Geräteträger entwickelten sich – ganz anders als bei anderen Herstellern – ebenfalls zu Verkaufsschlägern. Der Grund dafür war die Arbeitserleichterung, die diese Arbeitsfahrzeuge den Landwirten brachten. Eine Person alleine konnte ohne spezielles

Werkzeug Arbeitsgeräte an- und abbauen und noch dazu mit mehreren Maschinen gleichzeitig arbeiten, was eine erhebliche Zeitersparnis mit sich brachte. Aber die Forderung nach höherer Motorleistung, um mit größeren Geräten arbeiten zu können, bestand auch im Bereich der Geräteträger. Fendt baute zwar mit jedem neuen Modell einen stärkeren Motor ein, aber der richtige Durchbruch erfolgte mit dem Unterflurmotor, der zuerst 1970 mit dem F 250 GT zur Anwendung kam. Bei diesem Modell befand sich das Antriebsaggregat nicht mehr unter einer kleinen Haube vor dem Fahrer, sondern unterhalb des Fahrerstandes. 45 PS leistete dieser Geräteträger, und von nun an ging es mit der Leistung steil bergauf. Der Fahrer saß zwar weiter oben, aber er hatte eine freie Sicht auf die vorderen Anbauräume und unter sich einen Motor, der mit denjenigen der Standardtraktoren konkurrieren konnte.

Die kleinen Allzweckschlepper der Fix-Klasse waren zwar eingestellt worden, dafür bestand aber ein wachsender Markt an anderen kleinen Traktoren, die eine schmale Spurweite hatten und vor allem für den Wein- und Obstbau gedacht waren. Fendt brachte den ersten Schmalspurtraktor bereits 1957 auf den Markt. Die Anzahl der hergestellten Exemplare blieb jedoch noch gering. Dies änderte



**Marktoberdorf mag eine kleine Stadt sein, aber das Fendt-Werk, das heute zu AGCO gehört, ist einer bedeutendsten Produktionsstandorte für Traktoren in Europa.**

sich in den 70er-Jahren, als man dazu überging, Schmalspurversionen der Farmer der 200-Reihe auf den Markt zu bringen. Einen Beitrag zum Erfolg leistete auch der Allradantrieb, der für die meisten Modelle zur Verfügung stand und am abschüssigen Gelände geschätzt wurde. Einen Wettbewerbsvorteil für Fendt brachte in den letzten Jahren die Einführung des stufenlosen Getriebes bei den Schmalspurtraktoren. Das Marktoberdorfer Unternehmen ist heute einer der bedeutendsten Hersteller von Schleppern für den Wein- und Obstbau.

Mit 17.511 hergestellten Schleppern erreichte Fendt 1977 in Bezug auf die Produktionszahlen den Höchststand in der Unternehmensgeschichte. Doch in den folgenden Jahren sanken die Zahlen, nicht nur bei Fendt, sondern auch bei anderen Unternehmen der Landtechnikbranche. Die 80er-Jahre waren von einer stagnierenden Nachfrage gekennzeichnet. Fendt erregte Aufsehen mit den großen Schleppern der Baureihe Favorit 600 LS, von denen einige die 200-PS-Grenze überschritten. Die Zahl der verkauften Exemplare dieser Ackergiganten blieb jedoch gering.

### Das Vario-Zeitalter

In den 90er-Jahren war die Absatzkrise überwunden, und Fendt konnte jährlich steigende Produktionszahlen verzeichnen. Eine technische Meisterleistung gelang dem Unternehmen mit der Einführung des stufenlosen Vario-Getriebes, das der breiten Öffentlichkeit zum ersten Mal



**Jedes Jahr veranstaltet Fendt gemeinsam mit der Saaten-Union auf dem Hofgut Wadenbrunn bei Würzburg einen Feldtag. Dabei wird über die neuesten technischen Entwicklungen informiert und der effiziente Einsatz modernster Technik vorgeführt.**

auf der Agritechnica 1995 mit dem Favorit 926 vorgestellt wurde. Fendt etablierte sich damit als ein Vorreiter in der Getriebetechnik.

Ein anderes wichtiges Ereignis fand 1997 statt. In diesem Jahr wurde die Firma Xaver Fendt GmbH & Co. von dem schnell wachsenden amerikanischen Landtechnikkonzern AGCO übernommen. Aus dem in Marktoberdorf ansässigen Unternehmen wurde daraufhin die AGCO GmbH. Der Markenname Fendt blieb jedoch erhalten. Die Übernahme

durch den Global Player eröffnete den grünen Traktoren aus Marktoberdorf einen weltweiten Absatzmarkt und sicherte dem Werk in Zeiten ständig steigender Entwicklungskosten die Zukunft. 2008 wurden in Marktoberdorf 15.428 Traktoren hergestellt. Davon gingen 64 Prozent in den Export. West- und Mitteleuropa sind mit einem Anteil von ungefähr 95 Prozent immer noch der wichtigste Markt für die Fendt-Traktoren. Die restlichen fünf Prozent werden nach Osteuropa, Nordamerika, Australien und Asien verkauft.



**Der Fendt 939 Vario ist das neueste Flaggschiff der Schlepper aus Marktoberdorf. Der neue Kraftprotz im grünen Lack verfügt über 360 PS Nennleistung. Dank des Vario-Getriebes lässt er sich stufenlos bis 60 km/h beschleunigen.**

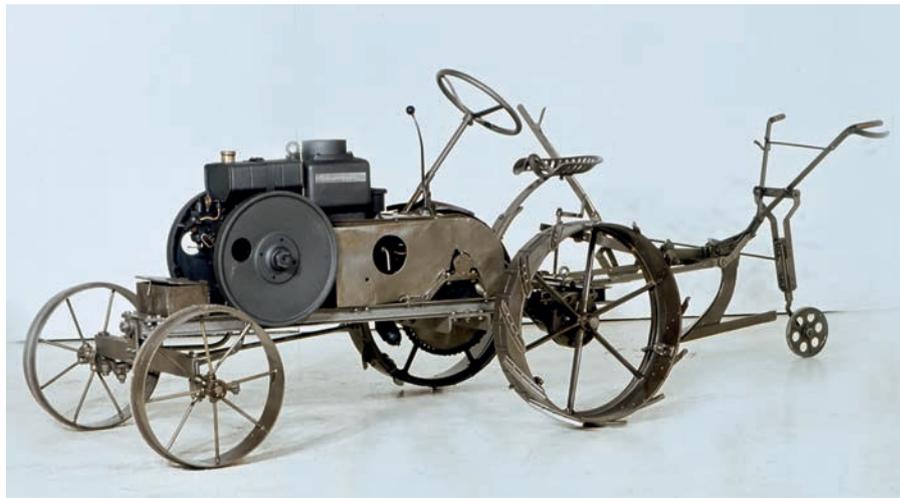
1930 entstand auf Grundlage des ersten Grasmähers das erste Dieselross. Fendt hatte den Benzinmotor durch einen Einzylinder-Motor von Deutz ersetzt. Das Getriebe stammte von der Zahnradfabrik Friedrichshafen. Es bot drei Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang.

## TECHNISCHE DATEN

Typ	Grasmäher 1928
Bauzeit	1928
Motor	liegender Viertakt-Benzinmotor (Deutz MA 608)
Verfahren	Vergaser
Kühlung	Verdampfungskühlung
Zylinder	1
Hubraum	308 ccm
Nenn Drehzahl	k.A.
Leistung	4 PS
Getriebe	Opel P 4
Gänge	3V 1R
Eigengewicht	510 kg
Abmessungen	k.A.
Radstand	k.A.

## TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross 6 PS
Bauzeit	1930
Motor	liegender Viertakt-Diesel (Deutz MAH 711)
Verfahren	Vorkammerverfahren
Kühlung	Verdampfungskühlung
Zylinder	1
Hubraum	553 ccm
Nenn Drehzahl	k.A.
Leistung	6 PS
Getriebe	ZF DK 20
Gänge	3V 1R
Eigengewicht	1.050 kg
Abmessungen	L = 2.600 mm B = 1.300 mm H = 1.280 mm
Radstand	1.700 mm



**Konstruktion:** Der erste Traktor von Fendt war ein in Rahmenbauweise in Handarbeit gefertigtes Gefährt, das für das Abmähen von Wiesen verwendet werden sollte. Solche Typen sind im schwäbisch-schweizerischen Raum damals von mehreren Herstellern gebaut worden. Hermann Fendt hat seinen Grasmäher mit einem liegenden Viertakt-Benzinmotor der Firma Deutz ausgestattet und ein Getriebe von Opel verbaut. Die Leistung lag gerade mal bei vier PS. Der Mähantrieb war direkt mit dem Motor verbunden und wurde über eine Rutschkupplung bedient. Nur dieses eine Exemplar wurde gebaut.

**Technik:** 1930 wurde ein verbesserter Nachfolger dieses ersten Fendt gebaut, der wiederum ein Einzelstück blieb. Die wichtigste Veränderung war der Motor, der nun ein Diesel war. Dadurch wurden die Verbrauchskosten gesenkt. Die Mähleistung dieses ersten Dieselrosses lag bei zwei Tagwerk in der Stunde. Das Mähwerk wurde jetzt am Schwungrad über eine Friktions-scheibe angetrieben. Dadurch war es fahr-unabhängig einschaltbar. Doch das Dieselross war auch für andere Aufgaben gut gerüstet. Es schaffte eine Zuglast von vier Tonnen. Ein Pflug und andere Arbeitsgeräte konnten angebaut und verwendet werden. ◀

Erst siebzehn Jahre war Hermann Fendt alt, als er mithilfe seines Vaters 1928 den ersten Grasmäher baute. Als Antrieb diente ein vier PS starker Benzinmotor. Mit diesem Modell legte Fendt den Grundstein zu einer beispiellosen Firmengeschichte.





Man hatte sehr schnell gesehen, dass der 6-PS-Motor nicht ausreichte. Deshalb wurde noch 1930 ein stärkerer Deutz-Motor verwendet, der es auf neun PS brachte. Die Abbildung zeigt den zweiten Dieselross-Kunden Franz Sailer, einen Marktoberdorfer Großbauern und Brauereibesitzer, beim Grasmähen mit dem neuen Modell Dieselross F 9.

**Konstruktion:** Mit diesem Modell war Fendt 1930 in die Serienproduktion von Traktoren eingestiegen. Das Dieselross

1936 wurde die Leistung des Motors auf zwölf PS gesteigert. So war das Dieselross F 12 entstanden. Jetzt wurden auch Luftreifen eingesetzt, die der Eisenbereifung vor allem auf der Straße deutlich überlegen waren, die aber auch den Elastikreifen des F 9 den Rang abliefen, die im Ackereinsatz nicht überzeugen konnten.



F 9 hatte einen Motor, der neun PS leistete. Der Schwerpunkt des Fahrzeugs lag sehr tief, um eine bessere Standfestigkeit auf Hanglagen zu erreichen. Gerade die vielen Kunden aus dem Voralpenland wussten das zu schätzen. Der F 9 konnte nicht nur mähen und pflügen, sondern auch die Arbeit mit anderen Bodenbearbeitungsgeräten ging gut von der Hand. Fendt bot eine Version mit Eisenrädern und eine Variante mit Gummibereifung an. Auf Wunsch gab es auch eine Ausführung mit Vergasermotor.

**Einsatz:** Der F 12 war der Nachfolger des F 9, der sich vor allem durch seine um drei PS höhere Leistung auszeichnete. Der Motor war aber gleich geblieben. Mit dem F 12 konnte man zweisecharig pflügen. Da die Drehzahl des Motors verstellt werden konnte, war es möglich, im Stationärbetrieb auch Dreschmaschinen, Kreissägen, Aufzüge, Pumpen oder Dynamos zu betreiben. In einer Zeit, wo auf dem Land der Strom noch nicht verbreitet war, besaß man so eine echte Universalkraftquelle. Mit einem Preis von unter 3.000 Reichsmark war der F 12 äußerst preiswert. Dementsprechend hielt er sich bis 1936 im Programm der Allgäuer Schlepperschmiede. ◀

### TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross F 9
Bauzeit	1930-1936
Motor	liegender Viertakt-Diesel (Deutz MAH 714)
Verfahren	Vorkammerverfahren
Kühlung	Verdampfungskühlung
Zylinder	1
Hubraum	1.099 ccm
Nennrehzahl	k.A.
Leistung	9 PS

Getriebe	ZF DK 20
Gänge	3V 1R

Eigengewicht	1.030 kg
Abmessungen	L = 2.600 mm B = 1.500 mm H = 1.290 mm
Radstand	1.700 mm

### TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross F 12
Bauzeit	1936-1937
Motor	liegender Viertakt-Diesel (Deutz MAH 714)
Verfahren	Vorkammerverfahren
Kühlung	Verdampfungskühlung
Zylinder	1
Hubraum	1.099 ccm
Nennrehzahl	k.A.
Leistung	12 PS

Getriebe	ZF DK 20
Gänge	3V 1R

Eigengewicht	1.100 kg
Abmessungen	L = 2.600 mm B = 1.500 mm H = 1.350 mm
Radstand	1.700 mm



Der F 18 wurde nach dem Zweiten Weltkrieg wieder produziert. Allerdings gab es eine entscheidende Veränderung: Der Traktor erhielt nun eine schicke Motorhaube, die noch längere Zeit das Bild der Dieselrösser von Fendt prägte. Wie schon das Vorkriegsmodell besaß dieser F 18 ein Viergang-Getriebe.

### TECHNISCHE DATEN

**Bauzeit** 1937–1942; 1946–1949

**Motor** liegender Viertakt-Diesel (Deutz MAH 716), ab 1946 Deutz MAH 916

**Verfahren** Vorkammerverfahren  
**Kühlung** Verdampfungskühlung  
**Zylinder** 1

**Hubraum** 1.797 ccm, ab 1946: 1.808 ccm

**Nenn Drehzahl** 800–1.400 U/min  
**Leistung** 16/18 PS

**Getriebe** ZF K 30 B0  
**Gänge** 4V 1R

**Eigengewicht** 1.500 kg  
**Abmessungen** L = 2.600 mm  
B = 1.500 mm  
H = 1.470 mm

**Radstand** 1.700 mm

**Technik:** Mit dem Dieselross F 18 stellte Fendt im März 1937 einen 16 PS starken Traktor vor, der seine höhere Leistung dem Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor von Deutz mit zwei Einspritzventilen verdankte. Wie bei den Vorgängern wurde der Motor mit einer Verdampfungskühlung auf Temperatur gehalten. Die serienmäßige elektrische Bosch-Anlage mit Dynamo und Batterie war eine wichtige Verbesserung. **Konstruktion:** Konstruktive Änderungen hatten sich auch beim Getriebe ergeben. Fendt verbaute ein Untersetzungsgetriebe der Firma ZF aus Chromnickelstahl mit vier statt bisher drei Vorwärtsgängen. Verbessert wurde auch die Bremse. Die Räder

wurden größer dimensioniert, und die Hinterräder bekamen nun serienmäßig Kotflügel. Die Vorderachse war als auf Kugellagern laufende Schwingachse konstruiert, wodurch eine gute Geländegängigkeit erreicht wurde.

**Ausstattung:** Gegen Aufpreis konnte man den F 18 mit Greiferrädern, Ackerketten, Moorverbretterungen und einer Differenzialsperre ausstatten. Ab 1938 wurde eine fahrerabhängige und lastschaltbare Zapfwelle angeboten. Fendt war der erste europäische Hersteller, der dieses Extra für Traktoren verwendete. Nach einer kriegsbedingten Unterbrechung wurde dieses Modell bis 1949 weitergebaut. ◀

Mit dem Dieselross F 18 fertigte Fendt das erfolgreichste Modell seiner Vorkriegsgeschichte. Eine besonders wichtige Neuerung bei diesem Modell war die ab 1938 erhältliche, fahrerabhängige, lastschaltbare Zapfwelle. Auch sonst war dieses Modell grundlegend überarbeitet und stark verbessert worden.





Der 1938 vorgestellte F 22 war der erste Fendt-Schlepper mit Motorhaube und der erste mit einem Zweizylinder-Motor. Verwendet wurde das Aggregat F2M 414 von Deutz, das in den 22-PS-Modellen vieler anderer Hersteller ebenfalls zur Verwendung kam.

**Konstruktion:** 1938 präsentierte Fendt mit dem F 22 ein Modell, das in der damals weit verbreiteten 22-PS-Klasse seinen Platz fand. Die konstruktiven Unterschiede zum F 18 waren enorm. Der Zweizylinder-Viertakt-Dieselmotor wurde stehend eingebaut und besaß eine Wasserumlaufkühlung. Er bildete zusammen mit dem Prometheus-Getriebe den Block, der das Gewicht des Schleppers trug. Einen Rahmen hatte der F 22 nicht mehr, wodurch das Fahrzeuggewicht gesenkt werden konnte.

Ein besonderes Plus dieses Typs war die serienmäßig eingebaute fahrerunabhängige und lastschaltbare Zapfwelle. Mit ihr wurde es möglich, Geräte weiter zu betreiben, wenn das Fahrzeug stand. Das war vor allem bei gezogenen Mähdschern hilfreich. Der F 22 konnte mit seiner serienmäßigen Ackerluftbereifung auf der Straße bis zu 18 km/h erreichen. Die Zugleistung lag dort bei 300 Zentnern.

**Geschichte:** Ein herausragendes Element gilt es bei diesem Modell noch zu erwäh-

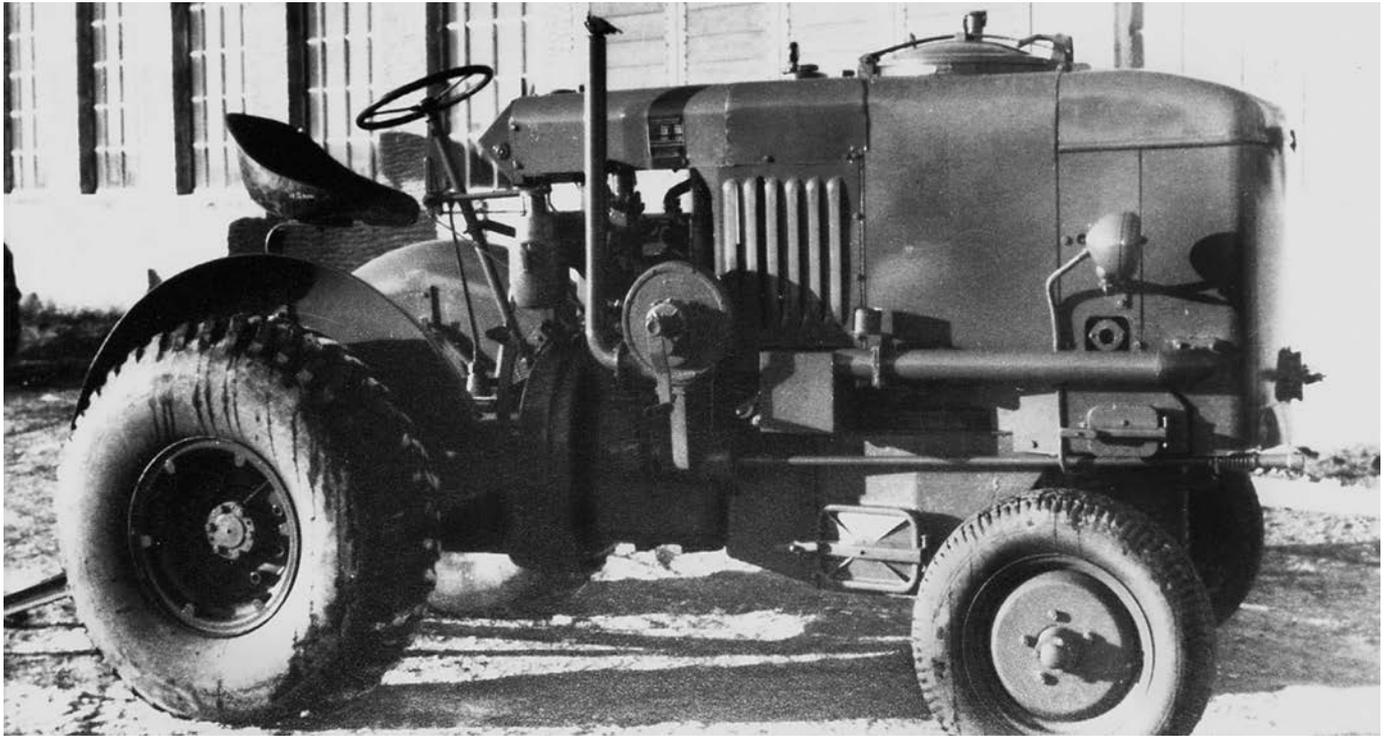
nen: Der F 22 war der erste Traktor der Marktoberdorfer mit einer Motorhaube. Der Schell-Plan zwang Fendt zur Kooperation mit den Firmen Epple & Buxbaum in Augsburg und Martin in Ottobeuren. Beide Hersteller bauten sehr ähnliche Modelle nach. Fendt fertigte diesen Schlepper nach dem Krieg noch einige Zeit weiter. Sein Nachfolger war der F 25 mit MWM-Motor und einer Leistung von 25 PS. ◀



Mit dem F 22 hatte Fendt erstmals die rahmenlose Blockbauweise zur konstruktiven Grundlage genommen. Das machte den Schlepper leichter und billiger. Erstmals war man auch von der Verdampferkühlung abgegangen. Der F 22 musste wegen der Kriegslage eingestellt werden, kam aber – wie das abgebildete Modell – nach dem Krieg noch einmal in den Verkauf.

#### TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1938–1942; 1946–1948
Motor	Viertakt-Diesel (Deutz F 2 M 414)
Verfahren	Vorkammervorverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	2
Hubraum	2.199 ccm
Nenn Drehzahl	1.500 U/min
Leistung	22 PS
Getriebe	Prometheus AS 14, ab 1946: ZF A 12
Gänge	4V 1R
Eigengewicht	1.555 kg
Abmessungen	L = 2.640 mm B = 1.550 mm H = 1.660 mm
Radstand	1.700 mm



Dieses Werkbild zeigt den G 25 von der Seite. Sehr schön erkennt man die unter die Motorhaube gebaute Holzgasanlage. Der Traktor wirkte sehr bullig, und die Sicht nach vorn war alles andere als gut, doch sah er „aufgeräumter“ aus als die Modelle anderer Anbieter, die auf eine Blechverkleidung verzichteten.

### TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1943–1946
Motor	Otto-Viertaktmotor Holzgas (Deutz GF 2 M 115)
Verfahren	Holzgas
Kühlung	Rohrkühler, Wasserkühlung
Zylinder	2
Hubraum	3.979 ccm
Nenn Drehzahl	600–1.500 U/min
Leistung	25 PS
Getriebe	Prometheus AS 14 K
Gänge	4V 1R
Eigengewicht	2.223 kg
Abmessungen	L = 3.410 mm B = 1.550 mm H = 1.800 mm
Radstand	2.180 mm

**Geschichte:** Weil sich die Rohstofflage gegen Mitte des Zweiten Weltkrieges immer weiter verschärfte, wurde 1942 auch den letzten Traktoren die Feldarbeit mit Flüssigkraftstoff untersagt. Wer nicht auf seinen motorisierten Helfer verzichten konnte, musste auf eine alternative Energieform umsteigen. Die deutsche Ingenieurskunst hatte ein Feststoffverbrennungsverfahren entwickelt, das es möglich machte, Holzstücke zu verbrennen und aus den entstehenden Gasen den Treibstoff für den Vergasermotor zu gewinnen.

**Motorisierung:** Fendt entwickelte auf der Grundlage des F 22 einen Holzgas-

schlepper, der mit dem Einheitsgenerator EG 60 bestückt war. Die komplette Anlage war unter der voluminösen Motorhaube verborgen. Der Holzbunker fasste Material für bis zu drei Stunden Betrieb.

Fendt bot eine Variante dieses Modells mit der Bezeichnung G 25 Z an. Einziger Unterschied war, dass dieser nicht das Prometheus-Getriebe besaß, sondern eines von ZF.

Auch 1946 wurden noch einige Exemplare gebaut. Fendt bot dann an, die verkauften Holzgastraktoren zum Dieselross G 25 D umzubauen und mit einem Dieselmotor auszurüsten. ◀

**Ein G 25 im Einsatz**  
– was aber für ein  
Wartungs- und Rei-  
nigungsaufwand  
dahinter steckte,  
lässt sich nicht er-  
kennen. Der Holz-  
vorrat reichte gerade  
einmal für zwei  
bis drei Stunden  
Arbeit. Für die  
25 PS Leistung  
war ein Hubraum  
von knapp vier  
Litern nötig.





**Einsatz:** 1951 brachte Fendt mit dem F 18 H eine verbesserte Version des Nachkriegs-F-18 an. Für den Mähantrieb war das Konzept überdacht worden. Er erfolgte nun direkt vom Motor, damit konnte das Mähmesser bei verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten auf beliebige Drehzahlen gebracht werden. Viele Landwirte schätzten diese Eigenschaft besonders bei altem und liegendem Gras.

**Ausstattung:** Deutz-Motor und das Viergang-Getriebe waren aus dem Vorgängermodell übernommen worden. Auch das Sonderzubehör entsprach weitgehend dem des F 18. Eine interessante Option konnte das nun erhältliche Allwetterver-

deck sein. In diesen Jahren traf man das aber nur höchst selten an.

**Allrad:** Der F 25 A war ein technisch ausgereifter Traktor. Er hatte einen Zweizylinder-Dieselmotor von MWM, dessen verchromte Zylinderlaufbüchsen leicht auswechselbar waren. Das Motoröl wurde durch einen Spaltfilter gereinigt und lief erst dann in den Motor. Der Kraftstoffverbrauch lag bei eineinhalb bis zwei Litern in der Stunde. Erstmals in der Geschichte des Unternehmens wurde mit diesem Modell ein Allradantrieb eingeführt. Gegen Aufpreis konnte das Getriebe auch als Achtgangversion mit Kriechgängen und Schnellgang für bis zu 25,3 km/h ausgebildet werden.



**Der F 18 aus der Vorkriegszeit war auch nach dem Krieg wieder gebaut worden. 1949 stellte Fendt eine Variante vor, die als Hackfruchtschlepper arbeiten sollte. Die Hinterräder waren jedoch bei Weitem nicht so groß, wie es bei anderen Herstellern der Fall war.**

Seiner Zeit voraus war der erste Allradtraktor aus dem Hause Fendt. Der ab 1950 gebaute F 25 konnte auch mit Vierradantrieb gekauft werden, doch nur wenige Kunden interessierten sich für dieses Angebot. Erst zehn Jahre später wurde diese Technik wieder ins Programm aufgenommen – mit mehr Erfolg.

#### TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross F 18 H
Bauzeit	1951
Motor	Viertakt-Diesel (Deutz MAH 916)
Verfahren	Vorkammerverfahren
Kühlung	Verdampfungskühlung
Zylinder	1
Hubraum	1.808 ccm
Nenn Drehzahl	1.400 U/min
Leistung	18 PS

Getriebe	ZF K 30 B0
Gänge	4V 1R

Eigengewicht	1.565 kg
Abmessungen	L = 2.600 mm B = 1.500 mm H = 1.470 mm
Radstand	1.600 mm

#### TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross F 25 A
Bauzeit	1950-1951
Motor	Viertakt-Diesel (MWM KD 415 Z)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	2
Hubraum	2.356 ccm
Nenn Drehzahl	600-1.500 U/min
Leistung	25 PS

Getriebe	ZP A 15
Gänge	4V 1R

Eigengewicht	ca. 1.650 kg
Abmessungen	L = 2.840 mm B = 1.645 mm H = 1.600 mm
Radstand	ca. 1.800 mm

Die erste Version des F 15 wurde lediglich zwei Jahre lang gebaut, dann stellte Fendt 1951 überarbeitete Versionen vor. Insgesamt wurden über 15.000 Exemplare dieses Bauernschleppers gebaut. Damit war Fendt vom eher regionalen Anbieter zu einem der großen deutschen Traktorproduzenten aufgestiegen.

## TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1949–1957
Motor	Viertakt-Dieselmotor (MWM KDW 215 E)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	1
Hubraum	1.153 ccm
Nenn Drehzahl	1.600 U/min
Leistung	15 PS
Getriebe	ZF A 12
Gänge	4V 1R, F 15 G6 und F 15 H6: 6V 2R
Eigengewicht	1.150 kg (F 15 G6: 1.260 kg, F 15 H6: 1.310 kg)
Abmessungen	L = 2.435 mm B = 1.550 mm H = 1.520 mm F 15 G6: L = 2.580 mm B = 1.510 mm H = 1.630 mm F 15 H6: L = 2.650 mm B = 1.510 mm H = 1.720 mm
Radstand	1.593 mm (Sechsgang-Modelle: 1.600 mm)

Die erste Neukonstruktion der Allgäuer Traktorfirma nach dem Krieg war der F 15, der 1949 als echter Einzylinder-Bauernschlepper vorgestellt wurde. Der Dieselmotor stammte von MWM, das Getriebe von der Firma ZF. Der F 15 war das Erfolgsmodell von Fendt im Schlepperboom und richtete sich an kleinere und mittlere Betriebe.



**Geschichte:** Es war 1949 auf der DLG-Landmaschinenschau in Hannover, als Fendt das erste neu entwickelte Modell der Nachkriegszeit vorstellen konnte. Das Dieselross F 15 wurde für die Allgäuer fast schon zum Synonym für den Schlepperboom. Die Verkaufserfolge stellten überaus zufrieden. Zugleich bildete es den Beginn der jahrelangen erfolgreichen Kooperation mit der Motorenfirma MWM, von der seitdem die Triebwerke bezogen wurden.

Der Einzylinder-Motor wurde mit einem Viergang-Getriebe verbunden und bildete das tragende Element des Schleppers. Darüber wölbte sich eine neu gestaltete, rundere Motorhaube, die zum Vorbild aller weiteren Diesellösser werden sollte. **Ausstattung:** Weitere Ausstattungsmerkmale waren eine Differenzialsperre, eine Innenbacken-Servobremse, ein Fernthermometer, ein Öldruckmanometer, dazu ein vorderes Ackermaul oder eine Zapfwelle. ▶





Ebenfalls 1951 stellte Fendt das Dieselross F 15 H 6 vor. Auch dieses Modell hatte eine verbesserte Vorderachse. Das Kürzel „H“ zeigt an, dass es sich hier um einen Hackfruchtschlepper mit größeren Hinterrädern handelte. Die „6“ stand für die hochwertigere Ausstattung mit einem Sechsgang-Getriebe. Das war auch für den Typ G erhältlich.

Der F 15 konnte überdies ausgestattet werden mit einem elektrischen Anlasser, einer Seilwinde mit Sicherheitskupplung, einem geschlossenen Fahrerhaus mit Allwetterverdeck sowie einem Kotflügelsitz für zwei Personen.

**Einsatz:** Der F 15 war dafür entworfen worden, im Segment der Bauernschlepper kleineren Höfen den Zugang zur Motorisierung zu eröffnen. Doch auch größere Betriebe interessierten sich für den F 15 als vielseitigen Zweitschlepper.

**Varianten:** 1951 folgte mit dem F 15 G und der Ausführung als Hackfruchtschlepper mit hohen Speichenhinterrädern F 15 H eine überarbeitete, in zwei Bauvarianten für verschiedene Einsatzzwecke aufgesplittete Version, die nun eine verstärkte Vorderachse und staubdicht gekapselte Vorderradnaben bot. Unter der Bezeichnung F 15 G6 beziehungsweise F 15 H6 wurden diese Typen auch mit einem Sechsgang-Getriebe ins Programm genommen. ◀

#### VARIANTEN DES TYP F 15

Bauart	Bauzeit von	Bauzeit bis
Dieselross F 15	1949	1950
Dieselross F 15 G	1951	1956
Dieselross F 15 G 6	1951	1956
Dieselross F 15 H	1951	1957
Dieselross F 15 H 6	1951	1957



Ab 1951 boten die Marktoberdorfer eine verbesserte Version des F 15 an, die die Bezeichnung F 15 G trug. Wichtigste Änderungen waren eine verstärkte Vorderachse und staubdicht verkapselte Vorderradnaben.

Der F 20 wurde ab 1951 angeboten. Er hatte einen größeren Einzylinder-Motor als der F 15 und sollte vor allem an mittelgroße Bauernhöfe verkauft werden. Wieder gab es eine Standardversion G und die Hochradvariante H. Fendt bot außerdem eine breite Zubehörpalette an.



## TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1951–1957
Motor	Viertakt-Dieselmotor (MWM KDW 615 E)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	1
Hubraum	1.480 ccm
Nenn Drehzahl	1.600 U/min
Leistung	20 PS
Getriebe	Sechsgang-Modelle: Zahn- und Klauenschaltgetriebe (Fendt)
Gänge	4V 1R, F 20 G6 und F 20 H6: 6V 2R
Eigengewicht	1.300 kg (Sechsgang-Modelle: 1.390 kg)
Abmessungen	F 20 G6: L = 2.580 mm B = 1.510 mm H = 1.630 mm F 20 H: L = 2.600 mm B = 1.500 mm H = 1.645 mm F 20 H6: L = 2.650 mm B = 1.510 mm H = 1.720 mm
Radstand	1.593 mm (Sechsgang-Modelle: 1.600 mm)

**Varianten:** Dieses Modell wurde 1951 als stärkere Alternative zum F 15 ins Angebot aufgenommen. Es besaß ebenfalls einen Einzylinder-Motor von MWM, doch hatte es einen größeren Hubraum. Daraus resultierte die um fünf PS höhere Leistung. Auch der F 20 konnte in der Standardversion G und dem mit hohen Speichenrädern ausgerüsteten Hackfruchtschlepper F 20 H gekauft werden. Auch hier gab es für beide Typen Varianten mit einem Sechsgang-Getriebe. Kennzeichner waren diese mit einer angehängten Sechse.

**Ausstattung:** Mit dem Erscheinen des F 20 wurde der F 18, der noch aus der

Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg stammte, aus dem Programm genommen. Fendt stellte diesem Mittelklasseschlepper, der ein möglichst großes Aufgabenspektrum abdecken sollte, ein breites Zubehörsortiment zur Verfügung. Das begann bei so einfachen Dingen wie einer Blinklichteinrichtung oder einem Rückspiegel und hörte bei einem Kraftheber, der Dreipunkt-Hydraulik oder einem Frontlader auf. Ein zusätzliches Allwetterverdeck konnte mit Windschutzscheibe und Scheibenwischer geliefert werden, doch dieses optionale Allwetterverdeck wurde in den Fünfzigerjahren noch nicht so häufig mitbestellt. ◀

**Diese Abbildung zeigt den F 20 H 6, also ein Dieselross F 20 in der Ausführung als Hackfruchtschlepper mit den größeren Hinterrädern. Das Sechsgang-Getriebe, das als kombiniertes Zahn- und Klauenschaltgetriebe ausgebildet war, stammte aus Eigenproduktion.**





Mit dem 40-PS-Dieselross F 40 U wagte sich Fendt erstmals ins Revier der Großschlepper vor. Der ab 1951 gebaute Dreizylinder-Traktor konnte für den Einsatz im Transportgewerbe auch mit einer Druckluftbremsanlage ausgestattet zur Auslieferung kommen. Der F 40 U war der Vorläufer des berühmten Favorit 1.

**Einsatz:** Zusammen mit dem F 20 kam 1951 der F 28 auf den Markt. Er besaß einen Zweizylinder-Motor und war in den Versionen P und H (Hackfruchtausführung) erhältlich. Er baute auf dem Dieselross F 25 auf. Als echter Universalschlepper erledigte er alle anfallenden Arbeiten auf einem Großbetrieb, vom Pflügen über den Einsatz als Pflanzmaschine und beim Mähen bis hin zu Arbeiten in der Forstwirtschaft und als Zugfahrzeug. Fendt bot eine Version mit Schnellgang an, die bis zu 24 km/h erreichte. Eine Kriechgang-Variante war ebenfalls zu haben. Sie konnte besonders bei Pflanzarbeiten sehr nützlich sein.

**Leistung:** Zusammen mit dem F 20 und dem F 28 rückte der F 40 U ins Programm. Er war der erste Großschlepper von Fendt und dank seinem Dreizylinder-Dieselmotor das größte, schwerste und leistungsstärkste Dieselross, das je gebaut wurde. Neben der Zielgruppe der landwirtschaftlichen Großbetriebe sollten auch Gewerbe und Industriebetriebe angesprochen werden, die eine Nutzung dieses Traktors als Zugmaschine abstreben. Aus diesem Grund konnte der F 40 U auf Wunsch mit einer Druckluftbremsanlage ausgestattet werden. Die

maximale Bruttoanhängelast dieses Großtraktors betrug ca. 22.000 Kilogramm. Der F 40 U wurde 1958 vom neuen Favorit der ff-Reihe abgelöst. ◀

**Den F 28 gab es in den Versionen P und H (Hackfruchtausführung). Dieses aus dem Jahr 1954 stammende Exemplar ist ein F 28 P, der einen wassergekühlten Zweizylinder-Motor von MWM besitzt. Die PS-Leistung lag – wie der Name sagt – bei 28 PS.**



### TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross F 28
Bauzeit	1951–1958
Motor	Viertakt-Diesel (MWM KDW 415 Z)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	2
Hubraum	2.300 ccm
Nenn Drehzahl	600–1.500 U/min
Leistung	28 PS
Getriebe	ZP A 15
Gänge	5V 1R
Eigengewicht	F 28 P: 1.720 kg F 28 H: 1.800 kg
Abmessungen	F 28 H: L = 3.110 mm B = 1.520 mm H = 1.720 mm F 28 P: L = 3.020 mm B = 1.580 mm H = 1.660 mm
Radstand	1.870 mm

### TECHNISCHE DATEN

Typ	Dieselross F 40 U
Bauzeit	1951–1958
Motor	Viertakt-Diesel (MWM KDW 415 D)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	3
Hubraum	3.534 ccm
Nenn Drehzahl	550–1.500 U/min
Leistung	40 PS
Getriebe	ZF A 17
Gänge	6V 1R (Schnellgang-übersetzung auf Wunsch)
Eigengewicht	2.500 kg
Abmessungen	L = 3.600 mm B = 1.870 mm H = 1.900 mm
Radstand	2.255 mm

Der F 12 HL wurde zusammen mit dem F 12 GH gebaut. Wichtigster Unterschied war der luftgekühlte Motor des F 12 HL. Mit diesen Modellen wollten die Allgäuer sich bei den Einsteigern in die Motorisierung der Landwirtschaft noch besser positionieren. Die leichten Einzylinderschlepper zeichneten sich durch ihre Sparsamkeit aus.



### TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1953–1958
Motor	Viertakt-Diesel (MWM AKD 12 E oder 112 E)
Verfahren	Direkteinspritzer
Kühlung	Luft
Zylinder	1
Hubraum	905 ccm
Nenn Drehzahl	k.A.
Leistung	12 PS
Getriebe	Zahn- und Klauenschaltgetriebe (Fendt)
Gänge	6V 2R
Eigengewicht	1.150 kg
Abmessungen	L = 2.620 mm H = 1.470 mm B = 1.500 mm
Radstand	1.593 mm

**Einsatz:** Mitte der Fünfzigerjahre entdeckte die deutsche Traktorindustrie die Kleinbauern als lohnende Zielgruppe. Sie hatten kaum finanziellen Spielraum, aber die Gruppe war recht groß und deshalb interessant, wenn man ihnen einen billigen, leichten Allroundschlepper bot. Nicht zuletzt die Bäuerinnen sollten mit solch einem Modell angesprochen werden.

**Varianten:** Fendt entwickelte einen Kleinschlepper, der sich durch einen niedrigen Verbrauch und geringen Wartungsbedarf auszeichnete. Viele Kunden waren

technisch kaum erfahren. Um möglichst viele Menschen anzusprechen, wurde der F 12 in zwei Varianten angeboten: die wassergekühlte hieß F 12 GH und die luftgekühlte F 12 HL. Beide wurden weit über 15.000-mal verkauft. Der hier vorgestellte F 12 HL verkaufte sich deutlich besser, denn bei einem luftgekühlten Motor gab es weniger zu tun. Seine hohe Bodenfreiheit und das leichte Schleppergewicht machten dieses Modell auch als Hackfruchtschlepper interessant. Die Bruttoantriebslast war mit etwa 6.500 Kilogramm noch sehr ansprechend. ◀

**Der F 12 HL war als vielseitiger Kleinschlepper in der Lage, auf einem kleinen Bauernhof alle anfallenden Arbeiten zu verrichten, doch man konnte ihn auch als Zweitschlepper sehr gut heranziehen. Er hatte ein Sechsgang-Getriebe, Differenzialsperre und eine serienmäßige Zapfwelle.**





1954 führte Fendt einen modernen Zweizylinder-Schlepper mit luftgekühltem MWM-Motor ein: den F 24 L. Fendt hatte sehr schnell auf die Herausforderung durch Deutz und Eicher reagiert und bot die meisten neuen Modelle in zwei Versionen an – mit luftgekühltem oder mit wassergekühltem Motor.

**Einsatz:** Um die Lücke zwischen dem F 20 und dem F 28 zu schließen, wurde 1954 ein 24-PS-Dieselross ins Programm genommen, das sich an die vielen Mittelbetriebe richtete. Als Antriebsquelle diente ein moderner, luftgekühlter Direkteinspritzer-Zweizylinder von MWM. Er zeichnete sich durch niedrigeren Verbrauch, große Laufruhe und gute Starteigenschaften aus. Fendt hatte für den F 24 L eine Fülle technischer Neuerun-

gen aufgenommen und den Traktor zu einer echten Allzweckmaschine entwickelt. **Technik:** Besonders fortschrittlich war die Fendt-Hydraulik, die nicht nur den Kraftheber zum Arbeiten brachte, sondern auch einen Frontlader mit verschiedenen Anbaugeräten einsetzbar machte. Sogar einen Schneepflug oder ein Planierschild konnte der Fahrer – ohne Hilfe eines anderen – an den Frontlader anbringen. Das machte diesen Schlepper

auch für Kommunen oder Industriebetriebe interessant. Neben der Dreipunkt-Aufhängung nach dem Prinzip Fergusons konnte man auch einen Vierpunkt-Kraftheber haben, der damals in Deutschland noch verbreitet war. ◀

#### TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1954–1958
Motor	Viertakt-Diesel (MWM AKD 12 Z oder 112 Z)
Verfahren	Direkteinspritzer
Kühlung	Luft
Zylinder	2
Hubraum	1.810 ccm
Nennrehzahl	650–2.000 U/min
Leistung	24 PS
Getriebe	Zahn- und Klauenschaltgetriebe (Fendt)
Gänge	6V 2R
Eigengewicht	1.385 kg
Abmessungen	L = 2.945 mm H = 1.580 mm B = 1.760 mm
Radstand	1.809 mm



Der F 24 L besaß ein Sechsgang-Getriebe aus eigener Fertigung und eine fußbetätigte Differenzialsperre. Ein hydraulischer Kraftheber und die Dreipunktaufhängung gehörten ebenso zur Ausstattung wie die Möglichkeit, einen Frontlader anbauen zu lassen.

Der F 24 W wurde vor allem von mittleren landwirtschaftlichen Betrieben gekauft. Das reichhaltige Zubehör, das man (gegen Aufpreis) mitgeliefert bekam, machte den F 24 W zum universal einsetzbaren Traktor. Für die nötige Trockenheit des Fahrers bei Schlechtwetter konnte ein Verdeck sorgen, das mit großer Windschutzscheibe und Scheibenwischer ausgestattet war.



**Varianten:** Ein Jahr nach dem F 24 L zog Fendt mit einer Variante nach, die einen wassergekühlten Motor besaß. Der war allerdings weniger modern und arbeitete noch nach dem Wirbelkammerverfahren. Der Hubraum war auch etwas kleiner als der des luftgekühlten Bruders, die PS-Leistung erwies sich jedoch als identisch. Fendt hatte mit dem F 24 einen leistungsfähigen Traktortyp geschaffen.

**Ausstattung:** Doch wichtig war auch das sehr umfangreiche Zubehör, das man zusammen mit dem Schlepper einsetzen konnte. Zapfwelle, Riemenscheibe, Differenzialsperre und Lenkbremse gehörten zum Standard. Ein Allwetterverdeck, Belastungsgewichte für Zugaufgaben, zusätzliche Anzeigegeräte oder scheinbar so einfache Gegenstände wie ein Sitzkissen oder eine Reifenluftpumpe wurden angeboten.

Die Hydraulik für Kraftheber und Frontlader konnte natürlich auch beim F 24 W installiert werden. Fendt achtete darauf, dass alle Anbaugeräte stets von einer Person allein und ohne Werkzeug montiert werden konnten – ein Helfer wäre viel zu teuer gewesen. Der F 24 war ein Vorläufer des Farmer 1, der wieder mit zwei Motorvarianten gebaut wurde. Es gab jedoch noch eine Zwischenstufe. ◀

## TECHNISCHE DATEN

Bauzeit	1955–1958
Motor	Viertakt-Dieselmotor (MWM KD 12 Z)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	2
Hubraum	1.700 ccm
Nenn Drehzahl	650–2.000 U/min
Leistung	24 PS
Getriebe	Zahn- und Klauenschaltgetriebe (Fendt)
Gänge	6V 2R
Eigengewicht	1.385 kg
Abmessungen	L = 2.945 mm B = 1.580 mm H = 1.760 mm
Radstand	1.809 mm

Ein Jahr nach der luftgekühlten Version stellte Fendt 1955 den F 24 W mit einer Wasserkühlung vor. Die PS-Zahl der beiden Modelle lag gleichauf bei 24 PS, jedoch hatte der F 24 W einen kompakteren Zweizylinder-Motor. Beide Aggregate bezog man von der Firma MWM. Fendt konnte so die Liebhaber beider Kühlsysteme befriedigen.





Sowohl der wassergekühlte als auch der luftgekühlte F 17 bezogen ihre Motoren von MWM. Der F 17 W hatte dabei den kleineren Hubraum, leistete aber ebenfalls 17 PS.

**TECHNISCHE DATEN**

Typ	Dieselross F 17 L
Bauzeit	1956–1959
Motor	Viertakt-Diesel (MWM AKD 311 Z)
Verfahren	Direkteinspritzer
Kühlung	Luft
Zylinder	2
Hubraum	1.400 ccm
Nenn Drehzahl	1.980 U/min
Leistung	17 PS
Getriebe	Zahn- und Klauenschaltgetriebe (Fendt)
Gänge	6V 2R
Eigengewicht	1.280 kg
Abmessungen	L = 2.760 mm B = 1.580 mm H = 1.740 mm
Radstand	1.757 mm

**Varianten:** 1956 präsentierte Fendt gleichzeitig den F 17 L und den F 17 W. Die angehängten Buchstaben verraten bereits, dass der eine mit luftgekühltem, der andere mit einem wassergekühlten Motor ausgestattet war. Beide besaßen einen Zweizylinder-Motor, doch wie schon beim stärkeren F 24 war der Typ L mit einem Direkteinspritzer versehen. Auch mit diesem Modell waren Frontladereinsätze möglich, doch war für den Betrieb eine einsetzbare verstärkte Zusatzfederung nötig. Das kombinierte Zahn- und Klauenschaltgetriebe war eine Eigenentwicklung und besaß sechs Vorwärtsgänge.

**Konstruktion:** Etwas weniger, da teurer, verkaufte sich das 17-PS-Modell mit Wasserkühlung. Eine besondere Neuheit, die es bei den F 17 zum ersten Mal gab, war die Neukonstruktion des Mähauzugs, der nach Herstellerangaben 50 Prozent leichter zu bedienen war. Dank der Hydraulikeinrichtung konnte der Dreipunkt-Kraftheber die Arbeit des Anbauens von Geräten oder Wagen deutlich vereinfachen. Die technisch bessere Performance bedeutete das Aus für das Erfolgsmodells F 15. Beide F 17 wurden bis 1959 gebaut und erlebten dann das Ende der Dieselross-Ära mit. ◀

**TECHNISCHE DATEN**

Typ	Dieselross F 17 W
Bauzeit	1956–1959
Motor	Viertakt-Diesel (MWM KD 211 Z)
Verfahren	Wirbelkammerverfahren
Kühlung	Wasserumlaufkühlung
Zylinder	2
Hubraum	1.250 ccm
Nenn Drehzahl	1.980 U/min
Leistung	17 PS
Getriebe	Zahn- und Klauenschaltgetriebe (Fendt)
Gänge	6V 2R
Eigengewicht	1.280 kg
Abmessungen	L = 2.680 mm B = 1.570 mm H = 1.730 mm
Radstand	1.757 mm



**Das Dieselross F 17 wurde zwischen 1956 und 1959 sowohl mit luftgekühltem als auch mit wassergekühltem Motor gebaut. Dieses Zweizylinder-Modell war für kleinere Betriebe bestimmt, die einen universal einsetzbaren und nicht zu teuren Schlepper suchten. Zum Lieferumfang gehörte auch ein Dreipunkt-Kraftheber.**