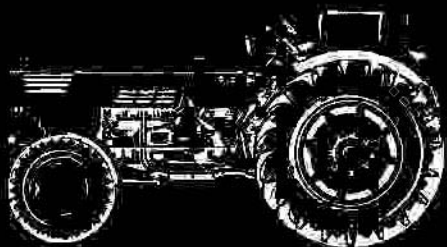




D 6806

D 7206



www.deutz-traktoren.de

Bedienungsanleitung

D 6806

D 7206

Klöckner-Humboldt-Deutz AG



KHD

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vor Inbetriebnahme	3
Unfallverhütung	4
Technische Daten D 68 06	6
D 72 06	6
KONTROLL- UND BEDIENUNGSORGANE	10
Inbetriebnahme des Traktors	17
Fahrersitz	20
Bereifung	22
Ballastierung mit Gewichten	23
Wasserballast	24
Spurverstellung	26
DEUTZ-TRANSFERMATIK-SYSTEM	29
Dreipunkt-Kupplung	30
Kraftheber	31
Bedienung des Krafthebers	32
Höhenbegrenzung der Anhängeschiene	34
Einstellen der Geber-Empfindlichkeit	34
Einstellen der Dreipunkt-Kupplung	35
DEUTZ-HITCH	38
Zusatzsteuergeräte	42
Riemenscheibenantrieb	44
Anhängerkupplung	45
WARTUNG UND PFLEGE	47
Nachstarbeiten	58
Allradantrieb	63
Elektrische Anlage	65
Fahrzeug-Konservierung	67

Lieber DEUTZ-Traktorfahrer

Diese Bedienungsanleitung enthält die wichtigsten Bedienungs- und Wartungsvorschriften, die zum störungsfreien Betrieb der DEUTZ-Traktoren **D 68 06** und **D 72 06** erforderlich sind. Wir empfehlen Ihnen dringend, sie vor **Inbetriebnahme des Traktors aufmerksam zu lesen** und später immer griffbereit beim Fahrzeug zu belassen.

Legen Sie besonderen Wert auf die Einhaltung der Wartungszeiten. Ihr Traktor dankt es Ihnen durch stete Betriebsbereitschaft und lange Lebensdauer. Versuchen Sie nicht, Störungen zu beheben oder Reparaturen auszuführen, für die Ihnen die Erfahrung oder die evtl. notwendigen Spezialwerkzeuge fehlen. Nehmen Sie im Bedarfsfall eine DEUTZ-Kundendienst-Werkstatt in Anspruch. Hier haben Sie die Gewähr, daß Ihr Traktor von geschulten Fachkräften instand gesetzt wird.

Es ist vorteilhaft, das Fahrzeug ab und zu in einer solchen Spezialwerkstatt überprüfen zu lassen. Dadurch werden Störungen rechtzeitig erkannt und können behoben werden, bevor größerer Schaden eintritt.

Geben Sie bitte grundsätzlich bei allen schriftlichen oder mündlichen Anfragen die Typenbezeichnung, z. B. **D 68 06**, die Variante sowie Fahrgestell- und Motornummer an. Sie erleichtern damit die Erledigung.

Die Fahrgestellnummer können Sie dem Fahrzeugtypenschild, welches sich rechts vorne am Vorderachslagerbock des Traktors befindet, entnehmen. Die Motornummer sowie Motortype finden Sie auf dem Typenschild des Motors (auf der linken Motorseite).

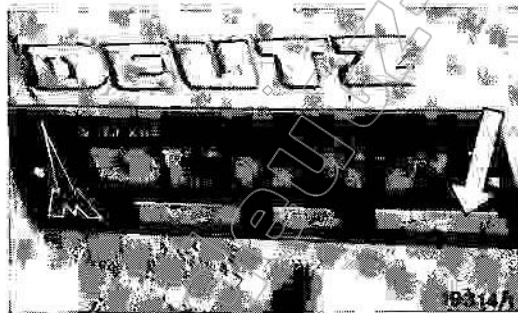


Bild 1 Typenschild - Motor

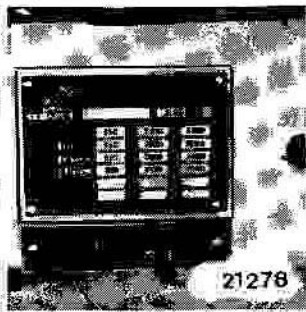


Bild 2
Typenschild - Fahrgestell

Beachten Sie bitte die Angaben über die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte bei den verschiedenen Bereifungen.

Die Variante ersehen Sie aus den Fahrzeugpapieren.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg mit Ihrem

DEUTZ-TRAKTOR

Überprüfen Sie Ihren Traktor vor jeder Inbetriebnahme auf Verkehrs- und Betriebssicherheit

Kontrollieren Sie bei stehendem Fahrzeug:

- den Kraftstoffvorrat im Tank (Tank nie leertahren)
- den Ölstand im Motor
- die Reifen auf eingedrungene Fremdkörper
- den Reifendruck und die Räderbefestigung
- die Beleuchtung (Scheinwerfer, usw.)
- die Anhängerkupplung
- die Verriegelung der Bremsfußhebel

und bei einer kurzen Probefahrt

- die Fahrkupplung, die Lenkung und die Bremsen

Lassen Sie vorhandene Mängel sofort beseitigen! Beachten Sie bei Fahrten auf öffentlichen Verkehrswegen die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung.

Die techn. Angaben, Abbildungen und Maße in dieser Anleitung sind unverbindlich. Irgendwelche Ansprüche können daraus nicht abgeleitet werden. Wir behalten uns vor, Verbesserungen an den Traktoren vorzunehmen, ohne diese Anleitung zu ändern.

Unfallverhütung

Bei der Konstruktion der DEUTZ-Traktoren wurde besondere Sorgfalt auf die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer gelegt.

Unfälle können jedoch nur dann vermieden werden, wenn alle mit dem Fahrzeug in Berührung kommenden Personen die möglichen Gefahrenquellen erkennen und sich danach verhalten.

Bitte beachten Sie folgende Hinweise:

1. Beim Befahren öffentlicher Straßen ist die Kenntnis der Straßenverkehrsordnung Bedingung. Der Fahrer muß im Besitz des gültigen Führerscheines sein.
2. Der Fahrer trägt die Verantwortung für die Sicherheit seines Beifahrers und des evtl. eingesetzten Bedienungspersonals für Anbaugeräte.
3. Bremsen und Lenkung stets in Ordnung halten. Bei Straßenfahrten Bremspedale miteinander verriegeln.
4. Tragen Sie fest anliegende Arbeitskleidung, die sich nicht an drehenden oder vorstehenden Teilen verfangen kann.
5. Anhängegeräte nur mit den vorgeschriebenen Vorrichtungen, nicht mit Draht oder Seilen befestigen
6. Fahrzeug niemals unbeaufsichtigt verlassen solange der Motor noch in Betrieb ist. Verlassen Sie auch bei langsamer Fahrt niemals den Fahrersitz.
7. Stellen Sie alle Betriebsschaltungen vor Verlassen des Fahrzeuges auf Null- bzw. Aus.
8. Alle Wartungsarbeiten oder Reparaturen nur bei abgestelltem Motor und abgesenkten Hydraulikgeräten durchführen. Fahrzeug gegen Wegrollen sichern.
9. Beim Ankuppeln von Anhängegeräten oder Anhängern besondere Vorsicht wachen lassen. Anhänger gegen Wegrollen sichern.
10. Bei Arbeiten mit der Zapfwelle darf sich niemand im Bereich der sich drehenden Zapf- oder Gelenkwelle aufhalten. Nach Beendigung der Arbeiten Zapfwelle wieder abdecken.
11. Beim Befahren steiler Hänge sind plötzliche Kurven bei Bergauf- oder -abfahrt zu vermeiden.
12. Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.

Beachten Sie bitte – erst denken, dann handeln!

Traktoren-Ausführungen (Varianten)

In den Fahrzeugpapieren sind die Ausführungen der Traktoren als **Buchstaben-**gruppen zusammengefaßt (z. B. SKLU).

Untenstehende Aufschlüsselung gibt Ihnen eine Übersicht über deren Bedeutung.

Varianten-Schlüssel:

S = Schnelle Getriebeübersetzung über 20 km/h

K = Kriechgang- bzw. Super-Kriechgang-Gruppe

L = Getriebe-Synchronisierung

F = Motorzapfwelle (Doppelkupplung)

U = Unabhängige Zapfwelle

D = Duo-Zapfwelle 540/100 U/min

Einzelne Hinweise in dieser Anleitung beziehen sich direkt auf diese Ausführungen.

Wir empfehlen Ihnen daher, die Ausführung (Variante) Ihres Traktors hier zu vermerken, damit Sie sich beim Lesen dieser Anleitung sicher orientieren können.

Traktortype

Variante

Technische Daten

D 68 06 / A (Allrad)

Motor

DEUTZ-Vierzyl.-Viert.-Diesel	F4L 912
Direkteinspritzg., luftgek.	2300 U/min
Leistung DIN	67 PS (49 kW)
Bohrung/Hüb	100/120 mm
Hubraum	3768 cm ³
Kraftstoffverbr.: spezifisch	160-165 g/PS ^h
im Jahresmittel (DIN 9606)	5,0-9,5 kg/h
Kraftstoffvorrat	92 l
Ölfüllung	9,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 55.4
Gangzahl vor-/rückwärts	12/4
davon sperrsynchroisiert (nicht bei Allrad)	6/2
Ölfüllung	36 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässig. Drehmoment	1 1/8" / 160 mkg
Motor-ZW 540 U/min	2020 Mot.-Umdr.
DUO-ZW 540/1000 U/min	bei 2020/2170 Motor-Umdr.

Kraftheber

Ölvorrat/Fördermenge	K 45.1
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	14 l/27,2 l/min
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	7 l/21 l
Hubkraft a. d. Anhängeschiene	200 bar/1930 mkg
	2600 kg

Mähantrieb

Drehzahl, hydr. Ausführung	1250 U/min
----------------------------	------------

Technische Daten

Varianten SUL / SULD / SUD

Geschwindigkeiten in km/h

bei Bereifung	14-30	12-36 / 15-30 / 14-34 / 15,5-38
1. Gang vorwärts	2,1	2,1
2. Gang vorwärts	3,4	3,4
3. Gang vorwärts	4,1	4,2
4. Gang vorwärts	5,7	5,9
5. Gang vorwärts	4,4	4,5
6. Gang vorwärts	6,5	6,8
7. Gang vorwärts	8,4	8,7
8. Gang vorwärts	11,5	12,0
9. Gang vorwärts	9,0	9,4
10. Gang vorwärts	14,0	14,6
11. Gang vorwärts	17,6	18,3
12. Gang vorwärts	25,0	25,0
1. Gang rückwärts	5,2	5,4
2. Gang rückwärts	8,1	8,4
3. Gang rückwärts	10,2	10,6
4. Gang rückwärts	14,0	14,6

Abmessungen und Gewichte

bei Bereifung	12-38	14-30	14-34	15-30
Radstand	mm	2150		
Länge	mm	3710		
Breite	mm	1960	2040	2070
Höhe bis Lenkrad	mm	1810	1810	1810
bis Schutzrahmen	mm	2690	2660	2690
Bodenfreiheit unter Vorderachse	mm	500	520	
Spurweite vorn normal/Teleachse	mm	1450 u. 1630 / 1450-1950		
hinten normal	mm	1520 u. 1820		
Verstellrad	mm	1420-2020		1520-2020
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse	m	3,4 / 3,8		
Leergewicht einschl. Kraftf. u.:	kg			
Schutzrahmen	kg	2645	2695	2710
zulässiges Gesamtgewicht	kg	5000		
Allradausführung Bereifung		9-24 / 14-30	10-24 / 15-30	
Radstand	mm	2180		
Bodenfreiheit unter Differential und Vorderachse	mm	340		360
Spurweite vorn	mm	1640		
Wenderadius	m	4,8		
Leergewicht einschl. Kraftf. u.:	kg			
Schutzrahmen	kg	3185		3275
zulässiges Gesamtgewicht	kg	5000		

Technische Daten

D 72 06 / und Allrad

Motor

DEUTZ-Vierzyl.-Viert-Diesel	F4L 912
Direkteinspritzg., luftgek.	2300 U/min
Leistung DIN	70 PS (52 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	3768 cm ³
Kraftstoffverbr., speziell im Jahresmittel (DIN 9606)	160–165 g/PS _h 5,3–10,0 kg/h
Kraftstoffvorrat	92 l
Ölfüllung	9,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 55.4
Gangzahl vor-/rückwärts	12/4
davon sperrsynchrisiert (nicht bei Allrad)	6/2
Ölfüllung	36 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässig. Drehmoment	1 3/8" / 160 mkp
DUO-ZW 540/1000 U/min	bei 2020/2170 Motor-Umdf.

Kraftheber

Ölvorrat/Fördermenge	14 l / 27,2 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	7 l / 21 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	200 bar / 1930 mkp
Hubkraft a. d. Anhängeschiene	2600 kp

Mähantrieb

Drehzahl, hydr. Ausführung	1250 U/min
----------------------------	------------

Technische Daten

Varianten

Geschwindigkeiten in km/h

bei Bereifung	SULD / SUD	
	14 - 30	15 - 30 / 14 - 34 / 15,5 - 38
1. Gang vorwärts	2,1	2,1
2. Gang vorwärts	3,4	3,4
3. Gang vorwärts	4,1	4,2
4. Gang vorwärts	5,7	5,9
5. Gang vorwärts	4,4	4,5
6. Gang vorwärts	6,5	6,8
7. Gang vorwärts	8,4	8,7
8. Gang vorwärts	11,5	12,0
9. Gang vorwärts	9,0	9,4
10. Gang vorwärts	14,0	14,6
11. Gang vorwärts	17,6	18,3
12. Gang vorwärts	25,0	25,0
1. Gang rückwärts	5,2	5,4
2. Gang rückwärts	8,1	8,4
3. Gang rückwärts	10,2	10,6
4. Gang rückwärts	14,0	14,6

Abmessungen und Gewichte

bei Bereifung	14 - 30	14 - 34	15 - 30	15,5 - 38
Radstand	mm	2410		
Länge	mm	3960		
Breite	mm	2040	2070	2020
Höhe bis Lenkrad	mm	1800	1810	1810
bis Schutzrahmen	mm	2660	2710	2700
Bodenfreiheit unter Vorderachse	mm	550	570	
Spurweite vorn normal/Tealachse	mm	1420-1920		
hinten normal	mm	1520 u. 1820		
Verstellrad	mm	1520-2020		
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse	m	3,6 / 4,1		
Leergewicht einschl. Kraftf. u. Schutzrahmen	kg	2760	2775	2820
zulässiges Gesamtgewicht	kg	5000		

Allradausführung Bereifung

	9-24 / 14-30	10-24 / 15-30
Radstand	mm	2410
Bodenfreiheit unter Differential und Vorderachse	mm	340
Spurweite vorn	mm	1640
Wenderadius	m	4,9
Leergewicht einschl. Kraftf. u. Schutzrahmen	kg	3220
zulässiges Gesamtgewicht	kg	5000

Funktionen der Kontroll- und Bedienungsorgane



Bild 3

1. Hand-Drehzahlverstellhebel

Mit dem Hand-Drehzahlverstellhebel werden die Motordrehzahlen für konstante Fahrgeschwindigkeiten oder Zapfwellendrehzahlen eingestellt.



Bild 4

2. Feststellbremse (Handbremse)

Zum Feststellen des Traktors Handbremse anziehen und einrasten lassen. Zum Lösen der Bremse Handhebel ausrasten (nach links oder rechts drehen) und nach vorne führen.

3. Fußbremse — links und rechts — (Betriebsbremse)

Die Fußbremse ist als Zweipetalbremse ausgeführt (Fahr- und Lenkbremse). Während der Straßenfahrt müssen beide Pedale mit dem Sperrhebel (X) verriegelt sein, damit bei Betätigung die Bremswirkung gleichmäßig auf die Hinterräder übertragen wird. Zur Unterstützung des Lenkvorganges bei Feldarbeiten oder beim Rangieren können die Fußhebel nach Lösen des Sperrhebels einzeln betätigt werden.

Achtung! Um Unfälle zu vermeiden, Lenkbremse nur feinfühlig bedienen. Die Lenkbremsen dürfen keinesfalls bei eingeleger Differential Sperre höheren Geschwindigkeiten und Straßenfahrten benutzt werden.

4. Fußdrehzahlverstellung

Bei Straßenfahrt erfolgt die Drehzahlverstellung mit dem Fußhebel (Handdrehzahlverstellungshebel in Leerlaufstellung).

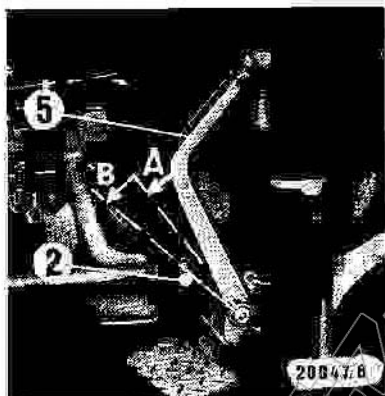


Bild 5

5. Kupplungsfußhebel

Doppelkupplung / Fahr- und Zapfwellenkupplung (Variante - F -)

Zum Einlegen des Gruppenwählhebels, des Anfahranges und beim Gangwechsel während der Fahrt, wird der Fußhebel (5) durchgedrückt, bis sich ein fühlbarer Widerstand bemerkbar macht, was ungefähr dem halben Weg des Kupplungsfußhebels entspricht — A —

Das Wechselgetriebe ist dann ausgeschaltet, und der gewünschte Gang kann eingelegt werden.

Das Einschalten der Zapfwelle darf nur bei ausgerückter Zapfwellenkupplung erfolgen. Zum Auskuppeln wird der Fußhebel (5) bis zum Anschlag (2) durchgedrückt — B — (Bild 5) und dann nach einer kleinen Pause der Schalthebel der Zapfwelle betätigt.

6. Mehrzweckschalter

Der Mehrzweckschalter dient zur Betätigung des Abblend- und Fernlichtes, der Richtungsanzeige, des Signalhornes und der Lichthupe.

Normalstellung = Abblendlicht (Normallicht), H — Knopf nach rechts = Fernlicht oder Lichthupe (wenn eingebaut), R — Knopf nach oben = Blinklicht rechts (wenn eingebaut), L — Knopf nach unten = Blinklicht links (wenn eingebaut), Knopf drücken = Betätigung des Signalhornes.

Die Funktion des Blinklichtes wird durch 3 Leuchten in der Kontrolleuchtenleiste (9) angezeigt: a = 1. Leuchte (links) — Schlepper, b = 2. Leuchte — 1. Anhänger, c = 3. Leuchte — 2. Anhänger, (Bild 3)

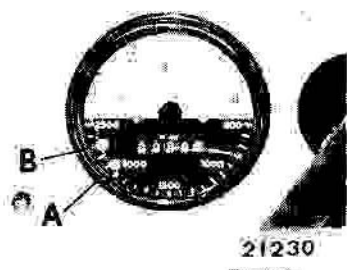


Bild 6

7. Traktormeter

Obere Hälfte = Anzeige der Geschwindigkeit im 1.-4. Schnellgang und im 4. Langsamtgang

Untere Hälfte = Anzeige der Motordrehzahlen und Betriebsstundenzähler

Marke - A - = Motor-Drehzahl 2020 = 540 Upm Zapfwelle

Marke - B - = Motor-Drehzahl 2170 = 1000 Upm Zapfwelle

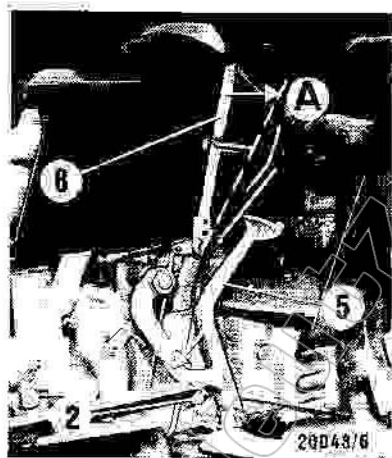


Bild 7

8. Schalthebel für unabhängige Zapfwellenkupplung

(Variante - U -)

Hebel ⑧ nach vorne = Zapfwellenkupplung eingerückt. Hebel zurückgezogen = Zapfwellenkupplung ausgerückt - A -

Zum Einschalten der Zapfwelle, Zapfwellenkupplung durch Anziehen des Hebels ⑧ trennen. (Hebel festhalten oder in die Kulisse einlegen.) Dann mit dem Zapfwellenschalthebel Zapfwelle einschalten und Hebel ⑧ wieder nach vorne führen. Läßt sich die Zapfwelle nicht einschalten - Hebel ⑧ bei laufendem Motor kurz vor- und zurückführen und dabei den Zapfwellenschalthebel einlegen

Zapfwelle nie mit Gewalt schalten. Zum Warten mit zapfwellenangetriebenen Arbeitsgeräten muß die Zapfwellenkupplung getrennt werden. (Hebel ⑧ zurückziehen und in die Kulisse legen.) Bei Nichtgebrauch der Zapfwelle muß die Zapfwellenkupplung ein- und die Zapfwelle ausgeschaltet sein

Der Kupplungsfußhebel ⑤ wird nur zum Schalten der Gruppen und der Fahrgänge benötigt. (Fußhebel bis Anschlag ② durchdrücken.)

9. Kontrolleuchten-Leiste

- d – gelb = Ladekontrolleuchte (muß bei laufendem Motor erlöschen).
Leuchtet sie weiter, wird die Batterie nicht geladen. (Keilriemenspannung prüfen.)
- e – blau = Fernlicht – Lichttupe (wenn vorhanden) – wird mit dem Mehrzweckschalter betätigt.
- f – rot = Öldruckkontrolleuchte (muß bei laufendem Motor erlöschen).
Leuchtet sie weiter, ist kein Öldruck mehr vorhanden. (Störungstabelle)
- g – gelb = Anzeige für Luftfilterwartung

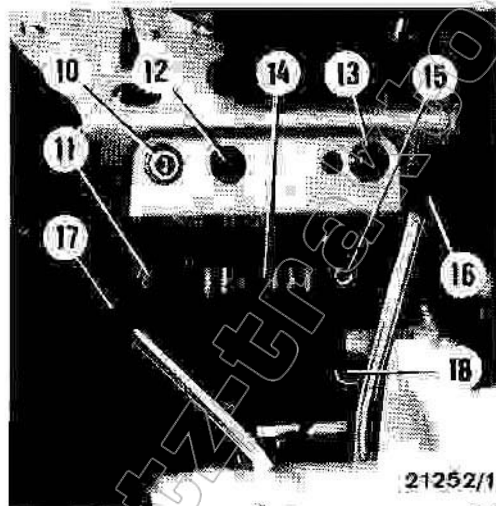


Bild 8



Bild 9

10. Schaltschloß

Das Schaltschloß hat 5 Positionen, die mit dem Zündschlüssel geschaltet werden.

Es bezeichnen: P = Parklicht (Schlüssel ganz nach links gedreht), 0 = alles abgeschaltet (außer Steckdose), 1 = Motor ist startklar, 2 = Standlicht, 3 = Fernlicht.

11. Warnblinkschalter

Beim Einschalten leuchten alle Blinkleuchten (auch an den Anhängern) in bestimmten Intervallen gleichzeitig auf.

12. Anlaßzugschalter

Der Anlaßzugschalter hat zwei Schaltstellungen: 1. Schaltstellung (Raste) = Vorheizanlage eingeschaltet (Kaltstart-Einrichtung), 2. Schaltstellung (Anschlag) = Anlasser eingeschaltet.

Achtung — **Anlaßsperre!** Ist eine elektr. Anlaßsperre eingebaut, kann der Anlasser bei eingelegtem Gruppenschalthebel 17 (unsynchronisiert) bzw. Gangschalthebel 16 bei synchronisiertem Getriebe nicht eingeschaltet werden. Schalthebel zuerst in „0“-Stellung bringen.

13. Glühüberwacher

Der Glühüberwacher dient zur Kontrolle der Vorwärmanlage (Kaltstart-Einrichtung). Er glüht bei Schaltstellung 1 (Raste) des Anlaßzugschalters.

14. Sicherungskasten

Sechs 8 Ampere-Sicherungen

Zwei 16 Ampere-Sicherungen

15. Steckdose

Die Steckdose dient zum Anschluß eines 12-Voll-Verbrauchers (z.B. Handleuchte) und kann auch bei abgeschalteter Elektroanlage benutzt werden.

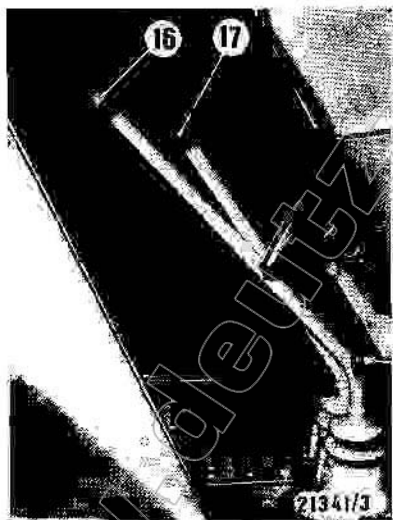


Bild 10

16. Gangschalthebel

17. Gruppenschalthebel

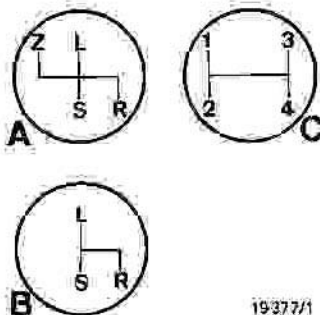


Bild 11

Bitte beachten Sie die Schaltsymbole Ihres Traktors-

A = Gruppenschaltung 12-Gang

B = Gruppenschaltung 8-Gang

C = Gangschaltung

L = langsame Gruppe

Z = Zwischengruppe

S = schnelle Gruppe

R = Rückwärtsgruppe

Achtung! Kriechgänge – soweit eingebaut – sind **nur** für Arbeiten vorgesehen, die keine größere Belastung des Traktorentriebwerks erfordern. Hierunter fallen z. B. Kulturarbeiten oder der Betrieb in Verbindung mit zapfwellenangetriebenen Arbeitsgeräten, die eine geringe Zugkraft erfordern.



Bild 12

18. Abstellzug

Zum Abstellen des Motors Knopf bis zum Anschlag herausziehen und festhalten, bis der Motor stillsteht (roter Knopf).

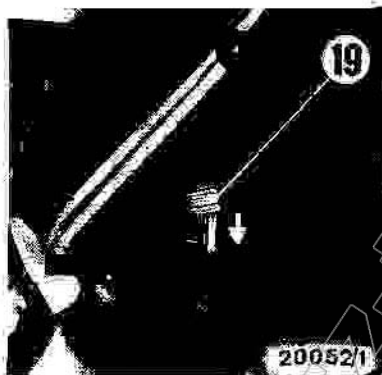


Bild 13

19. Differentialsperre

(Ausgleichgetriebesperre). Sperre vor Eintritt von ungleichmäßigem Schlupf der beiden Hinterräder einschalten. Der Schalthebel wird mit dem Fuß betätigt. Sperre vollständig einrasten. Dreht bereits ein Rad durch, muß zum Einschalten die Fahrkupplung aus- und langsam eingerückt werden. Die Sperre rastet selbsttätig aus, wenn der Hebel losgelassen wird. Evtl. Kupplung kurz ausrücken.

Achtung! Die Differentialsperre darf nur für Geradeausfahrten benutzt werden.

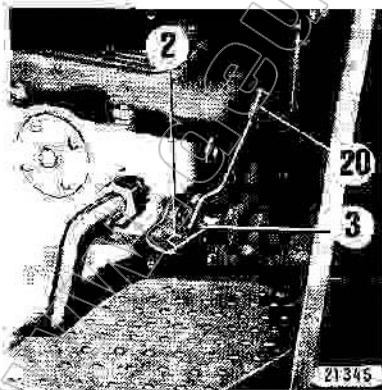


Bild 14

20. Schalthebel für Zapfwelle 540 Upm

Wählhebel ② nach vorn:

Zapfwelle = 540 Upm ②

Wählhebel nach hinten: Aus ③

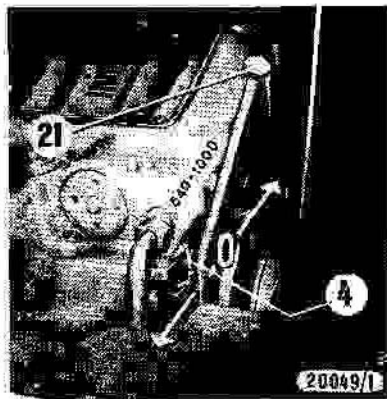


Bild f5

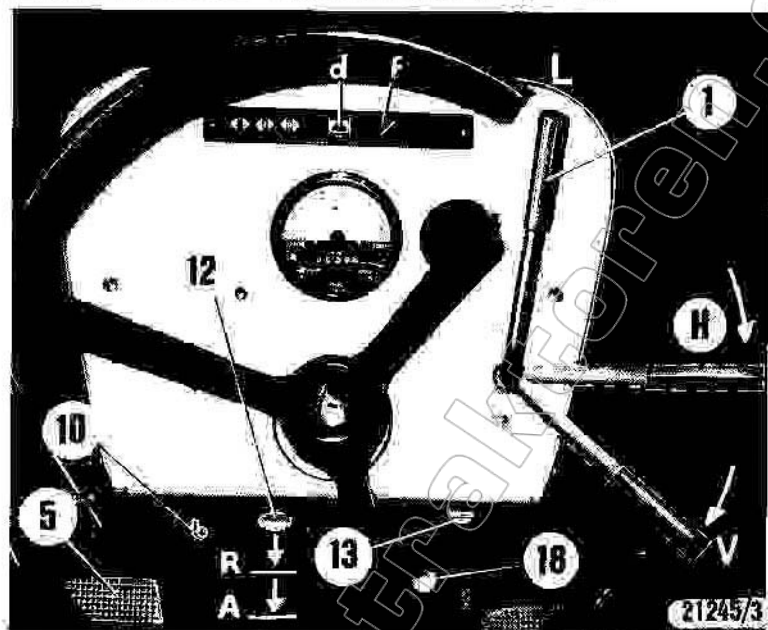
21. Schallhebel für Duo-Zapfwelle 540 und 1000 Upm

Hebel nach vorn = 540 Upm,
Hebel nach hinten = 1000 Upm,
Hebel in der Mitte = Aus-

Eine Sperre ④ verhindert, daß der Hebel unbeabsichtigt in die andere Drehzahl geschaltet werden kann.

Inbetriebnahme des Traktors

Vor dem Anlassen des Motors alle Schalthebel in Leerlaufstellung bringen. Kraftstoffvorrat prüfen. Die Handbremse muß angezogen sein.



Anlassen bei normalen Temperaturen

Bild 16

1. Handhebel der Drehzahlverstellung ① auf $\frac{1}{2}$ Last stellen – H –
2. Zündschlüssel ⑩ nach rechts in Position – I – drehen (Ladekontrollleuchte – d – gelb und Öldruckkontrollleuchte – f – rot müssen aufleuchten.) Zur Schonung der Batterie Fahr- und Zapfwellenkupplung auskuppeln.
3. Knopf des Anlaßzugschalters ⑫ bis zum Anschlag herausziehen – A –. Nach Anspringen des Motors den Knopf des Anlaßzugschalters sofort loslassen. **Anlasser nie bei laufendem Motor betätigen.** Falls der Motor nach ca. 10 Sekunden nicht anspringt, Knopf loslassen und den Anlaßvorgang wiederholen. Zur Schonung der Batterie muß zwischen den Startversuchen eine Pause von ca. 1 Minute eingelegt werden.

Anlassen bei tiefen Temperaturen

Punkte 1 und 2 wie bei normalen Temperaturen.

(Handhebel evtl. auf Vollast – V –)

3. Knopf des Anlaßzugschalters bis zur ersten Raste – R – herausziehen (und ca. 2 Minuten festhalten (vorheizen). (Glühüberwacher ⑬ beachten.) Danach bis zum Endanschlag – A – herausziehen (Anlasser wird eingeschaltet). Sobald sich der Motor mit eigener Kraft dreht, Knopf sofort loslassen. Bei nicht gleichmäßig laufendem Motor oder bei starker Rauchentwicklung ist es vorteilhaft, noch kurze Zeit nachzuheizen. Dazu den Anlaßzugschalter vorsichtig bis zur **ersten Raste** herausziehen.

Anfahren

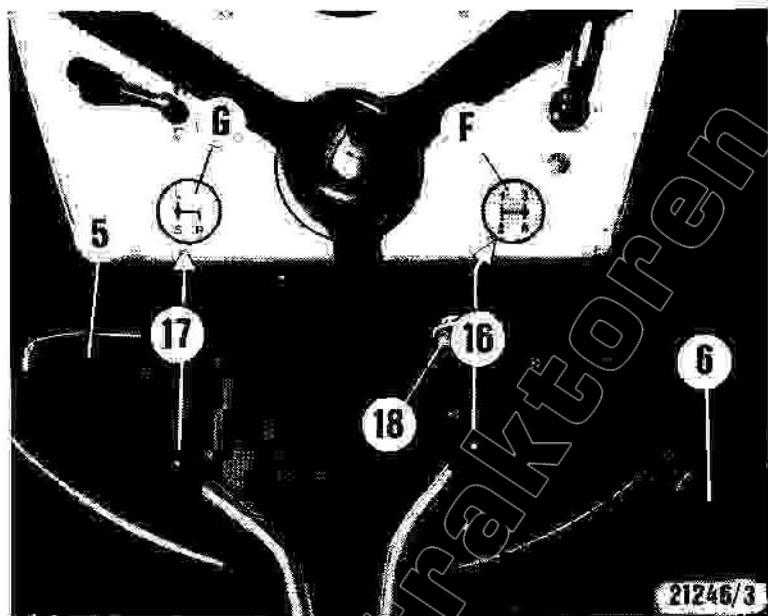


Bild 17

Anfahren

- Auskuppeln – je nach Ausführung (Fußhebel ⑤ bis zum Anschlag oder bis zum federnden Widerstand durchtreten).
- Gruppenwählhebel ⑰ in die gewünschte Gruppe einlegen.
- Für Transportfahrten Gangschalthebel ⑱ in den der **Anfahrtest** entsprechenden Gang einlegen. Zum Arbeitseinsatz auf dem Feld den der erforderlichen **Geschwindigkeit** entsprechenden Gang wählen.
- Motordrehzahl erhöhen. Kupplungsfußhebel langsam zurücknehmen und gleichzeitig die Handbremse lösen.
- Nach dem Anfahren Fuß vom Kupplungsfußhebel nehmen.

Aufwärtsschalten (synchronisiert und nicht synchronisiert)

- Auskuppeln und gleichzeitig Drehzahl verringern.
- Gangschalthebel ⑱ in den nächsthöheren Gang einlegen. (Schalthebel nicht ruckartig einschalten, sondern andrücken und einlegen.)
- Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

Achtung

Bei den Varianten – L – z. B. SUL, SULD sind der 3. und 4. Gang synchronisiert.

Zurückschalten (synchronisiert)

- Fahrgeschwindigkeit dem nächstkleineren Gang anpassen.
- Auskuppeln und den Schalthebel ⑥ mit leichtem Druck in die Schaltkulissee des nächstkleineren Ganges einlegen.
- Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

Zurückschalten (nicht synchronisiert)

- Fahrgeschwindigkeit dem nächstkleineren Gang anpassen.
- Auskuppeln und den Schalthebel ⑥ in Leerlaufstellung bringen.
- Wieder einkuppeln und Motordrehzahl mit dem Fußhebel ⑥ kurzzeitig erhöhen, schnell auskuppeln und den kleineren Gang einlegen.
- Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

Das Umschalten vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang oder umgekehrt darf nur bei stehendem Fahrzeug erfolgen.

Anmerkung

Bei Bergfahrten **vor Beginn der Steigung** auf den erforderlichen kleineren Gang zurückschalten. Bei Talfahrten mit Anhängelast rechtzeitig einen kleineren Gang einschalten. Im Gefälle nie auskuppeln und schalten (**Unfallgefahr**).
Bergab niemals schneller fahren als es bergauf gehen würde.

Anhalten

- Fahrgeschwindigkeit verringern.
- Auskuppeln, Gang- und Gruppenschalthebel auf Leerlauf stellen. Wenn erforderlich abbremsen. Handbremse ② (Bild 4) anziehen. (Bei Frostgefahr Traktor nicht mit der Handbremse feststellen, sondern einen kleinen Gang einlegen.)

Abstellen des Motors

Motor aus Vollast nicht plötzlich abstellen, sondern noch kurz zum Temperaturausgleich im Leerlauf weiterlaufen lassen. Dann den Knopf des Abstellzuges ⑧ (Bild 16) bis zum Anschlag herausziehen und festhalten bis der Motor stillsteht. Zündschlüssel auf 0 oder P stellen und abziehen.

Verstellbarer Fahrersitz

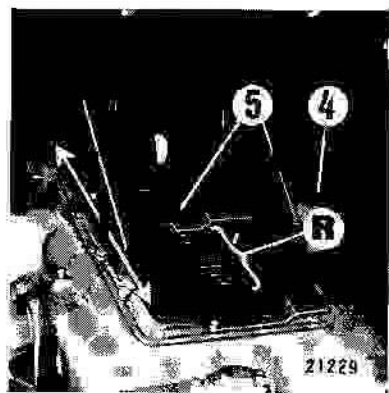


Bild 18



Bild 19

Der Fahrersitz kann der Größe und dem Gewicht des Fahrers angepaßt werden.

Die Einstellung erfolgt bei belastetem Sitz (Fahrer aufgesessen).

Wird der Hebel ④ angehoben, kann der Sitz nach vorn oder hinten verschoben werden (Rasten = R =)

Hebel anschließend wieder einrasten ⑤.

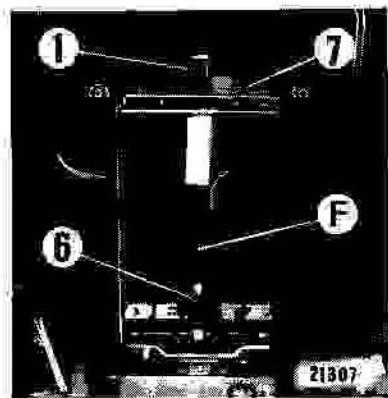
Nach Lösen der beiden Flügelmuttern ② kann die Rückenlehne in der Höhe verstellt werden.

Die Einstellung der Federung (Fahrergewicht) erfolgt mit der Handschraube ①.

Die Federung ist richtig eingestellt, wenn sich die Spitzen der Markierungen ③ bei belastetem Sitz gegenüberstehen.

Das Sitzpolster kann zum bequemeren Auf- und Absteigen nach oben geklappt werden.

Höhenverstellbarer Fahrersitz



Nach Lösen der Klemmschraube ⑥ kann der Sitz in den Rasten (F) auf die erforderliche Sitzhöhe eingestellt werden.

Das Fahrergewicht wird mit der Handschraube ① eingestellt und ist im Sichtfenster ⑦ ablesbar.

Bild 20

Die Verstellung der Rückenlehne und das Verschieben der Sitzplatte erfolgt wie beim normalen Fahrersitz.

Bereifung

Der Luftdruck in den Reifen soll täglich geprüft und, wenn nötig, berichtigt werden.

Zu niedriger Luftdruck führt zum Wandern der Reifen, zu Gewebebrüchen und Schlauchschäden. Fahren ohne Luft zerstört die Reifen und führt bei Stoßbelastung zu Gewebebrüchen. Zu hoher Luftdruck beeinträchtigt die Zugkraft. Nicht in ausgefahrenen Wagenspuren fahren.

Bei abgestelltem Traktor, Reifen gegen Sonnenbestrahlung schützen. Eingedrungene Fremdkörper wie Nägel, kleine Steine oder dergleichen entfernen.

Bei längerer Betriebsunterbrechung müssen die Reifen von Zeit zu Zeit nachgepumpt oder der Traktor aufgebockt werden.

Der Reifendruck muß betragen:	auf dem Acker	auf der Straße
Vorderräder	2,0 atü	2,0 atü
Hinterräder 6 ply	0,8–1,0 atü	1,4–1,5 atü
Hinterräder – bei Regelhydraulik	1,0–1,2 atü	1,4–1,5 atü

Bereifungsgrößen

D 68 06

Vorderräder

Serie:																	7,50–16 AS – Front (6 ply)
nach Wahl:																	7,50–18 AS – Front (6 ply)

Hinterräder

Serie:																		13,6/12–36 AS (6 ply)
nach Wahl:																		16,9/14–30 AS (6 ply)
																		16,9/14–34 AS (6 ply)
																		18,4/15–30 AS (8 ply)

Allradkombination:																		v: 9,5/ 9–24 AS (6 ply)
																		h 16,9/14–30 AS (6 ply)

nach Wahl:																		v: 11,2/10–24 AS (6 ply)
------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--------------------------

D 72 06

Vorderräder

Serie:																		7,50–18 AS – Front (6 ply)
nach Wahl:																		7,50–20 AS – Front (6 ply)

Hinterräder

Serie:																		16,9/14–30 AS (6 ply)
nach Wahl:																		16,9/14–34 AS (6 ply)
																		18,4/15–30 AS (8 ply)

Allradkombination:																		v: 9,5/ 9–24 AS (6 ply)
																		h 16,9/14–30 AS (6 ply)

nach Wahl:																		v 11,2/10–24 AS (6 ply)
																		h 18,4/15–30 AS (8 ply)

Zusätzlicher Ballast (auf Wunsch)
Ballastgewichte
am Vorderachslagerbock

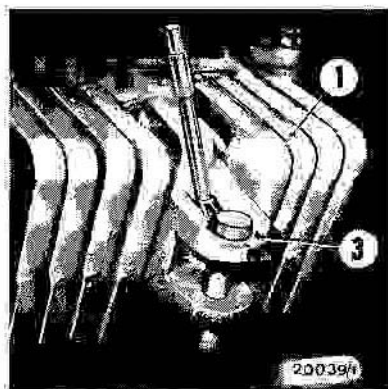


Bild 21

Ballastgewichte
an den Hinterrädern



Bild 22

Zur Erhöhung des Schleppergewichtes können zusätzliche Ballastgewichte am Vorderachslagerbock und an die Hinterräder angebaut werden.

Frontballast im Vorderachslagerbock 50 kg oder 50 + 32 kg
zusätzlich Ballasträger 21 kg

Frontballast am Vorderachslagerbock ①
bis 11 Gewichte à 22 kg = 243 kg

Bei angebauter Rangierkupplung ③ nur bis 8 Gewichte.

Hinterrad-Ballast

Für Scheiben- und Spurverstellräder ② 160 kg
240 kg

Wasserballast

Unabhängig von den Ballastgewichten, können, zur Erhöhung des Hinterachsdrukkes, die Hinterräder mit Wasser gefüllt werden.

Zubehör:

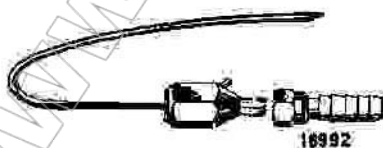


Bild 23

Kombiniertes Wasserfüll- und Entleerungsventil (Hanauer Maus).

Einfüllen des Wassers (Bild 24)

Traktor aufbocken und Rad drehen, damit das Schlauchventil nach oben kommt. Ventileinsatz herausschrauben und das Wasserfüllventil auf das Schlauchventil aufschrauben. Wasserschlauch anschließen und so viel Wasser einlaufen lassen, bis es am Entlüftungsröhrchen — L — austritt. Anschließend Wasserfüllventil abnehmen. Ventileinsatz einschrauben und den Reifen bis zum vorgeschriebenen Druck aufpumpen.

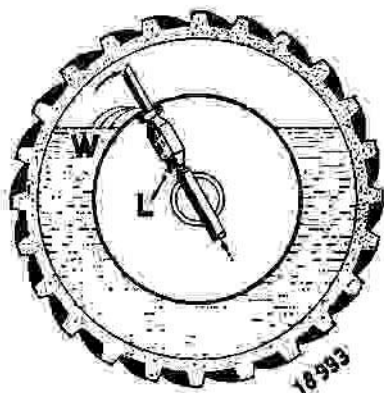


Bild 24

Bild 25

Entleeren der Reifen (Bild 25)

Traktor hochbocken, Ventileinsatz herausschrauben und Wasser ablaufen lassen. Zum vollständigen Entleeren kombiniertes Ventil aufschrauben und Luft auffüllen. Durch den Druck entweicht das letzte Wasser aus dem Entlüftungsröhrchen. Anschließend das kombinierte Ventil entfernen, Ventileinsatz einschrauben und Reifen bis zum erforderlichen Druck aufpumpen.

Wasserefüllung im Winter

Bei Frostgefahr ist dem Wasser ein Frostschutzmittel zuzusetzen, weil sonst das Wasser gefriert und die Reifen zerstört werden. Chlormagnesium ist ein sehr gut geeignetes Frostschutzmittel. Die Mischung wird in einem größeren Behälter vorgenommen. Das Chlormagnesium muß dem Wasser unter ständigem Umrühren beigegeben werden. Nach vollständiger Auflösung wird die Lösung mit Hilfe einer Pumpe oder eines hochgestellten Eimers mit Schlauch eingefüllt.

Gewichtserhöhungen von Ackerschlepperreifen durch Wasserfüllung

Beispiel Reifengröße AS	Gewichtserhöhung für 1 Reifen durch Wasserfüllung ca. kg	Angaben zur Bereitung der Frostschutzlösung		Gewichtser- höhung für 1 Reifen mit Frostschutz- lösung ca. kg
		Bedarf an Chlor- magnesium ca. kg	Menge des benötigten Wassers Liter	
14-30	240	101	174	275
15-30	285	121	207	328

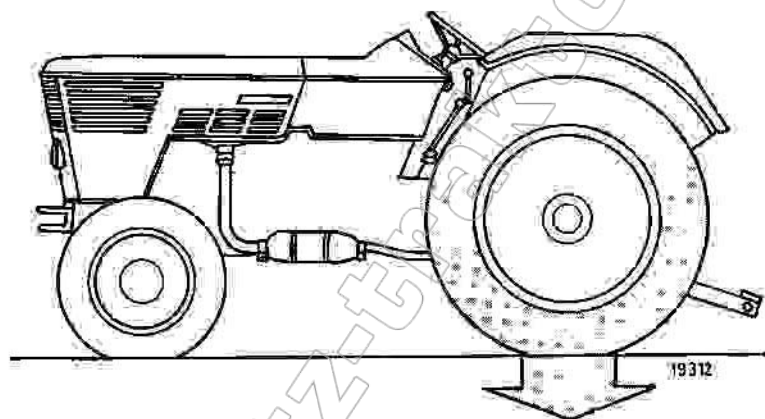


Bild 26

Weitere Angaben können den entsprechenden Schritten der Reifenindustrie entnommen werden.

(Die „Hanauer Maus“ ist zu beziehen bei der Firma EHA Ventilfabrik W. Fritz KG, Mülheim (Main), West-Deutschland.)

Spurverstellung

Scheibenräder – vorn und hinten

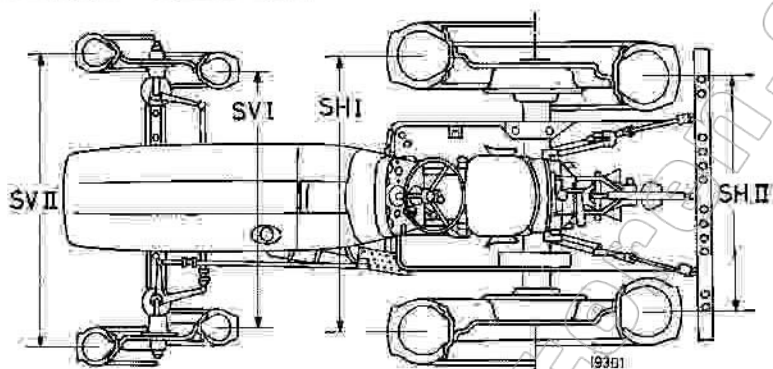


Bild 27

Durch Umsetzen der Vorderräder bei D 68 06 kann die Spur von SV I = 1450 mm auf SV II = 1630 mm erweitert werden. Durch Umsetzen der Hinterräder bei D 68 06 und D 72 06 kann die Spur SH I = 1520 mm auf SH II = 1820 mm erweitert werden.

Spurverstellung bei Teleskopachse vorn

Zum Verstellen der Vordradspur muß der Traktor vorne hochgebockt und die beiden Klemmschrauben ① der Spurstange gelöst werden. Nach Entfernen der Halteschrauben ② (2 Stück je Seite der Teleskopachse) können die Vorderräder mit den Faustarmen, entsprechend der gewünschten Spurweite, aus der Mittelachsbücke gezogen werden

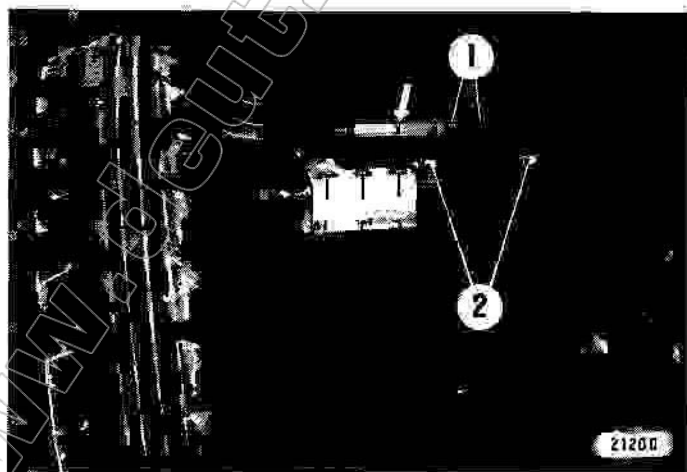


Bild 28

Die Bohrungen im Faustarm haben einen Abstand von 50 mm, so daß bei Verstellung um eine Bohrung auf jeder Seite eine Spurverstellung von 100 mm erreicht wird. Durch Vergleich der freien Bohrungen je Seite kann die entsprechende Verstellung überprüft werden.

Die Spurweite kann wie folgt verändert werden:

D 68 06

Kleinste Spurweite bis größte Spurweite
1450 – 1550 – 1650 – 1750 – 1850 – 1950 mm

D 72 06

1420 – 1520 – 1620 – 1720 – 1820 – 1920 mm

Die Spurstange – Bild 28 – ist auf ihrem ausziehbaren Teil im Abstand von je 100 mm mit Rändelmarken versehen, die eine einfache Anpassung an die jeweilige Spurweite ermöglichen.

Nach erfolgter Einstellung Halteschrauben wieder in die Mittelachsbrücke einsetzen und die Muttern gut festziehen. Ebenso müssen die Klemmschrauben der Spurstange wieder angezogen werden.

Die Anpassung der Lenkstange erfolgt bei gerade stehenden Vorderrädern. Nach Entfernen der beiden Klemmschrauben am Lenkstangenhals wird der Stangeneinsatz so weit herausgezogen, bis die gleiche Anzahl Kerben frei werden, wie Rändelmarken an der Spurstange sichtbar sind. Durch die beiden Klemmschrauben, die in je eine Kerbe eingreifen, wird die Einstellung fixiert.

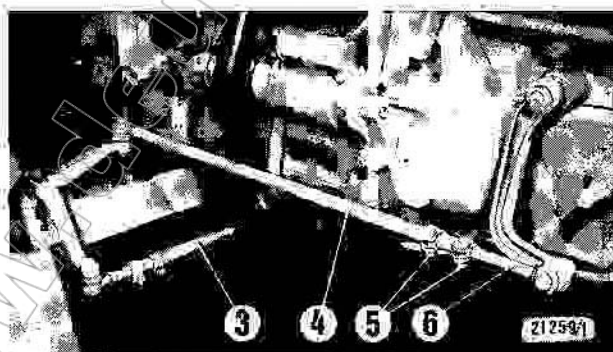


Bild 29

Spurverstellräder (hinten)

Die Verstellung erfolgt:

1. Durch einfaches Umdrehen der Räder;
2. durch 2 verschiedene Anschraubmöglichkeiten der Felgen ① an die Radscheiben ②;
3. durch Umdrehen der Radscheiben.

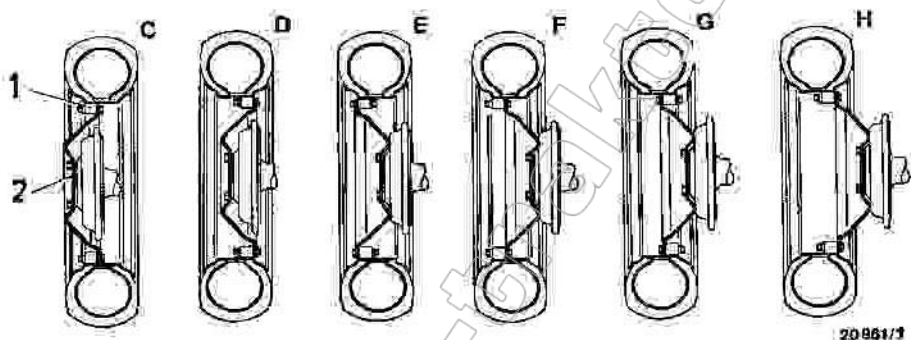


Bild 30

Bei Bereifung 12 – 36 AS sind nachstehende Spurweiten möglich:
nachstehende Spurweiten möglich:

B – C – D – E – F – G – H
1420 – 1520 – 1620 – 1720 – 1820 – 1920 – 2020 mm

Bei Bereifung 14 – 30, 14 – 34, 15 – 30, 15,5 – 38 sind nachstehende Spurweiten möglich:

C – D – E – F – G – H
1520 – 1620 – 1720 – 1820 – 1920 – 2020 mm

Nach jeder Spurverstellung müssen die Sechskantmuttern gut festgezogen werden. Die Befestigungsschrauben für die Verbindung Radscheibe–Felge sind so zu montieren, daß die Muttern außen liegen

DEUTZ-TRANSFERMATIC-SYSTEM

Mit dem DEUTZ-TRANSFERMATIC-SYSTEM kann die Leistung des Traktors optimal ausgenutzt werden, da das Arbeitsgerät im wesentlichen vom Traktor getragen wird und damit die bestmögliche Übertragung der Motorkraft auf die Triebäder erfolgt.

Es stehen 3 Funktionen der Regeihydraulik zur Verfügung:

- Lagerregelung
- Zugkraftregelung
- Freigang (Schwimmstellung)

Sie können dem Einsatz des Traktors und dem vorhandenen Gerät entsprechend gewählt werden.

Außerdem ist der Anschluß von mehreren Zusatzsteuergeräten mit Fernbedienungsanschlüssen zum Betrieb außenliegender Arbeitszylinder möglich (Frontlader, vollhydr. Mähwerk, hydr. Klppanhänger, hydr. Abschiebegabel usw.)



Bild 31

Die Hydraulik-Ölpumpe wird direkt vom Motor angetrieben. Sie arbeitet dadurch unabhängig von der Fahrkupplung des Traktors.

Zur Beachtung:

Bei kalter Witterung Motor nach dem Anlassen einige Minuten mit niedriger Motordrehzahl laufen lassen, damit das Öl der hydraulischen Anlage umlaufen und sich etwas erwärmen kann.

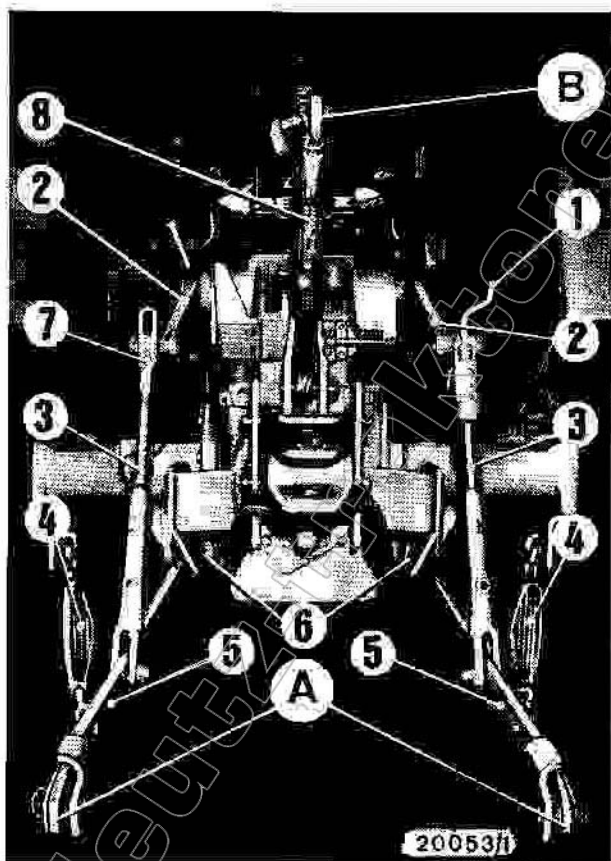


Bild 32

- 1 = Hubstangenverstellung
- 2 = Hubarme
- 3 = Hubstangen
- 4 = Stabilisierungsketten
- 5 = Untere Lenker
- 6 = Stabilisierungsbügel

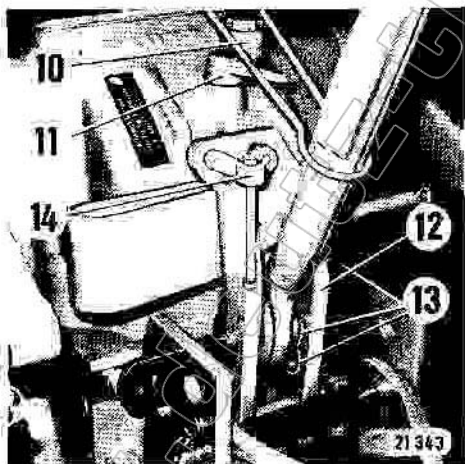
- 7 = Gelenkkopf
- 8 = Oberer Lenker
- A = Geräteanschluß -
untere Lenker
- B = Geräteanschluß -
oberer Lenker

Kraftheber



- 1 = Steuerhebel für Regelsteuergerät
- 2 = Verstellanschlag am Steuersegment
- 3 = Vorwählhebel
- 4 = Steuerhebel - Zusatzsteuergerät
- 5 = Zusatzsteuergerät
- 6 = Regelsteuergerät
- 7 = Hydraulik-Rücklaufölfilter
- 8 = Ölrücklaufanschluß für verschiedene Zwecke
- 9 = Kraftheberblock

Bild 33



- 10 = Öleinfüllöffnung (Meßstab)
- 11 = Hubhohen-Begrenzungshebel
- 12 = Geberschwinge
- 13 = Anlenkungspunkte für oberen Lenker
- 14 = Geber Blockierung

Bild 34

Bedienung des Krafthebers

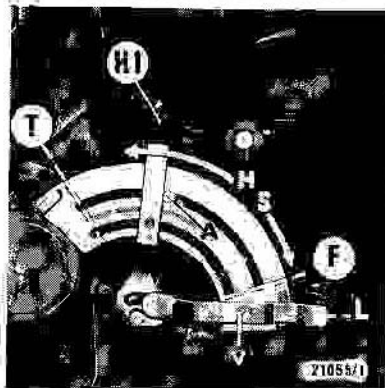


Bild 35

- H1 = Steuerhebel
- A = Verstellanschlag
- H = Richtung - Heben
- S = Richtung - Senken
- F = Freigang
- V = Systemwählhebel
- T = Transportstellung

Ein eingebauter Senkstromregler regelt – unabhängig vom Gerätegewicht – die Absinkgeschwindigkeit des Arbeitsgerätes.

Vor dem Abstellen des Motors, Gerät auf den Boden absenken.

Die Regelfunktionen

Die Wahl der Regelfunktionen erfolgt mit dem Systemwählhebel – V –.

1. Lageregelung (Position-control)

Systemwählhebel – V – in Position Lageregelung – L –.



Bild 36

Steuerhebel

Mit dem Steuerhebel H1 wird die Arbeitstiefe des Gerätes im Boden bzw. die Höhe über dem Boden eingestellt. Der Verstellanschlag – A – ermöglicht das einfache Wiederfinden der eingestellten Tiefe oder Höhe. Der Steuerhebel kann durch seitliches Abdrücken über den Verstellanschlag hinweg nach unten und oben geführt werden. Das ist notwendig, wenn während der Arbeit mit der Hand nachgeregelt werden soll.

Wird der Steuerhebel H1 in Stellung – T – (Transportstellung) gebracht, kann das in der Dreipunkt-Kupplung hängende Gerät transportiert werden. Ein Absinken des Gerätes wird sofort wieder ausgeglichen, solange der Motor läuft.

Das Arbeitsgerät wird in der Dreipunkt-Kupplung hydraulisch in der Höhenlage gehalten, die mit dem Steuerhebel – H1 – am Segmentbogen eingestellt wurde.

Es bedarf die eingestellte Höhenlage bzw. Arbeitstiefe bei. Diese kann mit dem Verstellanschlag – A – festgelegt werden.

Die Regelung nach „Lage“ ist für Geräte ohne Stützräder oder dergl. geeignet, die in der Dreipunkt-Kupplung getragen werden, jedoch nicht oder nur wenig in den Boden eindringen.

2. Zugkraftregelung (Draft-control)

Systemwählhebel – V – in Position Zugkraftregelung – Z –

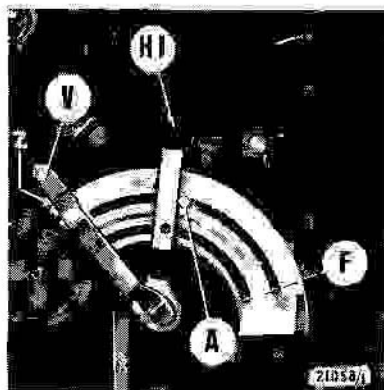


Bild 37

Mit dem Steuerhebel H 1 wird nach dem Einziehen des Arbeitsgerätes die gewünschte Arbeitstiefe eingestellt und mit dem Verstellanschlag – A – fixiert. Die Regelung der Arbeitstiefe erfolgt entsprechend der mit dem Steuerhebel vorgenommenen Einstellung selbständig nach dem Zugwiderstand des Bodens.

Der Wechsel von Lage- In Zugkraftregelung und umgekehrt darf nur bei abgesenktem Gerät erfolgen (Steuerhebel H 1 in die unterste Endlage bringen).

Die Zugkraftregelung kommt für alle in der Dreipunktkupplung getragenen Arbeitsgeräte in Betracht, die ohne Stützrad oder dergleichen im oder auf dem Boden arbeiten und eine nach Möglichkeit gleichmäßige Arbeitstiefe einhalten sollen (Pflug, Grubber usw.).

Der erforderliche Tiefgang wird vor Beginn der Arbeit eingestellt. Steuerhebel H 1 in Stellung „Freigang“ – F – bringen. Anfahren – und das Gerät soweit in den Boden einziehen lassen, daß die gewünschte Arbeitstiefe durch Verstellen des Steuerhebels in Richtung – Heben – eingestellt werden kann. Diese Hebelstellung mit dem Verstellanschlag fixieren. Zum Nachregeln mit der Hand bei Bodenstrukturänderungen, kann der Steuerhebel durch seitliches Abdrücken über den Anschlag hinweg geführt werden.

Während der Arbeit sorgt der Regelmechanismus dafür, daß auch bei unebener (welliger) Bodenfläche eine gleichmäßige Arbeitstiefe eingehalten wird, wenn der Bodenwiderstand nicht zu stark wechselt.

3. Freigang (Schwimmstellung)

Steuerhebel H 1 auf unteren Anschlag am Steuersegment – F – bringen. (Die Stellung des Systemwählhebels spielt keine Rolle.)

Für „Freigang“ kommen Geräte in Betracht, die mit eigenem Fahrgestell oder Kufen auf dem Boden geführt werden (z. B. Drillmaschinen, Fräsen usw.).

Es ist jede hydr. Funktion ausgeschaltet. Die Dreipunktkupplung ist nach oben und unten frei beweglich.

Das Arbeitsgerät kann jedoch durch Betätigen des Steuerhebels bis in die Transportstellung ausgehoben und auch wieder abgesenkt werden.

Höhenbegrenzung der Anhängeschiene auf Normhöhe

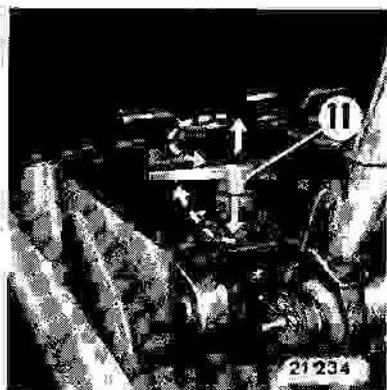


Bild 38

Werden leichtere, einachsige Arbeitsgeräte an der Anhängeschiene aufgesattelt, muß die Aufwärtsbewegung der unteren Lenker begrenzt werden, um bei hecklastigem Gerät ein Hochschlagen zu vermeiden (z. B.: Hochdruckpressen). Hierzu wird der Handhebel ⑪ bei tiefster Stellung der unteren Lenker hochgezogen, nach hinten gedreht und wieder eingedrückt. Anschließend den Steuerhebel – H 1 – Bild 35 auf „Heben“ stellen. Damit werden die unteren Lenker bis Norm-Ankupplungshöhe angehoben.

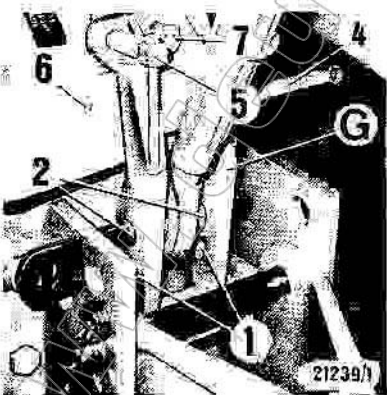
Zum Entriegeln, den Steuerhebel bis Anschlag – Senken – führen. Hebel ⑪ anheben, zurückschwenken und eindrücken

Wichtig!

Die Betätigung des Hebels ⑪ darf nur bei vollständig abgesenkten und stillstehenden unteren Lenkern erfolgen. Schwere, reichsellaftige Arbeitsmaschinen sollten nach Möglichkeit nicht an der Anhängeschiene, sondern am Zugpendel oder in der Anhängerkupplung angehängt werden.

Auf keinen Fall Arbeitsgeräte an die Geberfeder anhängen. Dies führt zu Funktionsstörungen und Beschädigungen der Regelhydraulik.

Einstellen der Geberempfindlichkeit bei Zugkraftregelung



Die wechselseitigen Zug- und Druckkräfte bei Zugkraftregelung werden vom oberen Lenker auf die Geberschwinge – G – und von hier über das Regelgestänge ④ auf das Regelsteuergerät übertragen. Die Geberschwinge ist mit einer starken Feder ⑥ abgestützt, die auf Zug oder Druck beansprucht wird. Durch Einhängung des oberen Lenkers in eine der beiden Bohrungen ① oder ② kann die Ansprechempfindlichkeit den gegebenen Verhältnissen angepaßt werden. Bohrung ① = weniger empfindlich
Bohrungen ② = empfindlich

Bild 39

Als grobe Regel gilt, daß der Geber nicht am Druck- oder Zuganschlag (7) blockieren darf, da sonst keine Regelung erfolgt. In diesem Falle muß der obere Lenker in die weniger empfindliche Bohrung eingesetzt werden.

Gleiches gilt auch für den Fall, daß die Regelimpulse zu schnell aufeinander folgen und vom Fahrer als störend empfunden werden.

Im allgemeinen gilt für die Aufhängung des oberen Lenkers:

Bohrung (2) = für normale Arbeiten oder leichte Arbeiten mit schwerem Gerät

Bohrung (1) = für schwere Arbeit mit leichtem Gerät

Keinesfalls darf die Einstellung des Regelgestänges (4) verändert werden.

Zur Schönmung der Geberfeder (6) bei schweren Anbaugeräten mit eigenem Fahrgestell oder für Transportfahrten mit ausgehobenem Gerät kann die Geberschwinge mit der Schraube (5) blockiert werden. (Schrauben so weit eindrehen, bis die Geberschwinge an dem Begrenzungsbolzen (7) anlegt.)

Einstellung der Dreipunkt Kupplung

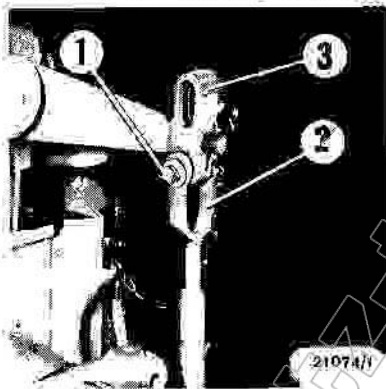


Bild 40

Pendelausgleich für breite Geräte, die auf dem Boden arbeiten.

Werden Geräte mit sehr großer Arbeitsbreite verwendet (z. B. Drillmaschine), kann bei starrer Anlenkung der Hubstangen an den Hubarmen Zwang durch Bodenunebenheiten auftreten. Zur Anpassung ist die linke Hubstange der Dreipunkt-Kupplung mit einem Pendelausgleich versehen.

Verbindungsbolzen (1) entfernen und Gelenkstück (3) nach unten schwenken. Hubstange (2) mit Bolzen (1) im Langloch einhängen.

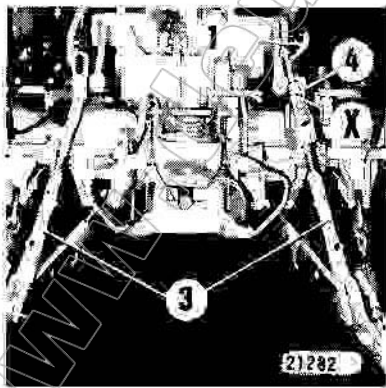


Bild 41

Hubstangen

Die Hubstangen (3) sind durch Verdrehen der Führungshülsen in der Länge verstellbar. (Auf gleichmäßige Verstellung achten.)

Damit kann der gesamte Hubbereich der Dreipunkt-Kupplung höher oder tiefer gelegt werden.

Verkürzen =

große Aushebehöhe, z. B. für Transportfahrten. jedoch geringe Einzugs-tiefe in den Boden.

Verlängern =

geringe Aushebehöhe, jedoch größerer Tietgang des Arbeitsgerätes.

Beim Pflügen mit Beepflügen wird die senkrechte Stellung des Pfluges (senkrechte Schnittkante) durch Verkürzen der rechten Hubstange eingestellt. Dies erfolgt durch Verdrehen der Kurbel ①:

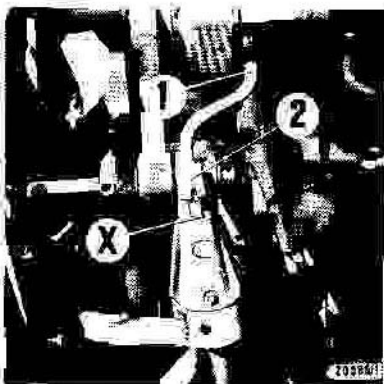


Bild 42

Die Hülse ② dient zur Sicherung gegen unbeabsichtigtes Verdrehen. Vor dem Betätigen der Kurbel, Hülse hochziehen. Sicherungsstift = X = beachten.

Bei Drehpflügen müssen beide Hubstangen gleich lang sein.

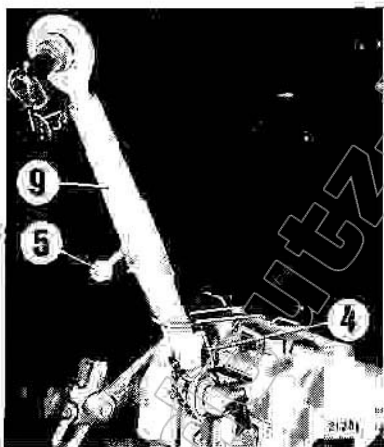


Bild 43

Verstellen des Oberlenkers

Die Länge des Oberlenkers ⑨ ist verstellbar. Durch die Längenveränderung kann der gleichmäßige Einzug und der gleichmäßige Tiefgang aller hintereinander liegenden Arbeitswerkzeuge (z. B. Pflugschare) erreicht werden.

Verkürzen =

vorderer Teil des Gerätes tiefer

Verlängern =

hinterer Teil des Gerätes tiefer

Bei richtig gewählter Einstellung wird das Arbeitsgerät (Pflug) während der Arbeit parallel zum Boden geführt

Verdrehsicherung ④ (Federbugel) nach unten schwenken und Führungshülse des Oberlenkers mit dem Knebel ⑤ nach rechts oder links verdrehen.

rechts = Verkürzen

links = Verlängern

Verdrehsicherung ④ wieder anklappen.

Seitenstabilisierung der unteren Lenker

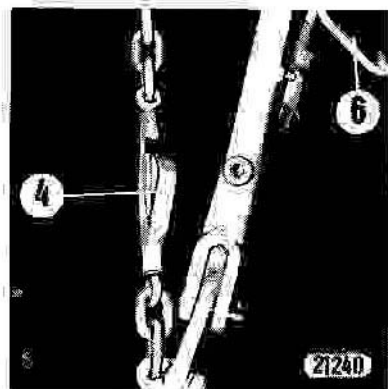


Bild 44

Die Begrenzung des seitlichen Ausschwenkens der unteren Lenker erfolgt durch 2 Stabilisierungsketten (4), die an Böcken unter den Achsrichtern befestigt sind. Bei der Bodenbearbeitung mit Pflug, Egge, Scheibenegge und Grubber müssen die Stabilisierungsketten lose durchhängen. Bei Transportfahrten mit ausgehobenem Gerät werden die Ketten festgezogen, um ein seitliches Ausschwenken der unteren Lenker zu verhindern.

Durch die Stabilisierungsbügel (6) wird das ausgehobene Gerät beim Transport durch Abstützung der unteren Lenker zusätzlich gesichert.

Beim Ankuppeln eines Gerätes müssen die Stabilisierungsketten lose sein. Erst wenn das Gerät angekuppelt ist, werden die Ketten, wenn erforderlich, gespannt.

Ankuppeln von Arbeitsgeräten

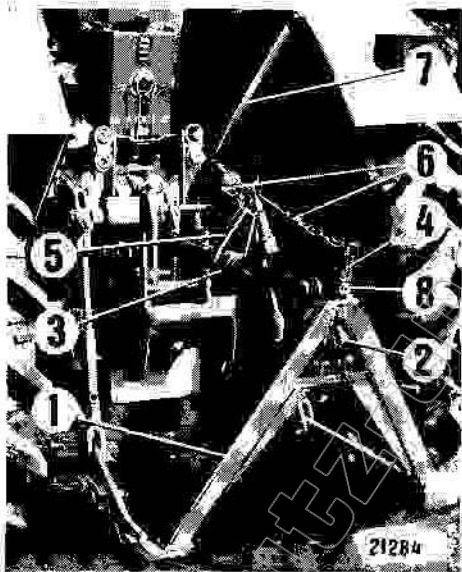
1. Fahrzeug rückwärts, möglichst genau an das aufzunehmende Gerät heranzufahren.
2. Mit dem Steuerhebel „Freigang“ einstellen.
3. Kugelkupplungspunkte der unteren Lenker mit den entsprechenden Kupplungszapfen am Gerät verbinden und mit den Vorstechern sichern.
4. Oberlenker in die erforderliche Bohrung der Geberschwinge einsetzen. Oberlenker mit Gerät verbinden und sichern.
5. Gerät in Transportstellung ausheben.

DEUTZ-HITCH

Die DEUTZ-HITCH gewährleistet das mühelose An- und Abkuppeln aller Geräte vom Fahrersitz aus.

Voraussetzung dazu ist, daß die aufzunehmenden Geräte mit einem entsprechenden Anschlußrahmen (Geräte-Dreieck) versehen sind. Evtl. vorhandene Dreipunktgeräte können nachträglich damit ausgerüstet werden.

(Anbauanleitungen und Anbausätze bei Ihrem DEUTZ-Händler erfragen.)



- 1 = Schlepper-Dreieck DEUTZ-HITCH
- 2 = Sperrhaken für Geräte-Dreieck
- 3 = Teleskop-Oberlenker (Längenverstellbar)
- 4 = Auslösevorrichtung für Sperrhaken
- 5 = Auslösevorrichtung für Verriegelung des Teleskop-Oberlenkers
- 6 = Gemeinsamer Seilzug für Auslösevorrichtung 4 u. 5
- 7 = Handhebel zur Betätigung des Seilzuges
- 8 = Führungsrolle

Bild 45

Achtung!

Bei Betätigung des Handhebels ⑦ darf sich niemand in unmittelbarer Nähe des Schlepper-Dreiecks befinden – Unfallgefahr!



Bild 46

Zur Arbeit mit der DEUTZ-HITCH wird die Anhängerkupplung ⑨ abgeklappt – oder besser abgenommen.

Anhängergeräte können bei angebauter „HITCH“ nur in der Anhängerkupplung aufgenommen oder an das Zuggendel angehängt werden. Die Dreipunkt-kupplung muß bis auf Maximalhöhe ausgefahren werden

Ankuppeln von Arbeitsgeräten

Teleskop-Oberlenker mit Handhebel ⑦ (Bild 45) entriegeln (Achtung – Dreieck klappt nach unten)

Mit abgesenkter Dreipunkt-kupplung an das Gerät herantfahren, bis die Führungsrolle ⑤ des Schlepper-Dreiecks im Geräte-Dreieck ⑥ anstößt, dann die Dreipunkt-kupplung anheben.

Das Schlepper-Dreieck gleitet bis in die Endlage – ↑ – und wird durch den Sperrhaken ② verriegelt.

Abkuppeln von Arbeitsgeräten

(Evtl. vorhandene Gerälestützen absenken.)

Dreipunktkupplung absenken, und während das Gerät den Boden berührt, Oberlenker und Sperrhaken entriegeln (mit Handhebel ⑦ Bild 45).

Dreipunktkupplung weiter senken und auskuppeln

Die Funktionen der fabrikmässigen Gerätekupplung wird erleichtert, wenn nachstehende Teile leicht eingefettet sind:

- Führungsrolle am Schlepper-Dreieck
- Lagerung und Feder des Sperrhakens
- Teleskopführung und Verriegelung des Oberlenkers
- Innenkanten des Geräte-Dreiecks.

Verstellen des Teleskop-Oberlenkers

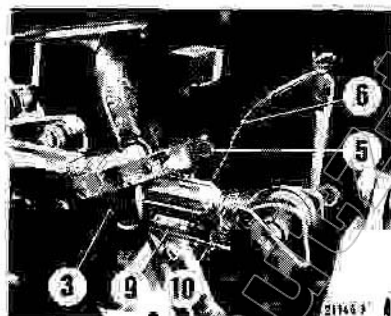


Bild 47

Die Länge des Oberlenkers ③ ist verstellbar. Durch die Längenveränderung kann der gleichmäßige Einzug und der gleichmäßige Tiefgang aller hintereinander liegenden Arbeitswerkzeuge (z. B. Pflugschare) erreicht werden.

Verkürzen =

vorderer Teil des Gerätes tiefer

Verlängern =

hinterer Teil des Gerätes tiefer

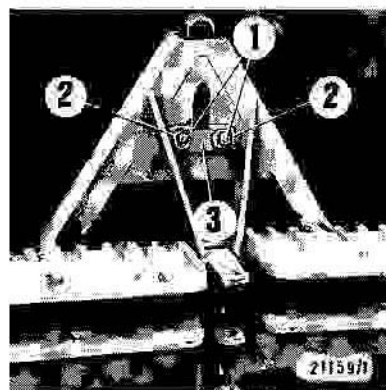
Bei richtig gewählter Einstellung wird das Arbeitsgerät (Pflug) während der Arbeit parallel zum Boden geführt.

Seil ⑥ aus dem Verriegelungshebel ⑤ aushängen, Verdrainsicherung ⑦ (Federbügel) nach unten schwenken und Führungshülse des Oberlenkers mit dem Verriegelungshebel ⑤ nach rechts oder links verdrehen.

rechts = Verkürzen

links = Verlängern

Verdrainsicherung ⑦ wieder über die Nase ⑩ am Teleskopeinsatz klappen, und Seil ⑥ wieder in Öse ⑤ einhängen.



Justierung der Sperrplatte

Vor der ersten Inbetriebnahme und bei ständigem Gebrauch ca. alle 50 Betriebsstunden, muß der schlüssige Sitz der Sperrplatte ③ am Geräte-Dreieck bei eingerastetem Fahrzeug-Dreieck kontrolliert bzw. justiert werden, da sonst die einwandfreie Verriegelung nicht sichergestellt ist.

Bild 48

Justierung

- Gerät ankuppeln und leicht anheben
- Klemm-Muttern ① lösen
- Exzentermuttern ② verdrehen, bis die Sperrplatte ③ gleichmäßig schließend am Sperrhaken anliegt.
- Klemm-Muttern anziehen

Anmerkung

Der Gebrauch der Gerätekupplung ist eine Gewohnheitssache. Schon nach wenigen Kupplungsvorgängen werden Sie mit dem System vollkommen vertraut sein. Beachten Sie jedoch nachstehende Hinweise, damit Sie wissen, was zu tun ist, wenn...

1. der Sperrhaken nicht einrastet!
 - Sperrplatte steht zu hoch
 - Beim Ankuppeln Oberlenker entriegeln
 - Schlepper-Dreieck klemmt durch vorstehende Schweißnähte oder Farbe. (Schlepper- und Geräte-Dreieck säubern.)
 - Betätigungssell zu kurz (über Kettenglieder verlängern)
2. der Sperrhaken nicht ausklinkt!
 - Sperrhaken steht unter Last. Deshalb Sperrhaken und Oberlenker schon vor dem endgültigen Aufsetzen des Gerätes entriegeln.
 - Seillänge richtig einstellen.
3. das Schlepper-Dreieck nicht auskuppelt!
 - das Gerät höher und sicherer abstützen
 - Schlepper-Dreieck klemmt. Führungskanten leicht einfetten. Evtl. Dreipunkt-Kupplung tiefer absenken.
4. der Oberlenker nicht ein- bzw. ausrastet!
 - Verriegelungsstehe und Teleskopeinsatz schmieren.
 - Bei abgelassenem Gerät kurz anfahren.
 - Seillänge richtig einstellen

Zusatzsteuergeräte

Neben dem fest eingebauten Regelsteuergerät, welches mit dem Hauptsteuerhebel – H 1 – (Bild 36) gesteuert wird (Bedienung Kraftheber), können bis zu 3 einfach oder doppelt wirkende Zusatzsteuergeräte zur Bedienung außenliegender Arbeitszylinder am Flansch ③ des Krafthebers angebaut werden (Bild 50).

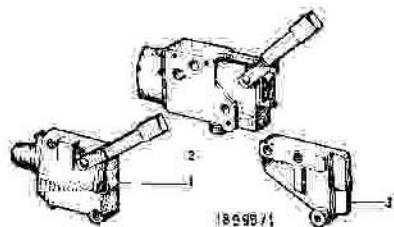


Bild 49

- 1 = Endsteuergerät – einfach wirkend (Heben oder Senken) oder Endsteuergerät – doppelt wirkend (Heben und Senken)
- 2 = Zwischensteuergerät – einfach wirkend oder Zwischensteuergerät – doppelt wirkend
- 3 = Endplatte – z. B. als Abschluß bei 2 angebauln Zwischensteuergeräten

Achtung!

Das Endsteuergerät ① darf nicht zum Betrieb des Frontladers verwendet werden.

Um ein unbeabsichtigtes Betätigen der Steuerhebel während des Transportes oder bei Nichtbenutzung der Zusatz-Zylinder zu verhindern, sind auf den Zwischensteuergeräten Fangfedern ⑥ angebracht, mit welchen die Steuerhebel festgehalten werden können (Bild 50).

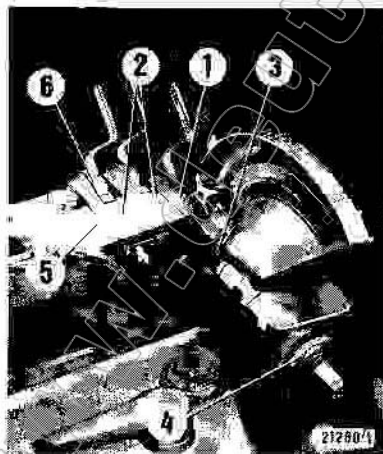


Bild 50

Die Steuerung der Ölversorgung der Arbeitszylinder bei lösaren Arbeitsgeräten erfolgt über Schlauchleitungen ③ mit sogenannten Abreißkupplungen ④ oder Schnellkupfern.

(Remote-Control)

Beide Arten erlauben ein sicheres An- und Abkuppeln der Schlauchleitungen

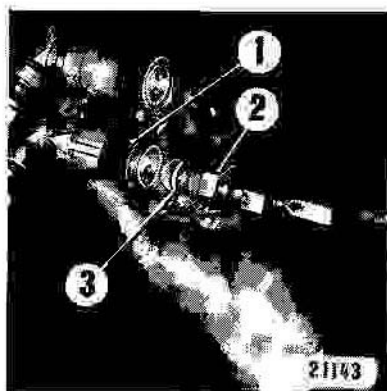


Bild 51

Schnellkupplungen

1- Starre Kupplung

- Federbelastete Hülse ① zurückschieben (Pfeil).
- Stecker ② einsetzen oder herausziehen.
- Beim Einsetzen darauf achten, daß die Kugeln in die Rille ③ des Steckers eingreifen, dann Hülse loslassen.

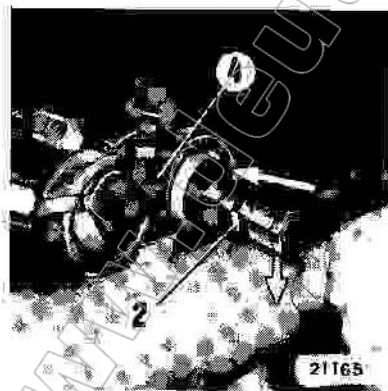


Bild 52

2- Kugelgelenk-Kupplung

Die Kupplungsstücke sind in Abreißhaltern ④ gelagert.

Dadurch wird das Einsetzen und Abnehmen (Abreißen) der hydr. Leitungen weiter vereinfacht.

a) Ankuppeln

Stecker ② ansetzen und durch Druck in Pfeilrichtung einrasten.

b) Abreißen

Stecker zurückziehen und dabei leicht nach unten oder oben abdrücken (Pfeil).

Bei Nichtgebrauch Kupplungen und Stecker mit den anhängenden Schutzkappen oder Steckern gegen Staubschützen.

Ankuppeln der Hydraulikleitungen unter Druck

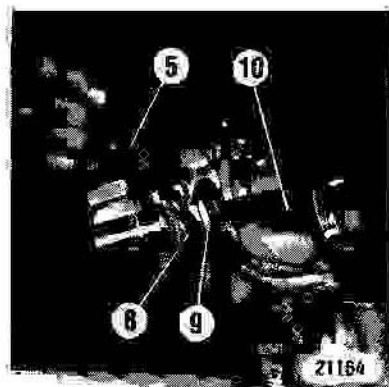


Bild 53

Grundsätzlich sollten ausgefahrne Arbeitszylinder vor dem Abkuppeln der Hydr.-Leitungen eingefahren werden.

Muß in Ausnahmefällen ein Gerät mit ausgefahrenen Arbeitszylindern angeschlossen werden, ist folgendermaßen vorzugehen:

Mit einem 24 mm Schraubenschlüssel ⑤ Sechskanteinsatz ⑧ gegenhalten und das Kupplungsstück ⑨ mit einem 28 mm Schlüssel ⑩ so weit vordrehen, bis der Stecker der Anschlußleitung ohne Druck eingesetzt werden kann und einrastet. Dann das Kupplungsstück ⑨ bis zum Anliegen am Sechskant ⑧ zurückdrehen und festziehen.

Zur Beachtung!

Vor dem Ankuppeln müssen Stecker und Kupplungsstück gesäubert werden.

Riemenscheibenantrieb

Zapfwelendrehzahl 540 U/min

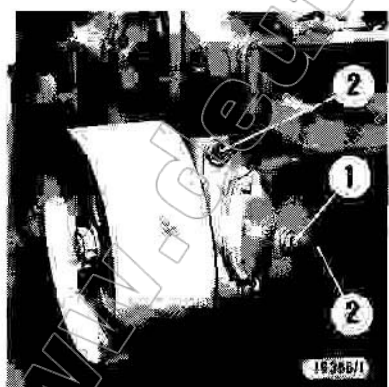


Bild 54

Das Riemenscheibenaggregat wird auf das Zapfwelendstück aufgeschoben und mit 2 Sechskantschrauben ② am Getriebe befestigt. Auf glatte Anlage der Flächen achten. Vor Inbetriebnahme ist der Ölstand zu prüfen ①. (Ölstand muß bis Unterkante Bohrung reichen.)

Zur Inbetriebnahme der Riemenscheibe Handbremse feststellen und den Traktor durch metallische Verbindung mit dem Boden erden (elektrische Funkenbildung). Der Antriebsriemen darf nicht zu stramm gespannt sein, da sonst die Lager Schaden leiden. Zur Vermeidung von Unfällen den Riemetrieb in geeigneter Form schützen.

Anhängekupplung

Die Annangekupplung dient zum Anhängen schwerer oder reichsbelastiger Maschinen bzw. Anhänger, deren Koppelhöhe über dem Zugpendel liegt. Der Vorsteckbolzen ist mit einer federbelasteten Hülse gesichert (selbstsichernd), welcher unter den Wulst der Bolzenführung greift. Zum Entkoppeln muß der Stift am Griff hochgehoben werden, bevor der Vorsteckbolzen entlernt werden kann. Das Zugmaul ist drehbar und kann in der Höhe verstellt werden. Die oberste Stellung soll jedoch bei Straßenfahrten nicht verwendet werden. Der Vorsteckbolzen kann auch am vorderen Zugmaul verwendet werden.

Zugpendel

Das Zugpendel ist unter dem Schlepperrumpf schwenkbar aufgehängt und erleichtert dadurch die Kurvenfahrt mit angehängtem Gerät. Zur einseitigen Anhängung oder bei Verwendung zapfwellengetriebener Geräte kann der Schwenkbereich reduziert oder das Pendel festgelegt werden. Außerdem ist es in der Länge verstellbar.

Das Zugpendel ist zur Aufnahme großer Stützlasten geeignet.

Zugpendel nicht verlängert	:	:	:	:	:	:	:	1200 kg
Zugpendel verlängert	:	:	:	:	:	:	:	600 kg

Zapfwelle

Beim Arbeiten mit zapfwellengetriebenen Anhängegeräten muß der Drehpunkt des Gerätes möglichst in der Mitte der Gelenkwelle liegen (Bild 55). Vor dem Wenden, Anheben oder Absenken zapfwellengetriebener Dreipunkt-Geräte ist die Zapfwelle auszuschalten, da durch unzulässige Gelenkwinkel Schäden entstehen können.

Die Zapfwelle ist für ein bestimmtes max. Drehmoment ausgelegt (siehe Technische Daten). Bei Geräten mit höheren Belastungsspitzen muß geräteseitig eine Absicherung durch eine entsprechend eingestellte Rutschkupplung erfolgen.

Der mitgelieferte Zapfwellenschutz darf beim Zapfwellenbetrieb nicht entternet werden. Bei Nichtgebrauch muß die Zapfwellenabdeckung aufgesetzt werden. Das Zapfwellenende ist vor Beschädigungen zu schützen und ständig leicht eingefettet zu halten.

Gelenkwelle

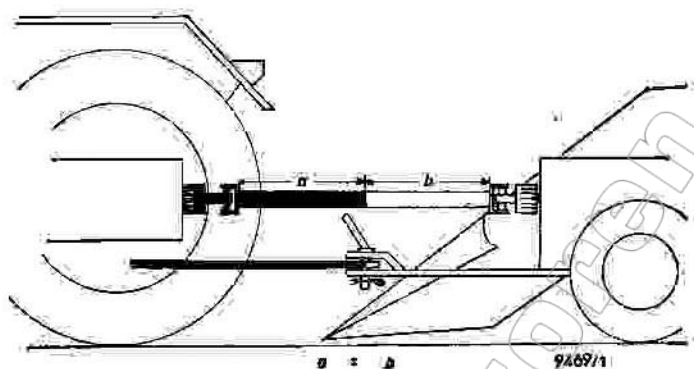


Bild 55

Beim Anbau der Gelenkwelle muß darauf geachtet werden, daß unter allen Einsatzbedingungen eine genügend lange Rohrüberdeckung vorhanden ist. Zu lange Rohre, die sich bei Kurventfahrt nicht weiter ineinanderschieben lassen, führen zu Schäden an Zapfwelle und Kreuzgelenken. Zu kurze Rohre können sich auseinanderziehen und Unfälle verursachen. Beim Aufschieben der Gelenkwelle keine Gewalt anwenden.

Achtung!

Gelenkwelle gut schmieren und vor Beschädigungen schützen. Für 1000 U/min – nur gut ausgewuchtete, noch nicht verschlissene Gelenkwellen benutzen. Vor dem Aufschieben der Gelenkwelle – Zapfwelle säubern.

Wartung und Pflege Motor

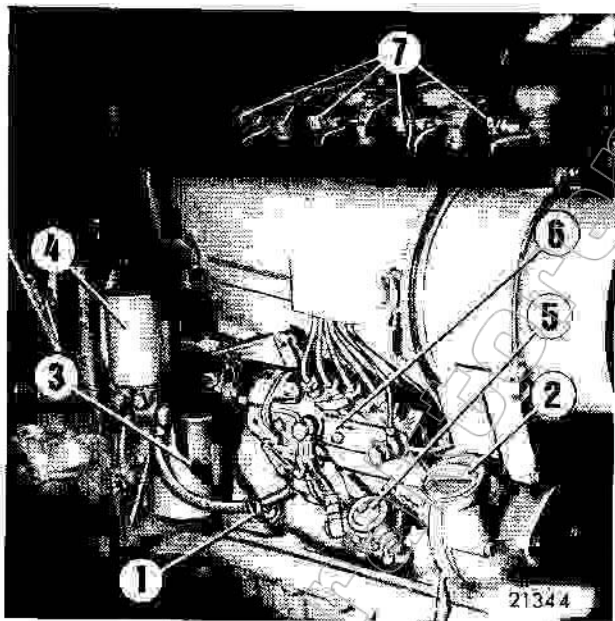


Bild 56

Alle Wartungsarbeiten sind bei abgestelltem Motor durchzuführen.

- | | | |
|----------------------|---------------------------|--------------------|
| 1 = Ölmeßstab | 4 = Kraftstofffilter | 7 = Einspritzdüsen |
| 2 = Öleinfüllstutzen | 5 = Kraftstoffförderpumpe | |
| 3 = Motor-ÖlfILTER | 6 = Einspritzpumpe | |

Zur Beachtung!

Die Wartung der Motoren für die Traktoren D 68 06 und D 72 06 = 4 Zylinder (F 4 L 912) ist in allen Punkten gleich.

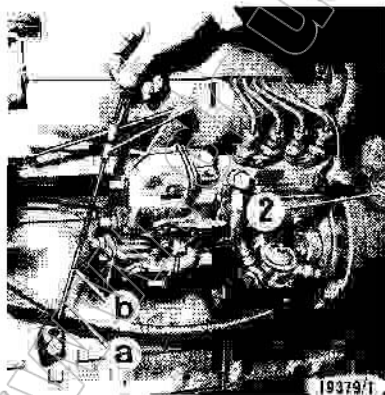


Bild 57

Ölstandskontrolle

Den Ölstand täglich prüfen. Der Traktor darf hierbei nicht schräg stehen. Den Meßstab ① vorher mit einem faserfreien Lappen abwischen. Der Ölstand ist richtig, wenn er innerhalb der Markierungen (a) und (b) liegt. Reicht der Ölstand nur bis zur unteren Markierung, muß sofort Öl nachgefüllt werden.

Öleinfüllstutzen ②



Bild 58

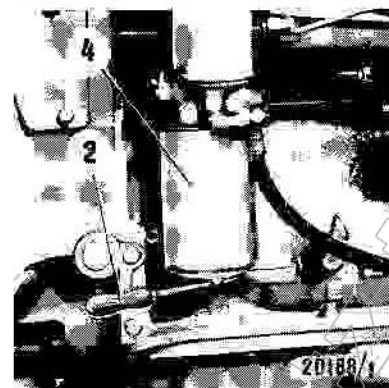


Bild 59

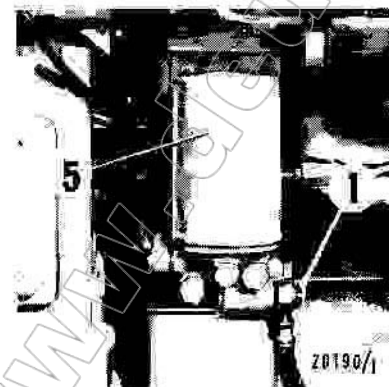


Bild 60

Ölwechsel

(Wechselzeiten, Ölsorte und Menge – siehe Wartungsplan.)

Zum Ölwechsel Ablassschraube ③ entfernen. Der Motor soll betriebswarm sein. Nach Ablauf des gesamten Öles, Schraube ③ wieder eindrehen (auf Dichtung achten). Frischöl durch die Einfüllöffnung ② – Bild 57 – einfüllen. Für Ölstandkontrolle und Ölwechsel muß das Fahrzeug auf einer waagerechten Fläche abgestellt werden.

Motor-Schmierölfiler ④

(Filterwechselzeiten siehe Wartungsplan.) Filterpatrone ④ mit einem Schraubenzieher ② oder dergleichen lösen und mit der Hand abschrauben. Dichtfläche am Anschraubflansch säubern. Beim Anschrauben der neuen Patrone Gummidichttring leicht einölen und Patrone mit der Hand bis zum Anliegen des Dichtungsringes aufschrauben, dann mit einer weiteren halben Umdrehung festziehen.

Nr. der Filterpatrone A 7 H 4123.

Kraftstofffilter ⑤

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan.) Der Filterwechsel erfolgt wie unter Motorschmierölfiler beschrieben.

Nr. der Filterpatrone 116 0243.

Vor dem Abschrauben, Kraftstoffhahn an der Unterseite des Kraftstoffbehälters schließen.

Nach dem Aufschrauben, Kraftstoffhahn wieder öffnen und an Schraube ① entlüften (siehe Seite 50).

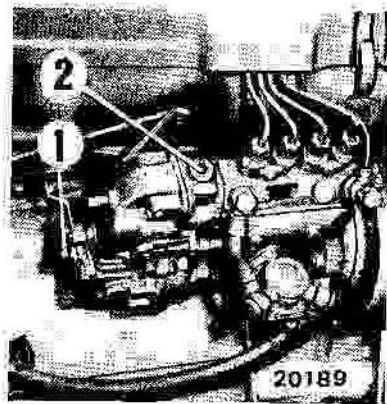
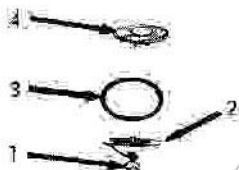


Bild 61

Ölstand in Einspritzpumpe und Regler prüfen.

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan.)
Überschüssiges Kraftstoff-Ölgemisch an der Kontrollschraube ① ablassen.

Tritt kein Öl-Kraftstoffgemisch aus, muß Motorenöl durch die Einfüllbohrung ② im Reglerdeckel bis zum Überlauf an der Kontrollschraube eingefüllt werden. Kontrollschraube ① und Verschlußschraube ② anschließend wieder einschrauben.



12204

Kraftstoffsieb der Förderpumpe reinigen.

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan)
Kraftstoffhahn schließen. Schraube ① herausschrauben. Deckel ② abnehmen. Dichtung ③ und Sieb ④ herausnehmen. Sieb in Kraftstoff reinigen. Beim Zusammenbau auf gute Abdichtung achten.

Nach dem Wiederanbau den Kraftstoffhahn öffnen und entlüften (s. Seite 50).

Bild 62

Entlüften

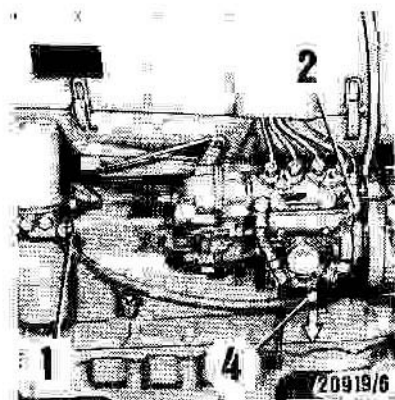


Bild 63

Nach dem Kraftstofffilterwechsel, der Reinigung der Kraftstoffförderpumpe, so wie evtl. Auswechseln der Kraftstoffleitungen, zwischen Kraftstoffbehälter und Einspritzpumpe, genügt im allgemeinen nachstehender Entlüftungsvorgang.

1. Schraube ① nach Öffnen des Kraftstoffhahnes unter dem Kraftstoffbehälter lösen und warten bis der Kraftstoff blasenfrei ausläuft, dann Schraube ① wieder festziehen.

Als nächstes Schraube ② lösen und den Hebel ④ der Kraftstoffförderpumpe in Pfeilrichtung betätigen, bis an Schraube ② blasenfreier Kraftstoff austritt. Schraube dann wieder festziehen.

Achtung!

Den beim Entlüftungsvorgang auslaufenden Kraftstoff in einem Behälter auffangen. Er kann evtl. für Reinigungszwecke benutzt werden.

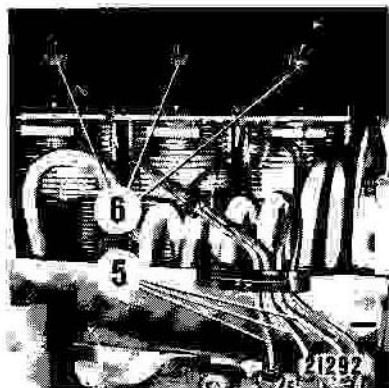


Bild 64

Zur Beachtung!

Vor dem Entlüften die entsprechenden Schrauben und Muttern mit Pinsel und Diesekraftstoff reinigen, damit kein Schmutz in die Anlage gelangt.

Während des Entlüftens muß der Drehzahlverstellhebel (1) (Bild 3) auf Vollast gestellt werden.

Die Förderpumpe arbeitet bei Handbetrieb nur dann, wenn die Nockenwelle der Einspritzpumpe die Membrana der Förderpumpe nicht anhebt. Beim Betätigen des Handhebels muß der deutlich fühlbare Druckpunkt (Hubbeginn der Membrane) im ersten Viertel des Gesamtweges liegen. Ist das nicht der Fall, muß das Fahrzeug bei eingelegtem Fahrgang etwas verschoben werden.

Waren der Kraftstoffbehälter reergefahren oder die Einspritzleitungen (5) gelockert oder demontiert, müssen zusätzlich die Überwurfmuttern (6) zwei bis drei Umdrehungen gelöst und der Pumpenhebel betätigt werden, bis der Kraftstoff blasenfrei austritt. Muttern dann wieder festziehen.

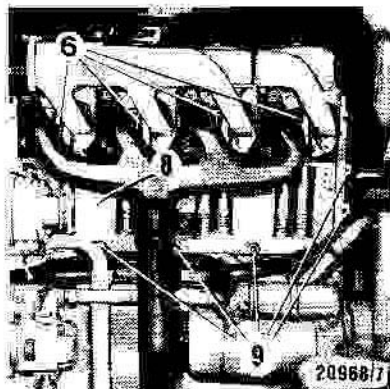


Bild 65

Stäubiger Niederschlag auf den Kühlrippen der Zylinder und den Zylinderköpfen, insbesondere in Verbindung mit Kraftstoff oder Schmieröl vermindert die Kühlung.

Zum Reinigen der Kühlrippen muß die Luftführungshaube nach Lösen der Spannverschlüsse abgenommen werden. Auf der gegenüberliegenden Seite (Abluftseite) ist das Abluftblech ⑧ nach Entfernen der Sechskantschrauben ⑨ zu entfernen.

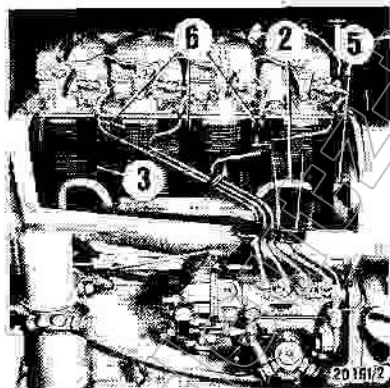


Bild 66

Trockene Reinigung der Kühlrippen ③ mittels Draht und möglichst durch Ausblasen mit Druckluft ist empfehlenswert. Die senkrechten Zylinderkopfrrippen ⑥ sind besonders sauberzuhalten. Ebenso muß der Ölkühler oder die Kühlturbine ②, der Luftkanal und das Lüfterrad ⑤ gereinigt werden.

Wird mit Diesel-Kraftstoff ausgewaschen, ist zur Vermeidung eines Fettniederschlags nachträgliche Säuberung mit einer Sodalösung erforderlich. Anschließend Motor laufenlassen, damit Wasser-rückstände verdampfen.

Pflege des Trockenluftfilters



Bild 67

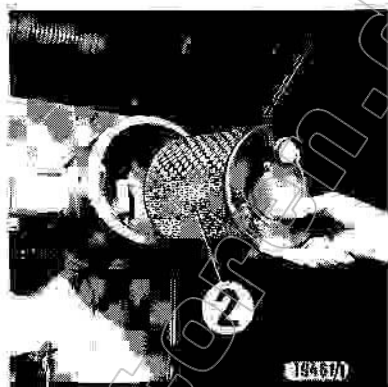


Bild 68

Ein eingebauter Filterwächter (elektr. Unterdruckanzeige) zeigt die Verschmutzung der Filterpatrone durch ein gelbes Warnlicht (mit Filtersymbol) in der Kontrollleuchteiste an (Bild 3 = g). Das Kontrollfenster ist darin während des Betriebes ständig beleuchtet und erlischt nur beim Abstellen des Motors – leuchtet aber bei erneutem Start sofort wieder auf.

Zum Ausbau der Patrone, Bugel ① nach oben klappen und aus der seitlichen Führung herausnehmen. Filterpatrone ② mit der Hand lockern und aus dem Gehäuse entfernen.

Das im Gehäuse eingeschraubte Filzrohrfilter (Sicherheitsfilter) darf nicht gereinigt werden und wird deshalb im Gehäuse belassen.

Es wird dann ausgewechselt, wenn nach Reinigung oder Erneuerung der Hauptfilterpatrone, die Filterwartungsanzeige im Armaturenbrett weiter anzeigt.

Die Standzeit des Filzrohrfilters beträgt ca. 2000 Betr.-Std., dann ist der Austausch unbedingt erforderlich. Ist das Filter beschädigt, muß es sofort ausgewechselt werden.

Achtung!

Vor jedem Ausbau der Filterpatrone Motor abstellen

Reinigung der Filterpatrone

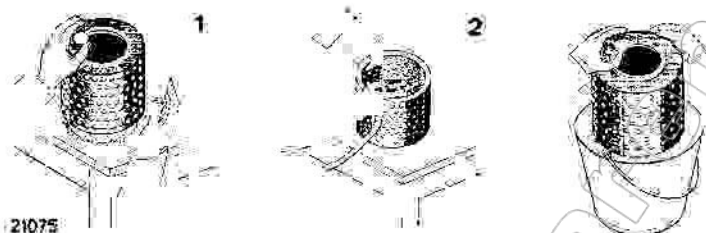


Bild 69

Die Reinigung kann, je nach Staubanfall, auf folgende Arten vorgenommen werden:

1. Ausklopfen

Patrone mehrmals, mit der offenen Seite nach unten, gegen die flache Hand oder eine elastische Unterlage ausklopfen. Keine Gewalt anwenden, Auflageflächen der Dichtung reinigen

2. Ausblasen

Patrone nach Punkt – 1 – ausklopfen, dann mit trockener Präluft mit nicht mehr als 5 bar (atü) Druck, schräg von innen und außen abblasen. Keinesfalls das Füllergehäuse ausblasen.

3. Auswaschen

Filterpatrone nach Punkt 1 und 2 vorreinigen, dann in lauwarmem Wasser (ca. 40°C) mit einem Zusatz eines nicht- oder nur schwachschäumenden Haushaltspülmittels (es kann auch das Spezial-Reinigungsmittel 053 von der Firma MANN und HUMMEL verwendet werden) mehrmals hin- und herschwenken. Anschließend die Patrone mit sauberem Wasser gut nachspülen bis das Wasser klar abläuft. Dies erfolgt zweckmäßig mit einem Schlauch oder direkt unter der Wasserleitung (weicher Strahl). **Patrone anschließend gut trocknen lassen.** (Oder Ersatzpatrone einsetzen.)

Keinesfalls Benzin, Laugen oder heiße Flüssigkeiten verwenden.

Nach dem Ausblasen oder Auswaschen muß die Filterpatrone mit einer Handlampe auf Beschädigungen untersucht werden.

Patronen mit beschädigtem Füllerelement oder Dichtring müssen auf jeden Fall ausgetauscht werden. Es ist daher empfehlenswert, eine Patrone in Reserve zu halten.

Nr. der Filterpatrone: 233 9813.

Nach Zusammenbau des Luftfilters, Ansaugrohr und Muffenverbindung auf Dichtheit überprüfen, Schlauchbänder evtl. nachspannen und den außenliegenden Gummidichtring gut an das Füllergehäuse andrücken.

Achtung!

Die Filterpatrone sollte nach 5maligem Auswaschen, jedoch spätestens nach 1 Jahr, ausgetauscht werden. Bei rußhaltigem Niederschlag auf der Patronenoberfläche ist Auswaschen zwecklos. (Neue Patrone verwenden.)

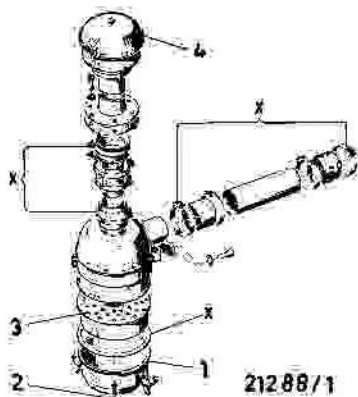


Bild 70.

Ist das Öl dunkel oder eingedickt, Öllopl auswaschen (mit Dieselmotorenöl) und mit frischem Motorenöl bis zur Unterkante Ölstandsmarkierung ② füllen. Ölviskosität jahreszeitlich wie beim Motor. Filtereinsatz ebenfalls in Dieselmotorenöl reinigen und gut ausschleudern. **Keinesfalls Benzin oder Benzol** zum Reinigen verwenden. Die Zeitabstände hierfür schwanken je nach Staubhaltigkeit der Außenluft.

Beim Zusammenbau auf gute Abdichtung der Stellen – X – achten. Beschädigte Dichtringe und Verbindungsstücke sofort auswechseln.

Den Staubanfall im Vorabscheider (Sammelbehälter) ④ beobachten. Rechtzeitig leeren und reinigen.

Ölbad-Luftfilter (wenn angebaut)

Ölstand und Ölbeschaffenheit im abnehmbaren Unterteil ① täglich kontrollieren. Erst nach längerem Stillstand vornehmen, am besten morgens vor dem ersten Start des Motors, damit das in den Filtereinsatz ③ eingedrungene Öl Zeit hat, in den Filtertopf abzutropfen. Zur Ölstandkontrolle den Filtereinsatz aus dem Unterteil nehmen.

Bei Bedarf Motorenöl bis zur Markierung ② nachfüllen.

Füllmenge: ca. 0,9 l

Triebwerk

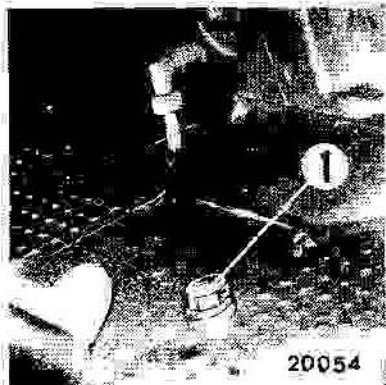


Bild 71

Ölstand-Kontrolle

(Zeiten und Ölqualität s. Wartungsplan)

Fahrzeug auf einer ebenen Fläche abstellen. Meßstab ① heraus-schrauben, mit einem faserfreien Lappen abwischen und wieder einstecken (nicht einschrauben). – Meßstab erneut herausziehen. Der Ölstand ist richtig, wenn er zwischen den Meßstabmarkierungen liegt. Evtl. Getriebeöl SAE 90 durch die Bohrung für den Meßstab nachfüllen.

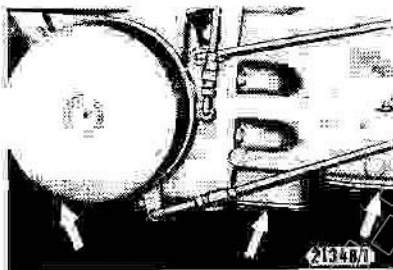


Bild 72

Ölwechsel

(Zeiten und Ölqualität s. Wartungsplan)

Zum Ölwechsel Ablassschrauben (Pfeile) herausdrehen. Das Triebwerk soll betriebswarm sein. Nach Ablauf des Öles Schraube wieder eindrehen (auf Dichtung achten) und Frischöl durch die Bohrung ① für den Meßstab einfüllen (Bild 71).

Hydraulikanlage (Kraftheber und Remote-Control)

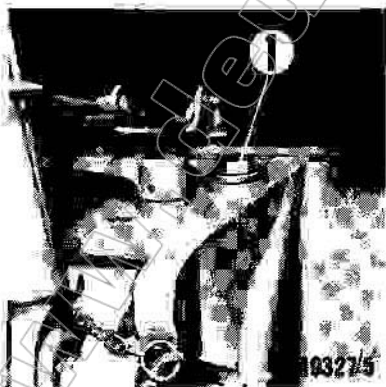


Bild 73

(Kontrollzeiten siehe Wartungsplan)

Ölstandskontrolle

Zum Messen wird der Meßstab ① nicht eingeschraubt, sondern nur auf dem Gewindestutzen aufgesetzt. Der Ölstand ist richtig, wenn er zwischen den beiden Markierungen steht

Achtung!

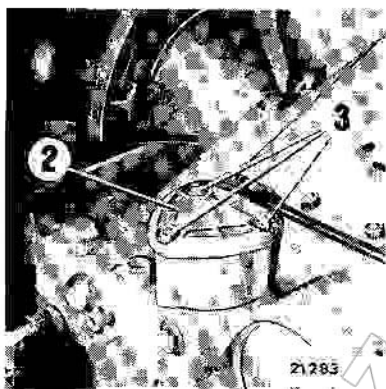
Zur Ölstand-Kontrolle muß sich die Dreipunktkupplung in tiefster Stellung befinden und ein evtl. angebauter Frontlader muß ganz abgesenkt sein, sonst wird eine zu geringe Ölmenge gemessen.

Ölwechsel:

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

Das Altöl wird im warmen Zustand – bei stehendem Motor – mit einer Absaugvorrichtung oder einer Handpumpe (z. B. Fa. Wilhelm Bäcker, Remscheid-Hasten, Best.-Nr. 4939) durch die Bohrung für den Meßstab abgesaugt.

Zum Einfüllen des Öles muß ein feinmaschiges Sieb verwendet werden.



Filterwechsel

(Wechselzeiten: siehe Wartungsplan)
Zum Auswechseln des Filters werden erst 2 von den 3 Sechskantschrauben (3) entfernt, dann die dritte gelöst und ebenfalls herausgeschraubt (Deckel dabei mit der Hand niederdrücken). Nach Abheben des Filterdeckels (2) wird der Filtereinsatz herausgenommen und durch einen neuen ersetzt.

Achtung! Einbauvorschrift auf der Filterpackung beachten.

Bild 74



Lenkung

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan)
Kontrolle und Ergänzung der Ölmenge durch die Verschlußschraube (↑)
(Nicht bei hydraulischer Lenkung.)
Ölstand bis zum Gewinde.

Bild 75

Nachstellarbeiten

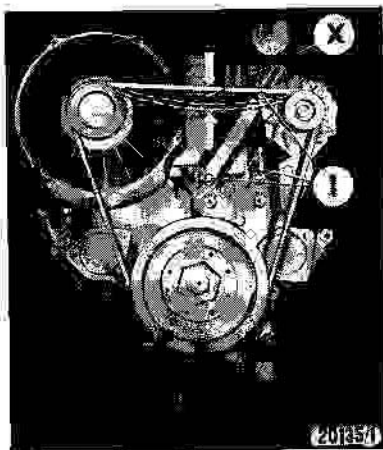


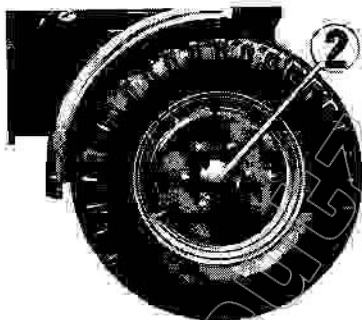
Bild 76

Nachstehend aufgeführte Arbeiten erfordern eine gewisse Erfahrung und sollten daher nach Möglichkeit von einer Kundendienstwerkstatt ausgeführt werden.

Keilriemenspannung

(Kontrolle siehe Wartungsplan)

Die Spannung des Keilriemens kann durch Schwenken der Lichtmaschine korrigiert werden. Dazu werden die Sechskantschrauben ① gelöst und die Lichtmaschine so weit nach außen gedrückt, bis die richtige Spannung erreicht ist. Schrauben wieder festziehen. Die Spannung - X - ist richtig, wenn sich der gespannte Keilriemen mit dem Daumen etwa 1,0 bis 1,5 cm eindrücken läßt.



4228/2

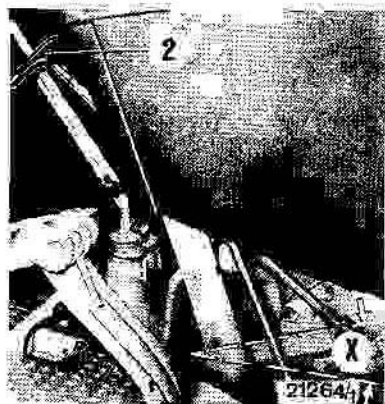
Vorderradlagerung

Die Kegelrollenlager müssen von Zeit zu Zeit auf spielfreien Lauf geprüft und rechtzeitig nachgestellt werden. Hierzu ist das betreffende Rad hochzubocken und die Kronenmutter nach Abnahme der Radkappe ② und des Splintes nachzuziehen, bis sich das Rad spielfrei drehen läßt. Zur Vermeidung von Verspannungen wird die Mutter wieder um eine Viertelumdrehung gelockert und dann versplintet.

Bild 77

Nachstellen der Bremsen

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es unbedingt erforderlich, daß beide Bremssysteme alle 500 Betriebsstunden einer gründlichen Überprüfung unterzogen werden. Diese Arbeit muß in einer KD-Werkstatt durchgeführt werden. Eine zwischenzeitliche Nachstellung des Bremsgestänges wird erforderlich, wenn die Hebelwege auf Grund abgenutzter Beläge zu groß geworden sind.



Handbremse

Die Zahnrad des Handbremshebels (2) soll bei angezogener Bremse im ersten Drittel des Hebelweges eingreifen — X —. Wird dieser Weg wesentlich überschritten, muß das Gestänge mit dem Spannschloß (1) entsprechend eingestellt werden (Bild 79).

Bild 78



Bild 79

Zum Nachstellen der Hinterradbremsen werden die Kontermuttern (2) der Spannhülsen an beiden Bremszugstangen (3) (links und rechts) gelöst und soweit verdreht, bis der Totgang beider Fußhebel — gemessen an der Fußauflage — ca. 40 mm beträgt. Anschließend die Muttern wieder gut festziehen. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß beide Bremsen bei verriegelten Fußhebeln gleichzeitig ansprechen.

Nachstellen der Kupplung

Durch Abnutzung der Beläge auf der Kupplungsscheibe verringert sich im Laufe der Zeit der Totgang des Kupplungsfußhebels. Ist kein Totgang mehr vorhanden, wird die Kupplung zerstört. Um dies zu vermeiden, muß der Totgang des Kupplungsfußhebels von Zeit zu Zeit kontrolliert und nachgestellt werden.

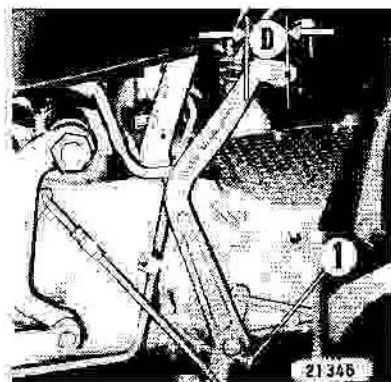


Bild 80

Fahrkupplung (Variante - F -)

Einstellschraube ① entkernern und so weit verstellen, daß der Totgang - D - ca. 110 mm wieder erreicht wird. Schraube anschließend wieder verkernern

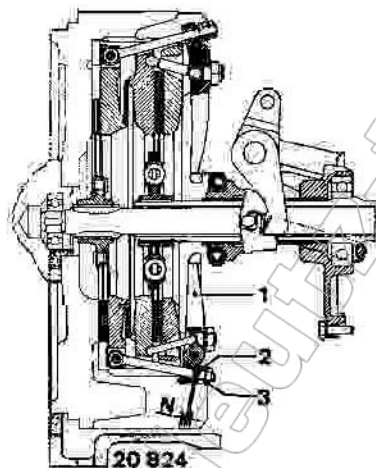


Bild 81

Zapfwellenkupplung (Variante - F -)

Falls die Zapfwellenkupplung nach dem Einstellen der Fahrkupplung zu früh ausrückt, muß das Spiel - N - = 1,6 mm an den 3 Fingern der Kupplung neu eingestellt werden.

Dazu die Mütter ③ lösen und Mutter ② soweit zurückdrehen, bis zwischen dem Bund der Mutter und dem Druckfinger ① ein Spiel von 1,6 mm erreicht ist - N - (Fühllehre).

Die Nachstellschrauben sind durch das Handloch an der Unterseite des Kupplungsgehäuses zugänglich. Die Mütter ③ anschließend wieder festziehen und den Handloch-Verschlußdeckel anschrauben.

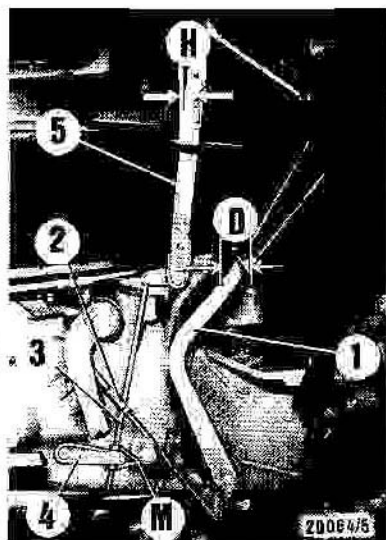


Bild 82

Fahrkupplung (Variante - U -)

Spannschloß ② so verstellen, daß ca. 110 mm Totgang am Fußhebel ① erreicht werden - D - . Spannschloß dann wieder kontern

Unabhängige Zapfwellenkupplung

(Variante - U -)

Druckstange ③ durch Verstellen des Hebels ④ soweit verkürzen, bis am Hebel ⑤ ein Totgang von ca. 30 mm erreicht wird. Muttern wieder kontern.

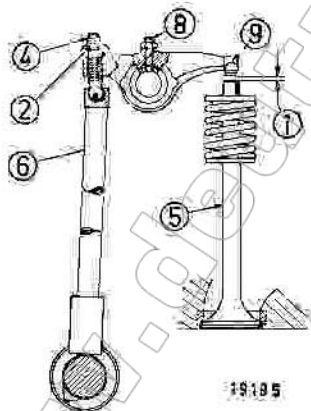


Bild 83

Ventilspiel

(Kontrollzeiten siehe Wartungsplan)

Das Ventilspiel ist bei kaltem Motor mit einer Fühllehre zu prüfen. Hierzu ist die Kurbelwelle mit einem Steckschlüssel von 36 mm Schlüsselweite am vorderen Kurbelwellenende so zu drehen, daß beide Ventile eines Zylinders geschlossen sind, das heißt, daß sich die Stoßstangen ⑥ der zu prüfenden Ventile ⑤ leicht mit dem Finger drehen lassen in den vorhandenen Spalt ① zwischen Klappenhebel-

daumen und Ventil muß sich nun die Fühllehre sowohl am Einlaßventil als auch am Auslaßventil eben einschieben lassen. Ist dieser Spalt zu eng oder zu weit, Gegenmutter ② um ca. 1 bis 2 Umdrehungen lösen und die Einstellschraube ④ mit einem Schraubenzieher so regulieren, daß bei wieder angezogener Gegenmutter ② die Fühllehre sich ohne Widerstand herausziehen läßt (Wert = 0,15 mm).

Der Körnerschlag auf der Öldüse ③ muß immer zum Kipphebel daumen ⑤ weisen, damit auch im niedrigen Leerlauf die Schmierung der Ventile gewährleistet ist.

Abschleppen

Muß der Traktor aus irgendeinem Grund abgeschleppt werden, sind nachstehende Hinweise zu beachten:

1. Zum Abschleppen dient das vordere Zugmaul.
2. Gang- und Gruppenschalthebel in Leerlaufstellung bringen
3. Die Abschleppgeschwindigkeit darf 10 km/h nicht übersteigen.
Bei Nichtbeachtung können schwere Getriebebeschäden die Folge sein

Allradantrieb

(Variante — A —)

Um unnötigen Verschleiß der Reifen und der Triebwerksteile zu vermeiden, ist es ratsam, den Vorderradantrieb nur bei Bedarf einzuschalten. Z. B. zur Verbesserung der Zugkraft in unwegsamem Gelände und auf schmierigem Acker oder beim Querpflügen an Hanglagen, wenn mit der Abdrift der Vorderräder gerechnet werden muß. Im Gefälle wird bei eingeschaltetem Vorderradantrieb eine zusätzliche Bremswirkung erreicht. Bei normaler Straßenfahrt sollte der Vorderradantrieb nicht eingeschaltet werden.

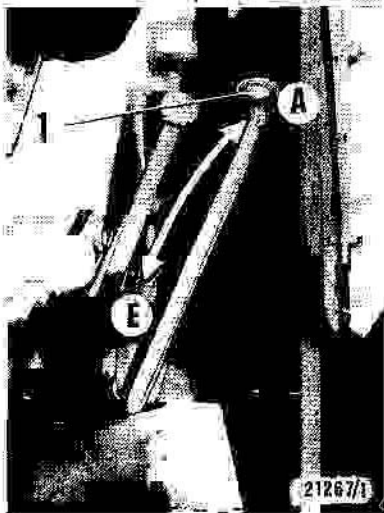


Bild 84

Bedienung

1. Einschalten
Hebel ① nach vorn führen. (E)
2. Ausschalten
Hebel ① zurückziehen. (A)

Wartung

Ölschmierung (Wartungszeiten siehe Wartungsplan)



Bild 85



Bild 86

- 1 = Öl-Kontroll- und Einfüllschraube — Ausgleichgetriebe
- 2 = Öl-Ablassschraube — Ausgleichgetriebe
- 3 = Öl-Ablassschraube für Getriebe bei angebaubtem Vorderradantrieb

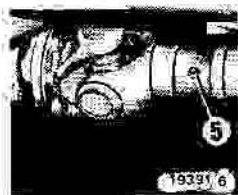


Bild 87



Bild 88



Bild 89

Die Schmierstellen (5) an der Vorderachse und der Gelenkwelle sind mit roter Farbe kenntlich gemacht.

Das Zwischengetriebe Bild 86 wird vom Schaltgetriebe aus mit Öl versorgt. (Keine eigene Wartung.)

Die Öleinfüllöffnung ① des Ausgleichgetriebes dient gleichzeitig zur Ölkontrolle. Das Öl muß bis zum unteren Rand der Bohrung stehen. (Bild 85)..

Ölablaßschraube = ②

Die Vorderachse erhält eine Öllüftung von ca. 7,5 Lit. SAE 90 Hypoidöl.

Elektrische Anlage

Batterie: D 68 08 — D 72 06 = 12 Volt 110 Ah

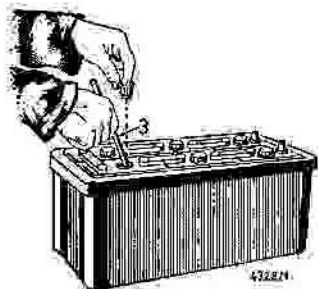


Bild 90

Der Flüssigkeitsstand der Batterie muß alle 100 Betriebsstunden geprüft und evtl. Verluste durch Verdunstung durch destilliertes Wasser ersetzt werden.

Nicht mit Säure auffüllen!

Der Säurespiegel muß 10 bis 15 mm über Plattenoberkante stehen (mit sauberem Holzstab prüfen). Polköpfe und Klemmen stets sauberhalten und mit Korrosionsschutzfett einschmieren.

Ist die Batterie schwach, muß sie sofort in einer Ladestation in Ordnung gebracht werden. Bei abgestelltem Traktor, Batterie spätestens alle 4 Wochen nachladen lassen.

Zur Beachtung:

Um Kurzschlüsse zu vermeiden, die zu einer Zerstörung der Batterie führen können, ist beim Abklemmen der Kabel immer zuerst die Masseleitung vom Minuspol zu entfernen. Beim Anschließen muß zuerst die Plusleitung am Pluspol angeschlossen werden.

Auf festen Anzug der Flügelschrauben am Haltebügel achten

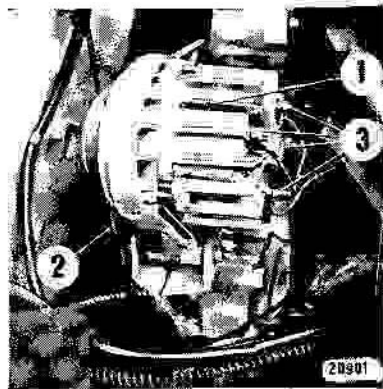


Bild 91

Drehstrom-Lichtmaschine

(14 Volt – 28 Ah)

Drehstrom-Lichtmaschinen geben schon bei Motor-Leerlauf Leistungen ab (Ladekontrolllampe erlischt sofort nach Anspringen des Motors). Wichtig ist die richtige Spannung des Antriebskeilriemens ②. (Siehe Abschnitt Nachstellarbeiten – Spannung der Keilriemen, Seite 58, Bild 76.)



Bild 92

Zu strammer Keilriemen bringt vorzeitigen Lagerverschleiß, zu lockerer verursacht das Heißwerden der Keilriemenscheibe und der Lager. Außerdem liefert die Lichtmaschine ungenügende Leistung.

Nachstehende Punkte müssen unbedingt beachtet werden:

1. Bei laufendem Motor dürfen die Anschlüsse an Batterie, Lichtmaschine und Regler nicht gelöst werden (Gleichrichterbauteile werden sonst durch Überlastung zerstört).
2. Defekte Lade-Kontrolllampe sofort ersetzen (sonst ungenügende Leistungsabgabe der Lichtmaschine).
3. Muß der Motor bei ausgebaute Batterie gestartet werden, darf die Fremdbatterie erst dann angesetzt werden, wenn die Stecker ③ vom Regler ④ abgezogen sind (Lichtmaschine gibt dann keine Spannung ab).
4. Bei Schweißarbeiten am Schlepper, Reglerstecker abziehen und die Masseklemme des Schweißgerätes direkt an das zu schweißende Fahrzeugteil anschließen. (Bei Nichtbeachtung können Schweißströme über Regler und Lichtmaschine fließen und die Halbleiterbauteile durch thermische Überlastung zerstören.)
5. Das Antippen von Leitungen gegen Masse, um festzustellen, ob Spannung vorhanden ist, muß **unbedingt** unterbleiben, da sonst die Halbleiter zerstört werden.
6. Die Anschlüsse ③ (Bild 91) an der Lichtmaschine, sowie ⑤ am Reglerschalter müssen immer festsitzen. Bei losen Anschlüssen entstehen hohe Übergangswiderstände, die sich schädlich auf die Funktion des Reglers auswirken können.

Fahrzeug-Konservierung

Soll das Fahrzeug für längere Zeit stillgesetzt werden (z. B. Überwinterung), so empfehlen wir gegen innere und äußere Rostbildung folgende Maßnahmen:

1. Altes Öl aus Getriebe ablassen und frisches Öl SAE 90 einfüllen. Fahrzeug eine kurze Strecke fahren, damit Zahnräder und Lager mit dem neuen Öl überzogen werden. Öl aus dem Kraftheber ebenfalls ablassen und Motorenöl mit 10 % Konservierungsöl (z. B. Deutz Öl-MK) gemischt einfüllen.
2. Motoröl ablassen und Öl aus Einspritzpumpe und Regler absaugen. Dann frisches Öl mit 10 % Konservierungsöl auffüllen.
3. Kraftstoff aus Behälter ablassen, diesen mit 10 % Konservierungsöl gut mischen und wieder einfüllen.
4. Dann Motor 15 Minuten laufen lassen, so daß Leitungen, Filter, Pumpe und Düsen mit der Konservierungs-Mischung gefüllt sind und sich das neue Motoröl auf alle Teile verteilt hat.
5. Nach diesem Motorlauf Zylinderkopfschrauben abnehmen und Kipphebelräume mit einer Mischung aus Dieseldieselkraftstoff und 10 % Konservierungsöl einsprühen. Danach Schrauben wieder aufschrauben.
6. Ansaugöffnung am Luftfilter sowie Auspufföffnung gut verschließen.
7. Motor und Fahrzeug äußerlich gründlich reinigen. Roststellen beselligen, evtl. mit Farbe ausbessern. Festgelegte Schrauben und Muttern mit Hilfe eines rostlösenden Mittels wieder gängig machen.

Diese Konservierungsmaßnahmen gelten je nach Witterungseinfluß für eine Schutzdauer von ca. 6–12 Monaten.

An Stelle von Deutz Öl-MK kann auch ein anderes gleichwertiges Marken-Konservierungsöl verwendet werden.

Es ist zweckmäßig, die Blechverkleidung und alle sonstigen freiliegenden Teile mit einem Pflegemittel zu konservieren.

Anschließend das Fahrzeug an einem vor Witterungseinflüssen geschützten Ort hochbocken und mit einer Plane abdecken. Zuvor Batterie ausbauen und am besten einer Ladestation zur Wartung übergeben. Ist eine entsprechende Einrichtung vorhanden, kann die Batterie gemäß Vorschrift der Herstellerfirma selbst gewartet werden.

Bei Wiederinbetriebnahme muß das Konservierungsmittel aus dem Motor entfernt und frisches Motorenöl eingefüllt werden. Im Getriebe und Kraftheber kann das Konservierungsmittel bis zum nächsten Ölwechsel verbleiben.

DEUTZ-FAHR-VERTRIEBS GmbH

5000 Köln 1, Unter Sachsenhausen 14-26, Postfach 10 11 48
Telefon: (02 21) 23 59 91, Telex: 08 881 168

Hannover:

DEUTZ-FAHR-Verkaufsstelle und -Lager

3011 Laatzen bei Hannover, Augsburgs Straße 2, Postfach 12 40
Telefon: (05 11) 86 40 16, Ersatzteillager: 86 40 17, Telex: 09 22 417

Köln:

DEUTZ-FAHR-Verkaufsstelle

5000 Köln 1, Unter Sachsenhausen 14-26, Postfach 10 11 48
Telefon: (02 21) 23 59 91, Telex: 08 881 168

Frankfurt:

DEUTZ-FAHR-Verkaufsstelle und -Lager

5000 Frankfurt/Main 1, Hanauer Landstraße 297-293
Telefon: (06 11) 49 04 81, Telex: 04 11 230

Nürnberg:

DEUTZ-FAHR-Verkaufsstelle und -Lager

8500 Nürnberg 1, Maybachstraße 39-42, Postfach 18 47
Telefon: (09 11) 4 17 45-45, Telex: 06 22 137

Stuttgart:

DEUTZ-FAHR-Verkaufsstelle

7000 Stuttgart 1, Ulmer Straße 172, Postfach 27 11
Telefon: (07 11) 29 98 21, Telex: 07 23 732

DEUTZ-FAHR-Lager

7702 Göttmadingen, Postfach
Telefon: (Vermittlung 0 77 31/8 81),
(Durchwahl 0 73 31/88 . . .), Telex: 7 93 823

München:

DEUTZ-FAHR-Verkaufsstelle und -Lager

8043 Unterföhring b., München, Johanneskirchner Str. 15/17
Telefon: (0 89) 32 70 18, Telex: 05 22 006

Wartungs- und Inspektionstabelle für Typ: D 85 06 – D 72 06

Nur von autorisierter DEUTZ-Werkstatt durchzuführen

1. Motor:

	Über- gabe	20	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000*	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000
		X	X	X			X					X					X					X
	HD-S 1		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
1.1 Motor-Ölwechsel	HD-B		X	X	X	X		X		X		X		X		X		X		X		X
1.2 Schmierölfilterpatrone austauschen				X	X	X		X		X		X		X		X		X		X		X
1.3 Ventilspiel prüfen ¹⁾			X	X			X					X					X					X
1.4 Ölstand prüfen sowie Keilriemenspannung – und -zustand					täglich																	
1.5 Kraftstofffilterpatrone austauschen				X								X										X
1.6 Kraftstoffsieb der Förderpumpe reinigen												X										X
1.7 Luftfilteranlage überprüfen					(nur nach Wartungsanzeiger)																	X
1.8 Luftfilterpatrone wechseln (spätestens nach 1 Jahr)																						X
1.9 Kühlrippen und Dikühler überprüfen, ggf. reinigen				X	danach bei jedem Motor-Ölwechsel																	
1.10 Einspritzpumpe und Regler überprüfen					bei jedem Motor-Ölwechsel überschüssiges Dikraftstoffgemisch ablassen.																	

2. Triebwerk:

2.1 Getriebeölstand prüfen		X	X				X					X					X					X
2.2 Getriebeölwechsel		X	X				X					X										X

3. Hydraulikanlage:

3.1 Hydraulikölstand prüfen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3.2 Hydraulikölwechsel (mindestens jährlich)				X								X										X
3.3 Hydraulikölfilter austauschen			X				X					X					X					X
3.4 Lenkung-Ölstand prüfen		X	X									X										X

4. Allradantrieb (wenn vorhanden):

4.1 Vorderradantrieb und Achse Ölstand prüfen		X	X				X					X					X					X
4.2 Ölwechsel Vorderradantrieb und Achse			X									X										X

5. Kupplung:

5.1 Kupplungsspiel prüfen, ggf. nachstellen		X																				
---	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

6. Bremse:

6.1 Bremssystem überprüfen		X																				
----------------------------	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

7. Schraubverfestigungen:

7.1 Alle tragenden Schraubbefestigungen nach Drehmomentangaben nachziehen			X																			
7.2 Alle Radschrauben nach Vorschrift nachziehen			X		20 Stunden nach jeweiliger Spurverstellung																	

8. Schmierung Fahrgestell²⁾

		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
--	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

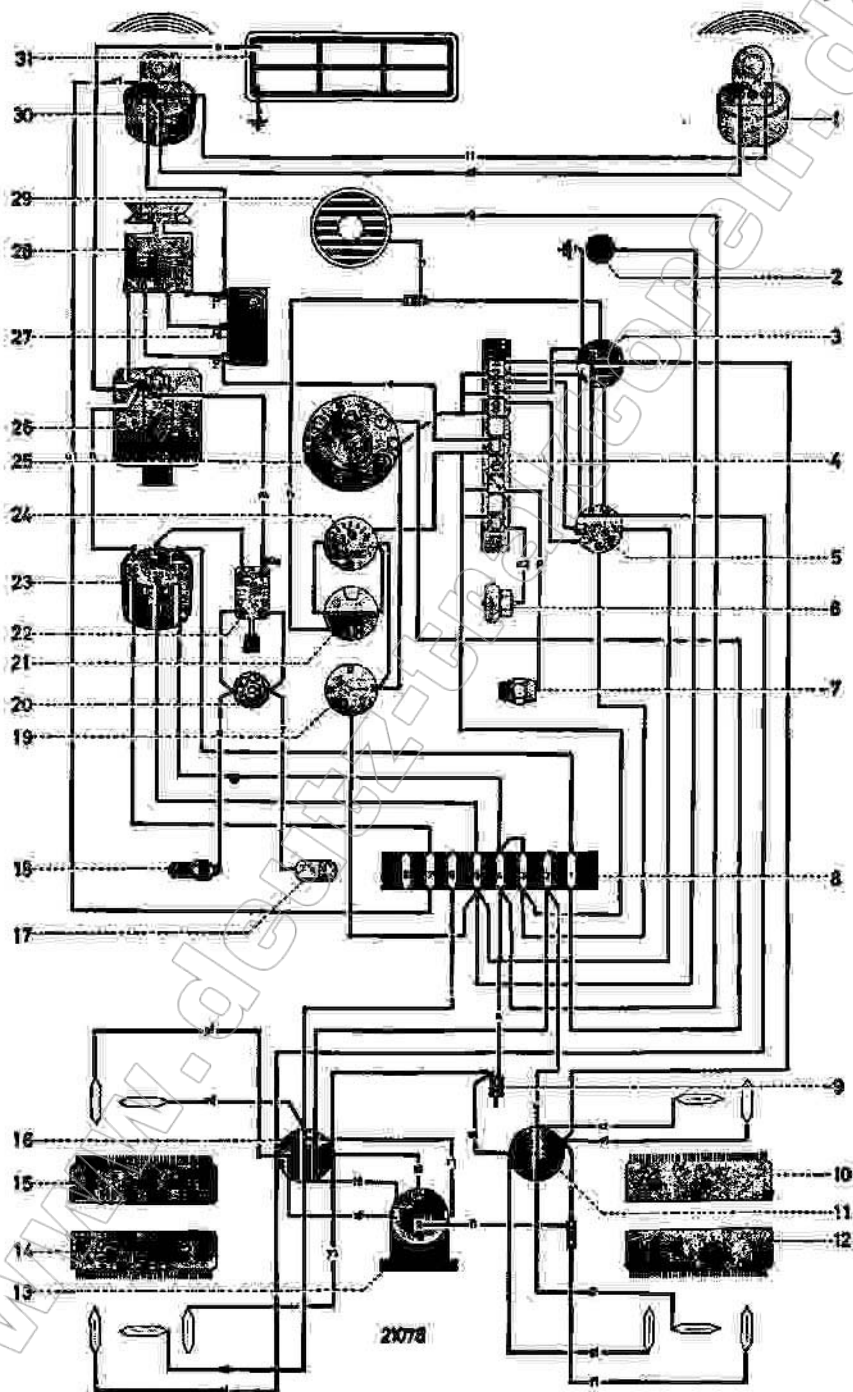
9. Elektrische Anlage:

9.1 Elektrische Anlage überprüfen		X					X					X					X					X
9.2 Batterie überprüfen		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

1) = Frühestens 2 Stunden nach Stillstand des Motors
 2) = Vor dem Abschmieren Schmierstellen gut säubern
 Alle Schmierlöcher sind rot gekennzeichnet.

*) oder jährlich

Elektr. Schaltplan
D. 6806 - D 7208



Erläuterungen zum Schaltplan D 68 06 und D 72 06

- 1 = Scheinwerfer rechts, vorne
- 2 = Steckdose
- 3 = Blinkschalter
- 4 = Anzeigelauchte
- 5 = Warnblinkschalter
- 6 = Unterdruckschalter (Filterwächter)
- 7 = Oldruckschalter
- 8 = Sicherungskasten
- 9 = Bremslichtschalter
- 10 = Blink-Positions-Lauchte rechts
- 11 = Hinterer rechter Leitungsverbinder
- 12 = Schluß-Brems-Blinkleuchte
- 13 = Anhängersteckdose
- 14 = Schluß-Brems-Blink- und Kennzeichenleuchte links
- 15 = Blink-Positions-Lauchte links

- 16 = Hinterer linker Leitungsverbinder
- 17 = Magnetventil
- 18 = Flammglühkerze
- 19 = Zeithuhr
- 20 = Glühüberwacher
- 21 = Fernthermometer
- 22 = Glüh-Anlaßschalter
- 23 = Schallschloß
- 24 = Tankinhalts-Anzeige
- 25 = Traktormeter
- 26 = Anlasser
- 27 = Reglerschalter
- 28 = Drehstrom-Lichtmaschine
- 29 = Hupe
- 30 = Scheinwerfer links, vorne
- 31 = Batterie

Kabelplan

Leitung	von	nach	mm ²	Farbe
a	Batterie +	Anlasser-Klemme 30	70	schwarz-weiß
a1	Bremslichtschalter	hinterer rechter Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
a2	Anzeigelauchte für Filterkontrolle	Unterdruckschalter	1	grün
b	Batterie -	Masse	70	metall
c	Lichtmaschine D+	Reglerschalter D+	1,5	schwarz-rot
g	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte vordere Positionslauchte	1	grün
cl	hinterer rechter Leitungsverbinder	Reglerschalter OF	1	grün-schwarz-rot
d	Lichtmaschine DF	rechtes Schlußlicht, hinten	1,5	rot-grün
e	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte vordere Blinkleuchte	1	schwarz-weiß
a1	Lichtmaschine B+	Anlasser-Klemme 30	4	rot
f	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte hintere Blinkleuchte	1	schwarz-weiß-grün
fi	Hupe	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 4	1	schwarz-gelb
g1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte Bremsleuchte, hinten	1	schwarz-rot
h	Hupe	Blinkerschalter	1	braun
h	Hupe	Fernthermometer	1	braun
h1	hinterer rechter Leitungsverbinder	Anhängersteckdose-Klemme 58R	1	grün-rot
fi	Anhängersteckdose Klemme R	Leitungsverbinder	1,5	schwarz-gelb-grün
k1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose-Klemme 54	1,5	schwarz-rot
ii	Bremsleuchte links, hinten	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
in	Anlasser-Klemme 50	Glühanißschalter, Klemme 50a	2,5	schwarz
m1	Schlußlicht links, hinten	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün-schwarz-rot
n	Anlasser-Klemme 30	Schallschloß, Klemme 30	4	rot
n1	Positionslauchte links, vorne	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün
o	Reglerschalter D+	Ladekontrolle	1	blau
o1	Blinkleuchte hinten links	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-weiß-grün
p	Oldruckkontrolle	Oldruckschalter	1	blau-grün
p1	Blinkleuchte links, vorne	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-weiß
q	Glühüberwacher	Flammglühkerze	4	schwarz-weiß
q1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose, Klemme L	1,5	schwarz-gelb-weiß
r	Steckdose	Masse	1,5	braun
r1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose, Klemme 58L	1	grün-schwarz
s	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 4	Bremslichtschalter	1,5	schwarz
a1	Scheinwerfer links, Klemme 58a	Scheinwerfer rechts, Klemme 58b	1	weiß
t	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 5	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün-schwarz
t1	Scheinwerfer links, Klemme 31	Scheinwerfer rechts, Klemme 31	1	braun
u	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 2	hinterer rechter Leitungsverbinder	1	grün-rot
u1	Steckverbinder	hinterer rechter Leitungsverbinder	1,5	weiß
v	Blinkerschalter, Klemme R	Steckverbinder	1,5	schwarz-grün
v1	Scheinwerfer links, Klemme 31	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 7	1,5	braun
y	Glühüberwacher	Magnetventil	1,5	weiß

Störungstabelle Motor

Störung	Mögliche Ursache	Abhilfe
Motor springt nicht an	Kraftstoffbehälter leer Luft in der Kraftstofferspritzanlage Drehzahlverstellhebel steht auf „Aus“ Kraftstofffilter verstopft: im Winter durch Paraffin-Ausscheidungen Kraftstoffleitung undicht	Behälter füllen und Kraftstoffleitungen entlüften Auf Vollast bzw. Betrieb stellen Kraftstofffilter austauschen; Winterkraftstoff verwenden Alle Leitungsanschlüsse auf Dichtheit prüfen und Verschraubungen festziehen
Motor springt schlecht an	Batterieleistung zu gering. Batterieklemmen locker und oxydiert, Anlaaser dreht sich nur langsam Im Winter: Zu zähes Motorenöl eingefüllt Kraftstoffzufuß zu gering: Verstopfungen im Kraftstoffsystem durch Paraffin-Ausscheidungen. (Im Winter)	Batterie prüfen lassen. Anschlußklemmen reinigen, festziehen und mit säurefreiem Fett überstreichen Der Außentemperatur entsprechendes Motoröl verwenden Kraftstofffilter austauschen, Leitungsanschlüsse auf Dichtheit prüfen und Verschraubungen festziehen. Bei Kälte Winterkraftstoff verwenden Vom Fachmann prüfen lassen
Motor arbeitet unregelmäßig bei schlechter Leistung	Kraftstoffzufuhr zu gering Oberströmventil an der Einspritzpumpe arbeitet nicht einwandfrei Luftfilteranlage verschmutzt Vorgeschiebes Ventilspiel stimmt nicht. Ventillfeder gebrochen Düsenadeln klammern	Kraftstofffilter erneuern. Leitungsanschlüsse auf Dichtheit prüfen und Verschraubungen festziehen. Vom Fachmann prüfen lassen. Luftfilteranlage reinigen Ventilspiel einstellen lassen, Ventillfeder erneuern lassen Vom Fachmann prüfen lassen
Auspuff raucht stark	Ortstand im Motor zu hoch Schlechte Verdichtung durch festgebrannte oder gebrochene Verdichtungsringe oder falsches Ventilspiel Einspritzzeitpunkt verstell	Öl bis zur oberen Meßtabkante ablassen Verdichtungsringe und Kolben vom Fachmann prüfen lassen Ventilspiel richtig einstellen
Motor wird zu heiß (sofort abstellen)	Kühlrippen an den Zylindern und Zylinderköpfen stark verschmutzt Einspritzdüsen defekt Fördermenge an der Einspritzpumpe nicht genau eingestellt Kühlluftmangel am Kühlluftgebläse	Kühlrippen reinigen, besonders die senkrechten am Zylinderkopf Vom Fachmann prüfen lassen Vom Fachmann richtig einstellen lassen Luftzuführung frei machen
Motor hat keinen Öldruck Öldruckkontrollleuchte glüht (sofort abstellen)	Undichtigkeiten im Schmieröl-System: Kurbelwellen-Lagerspiel zu groß Öldruckschalter defekt oder Fehler an der elektr. Leitung	Verschraubungen an Ölleitungen und Schmierölfilter auf Dichtheit prüfen und Verschraubungen festziehen Fachmann aufsuchen
Ladepufferleuchte glüht während des Betriebes auf	Keilriemen lose oder gerissen Lichtmaschine lädt die Batterie nicht auf, weil Lichtmaschine oder Reglerschalter defekt	Keilriemenspannung prüfen, Keilriemen erneuern Vom Fachmann prüfen lassen
Ladepufferleuchte glüht vor dem Start nicht auf	Schlechte Leitungsverbindung, Glühlampe defekt Batterie entladen	Anschlußklemmen an der Batterie festziehen, Leitungsanschlüsse prüfen, Batterie prüfen lassen

Kraftstoff
 Motorkraftstoffe nach DIN 51601 bzw. nach British-Specification - BS 2859:1957 class A - high speed, erfüllen die Anforderungen, die an einen guten Kraftstoff gestellt werden. Der Schwefelgehalt soll 0,5 % nicht übersteigen.

Achtung!
 Sommer-Diesellokraftstoff darf im Winter nicht ohne bestimmte Beimischungen von Motorenpetroleum oder Normalbenzin verwendet werden. Bei sehr tiefen Temperaturen ist auch bei Winterkraftstoff im Auscheidungen zu rechnen. Wir empfehlen, rechtzeitig Winterkraftstoff zu beschaffen oder dem Kraftstoff Zusatzze gemäß nachstehender Tabelle beizumischen.

Außen-temperatur	Sommer-Diesellokraftstoff %	Zusatz-anteil %	Winter-Diesellokraftstoff %	Zusatz-anteil %
bis -10° C	90	10	100	—
bis -14° C	70	30	100	—
bis -20° C	50	50	80	20
bis -30° C	—	—	60	50

Inhalt des Kraftstoffbehälters ca. 70,0 l

Motorenöle

Ölqualität
 Zur Schmirung des Motors müssen hochwertige HD-Motorenöle, Supplement 1 (HD-S 1) nach MIL-L-2104 A (DEF 2101 D) — oder HD-B, C der Spezifikation MIL-L-2104 B verwendet werden.
 HD-B Öl ist besonders für schwere Betriebsbedingungen geeignet. Z. B.: lange Leerlaufzeiten, hohe Umgebungstemperaturen (über +30° C), Verwendung von Kraftstoffen mit mehr als 0,5 % Schwefelgehalt, Winterbetrieb. — Bei normalen Betriebsbedingungen können die Ölwechselzeiten verlängert werden. (Siehe Tabelle)

Ölviskosität
 Bei Außentemperaturen
 über +20° C SAE 30
 von +20° C bis -10° C SAE 20 W 20
 unter -10° C SAE 10 W (Stöckpunkt unter -20° C)
 SAE 20 W 20 kann ganzjährig verwendet werden, wenn im Sommer keine extrem hohen Temperaturen und im Winter keine anhaltend tiefe Temperaturen auftreten.

Für die Wahl der Viskosität ist die Temperatur beim Start und nicht die Tageshöchsttemperatur maßgebend
 Füllmenge Motor ca. 9,5 l bei Ölwechsel
 Füllmenge Ölbadluftfilter (wenn angebaut) ca. 0,8 l bei Ölwechsel

Getriebeöl

Achtung! Für Synchrongetriebe dürfen **EP-Getriebeöle** nach MIL-L-2105 B nicht verwendet werden.
 Für Sommer- und Winterbetrieb SAE 90
 Füllmenge Triebwerk 36,0 l
 zusätzlich für mech. Mähwerk 1,6 l
 zusätzlich für Kriechganggetriebe (wenn angebaut) 1,5 l
 Füllmenge Triebwerk bei Vorderradtrieb 41,0 l
 Füllmenge für Lenkung 0,5 l
 Füllmenge für Riemenantrieb 0,75 l
 Füllmenge für Ausgleichgetriebe - Vorderachse 7,5 l

Hydrauliköl

Die Hydraulikanlage wird mit Motorenöl der gleichen Qualität wie beim Motor gefüllt. Die Viskosität beträgt je nach Außentemperatur SAE 10 bzw. SAE 20. SAE 30 darf nur bei extrem hohen Temperaturen verwendet werden.
 Für arktische Verhältnisse empfehlen wir ein Hydrauliköl mit einem Stöckwert unter -50° C.
 Füllmenge Kraftheber 12,0 l
 bei Frontladerbetrieb oder außen liegenden Arbeitszylindern (Remote-Anschlüsse) 14,0 l

Für Motor- und Getriebeöl

Stöckpunkt bei mindestens -20° C
 Flammpunkt nicht unter +200° C

Schmierfett

Wir empfehlen lithiumverseiftes Mehrzweckfett mit einer Penetrationszahl von 260-280.

www.deutz-traktoren.de

297 1466 UF 1016-99

D

Klöckner-Humboldt-Deutz AG

