



**D 8006**

**D 11006**

**D 13006**

**Bedienungs-  
anleitung**



13-99

D

Germany (West)

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
Traktoren-Ausführungen (Varianten) . . . . .	3
Vor Inbetriebnahme . . . . .	3
Unfallverhütung . . . . .	4
Technische Daten D 80 06 . . . . .	5
D 100 06 . . . . .	7
D 130 06 . . . . .	9
KONTROLL- UND BEDIENUNGSORGANE . . . . .	11
INBETRIEBNAHME DES TRAKTORS . . . . .	17
FAHRBETRIEB . . . . .	19
Bereifung . . . . .	20
Ballastierung mit Gewichten . . . . .	21
Wasserballast . . . . .	22
Spurverstellung . . . . .	24
Fahrersitz . . . . .	27
DEUTZ-TRANSFERMATIK-SYSTEM . . . . .	29
Dreipunkt-Kupplung . . . . .	30
Kraftheber . . . . .	32
Bedienung des Krafthebers . . . . .	33
Hör- . . . . .	35
Ein- . . . . .	35
Einstellen . . . . .	37
Einstellen de . . . . .	37
DEUTZ . . . . .	40
Zusatzle . . . . .	44
Zapfwelle . . . . .	49
Riemenschle . . . . .	49
Anhängerk . . . . .	50
WARTUNG UND PFLEGE . . . . .	54
ALLRADANTRIEB . . . . .	65
NACHSTELLARBEITEN . . . . .	67
ELEKTRISCHE ANLAGE . . . . .	74
FAHRZEUG-KONSERVIERUNG . . . . .	77



## Bedienungsanleitung

**D 8006**

**D10006**

**D13006**

Klöckner-Humboldt-Deutz AG



297 1463 UF 1013-93

D

## Lieber DEUTZ-Traktorfahrer

Diese Bedienungsanleitung enthält die wichtigsten Bedienungs- und Wartungsvorschriften, die zum störungsfreien Betrieb der DEUTZ-Traktoren D 80 06 bis D 130 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 stets 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 instandgesetzt wird.

Es ist vorteilhaft, das Fahrzeug ab und zu in einer solchen Werkstatt 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 80 06, die Variante, sowie Fahrgestell- und Motornummer an. Sie erleichtern damit die Erledigung.

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

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

Die Variante erkennen Sie aus den Fahrzeugpapieren.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg mit Ihrem

DEUTZ-TRAKTOR



Bild 1 Typenschild – Motor

Bild 2  
Typenschild – Fahrgestell

## 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
- A = Allrad-Ausführung

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

### Kontrollieren Sie bei stehendem Fahrzeug:

- den Kraftstoffvorrat im Tank (Tank nie leerfahren)
- den Ölstand im Motor
- die Reifen auf eingedrungene Fremdkörper
- den Helfendruck 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 besonderes Gewicht 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 Führscheines sein.
2. Der Fahrer trägt die Verantwortung für die Sicherheit seines Beifahrers und des evtl. eingesetzten Bedienungspersonals.
3. Bremsen und Lenkung stets in Ordnung halten. Bei Straßenfahrten Bremspedale miteinander verriegeln.
4. Tragen Sie 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 walten 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 abdocken.
11. Beim Befahren steiler Hänge sind plötzliche Kurven bei Bergeuf- oder -abfahrt zu meiden.
12. Motor nie in geschlossenen Räumen laufen lassen.

Beachten Sie bitte – erst denken, dann handeln!

## Technische Daten

D 80 06 und Allrad

### Motor

DEUTZ-Sechszylinder-Viertakt-Diesol	F6L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2100 U/min
Leistung (SAE/DIN)	88/80 PS (59 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	5652 cm <sup>3</sup>
Kraftstoffverbrauch, spezifisch im Jahresmittel (DIN 9606)	160-165 g/PS <sub>h</sub>
Kraftstoffvorrat	120 l
Ölvorrat	13,0 l

### Getriebe

ZF-Getriebe T 3201 mit und ohne Synchronschaltung	
Gangzahl vor-/rückwärts	16/7
Ölfüllung	36 l
Ölfüllung mit Allrad	42 l

### Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1 1/8" / 160 mkp
DUO-Motor-Zapfwelle	540/1030 U/min bei 1920/1950 Mot.-U/min

Krattheber mit 1 Zusatz-Hubzylinder . . . . . K 45.2

Ölversorgung	vom Getriebe
Fördermenge	43 l/min
Entnehmbare Ölmenge in Fahrt / im Stand	5 l / 12,5 l
Betriebsdruck/ Arbeitsvermögen	175 bar/2520 mkp
Hubkraft a. d. Anhängeschleife	3600 kp

Geschwindigkeiten in km/h bei Bereifung:	SKULD		
	15-30	14-34	15-34
<b>Langsame Gruppe</b>			
1. Kriechgang	0,9	0,9	1,0
2. Kriechgang	1,4	1,5	1,5
1. Gang	2,2	2,3	2,4
2. Gang	3,5	3,6	3,7
3. Gang	5,4	5,5	5,7
4. Gang	8,3	8,5	8,8
5. Gang	13,3	13,6	14,1
6. Gang	21,0	21,0	22,3
<b>Schnelle und Rückwärts-Gruppe</b>			
1. Kriechgang	1,2	1,2	1,2
2. Kriechgang	1,8	1,9	1,9
1. Gang	2,9	2,9	3,0
2. Gang	4,5	4,6	4,8
3. Gang	7,0	7,2	7,4
4. Gang	10,7	11,0	11,4
5. Gang	17,1	17,6	18,2
6. Gang	27,0 <sup>1)</sup>	28,0 <sup>1)</sup>	29,0 <sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> Für Rückwärtsfahrt gesperrt

Abmessungen und Gewichte bei Bereifung:		15-30	14-34	15-34
Radstand	mm		2550	
Länge	mm		4150	
Breite (Kabine/Schutzrahmen)	mm		2260/2190	
Höhe mit Kabine oder Schutzr.	mm	2730	2740	2750
Bodenfreiheit unter Vorderachse	mm		570	
Spurweite vorn (Teleschse)	mm		(1420) 1520-1920	
hinten normal	mm		1720 u. 1620	
Verstellrad	mm		(1520) 1620-2020	
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse	m		4,0 / 4,6	
Leergewicht einschl. Kraftf. u.				
Schutzrahmen	kg	3285	3220	3285
einschl. Kabine	kg	3445	3400	3485
zulässiges Gesamtgewicht	kg		5800	

Allradausführung Bereifungs-Paarung		vorn:	11-24	11-24	12-24
		hinten:	15-30	14-34	15-34
Radstand	mm			2550	
Bodenfreiheit unter Differential und Vorderachse	mm		370		390
Spurweite vorn	mm		1750		
Wenderadius	m		5,0		
Leergewicht einschl. Schutzrahmen	kg		3690	3650	3730
einschl. Kabine	kg		3870	3830	3910
zulässiges Gesamtgewicht	kg			5800	

## Technische Daten

D 100 06 und Allrad

### Motor

DEUTZ-Sechszylinder-Viertakt-Dieselmotor	F6L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2300 U/min
Leistung (SAE/DIN)	108/100 PS (73 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	5652 cm <sup>3</sup>
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160-185 g/PS <sup>h</sup>
Im Jahresmittel (DIN 9606)	7,5-14,5 kg/h
Kraftstoffvorrat	120 l
Ölvorrat	13,0 l

### Getriebe

ZF-Getriebe T 3311 mit und ohne Synchronschaltung	
Gangzahl	16/7
Ölfüllung	36 l
Ölfüllung mit Allrad	42 l

### Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1 1/2" / 160 mkp
DUO-Motor-Zapfwelle	540/1000 U/min bei 2100/2250 Motor-Umdr.

### Kraftheber mit 2 Zusatz-Hubzylindern

K 45.2

Ölversorgung	vom Getriebe
Fördermenge	47 l/min
Entnehmbare Ölmenge in Fahrt/im Stand	5 l/12,5 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/3350 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	5000 kp

## Geschwindigkeiten in km/h

bei Bereifung:	SKULD	
	15-34	15-38
<b>Vorwärts</b>		
1. + 3. Kriechgang	0,9 + 1,2	0,9 + 1,2
2. + 4. Kriechgang	1,4 + 1,8	1,5 + 1,9
1. + 7. Gang	2,3 + 2,9	2,3 + 3,0
2. + 8. Gang	3,5 + 4,5	3,7 + 4,7
3. + 9. Gang	5,5 + 7,0	5,7 + 7,3
4. + 10. Gang	8,5 + 10,9	8,8 + 11,2
5. + 11. Gang	13,5 + 17,3	14,0 + 17,9
6. + 12. Gang	21,4 + 27,5	22,4 + 29,0

## Rückwärts

1. Kriechgang	1,2	1,3
2. Kriechgang	1,8	2,0
1. Gang	3,0	3,1
2. Gang	4,8	4,9
3. Gang	7,4	7,7
4. Gang	11,4	11,8
5. Gang	18,2	18,8
6. Gang	—	—

## Abmessungen und Gewichte bei Bereifung:

	15-34	15-38
Radstand mm	2550	2550
Länge mm	4190	4190
Breite mm	2280	2280
Höhe mit Kabine od. Schutzrahm. mm	2750	2800
Bodenfreiheit unter Vorderachse mm	570	570
Spurweite vorn (Teleschse) mm	(1420-) 1520-1920	(1420-) 1520-1920
hinten normal mm	1720 u. 1820	1720 u. 1820
Verstellrad mm	(1620-) 1720-2120	(1620-) 1720-2120
Wenderadius mit/ohne Lenkbrämse m	4,0 / 4,6	4,0 / 4,6
Leergewicht einschl. Schutzrahm. kg	3770	3935
einschl. Kabine kg	3950	4115
zulässiges Gesamtgewicht kg	6500	6500

## Allradausführung Bereifung - Paarung

	11-24/15-34	12-24/15-38
Radstand mm	2550	2550
Bodenfreiheit unter Differential und Vorderachse mm	370	390
Spurweite vorn mm	1750	1750
Wenderadius m	5,0	5,0
Leergewicht einschl. Schutzrahm. kg	4190	4370
einschl. Kabine kg	4370	4550
zulässiges Gesamtgewicht kg	6500	6500

## Technische Daten

### D 130 06 und Allrad

#### Motor

DEUTZ-Sechszylinder-Viertakt-Diesel	BF6L 912
Direkteinspritzung und Turbo-Aufladung, luftgekühlt	2400 U/min
Leistung (SAE/DIN)	130/120 PS (88 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	5852 cm <sup>3</sup>
Kraftstoffverbrauch spezifisch im Jahresmittel (DIN 9506)	160-165 g/PS/h
Kraftstoffvorrat	160 l
Ölvorrat	12 l

#### Getriebe

ZF-Getriebe T 3402 mit Synchronschaltung

Gangzahl	16/7
Ölfüllung	36 l
Ölfüllung mit Allrad	42 l

#### Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1 1/2"/160 mkp
Unabhängig	1000 U/min bei 2250 Motor-Umdr.

#### Kraftheber mit 2 Zusatz-Hubzylindern

	K 45 2
Ölversorgung	vom Getriebe
Fördermenge	41,5 l/min
Entnehmbare Ölmenge in Fahrt/im Stand	5 / 12,5 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/3350 mkp
Hubkraft an der Anhängeschleife	5000 kp

## Geschwindigkeiten in km/h

### Vorwärts

	SKUL	
	15-38	20,8-38
1. + 3. Kriechgang	1,0 + 1,2	1,0 + 1,3
2. + 4. Kriechgang	1,5 + 2,0	1,6 + 2,0
1. + 7. Gang	2,4 + 3,1	2,5 + 3,2
2. + 8. Gang	3,7 + 4,8	3,9 + 5,0
3. + 9. Gang	5,8 + 7,4	6,0 + 7,8
4. + 10. Gang	8,9 + 11,5	9,3 + 12,0
5. + 11. Gang	14,2 + 18,3	14,8 + 19,1
6. + 12. Gang	22,5 + 29,0	23,5 + 30,0

### Rückwärts

1. Kriechgang	1,3	1,4
2. Kriechgang	2,1	2,2
1. Gang	3,3	3,4
2. Gang	5,1	5,3
3. Gang	7,9	8,3
4. Gang	12,2	12,7
5. Gang	19,5	20,3
6. Gang	-	-

## Abmessungen und Gewichte

Bereifung - Paarung	vorn: hinten:	11-28/13-24	12-28
		15-38	20,8-38
Radstand	mm	2550	
Länge	mm	4450	
Breite	mm	2280	
Hohe bis Auspuff oben	mm	2850	
Hohe bis Führerkabine	mm	2600	
Bodentfreiheit unter Differential der Vorderachse	mm	405	425
Spurweite vorn	mm	1750	
hinten	mm	1720/1620	
Wenderadius mit Bremse	m	5,0	
Leergewicht einschl. Kraftheber und Kabine	kg	5050	5110
zulässiges Gesamtgewicht	kg	7500	

## Funktionen der Kontroll- und Bedienungsorgane

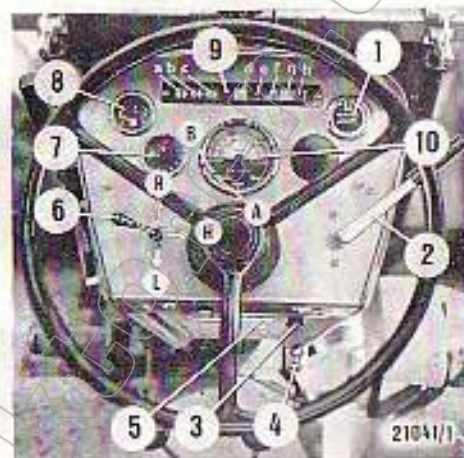


Bild 3

- 1 = Motortemperaturanzeigergerät
- 2 = Handdrehzahlverstellung
- 3 = Warnblinkschalter
- 4 = Abstellzug
- 5 = Sicherungskasten
- 6 = Mehrzweckschalter
- 7 = Zeituhr (auf Wunsch)
- 8 = Tankanzeigergerät (auf Wunsch)
- 9 = Kontrollleuchten-Leiste
- 10 = Traktormeter

### 1. Motortemperaturanzeigergerät

Zeigt mit einem grünen Feld die zulässigen Motortemperaturen an. Reißen z. B. während des Betriebes die Kolfriemen, ertönt das Signalhorn und etwas später erscheint das rote Feld. Der Motor muß sofort abgestellt und die Störung beseitigt werden.

### 2. Hand-Drehzahlverstellhebel

Mit dem Hand-Drehzahlverstellhebel werden die Motordrehzahlen für konstante Fahrgeschwindigkeit oder Zapfwalldrehzahlen eingostellt.

### 3. Warnblinkschalter

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

### 4. Abstellzug

Zum Abstellen des Motors Knopf bis zum Anschlag herausziehen und festhalten bis der Motor stillsteht.

### 5. Sicherungskasten

(5 Stück 8-Ampere- und 2 Stück 16-Ampere-Sicherungen).

### 6. Mehrzweckschalter

Der Mehrzweckschalter dient zur Betätigung des Abblend- und Fernlichtes, der Richtungsanzeige, des Signalhorns 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 Kontrollleuchten-Leiste (9) angezeigt.

a = 1. Leuchte (links) Schlepper, b = 2. Leuchte = 1. Anhänger, c = 3. Leuchte = 2. Anhänger.

#### 7. Zeituhr

#### 8. Tankanzeigergerät

Das Tankanzeigergerät zeigt den jeweiligen Kraftstoffvorrat im Kraftstoffbehälter an. (Kraftstoffbehälter nie ganz leerfahren.)

#### 9. Kontrollleuchten-Leiste

a – b – c = Kontrollleuchten für Blinklicht

d = gelb = Ladekontrollleuchte (muß bei laufendem Motor erlöschen). Leuchtet sie weiter, wird die Batterie nicht geladen.

e = blau = Fernlicht – Lichttrupe (wenn vorhanden – wird mit dem Mehrzweckschalter betätigt).

f = rot = Öldruckkontrollleuchte (muß bei lautendem Motor erlöschen). Leuchtet sie weiter, ist kein Öldruck mehr vorhanden.

g = gelb = Anzeigeleuchte für Gebläse (bei Kabine)

h = gelb = Anzeigeleuchte für Luftfilterwartung.

#### 10. Traktormeter

Obere Hälfte = Fahrgeschwindigkeiten in der Normalschaltgruppe

Untere Hälfte = Motordrehzahlen und Betriebsstundenzähler

Punktmarkierung A = Zapfenwellendrehzahl 540 Upm

B = Zapfenwellendrehzahl 1000 Upm

D 80 06 – D 100 06

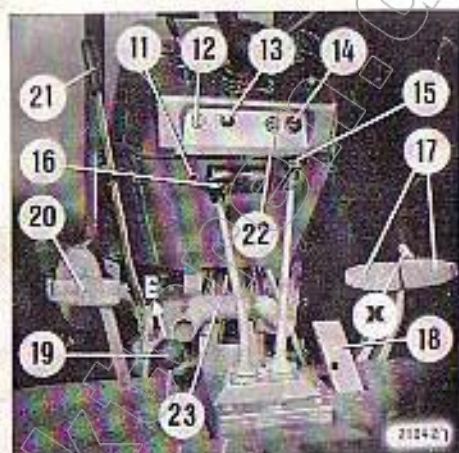


Bild 4

- 11 = Steckdose
- 12 = Schaltschloß
- 13 = Anlaßzugschalter
- 14 = Glühüberwacher
- 15 = Gangschalthebel
- 16 = Gruppenschalthebel
- 17 = Fußbremshebel – links und rechts

#### 11. Steckdose

Die Steckdose dient zum Anschluß eines 12-Volt-Verbrauchers (z. B. Handleuchte).

**Achtung!** Die Steckdose steht auch bei abgeschaltetem Fahrzeug unter Strom.

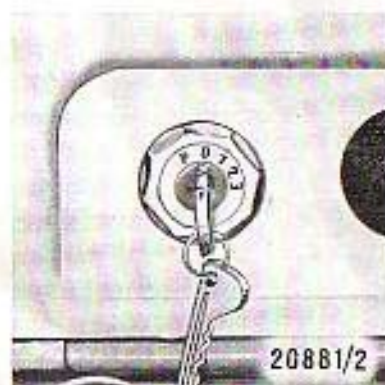


Bild 6

D 130 06

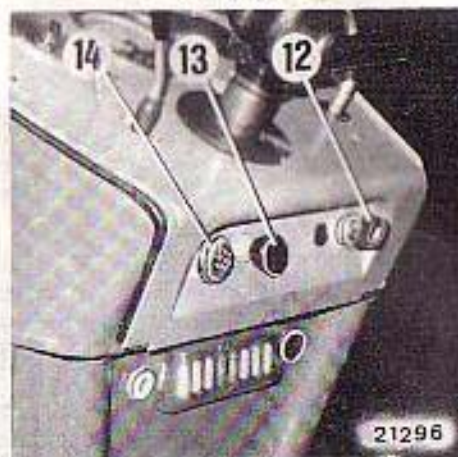


Bild 5

- 18 = Fußdrehzahlverstellung
- 19 = Zapfwellenschalthebel
- 20 = Kupplungsfußhebel
- 21 = Schalthebel für unabhängige Zapfwellenkupplung
- 22 = Schalter für Gebläse (Kabine)
- 23 = Warmluftdüsen (Heizung)
- X = Verriegelung für Fußbremshebel

#### 12. Schaltschloß

Das Schaltschloß hat 5 Positionen, die mit dem Zündschlüssel geschaltet werden. Es bezeichnen: P = Parklicht (Schlüssel ganz nach links gedreht), 0 = Alles abgeschaltet, 1 = Motor ist startklar, 2 = Standlicht, 3 = Fahrlicht. Von 0 nach P und von 3 nach 2 kann nur geschaltet werden, wenn der Schlüssel tiefer eingedrückt wird. In Stellung 0 sind die Warnblinkanlage und die Steckdose nicht abgeschaltet.



### 13. Glüh-Anlaßzugschalter

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

#### Achtung – Anlaßsperre

Ist eine elektr. Anlaßsperre eingebaut, kann der Anlasser bei eingeletem Gangschalthebel nicht eingeschaltet werden. Gangschalthebel zuerst in 0 – Stellung bringen.

### 14. Glühüberwacher

Der Glühüberwacher dient zur Kontrolle der Vorglühanlage. Er glüht in Schaltstellung – 1 (Raste) des Glüh-Anlaß-Zugschalters.

### 15. Gangschalthebel



21338

Bild 7

Schaltbild | unsynchronisiert D 80 06 und D 100 08  
| synchronisiert D 80 06 bis D 130 08

Der 6. Gang ist bei beiden Ausführungen für Rückwärtsfahrt gesperrt. Bei der Synchron-Ausführung sind der 1. und 2. Gang nicht synchronisiert.

### 16. Gruppenschalthebel



21339

Bild 8

Schaltbild | R = Rückwärtsgruppe  
| Z = Zwischengruppe = langsam  
| N = Normalgruppe = schnell

Die Gruppenschaltung der Varianten SKULD und SULD ist synchronisiert. Da durch ist es möglich, während der Fahrt von der – Normal – in die Zwischengruppe (schnell – langsam) und umgekehrt zu schalten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt darf nur im Stillstand erfolgen.

### 17. Fußbremshebel – links – und Fußbremshebel – rechts – (Betriebsbremse)

Zweipedalbremse. Wirkt hydraulisch als Fahr- oder Lenkbremse auf die Hinterräder. Bei Straßentfahrten 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 Hangieren können die Fußhebel nach Lösen des Sperrhebels einzeln betätigt werden.

Achtung! Um Unfälle zu vermeiden, Lenkbremsen nur feinfühlig bedienen. Die Lenkbremsen dürfen keinesfalls bei eingeleger Differentialsperr, höheren Geschwindigkeiten und Straßentfahrten benutzt werden.

### 18. Fußdrehzahlverstellhebel

Bei Straßentfahrt erfolgt die Drehzahlverstellung mit dem Fußhebel. Dabei muß der Handdrehzahl-Verstellhebel in Leerlaufstellung stehen.

### 19. Zapfwellenschalthebel

Die eingepprägten Geschwindigkeiten im Knopf des Schalthebels beachten.

D 80 06 und D 100 08 = 540 und 1000 Upm

D 130 06 = 1000 Upm

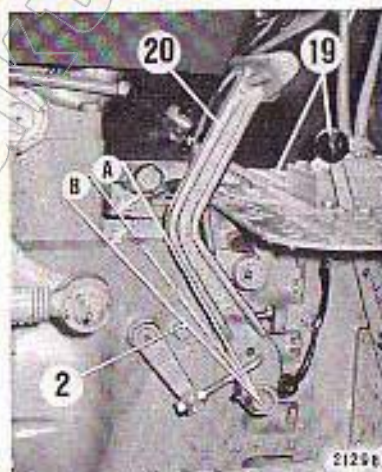


Bild 9

### 20. Kupplungsfußhebel

Fahrkupplung (Variante – F –)  
(SKFD)

Zum Einlegen des Gruppenwahlhebels, des Anfahranges und zum Gangwechsel während der Fahrt, wird der Fußhebel (20) durchgedrückt, bis sich ein fühlbarer Widerstand bemerkbar macht, was ungefähr dem halben Weg (A) des Kupplungsfußhebels entspricht.

Dann kann der gewünschte Gang eingelegt werden.

### Zapfwellenkupplung (Variante – F –)

Das Einschalten der Zapfwelle darf nur bei ausgerückter Zapfwellenkupplung erfolgen. Zum Auskuppeln wird der Fußhebel (20) bis zum Anschlag (2) durchgedrückt (B) (Bild 9) und nach einer kleinen Pause der Schalthebel (19) der Zapfwelle betätigt.

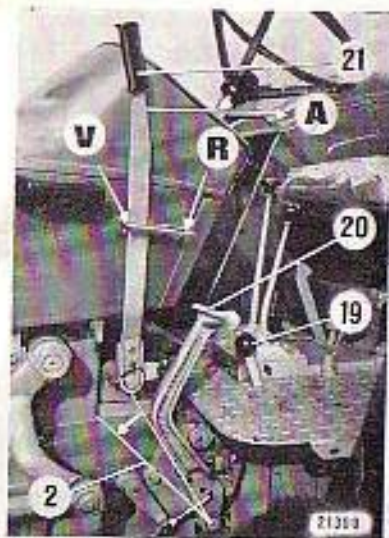


Bild 10

#### Fahrkupplung (Variante - U -) (SKULD)

Zum Einlegen des Gruppenwählhebels und zum Schalten der Fahrgänge wird der Fußhebel (20) bis zum Anschlag (2) durchgedrückt.

#### 21. Unabhängige Zapfwellenkupplung (Variante - U -)

Durch die von der Fahrkupplung unabhängige Zapfwellenkupplung kann die Zapfwelle bei stehendem oder fahrendem Schlepper zu- oder abgeschaltet werden. Sie wird mit dem Schalthebel (21) betätigt. Zum Einschalten (A) der Zapfwelle wird der Hebel angezogen und eingerastet (R). Nach einer kleinen Pause wird die Zapfwelle mit Hebel (19) eingeschaltet. Hebel (21) dann wieder nach vorn führen (V).

Zum Wenden mit zapfwellenangetriebenen Arbeitsgeräten muß bei der Variante - F - die Zapfwelle ausgeschaltet werden. (Schalthebel auf - 0 -). Bei der Variante - U - wird der Hebel (21) zurückgezogen und in die Raste - R - eingelegt.

Bei Nichtgebrauch der Zapfwelle, Zapfwellenschalthebel (19) bei ausgerückter Zapfwellenkupplung (21) in - 0 - Stellung bringen.

Hebel (21) dann nach vorn - V - schieben.



Bild 11

#### 22. Schalter für Gebläse bei Kabine

#### 23. Warmluftdüsen (Heizung)

- 24 = Handhebel für Feststellbremse
- 25 = Steuerhebel für Regelsteuervergärat
- 26 = Differentialsperre
- 27 = Schalthebel für Kriechgänge

#### 24. Handhebel für Feststellbremse (Handbremse)

Handhebel zum Feststellen des Schleppers hochziehen. Zum Lösen der Bremse, Hebel rechts drehen und nach unten führen.

#### 25. Steuerhebel für Regelsteuervergärat

Mit dem Steuerhebel wird die Arbeitstiefe oder -höhe der Regelhydraulik eingestellt.

#### 26. Differentialleperre (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 Differentialleperre darf nur für Geradeausfahrten benutzt werden.

#### 23. Schalthebel für Kriechgänge

Das Ein- und Ausschalten der Kriechganggruppe darf nur bei getrennter Fahrkupplung und stehendem Schlepper erfolgen.

K = Kriechganggruppe eingeschaltet, N = Kriechganggruppe ausgeschaltet.

**Achtung!** Kriechgänge bzw. Kriechganggruppen sind nur für Arbeiten vorgesehen, die keine größere Belastung des Schlepperantriebswerks erfordern. Hierunter fallen z. B. Kulturarbeiten oder der Betrieb in Verbindung mit zapfwellenangetriebenen Arbeitsgeräten, die eine geringe Zugleistung erfordern.

#### Inbetriebnahme des Traktors

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

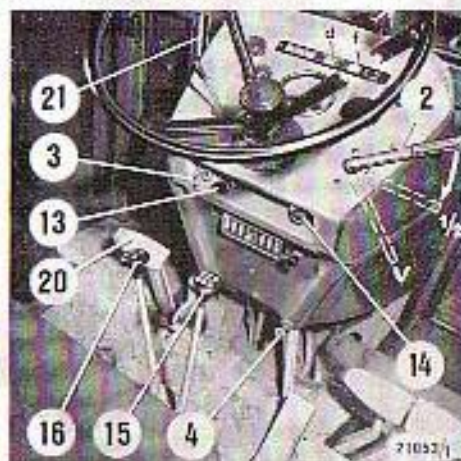


Bild 12

#### Anlassen bei normalen Temperaturen bis -12 °C

1. Handhebel (2) der Drehzahlverstellung auf 1/2 Last bringen.
2. Zündschlüssel (3) nach rechts in Position - 1 - drehen. (Ladekontrollleuchte - d - gelb und Öldruckkontrollleuchte - f - rot müssen aufleuchten.) Zur Schonung der Batterie Fahr- (20) und Zapfwellenkupplung (21) auskuppeln.

3. Knopf des Anlaßzugschalters (13) bis zum Anschlag herausziehen. Nach Anspringen des Motors Knopf des Anlaßzugschalters sofort loslassen. **Anlasser nie bei laufendem Motor betätigen.**

Falls der Motor nach 10 Sekunden nicht anspringt, Knopf loslassen und den Anlaßvorgang wiederholen. Zwischen den Startversuchen eine Pause von ca. 1 Minute einlegen.

#### Anlassen bei Temperaturen von $-12^{\circ}\text{C}$ und tiefer

1. und 2. Wie vorher beschrieben (Handhebel evtl. auf Vollast).
3. Knopf des Anlaßzugschalters (13) bis zur ersten Raste herausziehen und ca. 1 Minute festhalten (vorglühen). Glühüberwacher (14) beachten.
4. Anlaßzugschalter bis zum Endanschlag 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 nachzuglühen. Dazu den Anlaßzugschalter vorsichtig bis zur 1. Raste herausziehen.

#### Allgemein

Ist der Motor vom vorausgegangenen Betrieb noch warm, braucht bei erneutem Anlassen nicht vorgelüht zu werden.

Zur Schonung der Batterie muß zwischen den Startversuchen eine kurze Pause von ca. 1 Minute eingelegt werden.

Soll der Traktor längere Zeit stillgelegt werden — z. B. Überwinterung — muß er nach den Angaben auf Seite 77 behandelt werden.

Der Zahnkranz am Schwungrad ist bei Umgebungstemperaturen unter  $-20^{\circ}\text{C}$  evtl. nach Abnahme des Anlassers durch das Ritzelloch von Zeit zu Zeit mit kältebeständigem Fett, z. B. Bosch-Fett FT 1 V 31 zu schmieren, um das volle Einspielen des Anlasserritzels zu erleichtern.

#### Fahrbetrieb

##### Anfahren

- a) Auskuppeln.
- b) Gruppenwählhebel in die gewünschte Gruppe einlegen.
- c) Für Transportfahrten Gangschalthebel in den der Anfahrlast entsprechenden Gang einlegen.  
Zum Arbeitsinsatz den der erforderlichen Geschwindigkeit entsprechenden Gang wählen.
- d) Motordrehzahl erhöhen, Kupplungsfußhebel langsam zurücknehmen und gleichzeitig die Handbremse lösen.
- e) Nach dem Anfahren Fuß vom Kupplungshebel nehmen.

**Achtung:** Die Kupplung nicht länger schließen lassen, als zum stoßfreien Anfahren des Schleppers erforderlich ist.

##### Aufwärtschalten

- a) Auskuppeln und gleichzeitig Drehzahl verringern.
- b) Schalthebel in den nächsthöheren Gang einlegen.
- c) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

##### Zurückschalten — nichtsynchronisierte Ausführung

- a) Auskuppeln und den Schalthebel in Leerlaufstellung bringen.
- b) Wieder einkuppeln und Motordrehzahl mit dem Fußhebel kurzzeitig erhöhen, schnell auskuppeln und den kleineren Gang einlegen.
- c) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

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

##### Zurückschalten — synchronisierte Ausführung

- a) Auskuppeln und den Schalthebel mit leichtem Druck in die Schaltkulisse des nächstkleineren Ganges einlegen.
- b) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

##### Anmerkung:

Die Wahl des richtigen Getriebeanges ist von den Arbeitsbedingungen abhängig und muß dem Fahrer überlassen werden.

Bei Talfahrten mit Anhängelasten rechtzeitig den kleineren Gang einschalten. Im Gefälle niemals auskuppeln und schalten (Unfallgefahr).

Bergab nicht schneller fahren als es bergauf gehen würde.

Bei Bergfahrt vor Beginn der Steigung auf den erforderlichen kleineren Gang zurückschalten.

## Achtung

Zum Einlegen der Fahrgänge und zur Betätigung der Gruppenschaltung muß die Fahrkupplung vollständig getrennt werden.

## Hinweise zum Schalten des synchr. Getriebes

1. Fahrtrieb vollständig auskuppeln.
2. Gangschalthebel nicht umklammern, sondern wie bei einem PKW mit offener Hand betätigen.
3. Beim Gangwechsel den Schalthebel nicht ruckartig einschalten, sondern den Hebel andrücken und einlegen.
4. Im Interesse der Lebensdauer der Synchronisierung wird dringend empfohlen, das Zurückschalten auf den nächstniedrigeren Gang erst dann vorzunehmen, wenn sich die Fahrgeschwindigkeit des Schleppers bereits soweit verringert hat, daß sie im Bereich des niedrigeren Ganges liegt. Beim Aufwärtsschalten ist sinngemäß zu verfahren.

(Bitte beachten Sie die Geschwindigkeitstabellen Seite 6, 8 und 10.)

## Anhalten

- a) Fahrgeschwindigkeit verringern.
- b) Auskuppeln, Gang- und Gruppenschalthebel auf Leerlauf stellen. Wenn erforderlich abbremser. Handbremse anziehen.

(Bei Frostgefahr Schlepper 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 niedrigen Leerlauf weiterlaufen lassen.

Dann den Knopf des Abstellzuges (4) Bild 12 – bis zum Anschlag herausziehen und festhalten bis der Motor stillsteht. Zündschlüssel auf 0 oder P stellen und abziehen.

## Bereifung

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

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

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 Wagen Spuren fahren.

Bei abgestelltem Schlepper sind die Reifen gegen Sonnenbestrahlung zu schützen. Eindringende Fremdkörper wie Nägel, kleine Steine oder dergleichen entfernen.

Bei längerer Betriebsunterbrechung sind die Reifen von Zeit zu Zeit nachzupumpen oder der Schlepper aufzubockern.

Bereifungskombinationen siehe Technische Daten.

## Ballastgewichte (auf Wunsch)

Zur Erhöhung des Schleppergewichtes können zusätzlich Ballastgewichte am Vorderachslagerbock und an die Hinterräder angebaud werden.

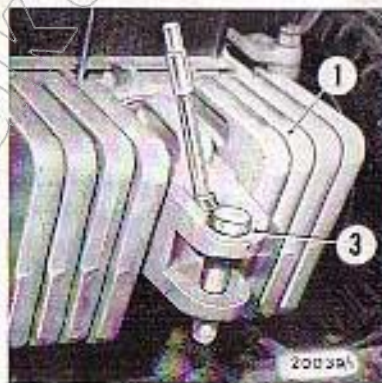


Bild 13



Bild 14

### D 80 06 und D 100 06

Am Vorderachslagerbock 550 kg (11 mal je 50 kg) ①. Bei Rangierkupplung ②, 8 Stück.

Bei D 130 06 können 15 bzw. 12 Gewichte angebaud werden.

### Hinterräder außen:

für Spurvstellräder	125 kg
	250 kg
	375 kg
	500 kg

### passend zu den Felgen

DW 14 x 34, DW 14 x 30, DW 16 x 34,  
DW 20 x 26, W 14 L x 38

### für Scheibenräder

200 kg
330 kg
445 kg
580 kg

### passend zu den Felgen

DW 14 x 34, DW 14 x 30, DW 16 x 34,  
DW 20 x 26, W 14 L x 38

Die Ballastgewichte sind auch für die Allradausführung verwendbar.

### Wasserballast

Unabhängig von den Ballastgewichten können zur Erhöhung des Hinterrschdrucks die Hinterrreifen mit Wasser gefüllt werden.

### Zubehör:



Kombiniertes Wasserfüll- und Entleerungsventil (Hanauer Maus).

Bild 15

### Einfüllen des Wassers (Bild 16).

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

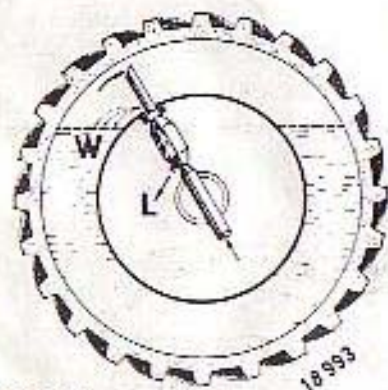


Bild 16

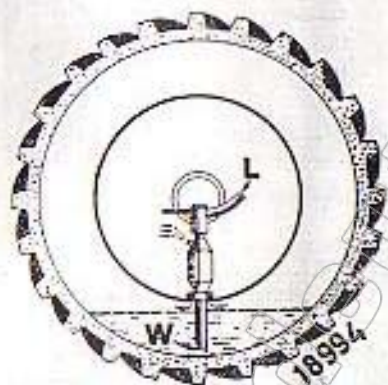


Bild 17

### Entleeren der Reifen (Bild 17).

Schlepper hochbocken, Ventilinsatz heraus-schrauben und Wasser ablaufen lassen. Zum vollständigen Entleeren kombiniertes Ventil aufschrauben und Luft zuffüllen. Durch den Druck entweicht das letzte Wasser aus dem Entlüftungsröhrchen. Anschließend das kombinierte Ventil entfernen, Ventilinsatz einschrauben und Reifen bis zum erforderlichen Druck aufpumpen.

### Wasserfüllung im Winter

Bei Frostgefahr ist dem Wasser ein Frostschutzmittel beizumischen, 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.

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

### Gewichtserhöhung von Ackerschlepperrreifen durch Wasserfüllung

#### Beispiel

Reifengröße AS	Gewichtserhöhung für 1 Reifen durch Wasserfüllung ca. kg	Angaben zur Bewältigung der Frostauflösung		Gewichtserhöhung für 1 Reifen durch Frostschuttlösung ca. kg
		Bedarf an Chlormagnesium ca. kg	Menge des benötigten Wassers Liter	
14-30	240	101	174	275
14-34	241	108	184	282
15-30	285	121	207	328
15-34	380	130	310	440

Weitere Angaben können den entsprechenden Schriften der Reifenindustrie entnommen werden.

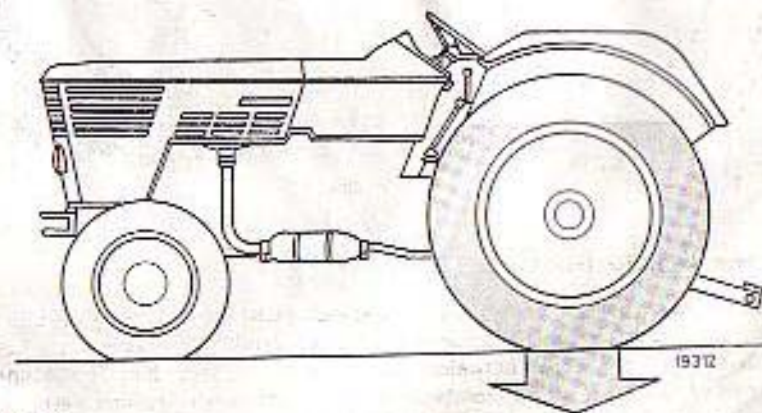


Bild 18

## Spurverstellung

### Hinterradspurverstellung

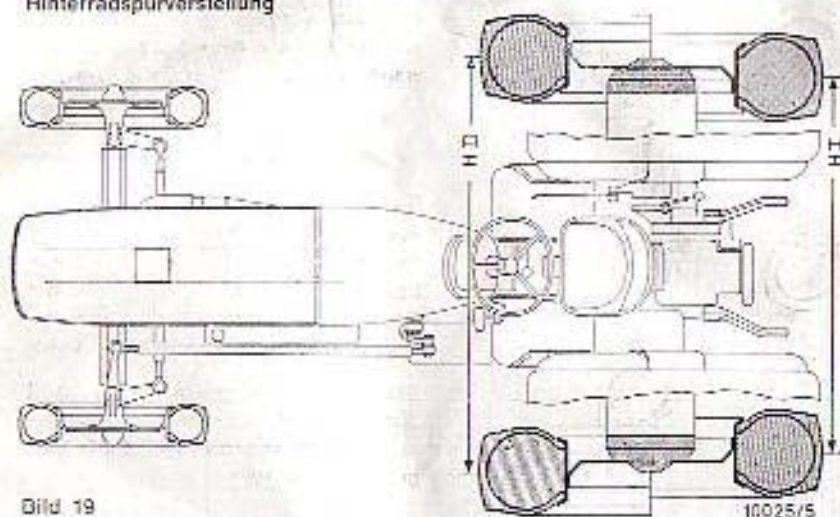


Bild 19

#### D 80 06

Bei Scheibenrädern wird die Spur durch Umdrehen der Räder von H I = 1620 mm auf H II = 1720 mm erweitert.

#### D 100 06 und D 130 06

von H I = 1720 mm auf H II = 1820 mm.

Für weitere Spurveränderungen werden Spurverstellräder verwendet, die Spurweiten von 1520 bis 2020 mm bei D 80 06 und 1720 bis 2120 mm bei D 100 06 und D 130 06 zulassen.

Zur Verbesserung des Geräteanlaufes und der Lenkfähigkeit beim Pflügen mit großen Arbeitsbreiten – insbesondere bei Aufsattelpflügen – ist es zweckmäßig, die Spurweiten 1620 mm bzw. 1720 mm zu verwenden.

Bei Transport-Arbeiten erlauben diese Spurweiten den einwandfreien Nachlauf auch breiter Anhängerreifen in der Fahrbahn der Hinterräder.

### Beispiel:

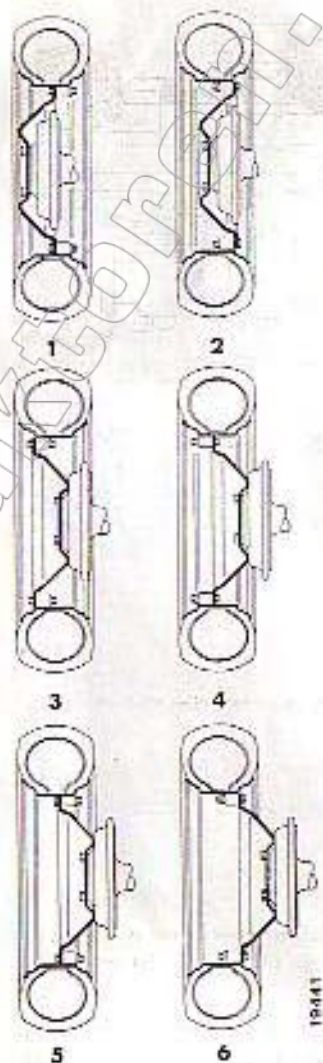


Bild 20

Bei den vorgesehenen Bereifungen können nachstehende Spurweiten gewählt werden:

	D 100 06 und D 130 06
	D 80 06
Spur 1 = 1520 mm	—
Spur 2 = 1620 mm	1720 mm
Spur 3 = 1720 mm	1820 mm
Spur 4 = 1820 mm	1920 mm
Spur 5 = 1920 mm	2020 mm
Spur 6 = 2020 mm	2120 mm

Bei der Verstellung von Spur 2 auf 3 und von 4 auf 5 müssen die Hinterräder von einer Seite zur anderen ausgewechselt werden.

(Pfeil für Laufrichtung beachten)

Ab Spur 3 muß die Radschüssel gedreht werden.

Nach jeder Spurverstellung müssen die Sechskantmutter der Räderbefestigung gut angezogen werden.

Nach ca. 10 Betr.-Std. sind die Mutter nachzuziehen.

### Vorderradspurverstellung D 80 06 und D 100 06

Zum Verstellen der Spurweite muß der Traktor vorne hochgebockt werden. Die beiden Klemmschrauben (2) und (3) der Spurstange werden gelöst und die Schraube (1) herausgezogen. Nach Entfernen der beiden Halteschrauben (1) je Seite der Teleskopachse, können die Vorderräder mit den Faustarmen – entsprechend der gewünschten Spurweite – aus der Mittelachsbrücke gezogen werden.

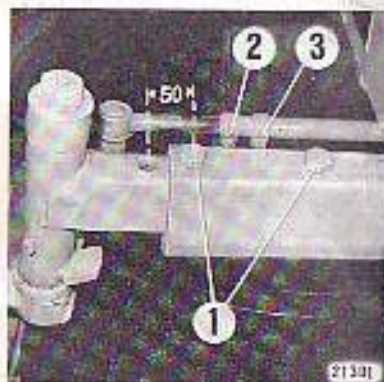


Bild 21

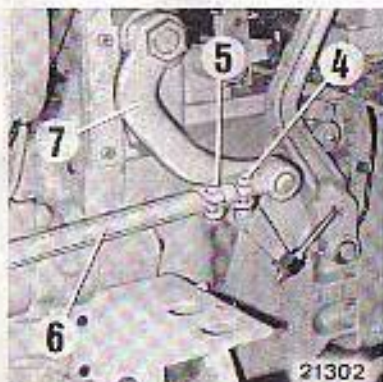


Bild 22

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

Bei Bereifung 7,50–20 oder 11–24 können nachstehende Spurweiten gewählt werden:

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

Die Spurstange ist auf ihrem ausziehbaren Teil im Abstand von je 100 mm mit Kerben versehen, die eine einfache Anpassung an die jeweilige Spurweite ermöglichen. Zur Fixierung dient die Schraube (4).

Nach erfolgter Einstellung werden die Halteschrauben (1) wieder eingesetzt und die Muttern gut festgezogen. Bei der Spurstange die Schraube (2) einsetzen und die Muttern beider Schrauben wieder festziehen.

Bei der Einstellung der Lenkstange (5) muß darauf geachtet werden, daß der Lenkstockhebel (7) bei gerade stehenden Vorderrädern möglichst senkrecht steht, da sonst die Lenkfähigkeit beeinträchtigt wird. Zur Fixierung der Länge dienen die beiden Klemmschrauben. Die Verstellung erfolgt wie bei der Spurstange: Muttern der Schrauben (4) und (3) lösen, Schraube (1) entfernen und den Stangeneinsatz entsprechend herausziehen. Nach erfolgreichem Anpassen werden die Klemmschrauben der Lenkstange wieder gut angezogen.

(Bei Allradantrieb ist die Vorderradspur nicht verstellbar.)

### Vorderradspurverstellung D 130 06

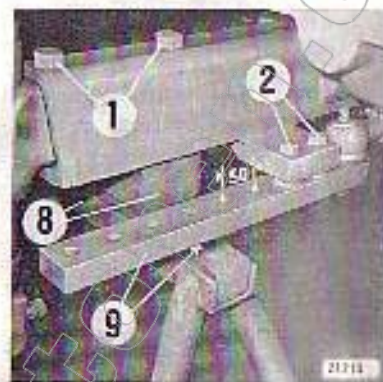


Bild 23

Die Verstellung erfolgt sinngemäß wie bei D 80 06 und D 100 06.

Beim Hochbocken (8) der Vorderachse ist jedoch darauf zu achten, daß die Einstellschiene (9) der Spurstange nicht aufliegt – Pfeil. Nach erfolgter Einstellung die Muttern der Schrauben (1) und (2) wieder gut festziehen.

Die Einstellung der Lenkstange wird wie bei D 80 06 und D 100 06 beschrieben durchgeführt.

### Verstellbarer Fahrersitz

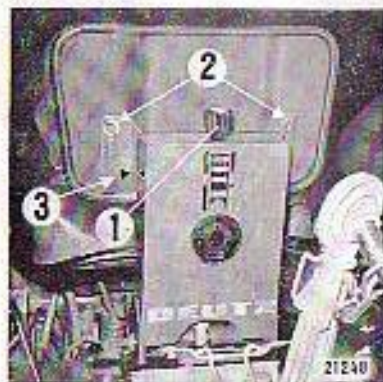


Bild 24



Bild 25

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 ④ bei belastetem Sitz gegenüberstehen.

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

#### Höhenverstellbarer Fahrersitz

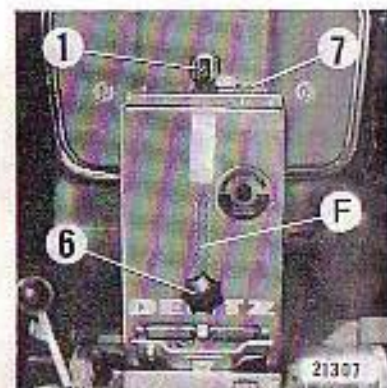


Bild 26

Nach Lösen der Klemmschrauben ④ 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.

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

## DEUTZ-TRANSFERMATIC-SYSTEM

(Kraftheberanlage)

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

Es stehen 3 Funktionen der Regelhydraulik zur Verfügung

- a) Zugkraftregelung
- b) Lageregelung
- c) Freigang (Schwimmstellung)

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

Außerdem ist der Anbau bis zu 3 einfach- oder doppelwirkenden Zusatzsteuergeräten zum Betrieb von Anbau- und Anhängegeräten mit eigenen Arbeitszylindern möglich. Die Bedienung erfolgt bequem mit der rechten Hand vom Fahrersitz aus.

Zur Erhöhung der Hubkraft des Krafthebers sind beim D 80 06 1 Zusatzhubzylinder und bei D 100 06 und D 130 06 je 2 Zusatzhubzylinder eingebaut (Z).

D 80 06

D 100 06 und D 130 06



Bild 27



Bild 28

Durch die sich hieraus ergebenden hohen Hubkräfte ist die Betriebssicherheit auch bei schwersten Geräten gewährleistet.

Hubkräfte an den Koppelpunkten der unteren Lenker:

D 80 06 =	bis 3600 kp
D 100 06 =	} bis 5000 kp
D 130 06 =	



## Dreipunkt-Kupplung – Kategorie II

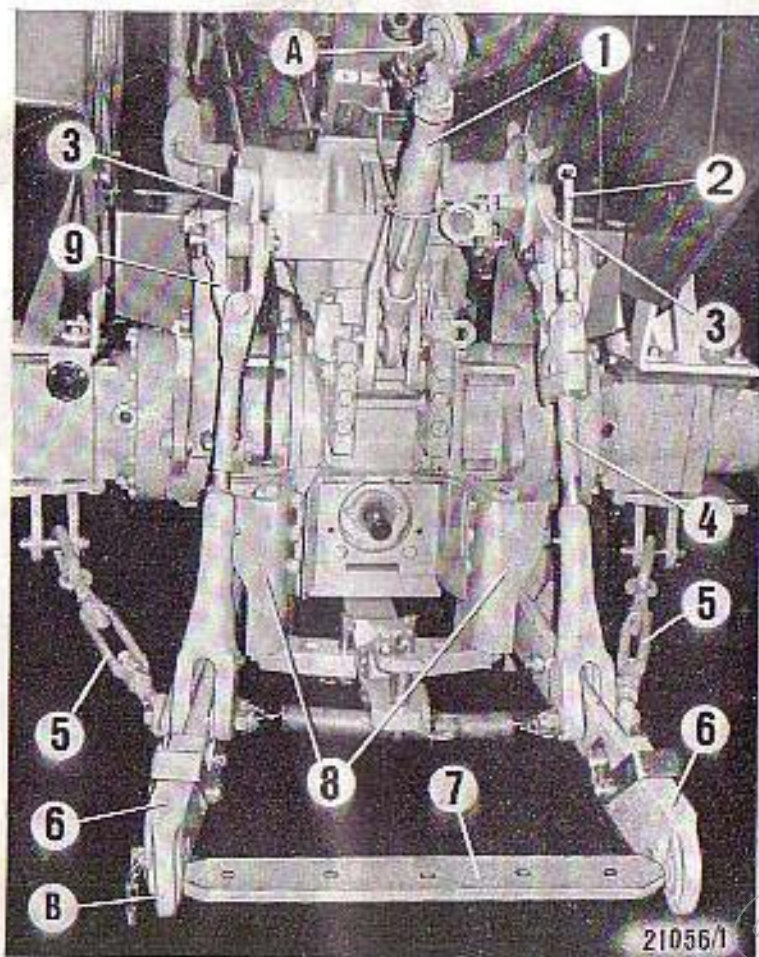


Bild 29

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| 1 = Oberer Lenker                            | 8 = untere Lenker                    |
| 2 = Verstellvorrichtung für rechte Hubstange | 7 = Anhängeschiene                   |
| 3 = Hubarm                                   | 8 = Abwaiser für untere Lenker       |
| 4 = Hubstangen                               | 9 = Gelenkkopf                       |
| 5 = Stabilisierung für untere Lenker         | A-B = Koppelpunkte für Arbeitsgeräte |

## Ausziehbare untere Lenker (auf Wunsch)

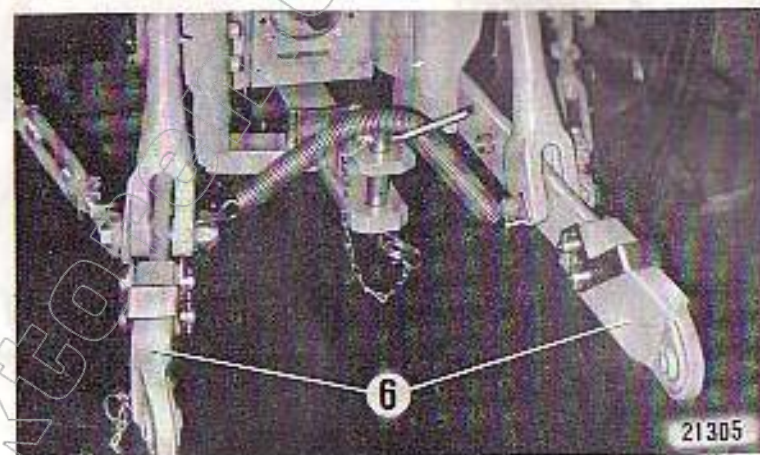


Bild 30

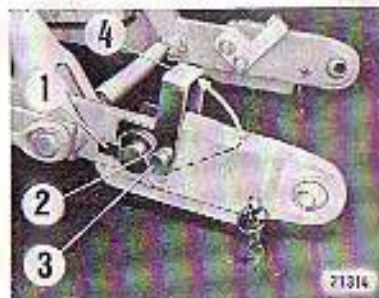


Bild 31

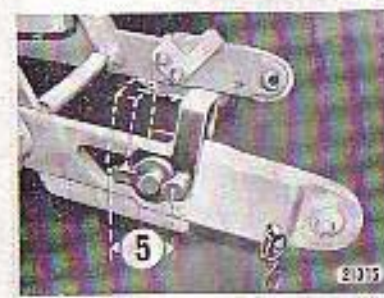


Bild 32

Durch die ausziehbaren unteren Lenker ⑥ wird das Ankoppeln der Arbeitsgeräte sehr erleichtert. Der Traktor braucht nicht so genau an das anzuschließende Gerät herangefahren worden, da durch die Ausziehbarkeit und Seitenbeweglichkeit der unteren Lenker genügend Spielraum zum Ankoppeln vorhanden ist.

### Ausziehen

Sicherungsglasche ① so drehen, daß der Kreisbogenausschnitt ② dem Bolzen ③ gegenübersteht. Dann Bügel ④ anheben und mit kräftigem Zug das Ausziehende zurückziehen ⑤. Ist das Gerät angeschlossen, den Traktor kurz zurückstoßen, damit die Ausziehenden wieder einrasten. Sicherungsglasche ① nach unten drehen.

## Kraftheber

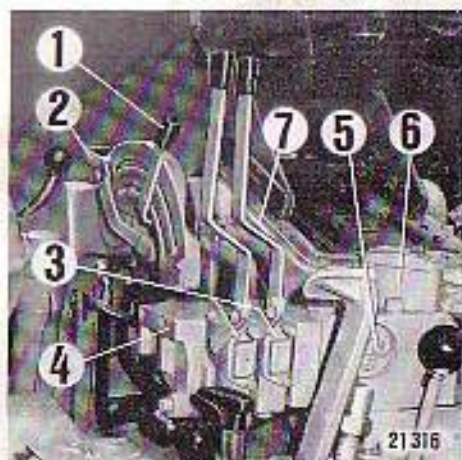


Bild 33



Bild 34

### 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.

- 1 = Steuerhebel für Regelsteuerggerät
- 2 = Vorwählhebel
- 3 = Zusatzsteuergeräte
- 4 = Endplatte
- 5 = Regelsteuerggerät
- 6 = Hydraulikölfilter
- 7 = Kraftheberblock

- 8 = Hubhöhen-Begrenzungshebel
- 9 = Geber (D 60 06)
- 10 = Anlenkungspunkte für oberen Lenker
- 11 = Geber-Blockierung

## Bedienung des Krafthebers

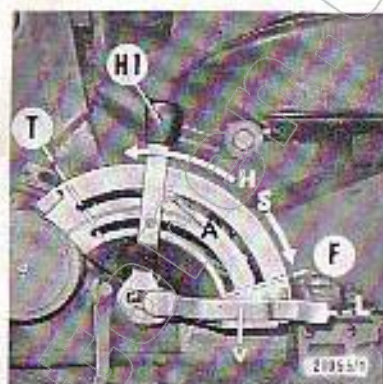


Bild 35

- 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 in Position Lageregelung – L –.

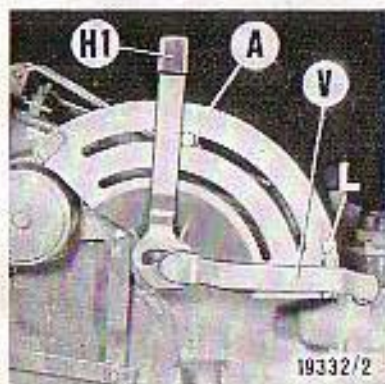


Bild 36

### 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 behält 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 (Drift-control)

Vorwählhebel – V – in Position Zugkraftregelung – Z –

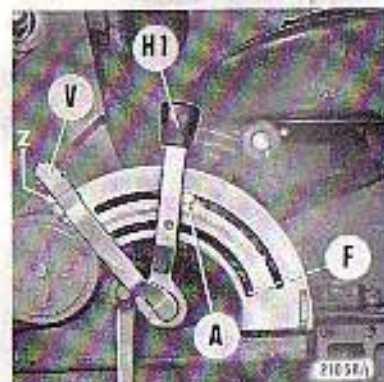


Bild 37

Mit dem Steuerhebel H 1 wird nach dem Einsetzen 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. Antfahren – 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.

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 aufgesaßt, muß die Aufwärtsbewegung der unteren Lenker begrenzt werden, um bei hecklastigem Gerät ein Hochschlagen zu vermeiden (z. B. Hochdruckpressen). Hierzu wird der Handhebel ⑤ bei tiefster Stellung der unteren Lenker hochgezogen, nach hinten gedreht und wieder eingedrückt. Anschließend den Steuerhebel – H 1 – auf „Heben“ stellen.

Damit werden die unteren Lenker bis Norm-Ankupplungshöhe angehoben.

Zum Entriegeln den Steuerhebel bis Anschlag – Senken – führen. Hebel ⑤ anheben, zurückschwenken und eindrücken.

### Wichtig!

Die Betätigung des Hebels ⑤ darf nur bei vollständig abgesenkten und stillstehenden unteren Lenkern erfolgen. Schwere, deichsellastige Arbeitsmaschinen sollten nach Möglichkeit nicht an der Ackerschleife, sondern am Zugpendel oder in der Anhängerkupplung angehängt werden.

## Einstellen der Geberempfindlichkeit bei Zugkraftregelung



Bild 39

### D 80 08 (Oberlenkerregelung)

Die wechselseitigen Zug- und Druckkräfte bei Zugkraftregelung werden vom oberen Lenker ① auf die Geberschwinge – G – und von hier über das Regelgestänge ② auf das Regelsteuergerät übertragen. Die Geberschwinge ist mit einer starken Feder abgestützt, die auf Zug oder Druck beansprucht wird. Durch Einhängung des oberen Lenkers in eine der beiden Bohrungen ② oder ③ kann die Ansprechempfindlichkeit den gegebenen Verhältnissen angepaßt werden. Bohrung ② – weniger empfindlich  
Bohrungen ① – empfindlich

Als grobe Regel gilt, daß der Geber nicht am Druck- oder Zugenschlag 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 ① = für normale Arbeiten oder leichte Arbeiten mit schwerem Gerät  
Bohrung ② = für schwere Arbeiten mit leichtem Gerät

Keinesfalls darf die Einstellung des Regelgestänges ④ verändert werden.

Zur Schonung der Geberfeder ⑥ bei schweren Anbaugeräten mit eigenem Fahrgestell kann die Geberschwinge mit der Schraube ⑤ blockiert werden. (Schraube so weit eindrehen, bis die Geberschwinge an dem Begrenzungsbolzen ⑦ anliegt.)



Bild 40

#### Einstellung der Meßwertstangen

D 100 06 — D 130 06

(Unterlenkerregelung)

Um bei schweren und leichten Böden gleichmäßige Arbeitsergebnisse zu erzielen, kann an den Meßwertstangen eine Meßbereichsveränderung vorgenommen werden (Bohrung 1 und 2).

Für leichte Böden wird der Meßwerthebel in die Bohrung ① und bei schweren Böden in die Bohrung ② eingesetzt.

#### Achtung!

An der vom Werk festgelegten Einstellung der Meßwertstangen an Punkt 3 darf keine Veränderung vorgenommen werden. Bei Funktionsstörungen durch Beschädigung ist der nächste DEUTZ-Kundendienst zu verständigen.

#### Einstellung der Dreipunkt Kupplung

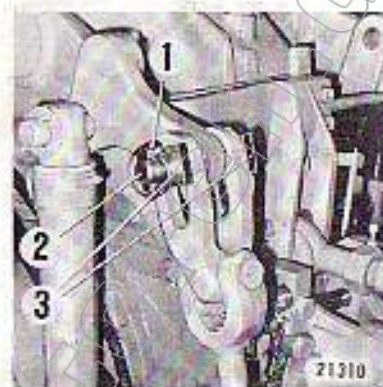


Bild 41

Nach Entfernen des Klappsteckers ①, Verbindungsbolzen ② herausziehen und die Vierkantscheiben ③ wegnehmen, Bolzen ② wieder einsetzen und elchorn.

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 sind die Hubstangen der Dreipunkt-Kupplung mit einem Pendelausgleich versehen.

Bei geringeren Unebenheiten genügt im Allgemeinen die Umstellung einer Hubstange. Bei größeren oder über das ganze Feld verteilten Unebenheiten ist es besser, wenn beide Hubstangen (links und rechts) umgestellt werden.

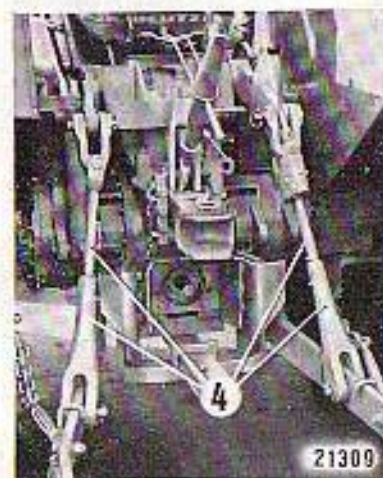


Bild 42

#### Hubstangen

Die Hubstangen ① sind durch Verdrehen der Führungshülsen in der Länge verstellbar. (Auf gleichmäßige Vorstellung achten.)

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

Verkürzen =

große Aushebehöhe, z. B. für Transportfahrten, jedoch geringe Einzugtiefen in den Boden.

Verlängern =

geringe Aushebehöhe, jedoch größerer Tietgang des Arbeitsgerätes.

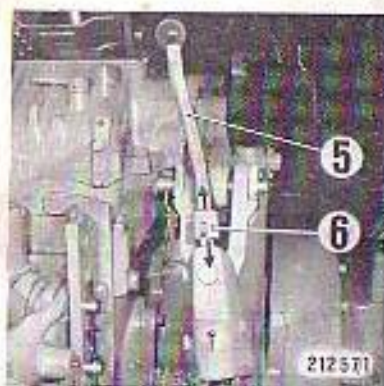


Bild 43

Beim Pflügen mit Beetpflügen wird die senkrechte Stellung des Pfluges (senkrechte Schnittkante) durch Verkürzen der rechten Hubstange eingestellt.

Dies erfolgt durch Vordrehen der Kurbel ⑤.

Die Hülse ⑥ dient zur Sicherung gegen unbeabsichtigtes Verdrehen. Vor dem Betätigen der Kurbel die Hülse hochziehen.

Bei Drehpflügen müssen beide Hubstangen gleich lang sein.

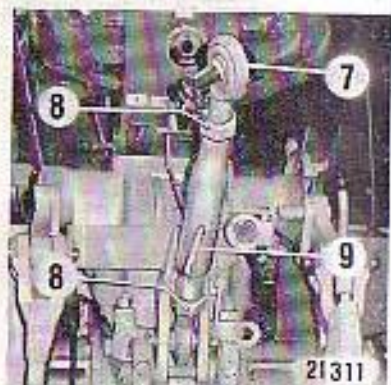


Bild 44

#### Verstellen des Oberlenkers

Die Länge des Oberlenkers ⑦ 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.

Muttern ⑧ entkornern und Führungshülse mit dem Knebel ⑨ entsprechend verdrehen, Muttern wieder kornern. Diese Einstellung wird zweckmäßig bei eingebautem Arbeitsgerät vorgenommen.

#### Achtung!

Gerät nach jedem Transport vor Stillsetzen des Motors ablassen (Unfallgefahr).

Beim Arbeiten mit der Regel-Hydraulik darf sich außer dem Fahrer niemand auf dem Schlepper befinden (Unfallgefahr).

(Der Beifahrersitz dient nur zur Personenbeförderung bei Straßenfahrt.)

#### Seitenstabilisierung der unteren Lenker

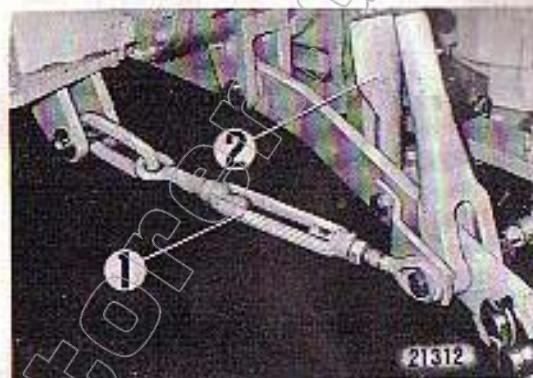


Bild 45

Die Begrenzung des seitlichen Ausschwenkens der unteren Lenker erfolgt durch 2 Spannschlösser ①, die an Böcken unter den Achsrädern befestigt sind. Bei der Bodenbearbeitung mit Pflug, Egge, Scheibenegge und Grubber müssen die Spannschlösser lose sein. Bei Transportfahrten mit ausgehobenem Gerät werden sie festgezogen, um ein seitliches Ausschwenken der unteren Lenker zu verhindern.

Durch die Stabilisierungsbügel ② wird das ausgehobene Gerät beim Transport durch Abstützung der unteren Lenker zusätzlich gesichert.

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

#### Ankuppeln von Arbeitsgeräten

1. Fahrzeug rückwärts möglichst genau an das aufzunehmende Gerät heranzufahren.
2. Mit dem Steuerhebel „Freigang“ einstellen.
3. Kugelpunkt der unteren Lenker mit den entsprechenden Kuppelzapfen am Gerät verbinden und mit den Vorsteckern sichern.
4. Oberlenker in die erforderliche Bohrung der Geberschwinge einsetzen. Oberlenker mit Gerät verbinden und sichern. Richtige Länge des Oberlenkers einstellen.
5. Gerät in Transportstellung ausheben.

#### Achtung!

In Anbetracht der hohen Gewichte und des weit hinten liegenden Schwerpunktes der für den wirtschaftlichen Einsatz dieses Schleppers zu verwendenden Anbaugeräte muß zur Erhaltung der Lenksicherheit, in Abstimmung auf das jeweilige Gerät, der Schlepper mit ausreichendem Frontballast versehen werden.

Bei Kurvenfahrten muß der Fahrer die weite Ausladung der Geräte und ihre Schwungmassen unbedingt beachten.

## 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.)

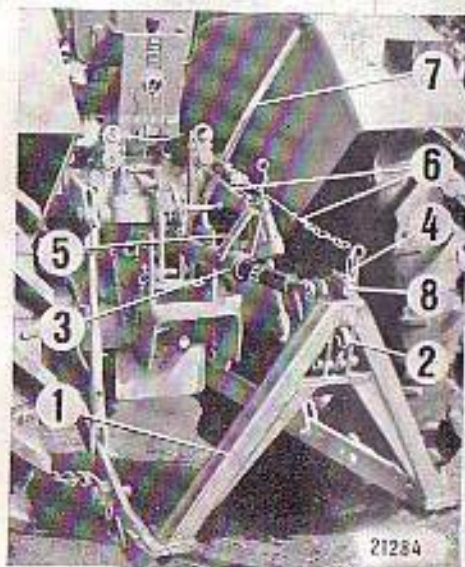


Bild 46

- 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 3 u. 4
- 7 = Handhebel zur Betätigung des Seilzuges
- 8 = Führungsrolle

### Achtung!

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

## Bedienung der DEUTZ-HITCH

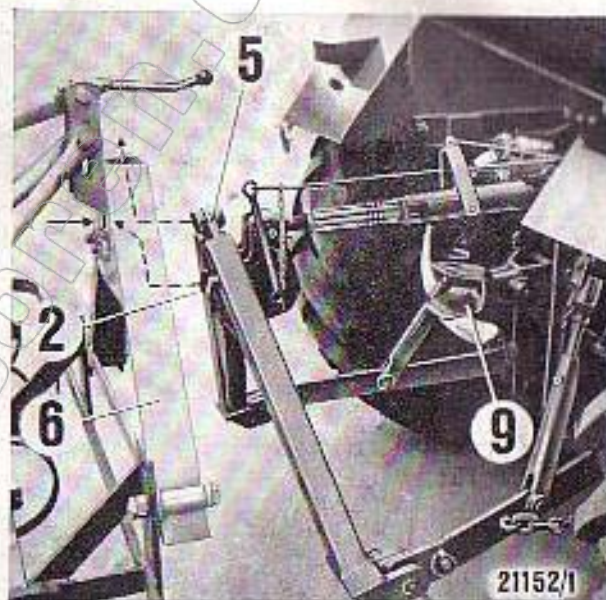


Bild 47

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

Anhängegeräte können bei angebauter „HITCH“ nur in der Anhängerkupplung aufgenommen oder an das Zugpendel angehängt werden. Die Dreipunktkupplung muß bis auf Maximalhöhe ausgefahren werden.

### Ankuppeln von Arbeitsgeräten

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

Mit abgesenkter Dreipunktkupplung an das Gerät herantreiben, bis die Führungsrolle (8) des Schlepper-Dreiecks im Geräte-Dreieck (4) anstößt, dann die Dreipunktkupplung anheben.

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

### Abkuppeln von Arbeitsgeräten

Dreipunkt Kupplung absenken, und während das Gerät den Boden berührt, Oberlenker und Sperrhaken entriegeln (über Fernbedienung ⑦ Bild 46).

Dreipunkt Kupplung weiter senken und auskuppeln.

Die Funktionen der fabrikanneuen Geräte Kupplung werden 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 bei DEUTZ-HITCH

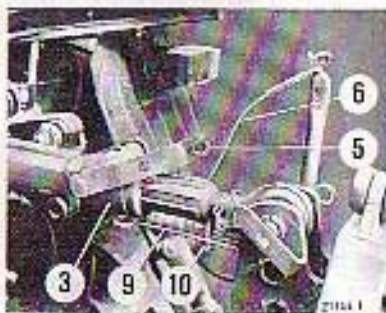


Bild 48

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 ④ aus dem Verriegelungshebel ⑤ aushängen. Verdrehsicherung ⑥ (Federbügel) nach unten schwenken und Führungshülse des Oberlenkers mit dem Verriegelungshebel ⑤ nach rechts oder links verdrehen.

R = rechts = Verkürzen

L = links = Verlängern

Vordrehsicherung ⑥ wieder über die Nase ⑩ am Teleskop-Einsatz klappen und Seil ④ wieder in Ose ⑤ einhängen.

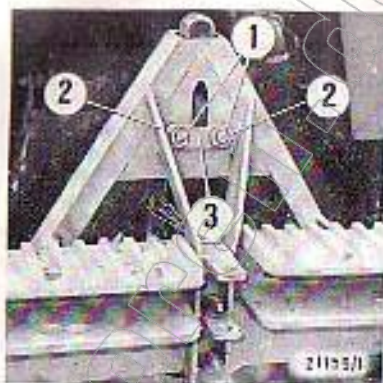


Bild 49

### Justierung der Sperrplatte

Vor der ersten Inbetriebnahme und bei ständigem Gebrauch ca. alle 50 Betr.-Stunden, 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.

### Justierung

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

### Anmerkung

Der Gebrauch der Geräte Kupplung 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, wann . . . .

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.)
  - Betätigungsseil 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!
  - Gerät höher und sicherer abstützen.
  - Schlepper-Dreieck klemmt. Führungskanten leicht einfetten. Evtl. Dreipunkt-Kupplung tiefer absenken.
4. der Oberlenker nicht ein- bzw. austrastet!
  - Verriegelungstelle und Teleskop-Einsatz schmieren.
  - Bei abgelassenem Gerät kurz anfahren.
  - Seillänge richtig einstellen.

### Zusatzsteuergeräte für Remote-Control (Fernbedienung)

(Für Traktoren mit Kraftheber)

Neben dem fest eingebauten Regelsteuergerät, welches mit dem Hauptsteuerhebel – H 1 – (Bild 37) gesteuert wird (Bedienung Dreipunktkupplung), können bis zu 3 einfach oder doppelt wirkende Zusatzsteuergeräte zur Bedienung außenliegender Arbeitszylinder am Flansch ⑤ des Krafthebers angebaut werden (Bild 51).

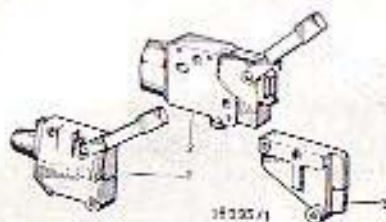


Bild 50

- 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 3 angebauten 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 Zwischengeräten Fangfedern ⑥ angebracht, mit welchen die Steuerhebel festgehalten werden können (Bild 51).

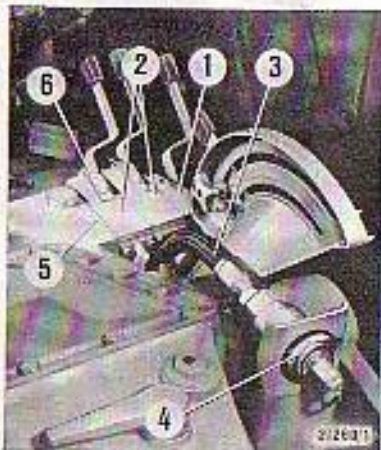


Bild 51

Die Steuerung der Ölversorgung der Arbeitszylinder bei löslichen Arbeitsgeräten erfolgt über Schlauchleitungen ③ mit sogenannten Abreißkupplungen ④ oder Schnellkupplern. (Remote-Control)

Beide Arten erlauben ein sicheres An- und Abkuppeln der Schlauchleitungen.

### Remote-Control für Traktoren ohne Kraftheber

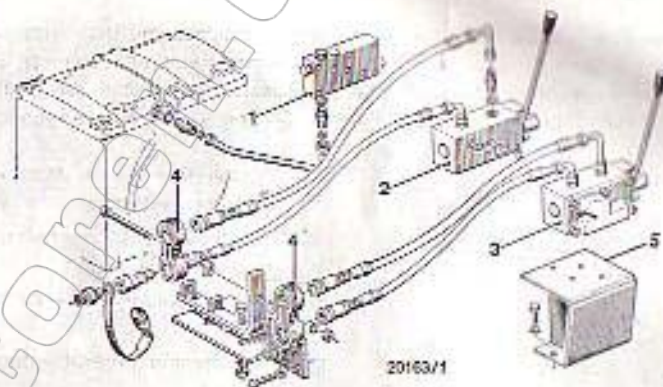


Bild 52

Die Kraftheber der Traktoren D 80 06, D 100 06 und D 130 06 werden vom Getriebe aus mit Öl versorgt (Gemeinsamer Ölhaushalt). Aus diesem Grunde ist es möglich, ohne zusätzlichen Ölbehälter, Steuergeräte zur Fernbedienung (Remote Control) anzubauen. Die Steuergeräte werden auf einem gesonderten Sockel ⑤ angebracht. Es ist jedoch nur der Anbau von 2 Steuergeräten (doppeltwirkend) mit Zwischenplatte möglich. Der Anschluß an die Arbeitszylinder erfolgt über Schlauchleitungen mit Abreißkupplungen ④.

- ① = Zwischenplatte
- ② = Doppeltwirkendes Zwischensteuergerät
- ③ = Doppeltwirkendes Anflanschgerät
- ④ = Schlauchanschlüsse (Abreißkupplungen)



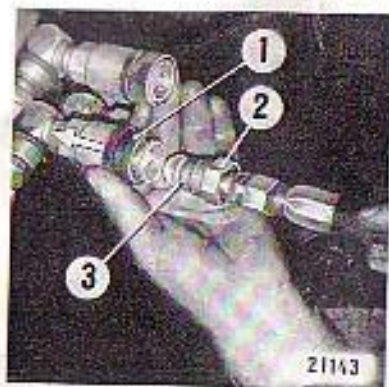


Bild 53

**Schnellkupplungen**

1. Starro Kupplung
  - a) Foderbelastete Hülse ① zurück-schieben (Pfeil),
  - b) Stecker ② einsetzen oder heraus-ziehen,
  - c) Beim Einsetzen darauf achten, daß die Kugeln in die Rille ③ des Steckers eingreifen, dann Hülse losläs-sen.

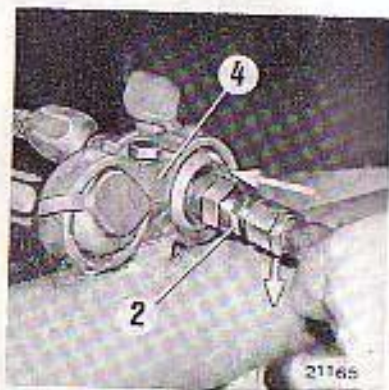


Bild 54

**2. Kugelgelenk-Kupplung**

Die Kupplungsstücke sind in Abreiß-haltern ④ gelagert,

Dadurch wird das Einsetzen und Ab-nehmen (Abreißen) der hydr. Leitungen weiler vereinfacht.

- a) Ankuppeln  
Stecker ② einsetzen und durch Druck in Pfeilrichtung einrasten.
- b) Abreißen  
Stecker zurückziehen und dabei leicht nach unten oder oben ab-drücken (Pfeil).

Bei Nichtgebrauch Kupplungen und Stecker mit den anhängenden Schutz-keppen oder Steckern gegen Staub schützen,

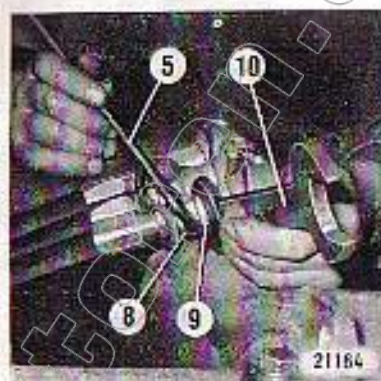


Bild 55

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

Muß in Ausnahmefällen ein Gerät mit ausgefahrenen Arbeitszylindern ange-schlossen werden, ist folgendermaßen vorzugehen:

Mit einem 24 mm Schraubenschlüssel ⑤ Sechskanteinsatz ⑧ gegenhalten und das Kupplungsstück ⑨ mit einem 28 mm Schlüssel ⑩ soweit vordrehen, bis der Stecker der Anschlußleitung ohne Druck eingesetzt werden kann und ein-rastet. Dann das Kupplungsstück ⑨ bis zum Anliegen am Sechskant ⑧ zurück-drehen und festziehen.

**Zur Beachtung!**

Vor dem Ankuppeln müssen Stecker und Kupplungsstück gesäubert werden.

## Arbeiten mit Aufsatzpflügen

D 100 06 und D 130 06



Bild 56

Diese beiden Traktoren sind aufgrund der Unterlenkerregelung für das Arbeiten mit Aufsatzpflügen bei Zugkraftregelung geeignet. Der Anschluß erfolgt mit der Tragschiene des Pfluges an den unteren Lenkern. Der obere Lenker wird bei den meisten Aufsatzpflügen nicht benötigt. Da Aufsatzpflüge eine senkrechte Drehachse besitzen, müssen die unteren Lenker mit der Stabilisierung gegen seitliches Ausschwenken gesichert werden.

Soll das Ausheben und Absenken des Stützrades hydraulisch erfolgen, muß ein doppeltwirkendes Zusatzsteuergerät mit 2 Hochdruckschläuchen und 2 Abreißkupplungen angebaut werden.

Die Einstellung der Arbeitstiefe erfolgt für den vorderen Teil des Pfluges mit dem Steuerhebel (H 1) wie bei normalen Dreipunkt-Pflügen. Der Tiefgang der hinteren Schere wird am Stützrad eingestellt. Das Stützrad wird beim Lenken des Traktors durch ein Übertragungsgestänge nachgeführt, so daß der Pflug nachläuft und nicht ausschwenkt.

Bei Pflügen mit hydraulischer Aushebung für das Stützrad wird zuerst der vordere Teil des Pfluges mit dem Steuerhebel (H 1) (Bild 37) abgelassen, damit die vordere Schere auf die eingestellte Tiefe einziehen können. Danach wird durch Betätigung des Steuerhebels am Zusatzsteuergerät der Pflug hinten abgesenkt, so daß auch die hintere Schere gleichmäßig mit einziehen und die eingestellte Tiefe schnell erreicht wird. Das Ausheben des Pfluges erfolgt ebenfalls zuerst vorne, dann hinten.

## Zapfwellenbetrieb

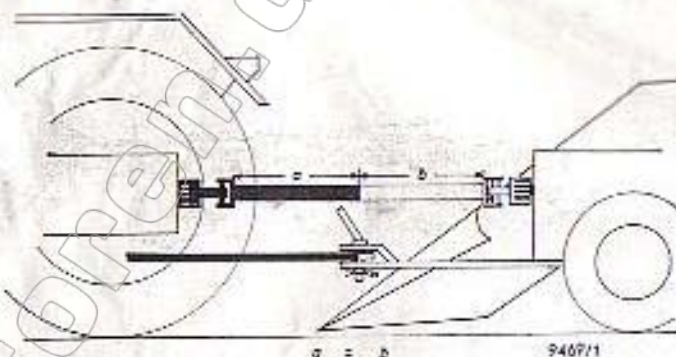


Bild 57

Beim Arbeiten mit zapfwellengeführten Anhängegeräten muß darauf geachtet werden, daß der Drehpunkt des Gerätes möglichst in der Mitte der Gelenkwelle liegt. Vor dem Wenden – Anheben oder Absenken zapfwellengeführter Dreipunkt-Geräte muß die Zapfwelle ausgeschaltet werden, weil sonst durch unzulässige Gelenkwinkel Schäden entstehen können.

Die Zapfwelle ist für ein max. Drehmoment von 160 kp zugelassen. Bei Geräten mit höheren Belastungsspitzen muß eine Absicherung durch eine entsprechend eingestellte Rutschkupplung erfolgen.

### Gelenkwelle

Beim Anbau der Gelenkwelle muß darauf geachtet werden, daß unter allen Einsatzbedingungen eine genügend lange Rohrüberdeckung vorhanden ist. Zu lange Rohre, die sich bei Kurvenfahrt 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 Beschädigung schützen. Für 1000 U/min. nur gut ausgewuchtete, noch nicht verschlissene Gelenkwellen benutzen. Vor dem Aufschieben der Gelenkwellen – Zapfwelle säubern.

### Riemenscheibenantrieb

Die Traktoren D 80 06 – D 100 06 – D 130 06 können auf Wunsch mit einem Riemenscheibenaggregat ausgerüstet werden. Der Antrieb erfolgt über die Zapfwelle. Der nachträgliche Anbau muß in einer KD-Werkstatt vorgenommen werden, da eine genaue Zentrierung des Anschraubringes erforderlich ist. Bei

einem evtl. späteren Abbau des Aggregates verbleibt der Anschraubring am Getriebegehäuse, so daß der Wiederaufbau ohne vorherige Zentrierung möglich ist. Vor Inbetriebnahme ist der Ölstand zu prüfen.

Zur Inbetriebnahme der Riemenscheibe Handbremse feststellen und den Schlepper durch metallische Verbindung mit dem Boden ertden (elektrische Funkenbildung). Der Antriebsriemen darf nicht zu stramm gespannt sein, da sonst die Lager Schaden leiden. Zum Einschalten der Riemenscheibe Zapfwelle auskuppeln und den Schalthebel der Zapfwelle auf 1000 Upm einlegen. Zur Vermeidung von Unfällen Riementrieb in geeigneter Form schützen.



Bild 58

#### Zugpendel

Das Zugpendel ① erleichtert den Betrieb mit zapfwellenangetriebenen Anhängegeräten und ist unter dem Schlopperrumpf schwenkbar aufgehängt. Der Schwenkbereich kann reduziert oder das Pendel festgelegt werden ②. Außerdem ist es in der Länge verstellbar.

Für Schlepper ohne Dreipunkt-Kuppelung kann auf Wunsch ein Zugpendel mit größerem Schwenkbereich geliefert werden.

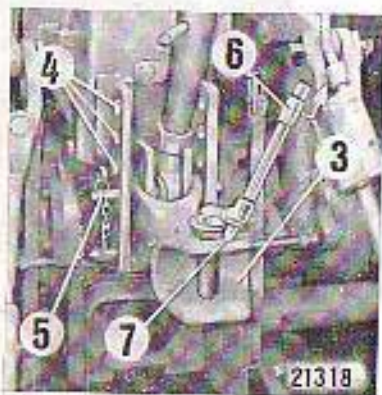


Bild 59

#### Zugmaul (Anhängekupplung)

Das Zugmaul dient zum Anhängen schwerer oder delcheallastiger Maschinen bzw. Anhänger, deren Koppelhöhe über dem Zugpendel liegt. Durch Versetzen kann die Ankoppelhöhe verändert werden ④. (Oberer Lenker abnehmen). Zum Betrieb mit Dreipunktgeräten kann das Zugmaul durch Herausnahme des Bolzens ⑤ nach unten geklappt – oder nach Entfernen beider Bolzen ganz abgenommen werden. Der Vorsteckbolzen kann durch Hochziehen der Hülse ⑥ entsichert und herausgezogen werden.

#### Seilwindenbetrieb (nur bei Schleppern ohne hydr. Kraftheber)

Der Antrieb einer angebaute Seilwinde (auf Sonderwunsch) erfolgt ebenfalls über die Zapfwelle.

Mit der Seilwinde wird von der Herstellerfirma eine gesonderte Bedienungsanleitung geliefert. Machen Sie sich mit den Anweisungen und Vorschriften vertraut, bevor Sie die Winde in Betrieb nehmen. Bei Seilwinden mit eingebauter Rücklaufsperrung darf die Zapfwelle nur bei laufendem Motor und stillstehendem Fahrzeug eingeschaltet werden. Starten bzw. Abstellen des Motors oder Fahrt mit eingerückter Zapfwelle kann die Getriebebesetzung blockieren und die automatische Rücklaufsperrung der Winde beschädigen.

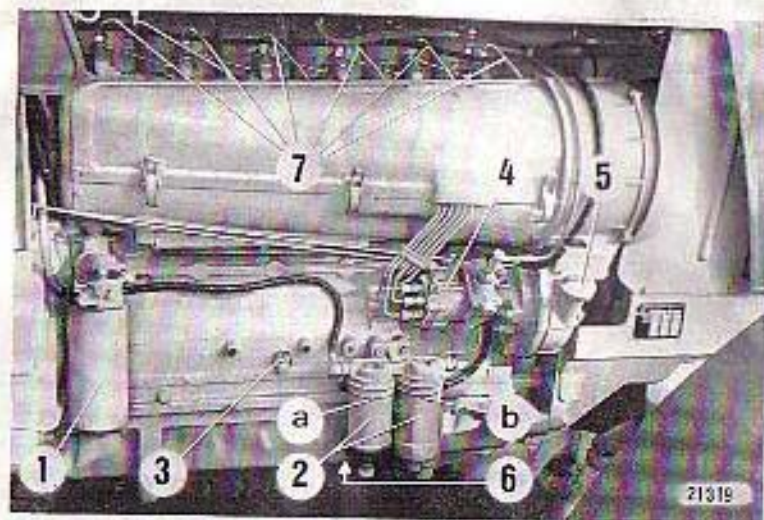


Bild 60

- 1 = Schmierölfilter
- 2 = Kraftstoff-Doppelfilter
- 3 = Öl-Meßstab
- 4 = Verteiler-Einspritzpumpe
- 5 = Öl-Einfüllstutzen
- 6 = Öl-Ablaßschraube
- 7 = Einspritzdüsen

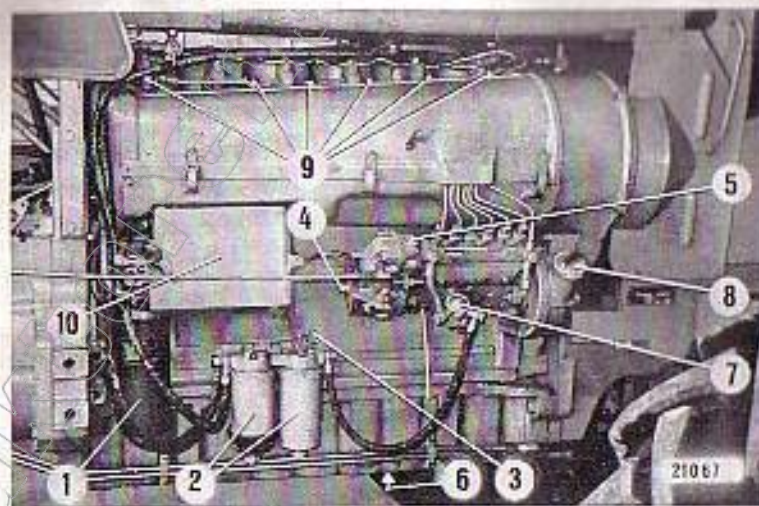


Bild 61

- 1 = Schmierölfilter
- 2 = Kraftstoffstufenfilter
- 3 = Ölmeßstab
- 4 = Ölkontrollschraube – Einspritzpumpe
- 5 = Öleinfüllschraube – Einspritzpumpe
- 6 = Ölableßschraube
- 7 = Kraftstoffförderpumpe
- 8 = Öleinfüllstutzen
- 9 = Einspritzdüsen
- 10 = Motorölkühler
- 11 = Ölbehälter – Lenkung

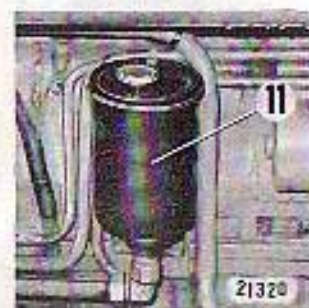


Bild 62

## Wartung und Pflege – Motor

Ölwechselzeiten, Ölorte und Menge – siehe Schmier- und Wartungsplan

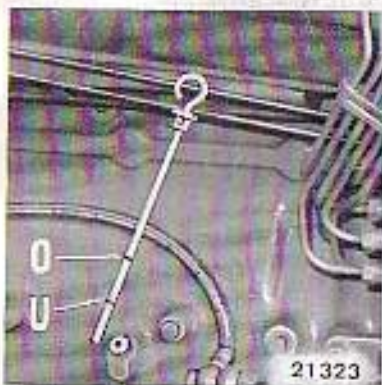


Bild 63

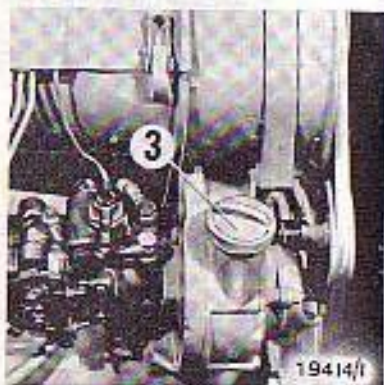


Bild 64



Bild 65

Alle Wartungsarbeiten sind bei stehendem Motor durchzuführen.

### Ölstandskontrolle

Der Ölstand ist täglich vor Arbeitsbeginn mit dem Meßstab zu prüfen. Der Schlepper darf hierbei nicht schräg stehen. Der Meßstab muß vorher mit einem faserfreien Lappen abgewischt werden. Der Ölstand ist richtig, wenn er innerhalb der Markierungszeichen (O – U) liegt. Reicht der Ölstand nur bis zur unteren Markierung, muß sofort Öl nachgefüllt werden.

Öleinfüllstutzen (3).

### Ölwechsel

Zum Ölwechsel soll der Motor betriebswarm sein, damit das Altöl gut abläuft. Öl-Ablassschraube (1). Das Frischöl wird durch den Öleinfüllstutzen eingefüllt, nachdem die Ablassbohrung (4) wieder verschlossen ist.



Bild 66



Bild 67

### Motorschmierölfilter

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

Filterpatrone (5) mit einem Schraubenzieher (6) oder dergl. lösen und mit der Hand abschrauben. Beim Anschrauben der neuen Patrone Gummidichtring leicht einölen und mit der Hand bis zum Anlegen des Dichtringes aufschrauben. Dann die Patrone noch mit einer halben Umdrehung festziehen. Nr. der Filterpatrone: A 1,5/H 4123.

### Kraftstoffstufenfilter

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

Der Kraftstoff durchläuft ein Stufenfilter (zwei hintereinander geschaltete Kraftstofffilter (1) und (2)) mit je einem angebauten Wasserabscheider (3) u. (4). Evtl. im Kraftstoff vorhandenes Wasser ist schwerer als Kraftstoff und sammelt sich an der tiefsten Stelle des Füllergehäuses. Außerdem ist das Wasser an der helleren Färbung gegenüber dem Kraftstoff zu erkennen.

Das angesammelte Wasser muß nach jedem Tanken abgelassen werden. Dazu die Schrauben (5) und (6) lösen, Wasser ablaufen lassen und anschließend Schrauben wieder mit der Hand festdrehen.

Der Filtereinsatz der Stufe 1 wird wie nachstehend beschrieben ausgewechselt:

### Achtung!

Vor dem Filterwechsel ist der Kraftstoffhahn unter dem Kraftstoffbehälter zu schließen.

1. Wasserablassschraube (5) und Wasserbehälter (3) entfernen.
2. Mit einem Schraubenzieher oder dergl. quer in die unteren Laschen des Filtergehäuses eingesetzt – Filtergehäuse abschrauben.
3. Filtereinsatz auswechseln.
4. Vor dem Zusammenbau des Filters evtl. beschädigte Dichtungen auswechseln, dann die Dichtflächen leicht mit Öl bestreichen und das Filtergehäuse mit der Hand bis zur Anlage anschrauben, etwa 1/4 Umdrehung lösen und etwas kräftiger nachziehen.

Die Filterpatrone von Stufe 2 wird kompl. ausgetauscht.

Mit einem Schraubenschlüssel SW 22 wird die Patrone am Sechskant ① gelöst und abgeschraubt. Vor dem Anschrauben der neuen Patrone Dichtung kontrollieren, einölen und Patrone wie das Filtergehäuse der Stufe 1 anschrauben. Kraftstoffhahn wieder öffnen.

Filtereinsatz Stufe 1 Nr.: 1 457 434 052. Filterpatrone Stufe 2 Nr.: 1 457 434 061. Bei anschließendem Probelauf des Motors muß die Dichtheit nochmals überprüft werden.

D 130 06

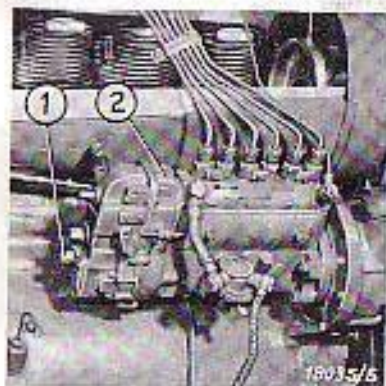


Bild 68

D 130 06



Bild 69

#### Filterwechsel:

Zum Austausch des Filtereinsatzes Schraube ③ entfernen. Deckel ④ abnehmen und Filtereinsatz aus dem Behälter nehmen. Beim Zusammenbau auf Deckeldichtung achten und Schraube ③ gut handfest anziehen.

#### Einspritzpumpe und Regler

(Wartungszeiten siehe Wartungstabelle)

Kontrollschraube am Reglerdeckel ① heraus-schrauben und überschüssiges Öl-Kraftstoffgemisch ablassen. Trillt kein Ölgemisch heraus, muß frisches Motorenöl durch die Einfüllbohrung ② auf dem Reglergehäuse eingefüllt werden.

Gelegentlich einer Generalüberholung oder bei Abbau der Einspritzpumpe, jedoch längstens nach 3000 Betriebsstunden, ist der gesamte Öl-vorrat zu erneuern. (SAE 20)

#### Ölbehälter für Lenkung

(Wartungszeiten siehe Wartungstabelle)

#### Ölstandkontrolle:

Verschlussdeckel ② abnehmen und am Meßstab Ölstand prüfen. Liegt er an der unteren Marke, muß Öl nachgefüllt werden (Viskosität wie beim Motor).

#### Entlüften D 80 06 und D 100 06

Das Entlüften ist nach allen Arbeiten an der Kraftstoffanlage — oder nach Auffüllen des leergefahrenen Kraftstoffbehälters erforderlich.

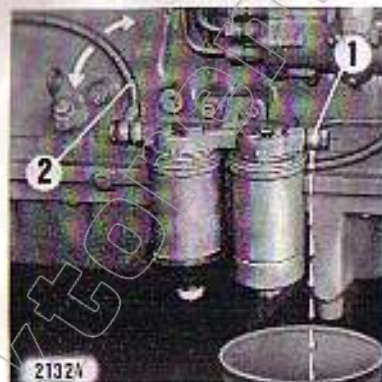


Bild 70

Beachten Sie bitte, daß der Kraftstoffhahn geöffnet ist.

Dann einen Auffangbehälter für Kraftstoff unter die Filter stellen und die Schraube ① 1–2 Umdrehungen öffnen und solange Kraftstoff ausfließen lassen, bis dieser frei von Luftbläschen ist. Dies kann durch leichtes Bewegen der Kraftstoffleitung ② beschleunigt werden. Anschließend Schraube ① wieder festziehen.

Sollte nach einigen Startversuchen der Motor nicht anspringen, müssen noch die Einspritzleitungen entlüftet werden.

Dazu werden die Überwurfmutter ③ der Einspritzleitungen 2–3 Umdrehungen gelöst und der Anlasser solange belätigt, bis der Kraftstoff blasenfrei austritt. Muttern anschließend wieder festziehen.

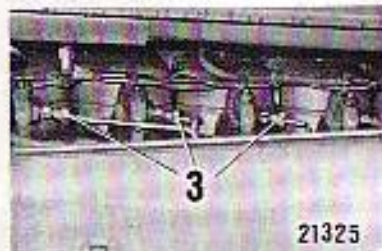


Bild 71



Bild 72

**Zur Beachtung!**

Vor dem Enlüften die entsprechenden Schrauben und Muttern mit Dieselmotorenstoff reinigen. Während des Enlüftens muß der Drehzahlverstellhebel (2) auf Vollast gestellt werden.

Die Förderpumpe arbeitet bei Handbetrieb nur dann, wenn die Nockenwelle der Einspritzpumpe die Membrane der Förderpumpe nicht hebt. 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 eingelegetem Fahrgang etwas verschoben werden.

Der Enlüftungsvorgang ist gleich wie bei D 80 06 und D 100 06.

Hier kann jedoch nach der Filterentlüftung an Schraube (1), die Einspritzpumpe an Schraube (3) anstelle der Einspritzleitungen entlüftet werden. Schraube (3) 2-3 Umdrehungen lösen und den Hebel (4) der Kraftstofförderpumpe so lange betätigen, bis blasenfreier Kraftstoff an Schraube (3) austritt. Schraube anschließend wieder festziehen.



Bild 73

Bei jedem Motorölwechsel Filterpatrone auf Verschmutzung und Beschädigung kontrollieren. Bei Beschädigungen sofort austauschen.

Bei Verschmutzung reinigen.



Bild 74

Die Verschmutzung der Filterpatrone wird durch ein gelbes Warnlicht (mit Filtersymbol) in der Kontrollleuchteleiste angezeigt (Bild 3 = g). Das Kontrollfenster ist dann während des Betriebes ständig beleuchtet und erlischt nur beim Abstellen des Motors – leuchtet aber bei erneutem Start sofort wieder auf.

**Zur Beachtung!**

Das im Filtergehäuse angeschraubte Filzrohrfilter (Sicherheitspatrone) 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 Betriebsstunden, 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**

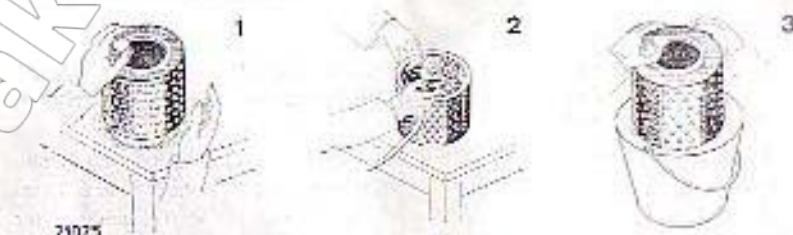


Bild 75

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 Preßluft mit nicht mehr als 5 bar (atü) Druck, schräg von innen und außen abblasen. Keinesfalls das Filtergehäuse 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 Haushaltspölmittels (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 (weichen 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 Filterelement oder Dichtring müssen auf jeden Fall ausgetauscht werden. Es ist daher empfehlenswert, eine Patrone in Reserve zu halten.

Nr. der Filterpatrone: 233 9613.

Nach Zusammenbau des Luftfilters, Ansaugrohr und Muffenverbindung auf Dichtheit überprüfen. Schlauchbänder evtl. nachspannen.

#### 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.)

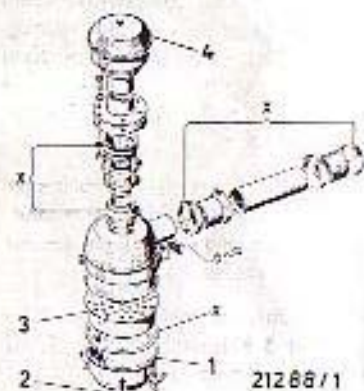


Bild 76

#### 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 Filterkopf abzutropfen. Zur Ölstandskontrolle den Filtereinsatz aus dem Unterteil nehmen.

Bei Bedarf Motorenöl bis zur Markierung (2) nachfüllen.

Füllmenge: ca. 0,9 l

Ist das Öl dunkel oder eingedickt, Öltopf auswaschen (mit Dieselmotorenöl) und mit frischem Motorenöl bis zur 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 Dichtungen und Verbindungsstücke sofort auswechseln.

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

#### D 130 06



Bild 77

Kraftstoffsieb der Förderpumpe reinigen (Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

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

Nach dem Wiederaufbau den Kraftstoffhahn öffnen und entlüften.

#### Luftkühlung

Die Reinigung der Kühlrippen von Zylindern und Zylinderköpfen, sowie die Säuberung des Ölkühlers bei jedem Ölwechsel, ist für die einwandfreie Funktion der Luftkühlung sehr wichtig. Staubiger Niederschlag in Verbindung mit Öl oder Kraftstoff vermindert die Wärmeabgabe und führt zur Überhitzung des Motors.

Zum Reinigen sind das Luftführungsoberteil auf der Einspritzpumpenseite und die Abschirmbleche (2) auf der Abluftseite abzunehmen (Bild 79).

Das Luftführungsoberteil kann nach Lösen der 3 Klappverschlüsse (3) abgenommen werden.

Die Reinigung der Kühlrippen erfolgt am besten mit Hilfe von Pinsel, Draht und Druckluft.

Wird mit Dieselmotorenöl gereinigt, muß mit einer Sodaaesung gründlich nachgewaschen werden, um den Fettniederschlag zu beseitigen. Anschließend den Motor warmlaufen lassen, damit die Wasserrückstände verdampfen. Die senkrechten Kühlrippen am Zylinderkopf müssen besonders saubergehalten werden.

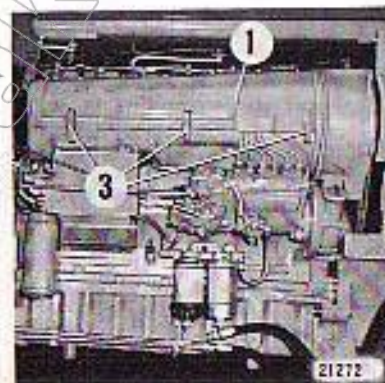


Bild 78



Bild 79



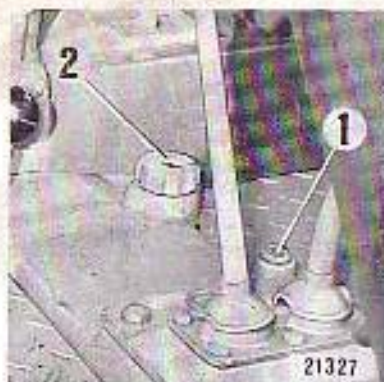


Bild 80



Bild 81

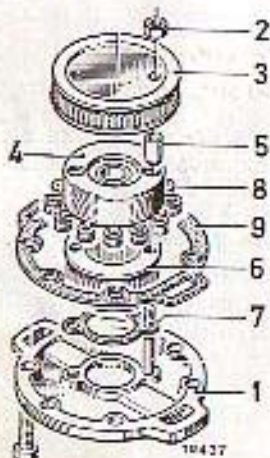


Bild 82

### Triebwerk

**Ölstandskontrolle** (siehe Wartungsplan).

Meßstab ① herausrauben, mit einem faserfreien Lappen abwischen und wieder einstecken (nicht einschrauben). Meßstab erneut herausziehen. Der Ölstand ist richtig, wenn er die obere Meßstabmarkierung erreicht. Evtl. Motorenöl SAE 20 durch den Einfüllstutzen ② nachfüllen. (Füllmenge siehe Wartungsplan).

### Achtung!

Vor der Ölstandskontrolle muß der Motor kurz laufen. Die hydr. Arbeitsgeräte müssen sich in Ruhestellung befinden (abgesenkt).

**Ausgefahrene Hydr.-Zylinder vor der Kontrolle einfahren.**

**Ölwechsel** (siehe Wartungsplan).

Zum Ölwechsel Ablaßschraube ③ entfernen. (Triebwerk soll betriebswarm sein). Nach Ablauf des Öles, Deckel ① abschrauben und das Filter abbauen. Zum Reinigen muß das Filter demontiert werden.

**Demontage und Montage des Getriebe- und Hydraulikölfilters**

Bei Abbau des Filters vom Deckel ① auf Dichtung ⑦ achten. Die beiden Sechskantmutter ② abschrauben und den Siebeinsatz ③ von der Glocke ④ abheben. Distanzhülse ⑤, Glocke ④ und Siebeinsatz ⑥ abnehmen, auf Dichtung ⑦ achten.

Siebeinsatz ③ und ⑥ in Dieselöl oder Waschbenzin reinigen und von innen nach außen mit Preßluft (ca. 3-5 atü) ausblasen.

Die Permanentmagnete ⑧ mit einem Putzlappen reinigen.

Abgelagerten Schmutz auf dem Deckel ① abwischen. Kanäle säubern.

**Montage des Filters**

erfolgt nach der Zeichnung



Bild 83

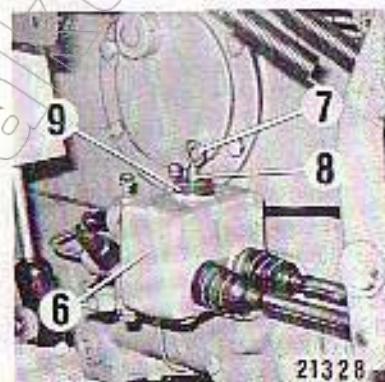


Bild 84



Bild 85

### Planetentrieb

Ölstandskontrolle und Ölwechsel zeitlich wie beim Schaltgetriebe. Reicht der Ölstand nicht mehr bis zur Bohrung der Kontrollschraube ④, muß entsprechend Öl aufgefüllt werden. (Ölsorte und Füllmenge siehe Wartungsplan).

④ = Ablaßschraube

### Hydraulische Fußbremse

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

Der Flüssigkeitsstand im Bremshauptzylinder ④ darf nicht unter das Ende des Meßstabes ⑦ absinken.

Die Flüssigkeit muß bis ca. 1 cm von der Meßstabunterkante stehen. Der Meßstab wird nur eingesteckt und muß mit seiner Kappe ⑧ auf dem Sechskant ⑤ aufsitzen.

### Rücklauföfilter im Kraftheber

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

Beim Lösen der Schrauben ② Deckel mit einer Hand niederdrücken (Federdruck).

Einbauhinweise auf der Filterpackung beachten.

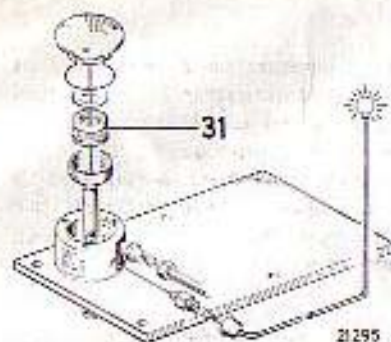


Bild 86

#### Rücklaufölfilter bei Remote-Control

Diese Anlagen haben einen Rücklaufölfilter mit Druckwächter. Die Filterverschmutzung wird durch eine gelbe Leuchte auf dem Armaturenbrett angezeigt.

Mindestens einmal jährlich ist ein Filterwechsel vorzunehmen und die Funktionstauglichkeit der Kontrollampe zu überprüfen.

#### Abschleppen

Muß der Schlepper 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 eintreten.

#### Allradantrieb

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 unwegsamen Gelände und auf schlammigem Acker oder beim Querflügen an Hanglagen, wenn mit einer Abdrift der Vorderräder gerechnet werden muß. Im Gefälle wird bei eingeschaltetem Vorderradantrieb eine zusätzliche Bremswirkung erreicht.



Bild 87

Bei normaler Straßenfahrt sollte der Vorderradantrieb nicht eingeschaltet werden.

#### Bedienung

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

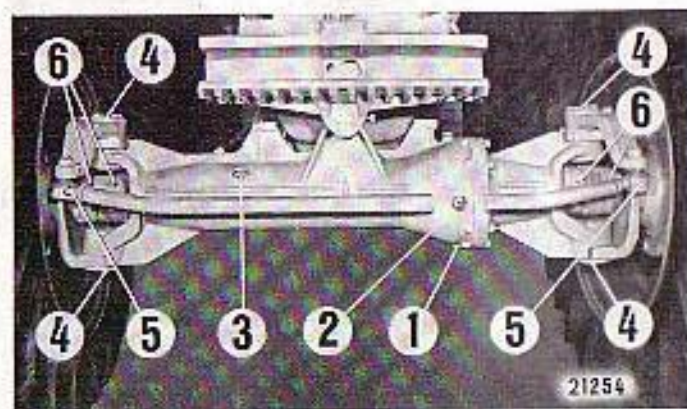


Bild 88

#### Ölfüllung

- 1 = Ölableßschraube
- 2 = Ölkontrollschraube
- 3 = Öleinfüllschraube

#### Fettschmierung

- 4 = Lagerung oben u. unten
- 5 = Spurstangenlagerung
- 6 = Kreuzgelenke

## Schmierstellen – Gelenkwelle

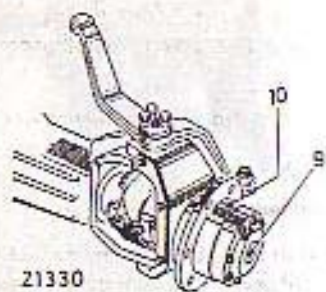


Bild 89



Bild 90

7 und 8 = Schmierstellen – Gelenkachse



21330

Bild 91

(Wartungszeiten der Achse – siehe Wartungsplan)

## Ölfüllung Planetenriebe

9 = Ölkontrollschraube  
10 = Öleinfüllschraube

## Nachstellarbeiten

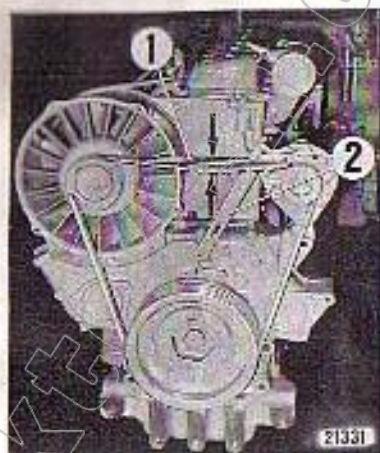


Bild 92

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

### Keilriemenspannung

(Kontrolle siehe Wartungsplan)

Die Spannung des Doppel-Keilriemens ① kann durch Schwenken der Lichtmaschine korrigiert werden. Dazu werden die Sechskantschrauben ② gelöst und die Lichtmaschine so weit nach außen gedrückt, bis die richtige Spannung erreicht ist. Schrauben wieder festziehen.

Die Spannung  $\frac{1}{2}$  – ist richtig, wenn sich die gespannten Keilriemen mit dem Daumen etwa 1,0 bis 1,5 cm eindrücken lassen.

Bei Verschleiß oder Beschädigung eines Keilriemens müssen beide Keilriemen (Satz) erneuert werden. Die Längendifferenz der neuen Keilriemen untereinander darf 0,15 % nicht überschreiten.

Neue Keilriemen müssen nach kurzer Zeit (ca. 40 Betr.-Std.) nachgespannt werden.

### 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 Vierteldrehung gelockert und dann versplintet.



Bild 93

## Nachstellen der Bremsen

### Achtung!

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es erforderlich, daß beide Bremssysteme alle 600 Betr.-Std. einer gründlichen Überprüfung in einer Werkstatt unterzogen werden.

Eine zwischenzeitliche Nachstellung muß vorgenommen werden, wenn aufgrund abgenutzter Beläge der Fußhebelweg zu groß geworden ist oder durch häufiges Belätigen der Lenkbremsen die Bremsen einseitig wirken.

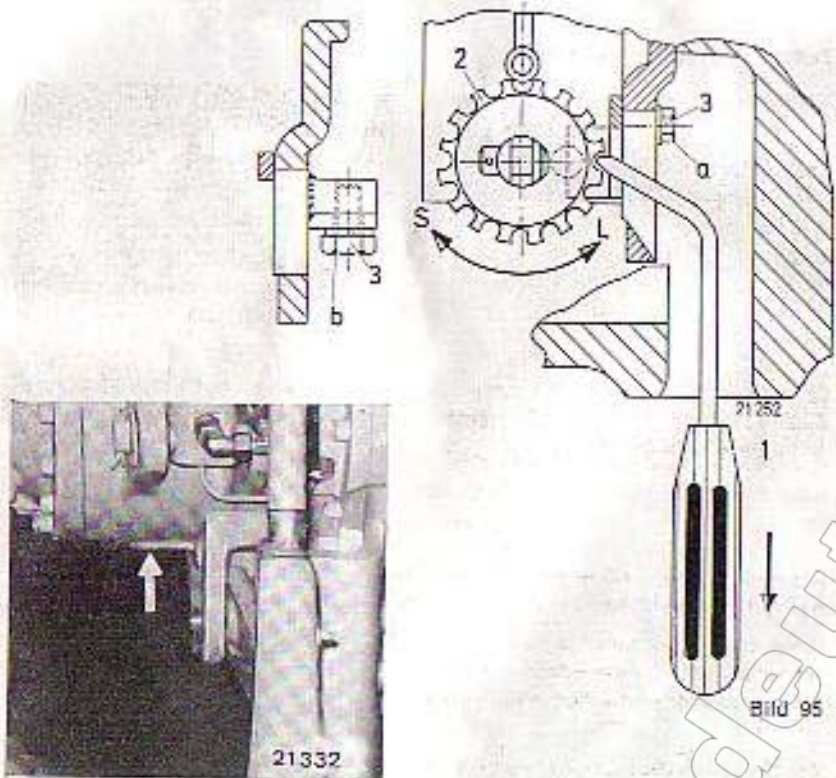


Bild 94

Beide Befestigungsschrauben (3) an der Bremsendockplatte lösen. (Ausführung „a“ oder „b“ je nach Anordnung).

Einen abgewinkelten Schraubenzieher (1) in die vorgesehene Öffnung an der Unterseite des Bremsgehäuses einführen, ↑ daß dieser in die Verzahnung des Nachstellrades (2) eingreift.

Durch Ziehen des eingerasteten Schraubenziehers nach unten (Pfeil) das Nachstellrad so lange drehen, bis die Bremsbacken an der Bremstrommel fest anliegen bzw. bis ein deutlicher Widerstand spürbar wird – S –. Dabei wird der komplette Zentrierbock zur Mitte ausgerichtet.

Anschließend beide Befestigungsschrauben (3) wieder festziehen und das Nachstellrad (2) um 4 Zähne zurückdrehen – L –.

Hinweis: Die Zugrichtung des Schraubenziehers ist für beide Fahrzeugseiten gleich.

Kontrolle: Die Hinterräder des aufgebockten Schleppers müssen sich leicht durchdrehen lassen! Es darf kein schleifendes Geräusch auftreten.

## Entlüften der hydr. Bremsanlage

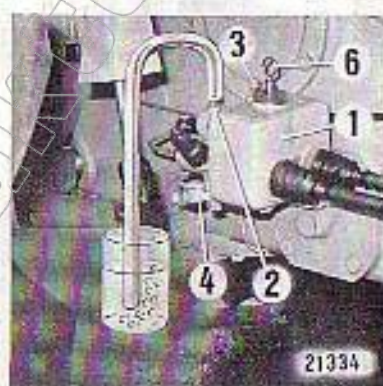


Bild 96



Bild 97

Die Bremsanlage muß entlüftet werden, wenn sich die Bremsfußhebel weich und weit durchtreten lassen und die Bremswirkung zu gering ist.

Diese Wartungsarbeiten sollten nach Möglichkeit immer in einer Kundendienst-Werkstatt – zumindest jedoch von einem erfahrenen Fahrer durchgeführt werden, da die Verkehrssicherheit eine einwandfreie Funktion der Bremsanlagen erfordert.

Wir führen deshalb die Reihenfolge der durchzuführenden Arbeiten nur stichpunktartig an, um dem Fachmann einen Überblick über den Ablauf der Wartung zu geben.

Entlüften der Bremsanlage mit besonderer Sorgfalt durchführen!

Nur ATE-blau Original-Bremsflüssigkeit verwenden!

Flüssigkeitsstand in Hauptzylinder-Kammer (1) während des Entlüftens bis ca. 20 mm unter Kammer-Oberkante nachfüllen.

Abgelassene Bremsflüssigkeit nicht wieder verwenden!

Zum Entlüften ist eine Hilfskraft erforderlich.

### 1. Reihenfolge Entlüften

- Stelle ② und ③ Vorentlüften durch Pumpen mit verriegelten Pedalen.
- Stelle ④ durch Pumpen mit entriegeltem „Pedal links“.
- Stelle ⑤ links und rechts durch Pumpen mit verriegelten Pedalen.
- Stelle ⑦ Nachentlüften durch Pumpen mit entriegeltem „Pedal links“ bis zum Anschlag.
- Stelle ⑧ Nachentlüften durch Pumpen mit entriegeltem „Pedal rechts“ bis zum Anschlag.

### 2. Vorgang je Entlüftungsstelle

- Staubkappe des Entlüfterventils entfernen und Entlüftungsschlauch anschließen.
- Schlauchende in ein zur Hälfte mit Bremsflüssigkeit gefülltes Glasgefäß einführen. Die Mündung des Entlüftungsschlauches soll möglichst hoch liegen.
- Entlüftungsventile von einer zweiten Person ca.  $\frac{1}{2}$  Umdrehung lösen.
- Bremspedal stoßartig niedertraten, Entlüfterventil schließen und Pedal langsam zurückkommen lassen. Diesen Vorgang so oft wiederholen, bis an der Schlauchmündung keine Luftblasen mehr aufsteigen.
- Pedal beim letzten Niedertraten in der unteren Lage festhalten, bis das Entlüftungsventil wieder festgezogen ist.
- Entlüftungsschlauch abnehmen und Staubkappe aufsetzen.
- Gegebenenfalls Bremsflüssigkeit in Hauptzylinder-Kammer ergänzen. Der Meßstab ⑥ muß ca. 1 cm in die Bremsflüssigkeit eintauchen.

### Nachstellung 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, da sie die volle Motorleistung nicht mehr übertragen kann. Um diesen Zustand nicht eintreten zu lassen, muß der Totgang des Kupplungsfußhebels von Zeit zu Zeit kontrolliert und nachgestellt werden.



Bild 98

### Fahrkupplung (Variante - F -)

Spannschloßmutter ① lösen und mit Mutter ②, Hebel ③ soweit auf der Druckstange ④ verstellen, bis das Spiel - A - = 35 mm wieder erreicht wird. Muttern wieder festziehen.

(Gilt auch für die Fahrkupplung der Variante - U -.)

### Zapfwellenkupplung (Variante - F -)

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

Dazu die Muttern ② lösen und die Schraube ③ unter Zuhilfenahme einer entsprechenden Fühllehre verstellen. Die Nachstellschrauben sind durch das Handloch an der Unterseite des Kupplungsgehäuses zugänglich. Die Muttern ② anschließend wieder festziehen und den Handloch-Verschlußdeckel anschrauben.

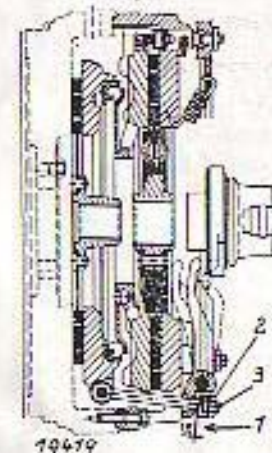
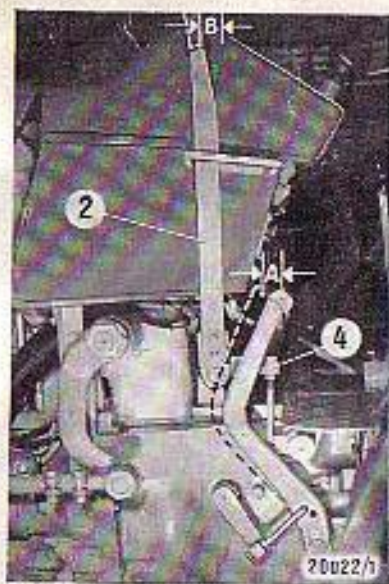


Bild 99



### Unabhängige Zapfwellenkupplung

(Variante - U -)

Gelenkstück ① so einstellen, daß am Handhebel ein Spiel von 33-34 mm erreicht wird - B -. Muttern am Gelenkstück wieder kontern.

Bild 100

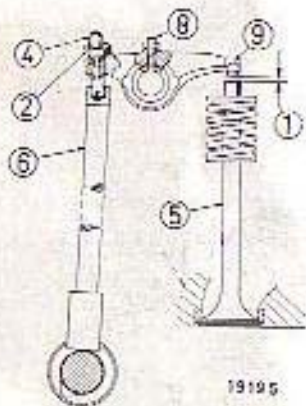


Bild 101

Beim 2. Motorölwechsel prüfen und später - bei normalen Betriebsverhältnissen - alle 200 Betr.-Std., bei nur halbtägigem Einsatz ca. alle 600 Betr.-Std. Liegen allerdings ungünstige Betriebsverhältnisse vor, z. B. stark wechselnde Belastung, öfteres tägliches Starten bzw. ungewöhnliche Staubverhältnisse, sind kürzere Kontrollzeiten erforderlich. Das Ventilspiel ist bei kaltem Motor mit einer Fühllehre zu prüfen. Hierzu ist die Pleuellwelle mit einem Steckschlüssel von 38 mm Schlüsselweite am vorderen Pleuellwellenende so zu drehen, daß beide Ventile eines Zylinders geschlossen sind, das heißt, daß sich die Pleuellstangen ⑥ der zu prüfenden Ventile ⑤ leicht mit dem Finger drehen lassen. In den vorhandenen Spalt ① zwischen Pleuellhebeldarmen und Ventil muß sich nun die Fühllehre sowohl am Einlaßventil als auch am Auslaßventil einstecken lassen. Ist dieser Spalt zu eng oder zu weit, Pleuellmutter ② um ca. 1 bis 2 Umdrehungen lösen und die Einstellschraube ③ mit einem

Schraubenzieher so regulieren, daß bei wieder angezogener Pleuellmutter ② die Fühllehre sich ohne Widerstand herausziehen läßt (Wert = 0,15 mm).

Der Pleuellschlag auf der Pleuellöse ⑧ muß immer zum Pleuellhebeldarmen ⑨ weisen, damit auch im niedrigen Leerlauf die Schmierung der Ventile gewährleistet ist.



Bild 102

### Einspritzdüsen

Alle 600 Betr.-Std. müssen die Einspritzdüsen in einer Werkstatt ausgebaut, gereinigt und geprüft werden. Der Prüfdruck beträgt 175 kg/cm<sup>2</sup>. Die Prüfung muß mit einem Prüfgerät erfolgen.

### Einstellen der Scheinwerfer (symmetrisch)

Die Einstellung soll bei belastetem Fahrzeug durchgeführt werden, d. h. mit einem Anbaugerät.

Zur Einstellung der Scheinwerfer wird der Schlepper auf einer ebenen Fläche in einer Entfernung von 5 m vor einer senkrechten Prüffläche aufgestellt und das Abblendlicht eingeschaltet. Mit Hilfe der Verstellvorrichtung wird jeder Scheinwerfer einzeln so ausgerichtet, daß die Hell-Dunkel-Grenze auf der Prüffläche eine horizontale Linie bildet, die 5 cm tiefer liegt als die Scheinwerfer-

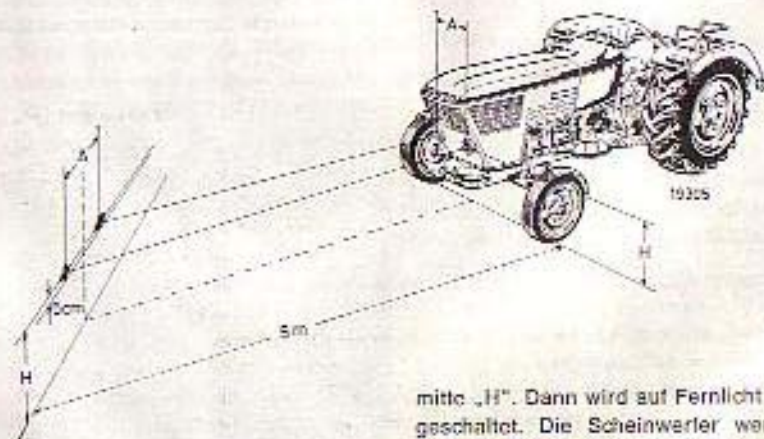


Bild 103

mitte „H“. Dann wird auf Fernlicht umgeschaltet. Die Scheinwerfer werden nun zur Fahrzeug-Mittellinie seitlich



Bild 104

### Elektrische Anlage

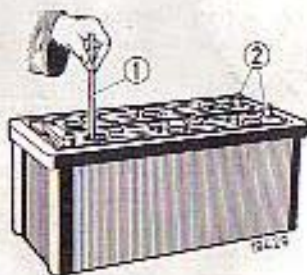


Bild 105

nung bringen zu lassen. Bei abgestelltem Schlepper muß die Batterie spätestens alle 4 Wochen nachgeladen werden.

**Zur Beachtung:** Um Kurzschlüsse zu vermeiden, die zu einer Zerstörung der Batterien führen können, ist beim Abklemmen der Batterie immer zuerst die Masseleitung vom Minuspol zu entfernen. Beim Anschließen der Batterie ist zuerst die Plusleitung am Pluspol anzuschließen.

Auf festen Anzug der Flügelschraube am Haltebügel achten.

so ausgerichtet, daß der Abstand der Lichtbündelmitten auf der Prüffläche dem Abstand der Scheinwerfer „A“ entspricht. Durch Umschalten auf Abblendlicht überzeugt man sich, ob die Höheneinstellung noch stimmt und stellt nötigenfalls nach. Mit den Schrauben (1) wird die Höhen- und mit den Schrauben (2) die Horizontalverstellung vorgenommen.

### Batterie (12 Volt 143 Ah)

Die Flüssigkeitsverluste infolge Gasentwicklung und Verdunstung sind wöchentlich zu überprüfen und durch destilliertes Wasser zu ergänzen, niemals durch Säure. Hierzu ein sauberes Gefäß verwenden.

Der Säurespiegel muß 10 bis 15 mm über Plattenoberkante stehen (1). (Mit einem sauberen Holzstab messen.) Polköpfe (2) und Klappen stets sauber halten und mit Korrosionsschutzfett einschmieren. Schwache Batterien sind sofort bei einer Ladestation in Ordnung bringen zu lassen.

### Flammglühanlage

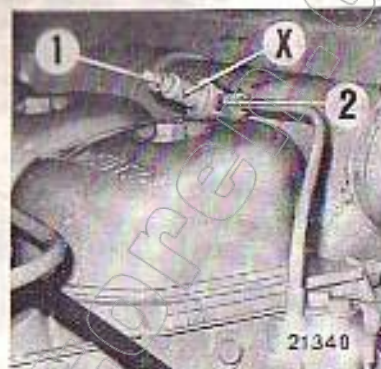


Bild 106

Zur Überprüfung der elektr. Funktion der Flammglühkerze ist zunächst auf Schaltstufe 1 des Glühnablasschalters ca. 1 Minute vorzuglühen. Dann muß am Mantel der Flammglühkerze eine deutliche Erwärmung mit der Hand spürbar sein (x). Der Glühüberwacher muß hell aufleuchten.

Zur Kontrolle der Kraftstoffversorgung der Flammglühkerze ist die Rohrverschraubung am Anschlußstutzen (2) einige Umdrehungen zu lockern. Danach ist, ohne erst auf Schaltstufe 1 vorzuglühen, sofort auf Schaltstufe 2 des Glühnablasschalters der Motor mit dem Anlasser durchzudrehen. Hierbei muß an der gelockerten Rohrverschraubung während des Durchdrehens Kraftstoff austreten. Tritt kein Kraftstoff aus, darf diese Störung nur in einer Werkstatt behoben werden.

Sollte trotz austretenden Kraftstoffes der Motor nicht starten, so ist die Flammglühkerze auszubauen und auf freien Durchgang zu überprüfen. Dabei ist die Kraftstoffleitung wieder an die ausgebaute Kerze anzuschließen und der Motor kurzzeitig zu starten.

Verstopfte Flammglühkerze durch neue ersetzen.

Bei einwandfrei funktionierender Flammglühanlage muß das Saugrohr beim Startvorgang in der Nähe der Flammglühkerze handwarm werden.

Vor Eintritt der kalten Jahreszeit sollte die Flammglühkerze überprüft werden.

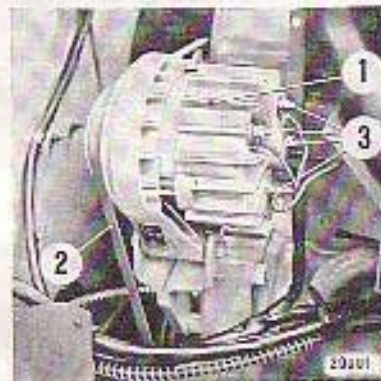


Bild 107

Zur Überprüfung der elektr. Funktion der Flammglühkerze ist zunächst auf Schaltstufe 1 des Glühnablasschalters ca. 1 Minute vorzuglühen. Dann muß am Mantel der Flammglühkerze eine deutliche Erwärmung mit der Hand spürbar sein (x). Der Glühüberwacher muß hell aufleuchten.

Zur Kontrolle der Kraftstoffversorgung der Flammglühkerze ist die Rohrverschraubung am Anschlußstutzen (2) einige Umdrehungen zu lockern. Danach ist, ohne erst auf Schaltstufe 1 vorzuglühen, sofort auf Schaltstufe 2 des Glühnablasschalters der Motor mit dem

### Drehstrom-Lichtmaschine

(14 Volt – 35 Ah)

Wir empfehlen, die Drehstrom-Lichtmaschine alle 1200 Betr.-Std. in einer Spezialwerkstatt prüfen und warten zu lassen.

Drehstrom-Lichtmaschinen geben schon bei Motor-Leerlauf Leistungen ab (Ladekontrollleuchte erlischt sofort nach Anspringen des Motors). Wichtig ist die richtige Spannung der Antriebskollriemen (2). (Siehe Abschnitt Nachstellarbeiten – Spannung der Kollriemen, Seite 67, Bild 92.)



Bild 108

Zu stramme Keilriemen bringen vorzeitigen Lagerverschleiß, zu lockere verursachen 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-Kontrollampe sofort ersetzen (sonst ungenügende Leistungsabgabe der Lichtmaschine).
3. Muß der Motor bei ausgebauter Batterie gestartet werden, darf die Fremdbatterie erst dann angesetzt werden, wenn die Stecker ⑤ vom Regler ④ abgezogen sind (Lichtmaschine gibt dann keine Spannung ab).
4. Bei Schweißarbeiten am Schlepper, Regelstecker 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 107) an der Lichtmaschine, sowie ⑤ am Reglerschaller 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 Kraltheber 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 Zylinderkopfhauben abnehmen und Kipphebelräume mit einer Mischung aus Dieseldieselkraftstoff und 10 % Konservierungsöl einsprühen. Danach Hauben wieder anschrauben.
6. Ansaugöffnung am Luftfilter sowie Auspufföffnung gut verschließen.
7. Motor und Fahrzeug äußerlich gründlich reinigen. Roststellen beseitigen, evtl. mit Farbe ausbessern. Festgerostete 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.

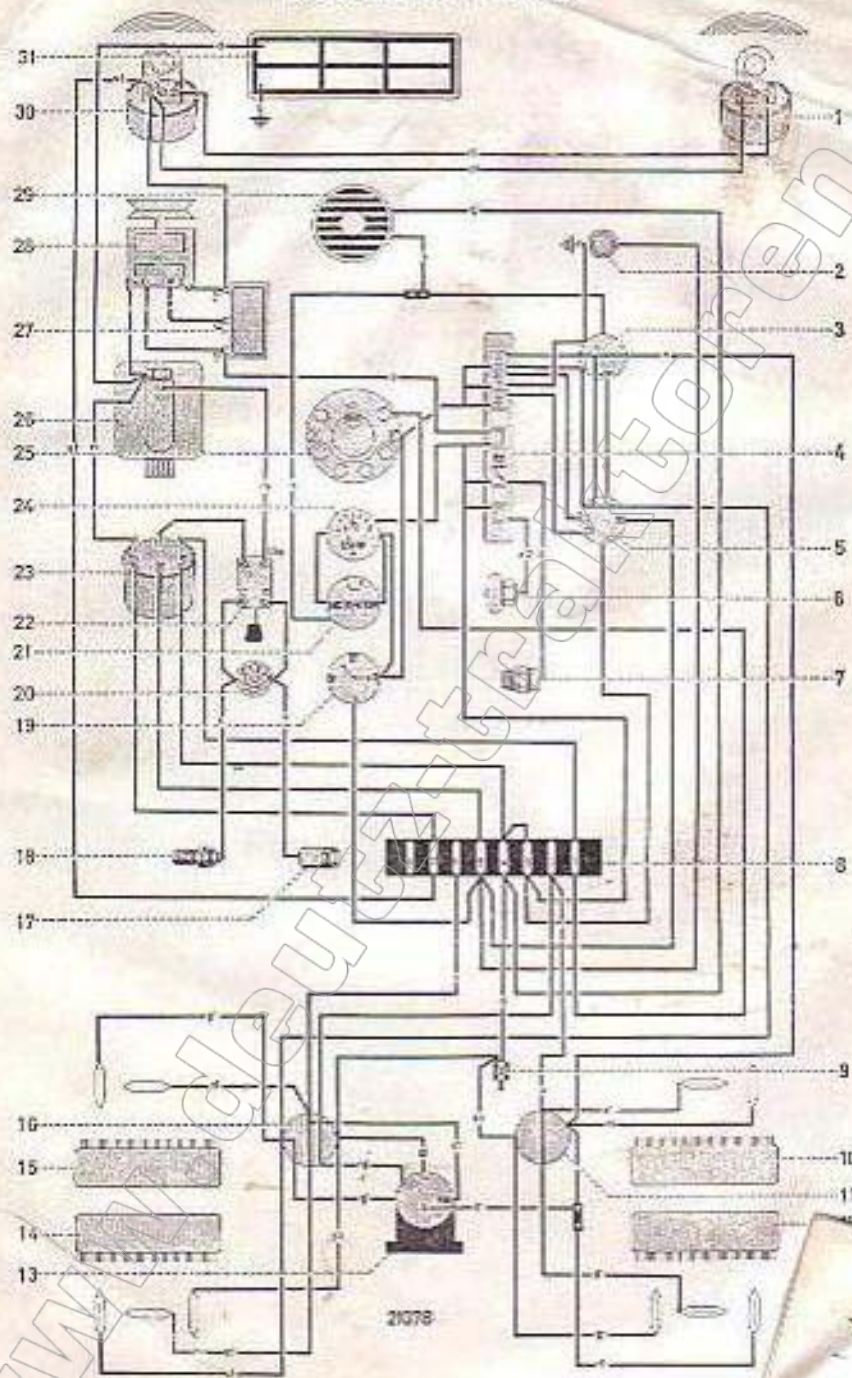
Es ist zweckmäßig, die Blechverkleidung und alle sonstigen freiliegenden Teile mit einem Pflegemittel zu konservieren.

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 Kraltheber kann das Konservierungsmittel bis zum nächsten Ölwechsel verbleiben.



Elektr. Schaltplan  
D 80 05 - D 100 05 - D 130 05



21078

# Erläuterungen zum Schaltplan D 8006 – D 10006 – D 13006

- |   |  |
|---|--|
| 1 = Scheinwerfer rechts, vorne                        | 16 = Hinterer linker Leitungsverbinder |
| 2 = Steckdose   | 17 = Magnetventil                      |
| 3 = Blinkschalter                                     | 18 = Flammglühkerze                    |
| 4 = Anzeigeleuchte                                    | 19 = Zeitzuhr                          |
| 5 = Warmblinkschalter                                 | 20 = Glühüberwacher                    |
| 6 = Unterdruckschalter (Filterwächter)                | 21 = Fernfahrmonometer                 |
| 7 = Öldruckschalter                                   | 22 = Glüh-Anlaßschalter                |
| 8 = Sicherungskasten                                  | 23 = Schaltzschloß                     |
| 9 = Bremslichtschalter                                | 24 = Tankinhalts-Anzeige               |
| 10 = Blink-Positions-Leuchte rechts                   | 25 = Traktormeter                      |
| 11 = Hinterer rechter Leitungsverbinder               | 26 = Anlasser                          |
| 12 = Schluß-Brems-Blinkleuchte                        | 27 = Reglerschalter                    |
| 13 = Anhängersteckdose                                | 28 = Drehstrom-Lichtmaschine           |
| 14 = Schluß-Brems-Blink- und Kennzeichenleuchte links | 29 = Hupe                              |
| 15 = Blink-Positions-Leuchte links                    | 30 = Scheinwerfer links, vorne         |
|   | 31 = Batterie                          |

## Kabelplan

Leitung	von	nach	mm <sup>2</sup>	Farbe
a	Batterie +	Anlasser-Klemme 30	70	schwarz-weiß
a1	Bremslichtschalter	hinterer rechter Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
a2	Anzeigeleuchte für Filterkontrolle	Unterdruckschalter	1	grün
b	Batterie -	Motor	70	metall
c	Lichtmaschine D +	Reglerschalter D -	1,5	schwarz-rot
c1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte vordere Positionleuchte	1	grün
d1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechtes Schließlicht, hinten	1	grün-schwarz-rot
e	Lichtmaschine DF	Reglerschalter DF	1,5	rot-grün
e1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte vordere Blinkleuchte	1	schwarz-weiß
f	Lichtmaschine B +	Anlasser-Klemme 30	4	rot
f1	hinterer rechter Leitungsverbinder	Schwarz/rot-Blindleuchte	1	schwarz-weiß-grün
g	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	Fernfahrmonometer	1	braun
h1	hinterer rechter Leitungsverbinder	Anhängersteckdose-Klemme 58B	1	grün-rot
h1	Anhängersteckdose Klemme B	Leitungsverbinder	1,5	schwarz-gelb-grün
h1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose-Klemme 54	1,5	schwarz-rot
h1	Bremsleuchte links, hinten	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
m	Anlasser-Klemme 50	Glüh-Anlaßschalter, Klemme 51a	2,5	schwarz
m1	Schlußlicht links, hinten	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün-schwarz-rot
n	Anlasser-Klemme 30	Schaltzschloß, Klemme 30	4	rot
n1	Positionleuchte 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	Öldruckkontrolle	Öldruckschalter	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	Motor	1,5	braun
r1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose, Klemme 68L	1	grün-schwarz
r1	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 4	Bremslichtschalter	1,5	schwarz
s1	Scheinwerfer links, Klemme 55b	Scheinwerfer rechts, Klemme 56b	1	weiß
t	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 6	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	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 7	1,5	weiß
v	Blinkerschalter, Klemme B	hinterer rechter Leitungsverbinder	1,5	schwarz-grün
v1	Scheinwerfer links, Klemme 31	Steckverbinder	1,5	braun
v1	Glühüberwacher	Magnetventil	1,5	weiß

**Schmier- und Wartungsplan**  
D 80 06 - D 100 06 - D 130 06

Wartungsarbeiten	Betr.-Std.	Wartungsintervalle (Betr.-Std.)													
		20	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200
<b>1. Motor:</b>															
Ölstandskontrolle		jäglich vor Arbeitsbeginn													
Ölwechsel HD-B (HD-C)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Motorenfilterpatrone austauschen		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kraftstofffiltereinsatz d. Stufe a austauschen				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kraftstofffiltereinsatz d. Stufe b austauschen				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kraftstoffdruckprüfung		●	●												
Kraftstoffdruckprüfung		●	●												
Bei jedem Motorölwechsel															
<b>2. Getriebe und Hydraulikanlage:</b>															
Ölstandskontrolle				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ölwechsel				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Siebfilter im Getriebe (für Getriebe und Hydraulik reinigen *)		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Filtereinheit in der Kraftheberanlage austauschen		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>3. Lenkung:</b>															
Ölstandskontrolle Ölbehälter für Lenkung - bei Bedarf Motoröl nachfüllen		Bei jedem Motorölwechsel													
Ölwechsel								●							●
<b>4. Achsen:</b>															
Ölstandskontrolle Vorderachse mit Kegeltrieb (Allrad)			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ölwechsel Vorderachse mit Kegeltrieb (Allrad)			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ölstandskontrolle Hinterachse mit Planetentrieb				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ölwechsel Hinterachse und Planetentrieb				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ölstandskontrolle der Vorderachsmehrer (bei Bedarf Getriebeöl nachfüllen)					●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>5. Bremsen:</b>															
Uremfälligkeit im Bremsbehälter kontrollieren bei Bedarf Bremsflüssigkeit Ate-liqu nachfüllen				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
<b>6. Fettschmierung (**)</b>															
Kreuzgelenke der angetr. Vorderachse				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Gelenke am Lenkzylinder				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Gelenkwelle				●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Vorderachslagerung			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Lenkschenkelagerung links und rechts			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Fußbremshebel, Kupplungshebel, Welle usw.			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Dreipunktpgestänge			●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

\*) Nach 50 Betr.-Std. Öl aus dem Getriebe ablassen, in einem sauberen Gefäß auffangen, Deckel vom Getriebegehäuse abschrauben, Siebfilter abbauen und mit Kraftstoff oder Waschbenzin reinigen. Filter mit Deckel wieder einbauen. Getriebeöl durch den Einfüllstutzen mittels eines Siebes einfüllen. Ölstand ergänzen.

\*\*) Wir empfehlen lithiumverseiltes Mehrzweckfett mit einer Penetrationszahl von 250-280 zu verwenden. Vor dem Abschmieren sämtliche Schmierstellen gut säubern.

**Achtung!** Die Wartungsarbeiten müssen in den gleichen Zeitabständen weiter durchgeführt werden, außer den Zeiten, die mit einem ● versehen sind.

Bei 2500 Betr.-Std. Kontrollinspektion vor Ablauf der Garantiefzeit.

**Kraftstoff**

Motorkraftstoffe nach DIN 51501 bzw. nach British-Spezifikation - BS 2880:1957 class A - high speed, erfüllen die Anforderungen, die an einen guten Kraftstoff gestellt werden. Der Schwefelgehalt soll 0,5% nicht übersteigen.

**Achtung!**

Sommer-Dieseldieselkraftstoff darf im Winter nicht ohne bestimmte Beimischungen von Motorenpetrolöl oder Normalbenzin verwendet werden. Bei sehr tiefen Temperaturen ist auch bei Winterkraftstoff mit Ausschlüpfungen zu rechnen. Wir empfehlen, rechtzeitig Winterkraftstoff zu beschaffen oder dem Kraftstoff Zusätze gemäß nachstehender Tabelle beizumischen.

Außen-temperatur	Sommer-Dieseldieselkraftstoff %	Zusatz-anteil %	Winter-Dieseldieselkraftstoff %	Zusatz-anteil %
bis -10 °C	80	10	100	-
bis -14 °C	70	30	100	-
bis -20 °C	50	50	80	20
bis 30 °C	-	-	50	50

Inhalt des Kraftstoffbehälters ca. 160,0 l

**Motorenöl**

**Qualität**

Zur Schmierung des Motors muß HD-B-Öl der Spezifikation MIL-L-2104 U verwendet werden.

Als HD-B-Öle gelten hochgradigste Motorenöle, die sowohl der Spezifikation MIL-L-2104 B als auch MIL-L-2104 C Supplement 1, entsprechen, d. h. daß diese Öle der Spezifikation MIL-L-2104 B genügen, gleichzeitig aber auch den Anforderungen MIL-L-2104 A, Supplement 1, bezüglich des Schwefelgehaltes im Kraftstoff entsprechen müssen.

**Viskosität**

Bei Außentemperaturen

über + 20 °C

SAE 30

von + 20 °C bis - 10 °C

SAE 20 W 20

unter - 10 °C

SAE 10 W (Stoßpunkt unter - 20 °C)

SAE 20 W 20 kann ganzjährig verwendet werden, wenn im Sommer keine extrem hohen Temperaturen und im Winter keine anhaltend tiefen Temperaturen auftreten.

Für die Wahl der Viskosität ist die Temperatur beim Start und nicht die Tageshöhsttemperatur maßgebend.

Füllmenge Motor ca. 13,5 l bei Ölwechsel

Ölbehälter Lenkung ca. 2,5 l bei Ölwechsel

**Getriebe- und Hydrauliköl**

Die Überkennung des Krafthebers erfolgt vom Getriebe aus (gemeinsamer Ölhaushalt).

Das Triebwerk wird mit Motoröl der Viskosität SAE 20 bzw. SAE 20 W/20 geteilt.

SAE 30 darf nur bei extrem hohen Temperaturen verwendet werden.

Füllmenge Triebwerk mit Allrad 42,0 l

ohne Allrad 26,0 l

Füllmenge für Planetenriebe (Halbhaube) je Seite (EP-Getriebeöl SAE 90) ca. 6,0 l

Füllmenge für angetr. Vorderachse (EP-Getriebeöl SAE 90) ca. 8,0 l

Füllmenge Vorderachsmehrer je Seite (EP-Getriebeöl SAE 90) ca. 1,2 l

Füllmenge für Riemenantrieb (EP-Getriebeöl SAE 90) ca. 3,5 l

Maßgebend für den richtigen Ölstand in Motor und Getriebe sind die Markierungen an den zugehörigen Meßstäben bzw. die Kontrollschrauben.

**Für Motor- und Getriebeöl**

Stoßpunkt bei mindestens - 20 °C

Flammpunkt nicht unter 200 °C

**Schmierfett**

Wir empfehlen lithiumverseiltes Mehrzweckfett mit einer Penetrationszahl von 250-280.

www.deutz-traktoren.de

297 1463 UF 1013-99  
D

Klöckner-Humboldt-Deutz AG

