DEUTZ

D 55

D 50 S

Type D 50.1 S

WIELTREKKER

met luchtgekoelde „DEUTZ" vierslag-dieselmotor
en regelhydraulik

Instructieboek

SIEBERG

H. C. L. SIEBERG N.V.
STADHOUDERSKADE 123 AMSTERDAM TELEFOON 020-
DE RUYTERSTRAAT 67 TIEL (GLD.) TELEFOON 08380-

DEUTZ

D 55

D 50 S

Type D 50.1 S

WIELTREKKER
met luchtgekoelde „DEUTZ" vierslag-dieselmotor en regelhydraulik

INLEIDING

Dit instructieboekje geeft u naast de Duitse „Bedienungsanleitung" en de „Ersatzteilliste" een inzicht in bediening, onderhoud, werking en smering van bovengenoemde type Deutz trekker.

Bestudeer dit boekje zorgvuldig voor u met de trekker gaat werken.

Het motornummer is op het motorschild en op het vliegwielhuis naast cil. 1 ingeslagen. De verdere nummers worden vermeld op het typeplaatje aan de rechterkant van de trekker op het gedeelte tussen motor en versnellingsbak. Het trekker- of chassisnummer kunt u ook op dit plaatje vinden. Evenals iets rechts van dit plaatje boven de zilveren verfstreep.

Dit boekje is **geen** handleiding voor de uitvoering van reparaties, maar dient alleen als voorschrift voor normaal onderhoud. Grotere reparaties aan de trekker kunt u, om moeilijkheden te voorkomen, beter overlaten aan uw Deutz-dealer.

Gebruik in telefonisch of schriftelijk contact met uw dealer of importeur steeds de juiste benaming van uw trekker type,
en zorg ook motor- en chassisnummer steeds bij de hand te hebben.

DEUTZ WIELTREKKERS

D 15 — 14 PK
D 25-2 — 20 PK
D 30 S — 28 PK
D 40 L — 35 PK
D 55 — 52 PK
F 3 L 514 — 50 PK
F 4 L 514 — 65 PK

FAHR LANDBOUWWERKTUIGEN

Maaidorsers - zelfrijdend
- getrokken
Zelfladende en lossende wagens
Stalmeststrooiers
Veldhakselaars
Maaikneuzers
Opraappersen
Balenladers
Cirkelhooiers
Snelhooiers
Erwten-maaiapparaten
Grondfrezen

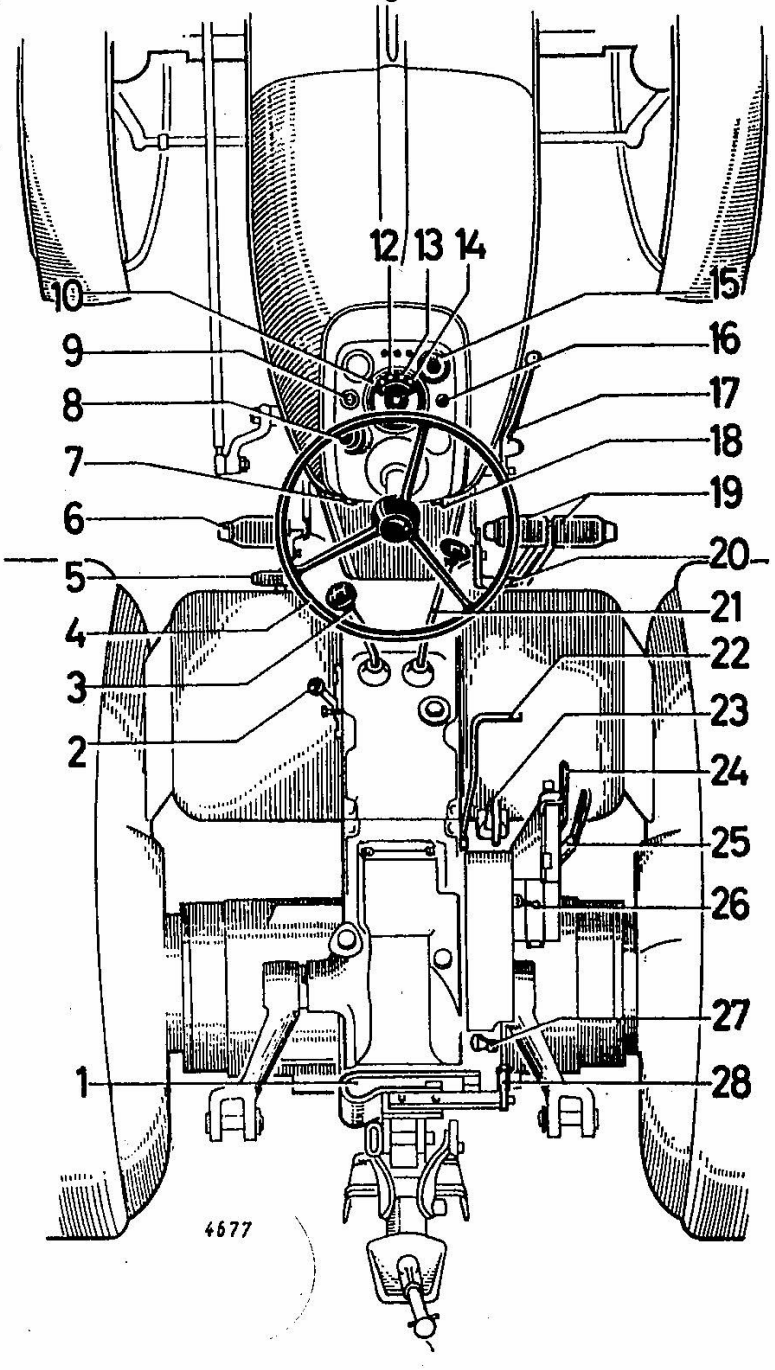
Import

H. C. L. SIEBERG N.V.

JUISTE AANWIJZING VOOR IN BEDRIJFNAME VAN DE TREKKER

1. Luchtdruk in de banden controleren als aangegeven op blz. 7. Voor transportwerk moet de bandenspanning hoger zijn.
2. Oliestand in motor, drijfwerk, planetenaandrijving en luchtfilter controleren.
3. Alleen de voorgeschreven smeer- en onberispelijke dieselolie gebruiken.
4. Koelribben van cilinder en cilinderkop schoon en droog houden.
5. Voorzichtig met het gebruik van differentieelslot en stuurremmen. Bij gebruik op de weg de rempedalen met elkaar verbinden.
6. Vervoer van lasten op de aanbouwwerktuigen moet worden vermeden.
7. Bouten en moeren regelmatig controleren of zij vast zitten, in het byzonder de wielmoeren.
8. Nauwgezet gebruiks- en onderhoudsvoorschriften volgen.

1. Veer impulsgever
2. Aftakasschakeling
3. Schakelhandle voor drijfwerk
4. Stuurwiel
5. Bij-pedaal
6. Koppelingspedaal
7. Contactschakelaar
8. Claxon-drukknop
9. Gloeicontroleur
10. Trekkermeter
12. Laadcontrole (rood)
13. Oliedrukcontrole (groen)
14. Grootlichtcontrole (blauw)
15. Thermometer
16. Gloeistartschakelaar
17. Handtoerenhandle
18. Stekkerdoos
19. Stuurremmen
20. Voet-toerenpedaal
21. Schakelhandle voor H en L
22. Handhandle voor
23. Handrem
24. Regelhandle voor hefinrichting
25. Regelhandle voor extra regelventiel
26. Knijpkraan
27. Keuzehandle
28. Regelstang



DE BEDIENING

1. De motor

Oliestand en brandstofvoorraad controleren. Smeren volgens smeerplan. De schakelhandles moeten bij het starten uitgeschakeld staan. De handrem moet aangetrokken zijn. Handtoerenhandle op ± ¼ toeren zetten. Contactsleutel indrukken, waarna het rode en groene lampje direkt moeten gaan branden.

2. Voorgloeien: Knop van de gloeistartschakelaar uittrekken in stand 1. Na ¼ à 1 minuut gaat de gloeicontroleur in het dashboard gloeien. Bij bedrijfswarme motor is voorgloeien niet nodig. Door de knop in stand 2 te trekken, zal de startmotor gaan draaien. Als de motor aanslaat, startschakelaar geheel laten terugkomen.

NIET: Lang doorstarten (max. 10 sec.)
Starten als de motor nog draait
Starten als de motor loopt
(minstens steeds een halve minuut wachten alvorens opnieuw te starten).

3. Zo gauw de motor loopt, toerental iets terug nemen. Bij matige belasting met wisselende toerentallen is de motor in korte tijd bedrijfswarm. **Na een goede belasting van de motor mag men deze niet gelijk afzetten. Het is ten zeerste aan te bevelen, de motor enige minuten met stationair toerental te laten draaien zodat men een gelijkmatige afkoeling krijgt.**

4. Starten bij zeer koude omstandigheden

Bij het starten koppelingspedaal intrappen, om de weerstand van de koude tandwielen en olie uit te schakelen. De accu moet goed geladen zijn, eventueel uitbouwen en warm bewaren.

a. Minstens 1 minuut voorgloeien.
b. Handtoerenhandle op ⅔ tot ½ toeren zetten.
c. Na het aanslaan toerental verlagen tot stationair en 2-3 minuten warm laten lopen.
d. Nu pas toerental verhogen.

Voorgeschreven smeerolie gebruiken.

HET RIJDEN

1. Wegrijden

Koppelingspedaal tot aanslag intrappen; hierna de gewenste versnelling inschakelen, handrem los en motortoerental door het naar beneden drukken van gaspedaal opvoeren en koppelingspedaal **langzaam** laten opkomen.
Zodra de trekker rijdt: **voet los van koppelingspedaal,** anders slijt de koppeling te snel.

2. Opschakelen

Ontkoppelen, gelijktijdig toerental verminderen, schakelhandle over vrijstand in hogere versnelling schakelen, inkoppelen en toerental verhogen.

3. Terugschakelen

De langzame rijsnelheid van de trekker moet bij de daarop volgende lagere versnelling bij het hoogste toerental van de motor gelijk zijn. Dan ontkoppelen, schakelhandle over vrijstand in de daaropvolgende lagere versnelling schakelen en weer inkoppelen.

4. Het schakelen van „vooruit" in „achteruit" en omgekeerd alleen als de trekker **geheel stilstaat.**

5. Altijd bij het begin van de werkperiode de remwerking controleren.

6. Stuurrem

Alleen op het land bij lage snelheid, kan gebruiik worden gemaakt van de stuurremmen.
Men kan dus bij het maken van bochten respectievelijk de linker- of de rechterstuurrem gebruiken.
Neem echter de volgende regels in acht:

1. Controleer of het differentieelslot „vrij", dus uitgeschakeld, is. **Wordt de stuurrem gebruikt met geblokkeerd differentieel, dan treedt onvermijdelijk breuk op.**
2. Gebruik de stuurrem alleen bij **zeer langzaam rijden.**
3. **De stuurrem niet op de weg gebruiken.**

7. Het differentieelslot

Het differentieelslot is een noodmiddel en mag alleen als zodanig worden gebruikt.
Blijf dus nooit langer dan **strikt** noodzakelijk met het differentieelslot ingeschakeld rijden.
Bij het maken van bochten met ingeschakeld differentieelslot treedt **onmiddellijk** breuk op in de achterbrug.
Bij gebruik van antislipinrichtingen zoals: kooiwielen, stapwielen, antislipkettingen enz., **mag het differentieelslot niet worden gebruikt.**
Het inschakelen gaat als volgt:

1. Koppeling intrappen.
2. Motortoerental zo laag mogelijk houden.
3. Differentieelslot inschakelen.
4. Koppeling terug laten komen.
5. Zo spoedig mogelijk differentieelslot weer uitschakelen op dezelfde wijze, dus bij naar voren getrapte koppeling. Als het differentieelslot niet meteen geheel „pakt", koppeling even laten slippen en weer opnieuw proberen slot in te schakelen.
   Nimmer rijdend of met geweld inschakelen.

8. Het dashboard

a. Contactschakelaar

P = parkeerlicht (alle andere verbruikers zijn uitgeschakeld).
0 = uit.
1 = normaal gebruik.
(controlelampen voor oliedruk (groen) en laadcontrole (rood) moeten branden en bij lopende motor uitgaan).
2 = stadslicht.
3 = dimlicht.
4 = grootlicht.

b. Thermometer

Deze is aangesloten in de kop van de 2 cilinder. Bij toelaatbare temperatuur is het vlak in de meter groen, wordt de temperatuur te hoog, dan is het rode „stop"-vlak zichtbaar. Gelijktijdig gaat via een relais de claxon loeien en moet de motor direkt worden gestopt en de oorzaak worden opgezocht.

c. De trekkermeter

De trekkermeter is bij de D 55 op overzichtelijke wijze ingebouwd boven in de tank. De wijzer op deze trekkermeter geeft

het toerental van de motor aan en tevens kan men bij een bepaald motortoerental in een bekende versnelling de snelheid van de trekker aflezen.
Bij rond 2075 toeren loopt de aftakas bij een D 55 zijn gestandariseerd toerental van 540 omw./min., hetgeen ook duidelijk op de meter is af te lezen. Bij ontstoken verlichting wordt ook de trekkermeter verlicht en wel door 2 gloeilampjes. Verder bevinden zich in de meter nog de volgende controlelampjes:

groen: oliedruk controle;

rood: laadcontrole;

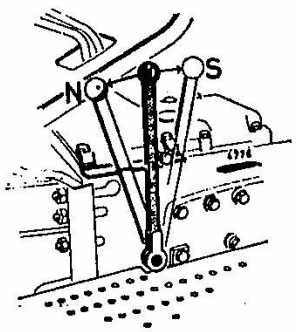
blauw: controlelampje groot licht;

oranje: reservelampje voor eventuele montage van richtingaanwijzers of knipperlichten.

AANWIJZINGEN VOOR:

1. Aftakas

Bij in- en uitschakelen van de aftakas, het koppelingspedaal intrappen tot eindaanslag door het bijpedaaltje in te drukken (voor de functie hiervan zie blz. 16). Voor het schakelen van de normale rijversnellingen is intrappen tot de eerste aanslag voldoende.



Handle stand N = 540 omw./min.
Handle stand S = 1000 omw./min.
De stand S is door een bout geblokkeerd, om het verkeerd inschakelen van de aftakas in een onbedacht ogenblik te voorkomen. Voor machines met aftakasaandrijving zal alleen de N-stand gebruikt worden. Bij het werken met de aftakas altijd zorgen, dat de drijfas „in lijn" ligt met de aftakas. Koppelpunt van de werktuigen moet ter hoogte van het midden van de drijfas, tussen de koppelingen liggen. Ter vermijding van schade aan het drijfwerk steeds een veiligheids(slip-) koppeling gebruiken. Het draaimoment mag niet hoger dan 150 mkg ingesteld worden.

2. De riemschijf met overbrenging wordt op de aftakas geschoven en aan het drijfwerk vastgezet met bouten. Hierbij moet speciaal worden gelet of de beide vlakken glad en schoon zijn.
Bij inschakelen koppelingspedaal geheel intrappen en de gewenste snelheid N of S kiezen van de aftakas. Bij uitschakelen koppelingspedaal weer geheel intrappen.

Voordat men met de riemschijf gaat werken, de trekker op de handrem vastzetten en door een metalen verbinding met de grond aarden. (Elektrische vonkvorming). Bij sterke stofontwikkeling b.v. dorsen, de koelluchtingang bij de motorkap afschermen met een zeef of jute zak.

3. Lier

De aandrijving van een aangebouwde lier geschiedt over de aftakas.

4. Luchtbanden

De luchtdruk van de banden moet dagelijks gecontroleerdworden. De bandenspanning moet zijn:

	op het land	op de weg
Voorbanden	2,0 atm.	2,0 atm.
Achterbanden 4 ply/6 ply	0,8/1,0 atm.	1,25/1,5 atm.

5. Spoorverstelling

Door omdraaien van voor- en achterwielen kan men de spoorbreedte verstellen.

Bij verstelbare vooras:	van 1426-1526-1626-1726 mm
door omdraaien wielen:	van 1586-1686-1786-1886 mm
Achterwielen:	van 1500 mm op 1756 mm
Verstelbare achterwielen:	6-voudig verstelbaar, van 1480-1980 mm (11-36 banden)

Wielmoeren moeten regelmatig op vastzitten worden gecontroleerd. Vergeet vooral bij de verstelbare achterwielen de buitenliggende bevestigingsmoeren niet.

6. Ballastgewichten

Voor verhoging van het trekkergewicht kunnen de banden met water worden gevuld, ook zijn wielgewichten aan de achterwielen leverbaar. In de vooraslagerbok is een gewicht van 105 kg beschikbaar als frontballast.

GEWICHTEN (in kg)

	voor	achter				tezamen	
Banden	600-19	11-36	13-30	14-30	14-34		14-34
	880	1240	1240	1240	1350	2120	2230
Watervulling 20% chloor-calcium		184	230	275	310		
		1424	1470	1515	1660		
Ballastgewichten	165 205 330 455	alleen voor normale schijfwielen					

ONDERHOUD VAN UW TREKKER

Inhouden	liter		liter
Brandstof	64	Planetaire aandrijving iedere zijde	1,6
Smeerolie		Stuurhuis	0,5
Motor		Luchtfilter	1,2
Nieuwvulling	10	Hefinrichting	
Bij verversen	9,5	tot onderste peilstokstreep	7
Versnellingsbak	25	tot bovenste peilstokstreep	7,5

ONDERHOUD UW TREKKER

Als een machine in bedrijf is, slijt hij. Het hangt geheel van de machinist af, hoe snel de machine versleten is. Zorgt u dus regelmatig voor een goed onderhoud van uw Deutz trekker, dan kunt u vele jaren op hem vertrouwen. Vraag uw Deutz dealer naar het trekker-onderhoudsabonnement. Hierbij wordt uw trekker gecontroleerd volgens een standaard onderhoudscontrolelijst, welke van fabriekswege voor uw trekker is opgesteld en een grondige controle waarborgt.

ALGEMEEN EN KEUZE VAN SMEERMIDDELEN

De keuze van goede smeermiddelen, brandstof en de zuiverheid ervan is zeer belangrijk. Men moet ze altijd gebruiken van een **gerenommeerd merk** en deze betrekken van een **betrouwbare handelaar**.
Evenzo belangrijk is de filtering van de aangezogen lucht, die voor de levensduur van zuigers en cilinders van maatgevende invloed is. Na de dagelijkse arbeid moet de trekker een kleine controle en reiniging ondergaan.
Vooral de koelribben van cilinder, cilinderkop en oliekoeler schoon houden. Verontreiniging van de koelribben vermindert de koeling. In het bijzonder moeten de vertikale cilinderkopribben steeds vrij en schoon gehouden worden.
Droge reiniging van de koelribben met draad en indien mogelijk, uitblazen met luchtdruk. Wordt met dieselolie uitgewassen, dan is het nodig, om de vette aanslag weg te krijgen, na te spoelen met een sodaoplossing. Hierna de motor even laten lopen zodat het water verdampt.
Voor een goede reiniging moet men ook de afschermplaatjes aan de uitblaaszijde verwijderen. Let ook op de koelribben tussen de in- en uitlaatopeningen in de cilinderkop.
Elke week moet de trekker zorgvuldig worden gecontroleerd en schoongemaakt; beschadigde onderdelen door nieuwe worden vervangen. Alle bouten en moeren, in het bijzonder die van stuurinrichting, voor- en achterwielen zullen moeten worden nagetrokken.

TREKKERONDERHOUD IS EEN EERSTE VEREISTE

Regelmatige grondige controle en reiniging voorkomen het uitvallen van de trekker en de reparatiekosten. Trekkeronderhoud verdient zichzelf. Zorgt u dus regelmatig voor een goed onderhoud van uw Deutz trekker, dan kunt u vele jaren op hem vertrouwen.

MOTOROLIE

Gebruik een HD-olie van de volgende diktegraad:

bij temperaturen van —10° C tot +20° C	SAE 20/20 W
bij temperaturen boven +20° C	SAE 30
bij temperaturen beneden —10° C	SAE 10 W

SAE 20/20 W mag in ons klimaat altijd gebruikt worden, ook bij iets hogere temperaturen.

VERSNELLINGSBAKOLIE

Gebruik normale cardanolie. Dikte: zomer en winter SAE 90.

SMEERVET

Gebruik speciaal doorsmeervet van eerste kwaliteit (geén consistentvet gebruiken). **Smeer nooit overmatig, maar wel op tijd.**

Maatgevend voor de juiste oliestand in motor, versnellingsbak en eindaandrijving zijn de markeringen op de oliepeilstok of controlestoppen.

OLIESTANDCONTROLE EN OLIE VERVERSEN VAN DE MOTOR

De oliestand moet men dagelijks, minstens alle 10 bedrijfsuren met de peilstok bij stilstaande motor controleren. De trekker mag hierbij niet scheef staan. De peilstok moet eerst met een gladde doek worden schoongemaakt. De oliestand is juist wanneer deze tussen de markeringen ligt en de motor enige minuten gelopen heeft, zodat alle ruimte in de olieomloop gevuld is.
1e olieverversing na 20 bedrijfsuren
2e olieverversing na 40 bedrijfsuren
Voor verdere verversingen kan men de volgende tijden aanhouden:

	na bedrijfsuren	na tractormeteruren
in de winter	70- 85	50-60
in de zomer	100-120	70-85

Bij het verversen van de motorolie, moet de olie bij **warme** motor worden afgetapt.
Het papierfilterelement zit in het oliefilterhuis; het mag nooit worden schoongemaakt maar moet **iedere olieverversing vernieuwd worden,** dus iedere 100-120 uur.

SMEEROLIEDRUK

Na het starten van de motor moet het groene controlelicht in het dashboard uitgaan. Blijft het controlelicht branden, dan moet de motor direkt worden stopgezet en de oorzaak worden opgezocht.

SMERING VAN DE BRANDSTOFPOMP EN REGULATEUR

Bij iedere olieverversing de controleplug in regulateurhuisdeksel uitschroeven en de lekgasolie die zich gaat vermengen met de smeerolie, af laten lopen, nu olie bijvullen tot er geen olie vermengd met gasolie uit de controleplug komt.
Na 3000 bedrijfsuren moet de olie in de pomp geheel worden ververst.

OLIESTAND-CONTROLE EN OLIEVERVERSEN VAN VERSNELLINGSBAK PLANETEN-EINDAANDRIJVING

Oliestand maandelijks controleren en bijvullen.
1e olieverversing na 500 bedrijfsuren, verder minstens ieder jaar of 1000 uur. Olieverversen dient te geschieden wanneer het drijfwerk warm is en de olie makkelijker wegloopt. Na het aftappen van de olie, de aandrijvingen met spoelolie of dieselolie uitspoelen om ook de laatste slijtageresten te verwijderen.

STUURHUIS

Oliepeil maandelijks controleren en zo nodig bijvullen tot de vulstop.

RIEMSCHIJFAANDRIJVING

Voor de aanbouw van de aandrijving de oliestand controleren d.m.v. de stop in het huis, indien nodig olie bijvullen. Bij intensief gebruik elke 50 bedrijfsuren olie verversen en uitspoelen na 300 bedrijfsuren.

OLIEBADLUCHTFILTER

Alle werkzaamheden bij stilstaande motor uitvoeren.
Het luchtfilter bevindt zich voor aan de trekker onder de motorkap. De olietoestand in de luchtfilterbak moet dagelijks worden gecontroleerd, liefst na enige tijd stilstaan van de motor, daar de olie dan naar beneden is gezakt. Van tijd tot tijd moet de olie in de luchtfilterbak worden vernieuwd. Hiertoe moet eerst de accu worden afgedekt om olielekkage hierop te voorkomen. De olieverversing moet ongeveer iedere 50 bedrijfsuren plaats vinden (afhankelijk van meer of minder stoffige bedrijfsomstandigheden). Hierbij: onderbak afnemen, ledigen en schoonmaken en met schone motorolie vullen. Het stofopvangbakje aan het voorfilter moet iedere dag worden gereinigd en **droog** worden gemonteerd. **Het schoonhouden van de filters kan de levensduur van uw motor vele malen verlengen.**

BRANDSTOF

Gebruik een goede dieselbrandstof van een gerenommeerd merk en betrek dit ook van een betrouwbare handelaar.

TANKEN

Bij het vullen van de brandstoftank de vulzeef in de tankopening **niet** verwijderen, ook al duurt het vullen iets langer.

Bij het tanken uit een vat letten op de volgende punten:

De brandstof mag geen zand, modder en water bevatten, om vervuiling en overmatige slijtage van inspuitorganen te voorkomen.
Verzinkte vaten moet men niet voor opslag gebruiken in verband met chemische inwerking.

1. Het vat met brandstof rustig laten staan, zodat vuil etc. zich op de bodem afzet.
2. Bij gebruik van een handpomp niet het vuil van de bodem in beweging brengen of van de bodem opzuigen. Laat de zuigpijp van onderen dicht lassen en zuiggaten boren 5 cm van onderen af.
3. Het laatste beetje uit het vat niet als brandstof voor de motor gebruiken.
4. Alle vulgereedschap, zoals emmers, kannen, trechters, vleugelpomp, steeds schoonhouden en niet op een stoffige vloer of in stoffige ruimte wegzetten.

BRANDSTOFFILTER

Hoewel u natuurlijk goed gefilterde, schone dieselbrandstof in uw tank zult doen, is het toch onvermijdelijk, dat er water en vuil meekomen. Om te voorkomen, dat dit vuil uw kostbare brandstofpomp zal vernielen, zijn er twee brandstoffilters in de tank aangebracht. Deze brandstoffilters moeten éénmaal per maand worden gereinigd en éénmaal per jaar worden vernieuwd. Hierbij moet ook altijd het vuil onderuit de tank worden afgetapt, door de daarvoor bestemde pluggen, rechts onder de tank achter het plaatje uit te nemen.
Het reinigen dient als volgt te geschieden:
Vulzeef uitnemen, filter met behulp van plaatje naar beneden drukken en naar het midden van de tankopening zwaaien. Dan filter rechtstandig uitnemen. Hierbij dient u er wel voor te zorgen, dat de brandstoftank meer dan half vol is. Vervolgens monteert u een, met het gereedschap meegeleverde stop in het filter. Dan filter onderdompelen in schone brandstof en door de stop krachtig blazen. Dit verscheidene malen herhalen.
Zorg dat er geen vuil aan de binnenkant van het filter komt.
Hierna filters weer monteren en enige tijd wachten met starten, tot zij met brandstof verzadigd zijn, anders gaat de motor stotteren, doordat er lucht in de leidingen komt.

BRANDSTOF VOORPOMPJE EN VOORREINIGING

Een goede dichte leidingaansluiting is voor een storingvrij werken van het pompje een eerste vereiste.

Het zeeffilter van de voorreining is door het losdraaien van de drukmoer en het afnemen van het glaasje gemakkelijk te demonteren. Het zeeffilter moet minstens elk half jaar of 600 bedrijfsuren worden schoongemaakt.
Vergeet bij montage de veer onder het zeefje niet en druk het glaasje goed tegen de pakking.

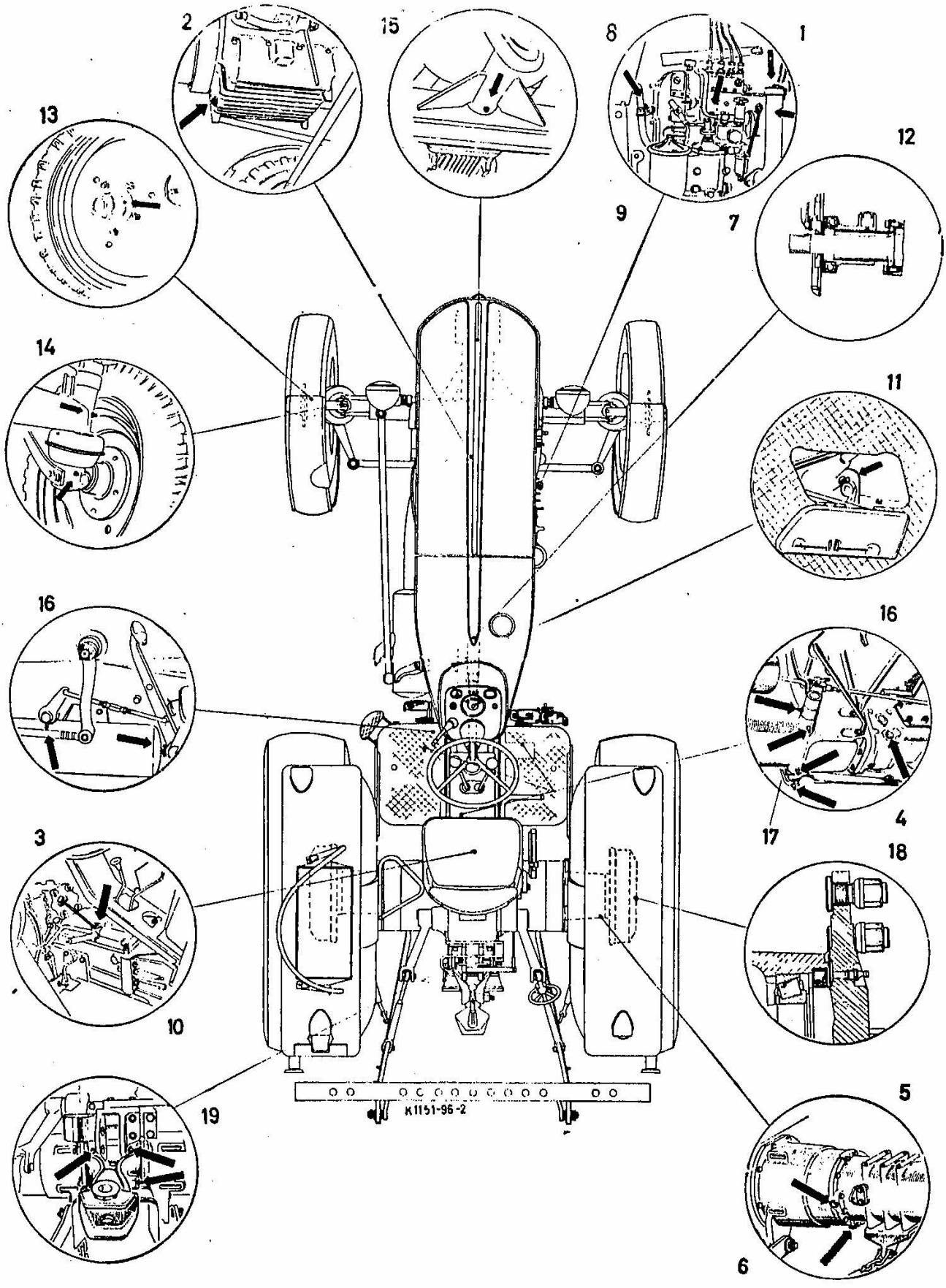
VERSTUIVERS

De verstuivers moeten minstens ieder half jaar of minstens iedere 600 bedrijfsuren op inspuitdruk en goede verstuiving worden getest. Voor dit testen is een speciale verstuivertestpomp benodigd, en dit kunt u dus beter bij uw Deutz-dealer laten doen, **eventueel gelijk met de halfjaarlijkse trekkercontrole.**

ONTLUCHTEN

Ontluchten van het brandstofsysteem behoeft alleen te gebeuren wanneer u uw tank heeft drooggereden (zorg, dat dit nooit voorkomt, omdat u dan ook het vuil onder uit de brandstoftank in de filters krijgt) of door lekkage in de toevoerleidingen, of bij het vervangen van een brandstofleiding.
Doe dit als volgt:

1. Vul de tank tot minstens de helft, zodat de filters zich kunnen volzuigen.
2. Zuigleiding aan brandstofpomp losmaken en met voorpompje met de hand pompen tot er brandstof zonder lucht uit de leiding komt.
3. Ontluchtingsschroef aan brandstofpomp 1 tot 2 slagen uitdraaien en weer pompen tot er brandstof zonder lucht komt.
4. Nu de motor normaal starten. Eventueel ook de inspuitleidingen ontluchten door de wartelmoer aan de verstuivers iets los te draaien en te starten tot ook hier brandstof zonder lucht uittreedt.


2
15
8
1
13
12
9
7
14
11
16
16
17
4
3
18
10
19
5
6
K1151-96-2

DOORSMEREN

Bij het vullen van de vetspuit het goede vet gebruiken (zie blz. 10). Voor het smeren de smeernippels goed schoonmaken. Zolang doorsmeren tot het vet ergens uittreedt. **Behalve bij de steekassen van de achterwielen, hier weinig vet inpersen, daar dit vet alleen dienst doet om het indringen van vuil te voorkomen** (zie schema nr. 18).

SMEERSCHEMA

1 Olievuldop motor 2 Olieaftapplug motor 3 Olievulstop versnellingsbak 4 Olieaftapplug versnellingsbak 5 Olievulstop plan. aandrijving 6 Olieaftapplug plan. aandrijving	**Olie verversen** 1e maal na 20 bedrijfsuren 2e maal na 40 bedrijfsuren 3e maal na 100 bedrijfsuren verder iedere 100-120 bedrijfsu. **Olie verversen** 1e maal na 300 bedrijfsuren verder iedere 1000 bedrijfsuren of minstens 1x per jaar

CONTROLEREN tijd bedrijfsuren	dagelijks 10	wekelijks 60	maandelijks 250
7 Oliepeilstok motor	●		
8 Oliecontrolestop brandstofpomp		●	
9 Oliecontrolestop regulateur		●	
10 Peilstok versnellingsbak en controlestop planetaire aandrijving			● ● ●
11 Oliepeil stuurhuis			
12 Vetvulling koppelingsdruklager			bij gelegenheid
MET VET DOORSMEREN			
13 Vooraslager links en rechts		●	
14 Fusee links en rechts		●	
15 Vooraslagerbok		●	
16 Koppelingsas, koppelingspedaal		●	
17 Pedaalas r. en l. en rempedalen		●	
18 Achteras			●
19 Trekmuil			●

BIJ HET ONDERHOUD SPECIALE AANDACHT VOOR:

KLEPPENSPELING

Kleppen bij iedere olieverversing controleren en op de voorgeschreven speling 0,1-0,15 mm bij koude motor afstellen.

SPANNING VAN V-SNAAR

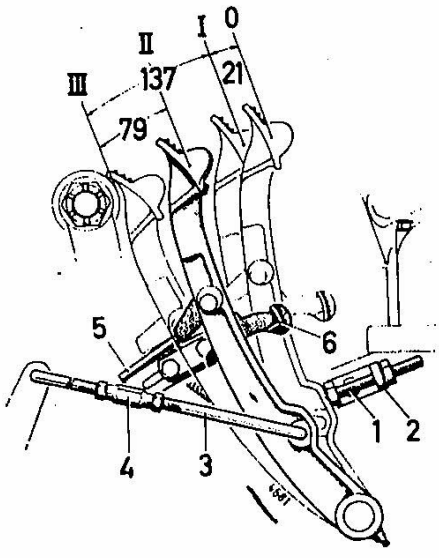
Bij iedere olieverversing controleren, de spanning moet zo zijn, dat de snaar 1-1,5 cm met de duim ingedrukt kan worden. Spanning kan gesteld worden met de dynamo.
Zorg er voor steeds een nieuwe V-snaar in reserve te hebben.

DUBBELKOPPELING

Deze bestaat uit twee achter elkaar geplaatste enkelvoudige droge plaatkoppelingen met twee functies.
a. Motorkracht via versnellingsbak overbrengen op achterwielen.
b. Motorkracht overbrengen op aftakas voor z.g. **doordraaiende aftakas.**

WERKING

Bij intrappen tot op de stuitnok nr. 5: trekker stopt en aftakas draait door.
Bij geheel intrappen: (met stuitnok overgeslagen of tweede helft pedaal ingetrapt) trekker stopt en aftakas stopt.
Bij half opkomen: aftakas gaat draaien (trekker blijft nog stilstaan).
Bij geheel opkomen: trekker gaat rijden (aftakas draait al).
De dubbelkoppeling is bij de fabriek juist ingesteld.
Na enige tijd zal de vrije slag minder worden door het inlopen van de koppelingsplaten. De vrije slag 0-1 van het koppelingspedaal moet 21 mm zijn, de vrije slag is in te stellen met aanslagbout 1. Het komt zelden voor, dat de aftakaskoppeling bijgesteld moet worden, het is alleen nodig, wanneer bij het intrappen van de rijkoppeling de aftakas ook begint vrij te komen. Om dit bij te stellen de bouten van de aanslagnok 5 losdraaien en de nok zover verschuiven, dat de aftakas niet vrij komt als het bijpedaaltje 6 van de rijkoppeling tot nok 5 is ingetrapt. **Stel nooit aan spanmoer 4.** Het beste is, het bijstellen van de koppeling over te laten aan uw Deutz-dealer.



STUURHUIS

De stuurinrichting kan, wanneer dit nodig mocht zijn, worden nagesteld; laat deze werkzaamheden echter over aan uw Deutz-dealer, die terzake deskundig is.

VOORWIELLAGERS

De konische rollagers van de voorwielen moeten van tijd tot tijd worden nagesteld. Hiervoor stofkap en splitpen verwijderen en de kroonmoer vastdraaien. Het wiel moet hiervoor worden opgekrickt en moet gemakkelijk gedraaid kunnen worden en geen speling hebben.

REMMEN

Wanneer de vrije slag van de rempedalen te groot wordt door het afslijten van de remvoering, is dit bij te stellen met verbindingsstangen. Let er op, dat het remeffect van beide wielen gelijk is.

ACCU

De elektrische installatie moet altijd in goede staat verkeren. Bij werkzaamheden aan de installatie de accupoolklemmen losmaken om kortsluiting te voorkomen. Controleer wekelijks of het accuzuur goed op peil is. Het moet ongeveer 1-1,5 cm boven de platen staan.
Vul uitsluitend bij met gedistilleerd water. Leiding- of regenwater is funest voor de accu. Bij stilstand van de trekker moet de accu minstens iedere 4 weken worden geladen om in goede conditie te blijven.
Zorg dat het drukraam van de accu's altijd goed is aangetrokken, zodat de accu niet kan stoten. Vernieuw de rubberonderleggers onder de accu's als deze hun elasticiteit hebben verloren.
Geoxydeerde accupolen en klemmen tijdig en goed reinigen en met zuurvrije vaseline insmeren.

DYNAMO

Als de motor loopt wordt de accu geladen door de dynamo. De controle hierop is het rode lampje. Blijft dit lampje branden terwijl de motor loopt, dan wordt de accu niet geladen. Mocht dit gebeuren, laat dan direkt uw spanningsregelaar en dynamo controleren, voordat deze geheel zijn doorgebrand.
Het onderhoud van de dynamo beperkt zich tot het iedere 600 bedrijfsuren controleren en schoonmaken van collector en borstels en het controleren van de capaciteit. Dit dient te gebeuren in een speciaal hiervoor ingerichte werkplaats. De lagers moeten dan worden gesmeerd met warmtebestendig vet.

STARTMOTOR

Na iedere 600 bedrijfsuren moet de startmotor inwendig worden gereinigd en de lagers gesmeerd.

GLOEISTIFTEN

Op het dashboard bevindt zich de gloeicontroleur. Na inschakelen van de gloeistiften met behulp van de gloeischakelaar, gloeit deze na ongeveer 15 seconden op. Gebeurt dit niet, dan moeten de verbindingen worden gecontroleerd, omdat er dan ergens in de stroomtoevoer een onderbreking is. Gloeit de controleur te snel op, dan is er kortsluiting en moet dit eerst worden verholpen.

VERLICHTING

De verlichtingsinstallatie omvat twee koplampen, waarin ingebouwd groot- en dimlicht, schakelbaar vanaf het dashboard door de lichtschakelaar. Tegelijk met groot licht brandt in de trekkermeter het blauwe controlelampje. Verder omvat de verlichtingsinstallatie twee stadslampjes en twee achterlichten resp. voor en achter op de spatborden; er bevinden zich tevens twee stadslampjes in de koplampen. Twee stoplampen zijn op de achterspatborden ingebouwd, in de achterlichten en worden bediend door een stoplichtschakelaar onder de linker voetsteun. De zekeringen voor de verlichting bevinden zich op het dashboard, in de zekeringskast.

Vervang nooit zekeringen voor de fout is gevonden en verholpen. Vervang ook nooit een zekering door iets anders, zoals zilverpapier, kromme spijkers of iets dergelijks.

CLAXON

De claxon is gemonteerd voor tegen het schutbord. **Houdt uw claxon in orde.** Die is belangrijk, omdat deze immers ook waarschuwt tegen oververhitting.

TECHNISCHE GEGEVENS D 55

Trekker 52 PK 2300 omw/m uitv..		UFS						
Eigengewicht met hefinr.	kg	2270						
Banden voor		600-19 of 7.50-16						
achter		14.9/13-30		12.4/11-36		16.9/14-30		16.9/14-34
Lengte	mm	3720						
Breedte	mm	1865-2120		1800-2055		1890-2145		
Hoogte tot bijrijderszitb.	mm	1830		1890		1910		
Wielbasis	mm	2200						
Spoorbreedte								
voor	mm	1426-1526-1626-1726 1586-1686-1786-1886 (door draaien van wielen)						
achter	mm	1500/1752						
verstelbare wielen	mm	1480-1580-1676-1776-1880-1980						
Bodemvrijheid								
onder de vooras	mm	505						
onder de achteras	mm	535		560		605		
onder de romp	mm	455		465		475		
Max. bruto aanhangerlast	kg	35000						
Trekkracht aan trekhaak	kg	3300						
Snelheden	km/u	L	S	A		L	S	A
1e versnelling		1,8	6,3	3,0		1,8	6,5	3,1
2e versnelling		2,9	10,4	5,0		3,0	10,7	5,2
3e versnelling		4,7	16,8	8,1		4,9	17,4	8,4
4e versnelling		7,9	28,2	13,7		8,2	29,2	14,1
Aftakas Ø x lengte		1 ⅜ x 75 mm						
hoogte	mm	570				595		
toerentallen	omw/min	Motor afhankelijk 600 en 1173 rechtsdraaiend						
Riemschijf Ø x breedte	mm	40 PK 220x150				52 PK 280x220		
		1015 en 1985				775 en 1515		
Hefinrichting		Regelhydrauliek 3-punts koppeling cat.II						

MOTOR

type	F 4 L 812
aantal cilinders	4
boring	95 mm
slag	120 mm
cilinderinhoud	3400 cm^3
werkingsprincipe	4 slag diesel, wervelkamer
doorlopend leverbaar vermogen	52 PK
maximum toerental	2300 omw/min
maximum draaimoment	17,5 mkg bij 1900 toeren
compressieverhouding	1 : 20
gemiddeld olieverbruik	0,09-0,14 l/uur
brandstofverbruik jaargemiddelde	4,1 -5,5 l/uur
smeeroliedruk bij warme motor	minstens 0,5 kg/cm^2 bij stationair draaien
normale smeeroliedruk bij warme motor	2,5-4 kg/cm^2
koeling	geforceerde luchtkoeling door ventilator
aandrijving ventilator	1 V-snaar 12,5 x 1500
luchtfilter	oliebad luchtfilter met voorreiniger

SMEERSYSTEEM	
type smeersysteem	druk omloopsmering
olie-inhoud smeersysteem	11 liter
bij verversen	9,5 liter
tussen bovensste en onderste streep op peilstok	3,5 liter
olie verversen	iedere 100 bedrijfsuren
oliefilter	hoofdstroom
	papierfilterelement
	micro fijnfilter

Zie voor aanhaalspanningen van de diverse bouten als cilinderkopbouten enz. de door Deutz uitgegeven groene kaart **„Anziehvorschrift"** en raadpleeg uw Deutz-dealer.

BRANDSTOFSYSTEEM	
inhoud brandstoftank	64 liter
brandstoffilters	2 Bosch viltfilters in tank gebouwd
brandstofkraan	wordt automatisch gesloten door uitnemen van filters
inspuitpomp	Bosch 4 plunjer pomp
regulateur	Bosch type R.S.V.
inspuitstukkenhouders	Bosch type KD 45 SDA 45/1
verstuivers	Bosch type D.N.O.S.D. 211
ELEKTRISCHE INSTALLATIE	
accu	2-6 volts accu's 135 amp/uur
dynamo	Bosch
spanningsregelaar	Bosch
startmotor	Bosch, met verschuifbaar anker
aandrijving dynamo	V-snaar 12,5 x 1500
gloeibougie	gloeistift type S 10,5 H 7631
gloeicontrolespiraal	A 1,0 x 30 H 7633
AFSTELGEGEVENS	
klepspeling bij koude motor	0,1-0,15 mm
inlaatklep opent	16° voor b.d.p.
inlaatklep sluit	40° na o.d.p.
uitlaatklep opent	52° voor o.d.p.
uitlaatklep sluit	16° na b.d.p.
afstand tussen zuiger en cilinderkop	1,4-1,6 mm
compressiedruk	20-28 kg/cm²
inspuitvolgorde	1-3-4-2
inspuitbegin voor b.d.p.	16°-18° (zuigerweg 3,0-3,8 mm)
inspuitdruk (afstelling verstuivers)	125 kg/cm²

TECHNISCHE GEGEVENS

HYDRAULISCHE HEFINRICHTING D 55

Pomptype
Bosch brillenpomp type HY/ZFR 1/11 AL (112/1)

Capaciteit
27 l/min. bij 2480 omw/min. zonder tegendruk.

Maximum werkdruk
150 kg/cm².

Hefblok
ZF A 216 met Bosch HY/BAR 61501, enkelwerkend.

Regelventiel
HY/SR 10 H 2/150/1.

Olie-inhoud
7 liter tot onderste merk op peilstok; 7,5 liter tot bovenste merk op peilstok, bij gebruik van frontlader.

Hefvermogen aan de balk
Minstens ± 1650 kg loodrecht op de balk gemeten.

Hefhoogte aan de balk
circa 0,80 m.

Transfermatic (regelhydrauliek)
Door Deutz ontwikkelde gewichtsoverdracht en diepteregeling.

Aansluiting 2e werkcilinder mogelijk
Door montage van extra regelventiel HY/SRZ 10 H 1/1.
Bij aansluiting tweede werkcilinder kan extra olietank nodig zijn, b.v. bij hydraulische kipwagen.

A. BESCHRIJVING INSTALLATIE

De regelhydrauliek (Deutz Transfermatic) bestaat uit de volgende delen, te weten:

1. **De pomp**

die de benodigde oliedruk moet voortbrengen. Het is een Bosch brillenpomp. De maximumdruk is afgesteld in het overdrukventiel van het regelventielblok. De pomp wordt aangedreven door een tandwiel vanaf de motorkrukas en draait dus steeds mede, ook als de hefinrichting zelf buiten bedrijf is.

2. **Het regelventiel**

dat de oliedruk beurtelings van de pomp naar de hefcilinder en van de hefcilinder naar de tank moet leiden. In de neutrale stand is de verbinding in de oliekringloop geheel open, zodat de pomp onbelast de tank gelijktijdig vol en leeg pompt.
Wanneer het regelventiel in de stand „heffen" wordt gehouden als de hefinrichting reeds geheel boven staat of anderszins is geblokkeerd, treedt geen ongewenste warmte-ontwikkeling op, omdat in de hoogste stand der hefarmen het kleppenstelsel in het regelventiel automatisch omgeschakeld wordt, d.w.z. één klep gesloten en een andere klep geopend, zodat de olie zonder druk kan omlepen.
Indien gewenst, kunnen naast het regelventiel nog 1 of 2 extra regelventielen voor het bedienen van meerdere hefcilinders gemonteerd worden. **Aanhaalspanning van de 3 bevestigingsbouten maximaal 3 mkg.**

3. **Het hefblok**

dat bestaat uit een gegoten huis, dat dienst doet als olietank en tevens als stoel voor de zware horizontale as, waarop de bovenste hefarmen draaien. Het regelventiel is voor op het hefblok opgesteld en voorzien van een hefboom voor de regelhydrauliek. In het gegoten huis is de hefcilinder gemonteerd, waarin de zuiger onder oliedruk heen en weer kan bewegen.
Boven in het hefblok is het oliefilter ingebouwd, dat aan de bovenzijde een schroefdeksel heeft, waardoor olie kan worden bijgevuld.

4. **Regelstangen en curveschijf**

zijn aan de rechterkant van het hefblok bevestigd. De curvenschijf is voorzien van een keuzehandle. Hiermede wordt het regelventiel of op trekkrachtregeling of op positieregeling geschakeld.

5. **De impulsgever**

is aan de achterkant op een tuimelstuk gemonteerd en brengt bij de trekkrachtregeling, door middel van een regelstang, de krachtimpulsen (afhankelijk van druk of trek in de topstang) over naar het regelventiel. Het tuimelstuk is voorzien van 2 gaten voor de verschillende posities van de topstang, waarmede de gevoeligheid van de krachtimpulsen geregeld wordt.

gat 1 = gevoelig
gat 2 = zeer gevoelig

Bij diepploegen wordt in het algemeen in gat nr. 1, bij ondiepploegen en bij gebruik van een cultivator in gat nr. 2 bevestigd. Welke der twee gaten het geschiktst is voor de bevestiging van de topstang kan, afhankelijk van het werktuig en de bodemstructuur, het beste worden uitgeprobeerd.
In het derde gat wordt door middel van het insteken van een pen voor de bevestiging van de trekmuil, de impulsgever geblokkeerd.

6. **De knijpkraan**

is aan het regelventielblok gemonteerd en dient als reactieregelaar voor de reactiesnelheid.

parachute = langzame reactie.
druppel = snelle reactie

De stand van de reactieregelaar is afhankelijk van het gewicht van het werktuig en de bodemgesteldheid en reageert traploos tussen parachute en druppel. In het algemeen is het aan te bevelen de knijpkraan steeds in stand „druppel" (snelle reactie) te laten staan.

B. AANWIJZINGEN VOOR HET GEBRUIK

Als het aanbouwwerktuig moet worden gemonteerd moet de hefboom van het regelventiel eerst geheel naar voren (zweefpositie) worden gedrukt, waardoor de hefarmen vrij op en neer bewogen kunnen worden, keuzehandle „V" in de benedenste stand (positieregeling) en knijpkraan in stand „druppel".
Eerst wordt het werktuig onderaan de armen bevestigd en vervolgens de topstang in een der drie gaten van het tuimelstuk. Nadat de motor is gestart, kan het werktuig nu worden gelicht door de hefboom van het regelventiel in de achterste stand te bewegen.

Als de hefinrichting in de bovenste stand is gekomen, begint het overstroomventiel te werken en de beweging stopt dan. Het kwadraat van de bedieningshefboom (regelventiel) heeft vier standen:

van 0— 5 = heffen
van 5— 6 = neutrale stand (ruststand)
van 6—23 = zakken
van 23—beneden = zweefstand

C. KEUZEHANDLE „V" IN DE BOVENSTE STAND = trekkrachtregeling

Zodra het werktuig (ploeg, cultivator etc.) aan de 3-puntkoppeling hangt en de bedieningshandle in positie „zakken" staat, wordt het regelventiel door het werktuig geregeld en men noemt dit **„trekkrachtregeling".**
Voor een met het regelventiel ingestelde werkdiepte (ploegdiepte) zal de trekkracht van de trekker, onafhankelijk van de grondstruktuur en de toestand van het terrein gelijk blijven. De uit de bodemsamenstelling en oneffenheid van het terrein veroorzaakte bodemweerstand veroorzaakt, bij gelijk blijvende trekkracht, veranderingen van de werkdiepte van het werktuig. Deze verandering van werkdiepte komt niet tot uiting bij een homogeen terrein. Indien het terrein bekend is, zal men bij de „zwaardere" plekken „met de hand" bijregelen ter voorkoming dat het werktuig opgewipt wordt, waarbij met een hogere motorbelasting gerekend moet worden.
Het „met de hand" bijregelen gebeurt het verstandigst door de hefboom van het regelventiel met de rechterkant even naar boven of beneden te bewegen, waarbij men het knopje van de verstelbare aanslagnok met duim en wijsvinger vasthoudt. Bij een neerwaartse beweging moet de bedieningshandle even opzij getrokken worden om de verstelbare aanslagnok te „passeren".
De bij de trekkrachtregeling veroorzaakte diepteverschillen zullen, bij de juiste ploegafstelling (en afstelling van de topstang) in een voor de plantengroei toelaatbare afwijking van circa 10% liggen.
De reactiesnelheid van het werktuig (ploeg) gedurende „het werken" door zachte of lichte plekken van het terrein kan door de knijpkraan worden beïnvloed.

Valscherm = langzame reactie
= langzaam zakken van het werktuig
Druppel = snelle reactie
= snel zakken van het werktuig

Deze reacties zijn van aanslag tot aanslag traploos te regelen en de afstelling is afhankelijk van het gewicht van het werktuig en de terreingesteldheid.
De gevoeligheid van de regeling kan door het verplaatsen van de topstang in de verschillende gaten van het tuimelstuk van de „impulsgever" veranderd worden.

gat 1 = gevoelig

gat 2 = zeer gevoelig

Bij het diepploegen wordt in het algemeen de topstang in gat 1, bij het ondiepploegen of cultiveren in gat 2 bevestigd. Welke positie het beste is, moet van geval tot geval, afhankelijk van het werktuig en de terreingesteldheid worden uitgeprobeerd.

D KEUZEHANDLE „V" IN DE BENEDENSTE STAND = positieregeling (position-control)

Door omschakeling van de keuzehandle „V" naar achteren, wordt de impulsoverbrenger van de „impulsgever" op de benedenste regelstang uitgeschakeld. Het werktuig hangt nu aan de 3-punts koppeling hydraulisch op een hoogte, die door middel van de hefboom aan het regelventiel wordt bepaald. **De impulsgever blokkeren in het derde gat met de pen van de trekmuil.**
Zakt het werktuig gedurende het ploegen, dan wordt automatisch de werkdiepte bijgeregeld door de hefarm, die via een curvenschijf en de bovenste regelstang in verbinding staat met het regelventiel.
Het werktuig wordt automatisch op de gewenste positie gehouden. Bij aanbouwwerktuigen met eigen loopwielen wordt in de zweefstand (hefboom van het regelventiel helemaal in de benedenste stand) gewerkt. Bij de positieregeling (keuzehandle in de benedenste stand) is het van belang of met het aanbouwwerktuig in de grond, op de grond of boven de grond wordt gewerkt.

De driepuntsophanging heeft een bepaalde uitzwaaimogelijkheid naar diverse zijden. Deze uitzwaai wordt begrensd door de maximale bewegelijkheid van de kogelgewrichten. Te grote zijdelingse belasting of onder maximale uitzwaai toch nog schuin wegtrekken van te zware lasten heeft vernieling van de kogelgewrichten tot gevolg. Dit telt dubbel zwaar in gevallen waar de kogelgewrichten door gebrek aan onderhoud vervuild en geroest zijn.

Nimmer zodanig aankoppelen, dat de balk zich met de platte zijde verticaal kan draaien, omdat de buigweerstand dan zeer gering is. De balk wordt dan in een V getrokken en de kogelgewrichten worden onherroepelijk uit de kom gescheurd. Dus niet éénzijdig aankoppelen of een kabelstrop om de balk gooien!

De driepuntsophanging dient voor het aankoppelen van werktuigen en niet voor het trekken van lasten.
Men koppele aanhangwagens en treklasten uitsluitend aan de daarvoor bestemde trekkoppeling!

Koop geen aanbouwwerktuigen, zoals ploegen enz., welke te zwaar zijn voor uw hefinrichting, dit leidt tot teleurstelling!

Vergeet niet dat 1 meter achter de driepuntsophanging het hefvermogen de helft is, dus hoe verder het zwaartepunt van het werktuig naar achteren ligt, des te minder kan men heffen.

E. HET ONDERHOUD VAN DE HEFINRICHTING

1. **De pomp**
   De brillenpomp vereist op zichzelf geen onderhoud.

2. **Het aftappen van de olie**

   Na de eerste 20-30 uren en verder om de 600 bedrijfsuren of minstens eens per jaar dient de olie te worden ververst. De olie kan niet zonder meer worden afgetapt en moet door middel van een vleugelpomp worden uitgezogen. Naast de olievuldop bevindt zich een ontluchtingsfilter. Na de motor te hebben gestopt, met de hefarmen in de onderste stand, wordt het ontluchtingsfilter uitgedraaid. Door deze opening wordt de olie met een vleugelpomp die aan de zuigkant voorzien is van een zuigleiding, uitgezogen. Eventuele olieafzetting (oliedrab) moet vanzelfsprekend worden verwijderd.

3. **Het reinigen van het oliefilter**

   Na de eerste 20 uur en verder iedere 600 bedrijfsuren van de trekker dient het oliefilter te worden gereinigd.
   Nadat de olie is afgetapt, kan het filter worden uitgenomen, door de drie bouten in de driekante flens op het hefblok uit te draaien. Hierbij opletten, dat de pakkingring niet beschadigt.

Met de flens komt het filterbakje mede, dat met een bajonetsluiting om het filter heen zit en waarin eventueel vuil wordt verzameld. Het harmonica-gasfilter moet in benzine met een zacht borsteltje worden gereinigd. Ook de filterbak wordt in benzine gereinigd. Alle, met benzine gereinigde, delen worden met perslucht goed schoon en droog geblazen, vervolgens in schone olie gespoeld en gemonteerd. Indien met een frontlader wordt gewerkt, moet om de 6-8 weken het filter worden schoongemaakt.

4. Het vullen van de installatie met olie

Na de eerste 20 uur en verder iedere 600 bedrijfsuren van de trekker dient de olie van de hefinrichting te worden ververst. Voor het vullen moet een minerale olie met dikte SAE 20 worden gebruikt.
Bij de eerste verversing moet de installatie goed gespoeld worden om de eerste olievulling geheel te verwijderen.
Verschillende oliesoorten mogen niet door elkaar gebruikt worden. Voor het uitspoelen moet dus die olie worden gebruikt, welke voortaan in de installatie wordt gebruikt.
Hiertoe wordt de installatie gevuld met olie tot de onderste markering op het peilglas, waarna met laag toerental van de motor de hefinrichting enige malen onbelast op en neer wordt bewogen.
Daarna geheel aftappen.
Het vullen met olie gebeurt **door het gemonteerde filter heen** en wel door de vulplug op het filter te verwijderen en hier de olie in te gieten.
Dit vullen kan, doordat het filter zeer fijn is, geruime tijd in beslag nemen (½—1 uur).
De oliestand wordt gemeten met de installatie in de onderste stand (hefcilinder leeg).
Na het vullen wordt weer de motor gestart en bij laag toerental wordt de hefinrichting één maal op en neer bewogen. Nadat de motor is gestopt, wordt de oliestand weer gemeten en eventueel gecorrigeerd. Daarna weer bij laag toerental de hefinrichting enige malen op en neer bewegen.

5. Het smeren van de driepuntsophanging

De kogelgewrichten van de driepuntsophanging nooit smeren. Indien sterke vervuiling optreedt, met een kwast met dieselbrandstof geregeld schoonmaken.

F. STORINGEN

1. **Hefcilinder beweegt langzaam of geheel niet**
   a. Oliefilter is verstopt: Filter reinigen.
   b. Overdrukventiel blijft hangen wegens vervuiling: Installatie spoelen en verversen. Filters reinigen.
   c. Mechanische weerstand in stangenstelsel: Hefarmen aan bovenzijde losnemen, stangenstelsel met de hand op en neer bewegen.
   d. Mechanische weerstand in hefcilinder: Hefarmen aan bovenzijde losnemen, hefcilinder met de hand op en neer bewegen als regelventielhandle in de voorste stand staat.
   e. Plunger in hefcilinder laat door: Nieuwe manchet op plunger inbouwen.

2. **Installatie wordt extra heet**
   Aan een zuigleiding lekt lucht naar binnen, welke schuim veroorzaakt: Zuigleiding-aansluitingen controleren.

3. **Installatielekt olie**
   a. Aan een persleiding is een aansluiting niet oliedicht: Persaansluitingen controleren.
   b. Olietank is te vol: Oliepeil controleren bij installatie in onderste stand.
   c. Schuimvorming in olie: Zuigleiding laat lucht toe in de oliekringloop. Zuigleidingaansluitingen controleren.

ATTENTIE
Aan de door de fabriek afgestelde Deutz-Transfermatic mogen geen veranderingen worden aangebracht. Bij storingen gelieve u zich te wenden tot de dichtstbijzijnde Deutz-dealer.

Als u ooit zelf aan uw traktor sleutelt, gebruik dan uitsluitend goede passende steek-, dop- of ringsleutels!

Op een zeskante moer of boutkop behoort geen tang of „moordenaar". Een goed stel gereedschap eenmaal gekocht, kost u minder geld en verdriet dan stukgedraaide bouten.

Brandstofleiding-wartelmoeren draait men vast of los met een speciale brandstofleidingsleutel 17-19 mm, fabrikaat „Wilbaer", geen tangen, zelfs geen passende steeksleutels s.v.p.! !

100 lbs/q" = 7 kg/cm²	Trekker of motor, merk en type	**Deutz D 55**	F 4 L 812

Compressie-druk in kg/cm²	Klepspeling koud inl.	uitl.	Inspuiting Volgorde	Tijd voor b.d.p.	Brandstofpomp Merk en type
20-28	0.15 K		1-3-4-2	21° ± 1	Bosch PES 4 A 70 C 410 RS 1117
Druk gemeten als motor door starter bewogen wordt.	K = koud W = warm			Merk A = snaarschijf Merk B = vliegwiel	
	.010" = 0,25 mm				

Verstuiver		Aanzetvoorschrift der bouten in graden			
Merk en type	Afsteldruk kg/cm²	Drijfstang	Hoofdlagers	Cilinderkop	Vliegwiel
Bosch DNOSD 211	125	30 + 30 + 30	30 + 30 + 45	45 + 45 + 45	45 + 45
	kg/cm² nastelbaar	100 voetponden = 13,8 m/kg			

Cilinderinhoud in liters : 3.4
Inhoud koelsysteem :
Inhoud carter : 8
Inhoud transmissie : 25
Inhoud eindaandrijving : 2 x 4
Aftakas pk's + toerental :

Importeur: H. C. L. Sleberg N.V. De Ruyterstraat 27 Ede

INHOUDSOPGAVE

blz.

De bediening

De motor 3
Het rijden 4
Het werken 6
Banden en wielen 7

Het onderhoud

Onderhoud, algemeen, smeermiddelen . . . . . 8— 9
Oliestand-controle en olie verversen van motor 10
Brandstofpomp 10
Oliestand-controle en olieverversen
versnellingsbak en planetenaandrijving 11
Stuurhuis, oliebadluchtfilter 11
Brandstof en brandstoffilters . . . . . 11—12
Ontluchten 13
Smeren en smeerschema 14

Bij het onderhoud speciale aandacht voor:

Klepspeling en V-snaar 16
Koppeling 16
Stuurhuis, voorwielen, remmen 17
Accu, dynamo, startmotor, gloeistiften, claxon . . . . . 17—18

Technische gegevens:

Trekker 19
Motor 20
Elektrische installatie 21
Afstelgegevens 21

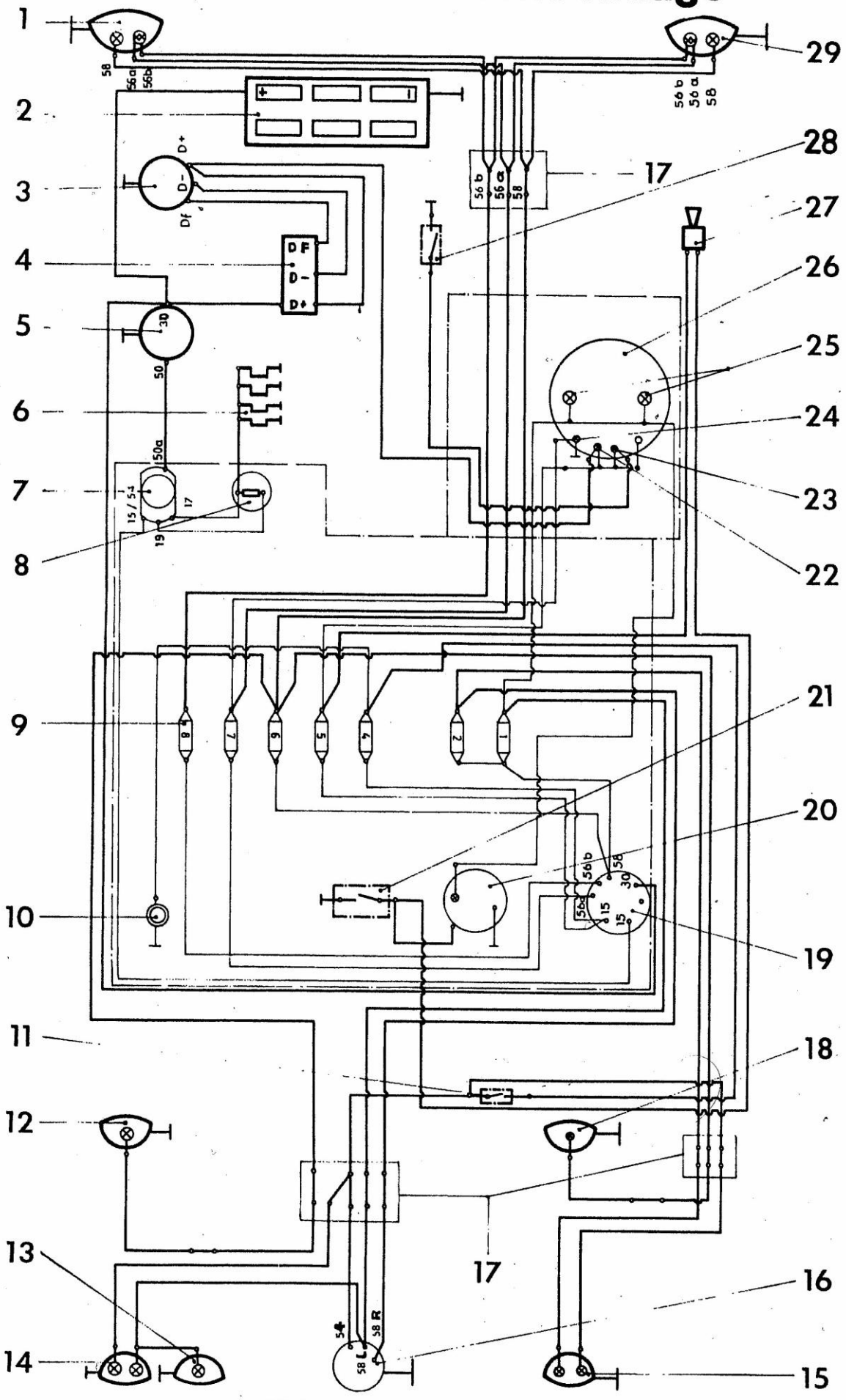
Hydraulische hefinrichting

Technische gegevens 22
Beschrijving 22
Aanwijzingen voor het gebruik 24
Onderhoud 27

Algemeen

Halfjaarlijks onderhoud 30
Het aanvaarden van de nieuwe trekker 30
Garantie 30
Specificatie en uitvoering van trekkers 31

Schaltbild Elektrische Anlage



1126-2E

Bild 78