



Bedienungsanleitung

D 52 06

D 62 06

**Nur zur kostenlosen Weitergabe
an DEUTZ-Freunde bestimmt.
www.deutz-oldtimer.de**

Klöckner-Humboldt-Deutz AG



6.77 · 3000 · Wi

297 1543 UF 1009-99

2. Auflage D-Export

Printed in Germany

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vor Inbetriebnahme	5
Unfallverhütung	6
Technische Daten D 52 06	8
D 62 06	10
KONTROLL- UND BEDIENUNGSORGANE	12
Inbetriebnahme des Traktors	19
Fahrersitz	22
Bereifung	24
Ballastierung mit Gewichten	25
Wasserballast	25
Spurverstellung	28
DEUTZ-TRANSFERMATIK-SYSTEM	31
Dreipunkt-Kupplung	32
Kraftheber	33
Bedienung des Krafthebers	34
Höhenbegrenzung der Anhängeschiene	36
Einstellen der Geber-Empfindlichkeit	36
Einstellen der Dreipunkt-Kupplung	37
DEUTZ-HITCH	40
Zusatzsteuergeräte	44
Riemenscheibenantrieb	46
Anhängekupplung	47
WARTUNG UND PFLEGE	49
Nachstarbeiten	60
Allradantrieb	66
Elektrische Anlage	68
Fahrzeug-Konservierung	70

Lieber DEUTZ-Traktorfahrer

Diese Bedienungsanleitung enthält die wichtigsten Bedienungs- und Wartungsvorschriften, die zum störungsfreien Betrieb der DEUTZ-Traktoren **D 52 06** und **D 62 06** erforderlich sind. Wir empfehlen Ihnen dringend, sie vor **Inbetriebnahme des Traktors aufmerksam zu lesen** und später immer griffbereit beim Fahrzeug zu belassen.

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

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

Geben Sie bitte grundsätzlich bei allen schriftlichen oder mündlichen Anfragen die Typenbezeichnung, z. B. **D 52 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).

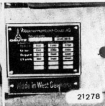


Bild 1 Typenschild – Motor

Bild 2
Typenschild – Fahrgestell

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

Die Variante ersehen Sie aus den Fahrzeugpapieren.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg mit Ihrem

DEUTZ-TRAKTOR

Überprüfen Sie Ihren Schlepper 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 Reifendruck und die Räderbefestigung

die Beleuchtung (Scheinwerfer, usw.)

die Anhängerkupplung

die Verriegelung der Bremsfußhebel

und bei einer kurzen Probefahrt

die Fahrkupplung, die Lenkung und die Bremsen

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

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

Unfallverhütung

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

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

Bitte beachten Sie folgende Hinweise:

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

Beachten Sie bitte – erst denken, dann handeln!

Traktoren-Ausführungen (Varianten)

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

Untenstehende Aufschlüsselung gibt Ihnen eine Übersicht über deren Bedeu-
tung.

Varianten-Schlüssel:

- ✕ **S** = Schnelle Getriebeübersetzung über 20 km/h
- K** = Kriechgang- bzw. Super-Kriechgang-Gruppe
- ✕ **L** = Getriebe-Synchronisierung
- F** = Motorzapfwelle (Doppelkupplung).
- ✕ **U** = Unabhängige Zapfwelle
- ✕ **D** = Duo-Zapfwelle 540/100 U/min

Einzelne Hinweise in dieser Anleitung beziehen sich direkt auf diese Aus-
führungen.

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

Traktortype _____

Variante SKLU

Technische Daten

D 52 06 und Allrad

Motor

DEUTZ-Dreizylinder-Viertakt-Diesel	F3L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2300 U/min
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	2828 cm ³
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160–165 g/PS _h
im Jahresmittel (DIN 9006)	4,0–7,5 kg/h
Kraftstoffvorrat	70 l
Ölfüllung	8,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 50.3
Standard-Ausführung	teilsynchronisiert
Synchron-Ausführung	vollsynchronisiert
Gangzahl vor-/rückwärts	8/4
mit Kriechgang-Gruppe	12/4
Ölfüllung	18 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1 ³ / ₄ "/150 mkp
Motor-ZW 540 U/min	bei 2070 Motor-Umdr.
DUO-ZW 540/1000 U/min	b. 2070/2300 Mot.-Umdr.

Kraftheber

Ölvorrat/Fördermenge	14 l/27,2 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	7 l/21 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/1340 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	1900 kp

Riemenscheibe

Durchmesser/Breite	245/100 mm
Drehzahl/Umfangsgeschwindigkeit	1285 U/min 16,5 m/sec

Mähantrieb

Drehzahl, hydraulische Ausführung	1250 U/min
---	------------

SF bis SKULD

Geschwindigkeiten in km/h bei Bereifung	11-32 / 13-28 / 14-26	
	K	
1. Gang vorwärts	2,1	0,4
2. Gang vorwärts	3,4	0,7
3. Gang vorwärts	5,0	1,0
4. Gang vorwärts	8,4	1,7
5. Gang vorwärts	6,4	
6. Gang vorwärts	10,2	
7. Gang vorwärts	14,9	
8. Gang vorwärts	25,0	
1. Gang rückwärts	2,4	
2. Gang rückwärts	3,9	
3. Gang rückwärts	5,6	
4. Gang rückwärts	9,5	

bei Bereifung

Abmessungen und Gewichte	11-32	13-28	14-26
Radstand mm		2000	
Länge mm		3470	
Breite mm		1700	1830
Höhe bis Lenkrad mm		1550	
bis Schutzrahmen mm		2430	
Bodenfreiheit unter Vorderachse . mm	430	440	460
Spurweite vorn Teleachse mm		1260-1860	
hinten Verst.-Rad mm		1320-1920	1420-1920
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse m		3,3 / 3,6	
Leergewicht einschl. Kraftth. und Schutzrahmen kg	2050	2065	2135
zulässiges Gesamtgewicht kg		4000	
Allradausführung Bereifung:	7,50-18/11-32		7,50-18/13-28
Radstand mm		2060	
Bodenfreiheit unter Differential der Vorderachse mm		270	
Spurweite vorn mm		1370	
hinten Verstellrad mm	1220-1920		1320-1920
Wenderadius m		4,6	
Leergewicht einschl. Kraftth. und Schutzrahmen kg	2420		2435
zulässiges Gesamtgewicht kg		4000	

D 62 06 und Allrad

Motor

DEUTZ Vierzylinder-Viertakt-Diesel	F4L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2300 U/min
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	3768 cm ³
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160–165 g/PS _h
im Jahresmittel (DIN 9606)	4,5–8,0 kg/h
Kraftstoffvorrat	70 l
Ölfüllung	9,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 50.3
Standard-Ausführung	teilsynchronisiert
Synchron-Ausführung	vollsynchronisiert
Gangzahl vor-/rückwärts	8/4
mit Kriechgang-Gruppe	12/4
Ölfüllung	18 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1 1/2"/150 mkp
Motor-ZW 540 U/min	2070 Motor-Umdr.
DUO-ZW 540/1000 U/min	b. 2070/2300 Mot.-Umdr.

Kraftheber

Ölvorrat/Fördermenge	K 45 14 l/27,2 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	7 l/21 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/1340 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	2000 kp

Riemenscheibe

Durchmesser/Breite	245/100 mm
Drehzahl/Umfangsgeschwindigkeit	1285 U/min/16,5 m/sec

Mähantrieb

Drehzahl, hydraulische Ausführung	1250 U/min
---	------------

bei Bereifung
SU / SUD / SULD / SKULD

Geschwindigkeiten in km/h	11-36	14-30	12-36	11-38
1. Gang vorwärts	2,2	K 0,4	2,3	K 0,4
2. Gang vorwärts	3,5	0,7	3,7	0,7
3. Gang vorwärts	5,2	1,0	5,3	1,0
4. Gang vorwärts	8,4	1,7	8,7	1,8
5. Gang vorwärts	0,4		6,6	
6. Gang vorwärts	10,2		10,5	
7. Gang vorwärts	14,9		15,4	
8. Gang vorwärts	25,0		25,0	
1. Gang rückwärts	2,5		2,6	
2. Gang rückwärts	4,0		4,1	
3. Gang rückwärts	5,8		6,0	
4. Gang rückwärts	9,5		9,8	

bei Bereifung

Abmessungen und Gewichte	11-36	12-36	11-38	14-30
Radstand mm		2125		
Länge mm		3680		
Breite mm		1870		
Höhe bis Lenkrad mm	1590	1600		1580
bis Schutzrahmen mm	2480		2500	2470
Bodenfreiheit über Vorderachse . . . mm		490		460
Spurweite vorn Teleskopachse . . . mm		1280-1880		
hinten Verstellrad mm		1420-1920		1520-1920
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse m		3,4-3,7		
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen kg	2230	2240	2245	2290
zulässiges Gesamtgewicht kg		4000		

10,5-20

Allradausführung Bereifung	11-36	12-36	11-38	14-30
Radstand mm		2180		
Bodenfreiheit unter Differential der Vorderachse mm		270		
Spurweite vorn mm		1370		
hinten Verstellrad mm		1420-1920		1520-1920
Wenderadius m		4,7		
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen kg	2630	2650	2655	2700
zulässiges Gesamtgewicht kg		4000		

Funktionen der Kontroll- und Bedienungsorgane

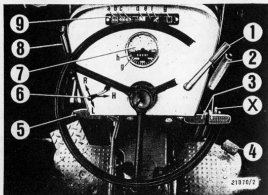


Bild 3

1. Hand-Drehzahlverstellhebel

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

2. Feststellbremse (Handbremse)

Zum Feststellen des Traktors Handbremse anziehen und einrasten lassen
Zum Lösen der Bremse Handhebel ausrasten und nach vorne führen.

3. Fußbremse – links und rechts – (Betriebsbremse)

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

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

4. Fußdrehzahlverstellung

Bei Straßenfahrt erfolgt die Drehzahlverstellung mit dem Fußhebel (Hand-Drehzahlverstellhebel in Leerlaufstellung).

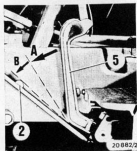


Bild 4

5. Kupplungsfußhebel

Doppelkupplung / Fahr- und Zapfwellenkupplung

(Variante -F- D 52 06 und D 62 06)

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

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

Das Einschalten der Zapfwelle darf nur bei ausgerückter Zapfwellenkupplung erfolgen. Zum Auskuppeln wird der Fußhebel ⑤ bis zum Anschlag ② durchgedrückt -B- (Bild 4) und dann nach einer kleinen Pause der Schalthebel der Zapfwelle betätigt.

6. Mehrzweckschalter

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

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

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



Bild 5

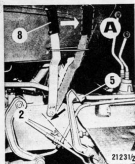


Bild 6

7. Traktormeter

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

Untere Hälfte = Anzeige der Motor-drehzahlen und Betriebsstunden-zähler

Marke -A- = Motor-Drehzahl 2070
= 540 Upm Zapfwelle

Marke -B- = Motor-Drehzahl 2300
= 1000 Upm Zapfwelle

8. Schalthebel für unabhängige Zapfwellenkupplung

(Variante -U- D 52 06 und D 62 06

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

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

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

Der Kupplungsfußhebel ③ wird nur zum Schalten der Gruppen und der Fahrgänge benötigt. (Fußhebel bis Anschlag ② durchdrücken.)

9. Kontrolleuchten-Leiste

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

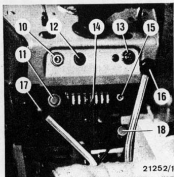


Bild 7

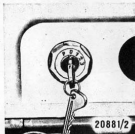


Bild 8

10. Schaltschloß

Das Schaltschloß hat 5 Positionen,
die mit dem Zündschlüssel geschalt-
tet werden.

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

11. Warnblinkschalter

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

12. Anlaßzugschalter

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

Achtung – Anlaßsperre! Ist eine elektr. Anlaßsperre eingebaut, kann der Anlasser bei eingelegtem Gruppenschalthebel $\text{\textcircled{R}}$ (unsynchronisiert) bzw. der Gangschalthebel $\text{\textcircled{G}}$ bei synchronisiertem Getriebe nicht eingeschaltet werden. Schalthebel zuerst in „0“-Stellung bringen.

13. Glühüberwacher – nur bei D 62 06

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

14. Sicherungskasten

Sechs 8 Ampere-Sicherungen
Zwei 16 Ampere-Sicherungen

15. Steckdose

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

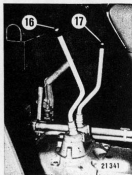


Bild 9

16. Gangschalt-
hebel } Bitte beachten
17. Gruppenschalt-
hebel } Sie die
Schaltsymbole
Ihres Traktors.

Schaltbild

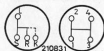


Bild 10

Gruppen – Gangschaltung

- L = langsame Gruppe
S = schnelle Gruppe
R = Rückwärtsgang
K = Kriechgang (wenn eingebaut)

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



Bild 11

18. Abstellzug

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



Bild 12

19. Differentialsperre

(Ausgleichtriebesperre)

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

Achtung! Die Differentialsperre darf nur für Geradeausfahrten benutzt werden.

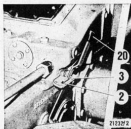


Bild 13

20. Schallhebel für Zapfwelle 540 Upm

Wählhebel 20 nach vorn:

Zapfwelle = 540 Upm ②

Wählhebel nach hinten: Aus ③



21. Schalthebel für Duo-Zapfwelle 540 und 1000 Upm

Hebel nach vorn = 540 Upm,

Hebel nach hinten = 1000 Upm,

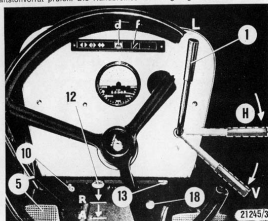
Hebel in der Mitte = Aus.

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

Bild 14

Inbetriebnahme des Traktors

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



Anlassen bei normalen Temperaturen

Bild 15

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

Anlassen bei tiefen Temperaturen

Punkte 1 und 2 wie bei normalen Temperaturen.
(Handhebel evtl. auf Vollast –V–.)

3. Knopf des Anlaßzugschalters bis zur ersten Raste –R– herausziehen und ca. 2 Minuten festhalten (vorheizen). (Glühüberwacher ④ bei D 6206 beachten.) Danach bis zum Endanschlag –A– herausziehen (Anlasser wird eingeschaltet). Sobald sich der Motor mit eigener Kraft dreht, Knopf sofort loslassen. Bei nicht gleichmäßig laufendem Motor oder bei starker Rauchentwicklung ist es vorteilhaft, noch kurze Zeit nachzuheizen. Dazu den Anlaßzugschalter vorsichtig bis zur ersten Raste –R– herausziehen.

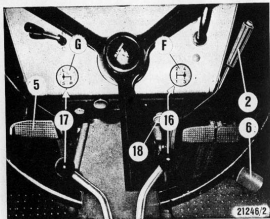


Bild 16

- Auskuppeln (Fußhebel ⑤ je nach Ausführung bis Anschlag oder bis zum federnden Widerstand – siehe Bild 4 und 6 – durchtreten).
- Gruppenwählhebel ② in die gewünschte Gruppe einlegen.
- Für Transportfahrten Gangschalthebel ③ in den der **Anfahrlast** entsprechenden Gang einlegen. Zum Arbeitseinsatz auf dem Feld den der erforderlichen **Geschwindigkeit** entsprechenden Gang wählen.
- Motordrehzahl erhöhen, Kupplungsfußhebel langsam zurücknehmen und gleichzeitig die Handbremse lösen.
- Nach dem Anfahren Fuß vom Kupplungshebel nehmen.

Aufwärtsschalten (synchronisiert und nicht synchronisiert)

- Auskuppeln und gleichzeitig Drehzahl verringern.
- Gangschalthebel ③ in den nächsthöheren Gang einlegen. (Schalthebel nicht ruckartig einschalten, sondern andrücken und einlegen.)
- Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

Zurückschalten (synchronisiert)

- a) Fahrgeschwindigkeit dem nächstkleineren Gang anpassen.
- b) Auskuppeln und den Schalthebel ② mit leichtem Druck in die Schaltkullisse des nächstkleineren Ganges einlegen.
- c) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

Zurückschalten (nicht synchronisiert)

- a) Fahrgeschwindigkeit dem nächstkleineren Gang anpassen.
- b) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.
- c) Wieder einkuppeln und Motordrehzahl mit dem Fußhebel ③ kurzzeitig erhöhen, schnell auskuppeln und den kleineren Gang einlegen.
- d) Auskuppeln und den Schalthebel ② in Leerlaufstellung bringen.

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

Anmerkung

Bei Bergfahrten vor **Beginn der Steigung** auf den erforderlichen kleineren Gang zurückschalten. Bei Talfahrten mit Anhängelast rechtzeitig einen kleineren Gang einschalten. Im Gefälle nie auskuppeln und schalten (**Unfallgefahr**).

Bergab niemals schneller fahren als er bergauf gehen gehen würde.

Anhalten

- a) Fahrgeschwindigkeit verringern.
- b) Auskuppeln, Gang- und Gruppenschalthebel auf Leerlauf stellen. Wenn erforderlich abbremsen. Handbremse ④ (Bild 16) anziehen. Bei Frostgefahr Traktor nicht mit der Handbremse feststellen, sondern einen kleinen Gang einlegen.)

Abstellen des Motors

Motor aus Vollast nicht plötzlich abstellen, sondern noch kurz zum Temperaturausgleich im Leerlauf weiterlaufen lassen. Dann den Knopf des Abstellzuges ⑤ (Bild 15) bis zum Anschlag herausziehen und festhalten bis der Motor stillsteht. Zündschlüssel auf 0 oder P stellen und abziehen.

Verstellbarer Fahrersitz



Bild 17

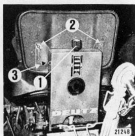


Bild 18

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 Flügelmutter (2) kann die Rückenlehne in der Höhe verstellt werden.

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

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

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

Bereifung

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

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

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

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

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

Bereifungsgrößen

D 52 06

Vorderräder:

Standard	6,00–16 AS Front (6 ply)
nach Wahl	6,50–16 AS Front (6 ply)
	7,50–16 AS Front (6 ply)

Hinterräder:

Standard	12,4/11–32 AS (6 ply)
nach Wahl	16,9/14–26 AS (6 ply)
	14,9/13–28 AS (6 ply)

Allrad-Kombination

nach Wahl	7,50–18 MPT/AS (6 ply)/11–32 AS
	-7,50–18 MPT/AS (6 ply)/13–28 AS

D 62 06

Vorderräder:

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

Hinterräder:

Standard	12,4/11–36 AS (6 ply)
nach Wahl	12,4/11–38 AS (6 ply)
	13,6/12–36 AS (6 ply)
	16,9/14–30 AS (6 ply)

Allrad-Kombination

10,5–18/13–28

Zusätzlicher Ballast (auf Wunsch)

Ballastgewichte am Vorderachslagerbock

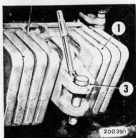


Bild 20

Ballastgewichte an den Hinterrädern



Bild 21

Zur Erhöhung des Schleppergewichtes können zusätzliche Ballastgewichte am Vorderachslagerbock ① und an die Hinterräder ② angebaut werden.

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

Frontballast am Vorderachsbock ①
bis 11 Gewichte à 22 kg 243 kg

Bei angebauter Rangierkupplung ③ nur bis 8 Gewichte.

Hinterrad-Ballast

Für Scheiben- und Spurverstellräder ② 160 kg
(nicht für Bereifung 16,9/14-26) 240 kg

Wasserballast

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

Zubehör



Bild 22

10942

Kombiniertes Wasserfüll- und Entleerungsventil (Hansauer Maus).

Einfüllen des Wassers (Bild 23)

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

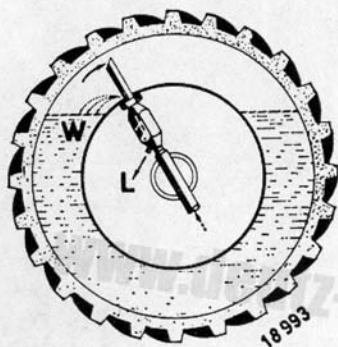


Bild 23



Bild 24

Entleeren der Reifen (Bild 24)

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

Wasserfüllung im Winter

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

Gewichtserhöhungen von Ackerschlepperreifen durch Wasserfüllung

Reifengröße AS	Gewichtserhöhung für 1 Reifen durch Wasserfüllung ca. kg	Angaben zur Bereitung der Frostschutzlösung		Gewichtser- höhung für 1 Reifen mit Frostschutz- lösung ca. kg
		Bedarf an Chlor- magnesium ca. kg	Menge des benötigten Wassers Liter	
12,4/11-32	142	60	104	164
14,9/13-28	190	81	138	219
13,4/11-36	160	68	116	184
13,6/12-36	200	85	145	230
16,9/14-30	240	101	174	275

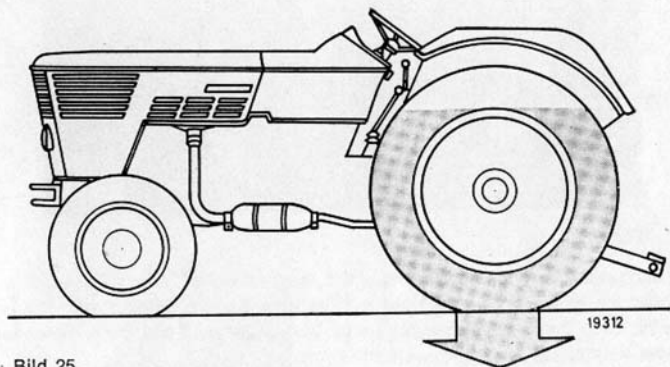


Bild 25

Weitere Angaben können den entsprechenden Schriften der Reifenindustrie entnommen werden.

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

Spurverstellung

Spurverstellung bei Teleskopachse vorn

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

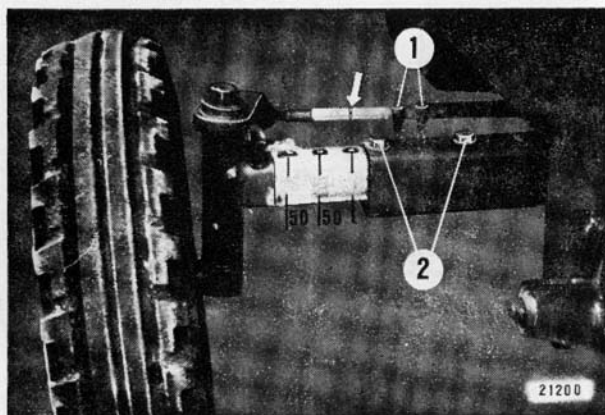


Bild 26

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

Die Spurweite kann wie folgt verändert werden:

D 52 06

Bei Bereifung: 6,00-16, 6,50-16 AS Front

Kleinste Spurweite bis größte Spurweite
1260 - 1360 - 1460 - 1560 - 1660 - 1760 - 1860 mm

Bei Bereifung: 7,50-16 AS Front

1460 - 1560 - 1660 - 1760 - 1860 mm

D 62 06

Bei Bereifung: 7,50-16, 7,50-18

1480 - 1580 - 1680 - 1780 - 1880 mm

Die Spurstange ③ ist auf ihrem ausziehbaren Teil im Abstand von je 100 mm mit Rändelmarken versehen, die eine einfache Anpassung an die jeweilige Spurweite ermöglichen.

Nach erfolgter Einstellung, Halteschrauben wieder in die Mittelachsbrücke einsetzen und die Muttern gut festziehen. Ebenso müssen die Klemmschrauben ① der Spurstange wieder angezogen werden.

Die Anpassung der Lenkstange ④ erfolgt bei gerade stehender Vorderachse. Der Lenkhebel muß in der Mitte des Gesamtschwenkbereiches stehen. Nach Entfernen der beiden Klemmschrauben ⑤ am Lenkstangenhals wird der Stangeneinsatz ⑥ auf die erforderliche Länge herausgezogen. Durch die beiden Klemmschrauben, die in je eine Kerbe eingreifen, wird die Einstellung fixiert.

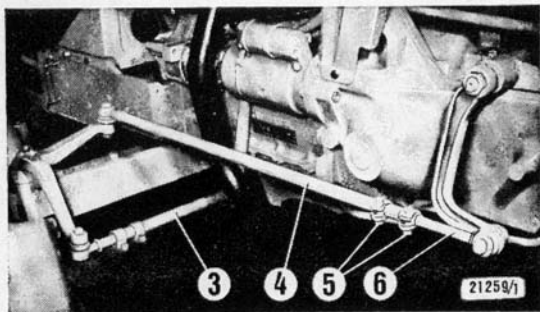


Bild 27

Spurverstellräder (hinten)

Die Verstellung erfolgt:

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

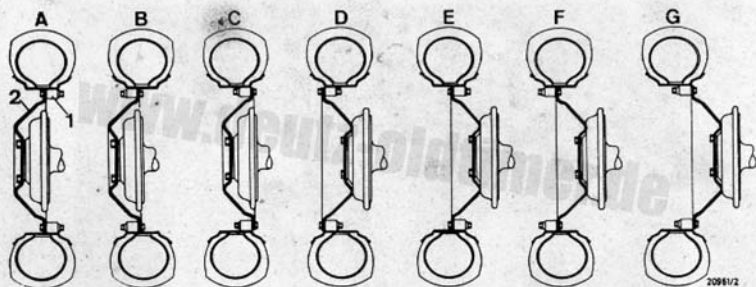


Bild 28

D 5206

Bei Bereifung 11–32 AS, 13–28 AS sind nachstehende Spurweiten möglich:

B – C – D – E – F – G – H
1320 – 1420 – 1520 – 1620 – 1720 – 1820 – 1920 mm

Bei Bereifung 14–26 sind nachstehende Spurweiten möglich:

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

D 6206

Bei Bereifung 11–36 AS, 12–36 AS, 11–38 AS sind nachstehende Spurweiten möglich:

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

Bei Bereifung 14–30 AS sind folgende Spurweiten möglich:

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

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

DEUTZ-TRANSFERMATIC-SYSTEM

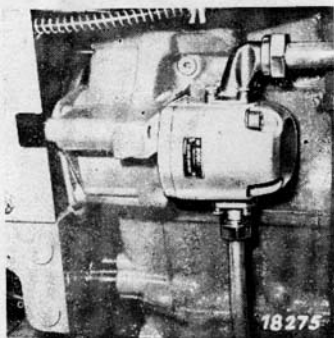
Mit dem DEUTZ-TRANSFERMATIC-SYSTEM kann die Leistung des Traktors optimal ausgenutzt werden, da das Arbeitsgerät im wesentlichen vom Traktor getragen wird und damit die bestmögliche Übertragung der Motorkraft auf die Triebräder erfolgt.

Es stehen 3 Funktionen der Regelhydraulik zur Verfügung

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

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

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



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

Bild 29

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.

Dreipunkt-Kupplung

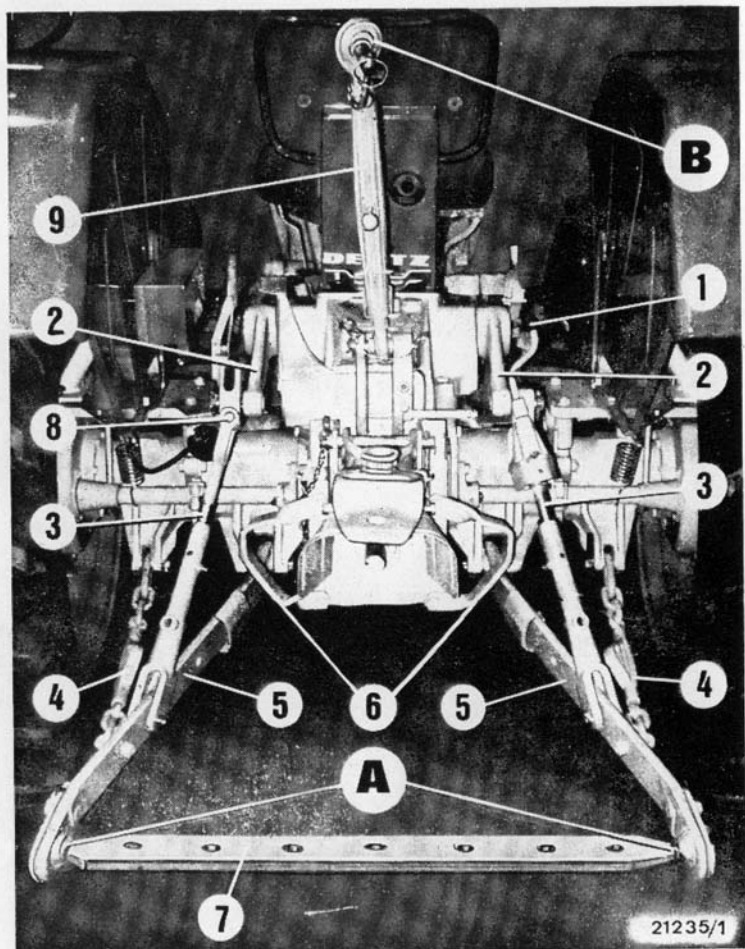


Bild 30

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

- 7 = Anhängeschiene
- 8 = Gelenkkopf
- 9 = Oberer Lenker
- A = Geräteanschlüsse – untere Lenker
- B = Geräteanschluß – oberer Lenker

Kraftheber

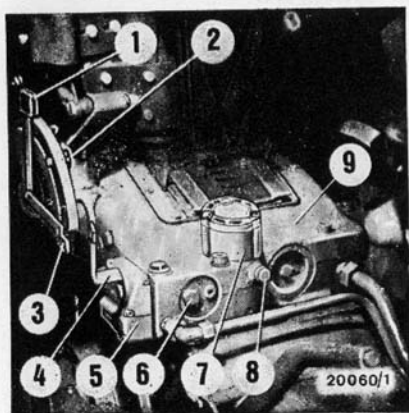


Bild 31

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

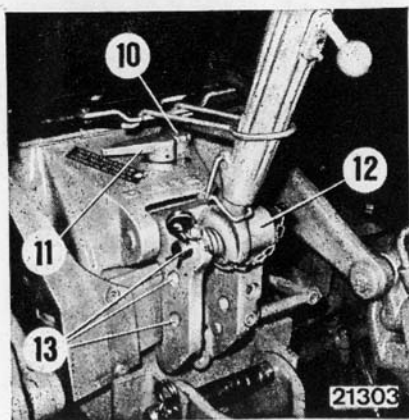


Bild 32

- 10 = Öleinfüllöffnung (Meßstab)
- 11 = Hubhöhen-Begrenzungshebel
- 12 = Geberschwinge
- 13 = Anlenkungspunkte für oberen Lenker

Bedienung des Krafthebers

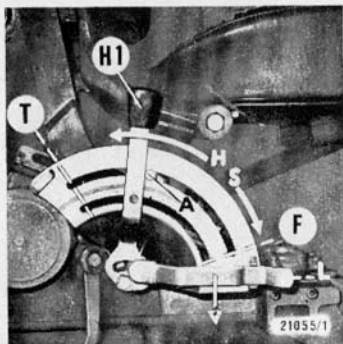


Bild 33

- H 1 = Steuerhebel
- A = Verstellanschlag
- H = Richtung - Heben
- S = Richtung - Senken
- F = Freigang
- V = Systemwählhebel
- T = Transportstellung

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

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

Die Regelfunktionen

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

1. Lageregelung (Position-control)

Systemwählhebel –V– in Position Lageregelung –L–.



Bild 34

Steuerhebel

Mit dem Steuerhebel H 1 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 H 1 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 –H 1– 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 (Draft-control)

Systemwählhebel –V– in Position Zugkraftregelung –Z–.

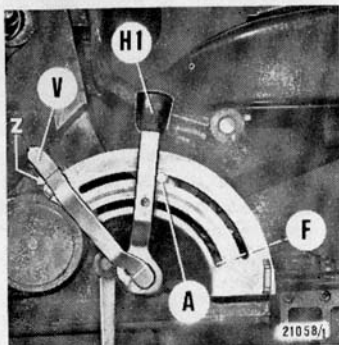


Bild 35

Mit dem Steuerhebel H1 wird nach dem Einziehen des Arbeitsgerätes die gewünschte Arbeitstiefe eingestellt und mit dem Verstellanschlag –A– fixiert. Die Regelung der Arbeitstiefe erfolgt entsprechend der mit dem Steuerhebel vorgenommenen Einstellung selbstständig nach dem Zugwiderstand des Bodens.

Der Wechsel von Lage- in Zugkraftregelung und umgekehrt darf nur bei abgesenktem Gerät erfolgen (Steuerhebel H1 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 H1 in Stellung „Freigang“ –F– bringen. Anfahren – und das Gerät soweit in den Boden einziehen lassen, daß die gewünschte Arbeitstiefe durch Verstellen des Steuerhebels in Richtung – Heben – eingestellt werden kann. Diese Hebelstellung mit dem Verstellanschlag fixieren. Zum Nachregeln mit der Hand bei Bodenstrukturänderungen kann der Steuerhebel durch seitliches Abdrücken über den Anschlag hinweggeführt 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 H1 auf unteren Anschlag am Steuersegment –F– bringen. (Die Stellung des Systemwählhebels spielt keine Rolle.)

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

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

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

Höhenbegrenzung der Anhängeschiene auf Normhöhe

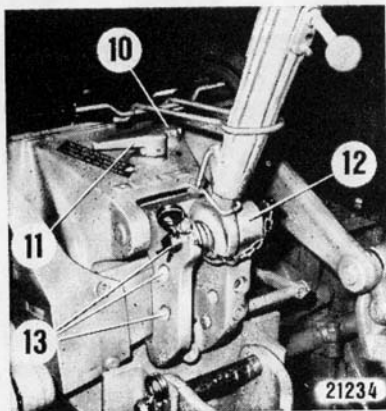


Bild 36

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

Wichtig!

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

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

Einstellen der Geberempfindlichkeit bei Zugkraftregelung

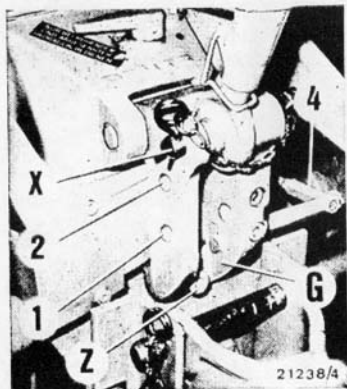


Bild 37

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

Damit werden die unteren Lenker bis Norm-Ankupplungshöhe angehoben.

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

Bohrung ② = weniger empfindlich

Bohrungen ① = empfindlich

Als grobe Regel gilt, daß der Geber nicht am Druck- oder Zuganschlag Z 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 Arbeit mit leichtem Gerät.

Keinesfalls darf die Einstellung des Regelgestänges ④ verändert werden.

Die Bohrung X dient zum Einhängen des Oberlenkers für Transportfahrten oder für Geräte, die keiner Regelung bedürfen.

Einstellung der Dreipunktkupplung

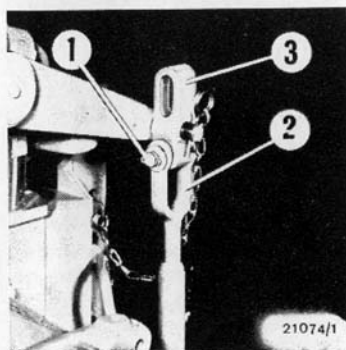


Bild 38

Pendelausgleich für breite Geräte, die auf dem Boden arbeiten.

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

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

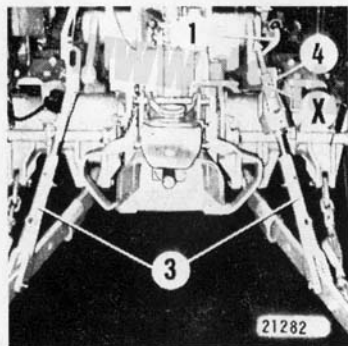


Bild 39

Hubstangen

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

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

Verkürzen =

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

Verlängern =

geringe Aushebehöhe, jedoch größerer Tiefgang des Arbeitsgerätes.

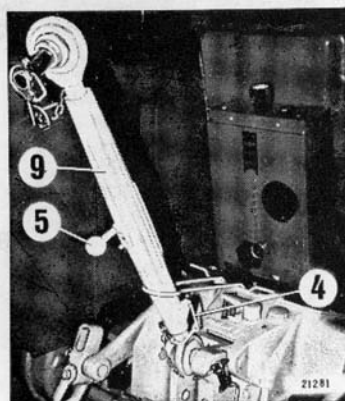
Beim Pflügen mit Beetpflügen wird die senkrechte Stellung des Pfluges (senkrechte Schnittkante) durch Verkürzen der rechten Hubstange eingestellt. Dies erfolgt durch Verdrehen der Kurbel. ①.



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

Bei Drehpflügen müssen beide Hubstangen gleich lang sein.

Bild 40



Verstellen des Oberlenkers

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

Verkürzen =
vorderer Teil des Gerätes tiefer

Verlängern =
hinterer Teil des Gerätes tiefer

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

Bild 41

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

rechts = Verkürzen

links = Verlängern

Verdrehsicherung ④ wieder anklappen.

Seitenstabilisierung der unteren Lenker

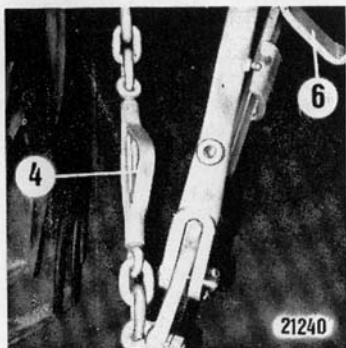


Bild 42

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

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

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

Ankuppeln von Arbeitsgeräten

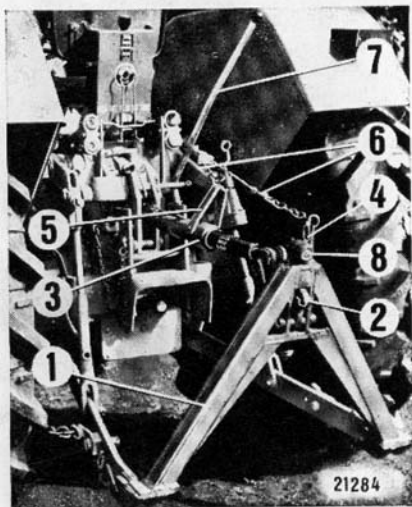
1. Fahrzeug rückwärts, möglichst genau an das aufzunehmende Gerät heranzufahren.
2. Mit dem Steuerhebel „Freigang“ einstellen.
3. Kugelkupplungspunkte der unteren Lenker mit den entsprechenden Kuppelzapfen am Gerät verbinden und mit den Vorsteckern sichern.
4. Oberlenker in die erforderliche Bohrung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

DEUTZ-HITCH

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

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

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



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

Bild 43

Achtung!

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

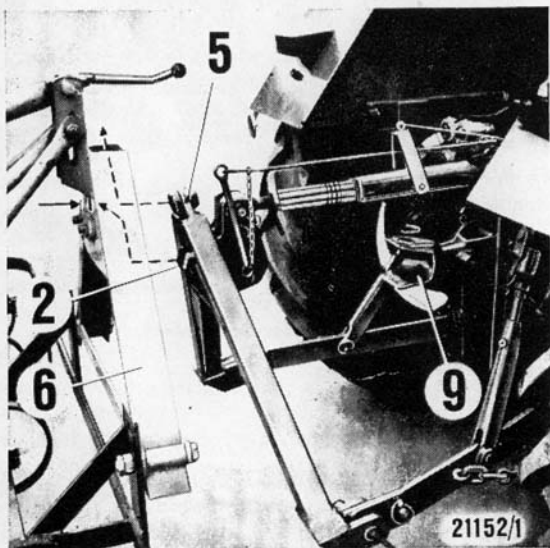


Bild 44

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

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

Ankuppeln von Arbeitsgeräten

Teleskop-Oberlenker mit Handhebel ⑦ (Bild 43) entriegeln (Achtung – Dreieck klappt nach unten).

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

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

Abkuppeln von Arbeitsgeräten

(Evtl. vorhandene Gerätestützen absenken.)

Dreipunktkupplung absenken, und während das Gerät den Boden berührt, Oberlenker und Sperrhaken entriegeln (mit Handhebel ⑦ Bild 43).

Dreipunktkupplung weiter senken und auskuppeln.

Die Funktion der fabrikneuen Gerätekupplung wird erleichtert, wenn nachstehende Teile leicht eingefettet sind:

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

Verstellen des Teleskop-Oberlenkers

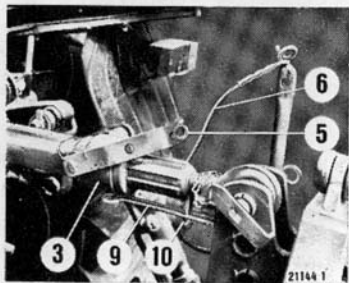


Bild 45

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

Verkürzen =

vorderer Teil des Gerätes tiefer

Verlängern =

hinterer Teil des Gerätes tiefer

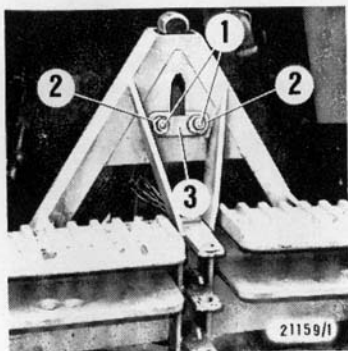
Bei richtig gewählter Einstellung wird das Arbeitsgerät (Pflug) während der Arbeit parallel zum Boden geführt.

Seil ⑥ aus dem Verriegelungshebel ⑤ aushängen. Verdrehsicherung ⑨ (Federbügel) nach unten schwenken und Führungshülse des Oberlenkers mit dem Verriegelungshebel ⑤ nach rechts oder links verdrehen.

rechts = Verkürzen

links = Verlängern

Verdrehsicherung ⑨ wieder über die Nase ⑩ am Teleskopeinsatz klappen und Seil ⑥ wieder in Öse ⑤ einhängen.



Justierung der Sperrplatte am Gerätedreieck

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.

Bild 46

Justierung

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

Anmerkung

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

1. der Sperrhaken nicht einrastet!
 - Sperrklinke 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. ausrastet!
 - Verriegelungsteile und Teleskopeinsatz schmieren.
 - Bei abgelassenem Gerät kurz anfahren.
 - Seillänge richtig einstellen.

Zusatzsteuergeräte

Neben dem fest eingebauten Regelsteuergerät, welches mit dem Hauptsteuerhebel – H 1 – (Bild 33) gesteuert wird (Bedienung Kraftheber), können bis zu 3 einfach oder doppelt wirkende Zusatzsteuergeräte zur Bedienung außenliegender Arbeitszylinder am Flansch ⑤ des Krafthebers angebaut werden (Bild 48).

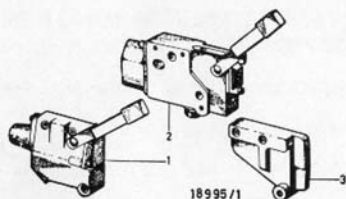


Bild 47

- 1 = Endsteuergerät – einfach wirkend (Heben oder Senken)
oder Endsteuergerät – doppelt wirkend (Heben und Senken)
- 2 = Zwischensteuergerät – einfach wirkend
oder Zwischensteuergerät – doppelt wirkend
- 3 = Endplatte – z. B. als Abschluß bei 2 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 48).

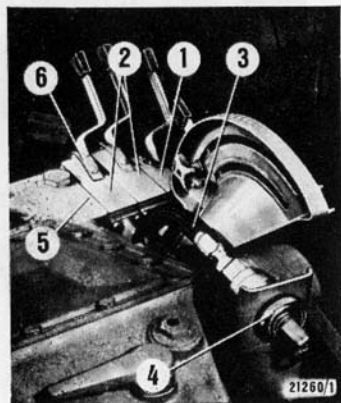


Bild 48

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

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

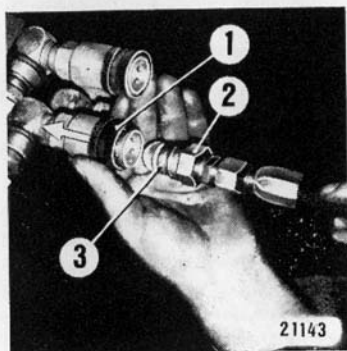


Bild 49

Schnellkupplungen

1. Starre Kupplung

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

www.deutz-oldtimer.de

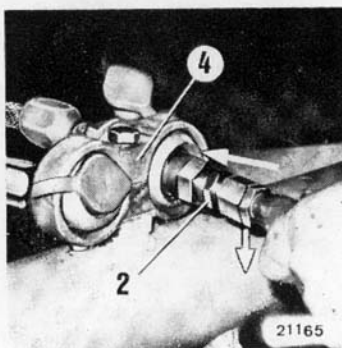


Bild 50

2. Kugelgelenk-Kupplung

Die Kupplungsstücke sind in Abreißhaltern ④ gelagert.

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

a) Ankuppeln

Stecker ② ansetzen und durch Druck in Pfeilrichtung einrasten.

b) Abreißen

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

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

Ankuppeln der Hydraulikleitungen unter Druck

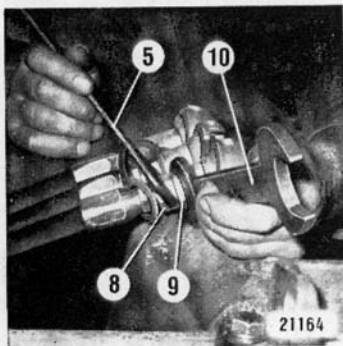


Bild 51

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

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

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

Zur Beachtung!

Vor dem Ankuppeln müssen Stecker und Kupplungsstück gesäubert werden.

Riemenscheibenantrieb

Zapfwellendrehzahl 540 U/min

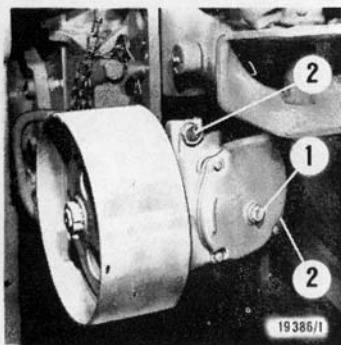


Bild 52

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

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

Anhängekupplung

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

Zugpendel

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

Das Zugpendel ist zur Aufnahme großer Stützlasten geeignet.

Zugpendel nicht verlängert 1200 kg

Zugpendel verlängert 600 kg

Zapfwelle

Beim Arbeiten mit zapfwellengetriebenen Anhängegeräten muß der Drehpunkt des Gerätes möglichst in der Mitte der Gelenkwelle liegen (Bild 53). Vor dem Wenden, Anheben oder Absenken zapfwellengetriebener Dreipunkt-Geräte ist die Zapfwelle auszuschalten, da durch unzulässige Gelenkwinkel Schäden entstehen können.

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

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

Gelenkwelle

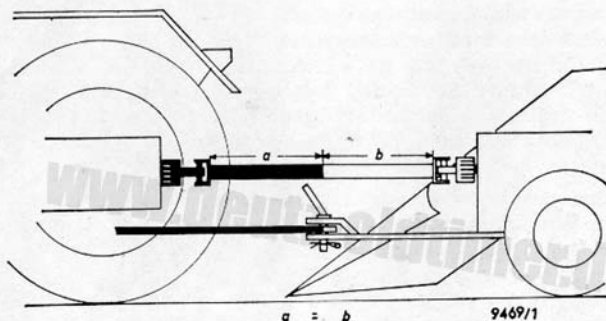


Bild 53

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.

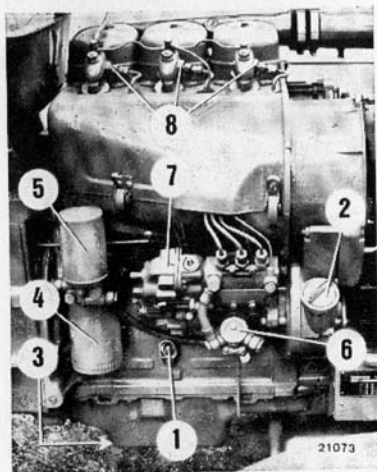
Achtung!

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

Wartung und Pflege

Motor

D 52 06 – D 62 08



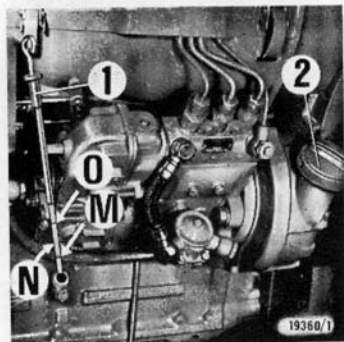
- 1 = Ölmeßstab
- 2 = Öleinfüllstutzen
- 3 = Ölablaßschraube
- 4 = Motor-Ölfilter
- 5 = Kraftstofffilter
- 6 = Kraftstoffförderpumpe
- 7 = Einspritzpumpe
- 8 = Einspritzdüsen

Bild 54

Alle Wartungsarbeiten sind bei abgestelltem Motor durchzuführen.

Zur Beachtung!

Die Wartung der Motoren für die Traktoren D 52 06 = 3 Zylinder (F3L 912) und D 62 06 = 4 Zylinder (F4L 912), ist in allen Punkten gleich. Es ist deshalb in der Folge nur der 3 Zylindermotor bildlich angeführt.



Ölstandskontrolle

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

Öleinfüllstutzen ②

Bild 55



Bild 56

Ölwechsel

Wechselzeiten, Ölsorte und Menge – siehe Wartungsplan.

Zum Ölwechsel Ablassschraube ③ entfernen. Der Motor soll betriebswarm sein. Nach Ablauf des gesamten Öles, Schraube ③ wieder eindrehen (auf Dichtung achten). Frischöl durch die Einfüllöffnung einfüllen.

Für Ölstandkontrolle und Ölwechsel muß das Fahrzeug auf einer waage-rechten Fläche abgestellt werden.

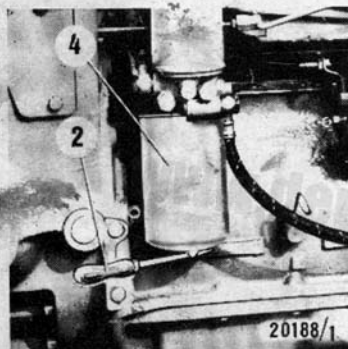


Bild 57

Motor-Schmierölfilter

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

Nr. der Filterpatrone A 1 H 4123.

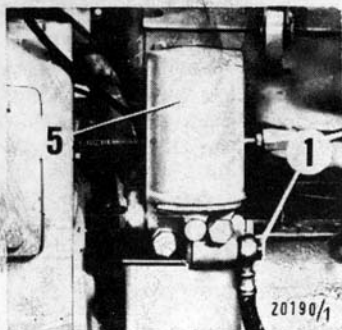


Bild 58

Kraftstofffilter

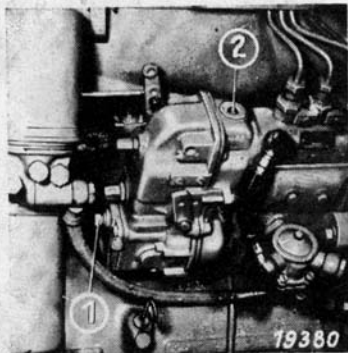
(Wechselzeiten siehe Wartungsplan.)

Der Filterwechsel erfolgt wie unter Motorschmierölfilter beschrieben.

Nr. der Filterpatrone 116 0243.

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

Nach dem Aufschrauben, Kraftstoffhahn wieder öffnen und an Schraube ① entlüften (siehe Seite 52).



Ölstand in Einspritzpumpe und Regler prüfen.

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan.)

Überschüssiges Kraftstoff-Ölgemisch an der Kontrollschraube ① ablassen.

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

Bild 59



18204

Kraftstoffsieb der Förderpumpe reinigen

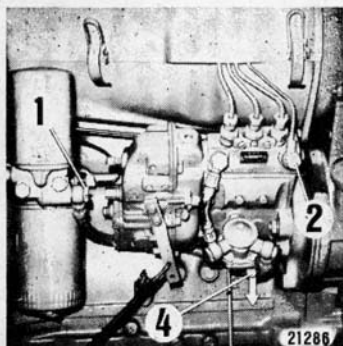
(Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

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

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

Bild 60

Entlüften



Nach dem Kraftstofffilterwechsel, der Reinigung der Kraftstoffförderpumpe, sowie evtl. Auswechseln der Kraftstoffleitungen zwischen Kraftstoffbehälter und Einspritzpumpe, genügt im Allgemeinen nachstehender Entlüftungsvorgang:

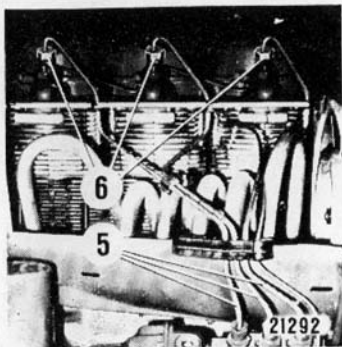
Bild 61

1. Schraube ① nach öffnen des Kraftstoffhahnes unter dem Kraftstoffbehälter lösen und warten, bis der Kraftstoff blasenfrei ausläuft, dann Schraube ① wieder festziehen.
2. Als nächstes, Schraube ② lösen und den Hebel ④ der Kraftstoffförderpumpe in Pfeilrichtung betätigen, bis aus Schraube ② blasenfreier Kraftstoff austritt. Schraube dann wieder festziehen.

Achtung!

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

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



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

Bild 62

Zur Beachtung!

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

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

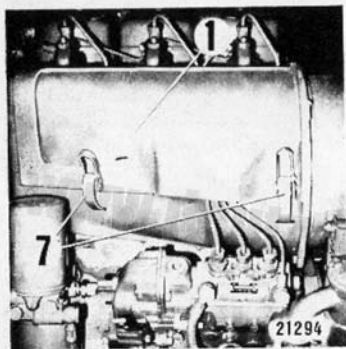


Bild 63

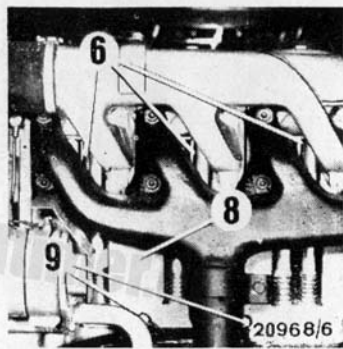


Bild 64

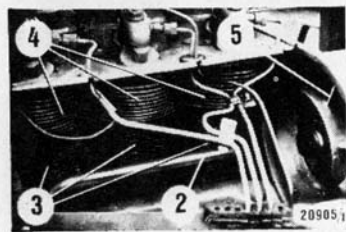


Bild 65

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

Zum Reinigen der Kühlrippen muß die Luftführungshaube ① nach Lösen der Spannverschlüsse ⑦ abgenommen werden.

Auf der gegenüberliegenden Seite (Abluftseite) ist das Abluftblech ⑧ nach Entfernen der Sechskantschrauben ⑨ zu entfernen.

Trockene Reinigung der Kühlrippen ③ und ④ mittels Draht und möglichst durch Ausblasen mit Druckluft ist empfehlenswert. Die senkrechten Zylinderkopfrrippen ⑥ sind besonders sauberzuhalten.

Ebenso müssen das Ölkühlrohr oder die Kühlschlange ②, der Luftkanal und das Lüfterrad ⑤ gereinigt werden.

Wird mit Diesel-Kraftstoff ausgewaschen, ist zur Vermeidung eines Fettniederschlags die nachträgliche Säuberung mit einer Sodalösung erforderlich. Anschließend Motor laufen lassen, damit Wasserrückstände verdampfen.



Bild 66



Bild 67

Bei Verschmutzung reinigen.

Ein eingebauter Filterwächter (elektr. Unterdruckanzeige), zeigt die Verschmutzung der Filterpatrone durch ein gelbes Warnlicht (mit Filtersymbol) in der Kontrolleuchtenleiste an (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.

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

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

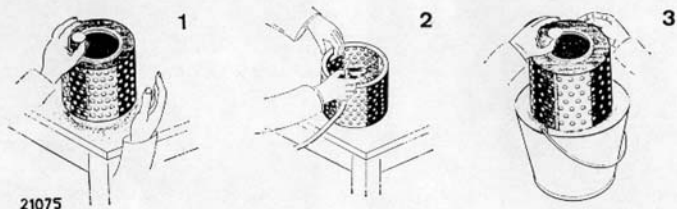
Es wird dann ausgewechselt, wenn nach Reinigung oder Erneuerung der Hauptfilterpatrone, die Filterwartungsanzeige im Armaturenbrett weiter anzeigt.

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

Achtung!

Vor jedem Ausbau der Filterpatrone Motor abstellen.

Reinigung der Filterpatrone



21075

Bild 68

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

Keinesfalls Benzin, Laugen oder heiße Flüssigkeiten verwenden.

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

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

Nr. der Filterpartone: 233 9813.

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

Achtung!

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

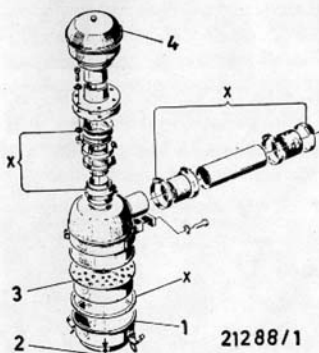


Bild 69

Ölbad-Luftfilter (wenn angebaut)

Ölstand und Ölbeschaffenheit im abnehmbaren Unterteil ① täglich kontrollieren. Erst nach längerem Stillstand vornehmen, am besten morgens vor dem ersten Start des Motors, damit das in den Filtereinsatz ③ eingedrungene Öl Zeit hat, in den Filtertopf abzutropfen. Zur 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 Dieselkraftstoff) und mit frischem Motorenöl bis zur Unterkante Ölstandsmarkierung ② füllen. Ölviskosität **jahreszeitlich wie beim Motor**. Filtereinsatz ebenfalls in Dieselkraftstoff reinigen und gut ausschleudern. **Keinesfalls Benzin oder Benzol** zum Reinigen verwenden. Die Zeitabstände hierfür schwanken je nach Staubhaltigkeit der Außenluft.

Bei 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.

Triebwerk

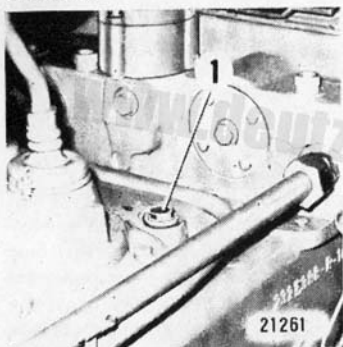


Bild 70



Bild 71



Bild 72

Ölstand-Kontrolle

(Zeiten und Ölqualität s. Wartungsplan)

Fahrzeug auf einer ebenen Fläche abstellen. Meßstab ① heraus-schrauben, mit einem faserfreien Lappen abwischen und wieder einstecken (nicht einschrauben). – Meßstab erneut herausziehen.

Der Ölstand ist richtig, wenn er zwischen den Meßstabmarkierungen liegt. Evtl. Getriebeöl SAE 90 durch die Bohrung für den Meßstab nachfüllen.

Ölwechsel

(Zeiten und Ölqualität s. Wartungsplan)

Zum Ölwechsel Ab-lab-schrauben (Pfeile) herausdrehen. Das Triebwerk soll betriebswarm sein. Nach Ablauf des Öles beide Schrauben wieder eindrehen (auf Dichtringe achten) und Frischöl durch die Bohrung ① für den Meßstab einfüllen (Bild 70).

Hydraulikanlage (Kraftheber und Remote-Control)

(Kontrollzeiten siehe Wartungsplan)

Ölstandskontrolle

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

Achtung!

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

Ölwechsel

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

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

Zum Einfüllen des Öles muß ein feinmaschiges Sieb verwendet werden.

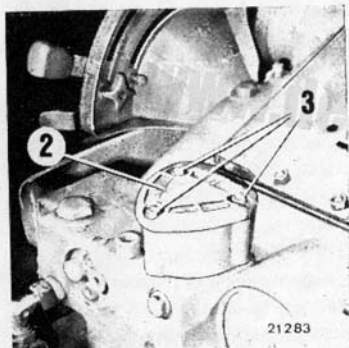


Bild 73

Filterwechsel

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

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

Achtung! Einbauvorschrift auf der Filterpackung beachten.

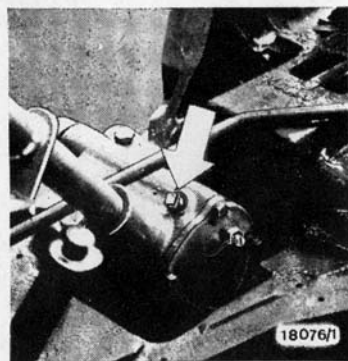


Bild 74

Lenkung

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

Kontrolle und Ergänzung der Ölmenge durch die Verschlußschraube (↓).
(Nicht bei hydraulischer Lenkung.)

Ölstand bis zum Gewinde.

Nachstararbeiten

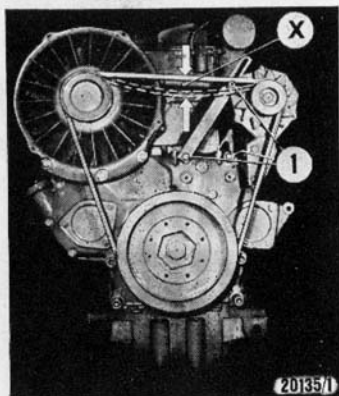


Bild 75

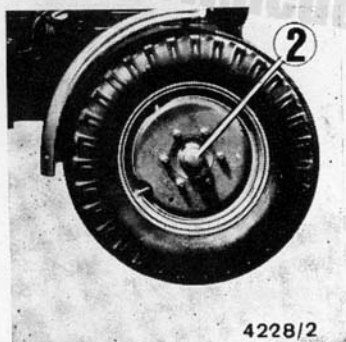


Bild 76

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

Keilriemenspannung

(Kontrollzeiten siehe Wartungsplan)

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

Die Spannung —X— ist richtig, wenn sich der gespannte Keilriemen mit dem Daumen etwa 1,0 bis 1,5 cm eindrücken läßt.

Vorderradlagerung

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

Nachstellen der Bremsen

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

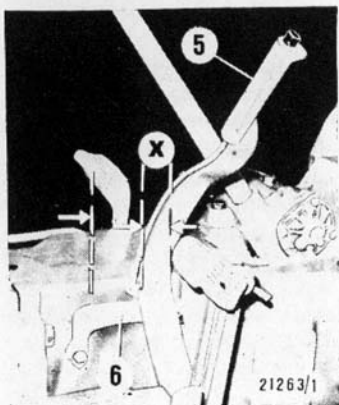


Bild 77

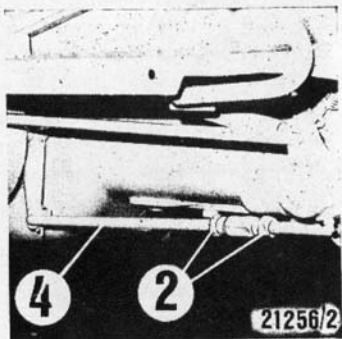


Bild 78

Handbremse

Die Zahnraute des Handbremshebels ⑤ soll bei angezogener Bremse im ersten Drittel des Zahnsegmentes ⑥ eingreifen –X–. Wird dieser Weg wesentlich überschritten, muß das Gestänge ④ mit dem Spannschloß ② entsprechend eingestellt werden.

Einstellen der Fußbremse (Scheibenbremse)

Diese Wartungsarbeit sollte nach Möglichkeit immer in einer Kundendienst-Werkstatt – zumindest jedoch von erfahrenem Personal durchgeführt werden, da die Verkehrssicherheit eine einwandfreie Funktion der Bremsanlage erfordert.

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

Zum Einstellen ist eine zweite Person erforderlich.

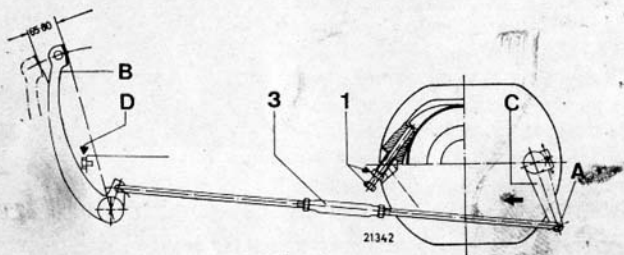


Bild 79

Der Totgang der Bremsfußhebel –B– soll 65–80 mm betragen. Ist der Totgang kleiner – oder bei Belagabnutzung – größer, muß die Bremse neu eingestellt werden.

1. Gestänge an Punkt –A– aushängen.
2. Schrauben –1– entkontern und mit 2 kpm anziehen. Dann eine halbe Umdrehung + 30° lösen und wieder kontern.
3. Fußbremshebel am Trittbrett anlegen –D– und das Bremsgestänge mit den Spanschlössern –3– so einstellen, daß es sich, bei mit Fingerdruck in Anschlag gebrachten Bremshebel –C– (Pfeil) spielfrei einhängen läßt. Spanschlösser –3– wieder kontern.
4. Fußbremshebel einzeln je 3 mal mit ca. 50 kp Fußkraft (16,5 kpm) durchtreten.
5. Gleichmäßigen Totgang prüfen, evtl. mit den Spanschlössern korrigieren.
6. Ist der Totgang kleiner als 65 mm oder größer als 80 mm, muß die Einstellung wiederholt werden.
7. Ergibt sich trotz wiederholter Einstellung kein ordnungsgemäßer Totpunkt, muß die Einstellung wiederholt werden.

Nachstellen der Kupplung

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

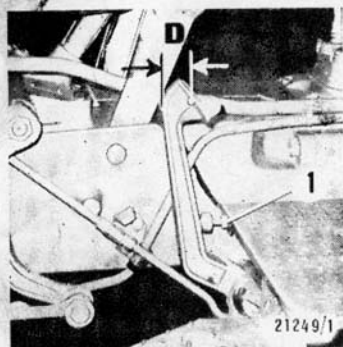


Bild 80

Fahrkupplung (Variante -F-)

Einstellschraube ① entkontern und so weit verstellen, daß der Totgang -D- ca. 30 mm wieder erreicht wird. Schraube anschließend wieder kontern.

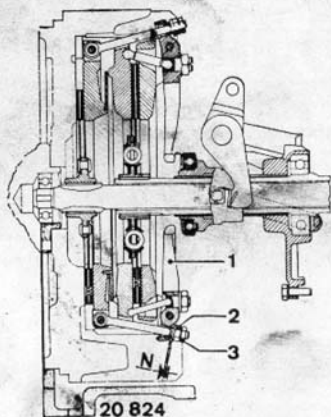


Bild 81

Zapfwellenkupplung (Variante -F-)

Falls die Zapfwellenkupplung nach dem Einstellen der Fahrkupplung zu früh ausrückt, muß das Spiel -N- = 1,5 mm an den 3 Fingern der Kupplung neu eingestellt werden.

Dazu die Mutter ③ lösen und Mutter ② soweit zurückdrehen, bis zwischen dem Bund der Mutter und dem Druckfinger ① ein Spiel von 1,5 mm erreicht ist -N- (Fühllehre)

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

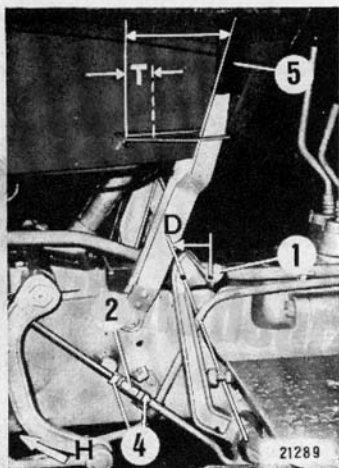


Bild 82

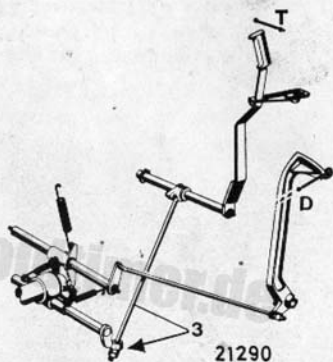


Bild 83

Fahrkupplung (Variante -U-)

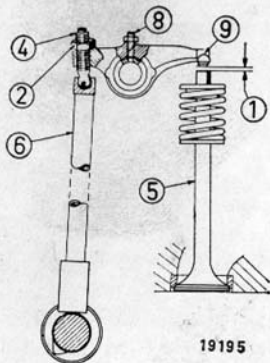
Spannschloßmutter ② so verstellen, daß ca. 30 mm Totgang am Fußhebel ① erreicht werden -D-. Spannschloß dann mit den Muttern ④ wieder kontern.

Unabhängige Zapfwellenkupplung (Variante -U-)

Druckstange ③ durch Verstellen der Muttern (Pfeil Bild 83) soweit verkürzen, bis am Hebel ⑤ Bild 82 ein Totgang von ca. 25 mm erreicht wird. Muttern wieder kontern. Die Druckstange ist nach Abnahme des Verschußdeckels -H- unter dem Kupplungsgehäuse zugänglich.

Ventilspiel

(Kontrollzeiten siehe Wartungsplan)



19195

Bild 84

Das Ventilspiel ist bei kaltem Motor mit einer Fühllehre zu prüfen. Hierzu ist die Kurbelwelle mit einem Steckschlüssel von 36 mm Schlüsselweite am vorderen Kurbelwellenende so zu drehen, daß beide Ventile eines Zylinders geschlossen sind, das heißt, daß sich die Stoßstangen ⑥ der zu prüfenden Ventile ⑤ leicht mit dem Finger drehen lassen. In den vorhandenen Spalt ① zwischen Kipphelbdaumen und Ventil muß sich nun die Fühllehre sowohl am Einlaßventil als auch am Auslaßventil eben einschieben lassen. Ist dieser Spalt zu eng oder zu weit, Gegenmutter ② um ca. 1 bis 2 Umdrehungen lösen und die Einstellschraube ④ mit einem Schraubenzieher so regulieren, daß bei wieder angezogener Gegenmutter ② die Fühllehre sich ohne Widerstand herausziehen läßt (Wert = 0,15 mm).

Der Körnerschlag auf der Öldüse ⑧ muß immer zum Kipphelbdaumen ⑨ weisen, damit auch im niedrigen Leerlauf die Schmierung der Ventile gewährleistet ist.

Abschleppen

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

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

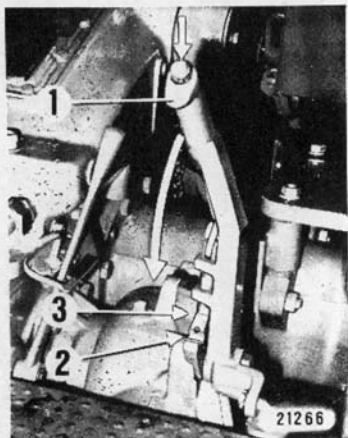
Allradantrieb

(Variante -A-)

Um unnötigen Verschleiß der Reifen und der Triebwerkstelle zu vermeiden, ist es ratsam, den Vorderradantrieb nur bei Bedarf einzuschalten. Z. B. zur Verbesserung der Zugkraft in unwegsamem Gelände und auf schmierigem Acker

oder beim Querpflügen an Hanglagen, wenn mit einer Abdrift der Vorderräder gerechnet werden muß. Im Gefälle wird bei eingeschaltetem Vorderradantrieb eine zusätzliche Bremswirkung erreicht.

Bei normaler Straßenfahrt sollte der Vorderradantrieb nicht eingeschaltet werden.



Bedienung

1. Einschalten

Hebel ① ausrasten (Pfeil), nach vorn führen und in Raste ② einrasten.

2. Ausschalten

Hebel ① ausrasten, zurückziehen und in Raste ③ einrasten.

Bild 85

Wartung

Ölschmierung (Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

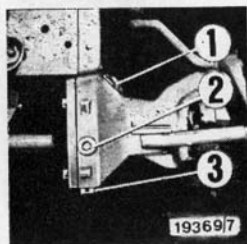


Bild 86

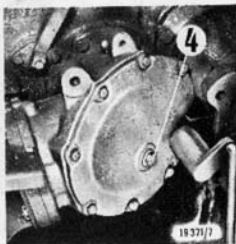


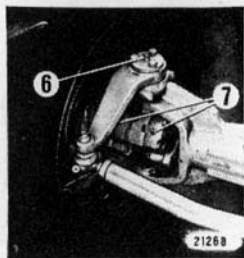
Bild 87



Bild 88

- 1 = Öl-Einfüllöffnung – Ausgleichgetriebe
- 2 = Öl-Kontrollschraube – Ausgleichgetriebe
- 3 = Öl-Ablassschraube – Ausgleichgetriebe
- 4 = Öl-Kontroll- und Einfüllschraube – Vorderradantrieb
- 5 = Öl-Ablassschrauben – Vorderradantrieb

Fettschmierung (Wartezeiten siehe Wartungsplan)



6 = Lagerbolzen – oben und unten
links und rechts

7 = Kreuzgelenke – links und rechts

Bild 89

Zur Beachtung!

Am Vorderradantrieb (Bild 88) müssen zum Ölablassen beide Schrauben entfernt werden.

Achtung!

Beim Einfüllen des Öles in das Ausgleichgetriebe (Bild 86), darf die Ölkontrollschraube ② nicht entfernt werden.

Öl langsam einfüllen u. zwischenzeitlich warten, bis sich das Öl verteilt hat. Nach ca. 20 Minuten kann der Ölstand an der Schraube ② kontrolliert werden. Er muß bis zur Unterkante der Bohrung reichen.

Elektrische Anlage

Batterie: D 52 06 = 12 Volt 88 Ah – D 62 06 = 12 Volt 110 Ah



Bild 90

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

Nicht mit Säure auffüllen!

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

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

Zur Beachtung:

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

Auf festen Anzug der Flügelschrauben am Haltebügel achten.

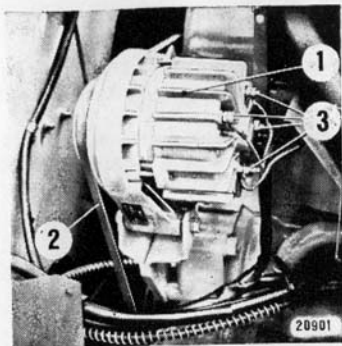


Bild 91

Drehstrom-Lichtmaschine

Drehstrom-Lichtmaschinen geben schon bei Motor-Leerlauf Leistungen ab (Ladekontrollleuchte erlischt sofort nach Anspringen des Motors). Wichtig ist die richtige Spannung des Antriebkeilriemens ②. (Siehe Abschnitt Nachstellarbeiten – Spannung der Keilriemen, Seite 60, Bild 75).

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

Nachstehende Punkte müssen unbedingt beachtet werden:

1. Bei laufendem Motor dürfen die Anschlüsse an Batterie, Lichtmaschine und Regler nicht gelöst werden (Gleichrichterbauteile werden sonst durch Überlastung zerstört).
2. Defekte Lade-Kontrollampe sofort ersetzen (sonst ungenügende Leistungsabgabe der Lichtmaschine).
3. Muß der Motor bei ausgebaute Batterie gestartet werden, darf die Fremdbatterie erst dann angesetzt werden, wenn die Stecker ⑤ vom Regler ④ abgezogen sind (Lichtmaschine gibt dann keine Spannung ab).

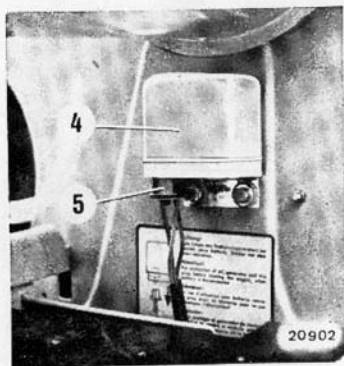


Bild 92

4. Bei Schweißarbeiten am Schlepper, Reglerstecker abziehen und die Masseklemme des Schweißgerätes direkt an das zu schweißende Fahrzeugteil anschließen. Bei Nichtbeachtung können Schweißströme über Regler und Lichtmaschine fließen und die Halbleiterbauteile durch thermische Überlastung zerstören.)
5. Das Antippen von Leitungen gegen Masse, um festzustellen, ob Spannung vorhanden ist, muß **unbedingt** unterbleiben, da sonst die Halbleiter zerstört werden.
6. Die Anschlüsse ③ (Bild 91) an der Lichtmaschine, sowie ⑤ am Reglerschalter (Bild 92) müssen immer festsitzen. Bei losen Anschlüssen entstehen hohe Übergangswiderstände, die sich schädlich auf die Funktion des Reglers auswirken können.

Fahrzeug-Konservierung

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

1. Altes Öl aus Getriebe ablassen und frisches Öl SAE 90 einfüllen. Fahrzeug eine kurze Strecke fahren, damit Zahnräder und Lager mit dem neuen Öl überzogen werden. Öl aus dem Kraftheber ebenfalls ablassen und Motorenöl mit 10% Konservierungsöl (z. B. Deutz Öl-MK) gemischt, einfüllen.
2. Motoröl ablassen und Öl aus Einspritzpumpe und Regler absaugen. Dann frisches Öl mit 10% Konservierungsöl auffüllen.
3. Kraftstoff aus Behälter ablassen, diesen mit 10% Konservierungsöl gut mischen und wieder einfüllen.
4. Dann Motor 15 Minuten laufen lassen, so daß Leitungen, Filter, Pumpe und Düsen mit der Konservierungs-Mischung gefüllt sind und sich das neue Motoröl auf alle Teile verteilt hat.
5. Nach diesem Motorlauf Zylinderkopfauben abnehmen und Kipphebelräume mit einer Mischung aus Dieselmotorkraftstoff und 10% Konservierungsöl einsprühen. Danach Hauben wieder aufschrauben.
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-Konservierungsmittel verwendet werden.

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

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

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

Erläuterungen zum Schaltplan D 52 06

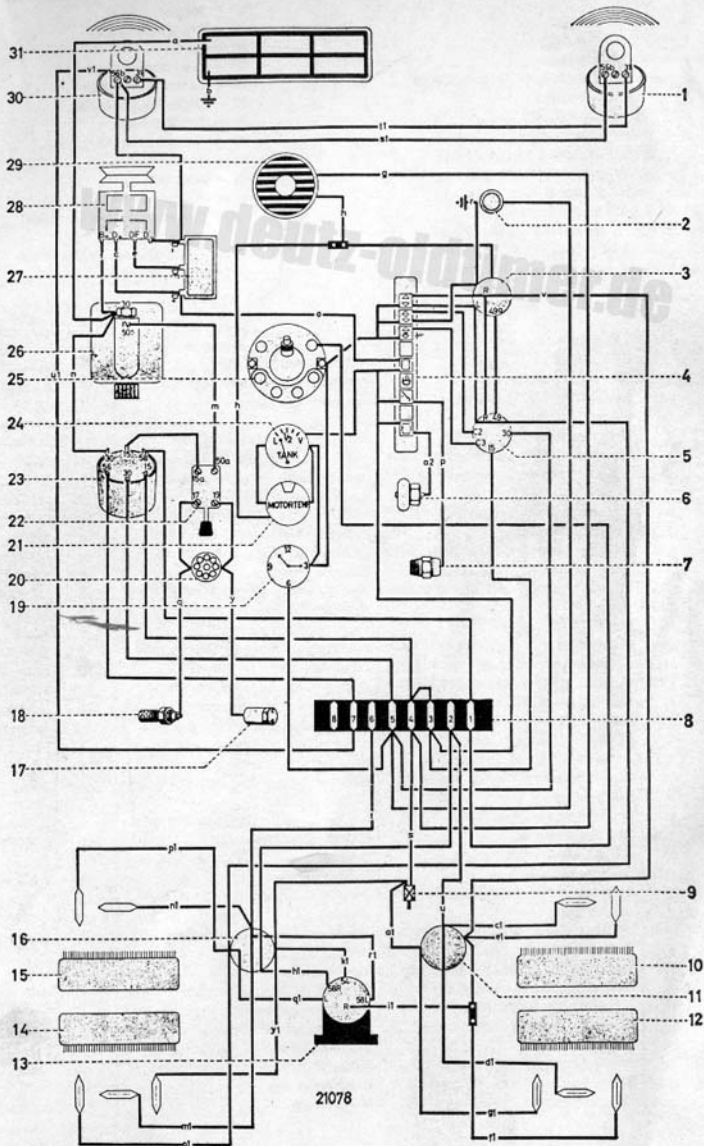
- | | |
|--|--|
| 1 = Scheinwerfer rechts, vorne | 14 = Blink-Positions-Leuchte, links |
| 2 = Steckdose | 15 = Hinterer linker Leitungsverbinder |
| 3 = Blinkschalter | 16 = Heizflansch |
| 4 = Anzeigenleuchten | 17 = Anlaßzugschalter |
| 5 = Warnblinkschalter | 18 = Schaltschloß |
| 6 = Oldruckschalter | 19 = Tankinhaltsanzeige |
| 7 = Sicherungskasten | 20 = Traktormeter |
| 8 = Bremslichtschalter | 21 = Anlasser |
| 9 = Blink-Positions-Leuchte rechts | 22 = Reglerschalter |
| 10 = Hinterer rechter Leitungsverbinder | 23 = Drehstrom-Lichtmaschine |
| 11 = Schluß-Brems-Blinkleuchte | 24 = Hupe |
| 12 = Anhängersteckdose | 25 = Scheinwerfer links, vorne |
| 13 = Schluß-Brems-Blink- u. Kennzeichenleuchte links | 26 = Batterie |

Kabelplan

Leitung	von	nach	mm ²	Farbe
a	Batterie	Anlasser-Klemme 30	70	schwarz-weiß
a1	Bremslichtschalter	hinterer rechter Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
b	Batterie	Masse	70	metall
b1	Anhängersteckdose Klemme R	Leitungsverbinder	1,5	schwarz-gelb-grün
c	Lichtmaschine D+	Reglerschalter D+	1,5	schwarz-rot
c1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte vordere Positionleuchte	1	grün
d1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechtes Schlußlicht 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	rechte hintere Blinkleuchte	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	Blinkschalter 31b	1	braun
h1	hinterer rechter Leitungsverbinder	Anhängersteckdose Klemme 54	1	grün-rot
i1	Bremsleuchte hinten, links	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
k1	Schlußleuchte hinten, links	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün-schwarz-rot
l1	Positionleuchte links, vorne	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün
m	Anlasser-Klemme 50	Anlaßzugschalter Klemme 50	2,5	schwarz
m1	Blinkleuchte hinten, links	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-weiß-grün
n	Anlasser-Klemme 30	Schaltschloß Klemme 30	4	rot
n1	Blinkleuchte links, vorne	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-weiß
o	Reglerschalter D+	Ladekontrolle	1	blau
o1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose Klemme L	1,5	schwarz-gelb-weiß
p	Oldrueckkontrolle	Oldruckschalter	1	blau-grün
p1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose Klemme 58L	1	grün-schwarz
r	Steckdose	Masse	1,5	braun
s	Sicherungskasten Sicherung Nr. 4	Bremslichtschalter	1,5	schwarz
s1	Scheinwerfer links Klemme 56b	Scheinwerfer rechts Klemme 56b	1	weiß
t	Sicherungskasten Sicherung Nr. 6	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün-schwarz
t1	Scheinwerfer links Klemme 31	rechter Scheinwerfer Klemme 31	1	braun
u	Sicherungskasten Sicherung Nr. 2	hinterer rechter Leitungsverbinder	1	grün-rot
v	Anlaßzugschalter	Heizflansch	1,5	weiß
y1	Steckverbinder	Sicherungskasten Sicherung Nr. 7	1,5	weiß

Elektrischer Schaltplan

D 62 06



Erläuterungen zum Schaltplan D 62 06

- | | |
|---|--|
| 1 = Scheinwerfer rechts, vorne | 16 = Hinterer linker Leitungsverbinder |
| 2 = Steckdose | 17 = Magnetventil |
| 3 = Blinkschalter | 18 = Flammglühkerze |
| 4 = Anzeigeluchte | 19 = Zeituhr |
| 5 = Warnblinkschalter | 20 = Glühüberwacher |
| 6 = Unterdruckschalter (Filterwächter) | 21 = Fernthermometer |
| 7 = Öldruckschalter | 22 = Glüh-Anlaßschalter |
| 8 = Sicherungskasten | 23 = Schaltschloß |
| 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 ²	Farbe
a	Batterie+	Anlasser-Klemme 30	70	schwarz-weiß
a1	Bremslichtschalter	hinterer rechter Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
a2	Anzeigeluchte für Filterkontrolle	Unterdruckschalter	1	grün
b	Batterie-	Masse	70	metall
c	Lichtmaschine D+	Reglerschalter D+	1,5	schwarz-rot
c1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechte vordere Positionsluchte	1	grün
d1	hinterer rechter Leitungsverbinder	rechtes Schlußlicht, 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	rechte hintere Blinkleuchte	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	Fernthermometer	1	braun
h1	hinterer rechter Leitungsverbinder	Anhängersteckdose-Klemme 58R	1	grün-rot
h1	Anhängersteckdose Klemme R	Leitungsverbinder	1,5	schwarz-gelb-grün
k1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose-Klemme 54	1,5	schwarz-rot
l1	Bremsleuchte links, hinten	hinterer linker Leitungsverbinder	1	schwarz-rot
m	Anlasser-Klemme 50	Glüh-Anlaßschalter, Klemme 50a	2,5	schwarz
m1	Schlußlicht links, hinten	hinterer linker Leitungsverbinder	1	grün-schwarz-rot
n	Anlasser-Klemme 30	Schaltschloß, Klemme 30	4	rot
n1	Positionsluchte 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	Masse	1,5	braun
r1	hinterer linker Leitungsverbinder	Anhängersteckdose, Klemme 58L	1	grün-schwarz
s	Sicherungskasten, Sicherung Nr. 4	Bremslichtschalter	1,5	schwarz
s1	Scheinwerfer links, Klemme 56b	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	braun
v	Blinkerschalter, Klemme R	hinterer rechter Leitungsverbinder	1,5	weiß
v1	Scheinwerfer links, Klemme 31	Steckverbinder	1,5	weiß
y	Glühüberwacher	Magnetventil	1,5	schwarz-grün

Funktionsprüfung des Heizrohres bei F3L 912 bzw. der Flammglüh-
anlage bei F4L 912

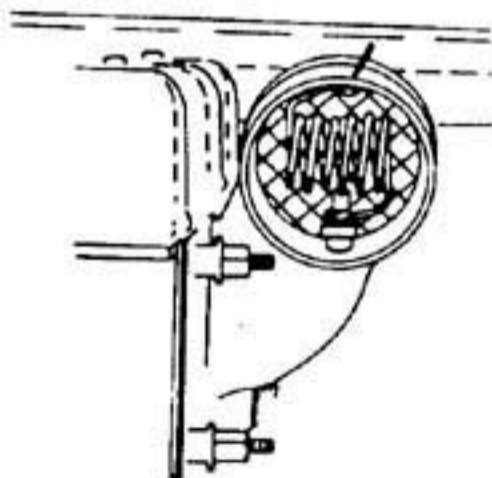
Der Motor F3L 912 ist mit einem Heizrohr und der Motor F4L 912 mit einer Flammglühkerze ausgestattet, die beide am Anfang des Ansaugrohres angebracht sind.

Das Heizrohr enthält eine elektr. Glühspirale zur Vorwärmung der Verbrennungsluft und dient als Starthilfe bei niedrigen Außentemperaturen sowie zur Starterleichterung und somit zur Schonung der Batterie bei Temperaturen, bei denen normalerweise noch keine Starthilfe erforderlich wäre.

Die Flammglühanlage erwärmt ebenfalls die Verbrennungsluft, indem kleine Kraftstoffmengen, die von der Einspritzpumpe über ein Magnetventil gesteuert werden, durch die Flammglühkerze verbrannt werden.

Wie das Heizrohr dient auch die Flammglühanlage außer der Starthilfe zur Starterleichterung und Schonung der Batterie. Außerdem ist die Möglichkeit des Nachflommens zur Startrauchverhütung gegeben.

Vor Eintritt der kalten Jahreszeit und bei Startschwierigkeiten ist eine Funktionskontrolle des Heizrohres bzw. der Flammglüh-
anlage durchzuführen



Zur Überprüfung der elektr. Funktion des Heizrohres ist auf Schaltstufe I des Glühanschalters ca. 1 Minute vorzuglühen.

Danach muß am Heizrohr in der Nähe des elektr. Leitungsanschlusses eine deutliche Erwärmung mit der Hand spürbar sein.

Ist keine Erwärmung festzustellen, ist die elektr. Zuleitung und die Glühspirale im Heizrohr zu überprüfen. Erforderlichenfalls muß das Heizrohr - Teil-Nr. 116 1412 - erneuert werden.



Zur Überprüfung der elektr. Funktion der Flammglühkerze ist ebenfalls auf Schaltstufe I des Glüh-anlaßschalters ca. 1 Minute vorzuglühen. Hierbei muß der Glüh-Überwacher hell aufleuchten.

Zur Kontrolle der Kraftstoffversorgung der Flammglühanlage ist die Rohrverschraubung 1 am Anschlußstutzen der Flammglühkerze einige Umdrehungen zu lockern. Danach ist der Motor, ohne erst auf Schaltstufe I vorzuglühen, sofort auf Schaltstufe II des Glüh-anlaßschalters 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 an der gelockerten Rohrverschraubung der Motor nicht starten, ist die Flammglühkerze 2 auszubauen und auf freien Durchgang zu überprüfen. Dabei ist an die ausgebaute Kerze die Kraftstoffleitung 3 wieder anzuschließen und der Motor kurzzeitig zu starten.

Verstopfte Flammglühkerze durch neue ersetzen.

Bei einwandfrei funktionierender Flammglühanlage muß das Saugrohr 4 beim Startvorgang in der Nähe der Flammglühkerze handwarm werden.

Störungstabelle Motor

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

Nur von autorisierter DEUTZ-Werkstatt durchzuführen

1. Motor:

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

2. Triebwerk:

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

3. Hydraulikanlage:

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

4. Allradantrieb (wenn vorhanden):

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

5. Kupplung:

5.1 Kupplungsspiel prüfen, ggfls. nachstellen	X	danach bei jedem Motorölwechsel																				
---	---	---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

6. Bremse:

6.1 Bremssystem überprüfen	X	danach bei jedem Motorölwechsel																				
----------------------------	---	---------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

7. Schraubbefestigungen:

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

8. Schmierung Fahrgestell²⁾

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

9. Elektrische Anlage:

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

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

*) oder jährlich

Kraftstoff

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

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

Außen-temperatur	Sommer-Dieselkraftstoff %	Zusatzanteil %	Winter-Dieselmotorkraftstoff	Zusatzanteil %
bis -10° C	90	10	100	—
bis -14° C	70	30	100	—
bis -20° C	50	50	80	20
bis -30° C	—	—	50	50

Inhalt des Kraftstoffbehälters ca. 70,0 l

Motorenöle

Ölqualität

Zur Schmierung des Motors müssen hochwertige HD-Motorenöle, Supplement 1 (HD-S 1) nach MIL-L-2104 A (DEF 2101 D) – oder HD-B Öl der Spezifikation MIL-L-2104 B verwendet werden.

HD-B Öl ist besonders für schwere Betriebsbedingungen geeignet. Z. B.: lange Leerlaufzeiten, hohe Umgebungstemperaturen (über +30° C), Verwendung von Kraftstoffen mit mehr als 0,5% Schwefelgehalt, Winterbetrieb.

Ölviskosität

Bei Außentemperaturen

über +20° C	SAE 30
von +20° C bis -10° C	SAE 20 W 20
unter -10° C	SAE 10 W (Stockpunkt 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 Tageshöchsttemperatur maßgebend.

Füllmenge Motor ca. D 52 06 = 8,5 l

D 62 06 = 9,5 l

Füllmenge Ölbadluftfilter (wenn angebaut) ca. 0,9 l

Getriebeöl

Achtung! Für Synchrongetriebe dürfen EP-Getriebeöle nach MIL-L-2105 B nicht verwendet werden.

Für Sommer- und Winterbetrieb – SAE 90

Füllmenge Triebwerk	18,0 l
zusätzlich für mech. Mähwerk	1,6 l
zusätzlich für Kriechanggetriebe (wenn angebaut)	1,5 l
Füllmenge für Lenkung (Mech.)	0,5 l
Füllmenge für Riemenscheibenantrieb	0,75 l
Füllmenge für Vorderradanttrieb	1,3 l
Füllmenge für Ausgleichgetriebe-Achse EP-Getriebeöl SAE 90	3,5 l

Hydrauliköl

Die Hydraulikanlage wird mit Motorenöl der gleichen Qualität wie beim Motor gefüllt. Die Viskosität beträgt je nach Außentemperatur SAE 10 bzw. SAE 20. SAE 30 darf nur bei extrem hohen Temperaturen verwendet werden.

Für arktische Verhältnisse empfehlen wir ein Hydrauliköl mit einem Stockwert unter -50° C.

Füllmenge Kraftheber	12,0 l
bei Frontladerbetrieb oder außen liegenden Arbeitszylindern (Remate-Anschluß)	14,0 l

Für Motor- und Getriebeöl

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

Schmierfett

Wir empfehlen lithiumverseiftes Mehrzweckfett mit einer Penetrationszahl von 260–290.