DEUTZ

D2506
D3006
D4006
D4506



2971542 UF 1004-99
2.Auflage D

KHD

Klöckner-Humboldt-Deutz AG

www.deutz-traktoren.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vor Inbetriebnahme	3
Unfallverhütung	4
Technische Daten D 25 06	6
D 30 06	8
D 40 06	10
D 45 06	12
KONTROLL- UND BEDIENUNGSORGANE	14
Inbetriebnahme des Traktors	20
Fahrersitz	23
Bereifung	24
Ballastierung mit Gewichten	25
Wasserballast	26
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
Nachstellarbeiten	61
Allradantrieb	66
Elektrische Anlage	68
Fahrzeug-Konservierung	70

www.deutz-traktoren.de

DEUTZ

Bedienungsanleitung

D 25 06
D 30 06
D 40 06
D 45 06

Klöckner-Humboldt-Deutz AG

KHD

WW

297 1542 UF 1004 - 99
2. Auflage
D
Printed in Germany

Lieber DEUTZ-Traktorfahrer

Diese Bedienungsanleitung enthält die wichtigsten Bedienungs- und Wartungsvorschriften, die zum störungsfreien Betrieb der DEUTZ-Traktoren **D 25 06** bis **D 45 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 Werkstatt überprüfen zu lassen. Dadurch werden Störungen rechtzeitig erkannt und können behoben werden, bevor größerer Schaden eintritt.

Geben Sie bitte grundsätzlich bei allen schriftlichen oder mündlichen Anfragen die Typenbezeichnung, z. B. **D 45 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

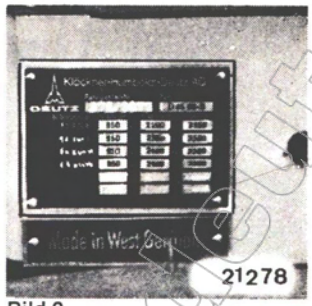


Bild 2
Typenschild — Fahrgestell

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.

www.deutz-traktoren.de

Unfallverhütung

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

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

Bitte beachten Sie folgende Hinweise:

1. Beim Befahren öffentlicher Straßen ist die Kenntnis der Straßenverkehrsordnung Bedingung. Der Fahrer muß im Besitz des gültigen Führerscheines sein.
2. Der Fahrer trägt die Verantwortung für die Sicherheit seines Beifahrers und des evtl. eingesetzten Bedienungspersonals für Anbaugeräte.
3. Bremsen und Lenkung stets in Ordnung halten. Bei Straßenfahrten Bremspedale miteinander verriegeln.
4. Tragen Sie fest anliegende Arbeitskleidung, die sich nicht an drehenden oder vorstehenden Teilen verfangen kann.
5. Anhängegeräte nur mit den vorgeschriebenen Vorrichtungen, nicht mit Draht oder Seilen befestigen.
6. Fahrzeug niemals unbeaufsichtigt verlassen solange der Motor noch in Betrieb ist. Verlassen Sie auch bei langsamer Fahrt niemals den Fahrersitz.
7. Stellen Sie alle Betriebsschaltungen vor Verlassen des Fahrzeuges auf Null- bzw. Aus.
8. Alle Wartungsarbeiten oder Reparaturen nur bei abgestelltem Motor und abgesenkten Hydraulikgeräten durchführen. Fahrzeug gegen Wegrollen sichern.
9. Beim Ankuppeln von Anhängegeräten oder Anhängern besondere Vorsicht 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 Buchstabengruppen zusammengefaßt (z. B. SKLU).
Untenstehende Aufschlüsselung gibt Ihnen eine Übersicht über deren Bedeutung.

Varianten-Schlüssel:

S = Schnelle Getriebeübersetzung über 20 km/h (Einfachkupplung)

K = Kriechgang- bzw. Super-Kriechgang-Gruppe

L = Getriebe-Synchronisierung

F = Motorzapfwelle (Doppelkupplung)

U = Unabhängige Zapfwelle

D = Duo-Zapfwelle 540/1000 U/min

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

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

Traktortype .....

Variante .....

www.deutz-traktoren.de

Technische Daten

D 25 06

Motor

DEUTZ-Zweizylinder-Viertakt-Diesel	F2L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2100 U/min
Leistung (DIN)	22 PS (16 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	1884 cm³
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160 – 165 g/PSh
im Jahresmittel (DIN 9606)	1,8 – 3,5 kg/h
Kraftstoffvorrat	70 l
Ölfüllung	4,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 25.2
Gangzahl vor-/rückwärts	8/2
Ölfüllung	16 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1³/₈"/75 mkp
Getriebe-Zapfwelle 540 U/min	bei 1860 Motor-Umdr.

Kraftheber

Kraftheber	K 35
Ölvorrat/Fördermenge	12 l/24,5 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	6 l/20 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/1020 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	1560 kp

Riemenscheibe

Durchmesser/Breite	245/100 mm
Drehzahl/Umfangsgeschwindigkeit	1300 U/min/16,7 m/sec

Mähantrieb

Drehzahl mechanische Ausführung	1160 U/min
hydraulische Ausführung	1130 U/min

D 25 06

	Variante: S
Geschwindigkeiten in km/h bei Bereifung	**10 – 28** / **9 – 32** / **11 – 28**
1. Gang vorwärts	1,8 / 1,9
2. Gang vorwärts	2,5 / 2,6
3. Gang vorwärts	3,8 / 4,0
4. Gang vorwärts	5,5 / 5,8
5. Gang vorwärts	8,1 / 8,5
6. Gang vorwärts	10,8 / 11,4
7. Gang vorwärts	16,6 / 17,4
8. Gang vorwärts	24,0 / 25,0
1. Gang rückwärts	2,5 / 2,6
2. Gang rückwärts	10,8 / 11,4

Abmessungen und Gewichte	**10 – 28**	**9 – 32**	**11 – 28**
Radstand mm		1865	
Länge mm		3340	
Breite mm		1600	
Höhe bis Lenkrad mm	1520	1530	
bis Schutzrahmen mm	2350	2370	
Bodenfreiheit unter Vorderachse mm		420	
Spurweite hint. normal/Verst.-Rad mm		1260 u. 1420 / 1260 – 1860	
Spurweite vorn normal/Teleachse mm		1250 u. 1520 / 1220 – 1720	
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse m		3,2 / 3,4	
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen ca. kg	1785	1785	1805
zulässiges Gesamtgewicht ca. kg		2800	

www.deutz-traktoren.de

Technische Daten

D 30 06

Motor

DEUTZ-Zweizylinder-Viertakt-Diesel	F2L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2300 U/min
Leistung (DIN)	30 PS (22 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	1884 cm³
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160 – 165 g/PSh
im Jahresmittel (DIN 9606)	2,3 – 4,7 kg/h
Kraftstoffvorrat	70 l
Ölfüllung	4,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 35.1
Gangzahl vor-/rückwärts	8/2
Ölfüllung	16 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1³/₈"/75 mkp
Motor-Zapfwelle 540 U/min	bei 2070 Motor-Umdr.

Kraftheber K 35

Ölvorrat/Fördermenge	12 l/26,8 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	6 l/20 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/1020 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	1560 kp

Riemenscheibe

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

Mähantrieb

Drehzahl mechanische Ausführung	1270 U/min
hydraulische Ausführung	1230 U/min

www.deutz-traktoren.de

D 30 06

Variante: SF

Geschwindigkeiten in km/h bei Bereifung	10 – 28	9 – 32 11 – 28
1. Gang vorwärts	1,9	2,0
2. Gang vorwärts	2,5	2,6
3. Gang vorwärts	3,8	4,1
4. Gang vorwärts	5,6	5,9
5. Gang vorwärts	8,2	8,5
6. Gang vorwärts	11,0	11,3
7. Gang vorwärts	16,6	17,3
8. Gang vorwärts	24,0	25,0
1. Gang rückwärts	2,5	2,6
2. Gang rückwärts	11,0	11,3

Abmessungen und Gewichte	9 – 32	10 – 28	11 – 28
Radstand mm		1865	
Länge mm		3340	
Breite mm		1600	
Höhe bis Lenkrad mm	1530	1520	1530
bis Schutzrahmen mm	2370	2350	2370
Bodenfreiheit unter Vorderachse mm		420 430	
Spurweite hint. normal/Verst.-Rad mm		1260 u. 1420 / 1260 – 1860	
Spurweite vorn normal/Teleachse mm		1250 u. 1520 / 1220 – 1720	
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse m		3,2 / 3,4	
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen ca. kg	1850	1850	1870
zulässiges Gesamtgewicht ca. kg		3000	

D 40 06

Technische Daten

Motor

DEUTZ-Dreizylinder-Viertakt-Diesel	F3L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2150 U/min
Leistung (DIN)	35 PS (26 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	2826 cm³
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160 – 165 g/PSh
im Jahresmittel (DIN 9606)	2,7 – 5,2 kg/h
Kraftstoffvorrat	70 l
Ölfüllung	8,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe	TW 35.1
Gangzahl vor-/rückwärts	8/2
Ölfüllung	16 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1³/₈''/100 mkp
Motor-Zapfwelle 540 U/min	bei 1870 Motor-Umdr.

Kraftheber	K 35
Ölvorrat/Fördermenge	12 l/25,4 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	6 l/20 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/1020 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	1560 kp

Riemenscheibe

Durchmesser/Breite	245/100 mm
Drehzahl/Umfangsgeschwindigkeit	1300 U/min/16,7 m/sec

Mähantrieb

Drehzahl mechanische Ausführung	1185 U/min
hydraulische Ausführung	1175 U/min

www.deutz-traktoren.de

	Variante: SF	
Geschwindigkeiten in km/h bei Bereifung	**11 – 28**	**9 – 36** **11 – 32**
1. Gang vorwärts	1,8	2,0
2. Gang vorwärts	2,5	2,7
3. Gang vorwärts	3,8	4,1
4. Gang vorwärts	5,4	5,8
5. Gang vorwärts	8,1	8,7
6. Gang vorwärts	10,8	11,7
7. Gang vorwärts	16,6	17,9
8. Gang vorwärts	24,0	25,0
1. Gang rückwärts	2,5	2,7
2. Gang rückwärts	10,8	11,7

Abmessungen und Gewichte	**9 – 36**	**11 – 28**	**11 – 32**
Radstand mm		2000	
Länge mm		3470	
Breite mm		1600	
Höhe bis Lenkrad mm	1550	1530	1530
bis Schutzrahmen mm	2430	2370	2430
Bodenfreiheit unter Vorderachse mm	420	430	440 460
Spurweite hint. normal/Verst.-Rad mm		1260 u. 1420 / 1260 – 1860	
Spurweite vorn normal/Teleachse mm		1250 u. 1520 / 1220 – 1720	
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse m		3,3 / 3,6	
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen ca. kg	1945	1925	1955
zulässiges Gesamtgewicht ca. kg		3200	

Technische Daten

D 45 06 — D 45 06 A (Allrad)

Motor

DEUTZ-Dreizylinder-Viertakt-Diesel	F3L 912
Direkteinspritzung, luftgekühlt	2300 U/min
Leistung (DIN)	40 PS (30 kW)
Bohrung/Hub	100/120 mm
Hubraum	2826 cm³
Kraftstoffverbrauch spezifisch	160 – 165 g/PSh
im Jahresmittel (DIN 9606)	2,9 – 5,7 kg/h
Kraftstoffvorrat	70 l
Ölfüllung	8,5 l

Getriebe

DEUTZ-Getriebe Standard-Ausführung	TW 35.2
Gangzahl vor-/rückwärts	8/2
DEUTZ-Getriebe Synchron-Ausführung	TW 35.4
Gangzahl vor-/rückwärts	8/4
mit Kriechgang-Gruppe	12/4
Ölfüllung TW 35.2	16 l
TW 35.4	18 l

Zapfwelle

Durchmesser/max. zulässiges Drehmoment	1³/₈"/150 mkp
Motor-Zapfwelle 540 U/min	bei 2070 Motor-Umdr.
DUO-Zapfwelle 540/1000 U/min	b. 2070/2300 Motor-Umdr.

Kraftheber	K 35
Ölvorrat/Fördermenge	12 l/27,2 l/min
Entnehmbare Ölmenge ohne/mit Zusatzbehälter	6 l/20 l
Betriebsdruck/Arbeitsvermögen	175 bar/1020 mkp
Hubkraft an der Anhängeschiene	1560 kp

Riemenscheibe

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

Mähantrieb

Drehzahl mechanische Ausführung (nur TW 35.2)	1270 U/min
hydraulische Ausführung	1250 U/min

D 45 06 — D 45 06 A (Allrad)

Geschwindigkeiten in km/h	SU/SUD	SULD/SKULD	K
1. Gang vorwärts	1,9	2,1	0,4
2. Gang vorwärts	2,6	3,4	0,7
3. Gang vorwärts	4,0	4,9	1,0
4. Gang vorwärts	5,6	6,3	1,7
5. Gang vorwärts	8,5	8,3	–
6. Gang vorwärts	11,4	10,1	–
7. Gang vorwärts	17,4	14,7	–
8. Gang vorwärts	25,0	25,0	–
1. Gang rückwärts	2,6	2,4	–
2. Gang rückwärts	11,4	3,8	–
3. Gang rückwärts	–	5,6	–
4. Gang rückwärts	–	9,4	–

Abmessungen und Gewichte	9 – 36	11 – 32	13 – 28
Radstand mm		2000	
Länge mm		3470	
Breite mm		1700	
Höhe bis Lenkrad mm		1550	
bis Schutzrahmen mm		2430	
Bodenfreiheit unter Vorderachse mm	430	440	460
hint. normal/Verst.-Rad mm	1260 u. 1420 / 1260 – 1860		
Spurweite vorn normal/Teleachse mm	1250 u. 1520 / 1220 – 1720		
Wenderadius mit/ohne Lenkbremse m		3,3 / 3,6	
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen ca. kg	1970	1985	2000
zulässiges Gesamtgewicht ca. kg		3200	

Allradausführung – Bereifungskombinationen	7,50-18/11-32		7,50-18/13-28
Radstand mm		2060	
Bodenfreiheit unter Differential der Vorderachse mm		270	
Spurweite vorn mm		1370	
Spurweite hinten Verstell-Rad mm	1220 – 1720		1320 – 1720
Wenderadius m		4,6	
Leergewicht einschl. Kraftheber u. Schutzrahmen ca. kg	2355		2370
zulässiges Gesamtgewicht ca. kg		3200	

D 45 06 / A (Allrad)

angetriebene vordere Pendellenkachse mit Gelenkwellenschutz
– Hydro-Blocklenkung

www.deutz-traktoren.de

Funktionen der Kontroll- und Bedienungsorgane

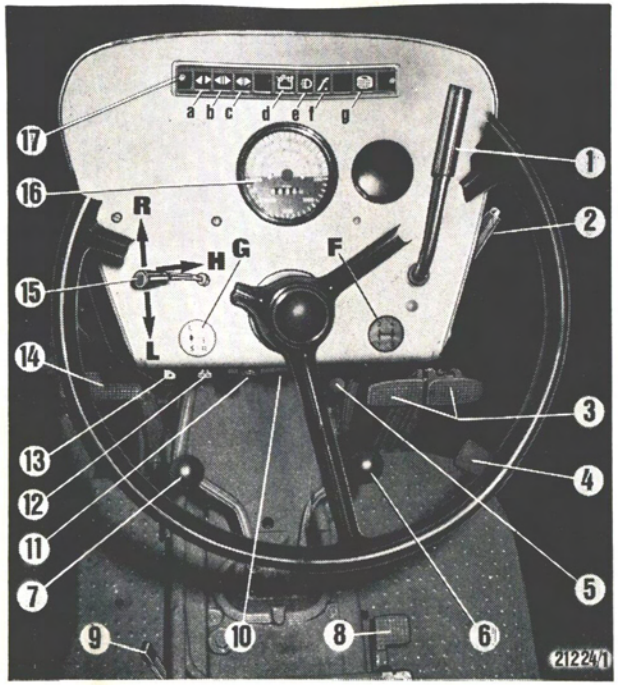


Bild 3

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 Zweipedalbremse ausgeführt (Fahr- und Lenkbremse). Während der Straßenfahrt müssen beide Pedale mit dem Sperrhebel 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 eingelegter Differentialsperre, höheren Geschwindigkeiten und Straßenfahrten benutzt werden.

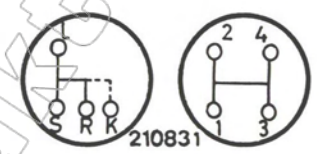
4. **Fußdrehzahlverstellung**
   Bei Straßenfahrt erfolgt die Drehzahlverstellung mit dem Fußhebel (Hand-Drehzahlverstellhebel in Leerlaufstellung).

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

6. **Gangschalthebel**
7. **Gruppenschalthebel**

Bitte beachten Sie die Schaltsymbole Ihres Traktors.
G = Gruppenschaltung
F = Gangschaltung

Schaltbild **D 40 06** und **D 45 06** synchronisiert



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

Bild 4
Gruppen — Gangschaltung

D 25 06 — D 30 06 — D 40 06 — D 45 06 nicht synchronisiert

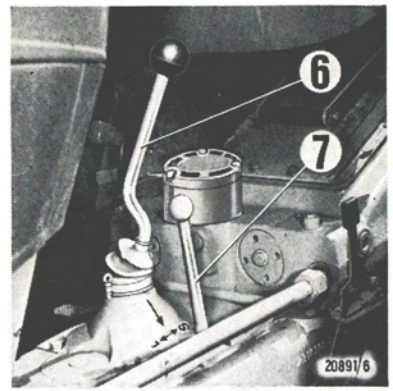


Bild 5

6 = Gangschalthebel
7 = Gruppenschalthebel

L = langsame Gruppe
S = schnelle Gruppe
R = Rückwärtsgang

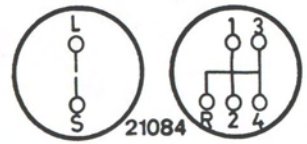


Bild 6 Schaltbild
Gruppen — Gangschaltung

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

www.deutz-traktoren.de

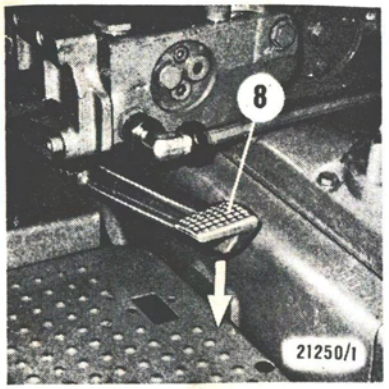


Bild 7

8. Differentialsperre

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

Achtung! Die Differentialsperre darf nur für Geradeausfahrten benutzt werden.

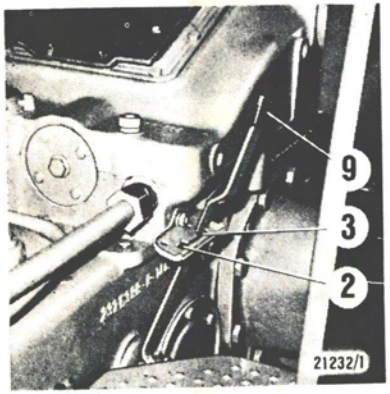


Bild 8

9. Schalthebel für Zapfwelle 540 Upm
Wählhebel ⑨ nach vorn:
Zapfwelle = 540 Upm ②

Wählhebel nach hinten: Aus ③

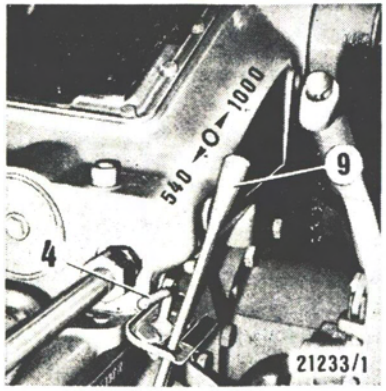


Bild 9

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

10. Sicherungskasten
Sechs 8 Ampere-Sicherungen
Zwei 16 Ampere-Sicherungen

11. 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 ⑦ (unsynchronisiert) bzw. der Gangschalthebel ⑥ bei synchronisiertem Getriebe nicht eingeschaltet werden. Schalthebel zuerst in „0"-Stellung bringen.

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

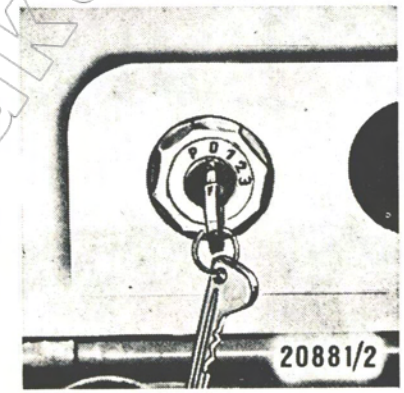


Bild 10

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

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

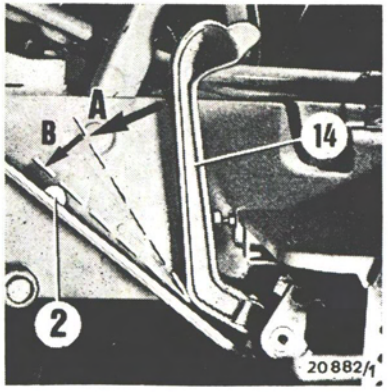


Bild 11

14. Kupplungsfußhebel
Einfachkupplung

(Variante —S— **D 25 06** + **D 40 06**)

Zum Einlegen des Gruppenwählhebels, zum Schalten der Fahrgänge, sowie zum Ein- und Ausschalten der Zapfwelle, wird der Fußhebel bis zum Anschlag ② durchgedrückt.

www.deutz-traktoren.de

Doppelkupplung

Fahrkupplung

(Variante −F− **D 30 06** + **D 40 06**)

Zum Einlegen des Gruppenwählhebels, des Anfahrganges und beim Gangwechsel während der Fahrt, wird der Fußhebel ⑭ durchgedrückt, bis sich ein fühlbarer Widerstand bemerkbar macht, was ungefähr dem halben Weg des Kupplungsfußhebels entspricht −A− (Bild 11).
Das Wechselgetriebe ist dann ausgeschaltet, und der gewünschte Gang kann eingelegt werden.

Zapfwellenkupplung

(Variante −F− **D 30 06** + **D 40 06**)

Das Einschalten der Zapfwelle darf nur bei ausgerückter Zapfwellenkupplung erfolgen. Zum Auskuppeln wird der Fußhebel ⑭ bis zum Anschlag ② durchgedrückt −B− (Bild 11) und dann nach einer kleinen Pause der Schalthebel der Zapfwelle betätigt.

15. Mehrzweckschalter

Der Mehrzweckschalter dient zur Betätigung des Abblend- und Fernlichtes, der Richtungsanzeige, des Signalhornes und der Lichthupe.
Normalstellung = Abblendlicht (Normallicht), H − Knopf nach rechts = Fernlicht oder Lichthupe (wenn eingebaut), R − Knopf nach oben = Blinklicht rechts (wenn eingebaut), L − Knopf nach unten = Blinklicht links (wenn eingebaut), Knopf drücken = Betätigung des Signalhornes.
Die Funktion des Blinklichtes wird durch 3 Leuchten in der Kontrolleuchtenleiste ⑰ angezeigt: a = 1. Leuchte (links) − Schlepper, b = 2. Leuchte − 1. Anhänger, c = 3. Leuchte − 2. Anhänger.

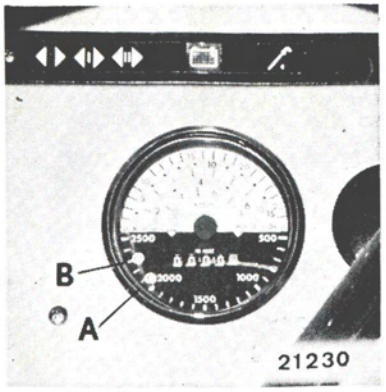


Bild 12

16. Traktormeter

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

Untere Hälfte = Anzeige der Motordrehzahlen und Betriebsstundenzähler

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

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

17. Kontrolleuchten-Leiste

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

e − blau = Fernlicht − Lichthupe (wenn vorhanden) − wird mit dem Mehrzweckschalter betätigt.

f − rot = Öldruckkontrolleuchte (muß bei laufendem Motor erlöschen). Leuchtet sie weiter, ist kein Öldruck mehr vorhanden.

g − gelb = Anzeige für Luftfilterwartung (auf Wunsch).

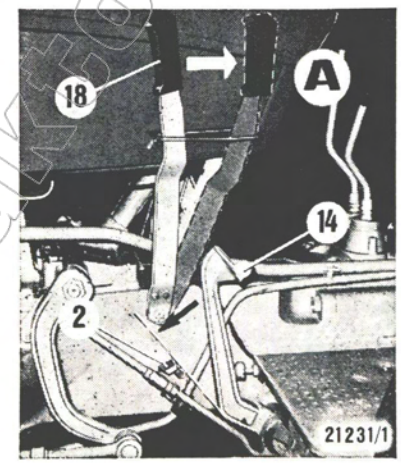


Bild 13

18. Schalthebel für unabhängige Zapfwellenkupplung

(Variante −U− **D 45 06**)
Hebel ⑱ nach vorne = Zapfwellenkupplung eingerückt. Hebel zurückgezogen = Zapfwellenkupplung ausgerückt −A−.

Zum Einschalten der Zapfwelle, Zapfwellenkupplung durch Anziehen des Hebels ⑱ trennen. (Hebel festhalten oder in die Kulisse einlegen.) Dann mit dem Zapfwellenschalthebel Zapfwelle einschalten und Hebel ⑱ wieder nach vorne führen. Läßt sich die Zapfwelle nicht einschalten − Hebel ⑱ 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 ⑱ zurückziehen und in die Kulisse legen.) Bei Nichtgebrauch der Zapfwelle muß die Zapfwellenkupplung ein- und die Zapfwelle ausgeschaltet sein.

Der Kupplungsfußhebel ⑭ wird nur zum Schalten der Gruppen und der Fahrgänge benötigt. (Fußhebel bis Anschlag ② durchdrücken.)

www.deutz-traktoren.de

Inbetriebnahme des Traktors

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

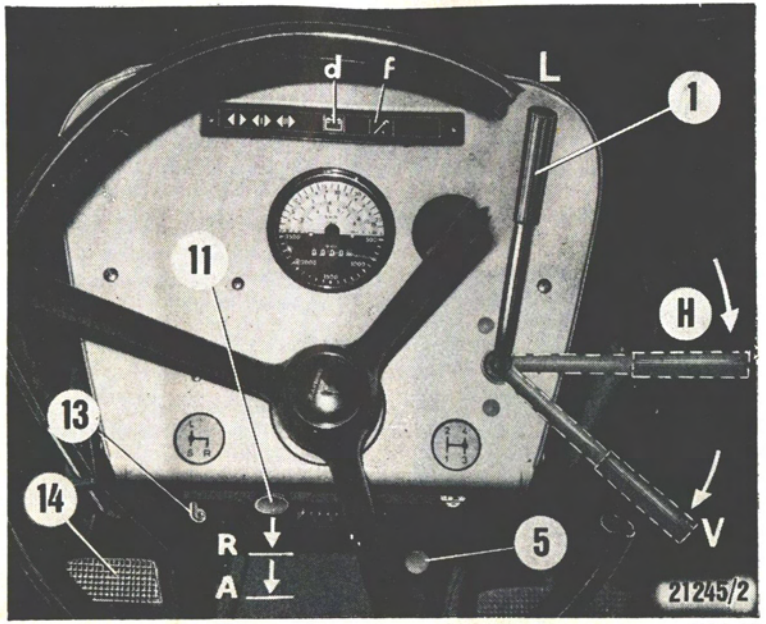


Bild 14

Anlassen bei normalen Temperaturen

1. Handhebel der Drehzahlverstellung ① auf ½ Last stellen —H—.
2. Zündschlüssel ⑬ nach rechts in Position —1— drehen. (Ladekontrollleuchte —d— gelb und Öldruckkontrolleuchte —f— rot müssen aufleuchten.) Zur Schonung der Batterie Fahr- und Zapfwellenkupplung trennen.
3. Knopf des Anlaßzugschalters ⑪ 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). Danach bis zum Endanschlag —A— herausziehen (Anlasser wird eingeschaltet). Sobald sich der Motor mit eigener Kraft dreht, Knopf sofort loslassen. Bei nicht gleichmäßig laufendem Motor oder bei starker Rauchentwicklung ist es vorteilhaft, noch kurze Zeit nachzuheizen. Dazu den Anlaßzugschalter vorsichtig bis zur **ersten Raste** herausziehen.

Anfahren

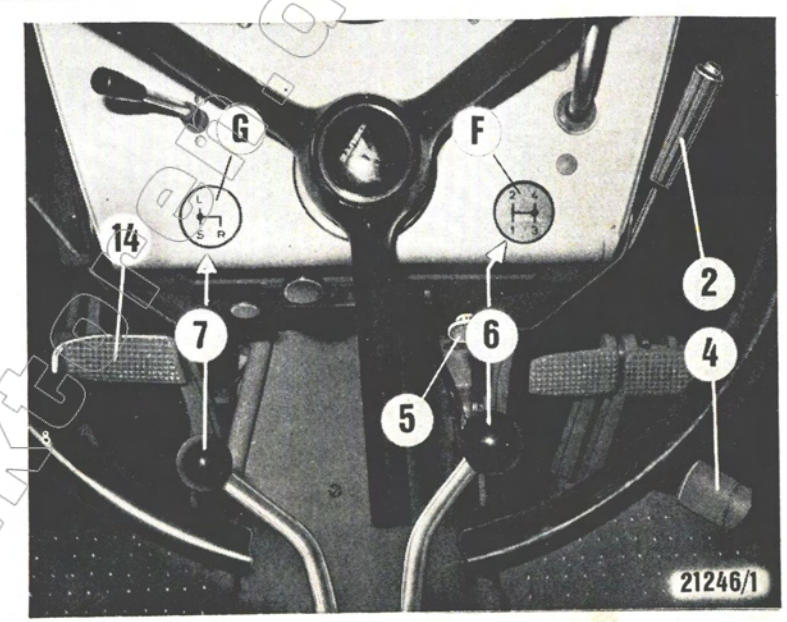


Bild 15 **D 40 06** + **D 45 06** synchronisiert

(Gruppenschalthebel **D 25 06** — **D 45 06** unsynchronisiert siehe Bild 5)

Anfahren

a) Auskuppeln (Fußhebel ⑭ — je nach Ausführung bis zum Anschlag oder bis zum federnden Widerstand durchtreten).

b) Gruppenwählhebel ⑦ in die gewünschte Gruppe einlegen.

c) Für Transportfahrten Gangschalthebel ⑥ in den der **Anfahrtlast** entsprechenden Gang einlegen. Zum Arbeitseinsatz auf dem Feld den der erforderlichen **Geschwindigkeit** entsprechenden Gang wählen.

d) Motordrehzahl erhöhen, Kupplungsfußhebel langsam zurücknehmen und gleichzeitig die Handbremse lösen.

e) Nach dem Anfahren Fuß vom Kupplungsfußhebel nehmen.

Aufwärtsschalten (synchronisiert und nicht synchronisiert)

a) Auskuppeln und gleichzeitig Drehzahl verringern.

b) Gangschalthebel ⑥ in den nächsthöheren Gang einlegen. (Schalthebel nicht ruckartig einschalten, sondern andrücken und einlegen.)

c) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

www.deutz-traktoren.de

Zurückschalten (synchronisiert)

a) Fahrgeschwindigkeit dem nächstkleineren Gang anpassen.

b) Auskuppeln und den Schalthebel ⑥ mit leichtem Druck in die Schaltkulisse des nächstkleineren Ganges einlegen.

c) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

Zurückschalten (nicht synchronisiert)

a) Fahrgeschwindigkeit dem nächstkleineren Gang anpassen.

b) Auskuppeln und den Schalthebel ⑥ in Leerlaufstellung bringen.

c) Wieder einkuppeln und Motordrehzahl mit dem Fußhebel ④ kurzzeitig erhöhen, schnell auskuppeln und den kleineren Gang einlegen.

d) Einkuppeln und Drehzahl erhöhen.

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

Anmerkung

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

Anhalten

a) Fahrgeschwindigkeit verringern.

b) Auskuppeln, Gang- und Gruppenschalthebel auf Leerlauf stellen. Wenn erforderlich abbremsen. Handbremse ② (Bild 15) 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

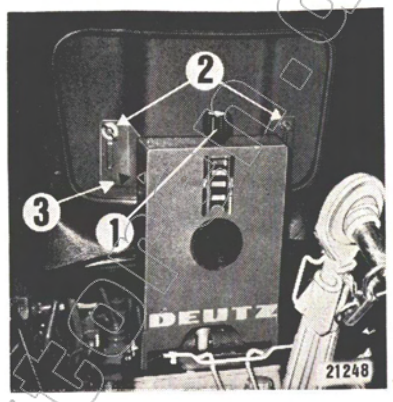


Bild 16

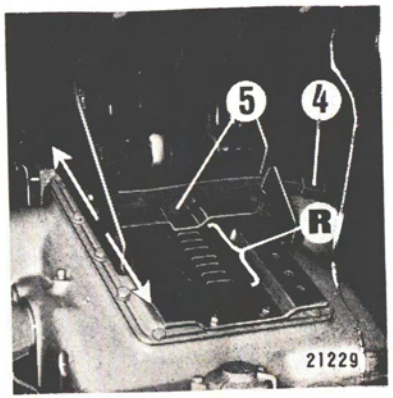


Bild 17

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

Die Einstellung erfolgt bei belastetem Sitz (Fahrer aufgesessen).

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

Hebel anschließend wieder einrasten ⑤.

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

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

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

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

www.deutz-trakkon.de

Bereifung

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

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

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

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

Der Reifendruck muß betragen:	auf dem Acker	auf der Straße
Vorderräder	2,0 atü	2,0 atü
Hinterräder 4–6 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 25 06 + D 30 06

Vorderräder
- Standard: 5,50–16 AS Front 4 ply – Felge 4,00 E×16
- nach Wahl: 6,00–16 AS Front 6 ply – Felge 4,00 E×16

Hinterräder
- Standard: D 25 06 = 8,3/ 8–32 AS 4 ply – Felge W 8×32
  D 30 06 = 9,5/ 9–32 AS 4 ply – Felge W 8×32
- nach Wahl: 11,2/10–28 AS 6 ply – Felge W 10×28
  12,4/11–28 AS 4 ply – Felge W 10×28

D 40 06

Vorderräder
- Standard: 5,50–16 AS Front 4 ply – Felge 4,00 E×16
- nach Wahl: 6,00–16 AS Front 6 ply – Felge 4,00 E×16
  6,50–16 AS Front 6 ply – Felge 4,50 E×16
  7,50–16 AS Front 6 ply

Hinterräder
- Standard: 12,4/11–28 AS 6 ply – Felge W 10×28
- nach Wahl: 9,5/ 9–36 AS 6 ply – Felge W 8×38
  12,4/11–32 AS 6 ply – Felge W 10×28

D 40 06 A (Allrad)

Serienbereifung: vorn 7,50–18 extra Spezial (6 ply) Hochstollenprofil
hinten 12,4/11–32 AS (6 ply)

D 45 06

Vorderräder
- Standard: 6,00–16 AS Front 6 ply – Felge 4,00 E×16
- nach Wahl: 6,50–16 AS Front 6 ply – Felge 4,50 E×16
  7,50–16 AS Front 6 ply

Hinterräder
- Standard: 9,5/ 9–36 AS 6 ply – Felge W 8×38
- nach Wahl: 12,4/11–32 AS 6 ply – Felge W 10×28
  14,9/13–28 AS 6 ply

D 45 06 A (Allrad)

Serienbereifung: vorn 7,50–18 extra Spezial (6 ply) Hochstollenprofil
hinten 12,4/11–32 AS (6 ply)

Zusätzlicher Ballast (auf Wunsch)

Ballastgewichte am Vorderachslagerbock

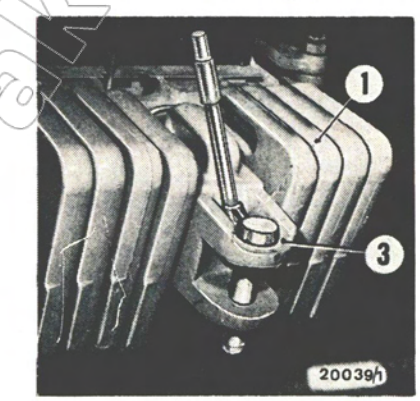


Bild 18

Ballastgewichte an den Hinterrädern



Bild 19

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

Frontballast im Vorderachslagerbock . 60 kg oder 60+32 kg

zusätzlich Ballastträger . . . . . 35 kg

Frontballast am Vorderachslagerbock ① (außen):
bis 11 Gewichte à 25 kg . . . . . = 275 kg

Bei angebauter Rangierkupplung ③ nur bis 8 Gewichte.

Hinterrad-Ballast

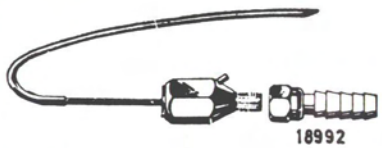
Für Scheiben- und Spurverstellräder ② . . . . . 160 kg
240 kg

www.deutz-traktoren.de

Wasserballast

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

Zubehör:



Kombiniertes Wasserfüll- und Entleerungsventil (Hanauer Maus).

Bild 20

Einfüllen des Wassers (Bild 21)

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.

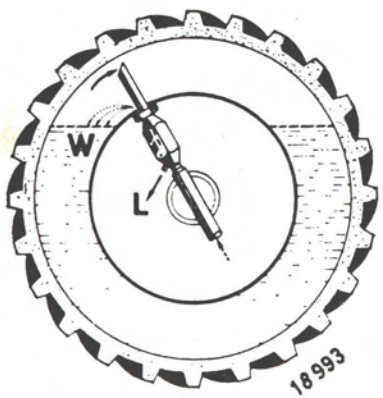


Bild 21

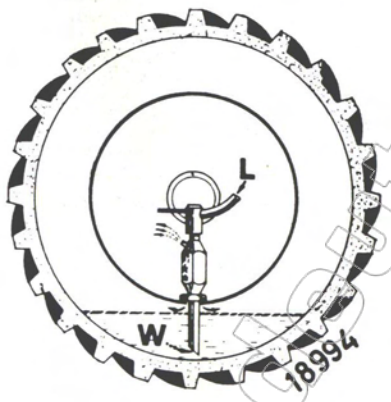


Bild 22

Entleeren der Reifen (Bild 22)

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.

Gewichtserhöhung von Traktoren durch Wasserfüllung (Beispiel)

Reifengröße AS	Gewichtserhöhung für 1 Reifen durch Wasserfüllung ca. kg	Angaben zur Bereitung der Frostschutzlösung		Gewichtserhöhung für 1 Reifen mit Frostschutzlösung ca. kg
		Bedarf an Chlormagnesium ca. kg	Menge des benötigten Wassers Liter	
9,5/ 9—32	80	34	58	92
11,2/10—28	90	38	66	104
12,4/11—28	125	53	91	144

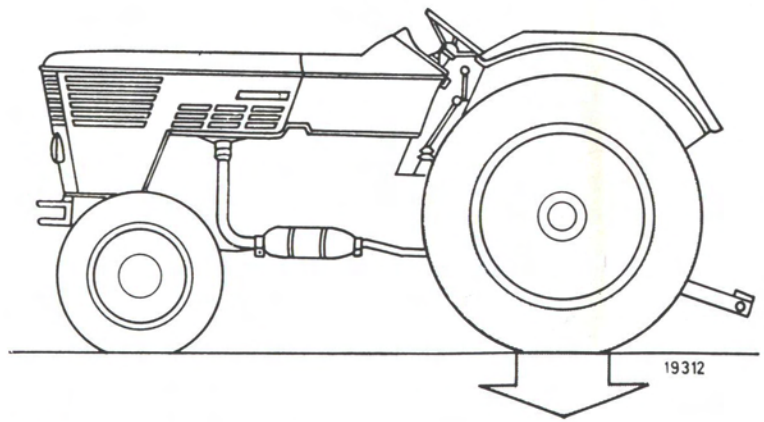


Bild 23

Weitere Angaben können den entsprechenden Schriften der Reifenindustrie entnommen werden.

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

www.oldtz-traktoren.de

Spurverstellung

Scheibenräder – vorn und hinten

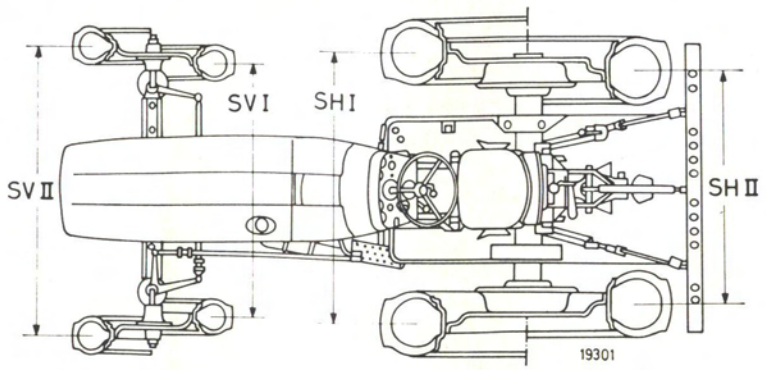


Bild 24

Durch Umsetzen der Vorder- und Hinterräder kann die Spur von SV I = 1260 mm, auf SV II = 1420 mm und von SH I = 1250 mm, auf SH II = 1520 mm erweitert werden.

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.

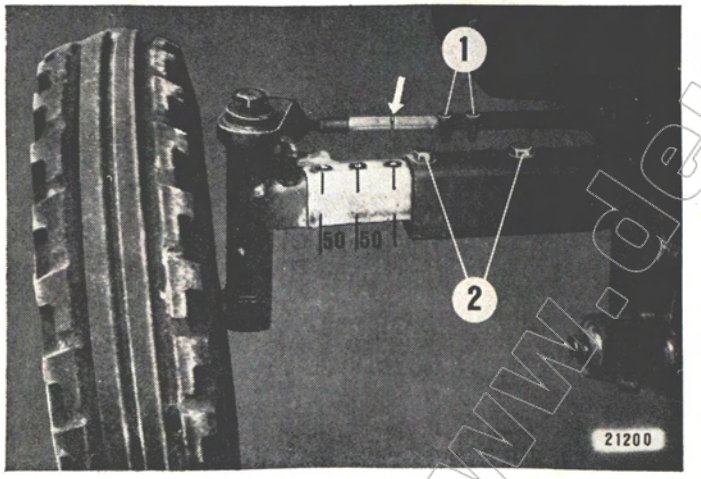


Bild 25

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:

Bei Bereifung 5,00 – 16, 5,50 – 16, 6,00 – 16, 7,50 – 16 AS Front

Kleinste Spurweiten	bis	größte Spurweite
1260 – 1360 – 1460 – 1560 – 1660 – 1760 – 1860 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 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 Klemmenschrauben 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.

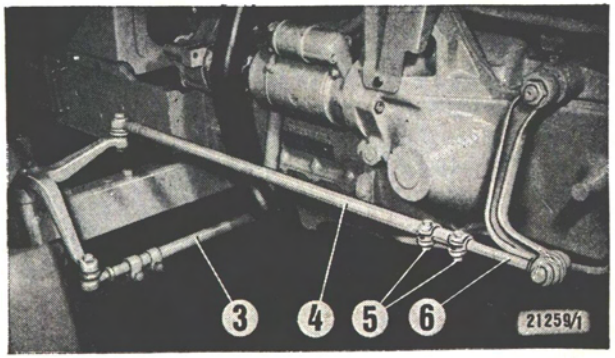


Bild 26

www.deutz-traktoren.de

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.

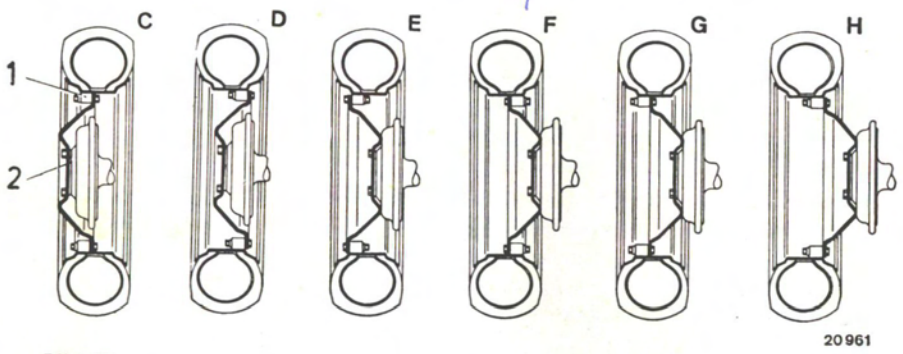


Bild 27

Bei Bereifung 9–32 AS, 9–36 AS, 10–28 AS, 11–28 AS, 11–32 AS sind nachstehende Spurweiten möglich:

C – D – E – F – G – H

1220 – 1320 – 1440 – 1540 – 1630 – 1730 mm

Bei Bereifung 13–28 (D 45 06) sind nachstehende Spurweiten möglich:

D – E – F – G – H

1320 – 1420 – 1520 – 1620 – 1720 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 bestmöglichste Übertragung der Motorkraft auf die Triebräder erfolgt.

Es stehen 3 Funktionen der Regelhydraulik zur Verfügung

a) Lagerregelung

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.).

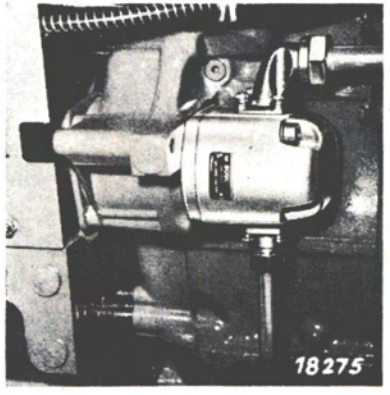


Bild 28

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

Die Förderleistung beträgt bei voller Motordrehzahl
25,4 l/min bei D 25 06 und D 40 06,
26,8 l/min bei D 30 06,
27,2 l/min bei D 45 06,
der Betriebsdruck beträgt ca. 175 bar.

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.

www.deutz-traktoren.de

Dreipunkt-Kupplung

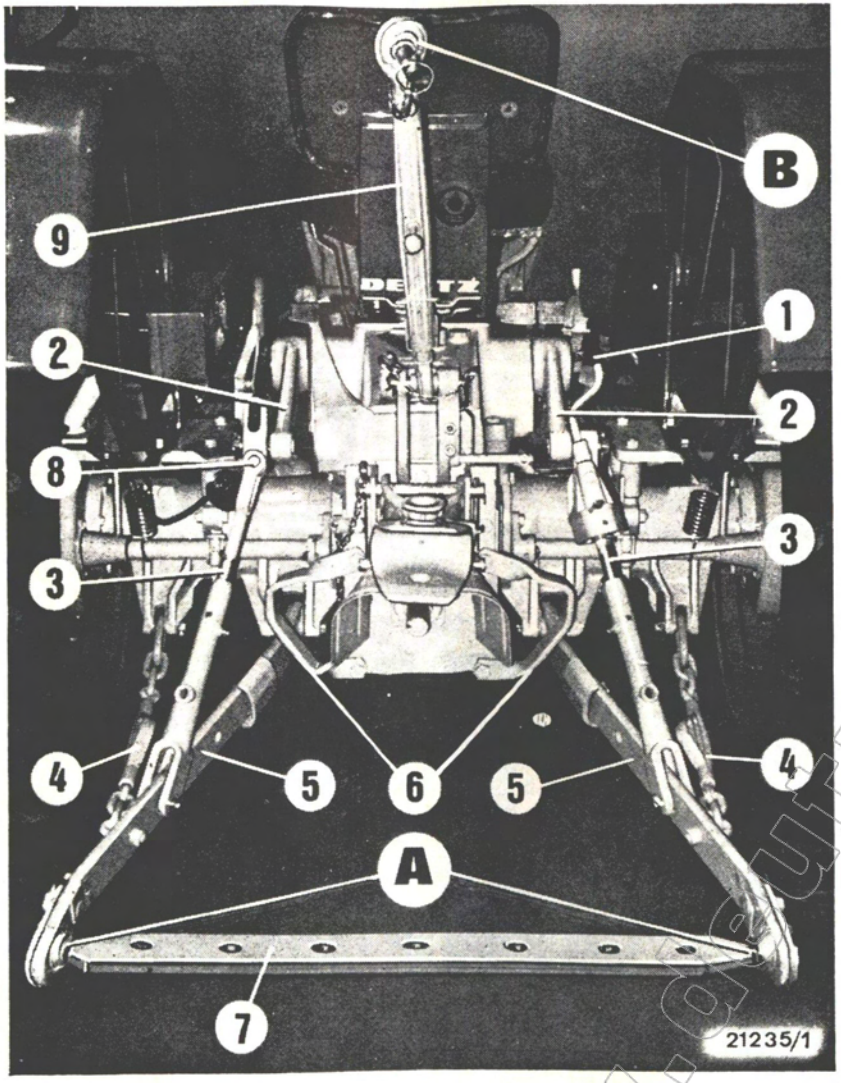


Bild 29

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

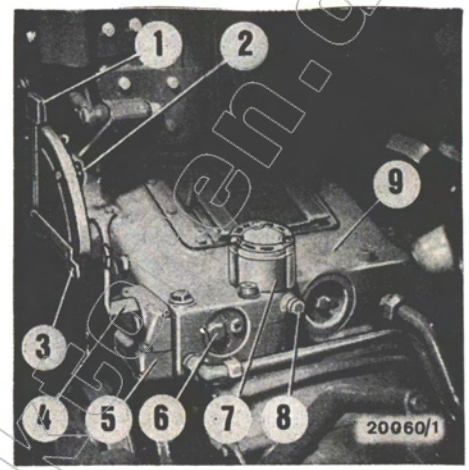


Fig. 30

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

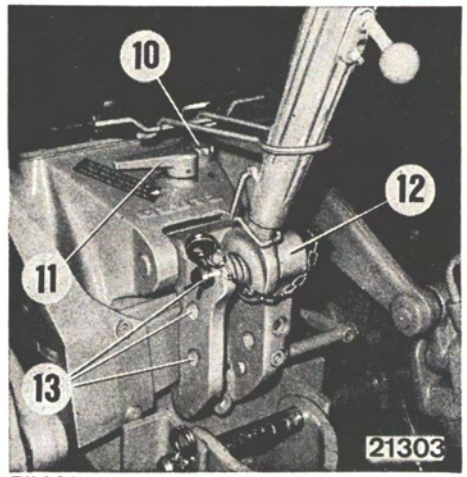


Bild 31

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

www.deutz-traktoren.de

Bedienung des Krafthebers

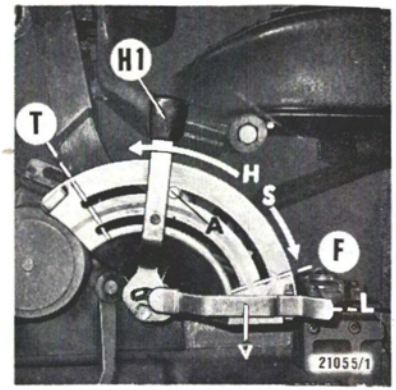


Bild 32

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

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.

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 33

Das Arbeitsgerät wird an 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–.

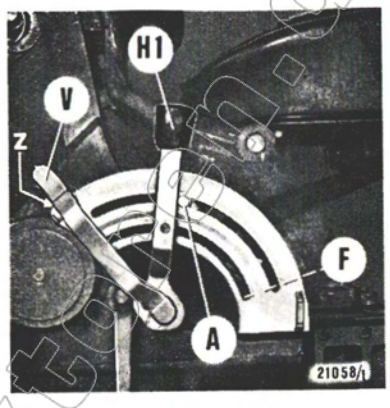


Bild 34

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

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

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

Der erforderliche Tiefgang wird vor Beginn der Arbeit eingestellt. Steuerhebel H 1 (Bild 34) in Stellung „Freigang" –F– bringen. Anfahren – und das Gerät soweit in den Boden einziehen lassen, daß die gewünschte Arbeitstiefe durch Verstellen des Steuerhebels in Richtung – Heben – eingestellt werden kann. Diese Hebelstellung mit dem Verstellanschlag fixieren. Zum Nachregeln mit der Hand bei Bodenstrukturänderungen, kann der Steuerhebel durch seitliches Abdrücken über den Anschlag hinweg geführt werden.

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

3. **Freigang** (Schwimmstellung)
   Steuerhebel H 1 auf unteren Anschlag am Steuersegment –F– bringen (Bild 34). (Die Stellung des Systemwählhebels spielt keine Rolle.)

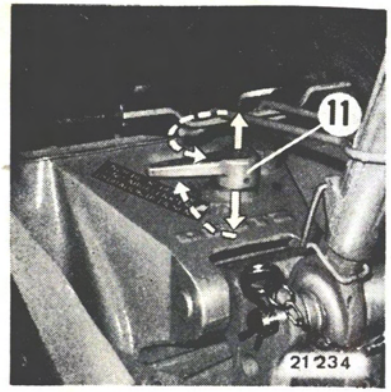
   Für „Freigang" kommen Geräte in Betracht, die mit eigenem Fahrgestell oder Kufen auf dem Boden geführt werden (z. B. Drillmaschinen, Fräsen usw.).

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

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

www.deutz-traktoren.de

Höhenbegrenzung der Anhängeschiene auf Normhöhe



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.

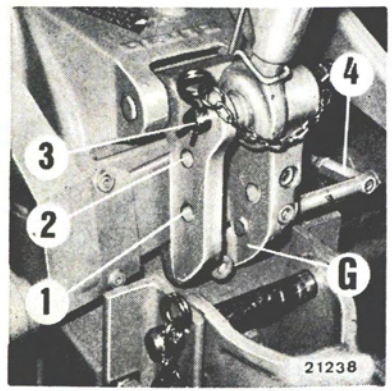
Bild 35

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

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

Auf keinen Fall Arbeitsgeräte an die Geberfeder oder dem oberen Lenker anhängen. Dies führt zu Funktionsstörungen u. Beschädigungen der Regelhydraulik.

Einstellen der Geberempfindlichkeit bei Zugkraftregelung



Die wechselseitigen Zug- und Druckkräfte bei Zugkraftregelung werden vom oberen Lenker auf die Geberschwinge −G− und von hier über das Regelgestänge ④ auf das Regelsteuergerät übertragen. Die Geberschwinge ist mit einer starken Feder 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.

Bohrungen ① = empfindlich
Bohrung ② = weniger empfindlich

Bild 36

Als grobe Regel gilt, daß der Geber nicht am Druck- oder Zuganschlag blokkieren 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 ③ dient zum Einhängen des Oberlenkers für Transportfahrten oder für Geräte, die keiner Regelung bedürfen.

Einstellung der Dreipunktkupplung

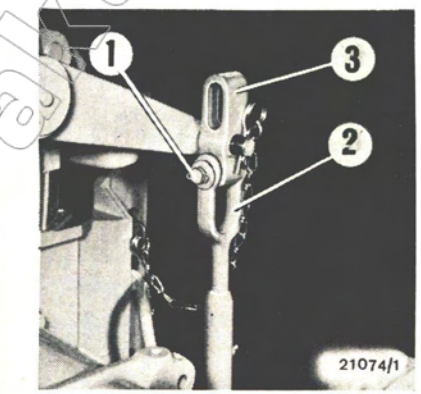


Fig. 37

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.

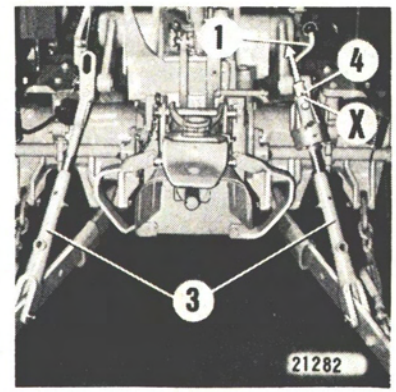


Bild 38

Hubstangen
Die Hubstangen ③ sind durch Verdrehen der Führungshülsen in der Länge verstellbar. (Auf gleichmäßige Verstellung achten.)
Damit kann der gesamte Hubbereich der Dreipunktkupplung höher oder tiefer gelegt werden.
Verkürzen =
große Aushebehöhe, z. B. für Transportfahrten, jedoch geringe Einzugstiefe in den Boden.
Verlängern =
geringe Aushebehöhe, jedoch größerer Tiefgang des Arbeitsgerätes.

www.schutz-traktoren.de

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 ④ dient zur Sicherung gegen unbeabsichtigtes Verdrehen. Vor dem Betätigen der Kurbel die Hülse hochziehen. Sicherungsstift —×— beachten.

Bei Drehpflügen müssen beide Hubstangen gleich lang sein.

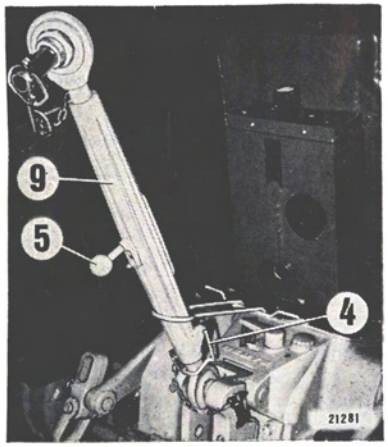


Bild 39

Verstellen des Oberlenkers

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

Verkürzen =
vorderer Teil des Gerätes tiefer

Verlängern =
hinterer Teil des Gerätes tiefer

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

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

R = rechts = Verkürzen

L = links = Verlängern

Verdrehsicherung ④ wieder anklappen.

Seitenstabilisierung der unteren Lenker

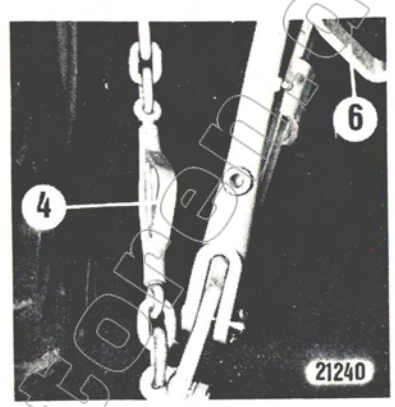


Bild 40

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 rückärts, möglichst genau an das aufzunehmende Gerät heranfahren.

2. Mit dem Steuerhebel „Freigang" einstellen.

3. Kugelkupplungspunkte der unteren Lenker mit den entsprechenden Kupplungszapfen 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.

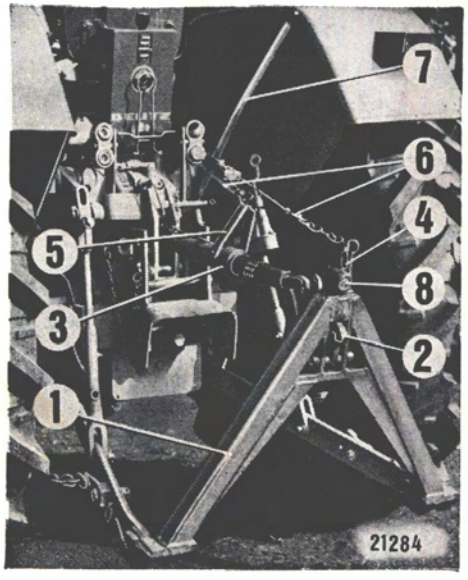
www.deutz-traktoren.de

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 3 u. 4

7 = Handhebel zur Betätigung des Seilzuges

8 = Führungsrolle

Bild 41

Achtung!

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

www.deutz-traktoren.de

Bedienung der DEUTZ-HITCH

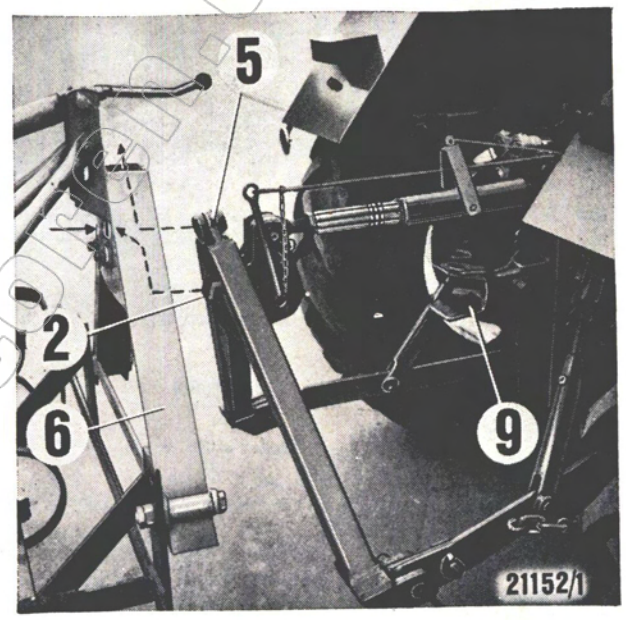


Bild 42

Zur Arbeit mit der DEUTZ-HITCH wird die Anhängekupplung ⑨ abgeklappt – oder besser abgenommen.
Anhängegeräte können bei angebauter „HITCH" nur in der Anhängekupplung aufgenommen oder an das Zugpendel angehängt werden. Die Dreipunktkupplung muß bis auf Maximalhöhe ausgefahren werden.

Ankuppeln von Arbeitsgeräten

Teleskop-Oberlenker mit Handhebel ⑦ (Bild 41) 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 41).

Dreipunktkupplung weiter senken und auskuppeln.

Die Funktionen 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

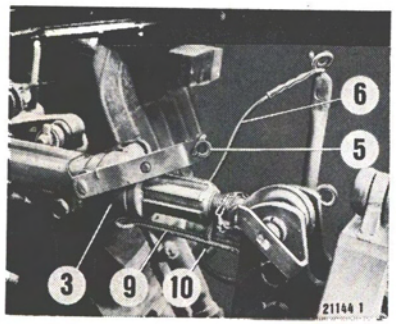


Bild 43

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.

R = rechts = Verkürzen

L = links = Verlängern

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

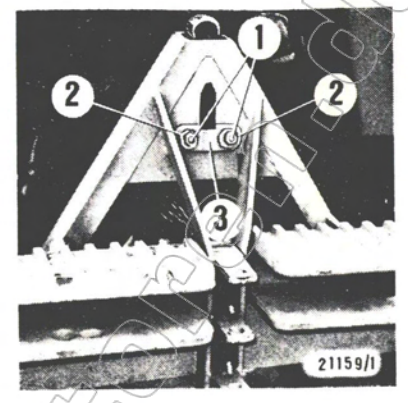


Bild 44

Justierung der Sperrplatte

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

Justierung

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

Anmerkung

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

1. der Sperrhaken nicht einrastet!
   - Sperrplatte steht zu hoch.
   - Beim Ankuppeln Oberlenker entriegeln.
   - Schlepper-Dreieck klemmt durch vorstehende Schweißnähte oder Farbe. (Schlepper- und Geräte-Dreieck säubern.)
   - 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.

www.deutz-traktoren.de

Zusatzsteuergeräte

Neben dem fest eingebauten Regelsteuergerät, welches mit dem Hauptsteuerhebel –H 1– (Bild 32) 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 46).

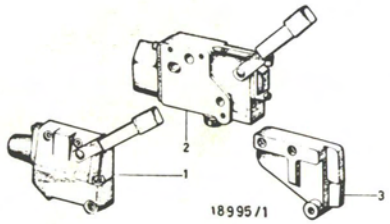


Bild 45

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 46).

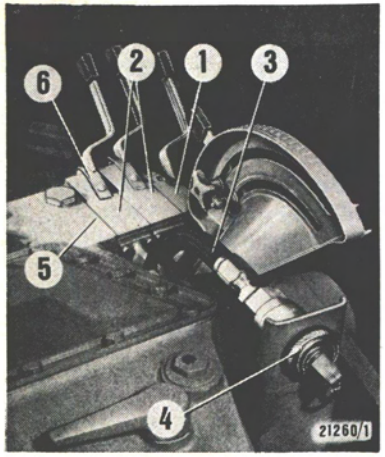


Bild 46

Die Steuerung der Ölversorgung der Arbeitszylinder bei lösbaren Arbeitsgeräten erfolgt über Schlauchleitungen ③ mit sogenannten Abreißkupplungen ④ oder Schnellkuppler (Bild 47). (Remote-Control)

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

An- und Abkuppeln der Hydraulik-Leitungen



Bild 47

Schnellkupplungen

1. Starre Kupplung

a) Federbelastete Hülse ① zurückschieben (Pfeil)

b) Stecker ② einsetzen oder herausziehen.

c) Beim Einsetzen darauf achten, daß die Kugeln in die Rille ③ des Steckers eingreifen, dann Hülse loslassen.

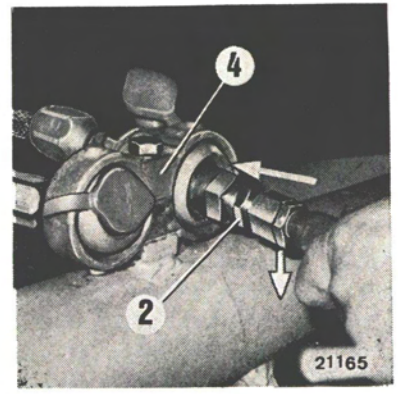


Bild 48

2. Kugelgelenk-Kupplung
Die Kupplungsstücke sind in Abreißhaltern ④ gelagert.

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

a) A n k u p p e l n
Stecker ② ansetzen und durch Druck in Pfeilrichtung einrasten.

b) A b r e i ß e n
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.

www.deutz-traktoren.de

Ankuppeln der Hydraulikleitungen unter Druck

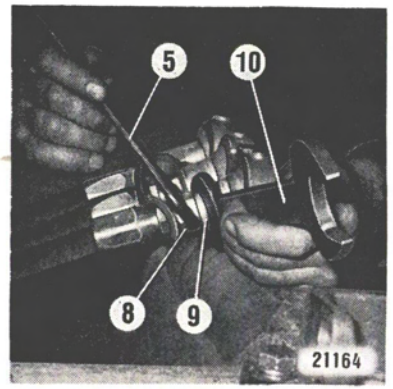


Bild 49

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

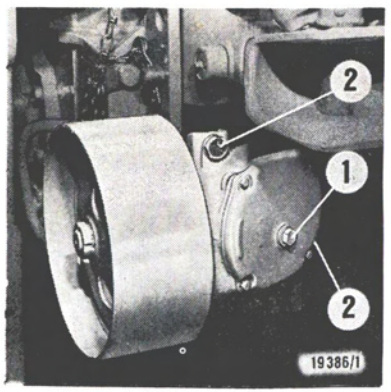


Bild 50

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 Riementrieb in geeigneter Form schützen.

Anhängekupplung

Die Anhängekupplung 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 (ab Zapfwellenende 205 oder 360 mm).

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 51). 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 zugelassen (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 aufgesetzt werden. Das Zapfwellenende ist vor Beschädigungen zu schützen und ständig leicht eingefettet zu halten.

www.deutz-traktoren.de

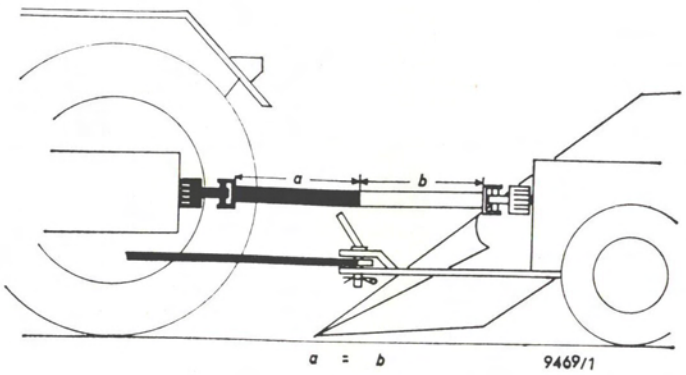


Bild 51

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 Genlenkwellen benutzen. Vor dem Aufschieben der Gelenkwelle — Zapfwelle säubern.

Wartung und Pflege

Motor

D 25 06 — D 30 06

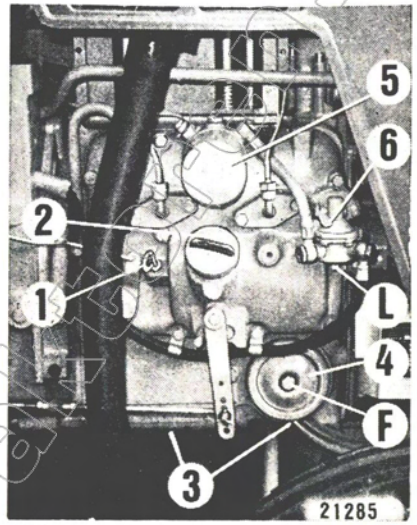


Bild 52

1 = Ölmeßstab
2 = Öleinfüllstutzen
3 = Ölablaßschraube
4 = Motor-Ölfilter
5 = Kraftstoffilter
6 = Kraftstofförderpumpe

D 40 06 — D 45 06

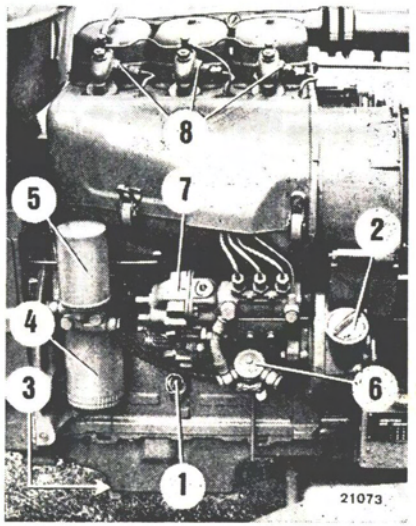


Bild 53

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

Alle Wartungsarbeiten sind bei abgestelltem Motor durchzuführen.

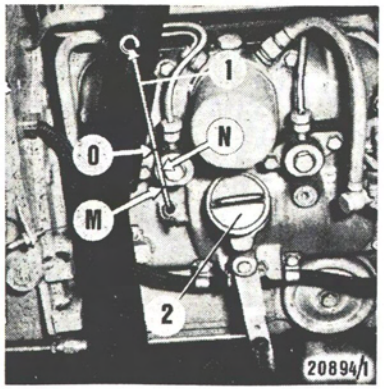


Bild 54

D 25 06 — D 30 06

Ölstandskontrolle

Der Ölstand ist täglich mit dem Meßstab ① zu prüfen. Der Traktor darf hierbei nicht schräg stehen. Der Meßstab muß vorher mit einem faserfreien Lappen abgewischt werden. Der Ölstand ist richtig, wenn er innerhalb der Markierungen O u. M liegt —N—. Reicht der Ölstand nur bis zur unteren Markierung, muß sofort Öl nachgefüllt werden.
Öleinfüllstutzen ②

www.deutz-traktor.de

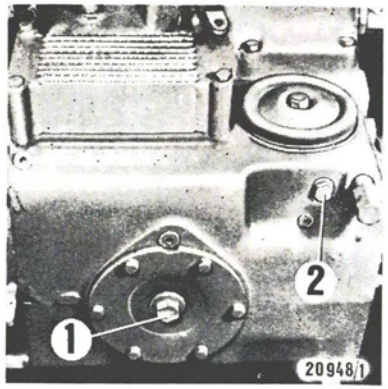


Bild 55

Ölwechsel

Wechselzeiten, Ölsorte und Menge – siehe Wartungsplan.

Zum Ölwechsel Ablaßschrauben ① und ② entfernen. Der Motor soll betriebswarm sein. Nach Ablauf des gesamten Öles, Schrauben wieder eindrehen (auf Dichtungen achten). Frischöl durch die Einfüllöffnung einfüllen.

Für Ölstandkontrolle und Ölwechsel muß das Fahrzeug auf einer waagerechten Fläche abgestellt werden.

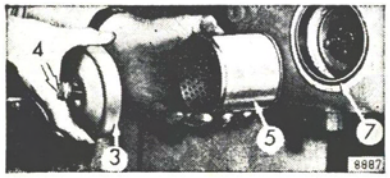


Bild 56

Motor-Schmierölfilter

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan) Filtereinsatz ⑤ in Dieselkraftstoff reinigen. Gleichzeitig muß das Gehäuse gründlich gesäubert werden. Beim Zusammenbau auf gute Abdichtung achten und, wenn erforderlich, Deckeldichtung ⑦ erneuern.

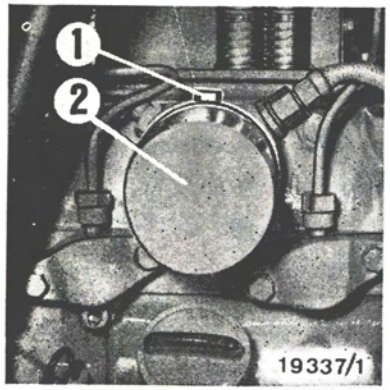


Bild 57

Kraftstoff-Filter

Wechselzeiten siehe Wartungstabelle. Filtertopf ② mit dem fest eingebauten Filter vorsichtig von der Dichtfläche abschrauben. Vor dem Abschrauben den Kraftstoffhahn an der Unterseite des Kraftstoffbehälters schließen. Dichtfläche von evtl. Schmutz säubern. Vor Anbau der neuen Filterpatrone die Gummidichtung leicht einölen und das Filter mit der Hand bis zum Anliegen der Dichtung aufschrauben, noch einmal auf gute Abdichtung kontrollieren und dann eine halbe Umdrehung weiter festziehen.

Vor dem anschließenden Probelauf des Motors zur Dichtheitskontrolle, Kraftstoffhahn öffnen und an Schraube ① entlüften (siehe Seite 53).

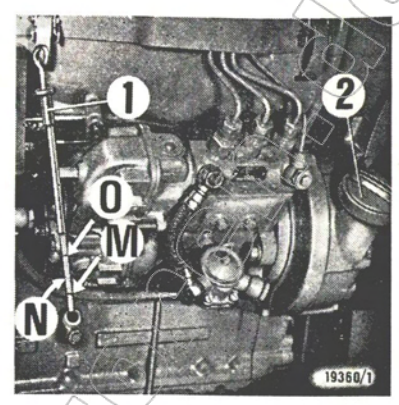


Bild 58

D 40 06 – D 45 06

Ölstandskontrolle

Der Ölstand ist täglich zu prüfen. Der Traktor darf hierbei nicht schräg stehen. Der Meßstab muß vorher mit einem faserfreien Lappen abgewischt werden. 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

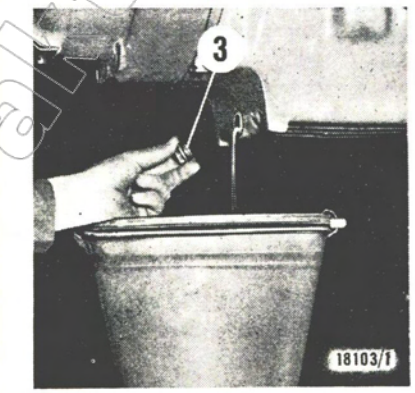


Bild 59

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 waagerechten Fläche abgestellt werden.

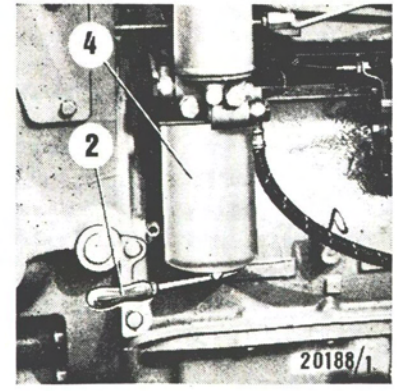


Bild 60

Motor-Schmierölfilter

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

Nr. der Filterpatrone A 1 H 4123.

www.oldtimer-traktor.de

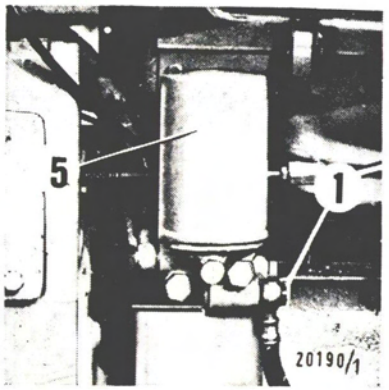


Bild 61

Kraftstoffilter ⑤

(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 53).

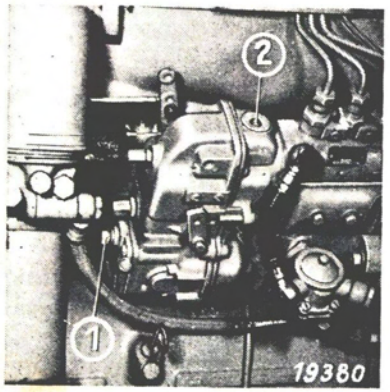


Bild 62

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.

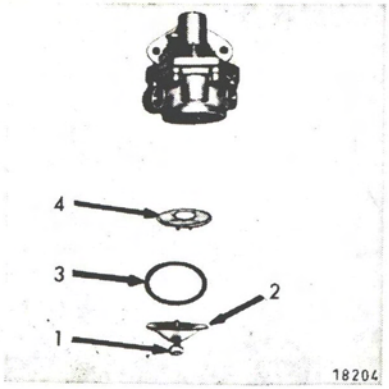


Bild 63

D 25 06 — D 45 06

Kraftstoffsieb der Förderpumpe reinigen

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

Nach dem Wiederanbau den Kraftstoffhahn öffnen und entlüften (s. Seite 53).

Entlüften D 25 06 — D 45 06

D 25 06 — D 30 06

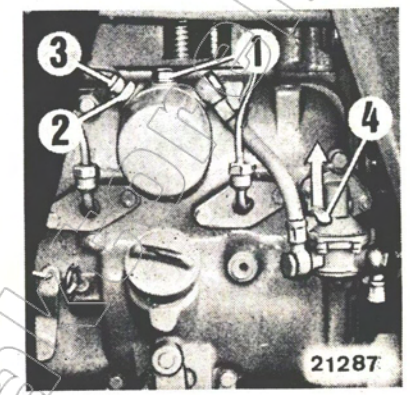


Bild 64

D 40 06 — D 45 06

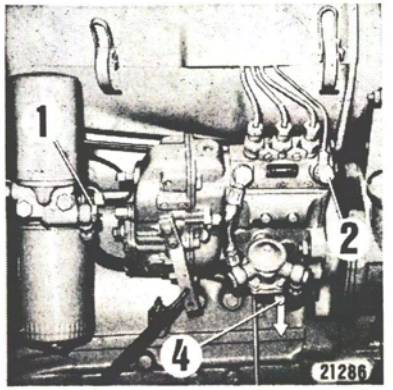


Bild 65

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

1. Schraube ① zwei bis drei Umdrehungen lösen und den Hebel ④ der Kraftstofförderpumpe solange betätigen, bis blasenfreier Kraftstoff an der Schraube austritt. (Betätigungsrichtung des Pumpenhebels beachten — Pfeil.) Schraube ① dann wieder festziehen.

2. **D 25 06** und **D 30 06**
   Hohlschraube ② und Reduzierschraube ③ lockern und Pumpenhebel ④ betätigen, bis der Kraftstoff blasenfrei austritt. Schrauben wieder festziehen.

   D 40 06 und **D 45 06**
   Schraube ② lockern, sonst wie bei D 25 06 und D 30 06.

www.kutz-traktor.de

D 25 06 — D 30 06

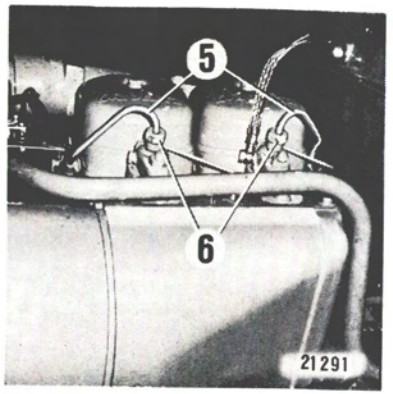


Bild 66

D 40 06 — D 45 06

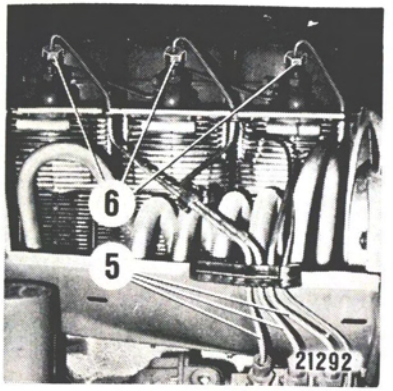


Bild 67

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.

Zur Beachtung!

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

Während des Entlüftens muß der Drehzahlverstellhebel ① (Bild 14) auf Vollast gestellt 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 eingelegtem Fahrgang etwas verschoben werden.

Luftkühlung

D 25 06 — D 30 06

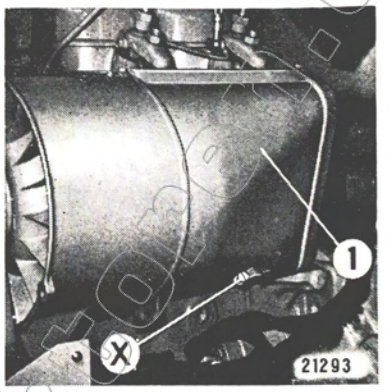


Bild 68

D 40 06 — D 45 06

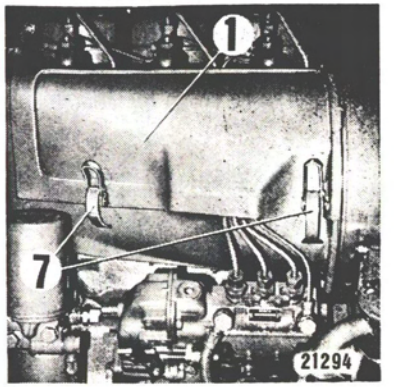


Bild 69

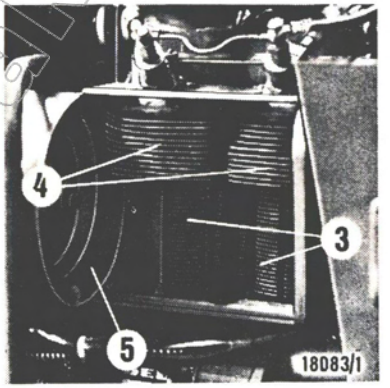


Bild 70

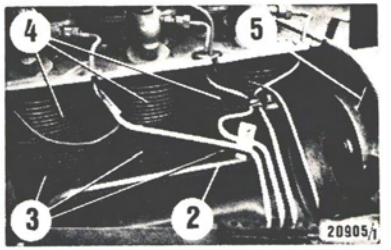


Bild 71

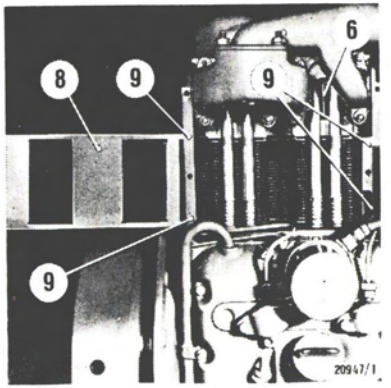


Bild 72

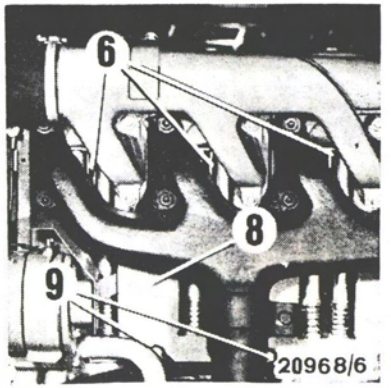


Bild 73

www.deutz-traktoren.de

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. (Bei **D 25 06** und **D 30 06** Schraube — × — lösen.)

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 Zylinderkopfrippen ⑥ sind besonders sauberzuhalten.

Ebenso müssen das Ölkühlrohr oder die Kühlschlange ② (Bild 71) (**D 40 06 — D 45 06**), der Luftkanal und das Lüfterrad ⑤ gereinigt werden.

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

Pflege des Trockenluftfilters



Bild 74

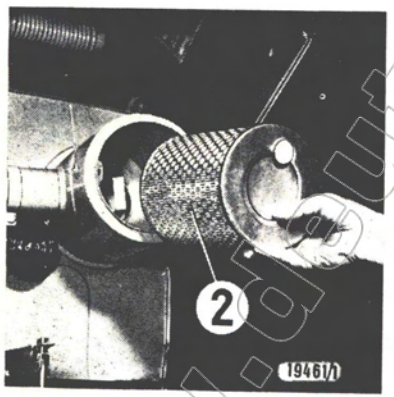


Bild 75

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

Ist ein Filterwächter (elektr. Unterdruckanzeige) eingebaut, wird die Verschmutzung der Filterpatrone durch ein gelbes Warnlicht (mit Filtersymbol) in der Kontrolleuchtenleiste angezeigte (Bild 4 = 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.

Das im Filtergehäuse angeschraubte Filzrohrfilter (Sicherheitspatrone) darf nicht gereinigt werden und wird deshalb im Gehäuse belassen.

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

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

Achtung!
Vor jedem Ausbau der Filterpatrone Motor abstellen.
Reinigung der Filterpatrone

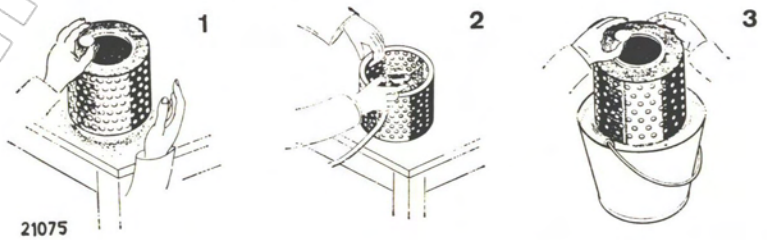


Bild 76

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.

www.deutz-traktoren.de

2. Ausblasen

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

3. Auswaschen

Filterpatrone nach Punkt 1 und 2 vorreinigen, dann in lauwarmem Wasser (ca. 40° C) mit einem Zusatz eines nicht- oder nur schwachschäumenden Haushaltsspülmittels (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 Filterpatrone: 233 9813.
Nach Zusammenbau des Luftfilters, Ansaugrohr und Muffenverbindung auf Dichtheit überprüfen. Schlauchbänder evtl. nachspannen.

Achtung!

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

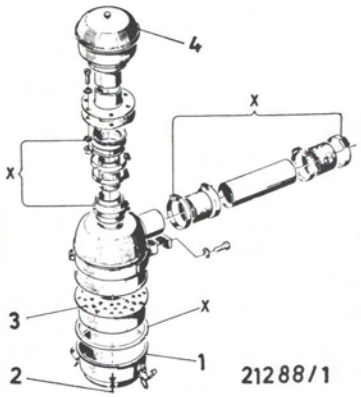


Bild 77

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.

Beim Zusammenbau auf gute Abdichtung der Stellen −×− achten Beschädigte Dichtungen und Verbindungsstücke sofort auswechseln.
Den Staubanfall im Vorabscheider (Sammelbehälter) ④ beobachten. Rechtzeitig leeren und reinigen.

Triebwerk

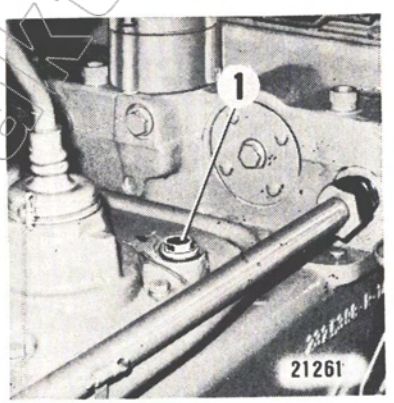


Fig. 78

Ölstand-Kontrolle

(Zeiten und Ölqualität s. Wartungsplan)

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

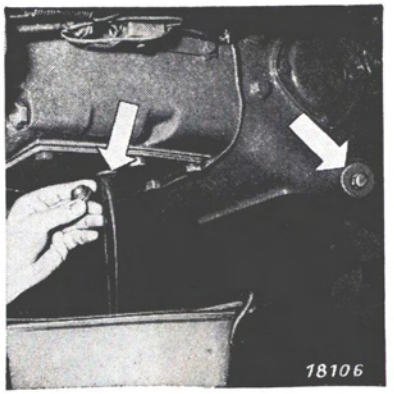


Bild 79

Ölwechsel

(Zeiten und Ölqualität s. Wartungsplan)

Zum Ölwechsel Ablaßschrauben (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 78).

www.deutz-traktoren.de

Hydraulikanlage (Kraftheber und Remote-Control)

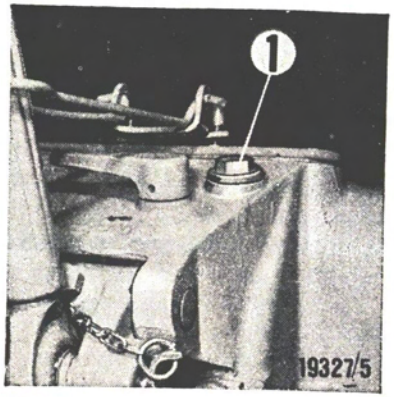


Bild 80

(Kontrollzeiten siehe Wartungsplan)

Ölstandskontrolle

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

Achtung!

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

Ölwechsel

(Wechselzeiten siehe Wartungsplan)

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

Zum Einfüllen des Öles muß ein feinmaschiges Sieb verwendet werden.

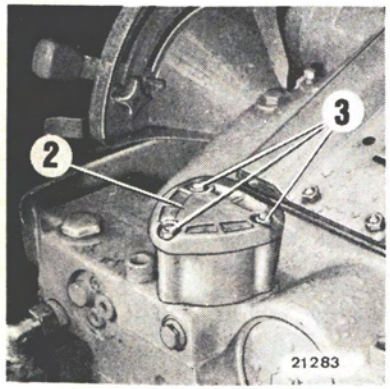


Bild 81

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 82

Lenkung

(Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

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

Ölstand bis zum Gewinde.

Nachstellarbeiten

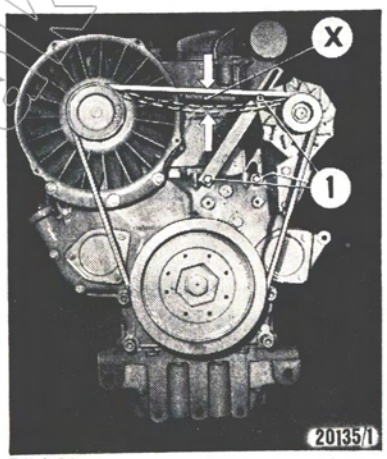


Bild 83

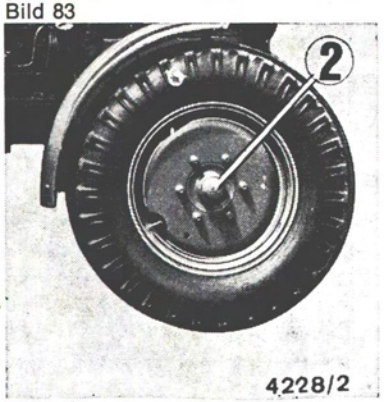


Bild 84

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

Keilriemenspannung

(Kontrolle siehe Wartungsplan)

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

Die Spannung –×– ist richtig, wenn sich der gespannte Keilriemen mit dem Daumen etwa 1,0 bis 1,5 cm eindrükken 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.

www.deutz-trakt-prinzip.de

Nachstellen der Bremsen

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es unbedingt erforderlich, daß beide Bremssysteme alle 600 Betriebsstunden einer gründlichen Überprüfung unterzogen werden. Diese Arbeit **muß** in einer KD-Werkstatt durchgeführt werden. Eine zwischenzeitliche Nachstellung des Bremsgestänges wird erforderlich, wenn der Fußhebelweg auf Grund abgenutzter Beläge zu groß geworden ist.

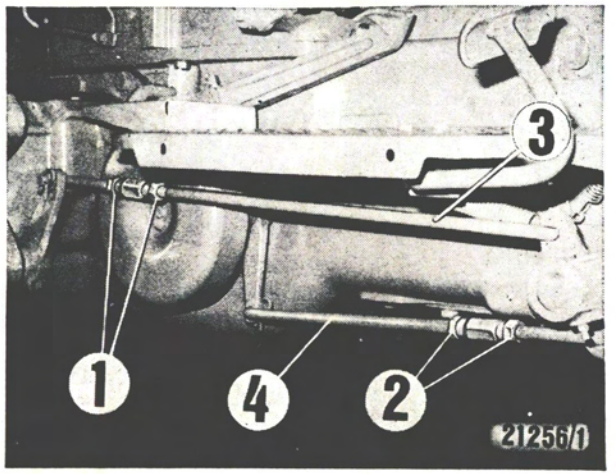


Bild 85

Zum Nachstellen der Hinterradbremsen werden die Kontermuttern ① der Spannhülsen an beiden Bremszugstangen ③ (links und rechts) gelöst und die Hülse soweit verdreht, bis der Totgang beider Fußhebel — gemessen an der Fußauflage — ca. 30 mm beträgt. Anschließend die Muttern wieder gut festziehen. Es ist unbedingt darauf zu achten, daß beide Bremsen bei verriegelten Fußhebeln gleichzeitig ansprechen.

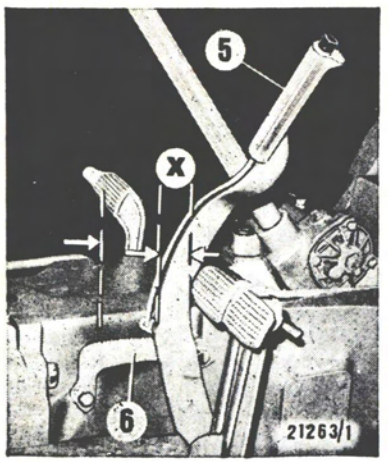


Bild 86

Handbremse

Die Zahnraste 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.

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.

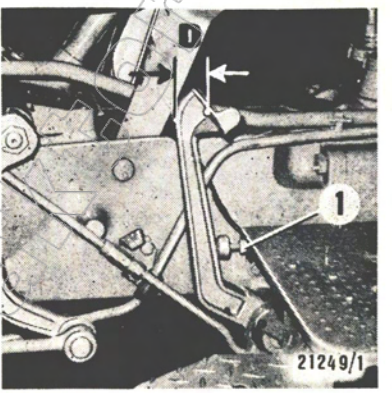


Bild 87

Fahrkupplung

Einstellschraube ① entkontern und so weit verstellen, daß das Spiel —D— 30 mm wieder erreicht wird. Schraube anschließend wieder kontern.

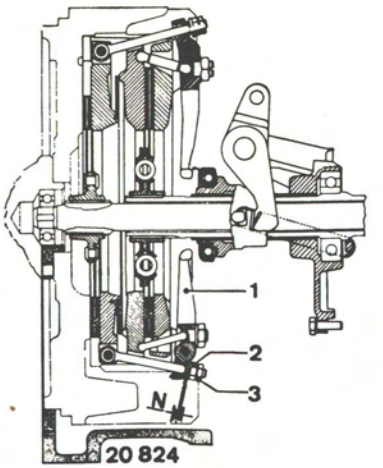


Bild 88

Zapfwellenkupplung (Variante —F—)

Falls die Zapfwellenkupplung nach dem Einstellen der Fahrkupplung zu früh ausrückt, muß das Spiel —N— = 1,7 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 1,7 mm erreicht ist —N— (Fühllehre).

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

www.deutz-traktoren.de

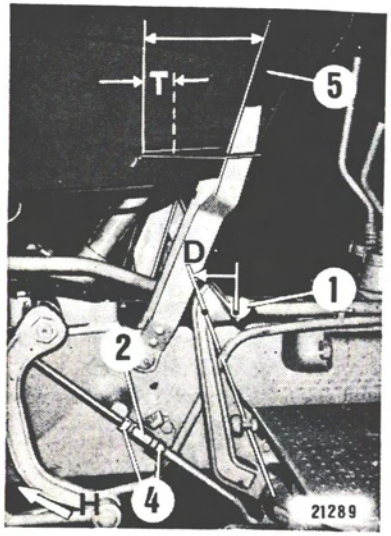


Bild 89

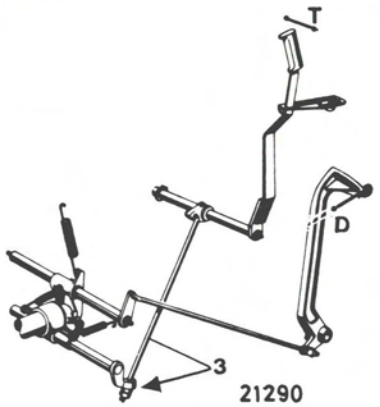


Bild 90

Fahrkupplung (Variante —**U**—) **D 45 06**

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 D 45 06

Druckstange ③ durch Verstellen der Muttern (Pfeil) soweit verkürzen, bis am Hebel ⑤ ein Totgang von ca. 23—25 mm erreicht wird. Muttern wieder kontern. Die Druckstange ist nach Abnahme des eVrschlußdeckels —H— unter dem Kupplungsgehäuse zugängig.

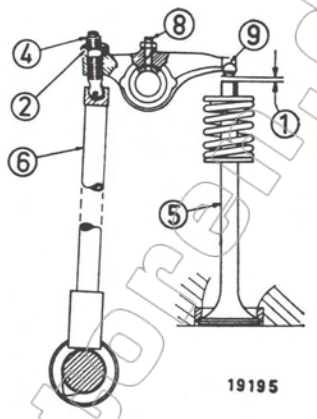


Bild 92

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 Kipphebeldaumen und Ventil muß sich nun die Fühllehre sowohl am Einlaßventil als auch am Auslaßventil e b e n 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 Kipphebeldaumen 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.

www.deutz-traktoren.de

Allradantrieb

(Variante —**A**— **D 40 06 A** — **D 45 06 A**)

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

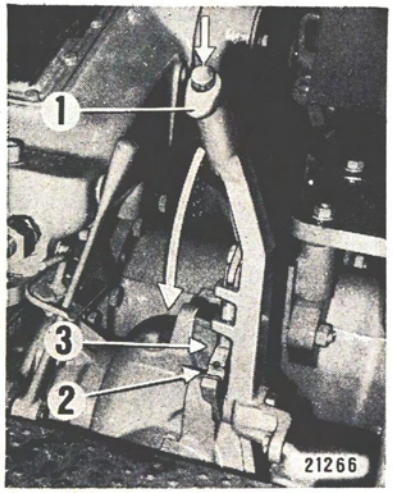


Bild 93

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.

Wartung

Ölschmierung (Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

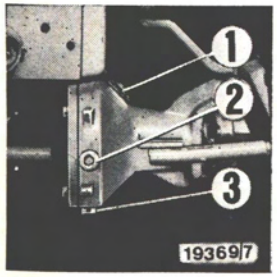


Bild 94

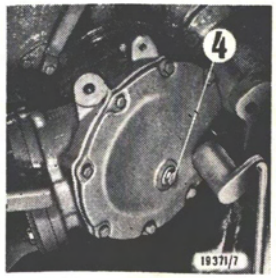


Bild 95

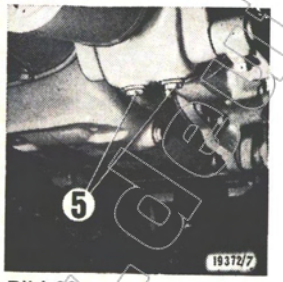


Bild 96

1 = Öl-Einfüllöffnung — Ausgleichgetriebe
2 = Öl-Kontrollschraube — Ausgleichgetriebe
3 = Öl-Ablaßschraube — Ausgleichgetriebe
4 = Öl-Kontroll- und Einfüllschraube — Vorderradantrieb
5 = Öl-Ablaßschrauben — Vorderradantrieb

Fettschmierung (Wartungszeiten siehe Wartungsplan)

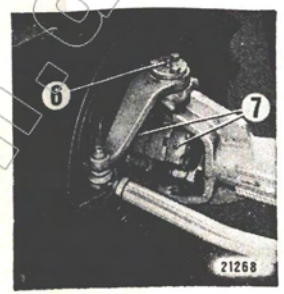


Bild 97

6 = Lagerbolzen — oben und unten
7 = Kreuzgelenke — links und rechts

Zur Beachtung!

Am Vorderradantrieb (Bild 96) müssen zum Ölablassen beide Schrauben entfernt werden.

Achtung!

Beim Einfüllen des Öles in das Ausgleichgetriebe (Bild 94), darf die Ölkontrollschraube ② nicht entfernt werden.

Öl langsam einfüllen und zwischenzeitlich warten, bis das Öl sich verteilt hat. Nach ca. 30 Minuten kann der Ölstand an der Schraube ② kontrolliert werden. Er muß bis zur Unterkante der Bohrung reichen.

www.deutz-traktoren.de

Elektrische Anlage

Batterie (12 Volt – 88 Ah)

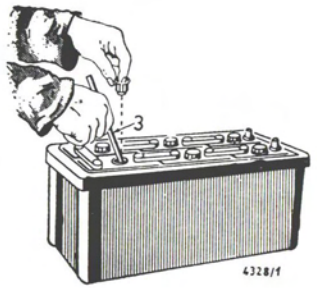


Bild 98

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.

Lichtmaschine (D 25 06 – D 30 06)
Die Lichtmaschine lädt während des Motorlaufes die Batterien. Die Aufladung wird durch die Kontrollampe am Schaltbrett überwacht. Bei eingestecktem Schaltschlüssel und laufendem Motor darf die Kontrollampe nicht leuchten. Leuchtet sie dagegen auf, so lädt die Lichtmaschine nicht oder nicht genügend. In diesem Falle ist die Spannung des Keilriemens zu überprüfen oder der Lichtmaschinenregler kontrollieren zu lassen, da sonst die Spannung der Batterien abnimmt und der Anlasser nicht mehr durchzieht.

Um die Startfreudigkeit des Motors zu erhalten, sollten Lichtmaschine und Anlasser wenigstens einmal jährlich in einer Spezialwerkstatt geprüft und gereinigt werden.

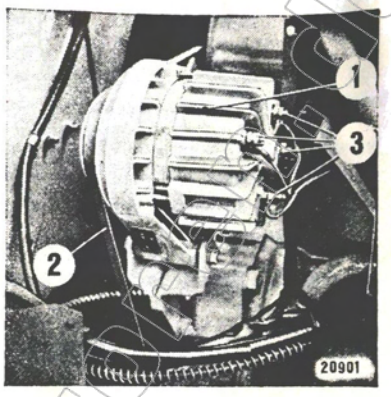


Bild 99

Drehstrom-Lichtmaschine
(D 40 06 – D 45 06)

Drehstrom-Lichtmaschinen geben schon bei Motor-Leerlauf Leistungen ab (Ladekontrolleuchte erlischt sofort nach Anspringen des Motors). Wichtig ist die richtige Spannung des Antriebskeilriemens ②. (Siehe Abschnitt Nachstellarbeiten – Spannung der Keilriemen, Seite 61, Bild 83.)

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

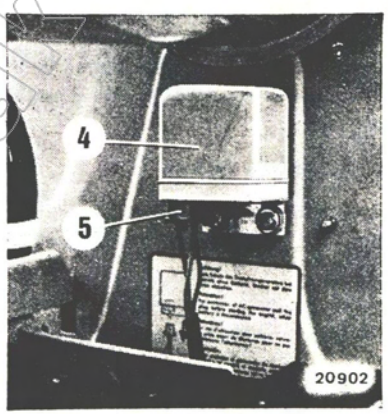


Bild 100

Nachstehende Punkte müssen unbedingt beachtet werden:

1. Bei laufendem Motor dürfen die Anschlüsse an Batterie, Lichtmaschine und Regler nicht gelöst werden (Gleichrichterbauteile werden sonst durch Überlastung zerstört).

2. Defekte Lade-Kontrollampe sofort ersetzen (sonst ungenügende Leistungsabgabe der Lichtmaschine).

3. Muß der Motor bei ausgebauter Batterie gestartet werden, darf die Fremdbatterie erst dann angesetzt werden, wenn die Stecker ⑤ vom Regler ④ abgezogen sind (Lichtmaschine gibt dann keine Spannung ab).

4. Bei Schweißarbeiten am Schlepper, 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 100) an der Lichtmaschine, sowie ⑤ am Reglerschalter müssen immer festsitzen. Bei losen Anschlüssen entstehen hohe Übergangswiderstände, die sich schädlich auf die Funktion des Reglers auswirken können.

www.deutz-traktoren.de

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 Zylinderkopfhauben abnehmen und Kipphebelräume mit einer Mischung aus Dieselkraftstoff 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-Konservierungsöl verwendet werden.

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

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

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

www.deutz-traktoren.de

Bitte Ihren KFZ-Papieren beifügen

FRITZMEIER

Bescheinigung

Dem Halter
des Fahrzeugs Herrn/Frau/Frl.: _____

Fahrgestell-Nr.: _____

Fabrikat/Typ: _____

wird bestätigt, daß das vorgenannte Fahrzeug

am _____

mit einer Umsturzschutzvorrichtung (USV) im Sinne von Abschnitt 24 § 11 der Unfallverhütungsvorschriften der Landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften (LBG)

Hersteller der USV **Georg Fritzmeier KG · 8011 Großhelfendorf**

Typ der USV bzw. Prüfzeichen der LBG _____

nach § 1 Abs. 2 der 25. Ausnahmeverordnung der StVZO vom 1. Juli 1976 (Bundesgesetzblatt I S. 1778) und nach der Einbauanleitung des Herstellers der USV ausgerüstet wurde.

Für die Umsturzschutzvorrichtung sowie deren Eignung für Fahrzeuge des vom Halter verwendeten Typs liegt ein Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr vor.

Der Beifahrersitz entfällt nach § 3 der 25. Ausnahmeverordnung zur StVZO aufgrund des vorliegenden Gutachtens eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr.
Ja/nein (Nichtzutreffendes bitte streichen)

_____ _____

Ort, Datum Ermächtigte Werkstatt Stempel/Unterschrift

Die vorstehend genannte Werkstatt ist von uns im Sinne der 25. Ausnahmeverordnung zur StVZO ermächtigt worden, Ackerschlepper mit Umsturzschutzvorrichtungen unseres Fabrikats entsprechend Abschnitt 24 § 11 der UVV der Landwirtschaftlichen Berufsgenossenschaften und den von uns mitgelieferten Einbauanleitungen nachzurüsten.

GEORG FRITZMEIER KG

GEORG FRITZMEIER KG · 8011 Großhelfendorf · Telefon 08095/6-1

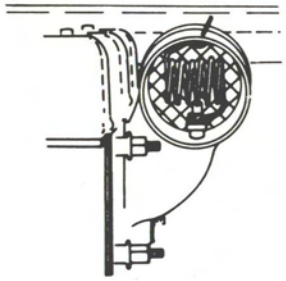
136 234

www.deutz-traktoren.de

Funktionsprüfung des Heizrohres bei F2/3L 912

Die Motoren F2/3L 912 sind mit einem Heizrohr ausgestattet, das am Anfang des Ansaugrohres angebracht ist.

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.



Vor Eintritt der kalten Jahreszeit und bei Startschwierigkeiten ist eine Funktionskontrolle des Heizrohres durchzuführen.

Zur Überprüfung der elektr. Funktion des Heizrohres ist auf Schaltstufe I des Glühanlaßschalters 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.

B e i b l a t t

zum Fahrzeugbrief des Fahrzeugs KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ, ...
Typ: D 4o o6 - S (Fg.-Nr.)

- Von diesem Beiblatt ist eine Ausfertigung nach § 7o Abs. 3a StVZO bei Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. -
Eine zweite Ausfertigung verbleibt im Fahrzeugbrief.

"a) Mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis Nr. 6o53/1, Nachtrag III, hat das Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt, daß - abweichend von

§ 6o Abs. 2 StVZO - der obere Rand des hinteren Kennzeichens je nach Bereifung bis 1274 mm über der Fahrbahn liegt.

b) Das Fahrzeug darf mit den in der Tabelle unter Nr. 1 aufgeführten Bereifungen auf den unter Nr. 2 zugeordneten Felgen ausgerüstet sein. Dabei hat die zulässige Hinterachslast den unter Nr. 3 in der betreffenden Zeile der Tabelle angegebenen Wert in kg.

c) Beim Transport lösbar angebauter Arbeitsgeräte hat die zulässige Vorderachslast je nach Bereifung den unter Nr. 4 in der betreffenden Zeile der Tabelle angegebenen Wert in kg.

d) Die zulässige Stützlast hat je nach Bereifung den unter Nr. 5 in der Tabelle angegeben Wert in kg"

1	2	3	4	5
Vorderradbereifung:				
5.5o-16 AS Fr. 4 PR	4.oo E x 16	-	1o6o	-
6.oo-16 AS Fr. 6 PR	4.oo E x 16, 5.ooFx16	-	14oo	-
6.5o-16 AS Fr. 6 PR	4.5o E x 16, 5.ooFx16	-	153o	-
7.5o-16 AS Fr. 6 PR	5.oo F x 16, 5.5oFx16	-	155o	-
Hinterradbereifung:				
9.5-36/6 PR	W 8x36	241o	-	91o
11.2-28/6 PR	W1ox28	238o	-	88o
11.2-32/6 PR	W1ox32	25oo	-	98o
12.4-28/6 PR	W1ox28, W11x28	25oo	-	98o
12.4-32/6 PR	W1ox32	25oo	-	98o
13.6-28/6 PR	W 11x28, W12x28	25oo	-	98o

Es wird hiermit bescheinigt, daß der vorstehende Text mit den Angaben der Allgemeinen Betriebserlaubnis Nr. 6o53/1 vom o9.o2.1973 Nachtrag III übereinstimmt.

Köln, den

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG

B e i b l a t t

zum Fahrzeugbrief des Fahrzeugs KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ, ...
Typ: D 4o o6 - S (Fg.-Nr.)

- Von diesem Beiblatt ist eine Ausfertigung nach § 7o Abs. 3a StVZO bei Fahrten mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. -
Eine zweite Ausfertigung verbleibt im Fahrzeugbrief.

"a) Mit der Allgemeinen Betriebserlaubnis Nr. 6o53/1, Nachtrag III, hat das Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt, daß - abweichend von

§ 6o Abs. 2 StVZO - der obere Rand des hinteren Kennzeichens je nach Bereifung bis 1274 mm über der Fahrbahn liegt.

b) Das Fahrzeug darf mit den in der Tabelle unter Nr. 1 aufgeführten Bereifungen auf den unter Nr. 2 zugeordneten Felgen ausgerüstet sein. Dabei hat die zulässige Hinterachslast den unter Nr. 3 in der betreffenden Zeile der Tabelle angegebenen Wert in kg.

c) Beim Transport lösbar angebauter Arbeitsgeräte hat die zulässige Vorderachslast je nach Bereifung den unter Nr. 4 in der betreffenden Zeile der Tabelle angegebenen Wert in kg.

d) Die zulässige Stützlast hat je nach Bereifung den unter Nr. 5 in der Tabelle angegeben Wert in kg"

1	2	3	4	5
Vorderradbereifung:				
5.5o-16 AS Fr. 4 PR	4.oo E x 16	-	1o6o	-
6.oo-16 AS Fr. 6 PR	4.oo E x 16, 5.ooFx16	-	14oo	-
6.5o-16 AS Fr. 6 PR	4.5o E x 16, 5.ooFx16	-	153o	-
7.5o-16 AS Fr. 6 PR	5.oo F x 16, 5.5oFx16	-	155o	-
Hinterradbereifung:				
9.5-36/6 PR	W 8x36	241o	-	91o
11.2-28/6 PR	W1ox28	238o	-	88o
11.2-32/6 PR	W1ox32	25oo	-	98o
12.4-28/6 PR	W1ox28, W11x28	25oo	-	98o
12.4-32/6 PR	W1ox32	25oo	-	98o
13.6-28/6 PR	W 11x28, W12x28	25oo	-	98o

Es wird hiermit bescheinigt, daß der vorstehende Text mit den Angaben der Allgemeinen Betriebserlaubnis Nr. 6o53/1 vom o9.o2.1973 Nachtrag III übereinstimmt.

Köln, den .....

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG

www.deutz-traktoren.de

Wartungs- und Inspektionstabelle für Typ: D 25 06 – D 45 06 **Wartungsarbeiten nur nach dieser Tabelle durchführen**	Übergabe	20	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000*)	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000
Nur von autorisierter DEUTZ-Werkstatt durchzuführen	×	×	×				×					×					×					×
1. Motor:																						
1.1 Motor-Ölwechsel HD-B *		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
1.1 Motor-Ölwechsel HD-C		×	×	×		×		×		×		×		×		×		×		×		×
1.2 Schmierölfilterpatrone austauschen/reinigen D 25 06 – D 30 06			×	×		×		×		×		×		×		×		×		×		×
1.3 Ventilspiel prüfen [1]		×	×				×					×					×					×
1.4 Ölstand, Keilriemenspannung und -zustand prüfen				täglich																		
1.5 Kraftstoffilterpatrone austauschen			×									×										×
1.6 Kraftstoffsieb der Förderpumpe reinigen												×										×
1.7 Luftfilteranlage überprüfen			×	nur nach Wartungsanzeiger																		
1.8 Luftfilterpatrone wechseln (spätestens nach 1 Jahr)																						×
1.9 Kühlrippen und Ölkühler überprüfen, ggfls. reinigen			×	danach bei jedem Motor-Ölwechsel																		
1.10 Einspritzpumpe und Regler überprüfen				bei jedem Motor-Ölwechsel überschüssiges Ölkraftstoffgemisch ablassen																		
2. Triebwerk:																						
2.1 Getriebeölstand prüfen			×									×					×					×
2.2 Getriebeölwechsel			×									×										×
3. Hydraulikanlage:																						
3.1 Hydraulikölstand prüfen	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
3.2 Hydraulikölwechsel (mindestens jährlich)			×									×										×
3.3 Hydraulikölfilter auswechseln		×					×					×					×					×
3.4 Lenkung Ölstand prüfen	×		×									×										×
4. Allradantrieb (wenn vorhanden):																						
4.1 Vorderradantrieb und Achse Ölstand prüfen	×		×				×					×					×					×
4.2 Ölwechsel Vorderradantrieb und Achse			×									×										×
5. Kupplung:																						
5.1 Kupplungsspiel prüfen, ggf. nachstellen	×			danach bei jedem Motor-Ölwechsel																		
6. Bremse:																						
6.1 Bremssystem überprüfen	×			danach bei jedem Motor-Ölwechsel																		
7. Schraubbefestigungen:																						
7.1 Alle tragenden Schraubbefestigungen nach Drehmomentangaben nachziehen		×																				
7.2 Alle Radschrauben nach Vorschrift nachziehen		×		20 Stunden nach jeweiliger Spurverstellung																		
8. Schmierung Fahrgestell [2]		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×
9. Elektrische Anlage:																						
9.1 Elektrische Anlage überprüfen	×						×					×					×					×
9.2 Batterie überprüfen	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×

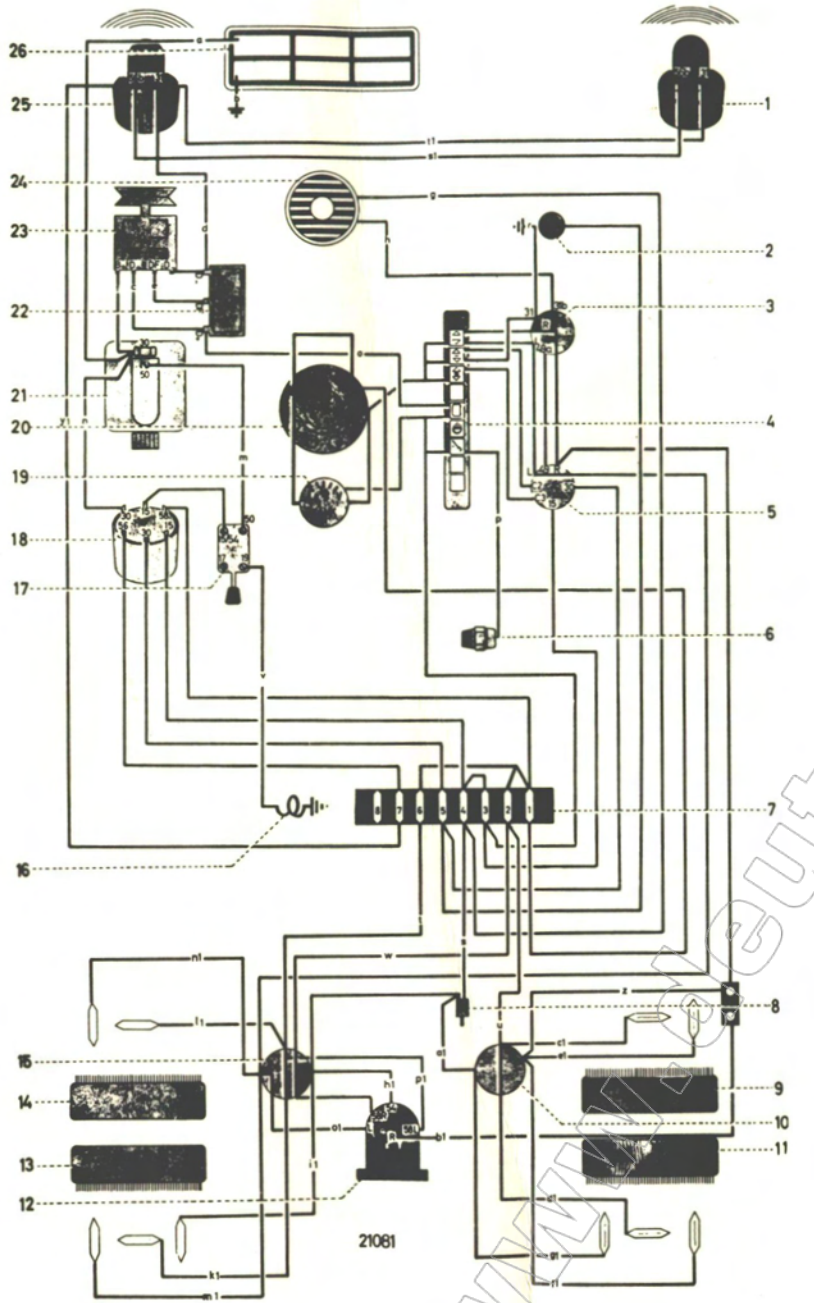
[1] frühestens 2 Stunden nach Stillstand des Motors
[2] vor dem Abschmieren Schmierstellen gut säubern
Alle Schmiernippel sind rot gekennzeichnet.

* = Bei Verwendung von Kraftstoffen mit einem Schwefelgehalt bis 0,5 % ist eine Erhöhung der regelmäßigen Ölwechsel-Intervale auf jeweils 200 Bh zulässig.

*) oder jährlich

www.deutztraktoren.de

Elektrischer Schaltplan



Erläuterungen zum Schaltplan

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

Kabelplan

Leitung	von	nach	mm²	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 Positionsleuchte	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	Positionsleuchte 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	Öldruckkontrolle	Öldruckschalter	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

www.deutz-traktoren.de

Störungstabelle Motor

Störung	Mögliche Ursache	Abhilfe
Motor springt nicht an	Kraftstoffbehälter leer Luft in der Kraftstoffeinspritzanlage Drehzahlverstellhebel steht auf „Aus" Kraftstoffilter verstopft: im Winter durch Paraffin-Ausscheidungen Kraftstoffleitung undicht	Behälter füllen und Kraftstoffleitungen entlüften Auf Vollast bzw. Betrieb stellen Kraftstoffilter auswechseln; 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 Kraftstoffzufluß 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 Kraftstoffilter auswechseln, Leitungsanschlüsse auf Dichtigkeit prüfen und Verschraubungen festziehen. Bei Kälte Winterkraftstoff verwenden Vom Fachmann prüfen lassen
Motor arbeitet unregelmäßig bei schlechter Leistung	Kraftstoffzufuhr zu gering Überströmventil an der Einspritzpumpe arbeitet nicht einwandfrei Luftfilteranlage verschmutzt Vorgeschriebenes Ventilspiel stimmt nicht. Ventilfeder gebrochen Düsennadeln klemmen	Kraftstoffilter erneuern. Leitungsanschlüsse auf Dichtheit prüfen und Verschraubungen festziehen Vom Fachmann prüfen lassen Luftfilteranlage reinigen Ventilspiel einstellen lassen, Ventilfeder 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 Meßstabkante 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 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

Kraftstoff

Motorkraftstoffe nach DIN 51601 bzw. nach British-Specification – BS 2869:1957 class A – high speed, erfüllen die Anforderungen, die an einen guten Kraftstoff gestellt werden. Der Schwefelgehalt soll 0,5 % nicht übersteigen.

Sommer-Dieselkraftstoff 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.

Außentemperatur	Sommer-Dieselkraftstoff %	Zusatzanteil %	Winter-Dieselkraftstoff %	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, HD-B Öl der Spezifikation MIL-L-2104 B/MIL-L-46152 oder HD-C Öl der Spezifikation MIL-L-2104 C verwendet werden.
HD-C Öl ist besonders für schwere Betriebsbedingungen geeignet, z. B. lange Leerlaufzeiten, Verwendung von Kraftstoffen mit mehr als 0,5 % Schwefelgehalt, hohe Umgebungstemperaturen (über + 30 °C) oder Winterbetrieb.

Ölviskosität

Bei Außentemperaturen

über + 20° C . . . . . SAE 30 (Wahlweise Mehrbereichsöl SAE 20W/40)
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 tiefe Temperaturen auftreten.

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

	D 40 06 – D 45 06	D 25 06 – D 30 06
Füllmenge Motor ca.	8,5 l	4,5 l
Füllmenge Ölbadluftfilter (wenn angebaut) ca.	0,9 l	0,9 l

Getriebeöl

Ölqualität u.-Viskosität: Getriebeöl SAE 90 nach API-GL 4 bzw. MIL-L-2105 A ganzjährig

	D 40 06-D 45 06	D 25 06-D 30 06
Füllmenge Triebwerk (nicht synchronisiert)	17,0 l	16,0 l
zusätzl. für mech. Mähwerkantrieb	1,6 l	1,6 l
Füllmenge Triebwerk (synchronisiert)	18,0 l	–
zusätzl. für Kriechganggetriebe	1,5 l	–
Füllmenge für Riemenscheibenantrieb	0,75l	0,75l
Füllmenge für Vorderradantrieb	1,3 l	–
Füllmenge für Fronttriebachse	3,5 l	–
Füllmenge für mech. Lenkung	0,5 l	0,5 l

Hydrauliköl

Ölqualität: wie beim Motor

Ölviskosität: über + 20 °C SAE 30 W
– 10 °C bis + 25 °C SAE 20 W 20 o. SAE 10 W, – 15 °C bis + 20 °C SAE 10 W

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

Füllmenge Kraftheber . . . . . 12,0 l
bei Frontladerbetrieb oder außen liegenden Arbeitszylindern (Remote-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 280–290.