

Inhalt

Vorbemerkung	7
--------------------	---

Die Entwicklung des Deutz-Traktorenbaus

Vorgeschichte	8
Der Traktorenbau	9

Baureihen MTH und MTZ

MTH 222	22
MTZ 120	23
MTZ 220 und MTZ 320	24

Baureihe WK, »Stahlschlepper«

F2M315	26
F1M414 (Dreigangausführung)	27
F2M317	28
F3M317	29
F1M414 (Viergangausführung)	30
F2M417	32
F3M417	33

Baureihen 514 und 612

F1L514/50	34
F2L514/50	35
F3L514/51	36
F1L612/4	37
F1L514/51	38
F2L612/4 (F2L612/54)	39
F2L612/5 und F2L612/6	40
F2L514/53	42
F2L514/54	43
F2L514/4 und F2L514/6	44
F3L514/6 und F3L514/7	46
F4L514/4 und F4L514/7	48
Raupe F4L514	50

Baureihe 712

F1L712	51
D 25 und D 25S	52
D 40 und D 40S	54

D-Serie mit FL712-Motor

D 15	56
D 25.1	57
D 25.1S	58
D 25.2	59
D 30 und D 30S	60
D 40L (D 40.2)	61
D 40.1	62
D 40.1S	63
D 50	64
D 50.1S (D 55)	65

D-Serie mit FL812-Motor

D 25.2	66
D 30 und D 30S	67
D 40L (D 40.2)	68
D 40.1S	69
D 50.1S (D 55)	70
D 80	71

Baureihe 05

D 2505	72
D 3005	73
D 4005	74
D 4505	75
D 5005	76
D 5505	77
D 6005	78
D 8005	79
D 9005	80

Baureihe 06 (dunkelgrün)

D 2506	82
D 3006	82
D 4006	84
D 5006	85

INtrac 2002	86
D 5506	87
D 6006	88
D 7006	89
D 7506	90
D 8006	91
INtrac 2005 und 2006	92
D 9006	94
D 10006	95
D 12006	96
D 16006	97

Baureihe 06 (hellgrün, ab 1974)

D 2506	98
D 3006	99
D 4006	100
D 4506	101
D 5206	102
D 6206	103
INtrac 2003	104
D 6806	105
D 7206	106
D 8006	107
D 10006	108
D 13006	109
INtrac 2004	110

Vorbemerkung

Diese Abhandlung beschreibt die Deutz-Traktoren, die von 1927 bis Anfang der 80er Jahre gebaut wurden, einschließlich der INtrac-Typen 2002, 2003 und 2005 bis hin zum INtrac 2004.

Zu den Tabellen mit den technischen Daten: Bedingt durch die auf Wunsch erhältlichen unterschiedlichen Reifengrößen kann die Endgeschwindigkeit bei den Traktoren durchaus variieren. Hinzu kommt noch, dass manche Fahrzeu-

ge aus versicherungs- und steuerrechtlichen Gründen z. B. um 200 U/min gedrosselt wurden, was sich natürlich auch auf die Geschwindigkeit auswirkte. Aus diesem Grund sind die Angaben teilweise nur als Richtwerte zu sehen. Da die Typenbezeichnungen an die PS-Leistung angelehnt sind, werden die Leistungsangaben ebenfalls in PS angegeben (D 30 = 28 PS, D 8006 = 80 PS). Für Angaben in kW müssen die PS-Zahlen durch 1,36 dividiert werden.



Einen wesentlichen Beitrag zur Motorisierung der kleinen und mittleren Betriebe leistete der ab 1936 gefertigte Deutz F1M414, der schlicht »Elfer-Deutz« oder »Bauern-Deutz« genannt wurde.

Die Entwicklung des Deutz-Traktorenbaus

Vorgeschichte

Im Laufe der Mechanisierung der Landwirtschaft zur Versorgung einer immer größer werdenden Zahl an Industriearbeitern waren selbstverständlich auch andere Antriebsquellen als Menschen oder Tiere notwendig geworden. Zugtiere oder einfache Übertragungsmechanismen wie Göpel reichten als Antrieb für Maschinen nicht mehr aus. Die Dampfkraft schob sich in den Vordergrund. Da es noch keine flächendeckende Elektrizitätsversorgung gab, schied auch der Elektromotor als Antriebsquelle zunächst noch aus. Die ab zirka 1890 vorgestellten Verbrennungsmotoren schienen das Patentrezept zu sein: Relativ kleine, kompakte Antriebe für Aufgaben aller Art.

So ist es nicht verwunderlich, dass sich Ende des 19. Jahrhunderts die Deutzer Gasmotorenfabrik schon einen Namen machen konnte und sich zu einem großen Unternehmen entwickelte, das auch in den Vereinigten Staaten Niederlassungen unterhielt. Deutz-Gasmotoren wurden im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts in beträchtlichen Stückzahlen vor allem an die Industrie geliefert. Viertakt-Verbrennungsmotoren folgten ihnen sehr schnell nach und eroberten nicht nur den Markt, sondern verdrängten auch bald die Gasmotoren. Und eben diese amerikanische Tochtergesellschaft der Gasmotorenfabrik Deutz, die Otto Gas Engine Works in Philadelphia, stellte 1894 erstmals einen Traktor vor. Es war ein 15 PS starker Acker-schlepper, der 5,4 Tonnen wog und das äußere Erscheinungsbild eines Lokomobils hatte, dessen Dampfkessel durch einen Otto-Motor ersetzt worden war. Auch die Antriebs- und Lenkungstechnik war von Dampftraktoren übernommen worden, die in der amerikanischen Landwirtschaft früher als in Europa Einzug gehalten hatten.

Anfang des 20. Jahrhunderts, genauer im Jahr 1907, experimentierte man auch im Stammhaus in Köln mit Traktoren und baute zunächst auf zwei unterschiedliche Konzepte: Das eine mündete in der Deutzer Pfluglokomotive mit

einem 40 PS starken Otto-Motor, Allradantrieb der vier gleich großen eisenbereiften Räder mit relativ kleinem Umfang, sowie Vorder- und Hinterachslenkung. An die Vorder- und Hinterachse der Pfluglokomotive war jeweils ein Beetpflug angebaut. Damit sollte sie wie beim Dampf-pflügen auf dem Feld hin- und herfahren. Das zweite Konzept führte zum Deutzer Motorpflug. Er hatte einen 25 PS starken Otto-Motor und wog zirka 3 Tonnen. Hier waren erstmals größere Antriebsräder hinten und kleinere Lenk-räder vorn verwirklicht. In diesen Traktor hatte Deutz bemerkenswert moderne technische Details eingebaut. Letztlich waren aber die Ergebnisse von Tests bei beiden Fahrzeugen nicht ermutigend, die Kraftübertragung auf den Ackerboden erwies sich als ungenügend (obwohl die Pfluglokomotive sich an einem fest verankerten Seil weiterziehen konnte), sodass beide Entwürfe nicht weiterverfolgt wurden. Auch standen ein hoher Anschaffungspreis und eine fehlende Infrastruktur einer Verbreitung dieser Maschinen im Wege: Schon das Heranschaffen des Treibstoffs in den großen erforderlichen Mengen von mehreren hundert Litern pro Arbeitswoche war ein Problem.

Erst einige Jahre später (1919) versuchte Deutz, wieder in der Landwirtschaft Fuß zu fassen. Dies-mal war es die im Ersten Weltkrieg entwickelte schwere Artillerie-Zugmaschine, welche die Basis für den »Deutzer Trekker« darstellte. Er hatte einen 40-PS-Benzolmotor, eine gefederte Vorder- und Hinterachse, ein Getriebe mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang für bis zu 6 km/h Höchstgeschwindigkeit sowie eine Riemenscheibe, eine Ladepritsche und ein geschlossenes Fahrerhaus. Das Gewicht lag bei 3,6 Tonnen. Der »Trekker« eignete sich allerdings eher als reine Straßenzugmaschine denn als landwirtschaftliches Zugfahrzeug.

Der Traktorenbau

Nachdem auch viele andere Unternehmen den Traktorenbau aufgenommen hatten, konnte Deutz nicht untätig bleiben: 1926 lief bei Deutz



Bei der »Deutzer Pfluglokomotive« konnte dank doppeltem Führerstand und beidseitig angebautem Pflug auf das Wenden am Ackerende verzichtet werden. Allradantrieb und Allradlenkung vereinfachten das Fahren.

in Köln (im gleichnamigen Stadtteil) die serienmäßige Herstellung von Traktoren an. Der Typ MTH 222 war das erste Produkt. Als Antrieb diente ein liegender Einzylinder-Viertakt-Dieselmotor mit Verdampfungskühlung. In seiner Bauart entsprach der MTH 222 dem bereits 1921 vorgestellten 12-PS-Lanz-Bulldog HL, der als erster Rohölschlepper der Welt bezeichnet wird. Wie beim Lanz handelte es sich beim Deutz um eine selbstfahrende Antriebsmaschine (zeitgenössische Fotos zeigen ihn meist mit einer Dreschgarntur) und weniger um eine Zugmaschine für den Ackerbau. Deutz baute bis 1930 immerhin 540 Stück davon.

Die Mechanisierung schritt weiter fort: Immer mehr Betriebe setzten jetzt Traktoren ein, für die es auch immer mehr angepasste Arbeitsgeräte gab, wodurch sie noch universeller einsetzbar

wurden. Also ging auch die Entwicklung der Traktoren weiter: 1929 kam der MTZ 120 auf den Markt. 1932 folgten wegen der Nachfrage nach stärkeren Zugmaschinen die MTZ-Typen 220 und später 320 mit 30 und 36 PS. Bis 1936 wurden 2650 Traktoren gebaut, davon 1427 MTZ 320. Ihr Aufbau war völlig anders als der des MTH: Ein liegender Zweizylinder-Dieselmotor trieb sie an, griffige Eisenräder oder Vollgummibereifung und weiteres Zubehör standen zur Auswahl und die Riemenscheibe zum Antrieb von Dreschmaschinen war weiterhin ein wichtiges Ausstattungsmerkmal.

1934 machten die Deutzer Ingenieure wieder einen großen Schritt nach vorne: Der erste Stahlschlepper verließ die Fertigungshallen. Erstmals ging Deutz damit von der bewährten und technisch einfachen Rahmenbauweise ab. Die



Die ersten MTZ-Traktoren leisteten 27 PS bei nur 600 Umdrehungen pro Minute, hatten aber einen Hubraum von mehr als 5,7 Litern.

Motoren der neuen Stahlschlepper waren mit einer Gussölwanne als tragendes Bauteil mit dem Getriebe verbunden, dessen Gehäuse jetzt aus Stahl war. Damit war ein stabiles, selbsttragendes Motor-/Getriebegehäuse entstanden und auf den Rahmen konnte verzichtet werden. Angetrieben wurden diese Traktoren mit der Typenbezeichnung F2M bzw. F3M von Zweizylindermotoren mit 28/35 PS und Dreizylindermotoren mit 50 PS. Etwa 12 000 Stück wurden im Laufe der Produktionszeit gebaut, sodass Deutz in den ersten zehn Jahren des Traktorbbaus (bis 1936) insgesamt fast 19 000 Maschinen herstellen konnte.

Bis in diese Zeit waren Traktoren nur großen landwirtschaftlichen Betrieben und Gütern vorbehalten. Auch das begann sich zu ändern: Unter dem Einfluss der Politik sollte die Landwirtschaft einen Aufschwung erleben, mehr pro-

duzieren und weiter mechanisiert werden, auch die kleinen Familienbetriebe. 1936 konnte dieses Vorhaben mit dem legendären 11-PS-Bauernschlepper realisiert werden. Dieser Traktor hatte ein in der Mitte geteiltes Getriebegehäuse mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang, integriertem Mähantrieb, Riemenscheibe oder Zapfwelle. Außerdem war er mit Luftbereifung und Anlenkpunkten für Anbaugeräte ausgestattet. Ein Aufsattelbolzen zum Ziehen von Einachsanhängern vervollständigte die Ausrüstung. Dieser vielseitig einsetzbare Traktor war so erfolgreich, dass bis 1942 10 000 Stück hergestellt werden konnten. Nach dem Krieg konnten vom selben Typ fast unverändert, jedoch mit einem Vierganggetriebe ausgestattet, noch einmal 9000 Einheiten gefertigt werden. Damit ist der 11er-Deutz unbestritten das erfolgreichste Traktorenmodell der Vor- und ersten Nach-



Mit mehr als 19 000 produzierten Einheiten ließ der »Elfer-Deutz« Konkurrenten wie Hanomag oder Lanz weit hinter sich.

kriegsjahre. Der Motor war selbstverständlich ähnlich aufgebaut wie die großen Mehrzylindertypen: Stehend eingebaut und wassergekühlt. Der nächste große Entwicklungsschritt war die Luftkühlung. Hier muss der Deutz-Konstrukteur Platz erwähnt werden. Wie so oft waren militärische Gründe der Anstoß für die Konstruktion. In großem Maßstab verwirklicht wurde sie in einem luftgekühlten Vierzylinder-Motor für den Raupenschlepper »Ost«. Die Vorteile lagen auf der Hand: weniger große Empfindlichkeit gegenüber hohen und tiefen Temperaturen, kein Kühlmittel, kein Frostschutz notwendig. Über die Nachteile sah man hinweg. Die Grundidee wurde weiterverfolgt und 1950 dann führte Deutz mit dem 15 PS starken F1L514/50 die Luftkühlung im Traktorenbau ein. Dieses luftgekühlte Modell war auf der Basis des 11-PS-Bauernschleppers entwickelt worden und ebenfalls mit

dem 4/1-Gang-Getriebe ausgestattet. Insgesamt wurden bis 1957 37 000 dieser Einzylinder-Traktoren F1L514 produziert. Auch diese Motoren wurden als Baukastentypen zu einer ganzen Familie erweitert. Die letzten wassergekühlten Deutz-Traktoren wurden übrigens 1954 bei Magirus in Ulm gefertigt. 1951 wurde der Einzylinder-Schlepper überarbeitet. Er erhielt ein Getriebe mit fünf Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang und eine größere Bereifung, was eine Geschwindigkeit von zirka 24 km/h ermöglichte. Nun standen auch die größeren Modelle zur Verfügung: Der F2L514/50 mit 28 PS (ab Mitte 1950) und der 45 PS starke Dreizylinder F3L514/51. Ab 1952 gehörte bei Deutz die komplette Baureihe mit Motoren mit einem, zwei, drei oder vier Zylindern und Leistungen von 15, 30, 45 und 60 PS zum Lieferprogramm.



Mit nur rund einem Meter Breite war der Deutz F1L514/51-Plantage für Sonderkulturen wie Wein-, Hopfen- und Obstbau bestens geeignet.



Auch die Modelle mit den FL612-Motoren konnten, wie der hier abgebildete F1L612P oder das Zweizylindermodell F2L612P, in schmaler Bauweise geliefert werden.

Der F2L514/53 bzw. F2L514/54 mit 30 PS war der erste Traktor mit einer unabhängigen Zapfwelle, die über eine Fuß-Doppelkupplung betätigt wurde. Diese Erfindung Deutzer Ingenieure war eine wichtige Voraussetzung für den Betrieb der immer stärker zum Einsatz kommenden gezogenen Mähdrescher.

Bis zur Produktionseinstellung 1962 wurden 21 500 Stück der verschiedenen Zweizylinder-Modelle gefertigt, von den Dreizylinder-Schleppern bis 1964 15 800 Stück und von den Vierzylinder-Modellen bis 1965 immerhin 7800 Einheiten. Von der 514er-Baureihe sind somit in knapp zehn Jahren insgesamt über 82 000 Traktoren gebaut worden.

1953 kamen die 612er-Motoren mit zunächst einem und zwei Zylindern auf den Markt. Mit 11 PS Zylinderleistung konnten zwei neue Traktortypen vorgestellt werden: Der F1L612/53 und der F2L612/4. Sie schlossen die Lücken in den großen Leistungssprüngen der 514er-Reihe im unteren Bereich. Der 22-PS-Traktor erhielt das Getriebe des F1L514, welches um ein Vorschaltgetriebe ergänzt wurde, sodass 9/2 Gänge zur Verfügung standen.

Der Einzylinder mit 11 PS trug ein außergewöhnliches Äußeres zur Schau: Er war serienmäßig für den Zweirichtungseinsatz vorgesehen. Das Getriebe mit Gruppenschaltung lag hinter der Hinterachse. Der Sitz konnte in die gewünschte Arbeitsrichtung einfach umgesteckt werden und die Pedalerie war so angebracht, dass sie in beiden Richtungen betätigt werden konnte.

Zapfwelle und Aufsteck-Riemenscheibe waren lieferbar. Geräte konnten vorn, mittig zwischen den Achsen oder hinten angebaut werden, obwohl der 11er-Deutz kein richtiger Tragschlepper im klassischen Sinn mit hochgezogenem Mittelteil war. Zusätzlich zu dieser Version war eine Grünlandausführung mit um 150 mm verkürztem (auf 1650 mm) Radstand im Angebot. Natürlich konnte zu beiden Modellen auch ein Mähwerk geliefert werden.

Die Landwirtschaft expandierte, die vielen kleinen und mittleren Betriebe kauften Traktoren:

1955 rollte der 100 000ste Deutz-Traktor vom Band und bereits im Jahr darauf folgte der 175 000ste.

Der Raddruckverstärker »Deutz-Transferrer« kam 1956 auf den Markt. Mit dieser Optimierung der Hydraulikanlage wurde bei der Bodenbearbeitung durch Gewichtsverlagerung vom Gerät auf die Hinterachse die Zugleistung erhöht. Später erhielt die Regelhydraulik die einfachere Bezeichnung »Deutz-Transfematic«.

1957 startete der Serienanlauf des Dreizylindermodells D 40, von dem bis zur Einstellung 1964 insgesamt 33 500 Stück gebaut wurden. Gleichzeitig wurde die bisher bei Deutz übliche Motortypen-Bezeichnung der Traktoren durch das D und eine Zahl (ungefähre PS-Angabe) ersetzt.

1958 arbeiteten die Klöckner-Humboldt-Deutz AG und die Porsche Diesel-Motorenbau GmbH, Friedrichshafen, auf dem Getriebesektor zusammen. Beide Unternehmen zusammen hatten einen Jahresausstoß von zirka 30 000 Traktoren, davon 18 000 Deutz.

Spätestens mit der Einführung des neuen Einzylindermodells D 15 ab 1959 erhielten alle Traktoren das »D« in der Typenbezeichnung. Da die Nachfrage im unteren Leistungsbereich stetig nachließ, wurde der Bau des Getriebes des F1L712 eingestellt. Im D 15 fand nun das Getriebe ZF A4 Verwendung.

Anfang 1960 wurde die Traktorenreihe um die Modelle D 25.2 und D 30 mit Zweizylinder-Motoren ergänzt. Das hier eingebaute, neu entwickelte Schaltgetriebe T25 hatte 8/2 Gänge. Dieses Getriebe wurde auch in die Porsche-Typen Standard T und Standard Star sowie Standard Super eingebaut. Später erweiterte Deutz diese Reihe um den leichten Dreizylinder-Schlepper D 40L und den D 50.1S mit dem Vierzylindermotor F4L712 und dem modernen ZF-Getriebe A216. Der D 15 wurde übrigens ab 1962 bei Deutz-Fahr in Gottmadingen gebaut (obwohl die Mehrheitsbeteiligung von Deutz an Fahr und Ködel & Böhm erst 1968/69 abgeschlossen wurde).



Zur Programmergänzung stand Ende der 50er-Jahre der Ritscher-Geräteträger, ausgerüstet mit Deutz-Motor, bei den Deutz-Händlern als »Deutz-Multitrac« in den Verkaufsräumen.

In Argentinien wurde die Decca (Deutz Cantabrica Fabrica de Tractores y Motores, Buenos Aires) gegründet. Ein Jahr später wurden dort bereits 4100 Traktoren mit dem 50 PS starken Dreizylindermotor gebaut. In Brasilien gründete Deutz die Otto Deutz Motores e Tractores, Sao Paulo, und ein Jahr danach die Demisa (Deutz Miras SA Fabrica de Tractores) in Belo Horizonte mit einer Jahreskapazität von 2000 Fahrzeugen.

Die Arbeitsabläufe in der Landwirtschaft begannen sich zu ändern. Forderungen nach einem Geräteträger kamen auf: Der Landwirt sollte alleine möglichst viele Arbeitsgänge möglichst mit Geräten durchführen können und nicht per Hand durchführen müssen, und das mit nur einem Traktor. Diese Forderung konnte nur mit einem Geräteträger erfüllt werden. Ruhrstahl, Eicher und natürlich Fendt hatten Geräteträger im Programm. Deutz konnte und wollte da nicht

abseits stehen, hatte aber keinen Geräteträger im Programm. Man wollte dieses Problem durch eine Zusammenarbeit mit dem Karl Ritscher GmbH Traktorenwerk in Sprötze bei Hamburg lösen.

Ritscher baute Traktoren, Grabenfräsen und auch Geräteträger, war aber eher als Nischenhersteller einzuordnen. Der moderne Ritscher-Typ Multitrac GH 20 wurde danach als Deutz-Multitrac angeboten. Bei diesem Doppelholmergeräteträger mit Kastenprofil konnte durch Herausziehen der Holme der Radstand verändert werden. Zwischen den Achsen und am Heck gab es eine Dreipunktkupplung, Portalachsen sorgten für eine hohe Bodenfreiheit. Das Getriebe hatte zehn Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge, und als Antrieb diente der 22 PS starke Deutz-Motor F2L712. Diese Zusammenarbeit endete aber schon 1962 wegen der Aufgabe des Traktorenbaues durch Ritscher. Bis dahin hatte Ritscher



Beliebtes Modell Anfang der 60er-Jahre war der Deutz D 40.1. Erst mit der Einführung des gleich starken, aber leichteren D 40.2 (D 40 L) gingen die Verkaufszahlen des D 40.1 zurück.

in zehn Jahren über 2000 Geräteträger gebaut. Außerdem nahm Deutz eine Zusammenarbeit mit der Tatrak Traktorenbau GmbH KG, München, (vormals BTC Bavarian Truck-Company) auf. Diese hatte einen technisch höchst interessanten und anspruchsvollen Allradtraktor entwickelt mit vier gleich großen Rädern, niedrigem Schwerpunkt, Portalachsen und Achtgang-Wendegetriebe. Darüber hinaus hatte er einen Rohrrahmen, wobei das Getriebe und die Hinterachse gegeneinander pendelnd aufgehängt waren. Die eingebauten Motoren F3L712 mit 38 PS oder der 52-PS-Motor mit vier Zylindern lagen vor der Vorderachse, sodass eine hervorragende Geländegängigkeit bei hoher Zugkraft erreicht wurde. Fahrer und Beifahrer saßen auf einer Doppelsitzbank. Trotz der damals technisch fortschrittlichen Ausführung ließen sich sogar mit dem Deutz-Vertriebsnetz im Rücken nur wenige Exemplare verkaufen, sodass diese

Zusammenarbeit 1963 wieder beendet wurde. Eine neue Traktorenfabrik mit einer Kapazität von 30 000 Einheiten konnte 1960 in Köln-Kalk eingeweiht werden.

Mit einem anderen Traktorenhersteller, nämlich Fahr, wurde auch weiter verhandelt. Zu der schon anfangs der 60er Jahre eingegangenen Kooperation wurde der Vertrieb der beiden noch getrennt operierenden Firmen gestrafft und mündete schließlich in der Gründung der Deutz-Fahr Vertriebs GmbH in Köln. Eine Marktbefragung zeigte, dass es durchaus möglich war, beide Produktlinien stufenweise für einen noch konzentrierteren Marktauftritt anzugleichen, unter anderem am leichtesten natürlich in der Farbgebung. Außerdem waren die Marketing-Fachleute der Meinung, dass die alleinige Konzentration und Ausrichtung auf Deutschland keine befriedigende Basis für einen florierenden Produktzweig darstellte. Es müsste eigentlich welt-

weit agiert werden, was allerdings an den verfügbaren Finanzmitteln scheiterte. Deshalb konnte ein lediglich auf Europa gerichtetes Konzept nur ein erster Schritt aller Bemühungen sein, um die Marktposition bei Traktoren und Mäh-dreschern wesentlich zu verbessern. Für ein rasches Wachstum würden sich zudem genügend Kooperationspartner in Europa finden lassen. Als erster Schritt in diese Richtung wurde 1961 die Landmaschinenfabrik Ködel & Böhm GmbH im bayerischen Lauingen übernommen. Damit war ein wichtiger Erntetechnik-Hersteller eingegliedert worden.

KHD beteiligte sich zunächst mit 25 % an der Maschinenfabrik Fahr AG. Damit konnte sich KHD eine weitere Kapazität für den Bau von etwa 10 000 Einheiten pro Jahr einverleiben. Es war beabsichtigt, die Vertriebsorganisationen soweit wie möglich zu koordinieren, wobei beide Gesellschaften ihre Selbstständigkeit behalten sollten. Am 30. Oktober 1962 wurden über 2300 Händler aus dem In- und Ausland nach Köln eingeladen: Sie nahmen an einer Produktschau beider Firmen teil und besichtigten gleichzeitig die größte und modernste Traktorenfabrik des Kontinents, deren Kapazität ohne größere Investitionen nochmals um 50 % erweitert werden konnte. Vorbild für das Ganze war Großbritanniens Traktorenindustrie, wo jährlich etwa 200 000 Traktoren hergestellt wurden, davon zwei Drittel von zwei Firmen, während sich in der Bundesrepublik immer noch 23 Unternehmen tummelten und lediglich etwa 125 000 Traktoren bauten.

Der höchste Jahresausstoß aus der neuen Fabrik wurde 1962 mit etwa 32 000 Traktoren erreicht. Gleichzeitig wurde der 250 000ste Deutz-Traktor produziert. Die Deca in Argentinien, die Traktoren von 32 bis 125 PS herstellte, hatte bereits mehr als 8000 Traktoren ausgeliefert.

Anfang 1964 wurden die Motoren der Baureihe FL712 durch die weiterentwickelten Triebwerke FL812 ersetzt. Im darauf folgenden Jahr, also 1965, wurde die gesamte Typenpalette einer

gründlichen Überarbeitung unterzogen. Das Ergebnis war die 05er-Serie. Die einzelnen Typen hießen nun z. B. D 4005 (vorher D 40L) oder D 5505 (vorher D 50.1S). Im Rahmen dieser Modellpflege wurden alle Baugruppen weitgehend vereinheitlicht. So erhielten alle Traktoren denselben Tank, alle Motoren entstammten nun derselben Baureihe FL812 und wiesen einheitlich Axialgebläse auf (also nun auch bei den Zweizylinder-Traktoren). Dadurch konnten die Produktionskosten gesenkt werden, und auch die Lagerhaltung bei den Händlern wurde stark vereinfacht.

Dazu stieg Deutz nun auch in das Geschäft mit Großtraktoren ein: Bereits 1964 hatte man in Köln eine kleine Anzahl von 75 PS starken Traktoren, den D 80 mit dem Sechszylindermotor F6L812 gefertigt. Diese Leistungsklasse war bisher kleineren Herstellern wie Schlüter oder Röhr vorbehalten gewesen. Das Modell D 80 war der erste Deutz-Seriensechszylinder Deutschlands. Dieser Traktor wurde ab 1965 ohne wesentliche Änderungen als D 8005 weitergeführt. 1967, im letzten Jahr der 05er-Serie, wurden neu entwickelte Getriebe vorgestellt, die dann etwas später in der darauf folgenden 06er-Serie in großen Stückzahlen zum Einbau kamen.

Zunächst aber wurden der D 4505 und der D 5005 mit dem neuen Getriebe TW50 versehen. Neu im Programm war der Typ D 6005 mit dem Getriebe TW55, der den D 5505 mit ZF-Getriebe ersetzte. Hier wurde auch die bisher verwandte ZF-Hydraulik durch eine Konstruktion aus dem eigenen Haus ersetzt. Ebenfalls im Vorgriff auf die 06er-Serie wurden der D 6005 und der D 9005 (als Nachfolger des D 8005) erstmals in der Geschichte des Traktorenbaus bei Deutz mit direkt einspritzenden Dieselmotoren FL812 D ausgerüstet. Das war zunächst das Ende der luftgekühlten Deutz-Wirbelkammer-Dieselmotoren im Traktorenbau. Erst gegen Ende der 80er-Jahre griff man wieder auf die Wirbelkammer-Technik zurück, allerdings nur für diejenigen Traktoren, die im Rah-



Mit dem neuen Deutz-TW-55-Getriebe, das erstmals im D 6005 zum Einsatz kam, legte Deutz den Grundstein für eine Getriebereihe, die noch heute Verwendung findet.

men der Suche nach nachwachsenden, alternativen Treibstoffen mit kaltgepresstem Rapsöl betrieben werden sollten. Im selben Jahr unternahm KHD noch einmal einen Anlauf, um mit Geräteträgern in den Markt einzusteigen, und bot den Eicher Geräteträger Unisuper in seinem Vertriebsprogramm an. Nur rund 100 grün lackierte Geräteträger wurden letztendlich angefertigt. Sie waren mit dem 40 PS starken Deutz-Motor ausgerüstet. Weil jedoch die KHD-Vertriebsorganisation nicht alle verkaufen konnte, mussten einige davon wieder in Eicher-Geräteträger zurückgebaut werden! Ende der sechziger Jahre erfüllte der Ertrag des Traktorenbereichs die in ihn gesetzten Erwartungen nicht. Weitere Konzentrationsbestrebungen bei den Traktorenherstellern waren im Gange: Um der Linde AG, Werksguppe Güldner, Schaffenburg, und der Rheinstahl-Hanomag AG, Hannover, den Ausstieg aus dem Traktorenbau schmackhafter zu machen, gingen die beteiligten Unternehmen eine zeitlich begrenzte Kooperation mit Deutz ein. Als Ergebnis wurde folgen-

des angestrebt: Die Vertriebsorganisationen sollten an das Deutz-Vertriebsnetz angeschlossen werden und außerdem übernahm Deutz für Güldner und Hanomag den Ersatzteil- und Kundendienst.

Mit dem Slogan »Premiere einer neuen Kraft« stellte Deutz 1968 eine völlig neu entwickelte Traktorenreihe vor: Die O6er-Serie. Sie umfasste zunächst sechs Modelle mit Leistungen von 22 bis 90 PS. Wichtigstes technisches Kennzeichen waren die neuen Direkteinspritzmotoren der Baureihe FL912. Äußerliches Merkmal waren die neue eckige Karosserielinie, sowie zahlreiche Detailverbesserungen. Die bereits bei einigen Typen der O5er-Serie verwendeten Getriebe wurden nun in noch größeren Stückzahlen verbaut. Anlässlich der DLG-Ausstellung 1970 wurde das Traktorenprogramm um weitere neue Maschinen ergänzt, und zwar um den D 7006, den D 8006, den D 10006 und den D 12006. Die Modelle D 7506 und D 9006 liefen aus. Die Traktoren waren vor allem in ergonomischen Details überarbeitet worden. So hatten nun alle



Die Einsteiger-Modelle mit den neuen 912er-Motoren waren der D2506 und D3006 mit zwei Zylindern.

Modelle über 60 PS eine ebene Fahrerhaus-Plattform, die Bedienelemente wurden nach den neuesten Erkenntnissen angeordnet.

Erstmalig kam 1970 ein turbogeladener Motor zum Einsatz. Er arbeitete mit 120 PS Motorleistung im D 12006. Ein nicht allzu häufiges Jubiläum konnte 1972 gefeiert werden: Der 500 000ste Deutz-Traktor lief vom Band.

1972 erhielten die Allradversionen der großen Schlepper (ab dem Typ D 6006) größere Vorderräder, wodurch eine bessere Kraftübertragung und Zugleistung erreicht wurde. Weitere Verbesserungen waren unter anderem mehr Gänge beim D 6006 und D 7006, die Deutz-Hydraulik anstelle der ZF-Hydraulikanlage bei den Schleppern D 8006 bis D 13006. Auch ein 160 PS starker Knicklenker-Traktor, der aus einem Radlader entwickelt worden war, stand jetzt im Lieferprogramm.

Zwischen KHD und der staatlichen Société Nationale de Constructions Mécaniques (Sonacome) in Algerien begann eine enge Zusammenarbeit, in deren Verlauf in der Nähe der Stadt Constantine ein Werk zur Produktion von jährlich 9500 Dieselmotoren und 5000 Traktoren errichtet wurde.

Zwei weitere Jahre später wurde die hellgrüne Lackierung eingeführt und die Motorleistung bei den Mittelklasse-Modellen (D 6206 bis D 7206) etwas angehoben. Dem Trend zur Erhöhung des Komforts folgte Deutz mit einigen Sondermodellen (ab 67 PS), die sich neben einer elastisch gelagerten, schallisolierten Kabine besonders durch eine reichhaltige, kaum Wünsche offen lassende Grundausstattung auszeichneten.

Als die DX-Serie im Jahre 1978 eingeführt wurde, überarbeiten die Designer bei Deutz das



Für das Deutz-INtrac-System konnten von Firmen wie Rau oder Hassia spezielle Anbaugeräte geliefert werden, die den INtrac erst zur Kombimaschine werden ließen.

Äußere der 06er-Serie ein letztes Mal: Die Felgen wurden silberfarben lackiert, die Zierelemente wurden geringfügig geändert.

Eine technische Revolution vollzog sich bei Deutz mit der Vorstellung des INtrac-Systems 2000 auf der DLG-Ausstellung im Jahre 1972. Die Ingenieure gingen davon aus, dass sich die Leistung eines Traktors wesentlich steigern ließe, wenn mehrere Arbeitsgänge gekoppelt wurden und Stand- und Leerlaufzeiten auf ein Minimum reduziert wurden. So erhielt der INtrac einen Frontkraftheber mit Frontzapfwelle, um Geräte im Front- und Heckanbau kombinieren und antreiben zu können. Außerdem wurde auf dem Fahrzeug ein dritter Aufbau Raum geschaffen (hinter der über der Vorderachse liegenden Kabine), mit dem Spritzmittel, Saatgut oder Düngemittel mitgeführt werden konnten. Leerlaufzeiten wurden z. B. dadurch reduziert, dass

diese Vorräte während des Arbeitseinsatzes in die angebauten Geräte gefüllt werden konnten.

Außerdem gehörte zum INtrac-System 2000 der Einphasenschnellkuppler (auch bekannt als Weiste-Dreieck), bei dem das Kuppeln von Geräten im Einmann-Verfahren ohne Verlassen des Fahrersitzes ermöglicht wurde.

Auf dieser DLG-Ausstellung wurde ein Fahrzeug vorgestellt, welches das oben beschriebene Konzept mit zusätzlichen technischen Neuerungen verband, die durchaus als Sensation zu werten waren: Der INtrac 2005 mit 85 PS und 40 km/h. Er verfügte über einen hydrostatischen Fahrtrieb mit stufenloser Regelbarkeit, vier gleiche Rädern, Allradantrieb und Rahmenbauweise mit elastisch gelagerter Kabine. Erstmals im Deutzer Traktorenbau kam hier ein Fünfzylinder-Motor zum Einbau: der F5L912. Firmen wie Rau (Kirchheim/Weilheim) boten



Mit dem D 6206 stand und steht den Landwirten ein kompakter und relativ leichter, aber dennoch kraftvoller Schlepper zur Verfügung.



Der INtrac 2003 konnte durch den nun verwendeten Vierzylinder-FL912-Motor und das bessere Getriebe die Schwächen des Vorgängers INtrac 2002 ausgleichen.