



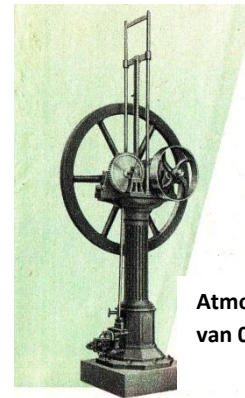
Deutz



De historie van Deutz

DEUTZ

De geschiedenis van Deutz dateert eigenlijk al van 1861 wanneer Nicolous August Otto zijn eerste motor bouwt. Deze motor werkte nog zonder compressie (Atmosferische motor) De motor draait best aardig maar zo goed, als het er om ging om een paard of een stoommachine als drijfkracht te vervangen, was hij nou ook weer niet. Als het op trekkracht aankwam was het ding gewoon waardeloos. Maar ja wat wil je, 0,5 pk met een toerental van 80 omwentelingen per minuut valt er ook niet veel kracht te ontwikkelen.



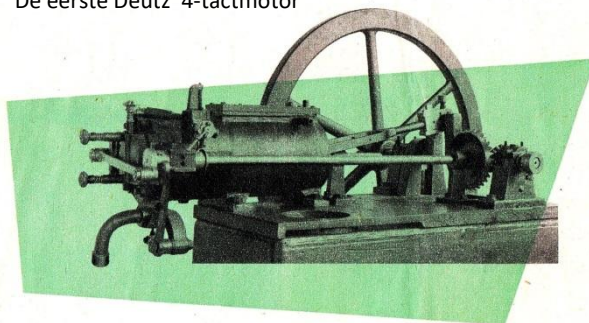
1867

Atmosferische motor van 0,5 pk

Vanaf 1864 stichten de heren N.A Otto en E. Langen de Otto motorenfabriek en start men met de productie van de eerder uitgevonden atmosferische motor.

Pas in 1876 voltooit Otto het viertactsysteem en legt hiermee de basis voor verbrandingsmotoren. Naar aanleiding hiervan wordt de

De eerste Deutz 4-tactmotor



1876

naam gewijzigd in Gasmotorenfabriek Deutz A.G. Gasmotoren, omdat de meeste motoren uit die tijd op stadsgas liepen en Deutz, zo heette de plaats in het stadsdeel van Keulen waarin de fabriek was gevestigd.

Aangezien Otto beschikt over de technische kennis wat motoren e.d. betreft zo bezit Langen het zakelijk inzicht van wat een bedrijf inhoud en weet op die manier verschillende fondsen aan te boren om aan geld te komen. Binnen afzienbare tijd groeit de firma uit tot één van de grootste fabrikanten van verbrandingsmotoren over de hele wereld.

Vanaf 1890 werkt Deutz nauw samen met Rudolf Diesel, om samen een hogedrukmotor te kunnen ontwikkelen met zelfontbranding.

Gasmotoren-fabriek Deutz A.G.

Tractoren

Toch zou het nog tot 1907 duren voordat Deutz met het bouwen van tractoren begon. Nou ja tractoren, het was een automobielploeg van 40 pk en een zelfrijdende ploeg (Tragpflug) van 25 pk. Veel van dat soort constructies werden er in die tijd in Duitsland gebouwd maar ook in andere landen.



Deutz Automobielploeg (1907)

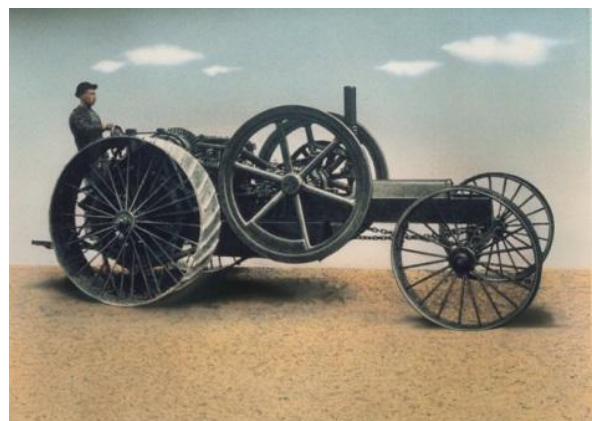


Deutz Tragpflug (1907)

Wat velen niet weten is dat de eerste Deutz trekker niet in Duitsland is gebouwd maar al in 1894 door de Amerikaanse dochteronderneming (Otto Gas Engine Works) in Amerika. Omdat de prioriteit ligt met het fabriceren van stationaire benzine en dieselmotoren voor de scheepvaart en locomotieven komt de ontwikkeling van een landbouwtrekker maar slecht op gang. In 1919 heeft men nog even een tractor gebouwd of iets van wat er op leek. Het monster heeft een benzinemotor van 40 pk en is een bouwsel van een Artillerie trekker uit de eerste wereldoorlog. Het ding heeft met drie versnellingen vooruit en één achteruit een topsnelheid van 6 km/u. Het enige nuttige ding wat er opzit is een katrol. Tot een serieproductie is het echter nooit gekomen.

Deutz MTH,

De eerste echte trekker van Deutz die van enige betekenis is voor de landbouw en in serieproductie is gebouwd (1927) is de MTH-222. Er is gewoon een 1-cilinder stationaire motor van 14 pk met verdampingskoeling uit de MTH serie gebruikt die op een frame is geplaatst.



De eerste Deutz trekker is gebouwd in Amerika (1894)

Het frame werd voorzien van een versnellingsbak met twee versnelingen, een stuur en een zitting en ziezo de Deutz MTH 222 was een feit. Geschikt voor op het land is de tractor beslist niet want er zit zo goed als geen profiel op de wielen. De trekker wordt hoofdzakelijk gebruikt voor het aandrijven van machines en voor het transport van



Artillerie trekker van 40 pk (1919)

niet al te grote dorsmachines. Deze Deutz is zeker niet te vergelijken met de Amerikaanse merken die er in die tijd rond reden zoals Case, John-Deere, Mc-Cormick Ford, Allis-Chalmers. Maar waar Deutz wel mee voorop liep is de dieselmotor. Die is immers veel zuiniger en betrouwbaarder dan een benzine of petroleummotor. Maar voor Europese begrippen is het al heel wat want zoveel concurrerende merken in Europa zijn er nu ook weer niet.



Deutz MTH-222

Er komt nog bij dat de motor veel moderner is dan b.v. van een Lanz met zijn gloeikopmotor. Deutz heeft al een viertakt dieselmotor met een voorkamer waardoor de hele startprocedure net als bij de Lanz niet nodig is.

Met een gewicht van 3000 kg en cilinderinhoud van 2861 cc is Deutz voor die tijd absoluut geen uitzondering. In de periode tussen 1927 en 1930 zijn er 540 stuks van gebouwd.

Deutz MTZ

In 1929 wordt de MTH opgevolgd door de MTZ serie met een liggende 2-cilindermotor. De trekkers zijn aan de zijkant voorzien van een riemschijf met een frictiekoppeling en zijn zodoende uitermate geschikt voor het dorswerk. De verdampingskoeling heeft plaats gemaakt voor een radiator met een ventilator. Brandstofpomp en verstuivers zijn van eigen fabricaat.



Deutz MTZ-120

Het starten gebeurt zoals Deutz dit noemde met behulp van de vliegwielaanzetting. Dit gebeurt al volgt. Het vliegwiel wordt losgekoppeld van de krukas en met behulp van een kettingoverbrenging en een aanzetslinger wordt het vliegwiel zo hard door de rondte geslingerd tot het vliegwiel de juiste snelheid heeft ontwikkeld. Door koppeling van het vliegwiel met de krukas wordt, door energie die het vliegwiel door zijn snelheid heeft ontwikkelt, de compressie overwonnen zodat de motor als tenminste alles in orde is aanslaat. Er



Deutz MTZ-220

wordt wel van een startlont gebruik gemaakt om het starten te verlichten. Een elektrische installatie is, dacht men dan ook overbodig.

Door de dwarsgeplaatste motor kan de overbrenging vanaf de krukas doormiddel van een Duplex ketting en

de rechte tandwielen gemakkelijk worden overgebracht naar de achteras. Er zijn drie versnellingen vooruit en één achteruit.

De maximum snelheid hangt af of de tractor uitgevoerd is met ijzeren wielen (6 km) of met massief rubber (16 km). De voetrem werkt op de achteras en de handrem op de wisselbak.

De MTZ serie bestaat uit drie typen allen met een 2-cilindermotor en met hetzelfde volume n.l 5722 cc. Het gewicht van de MTZ serie schommelt tussen de 3250 en 3750 kg. Het eerste type de MTZ-120 die van 1929 tot 1931 op de markt was heeft een vermogen van 27 pk bij 600 omwentelingen per minuut.



Deutz MTZ-320

De MTZ-220 die van 1932 tot 1934 in productie is heeft een vermogen van 30 pk bij 850 omw/min.

Vanaf 1934 wordt de MTZ-220 opgevolgd door de MTZ-320 met een vermogen van 36 pk bij 1050 toeren. Deze is standaard al voorzien van spatborden en staat al op luchtbanden. Qua verkoopcijfers komt de MTZ nog niet in de buurt van een Lanz maar in de periode vanaf 1929 tot 1936 zijn er toch 2165 tractoren geproduceerd.



Serie FM

Vanaf 1934 is Deutz ook al bezig met veel moderner trekkers te maken. De eerste tractor die Deutz bouwt met een met een in lijn geplaatste verticale watergekoelde 2-cilinderdieselmotor is het type

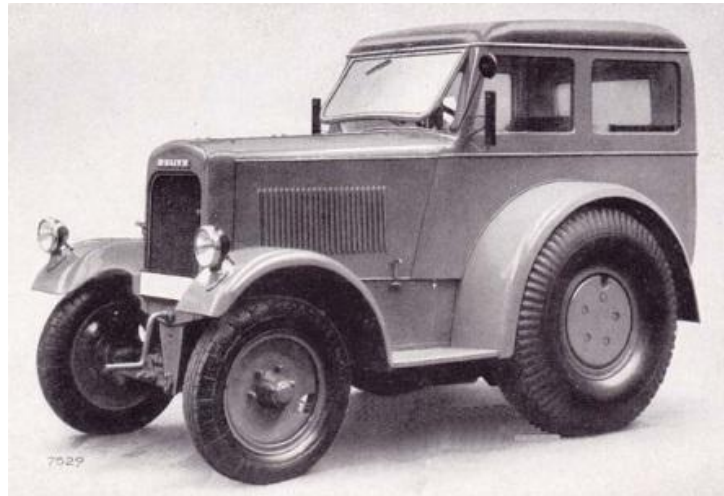


Deutz F2M-315

F2M-315 Stahlschlepper (stalensleper). De bijnaam Stahlschlepper is ontstaan doordat de versnellingsbak uit staal is vervaardigd. Motor en versnellingsbak zijn niet meer in een frame geplaatst en vormen één dragend geheel.

De tractor is of uitgevoerd op ijzeren of massief met rubber omrande wielen maar is ook al leverbaar met luchtbanden. De tractor heeft een vermogen van 28 pk bij 1200 omw/min.

Als alternatief voor de F2M-315 komt in datzelfde jaar nog de F2M-317 met een vermogen van 30 pk bij 1300 toeren/min op de markt. Echt veel verschil is er niet. Door het grotere cilinderinhoud, n.l. 3845 cm³ in plaats van de 3400cc van de F2M-315 en de 2 cm langere slag van de



De eerste Deutz F2M-317 tractoren waren uitgerust met een luxe cabine

zuiger van 15 naar 17cm dacht men een grotere prestatie van de tractor te bereiken. De eersten tractoren van dit type worden geleverd met een gesloten cabine. Dat maakt de tractor zo duur dat hij enkel maar door de boeren kon worden gekocht die wat meer te besteden hadden. Vandaar dat de F2M-315 ook veel meer wordt verkocht en daarom ook gewoon in productie blijft.



Deutz F2M-317

Vanaf 1935 is de F2M-317 wel leverbaar zonder de luxe cabine. De tractoren die op ijzer of massief rubber staan maken gebruik van een 3 versnellingsbak met een top snelheid van c.a. 6 km/u. De tractoren op luchtbanden halen met de 5 versnellingen 17 tot 22 km/u.

In 1935 wordt de serie uitgebreid met de F3M-317. Deze is met zijn 50 pk sterke motor de krachtigste tractor in het Deutz programma uit die tijd. De watergekoelde motor heeft 3-cilinders en een volume van 5768cc met een maximum toerental van 1200 toeren/min. Toch wil ik nog even kwijt hoe de typeaanduiding bij Deutz tot stand komt.

We nemen een Deutz van het type F2M-317. De F staat bij alle tractoren voor voertuigmotor en de 2 staat voor het aantal cilinders. De M geeft aan dat het om een watergekoelde motor gaat en de 3 is volgorde van de productie van de motorserie. De 17 geeft de hefhoogte van de zuiger aan.



Deutz F3M-317

Deutz F1M-414,

Hoewel de tractoren uit de FM serie al duidelijk meer succes oogsten dan de MTZ serie komt het grootste succes met de Deutz F1M-414, ook wel Elfer genoemd. Standaard voorzien van een aftakas, maaibalk en een riemschijf aan de linkerzijde. Het vermogen van deze trekker is slechts 11 pk bij 1550 omw/min en heeft een cilinderinhoud van 1100cc. Met zijn lage gewicht van 1130 kg is deze kleine Deutz vergelijkbaar met o.a een Farmall Cub, Massey-Harris Pony of een Allis-Chalmers B vanuit die tijd. De hoge kwaliteit, wendbaarheid en de scherpe prijs maakt deze trekker zo interessant.



Deutz F1M-414 (Elfer)

Met de komst van de Elfer is het ook voor de kleine boeren mogelijk om zich een tractor aan te schaffen Een Deutz F1M-414 kostte in die tijd 2980 mark.



Deze kleine trekker ook wel Bauernschlepper genoemd heeft 3 versnellingen vooruit en 1 achteruit. De F1M-414 kan zowel elektrisch als met een slinger worden gestart. Tijdens het starten maakt men gebruik van een startlont. Op dezelfde manier als deze 1-cilindermotor wordt gebouwd bouwt Deutz ook 2-cilindermotoren van 22 pk. Maar vreemd genoeg is er nooit een Deutz trekker verschenen met zo'n dergelijke motor. Deze motoren werden wel gebruikt bij o.a. Hela, Fahr, Eicher of een Kramer. De Elfer bleef in productie tot 1951. Tot 1942 zijn er 10.000 stuks gefabriceerd en na de oorlog nog eens 9000. Dat brengt het totaal op 19.000.

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG · KÖLN

Verkaufsstellen in Berlin · Dortmund · Frankfurt · Hamburg · Hannover · München
Nürnberg · Stuttgart · Köln

Doormiddel van overnames van Humboldt (machinebouwer) in 1930 en 'Klockner motorenfabrikant gaat men in 1938 verder onder de naam KHD. Klockner, Humboldt, Deutz. Voor de trekkers blijft de naam Deutz gehandhaafd.

Zeker de laatste jaren voor de oorlog zijn net als voor Hanomag en Lanz zeer succesvol. Hoewel er in de tweede wereldoorlog materialen voor het leger worden geleverd zijn dit nou niet de beste jaren voor Deutz. Mede omdat aan einde van de oorlog door bombardementen de Deutz fabrieken nagenoeg worden vernield. Wel zijn er tractoren omgebouwd met een gasgenerator, met



Deutz F2M-315 met houtgasgenerator

name de F2M-315, F2M-417 en de F3M417 in verband met de schaarste aan brandstof. Inmiddels was men vanaf 1942 begonnen met de ontwikkeling van luchtgekoelde motoren. De oorzaak dat men hieraan was begonnen had te maken met de tweede wereldoorlog. De Duitse regering verlangt motoren voor de rupsvoertuigen in het leger die tegen extreme kou kunnen en dan ook nog goed blijven functioneren. Voor de strijd tegen Rusland had men die wel nodig.

Dit leidt er toe dat men koos voor luchtgekoelde motoren want lucht kan immers niet bevriezen en water wel. Koelvloeistof of antivries was er misschien wel maar niet met de kwaliteit van nu. Ondanks de korte ontwikkelingstijd, de schaarste aan grondstoffen en de vele bombardementen blijkt de luchtgekoelde motor vrijwel gelijk goed te functioneren. Er zijn in totaal zo'n 1000 rupsvoertuigen met een F4L-514 motor gebouwd. Niemand had toen kunnen denken dat de luchtgekoelde motoren van Deutz zouden bijdragen aan het grootste succes in de Deutz geschiedenis. Na de oorlogstijd moest men vrijwel opnieuw beginnen omdat bijna heel Keulen door de bommen was platgegooid.

**FM-417 modellen,
Pas in 1947 komt de zaak weer een beetje opgang en begint men weer mondjesmaat tractors te produceren. Leverbaar waren toen de**



Deutz F2M-417

Deutz F1M-414, nu met een vermogen van 12 pk en 4 versnellingen vooruit, en tevens voorzien van een voetrem en een voetgaspedaal. De F2M-417 die vanaf 1941 het type F2M-317 had vervangen en voor



Deutz F3M-417

de F3M-317 kwam in 1942 de F3M-417 in de plaats. Het type F2M-315 blijft leverbaar tot 1949. Van dit type zijn er in totaal 12.000 geproduceerd. De verschillen tussen 317 en de 417 modellen zijn zeer gering. Door het toerental iets op te krikken van 1300 naar 1350 omw/min levert de

F2M-417 35 pk. Zelfs toen in 1950 de luchtgekoelde tractoren op de markt kwamen blijven deze Stahlschleppers nog in productie tot 1952. Dit was tevens ook het einde van het tijdperk van de watergekoelde tractoren.

DEUTZ

Firma W. van Gemeren & Zn.

Grup Z.H., Telef. 65 Oud-Beijerland

De Stomkopmodellen,



Deutz F1L-514 /50

Ondanks dat men al in de oorlog was begonnen met het bouwen van luchtgekoelde motoren duurt het toch nog tot 1950 voor de eerste Deutz trekker met luchtgekoelde motor verschijnt. Vanaf 1950 komen de typen F1L-514 en F2L-514 op de markt. Deze serie wordt ook wel de Stomkop

serie genoemd vanwege hun platte neus. De typeaanduiding zegt het al 1 en 2-cilinder luchtgekoeld.

De motor van het type F1L-514 /50 dat de F1M-414 vervangt is vrij identiek aan de Elfer alleen heeft hij nu luchtkoeling en een vermogen van 15 pk bij 1650 omw/min. Het cilinderinhoud is toegenomen tot 1330cc. De versnellingsbak is hetzelfde als bij de F1M-414. De kleine trekker met een gewicht van 1285 kg heeft dezelfde typische bouw dan de meeste Duitse trekkers van uit die tijd, namelijk de kleine banden dus weinig grondspeling, en een korte bouw wat voor een slechte gewichtsverdeling zorgt. Een hefinrichting is op dit type ook niet leverbaar. Waarschijnlijk maar goed ook want met een beetje gewicht van achteren zou de tractor toch maar gaan steigeren.

In 1951 worden er al weer wat verbeteringen aangebracht (F1L-514 /51). Nu is hij leverbaar met 5 versnellingen en er is zelfs al optie voor 10 versnellingen. Ook is er al een sperddifferentieel op aangebracht.



Deutz F1L-514 /51

Op dit type is er tegen meerprijs wel een hefinrichting leverbaar met een maximale hefvermogen van 675 kg. Aan de gewichtsverdeling is er tot nu toe nog weinig gedaan, dan misschien een grotere bandenmaat. De luchtkoeling werkt met een axiale ventilator die door een v-snaar vanaf de krukas wordt aangedreven. Cilinder, zuiger, drijf-stang en cilinderkop zijn bij alle 514 modellen hetzelfde zodat ook bij de 2, 3 en 4-cilinder modellen dezelfde onderdelen gebruikt kunnen worden.



Deutz F1L-514 /51 links achter

Starten met een startlont behoort tot het verleden. Het is nu mogelijk om de tractor tijdens het starten voor te verwarmen doormiddel van een gloeispiraal. Als de accu slecht is maar er is nog net stroom genoeg om te motor voor te gloeien is het mogelijk om de trekker met de slinger te starten. Voor dat doel is er een kleplichter aangebracht. Hoe succesvol deze kleine trekker wel was kan men concluderen uit de verkoopcijfers, iets van 37.000.

Het 2-cilinder model type F2L-514/ 50 begint met een vermogen van 28 pk met een toerental van 1550 omwentelingen. Bij elke vernieuwing komt er een ander cijfer achter



de typeaanduiding. Meestal correspondeert dat getal met het jaar waarin de productie wordt gestart. Om even een voorbeeld te geven is het type F2L-514 / 53 vanaf 1953 in productie gegaan. Zo zijn er 6



Dit type F2L-514 /53 is gebouwd in 1956. Het getal 53 geeft het jaar aan waar in de productieperiode van dit type is gestart.

varianten van de F2L-514 serie met elk weer een verbetering of verandering. Om er zomaar een paar te noemen de F2L-514 /50 is in productie van 1950 tot 1953.

De tweede uitvoering de F2L-514 /51 dat een jaar later wordt gebouwd is eveneens leverbaar tot 1953. De derde variant de F2L-514 /53 is gebouwd tussen 1953 en 1957

Van sommige typen is er ook een verhoogde uitvoering leverbaar, aangeduid met een H en de smalspoor uitvoering wordt aangeduid met een P. Vanaf 1953 zijn ze 30 pk bij 1650 omw/min. Het cilinderinhoud van 2660cc en blijft bij alle typen ongewijzigd. Vanaf 1950 wordt er begonnen met een 5+1 versnellingsbak. Het type F2L-514 /53 is verkrijgbaar met een 5+1 bak of als optie met een 6+1 bak. Deze laatste zijn nu nog zeer zeldzaam omdat er hier maar weinig van zijn geleverd.



Deutz F2L-514 /53 H (Hochrad)

Vanaf 1954 zijn ze allemaal uitgevoerd met 7+3 versnellingen. Een elektrische uitrusting behoort net als bij alle andere 514 modellen tot de standaarduitrusting. Als optie is er wel een hydraulische hefinrichting leverbaar. De 514 modellen zijn ook al voorzien van voetgas en een sperddifferentieel. Wat dat betreft loopt Duitsland toch wel een stuk voor op Engeland en Amerika die het in die tijd nog vaak zonder moeten doen.

De F2L-514 viel met zijn gewicht van 1850 kg later 1925 kg er mooi tussen in en wordt vaak gebruikt als hoofdtrekker bij de wat kleinere boeren en als tweede trekker bij de grote boeren. Een veelzijdig trekker net als de F1L514 maar dan met wat meer pk's. De laatste typen de F2L-514 /54 /4 en /6 komen in 1954 en 1955 op de markt. Het type F2L-514-6 heeft een vermogen van 34 pk bij 1800 omw/min. Op alle typen is, omdat er toen nog regelmatig gebruik wordt



Deutz F2L-514 /53

gemaakt van stationair aandrijfwerk tegen meerprijs een riemschijf beschikbaar. Gemonteerd aan de achterzijde van de tractor.

P. HOSTE
Smederij en
Landbouwwerktuigen
DRAAIRUG

Met de komst van de nieuwe 712 modellen wordt de productie van de F2L-514 modellen in 1958 gestaakt. Alleen de F2L514 /4 bleef nog in productie tot 1960. Deze laatste werd toen ook wel verkocht als Deutz D-30 F2L-514 /4 U. Alle varianten bij elkaar opgeteld zijn er van de 2-cilinder modellen uit de 514 serie 21.500 geproduceerd.



Na 10.000 uren trouwe dienst kreeg de F2L-514 dit plaatje aan de linkerzijde bevestigd. (Foto links)



Deutz D-30 F2L-514 /4 U

De F1L-514 heeft inmiddels al in 1957 het veld al geruimd. We gaan weer even terug naar 1951 en 1952 toen de Stomkop serie werd uitgebreid met respectievelijk de F3L-514 en de F4L-514.

De F3L-514 heeft een 3-cilinder luchtgekoelde motor met een vermogen van 42 pk bij 1450 toeren. Met een motorvolume van 3990 cm³ en een gewicht van tegen de 2600 kg is het een robuuste trekker. Maar ja dat zag je in die tijd wel meer. Aanvankelijk is deze trekker de sterkste tractor in de luchtgekoelde serie van Deutz. Het eerste type (F3L-514 /51) wordt geleverd met dezelfde versnellingsbak (5+1) net als van de F2M-417. Tijdens zijn productieperiode in 1954 wordt het vermogen opgevoerd naar 45 pk bij 1650 omw/min. De trekker krijgt uiteraard weer een ander typenummer F3L-514 /54. Het type F3L-514 /6 die in 1956 verschijnt wordt uitgerust met een versnellingsbak van ZF, nu met 7 versnellingen vooruit en 2 achteruit. Nou ja zeven, er zijn gewoon 2 kruipversnellingen bijgekomen. Hierin zijn twee versies mogelijk. Met een NKF wisselbak worden snelheden bereikt vanaf 0,7km/u tot 24.1 kilometer per uur en met de iets snellere NSK bak is dat 1,5 tot 28,5 km/u. Met deze bak draait de aftakas 590 in plaats van 540 omw/u.



Deutz F3L-514

Het is ook nog steeds mogelijk om te kiezen voor de oude NE versnellingsbak met de vijf versnellingen vooruit en één achteruit. Het laatste type F3L-514-7 die vanaf 1958 tot 1964 wordt geproduceerd heeft al een vermogen van 50 pk bij 1800 toeren. Ook deze modellen kunnen net als de lichtere serie geleverd worden met een riemschijf en een hydraulische hefinrichting. Dat laatste gebeurt niet vaak omdat deze trekkers meestal voor het zware sleepwerk



Deutz F2L-514

worden gebruikt. Van daar dat er maar zo weinig van over zijn ondanks dat er toch bijna 16.000 exemplaren zijn gebouwd.

In 1952 is de zwaarste trekker die Deutz in zijn verkoopprogramma heeft

de 4-cilinder uitvoering

(F4L-514 /54 of /4) met een vermogen van 60 pk bij 1650 omw/min. De ruim 3 ton wegende tractor heeft een cilinderinhoud van 5320 cc. Echt handig is de tractor niet en wordt vooral gebruikt voor sleep en dorswerk. Dorsmachines worden er in die tijd nog veelvuldig gebruikt. De maaidorser was nog maar net in opkomst. In 1956 krijgt de trekker (F4L-514 /5) wat meer pk's nu 65 pk bij 1800 toeren per minuut. Er is ook nog heel even een transport trekker als variant op de F4L-514 gebouwd. Toch bleef dat maar beperkt tot enkele exemplaren. Over de gehele productieperiode vanaf 1952 tot 1966 zijn er 7824 exemplaren gebouwd.

FL-612

Als aanvulling komt Deutz naast de bestaande typen van de 514 serie in 1953 uit met een lichtere trekker F1L-612 met een 1-cilinder luchtgekoelde motor van 11 pk bij 2100 omw/min met een volume van 763cc.



Deutz F1L-612 /53

De tractor heeft een langere wielbasis en een grotere vrije ruimte onder de trekker. Dat maakt deze trekker zo geschikt voor het verplegingswerk. Normaal is de spoorbreedte verstelbaar van 125 cm tot 150 cm maar dit type is ook leverbaar met een spoorbreedte verstelbaar van 122 cm tot wel 195 cm. Er zijn 6 versnellingen vanaf 2 tot 19 km/u. De zitting kan ook aan de andere kant van het stuurwiel worden bevestigd en wel zo dat de pedalen ook op deze manier eveneens te gebruiken zijn. Daarom is deze trekker ook achteruitrijdend te gebruiken.



Door de zitting te draaien is de tractor ook achteruitrijdend te gebruiken. In het thuisland wordt het type F1L-612 ook verkocht als D-13.

Om de ruimte tussen de 15 pk en de 28 pk van de 514 typen op te vullen wordt in 1954 de F2L-612 met een volume van 1526 cc op de markt gebracht. De tractor heeft een vermogen van 22 pk bij 2100 omw/min. Laat dit nou net de vermogensklasse zijn waarop op dit moment in de Duisland de meeste vraag naar is. Dus wordt deze trekker in Duitsland en omliggende landen een groot succes. Het is



Deutz F2L-612 /4 (22 pk)

ook een vernuftig ontwerp en is met zijn ruime bodemspeling zeer geschikt om er van onder en van achteren allerlei werktuigen aan te hangen. Met 9 versnellingen vooruit en 2 achteruit is hij voor die tijd ruim voorzien. Eigenlijk waren het er 10 maar die werd geblokkeerd omdat men bij Deutz vond de

dit te hoog was dus te gevaarlijk voor zo'n relatieve kleine trekker op de weg. Maar 9 is toch nog meer dan wat de meeste concurrenten hadden te bieden.

DEUTZ
DIESELTRAKKER

Want de meeste trekkers van die tijd hadden maar 5 of hooguit 6 versnellingen. De vooras, en dashboard en versnellingsbak zijn overgenomen van de 514 serie. Doordat de luchtkoeling aangedreven wordt door het vliegwiel geeft dat nog al een lawaaierig effect. Bij de latere typen (D serie) is dat verandert door de vliegwiel aangedreven ventilator te vervangen voor een axiale, waarbij de ventilator via een v-snaar door de krukas wordt aangedreven. In de eerste instantie worden er alleen maar 1 of 2 cilinder motoren van het type 612 gebouwd. Vanaf 1956 worden er ook 3, 4 en 6-cilinders gebouwd. Deze hebben alleen dienst gedaan als stationaire motor. Deutz heeft ze nooit in zijn eigen trekkers gebruikt, wel zijn de motoren aan andere tractorfabrikanten geleverd, die ze wel in hun tractors gebruikten, o.a Kramer.



Deutz F2L-512 /5 (24 pk)

Van de F2L-612 zijn 3 varianten beschikbaar. De oudste F2L-612 /4 was in

productie van 1954 tot 1956 en wordt in dat laatste jaar opgevolgd 2 nieuwe modellen. Als allereerste de F2L-612 /5 met een vermogen van 24 pk bij 2300 toeren. Dit verhoogde toerental zorgde wel voor meer kracht maar ook voor meer herrie. Verbeteringen zijn wel, de vooras

met het dubbele bladveren systeem, de ZF besturing die nu veel lichter stuurt dan die van zijn voorgangers en door wisseling van de tandwielen in de versnellingsbak beschikt de tractor nu wel over 10 versnellingen. Tegen meerprijs is deze trekker ook leverbaar op hogere banden (9x36



Deutz F2L-612 /6 (18 pk) met een Fritzmeie cabine

Voor wie niet zoveel geld te besteden heeft en toch liever een nieuwe trekker wilde kopen dan een oud aftands ding en niet direct over 10 versnellingen hoeft te beschikken is er de F2L-612 /6. Deze beschikt maar over 5 versnellingen en heeft een vermogen van 18 pk bij 1850 toeren. Op de versnellingen na en afgezien van het motorvermogen zijn alle verbeteringen ook hier op door gevoerd. Alleen is er een hoge uitvoering van dit type niet leverbaar. Op alle modellen is er tegen meerprijs een hydraulische hef-inrichting beschikbaar.



Deutz F1L-712

**FL-712 en de D-serie,
Het succes van de F1-612 leid in 1958 tot een opvolger, de F1L712. Men vergrote de boring tot 850 cc en het vermogen wordt opgeschroefd van 11 naar 13 pk. De versnellingsbak en de achteras blijven zoals voorheen. Door de portaal vooras krijgt de trekker nog iets grotere bodem vrijheid.**

Vanaf 1959 wordt dit model weeral vervangen door het type D-15 met dezelfde 1-cilinder motor maar nu 14 pk bij 2400 omw/min. Ook is het model enigszins gewijzigd en heeft een moderner uiterlijk gekregen. Het volume blijft ongewijzigd. Dit is tevens de laatste 1-cilinder die Deutz in zijn programma heeft opgenomen. Net als zijn voorganger beschikt de D-15 over 6 x 2 versnellingen verdeelt over 2 groepen.



Deutz D-15

Ook deze Deutz wordt hoofdzakelijk verkocht aan de kleine boeren of aan de veeboertjes. Dat deze tractor en ook de latere typen handig kunnen zijn voor de melkveehouderij blijkt uit het volgende.

DEUTZ 015
DIESELTREKKER

Veel van deze boeren waren noodgedwongen om in de zomermaanden hun koeien buitenshuis te melken om de doodeenvoudige reden dat er thuis geen genoeg weiland beschikbaar is voor de koeien. Zolang de koeien met de hand werden gemolken is dit niet zo'n probleem. Maar nu leven we net in die tijd dat de melkmachine massaal wordt aangekocht. Op de boerderij had men de beschikking over een elektromotor die zorgt voor de zuig en perslucht (Vacuüm) om de koeien te kunnen melken. Maar wanneer je zomers de koeien buiten moest melken kostte dit toch weer een extra investering om een stationaire motor, die voor de melkmachine op het weiland nodig was, aan te schaffen. En nu komt het mooie dat wanneer je Deutz o.a. een D-15 bezat kon je die gebruiken voor het leveren van vacuüm die nodig is voor de melkmachine. De vacuum wordt verkregen door de aanzuigslang van de melkmachine aan te sluiten aan het luchtfilter van de Deutz.



Veel van deze roostertjes zijn er door het melken verloren gegaan

Nu zou je denken dat kan bij elke tractor maar niets is minder waar. Een vereiste is dat de tractor moet beschikken over een luchtgekoelde motor. Een tractor met een watergekoelde motor kan de koeling van het stationair draaien van de motor niet aan en wordt te warm. Maar wat ook speelde is, en dit was ook bij de meeste tractoren waaronder ook luchtgekoelde exemplaren het geval, dat de hoeveelheid aangezogen lucht bij het laagste toerental van de motor nog te hoog was. De meeste Deutz tractoren vanuit die tijd hadden daar schijnbaar geen last van en zo sneed het mes aan twee kanten. Je had een tractor om je melkmachine te laten werken en dezelfde tractor voor het vervoer van de melk vanaf de wei naar de boerderij.



Veelzijdig is deze Deutz D-15.
Maaien, melken en transport

En dat twee keer per dag. Je ziet hoe handig een Deutz kan zijn. Eén nadeel was dat er veel koperen roostertjes die vooraan in de neus van de trekker zijn bevestigd verloren zijn gegaan want dat gat achter het rooster werd gebruikt om de aanzuigslang aan het luchtfilter te koppelen.



De trekker bestaat uit 2 versies, het model N de standaarduitvoering zonder poespas en het model N/1 met hydrauliek en met een gewicht van 50 kg meer wat neer komt op 1000 kg. Voor de D-15 zijn er allerlei accessoires te koop. O.a. hogere banden, tractormeter, passagiersstoel, hydraulische hef-inrichting, zitkussen, voor en achterwiel gewichten enz. Vanaf 1964 worden de trekkers nog voorzien van een nieuwe F1L-812 motor met dezelfde technische specificaties maar deze kon niet voorkomen dat er in 1965 een eind kwam aan de productie van de D-15.



Deutz D-25 (20 pk)

Net als de 1-cilinder F1L612 worden in 1958 de F2L-612 /6 en /5 van een nieuwe motor voorzien (F2L-712). De typeaanduiding is niet langer gerelateerd aan het type motor maar worden nu aangeduid respectievelijk als D-25 en D-25S. De verschillen met hun voorgangers zijn gering Het cilinderinhoud is verhoogd van 1526 cc naar 1700 cc. Het toerental is iets teruggebracht en het vermogen is nu 20 pk bij 1800 voor de D-25 en voor de D-25S is dat 25 pk bij 2250 toeren. De D-25 heeft nog steeds de 5+1 versnellingsbak en de D25S heeft 10 versnellingen vooruit en 2 achteruit verdeelt over 2 groepen.



Deutz D-25S (25 pk)

Vanaf 1959 komt er weer al een vernieuwde versie voor het gemak even aangeduid als D-25 /1 en D-25 /1 S. In tegenstelling van de eerst D-25 serie die nog steeds de vormgeving hebben van de FL-612 serie hebben de nieuwe tractoren de nieuwe vormgeving van de voor ons bekende D en de 05 modellen.



Deutz D-25 /1

De geel omlinjnde randen hebben plaats gemaakt voor een koperkleurige sierranden. De tractoren bieden een betere mogelijkheid voor aanbouw van werktuigen aan de zijkant.

Vanaf 1962 wordt het type D-25/1 omgedoopt tot D-25 /2 en het type D-25S wordt niet meer geproduceerd. De 5+1 versnellingsbak maakt plaats voor een T-25 versnellingsbak met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit verdeelt over 2 groepen. Het eenvoudige instrumentenbord is wat gemoderniseerd maar daar blijft het ook bij.

Vanaf 1964 wordt er een nieuwe motor in geïnstalleerd (F2L-812) met dezelfde technische gegevens. Boring en slag 95 x 120 en het volume van 1700 cc blijf bij alle typen D-25 ongewijzigd evenals het vermogen van 20 pk.

Vanaf 1961 zijn er naast de D-25 /2 nog twee modellen leverbaar met een 2-cilindermotor De D-30 en D-30S met een cilinderinhoud dat gelijk is aan dat van de D-25 /2 en door het toerental iets op te voeren van 2250 naar 2300 omwentelingen/min levert de motor nu 28 pk.



Deutz D-25 /1 S



Deutz D-25 /2 nu met 8 versnellingen.



Deutz D-30



Deutz D-30S



Luchtgekoeld

Het verschil tussen de D-30 en de D-30 S zit hem in de aftakas. De D-30S heeft een dubbele koppeling zodat men kan beschikken over een doordraaiende aftakas.



Deutz D-40

Vanaf 1957 komt de D-40 en D-40S in productie. Deze hebben al de nieuwe F3L-712 motor maar nog steeds het uiterlijk van een stomkop model. Het vermogen is 38 pk bij 2300 omw/min.

De D-40 en de D-40S worden geleverd met dezelfde motor en vermogen. De S modellen van Deutz zijn of luxer uitgevoerd en door de regel zijn ze meestal voorzien van extra voorzieningen. Slag en volume 95 x 120 is bij alle D-40 en S modellen hetzelfde even als het cilinderinhoud van 2550 cc. Van beide typen zijn er ook weer varianten beschikbaar zoals N, U, NF en UF. Dit heeft te maken met o.a. afmeting, bandenmaat en snelheden De ZF versnellingsbak 7+3 is dezelfde als van de 3-cilinder Stomkop-modellen vanuit die tijd. Hefinrichting is nog steeds op verzoek evenals de riemschijf.



Deutz D-40S

Ook na 1964 valt het doek voor de D-30. De D-30S krijgt in 1964 ook een F2L-812 motor en ook hier blijft ook alles ongewijzigd. De D-30 zowel als de D-30 S worden standaard geleverd met een T-25 versnellingsbak met 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit.



Vanaf 1959 zijn dat typen D-40 /1 en de D-40/1 S. leverbaar. Echt veel veranderingen zijn er niet alleen zijn ze visueel aangepast aan de D-serie. De D-40 /1 S zo wie zo wel maar volgens mij zijn ze het type D-40 /1 gewoon tot 1962 blijven leveren als het oude stomkop model. Op het differentieel en de achteras na zijn er maar weinig veranderingen.

In 1962 wordt de D-40 /1 vervangen door de D-40 /2 tenminste op papier. Hij is bij ons beter bekend als D-40 L. De L van lichtgewicht. De T25 versnellingsbak wordt gewijzigd in T-35 en heeft nu 8 versnellingen vooruit en 2 achteruit.



Deutz D-40L

Het type D-40 /2 S blijft leverbaar tot 1965. In 1964 krijgen alle D-40

varianten een nieuwe F3L812 motor maar de details blijven ongewijzigd.



Deutz D-50

Met de komst van de 05 serie in 1965 verdwijnt ook de laatste stomkop (F4L-514). Het type D-50 verschijnt in 1959, een 4-cilinder van 46 pk. Deze vult het gat op tussen de D-40 / S van 38 pk en de F3L-514 met 50 pk. Veel

valt er over de tractor niet te vermelden. Vanaf 1962 wordt dit type omgedoopt tot D-50 /1 S. Tot voor dit jaar was er geen enkele Deutz uitgerust met een ZF versnellingsbak met 8 versnellingen vooruit en 4 achteruit verdeeld over 3 groepen met een F4L-712 motor van boven de 50 pk.



Deutz D-55



Voor de export echter kreeg deze tractor de benaming D-55. Ook deze motor wordt in 1964 omgeruild voor een F4L-812 met eveneens een vermogen van 52 pk.



Deutz D-80

De éérste Deutz met een 6-cilindermotor (F6L-812 wordt gepubliceerd in 1964. Na veel experimenten en veranderingen is 75 pk de krachtigste Duitse Deutz ooit geproduceerd. De Deutz D-80 is uitermate geschikt voor de grote landbouw bedrijven en is zelfs in staat om een 6-schaar ploeg te trekken of een zware getrokken maai-

dorser. Met zijn snelheid van 30 km/u is hij ook zeer geschikt voor het transportwerk. De transmissie (8+4) wordt geleverd door ZF. Er zijn ook voldoende accessoires te leveren alleen zijn ze nooit geleverd met vierwielaandrijving.

D-05 serie

Vanaf 1965 komt er een vernieuwde serie op de markt, de 05 serie zoals wij die noemen. Het betreft de typen D-2505, D-3005, D-4005, D-4505, D-5005, D-5505, D-8005. Zoals ik al zei vernieuwd want echt veel veranderingen zijn er niet. Vermogen, volume, en versnellingsbak zijn zowat hetzelfde gebleven In tegenstelling tot de meeste voorafgaande typen wordt de ventilator nu met een V-snaar (axiaal) vanaf de krukas aangedreven in plaats van door het vliegwiel.



Deutz D-2505



Deutz D-3005



Deutz D-4005 met Fritzmeier cabine

Het gat tussen de 35 pk (D-4005) en de 52 pk (D5505) wordt opgevuld met de komst van een 3-cilinder (D-4505) met een vermogen van 40 pk en een 4-cilinder (D-5005) van 45 pk. Deze twee trekkers hebben een ZF T-50 6X2 schakelbak met als extra's het Deutz Multimat systeem.



Deutz D-4505A (A = Vierwielaandrijving)

Mogelijk is het ook bij de andere typen leverbaar. De D-4505 en de D-5005 zijn ook te leveren met vierwielaandrijving. Op het laatst van de productieperiode van de 05 serie worden de D-4505, de D-5505 al vroegtijdig uit de productie genomen

Op de D2505 na zijn alle tractoren voorzien van een dubbele koppeling met een doordraaiende aftakas (NF).

Voor de export kan de D-3005 ook nog worden geleverd met een enkel werkende koppeling en een normaal draaiende aftakas. (NB).



Deutz D-5505

Dat houdt in dat alle 12 versnellingen vooruit en de 4 achteruit onder belasting schakelbaar zijn. Nou ja 12 omdat je alle 6 versnellingen kan reduceren zonder te koppelen kom je op 12 uit. Vergelijkbaar bij Multi-power en Dual-power bij MF en Ford. Voor zover ik weet is dit enkel leverbaar op deze 2 typen.



Deutz D-5005



Deutz D-6005A

Hiervoor komt in de plaats de D-6005. Het vermogen is nu 58 pk en heeft volgens de gegevens een topsnelheid van 27 km /u. De ZF TW-55 wisselbak heeft 9 versnellingen vooruit en 3 achteruit.

Op verzoek kan de tractor ook worden geleverd als D-6005A met 4-wielaandrijving.

Vanaf 1966 kan ook de D8005 worden geleverd als 8005A (Allrad) maar dat is niet voor lang want hij wordt in begin 1967 opgevolgd door de D-9005 / 9005A met een vermogen van 85 pk.



Deutz D-8005A



Deutz D-9005A

Er zijn 2 ZF transmissies beschikbaar, 1 met 12 versnellingen vooruit en 6 achteruit en de andere heeft 16 versnellingen vooruit en 7 achteruit. Zowel de 2-WD als de 4-WD zijn uiterst zeldzaam omdat ze maar een jaar (1967) in productie zijn geweest. Dat zelfde geldt ook voor de D-6005/6005A en de D8005A.

Serie D-06

Vanaf 1968 verdwijnt de hele 05 serie en wordt opgevolgd door de nieuwe 06 serie die optisch een geheel nieuwe vorm hebben aangenomen. De 06 lijn behoort tot één van de meest succesvolle serie van Deutz.

Dat blijkt wel uit de aantallen (380.000) die hiervan zijn geproduceerd tussen 1968 en 1980. Op de DLG beurs in München in 1968 wordt voor het eerst de 06 reeks gepresenteerd. Het vermogensbereik over de gehele linie is verlengd vanaf 22 pk (D-2506) tot 160 pk (D-16006). De ronde neus uit voorafgaande series heeft plaats gemaakt voor een vierkant model. De F-812 motor is vervangen door de F-912 motor.



Deutz D-2506



Deutz D-3006

Regelmatig zijn de trekkers geüpdatet en van kleur veranderd. Vanaf 1968 zijn ze donkergroen met donkergrijs en rode wielen. In 1974 worden ze lichtgroen gespoten met een donkere motor en chassis



Deutz D-4006

alleen de wielen zijn nog steeds rood. Ook daarin komt verandering want in 1978 vind er weer een facelift plaats en nu zijn de wielen zilverkleurig. Over al de jaren dat de 06 serie in productie is vanaf 1968 tot 1980 vinden er steeds veranderingen plaats. Soms wordt de typeaanduiding verandert maar soms

ook niet. De 2-cilinder modellen

worden geleverd met een 8+2 bak verdeelt over 2 groepen. De D-2506 wordt nog steeds geleverd met een enkelvoudige koppeling en een normaal draaiende aftakas. Op dit punt liep Deutz toch wel achter bij de concurrenten. De 3-cilinder modellen beschikken over een 8x4 versnellingsbak.



Deutz D-5006

De 4-cilinders hebben de beschikking over 9 versnellingen vooruit en 3 achteruit. en de zware tractoren met een 6-cilindermotor hebben zelfs een 12+12 bak. Er zijn ook varianten mogelijk o.a met een kruipbak met 12 of 16 versnellingen. Later wordt dit ook wel weer gewijzigd of zijn er meerdere opties mogelijk. Of deze tractoren e.v.t ook nog leverbaar zijn met Multimat weet ik niet maar ik kom het nergens meer tegen.



Deutz D-6006

Het 4-cilinder model de D-6006 is 62 pk en de 6-cilinder D-9006 heeft 92 pk. Al vrij snel worden in dat zelfde jaar nog de D-5506 een 4-cilinder van 52 pk en de D-7506 een 6-cilinder van 75 pk aan het leveringsprogramma toegevoegd.

In 1969 komt Deutz met de D-16006 op de markt. De tractor heeft een V-8- motor van 160 pk bij 2300 toeren. In de eerste instantie is hij bedoeld als wiellader maar uiteindelijk besluit Deutz hem op de markt te brengen als tractor (knicklenker). De tractor heeft 4 even grote wielen en is alleen als all wheel drive leverbaar. Er zijn 2 modellen 1 met een rechte motorkap en 1 met een schuin aflopende motorkap De versnellingsbak is een powershift met een omkeerbare transmissie met een koppelvormer met 4 mechanische versnellingen. De aandrijving is hydrostatisch.



Deutz D-9006A



Deutz D-5506



Deutz D-7506

Op verzoek kan de vierde versnelling worden vergrendeld op 20 km. Een succes is de tractor nooit geweest. Waarschijnlijk te imposant en de duur en waarschijnlijk was de markt er nog niet rijp voor. De tractor is slechts in productie vanaf 1969 tot 1972 of 1973.



Deutz D-16006

Overname,

Al vanaf 1961 bezit KHD 25% van de aandelen van de Fahr onderneming uit het Zuid-Duitse Gotmadingen. Fahr maakt al van 1938 landbouwtrekkers en maaidorsers en vanaf 1952 ook voederwinningsmachines. De gedeeltelijke overname betekend voor Deutz al gauw een steviger positie op de Europese markt.



Deze overname houdt echter wel in dat de productie van de Fahr trekkers per direct stopt. In plaats daarvan worden de D-15 modellen van Deutz vanaf nu in Gotmadingen geproduceerd.



Deutz D-16006 type 2

In 1968 koopt Deutz de resterende aandelen van de Fahr onderneming, wat Deutz in staat stelt om meer werktuigen en maaidorsers aan het verkoopprogramma toe te voegen.

Omdat Fahr heel wat ervaring heeft met het bouwen van werktuigen en machines en omdat Deutz zich hoofdzakelijk bezig hield met het bouwen van tractoren en motoren vullen beide bedrijven elkaar goed aan.

Wanneer KHD een jaar later in 1969 Ködel & Böhn overneemt verhuist in 1970 een deel van de productie van de Fahr maaidorsers van Gottmadingen naar Lauingen en worden alle maaidorsers die daar worden geproduceerd onder de naam van Fahr verkocht. Pas in 1975 wanneer alle aandelen in handen zijn van KHD verandert de naam in Deutz-Fahr. Het zal nog tot 1982 duren voordat de naam Deutz-Fahr op de neus van de motorkap van de tractoren prijkt.



Deutz D-7006



Deutz D-8006

Vanaf 1970 worden er alweer een nieuwe 4-cilinder en 2 nieuwe 6-cilinders geïntroduceerd. Het betreft de typen D-7006 (4-cil) met een vermogen van 60 pk, de D-8006 (6-cil) van 80 pk en de D-10006 (6-cil) met een krachtbron van 100 pk. De typen D-7506 en de D-9006 ruimen hierdoor het veld.



IMPORT: H. C. L. SIEBERG B.V., EDE
DE RUYTERSTRAAT 47 - TELEFOON 08380 - 1 43 45
POSTBUS 90 - TELEX 45251

DEALER:

Syteemtrekker,

In dat zelfde jaar start Deutz met de ontwikkeling van een systeemtrekker onder de projectnaam ULM (Universal Landbouwmachine). Ze zullen later worden verkocht onder de naam Intrac. De cabine is aan de voorzijde geplaatst en door de ruime beglazing is er niet alleen aan de voorzijde maar ook aan de achter en zijkant goed zicht op het werk. Achter de cabine kan een laadbak worden gemonteerd. Het eerste prototype had een F4L-912 motor met een vermogen van 70 pk. De Intrac 2002 (51 pk) en de Intrac 2005 (80 pk) worden in 1972 op de DLG tentoonstelling in Hannover gepresenteerd.



Deutz D-10006



Deutz Intrac 2002

De Intrac 2002 is gebaseerd op de standaard trekker D-5006 dit in tegenstelling tot de Intrac 2005, dit is een geheel compleet nieuw ontwerp. Deze heeft al een hydrostatische versnellingsbak. De trekkers kunnen 40 km/u rijden en zijn voorzien van Accord snelkoppelingen.

In 1974 wordt de Intrac 2002 al weer vervangen voor de Intrac 2003 (60 pk), gebaseerd op de D-6206. Weer een jaar later (1975) komt de Intrac 2006 op de markt met een vermogen van 116 pk en vervangt hierdoor de Intrac 2005. Lang is de 2006 niet in productie geweest, slechts 1 jaar en is ook nog even ge-



leverd met een turbo met een vermogen van 140 pk, als Intrac 2007. In 1979 komt er een einde aan de productie van de 2003 en volgens mij is dan alleen de Intrac. 2004 nog leverbaar.



Deutz Intrac 2003



Deutz Intrac 2004

Alle Intrac typen zijn ook leverbaar met vierwielaandrijving en kunnen ook al worden voorzien van een fronthef. Waarschijnlijk heeft Deutz gedacht met de Intrac's de markt te doorbreken maar ondanks dat de Intrac's hun tijd ver vooruit waren is hun dat niet gelukt. Ze waren ten op

zichte van een standaard trekker te duur. In 1988 probeert Deutz met de komst van 4 nieuw ontwikkelde modellen een doorbraak te forceren. De kleinste type de Intrac 06-05 is 98 pk gevolgd door de Intrac 06-30 van 115 pk gebaseerd op de DX-6.30. De basis van de Intrac 06,30 turbo met 126 pk is de Agrostar DX 6.31. Het zwaarste type de Intrac 06,60 Turbo is gebaseerd op DX-6.50. In 1990 komt er een eind aan de productie van de Intrac modellen. De Intrac 2004 is met zijn 11 jaar (1978-1989) het langst in productie gebleven.



Deutz Intrac 6.60 Turbo

Vanaf 1972 wordt de standaard tractor serie opgevuld met de D-4506 een 3-cilinder van 40 pk en de serie wordt naar boven afgerond met de D-13006 met een vermogen van 120 pk.



Deutz D-4506



Deutz D-13006A

Schijnt dat er ook nog een D-12006 in dezelfde pk klasse is geweest maar waarschijnlijk voor hun eigen markt maar deze heb ik hier nooit gezien.

In 1974 ruimt de D-2506 het veld en worden de typen D-5006, D5506, D-6006 en de D-7006 vervangen door de D5206 (51 pk), D-6206 (58 pk), D-6806 (67pk) en de D-7206 (70 pk) Deutz is een merk met veel typen en dat klopt ook wel want er is ook geen touw meer aan vast te knopen want het staat niet altijd vast dat elke verandering een andere type aan



Deutz D-5206



Deutz D-6206

duiding krijgt. Maar het kan ook zomaar gebeuren dat er zo ongeveer niets is veranderd maar dat er toch een ander typeaanduiding op de motorkap prijkt. Als je de 06 serie met de 05 serie vergelijkt zijn er technisch gezien niet echt grote veranderingen. We zien wel dat Deutz heeft ingespeeld op de vraag naar vierwielaandrijving

want op de 2-cilinder typen na zijn ze allemaal leverbaar naar keuze met twee of vierwielaandrijving.

Door de strengere eisen wat betreft veiligheid, geluid ergonomie ontkomt ook Deutz niet om daar op in te gaan. In 1976 komt Deutz met de 06 serie in een "Spezial" uitvoering met een geïntegreerde veiligheidscabine van het Deense merk Sekura of van het Duitse merk Fritzmeier.



Deutz D-6006



Deutz D-7206

Het betreft hoofdzakelijk de typen vanaf de D-6806. De anderen konden worden geleverd met veiligheidsbeugel of kooi. Nu was het wel zo dat je door de jaren heen wel een Deutz kon kopen met een cabine maar die waren zeker niet veilig of geluidswerend. Een luchtgekoelde motor met een rammelende cabine was nou niet direct een ideale combinatie. Het enige voordeel wat ik kan bedenken is dat je droog zat wanneer het regende.

Deutz komt dit jaar ook met een nieuw top model aanzetten de DX 230 een 6-cilinder met een vermogen van 200 pk en met een cilinderinhoud van 9597cm³. Hoewel de trekker eigenlijk voor de Amerikaanse markt is bedoeld wordt hij toch op de Europese markt ver-



Deutz DX-230

kocht. De transmissie van deze trekker heeft een grondpatroon van 6 basis versnellingen. Binnen elke versnelling kan de bestuurder vier keer onder belasting schakelen vanuit de middenstand naar hoog (+ 25%) en naar laag (20%) en achteruit. Op deze trekker zit standaard een geveerde vooras en een zeer ruime cabine met airco en elektronisch regelbare magneetventielen voor de hefinrichting. Vierwielaandrijving behoort tot de standaard uitrusting. In de aan-

gedreven vooras zit een automatisch werkende differentieelslot (Optitrac).



Deutz DX-90

DX modellen

In 1978 presenteert Deutz op de beurs in Parijs vijf nieuwe DX modellen, de DX-85, DX-90, DX-110, DX-140 en DX-160 met vermogens van respectievelijk 81pk, 89 pk, 102 pk, 125 pk en 151pk naar boven afgerond.

Compleet nieuwe trekkers met een robuust uiterlijk, een mooie ruime cabine, nieuwe motoren en een geheel nieuwe gesynchroniseerde transmissie. De typen DX-140 en de DX-160 hebben een powermatic-transmissie met 36 versnellingen vooruit en 12 achteruit en is onder belasting schakelbaar. Uitgerust met een vlakke vloer, hangende pedalen en de bedieningshendels zijn aan de linkerzijde gegroepeerd. De cabine wordt verwarmd met verwarmde carterolie. Op de lichtere typen is er naar keuze vierwielaandrijving beschikbaar, en op de zwaarste modellen is het standaard. Met de komst van de DX serie verdwijnen de alle 6-cilinders van de 06 serie, die nog productie zijn, van het toneel. Opmerkelijk is wel dat de DX-85 en de DX-90 zijn uitgevoerd met een 5-cilindermotor. In 1980 wordt de DX-140 vervangen door de DX-120 en de DX-145 met vermogens van 110 en 132 pk en in 1982 verdwijnen ook de typen DX-85 en DX-90. De typen DX-80, DX-86, en de DX-92 komen hier voor in de plaats, allen met een 4-cilindermotor van respectievelijk 75, 82 en 90 pk. Ook de DX-230 wordt uit de productie gehaald en daarvoor in de plaats komt DX-250 een reus van 220 pk met een gewicht van 9250 kg. Deze tractor is hoofdzakelijk voor de export bestemd voor landen zoals de USA.



Deutz DX-92



Deutz DX-120

WILLEMSE b.v.

Garage en Landbouwmechanisatiebedrijf

AAGTEKERKE

tel. 01188-1618 of 1448

In 1980 vervangt Deutz de mechanische riemaandrijving van de ventilator door een elektrisch aangestuurde hydromotor. De reden hier voor is dat bij een onbelaste motor de temperatuur van de motor te laag blijft wat een slechte verbranding tot gevolg heeft. Doordat de mechanische aandrijving wordt vervangen door een vloeistofkoppeling en de aandrijving te koppelen aan de thermostaat die de temperatuur van de motor meet werkt de ventilator alleen maar als de temperatuur te hoog wordt. Dat resulteert volgens Deutz in een gemiddelde brandstof besparing van 6 tot 8% en het komt ook de levensduur van de motor ten goede. Alleen de DX-serie is hier mee uitgevoerd.

07 Serie



Deutz D-5207

Als opvolger van 3 en de 4 cilindermodellen van de 06 serie wordt in 1980 de 07 serie gepresenteerd. Het betreft de typen D-4007, D-4507, D-5207, D-6207, D-6807, D-7207, en de D7807 een serie 40 tot 77 pk. In Duitsland zat ook de D-4807 in het verkoopprogramma

maar die had zoveel overeenkomsten met de anderen dat deze hier nooit is ingevoerd. Eén van de vooruitstrevend veranderingen ten opzichte van de oude 06 serie is de hydraulische installatie die nu meer olie levert bij een hogere druk. Bijna alle typen kunnen worden uitgevoerd met vierwielaandrijving en bij de zwaarste typen uit de 07 serie is er een automatisch zelfwerkend differentieel (Optitrac) standaard. De kleinere typen zijn nog steeds leverbaar met een veiligheidskooi of beugel. De 07C uitvoeringen zijn uitgerust met de Spezial cabine.



Deutz D-7207C

Vanaf 1982 komen toch de 2-cilinders o.a. D2807 en D-3606 weer terug in het programma met een vermogen van 28 en 36 pk. Van de D-



Deutz-Fahr D-3607

2807 weet ik niet beter dan dat deze nooit in ons land is geleverd en de D3607 is hier tot aan het eind van zijn productieperiode verkocht.

Zoals we wel gewend zijn bij Deutz kom ik ook nog de 07E en de 07 Special tegen. Zo te zien zijn dat de wat goedkopere uitvoeringen. Ook is een serie nooit compleet want in 1982 worden de D-6207 en de D-6807 uit de productie gehaald en in dat zelfde jaar

worden de D-6007 en de D-6507 aan de serie toegevoegd en in 1983 de D-6907 en de D7007. Alleen is de D-6907 nooit in ons land geleverd. De verschillen tussen de tractoren is gering dus waarom al die veranderingen. In 1985 wordt de 07 serie uit de productie gehaald op de D3607 en de D-4507 na. Deze blijven in productie tot 1989-1990.



Een imposante verandering doet zich voor in 1982. Als gevolg van de overname (1968) van de Fahr machinefabriek die gevestigd is in het zuiden van Duitsland, om precies te zijn in Gott-

madingen, verandert de merknaam officieel in Deutz Fahr. Ik zeg officieel want al bij de komst van de DX serie in 1978 komen we de naam al tegen maar vanaf 1982 krijgen alle uitgebrachte series de naam Deutz-Fahr.



Deutz-Fahr D-6007

SIEBERG EDE BV
Trompstraat 18
Postbus 90, 6710 BB Ede Gld
Telefoon 08380-14345
Telex 37073 Siede NL



In 1983 presenteert Deutz de nieuwe DX serie. Het betreft de typen DX-4.30, DX-4.50 en DX-4.70 met vermogens van 80, 85 en 90 pk. En de typen DX-6.10, DX-6.30 en DX-6.50 met een krachtbron van 105, 115 en 140 pk.



Deutz Fahr DX-4.70



Deutz-Fahr Dx-6.10

Het eerste cijfer achter DX- geeft het aantal cilinders aan. Bij de DX-8.30 (220 pk) gaat dit alweer niet op, want ook deze heeft 6 cilinders. Nieuw bij deze series is de centraal gelegen as voor de voorwiel-aandrijving. Dat geeft een grotere bodemvrijheid en een betere wendbaarheid. Ook is het comfort in de cabine op een aantal punten verbeterd. In 1984 wordt de DX-4 serie alweer uitgebreid met de DX-4.10 van 70 pk en in 1987 met de DX-4.20 met 78 pk. De 6-cilinder serie wordt in 1984 uitgebreid met de DX-7.10 en de DX-8.30 met een vermogen van respectievelijk 160 en 220 pk in 1987 wordt de DX-6 serie nog eens versterkt met de DX-6.05 van 100 pk.



Deutz-Fahr DX-7,10



Deutz-Fahr DX-8.30



DX-3 serie

Groot is dan ook de verrassing toen Deutz in 1984 de DX-3 serie op de DLG tentoonstelling introduceerde. Deze 3-cilinder serie die de nog bestaande typen gedeeltelijk uit de 07 serie vervangt bestaat uit 3 typen n.l. de DX-3.10, DX-3.30 en DX-3.50 met vermogens van 48, 56 en 62 pk.



Deutz-Fahr DX 3.30 met Starcabine

In 1985 worden er alweer 3 typen (DX-3.70, DX-3.80 en DX-3.90) bijgevoegd maar deze zijn allen voorzien van een 4-cilindermotor van 73, 75 en 80 pk alleen is de DX-3.80 wegens de geringe verschillen tussen de beide anderen nooit in ons land geleverd. In 1986 wordt de serie weer eens uitgebreid met de DX-3.60 van 65 pk en in 1989 vervangt de DX-3.65 de DX-3.70 en is eveneens 70 pk.



Deutz-Fahr DX-3.70

In 1993 wordt de DX-3.75. met een vermogen van 78 pk aan het verkoopprogramma toegevoegd. Alleen is die hier nooit verkocht en de DX-3.65 is hier alleen leverbaar met vierwiel-aandrijving. De DX-3 is leverbaar met een luxe Starcabine of een eenvoudige Vario cabine. Voor wie geen cabine wil is er ook nog een Vario veiligheidsbeugel beschikbaar. Transmissies zijn er in alle maten en alle versnellingen zijn gesynchroniseerd. De DX-3 is

hoofdzakelijk leverbaar met een 8 of 12 versnellingen vooruit en 4 achteruit Bovenop deze versnellingen is op de kleinste modellen Dual-split leverbaar vergelijkbaar met de Multimat uit de jaren 60 en 70 en is onder belasting schakelbaar en geeft 20% meer of minder vermogen. Naar gelang het type tractor zijn er ook transmissies met 18, 20 en 24 versnellingen leverbaar. Of leverbaar naar keuze met 16 en 20 of 24 versnellingen met daarbovenop Powermatic, waardoor het aantal versnellingen wordt verdubbeld. Bij een aantal typen ligt de topsnelheid al op 40 km/u. Naast de 540 t/min draaiende aftakas zijn alle typen ook uitgevoerd met een 1000 toeren aftakas. De aftakas aan de voorzijde, die op alle tractoren standaard zit, draait 1000 omw/min. Op bestelling kan er ook een hefinrichting aan de voorzijde worden geleverd.



Deutz-Fahr DX-6.05

Vanaf 1986 tot 1995 vinden er weer een tal van veranderingen plaats vooral wat de typevoering betreft. Boordcomputer (Agrotronic) is op de meeste typen aanwezig. De zitting is verstelbaar naar het gewicht van de bestuurder en het stuur is in de hoogte verstelbaar. Ook Deutz wordt net als elke andere fabrikant geconfronteerd met de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en roetdeeltjes uit de motoren.



Deutz-Fahr DX-6.06

Om de minuskleine roetdeeltjes op ruimen komt KHD eind 1989 met een roetfilter dat 100% reductie geeft. Dit filter heeft als extra een naverbrander om ook bij lage motortemperaturen een volledige en schone verbranding te krijgen. Voorwaarde is wel dat de temperatuur in de verbrandingskamer van het filter tenminste 650 graden Celsius moet zijn. Naast het ver-

branden van de roetdeeltjes worden ook koolwaterstoffen weggebrand. Voor de kleinere motoren heeft Deutz een verwisselbaar filter.

Om goed en nauwkeurig te kunnen werken brengt Deutz-Fahr in 1991 op de een aantal DX-typen de geluidsdemper onder de motorkap en is de uitlaat aan de rechterkant geplaatst zodat hij min of meer vanuit de bestuurders zitplaats achter een stijl van de cabine verdwijnt. Om nog meer zicht op de werktuigen, die van voor aan de trekker zijn bevestigd, komt Deutz-Fahr in 1992 uit met de AgroXtra. Deze serie heeft een sterk aflopende motorkap. Deze uitvoering is geleverd voor,



Deutz-Fahr DX-4.57 AgroXtra

in de eerst instantie, 3 typen de DX-4.17, DX-4.57 en de DX-6.07 later komen daar nog bij de 3.57, 4.07 en de 6.17. Opvallend is dat men bij de toegevoegde typen niet meer de aanduiding DX wordt gebruikt. Alle typen hebben een gesynchroniseerde transmissie met 24 versnellingen en behalen een snelheid van 40 km/u. Het lichtste type (3.57) heeft een vermogen van 62 pk en de zwaarste (6.17) is goed voor 113 pk.



Deutz-Fahr DX-6.31 AgroStar

Naast de AgroXtra zijn vanaf 1989 de AgroStar leverbaar en vanaf 1991 de AgroPrima.

De AgroPrima modellen hebben nog steeds de bekende Star cabine. Terwijl de AgroStar modellen zijn uitgerust met een luxere AgroStar cabine. In de AgroStar serie heeft het topmodel (8.31) een 8-cilindermotor van 230 pk. In ons land is die zware trekker nooit of nauwelijks verkocht. De



Deutz-Fahr DX-4.51 AgroPrima

zwaarste trekker in de AgroStar serie die in ons land is geleverd is de 6.81 met een vermogen van 185 pk. Voor de lichtere typen in de Agrostar serie is vanaf 1993 ook een uitvoering met een sterk aflopende neus leverbaar. De AgroStar serie krijgt het ASM systeem (Aandrijf Sturings Managementsysteem). In de aangedreven vooras zit het Optibloc differentieelslot dat bij een bepaalde wieluitslag en een snelheid van 15 km/h automatisch kantelt. Bijna tot het eind van de productie van de Agro modellen zijn de goedkopere DX-3 modellen met de Vario cabine of beugel nog steeds leverbaar. Om zoveel mogelijk vermogen uit de motor te halen zijn verschillende AgroXtra en AgroStar modellen uitgerust met een turbo.



Deutz-Fahr DX-6.38 AgroStar

In 1995 is Deutz-Fahr met meer dan twintig modellen op de markt maar in dat zelfde jaar komt er een einde aan het zelfstandig bestaan van Deutz-Fahr. Het concern wordt opgenomen in de Italiaanse groep SHL, beter bekend als Samé. Het nieuwe bedrijf heet voortaan SDF (Samé Deutz Fahr) Er wordt besloten dat de productie van

tractoren voortaan plaats zal vinden in Keulen en dat de werktuigen voortaan worden geproduceerd in Lauingen.

Volgens afspraak worden ze nog steeds verkocht onder de naam Deutz-Fahr. Met deze financiële steun ontwikkelde en produceert het bedrijf een aantal zeer moderne tractoren.

De grote klapper komt in de tweede helft van 1995 wanneer Deutz-Fahr onder de typenaam Agrotion in Keulen een compleet nieuw trekker concept aanbied. De serie omvat 12 modellen met zowel 4 als 6-cilindermotoren in de vermogensklasse van 68 tot 145 pk. Alle motoren zijn vloeistof gekoelde van Deutz



Deutz-Fahr Agrotion 4.95

type BMF-1012 en BMF-1013. Het meest opvallende aan het nieuwe concept is de styling met de gebogen vlakken in de motorkap. Niet zo verwonderlijks overigens want in de carrosserie is veel kunststof verwerkt. De aflopende motorkap is al bekend van de vorige series. De nieuwe MK-1cabine is rondom nagenoeg van glas, waardoor de bestuurder van een uitstekend zicht geniet. Eén van de kenmerken van de Agrotion is de elektrisch bediende hydraulische hefinrichting. De hydrauliek bedienings-satelliet zit op een gunstige plaats, zakken, snel-zakken, heffen transport, alles te bedienen met één hand vanuit de armleuning. De opbouw van de series is steeds meer gebaseerd op onderlinge uitwisselbaarheid van componenten of onderdelen. Er zijn 2 transmissies leverbaar (de Synchronsplit of de Powershift). Met



Deutz-Fahr Agrotion 6.20

daarnaast ook nog leverbaar met een kruipbak. Hoewel de Agrotion, met door al die nieuwe concepten, met nogal wat kinderziekten had te kampen heeft hij zijn uiteindelijke succes te danken aan de financiële ruimte die er is voort gevloeid uit de overname door Samé.

Niet te min stond men er niet vreemd van te kijken dat de volgende trekker de Agropius een stuk eenvoudiger is uitgevoerd De Agropius is er in twee modellen, gebaseerd op de Samé Dorado, en worden geleverd met een 3-cilinder en een 4-cilinder luchtgekoelde Deutz motor van 60 pk en 70 pk met de keuze uit een 2 (540 en 1000 t/min) of 3 toeren draaiende aftakas (540, 750 en 1000 t/min). De smalspoorttractoren en de tractoren voor tuin en park worden aangeduid als Agrocompact en Agrokid maar meer daarover later.



Deutz-Fahr Agropius 70

Vanaf 1998 komt er al weer een nieuwe serie Agrotion tractoren die uitgerust zijn met een nieuwe MK-2 cabine. De serie omvat 13 modellen met een vermogen vanaf 75 tot 200 pk. Tot 100 pk zijn ze uitgerust met een 4-cilindermotor en vanaf 106 pk hebben ze een 6-cilindermotor. In 1998 worden er nog 2 zware typen aan de serie toegevoegd. Het betreft de typen 230 en 260 met een vermogen van 230 en 260 pk. De wat zwaardere typen zijn uitgerust met EMC (Electronic Motor Control). De modernste motorentechnologie met elektronische regeling. Hiermee zijn belastingonafhankelijke constante toerentallen



Deutz-Fahr Agrotion 230 MK-2

voor aftakas en rijnsnelheden mogelijk. Maximale en minimale toerentallen kunnen vooraf worden ingesteld en ieder moment met een druk op de knop worden opgeroepen. De motorbelasting wordt voor de automatische transmissie gebruikt.

Ook worden de Agropus modellen in 1998 uitgebreid met de Agropus 75, 85, 95 en 100 met een vermogen van respectievelijk 75, 84, 94 en 99 pk en in 2000 met de Agropus 80 van 77 pk.



Deutz-Fahr Agropus 95

Alle tractoren uit de nieuwe serie zijn uitgerust met een vloeistof gekoelde Deutz motor

op de 80 na. De transmissie is leverbaar in 2 uitvoeringen. O.a. de standaarduitvoering met Syncrosplit en een kruipbak met 15/15 of 20/20 snelheden. Of de 3-traps Powershifttransmissie, is drie maal onder last schakelbaar, met 45/45 of 60/60 verschillende snelheid mogelijkheden v.a 0,25 km tot 40 km/u . Beide uitvoeringen kunnen met een Powershuttle worden geleverd. Met de Powershuttle schakel je zonder te koppelen van voor naar achteruit en rijd je vanuit stilstand weg. Bovendien biedt dit voordeel 15 versnellingen, afhankelijk van de transmissie, te kunnen schakelen zonder bediening van het koppelingspedaal. Door een drukknop op de schakelhendel worden de (Lifetime) koppelingen elektronisch bediend zodat er veilig en gemakkelijk geschakeld kan worden. De lichtere Agropus typen kunnen ook worden uitgevoerd met een



Deutz-Fahr Agropus 100

omkeertransmissie, De zwaardere Agropus modellen zijn uitgevoerd met de 9-voudige Powershift transmissie met automatische schakel-functies. Kenmerkt zich door de comfortabele bediening. automatische schakeling via het gaspedaal. De comfortabele, ruime, geluidsarme (tot maximaal 72 dB(A) onder volledige belasting) cabine zorgen voor een plezierige werkplek.

Het in en uitschakelen van de voorasaandrijving en differentieelslot en gaat automatisch en alle typen hebben in een oliebad lopende lifetime schijfremmen in voor en achterwielen. Stuurrem of een-zijdig remmen verkleint de draaicirkel.



Deutz-Fahr Agrotion 165 MK-3

Door wat veranderingen of verbeteringen aan te brengen verschijnt vanaf 2001 de Agrotion MK-3 serie. Nieuw zijn de Agrotion 165 en de 205 beiden met een 6-cilindermotor van 165 en 196 pk. Enkele typen hebben een andere motor gekregen en wat het meeste telt is dat de cabine weer op een aantal punten is verbeterd.

Naast deze serie komt Deutz Fahr nog eens op de markt met 3 nieuwe tractoren. Het betreft de typen TTV-1130, TTV-1145 en TTV-1160 met 6-cilinder vloeistof gekoelde motoren van 125/126, 140/141 en 150/154 pk. Ze zijn alle drie uitgerust met een volledige automatische traploze transmissie TTV. Deze revolutionaire transmissie geeft de mogelijkheid om door eenvoudig op het gas pedaal te drukken traploos op te schakelen van 0 tot 50 km/u. Automatisch worden motor en aftakas toerental aangepast bij elke gekozen snelheid (Automatische rijstrategie). Een andere mogelijkheid is handmatige strategie. Hier bepaald de chauffeur door middel van een hendel de rijnsnelheid bij een voor geselecteerde motor en aftakas toerental.



Deutz-Fahr Agrotion TTV-1145

In 2003 wordt de zware klasse uit de MK-3 serie alweer vervangen door de Agrotion 210, 215, 235 en 265 een 6-cilinder serie van 200 tot 250 pk. Opmerkelijk is dat de 200 en de 215 allebei met dezelfde motor een vermogen hebben van 200 pk.



Deutz-Fahr Agrotion 215

Typen komen en gaan, zo is het bij Deutz-Fahr altijd al geweest. Kijk maar naar de FL-514 serie en de 06 serie. Soms gebeurt het de een tractor nauwelijks of niet veranderd maar dat er toch een andere typeaanduiding op de motorkap prijkt. Maar het is ook goed mogelijk dat er een behoorlijke mutatie heeft plaats gevonden maar dat de typeaanduiding gewoon hetzelfde blijft. Dat gebeurt ook hier bij de Agroplus 60, 70 en 80. Ze worden in 2004 uitgerust met een nieuwe F4L-914 luchtgekoelde motor maar de typeaanduiding blijft het zelfde.

Slechts voor 1 jaar want in 2005 worden ze al weer opgevolgd door de typen Agroplus 67, 77 en 87. Nu wel met een watergekoelde motor met een vermogen 67, 78 en 83 pk. De laatste 2 zijn uitgevoerd met een 4-cilindermotor en de 67 is uitgevoerd met een 3-cilindermotor.



Deutz-Fahr Agroplus 67



Deutz-Fahr Agrolux 57

Of het nog niet genoeg is komt Deutz_Fahr ook nog eens met de eenvoudige Agrolux serie o.a de 57 en 67. Ze hebben allebei een 3-cilinder motor met een vermogen van respectievelijk 55 en 70 pk. Het zijn gewoon uitgekledede Agroplus tractoren in standaard uitvoering en dan met of zonder cabine.

Land en veeteeltbedrijven stellen steeds hogere eisen aan hun machines. Een moderne trekker moet efficiënt, veelzijdig, flexibel, behendig en het liefst zo compact mogelijk zonder dat het comfort, ergonomie en het vermogen in gedrang komt. De Agrotron K die in 2005 op de markt komt voldoet aardig, met zijn uitstekend zicht op de werktuigen en zijn complete standaarduitrusting, aan deze verwachtingen. De K serie bestaat uit de 90, 100, 110 en 120 in de vermogensklasse van 90 tot 120 pk. Het type 110 heeft een 6-cilindermotor de anderen zijn allen uitgevoerd met een 4-cilinder motor.



Deutz-Fahr Agrotron K-120

In 2007 wordt de serie alweer vervangen door een moderner versie met alleen wat meer vermogen vanaf 100 tot 127 pk.



Deutz-Fahr Agrotron L-710

De Agrotron L en X serie komen in 2006 op de markt. Het betreft hier de Agrotron L en X-710 en de L en X-720 uit de zwaardere klasse met vermogens van 189 en 275 pk. Bij de L serie kan het vermogen tot 4 keer worden opgevoerd en bij de X modellen is dat zelfs 6 keer mogelijk.

Het maximale vermogen is bij de X serie ook hoger en worden in 2007 nog een keer opgewaardeerd in 219 en 262 pk. Centraal bij deze tractoren is het brandstofverbruik en het geluidsniveau en de uitstoot van schadelijke stoffen.



Deutz-Fahr Agrotion X-710

De tractoren zijn uitgevoerd met Deutz Common Rail (DCR), uiterst moderne turbodieselmotor met elektronische motoren regeling (EMC), en de exclusieve Deutz-Fahr Power-Control (DPC). Beide systemen zorgen er voor dat bij zo minimaal mogelijk toerental toch het maximale vermogen bereikt wordt wat een verlaging van brandstof verbruik tot gevolg heeft. Door het toerental zo minimaal mogelijk te houden geeft dat ook effect op het geluidsniveau. Ook de vier kleppen die per cilinder op deze motoren zijn aangebracht werken hier aan mee.

In 2009 komt Deutz- Fahr met een nieuwe middenklasse serie (Agrotion M) die loopt van 134 tot 184 pk. Ook in deze serie wordt aandacht besteed aan geluid, brandstofverbruik en afvalstoffen uitstoot.



Deutz-Fahr Agrotion M-640



Deutz-Fahr Agrotion TTV 620

De uiterst moderne turbomotoren zijn uitgevoerd met Deutz Common rail, afhankelijk van het model. Twee klep technologie of vier kleppen per cilinder met extern gekoelde uitlaatgasrecirculatie. Zuinig en krachtig is het ontwerp. De Deutz Power Control zorgt er voor dat het juiste

economisch maximale vermogen beschikbaar is afhankelijk van het werk wat men doet. De Agrotion 610 en 620 zijn nu ook leverbaar als TTV-610 en TTV-620. Ook hier zorgt de DCR voor een variabel vermogen.

De 4-cilinder modellen Agrofarm 85 en 100 met respectievelijk 76 en 90 pk komen in 2006 op de markt. Speciaal ontworpen voor de werf, graslandboeren en dienstverlenende bedrijven. In 2008 worden de typen herzien en vervangen en vanaf 2009 kunnen dezelfde typen ook worden geleverd als Agrofarm TTV-410, TTV-420 en TTV-430.



Deutz-Fahr Agrofarm 85

Anno 2017 is Deutz_Fahr met meer dan 70 modellen op de markt. Men



Deutz-Fahr Agrolux 75

kan beschikken over een vermogen 39 pk (Agrokid) tot 440 pk (11440). De Agrokid is er speciaal voor park en tuin. Onderling zijn hier ook weer 3 verschillende modellen leverbaar. Voor de wijngaarden, boomkwekerijen en fruittelers zijn er de Agroplus F-Ecoline, (V, S, en F), en F-Keyline.

Binnen deze series zijn er weer verschillende modellen leverbaar. Voor degene die op zoek is naar een compacte economische tractor kiest voor een Agrolux. De Agrolux 310, 320 en 410 zijn hoofdzakelijk bedoeld voor de kleinere bedrijven Dank zij hun korte wielbasis zijn ze uiterst flexibel en wendbaar. Het zelfde geldt voor de Agrolux 65 en 75.



Deutz-Fahr Agrofarm-425TB

De Agrofarm TB serie is speciaal ontwikkeld voor de olijf en boomgaarden. Het doel was eigenlijk om landbouwbedrijven te voorzien van een multifunctionele tractor, die door zijn compacte bouw, speciale taken sneller en betrouwbaarder kan uitvoeren dan elke andere tractor.



Deutz-Fahr Serie 5 TTV

Voor de middelgrote en grote bedrijven zijn er de 5, de 6, de 7, de 9 en de 11 series die op

hun beurt weer onder te verdelen zijn in meer dan 35 verschillende modellen. De grotere 7, 9 en 11 series zijn allen uitgerust met TTV maar het is ook gewoon op bijna elke type van de 5 en 6 serie leverbaar. Er is voor ieder wel een tractor op maat. Om zomaar een paar voorbeelden te noemen. Wanneer je voor veel vermogen gaat kies je waarschijnlijk voor een model uit de 11 serie. Wanneer je niet direct een traploze bak nodig hebt dan zal je waarschijnlijk toch op zoek gaan naar een tractor uit de 6 serie. Voor een lichtere tractor kom je toch gauw in de 5 serie terecht. Het voordeel van het grote keuzepakket is dat jij je tractor kan uitzoeken.



Deutz-Fahr Agrotion uit de 7 serie

Een tractor waar alles opzit voor het werk waar jij hem voor wil gebruiken. Wat er niet opzit hoef je ook niet te betalen en het kan ook niet kapot gaan. Nadeel van zo'n groot keuzepakket is toch wel dat je heel veel verschillende ontwerpen moet maken wat een tractor per eenheid toch duurder maakt dan dat er maar een paar types zouden



Deutz-Fahr Agrotion 9340

zijn. Dat Deutz-Fahr met zijn tijd mee gaat zal niemand kunnen ontkennen want de 4-tier motoren voldoen aan de eisen van de Europese wetgeving. De eisen worden steeds strenger en dan moeten we denken aan de uitstoot van roet en uitlaat-

gassen, het geluidsniveau, ergonomie en veiligheid. De luxe cabines en de armleuning met daar binnen handbereik het bedieningspaneel, airco, de luxe lucht geveerde zitting met verstelbare armleuning dragen allemaal een steentje bij wat ergonomie betreft. Op bijna alle tractoren is een boordcomputer standaard of zeker leverbaar. GPS voor het nauwkeurig sturen op het land traploze rijsnelheden (TTV) van 0 tot 60 km per uur. Aftakas mogelijkheden onder belasting schakelbaar automatisch of met handfunctie. Uiterst moderne machines zijn het die met hun tijd mee gaan. De volgende stap zal waarschijnlijk zijn elektromotoren als krachtbron al zal dat nog wel

even duren en onbemande tractoren rijdend op GPS. Nauwkeuriger dan wat de beste chauffeur ooit zal kunnen. Ondanks dat Deutz-Fahr in 1995 al is opgenomen in de Samé groep worden de tractoren en machines nog steeds verkocht onder hun eigen merknaam Deutz-Fahr. En waarom? Betrouwbaarheid en een goede naam.



Een moderne cabine van een Deutz-Fahr

Een tractor die zijn sporen heeft verdiend bij boeren en loonwerkers. Frappant is toch wel dat Deutz-Fahr, dat een onderdeel van Samé is toch nog altijd goed is voor de import van enkele honderden tractors in ons land terwijl Same blijft steken op een stuk of 10. En dat terwijl Deutz-Fahr en Samé tractoren vandaag den dag bijna identiek zijn.

Rupstrekkers:



Deutz F1M-414 met halfrupsuitvoering



Deutz F1L514 met halfrupsuitvoering

Echt veel rupstrekkers ten behoeve van de landbouw heeft Deutz nooit gebouwd. Voor de Elfer is er al een halfrups installatie beschikbaar en later ook voor Deutz F1L-514 De halfrupsen worden gebruikt om de bodemdruk te verminderen op moeilijke begaanbare natte grond. De halfrupsen kunnen ten alle tijde weer worden omgewisseld voor normale wielen De dingen zijn maar sporadisch verkocht en zijn vrij uniek. Later zijn er ook halfrupsen verkrijgbaar voor een D-30. Naar aanleiding van het succes van de Hanomag en ook van Lanz rupstrekkers besloot Deutz in 1953 om ook rupstrekkers te gaan bouwen. De eerste rups die gebouwd wordt is de DK-60 met een 4-cilinder luchtgekoelde motor van het type F4L-514 met een vermogen van 60 pk bij 1650 om/min. De motor heeft een cilinderinhoud van 5322 cm³.



Deutz DK-60

Ondanks de maximale snelheid van 7.5 km/u heeft de rups 5 versnellingen vooruit en 3 achteruit. Het sturen gebeurt doormiddel van een stuurknuppel en of met de remmen die links en rechts afzonderlijk kunnen worden bediend.

Vanaf 1955 komt de DK-90 op de markt met een luchtgekoelde 6-cilinder F6L514 motor met een vermogen van 90 pk bij 1650 omw/min. en een cilinderinhoud van 7983 cc. In tegenstelling van de DK-60 heeft de DK-90 5 versnellingen vooruit en 4 achteruit en een maximale snelheid van 9,5 km/u. Sturen gebeurt net als bij de DX-60, met de knuppels of met de remmen.



Deutz-DK-90

In 1960 worden beide rupsen vervangen door de DX-75 met een vermogen van 65 pk bij 1800 omw/min en de DX-100 is 100 pk bij 1800 omw/min. Bij de nieuwe modellen is de aandrijving op wat punten verbeterd en zijn e.v.t leverbaar met een cabine. Meer veranderingen zijn er niet. Dit zijn waarschijnlijk de laatste rupsen die voor de landbouw zijn geproduceerd. Voor de Industrie en bouw blijven de rupsen nog wel in productie, uitgevoerd met een bulldozerblad. Ze waren leverbaar als DL-750 en DL of DR-1300.

Prototypen en exportmodellen:

Er zijn een aantal prototypen van Deutz-Fahr gebouwd die nooit in massa productie zijn gemaakt. Ik zal proberen er een aantal te beschrijven. We beginnen in 1949 met het ombouwen van een paar tractoren uit de FM417 modellen.



Omgebouwde Deutz F3M-317, nu met een Deutz motor type A8M-517

Het betreft een 4-cilinder (A4M517) en een 8-cilinder (A8M517) met vermogens van respectievelijk 55 pk bij 1200 omw/min en 170 pk bij 1500 toeren. Veel is er over de trekkers niet bekend en waarom of waarvoor de trekkers zijn gemaakt is erg onduidelijk. Waarschijnlijk is het ook bij 1 exemplaar van elk gebeven.

In 1958 ging BTG in samenwerking met Deutz een tractor ontwikkelen om zo op deze manier de tractor via het netwerk van Deutz op de markt te brengen. Als basis werd een Deutz D-40 gebruikt. De tractor is uitgevoerd met een 3-cilinder Deutz motor F3L712 met een vermogen van 35 pk bij 2300 toeren. De vier aangedreven



Deutz BTG-40T

wielen zijn ontworpen op basis van een Amerikaanse legerjeep. De tractor kwam op de markt als Deutz BTG D-40T. Ondanks de goede bedoelingen die men met de tractor voor had werd het geen succes en zo bleven zij op de Duitse markt een zeldzaamheid. Lang heeft de samenwerking tussen beide bedrijven niet geduurd, hooguit twee jaar (1958-1959). Wel heeft BTG nog wel Deutz motoren in latere ontwerpen gebruikt.



Deutz Multitrac D-20

Al vanaf 1966 houdt Deutz zich bezig met het ontwikkelen van werktuigdragers. Alleen heeft Deutz nooit een eigen werktuigdrager op de markt gebracht. Maar toch heeft Deutz een paar pogingen ondernomen om zo'n dergelijke machine op de markt te brengen. De tractoren werden aangekocht bij de concurrenten

maar zijn uitgerust met Deutz motoren. De eerste is een Ritscher Multi Trac, uitgebracht als Deutz Multitrac D-20 en de tweede die ik hier beschrijf is een Eicher G-400 Unie-super. De Deutz G-400 Unie-super verschilt slechts op 3 punten van een Eicher. Ten eerste is kleur nu de Deutz groen.

Ten tweede is de motor-
kap iets gewijzigd, en ten-
slotte is de werktuig-
drager voorzien van een
Deutz motor. De motor
(F3L-812) wordt ook ge-
bruikt in de Deutz D-4505
een 3-cilinder van 40 pk.
De versnellingsbak kwam
van ZF met 8 versnel-
lingen vooruit en 4 achteruit.



Deutz G-400 Super

Als optie is er een Fritzmeier cabine beschikbaar en nog een tal van
accessoires. Tot een succes kwam het echter niet, waarschijnlijk
omdat de klant liever bij de juiste fabrikant kocht en ook omdat het
concept al was achterhaalt.

In Argentinië had Deutz een dochter onderneming Deca (Deutz
Cantabricia) opgericht. In Zuid-America zijn de akkervelden heel wat
groter dan hier en het terrein is ook vaak heuvelachtiger dan in onze
contreien. Daarom zijn de tractors die ze daar gebruiken veel groter
dan bij ons. De zwaarste tractors die we hier gebruiken zijn daar
eigenlijk nog te licht. Vandaar dat men in 1967 besloot om een
zwaardere tractor te bouwen. De Deca A-110 werd gebouwd met een
6-cilinder Deutz motor (F6L-514) van 110 pk en met een cilinder-
inhoud van meer dan 8 liter De transmissie bestaat uit 5 versnellingen
vooruit en 2 achteruit. Wat het ontwerp betrof is de tractor wel heel
ouderwets maar dat speelt daar geen rol als hij maar vermogen heeft.



Deutz Deca A-110

De meeste machines die ze
daar hebben zijn toch niet
geschikt voor een hefin-
richting maar voor de
trekhaak. Op de grote vel-
den hoeft een tractor nou
ook niet direct compact en
veelzijdig te zijn. Vandaar,
en mede door de grote
banden komt de tractor
monsterachtig en log over.

In het totaal zijn er voor de Argentijnse markt zo'n 365 gebouwd. Van dat aantal zijn er ook een gedeelte onder de naam Fahr verkocht. Later worden er nog eens 55 gebouwd en verkocht zowel als Deutz of als Fahr-800. Ze kregen een andere styling en andere spatborden en tevens werd de kracht van de motor teruggebracht naar 100 pk.



Deutz-Deca A-46



Deutz -Deca A-55

Vanaf de jaren zeventig werden er bij Deca in Argentinië ook Deutz tractoren gebouwd op basis van de 06 serie. Wel werden er veel verouderde onderdelen, misschien ook wel motoren, uit voorafgaande series gebruikt. Het type A-55 heeft duidelijk veel weg van een Deutz stomkop.



Deutz-Deca A-130



Deutz-Deca A-65



Deutz-Deca A-144



Deutz-Deca A-85

Aan hun robuuste vorm te zien zijn deze trekkers speciaal ontwikkeld voor het bewerken van grote oppervlakten. Vandaar dat ze ook daar gebouwd werden. De productie stopte pas eind jaren 70 of in het begin van de jaren 80. Dezelfde serie werd ook als Fahr geleverd maar wel met een andere typeaanduiding en in de rode Fahr kleur.

In 1967 ontwikkelde Deutz de Deutz D-5505-T. De T staat voor tandem. De tractor is een tandem trekker die uit twee aangegekoppelde tractoren bestond, van het type D-5505. Op het moment dat de tractor wordt ontwikkeld komt vierwielaandrijving nog maar sporadisch voor. Twee Deutz tractoren met twee 4-cilinder-



Deutz D-5505T

motoren van elk 52 pk komen samen toch aan een vermogen van 104 pk. Het gewicht van beide tractoren is over de hele lengte gelijkmatig verdeelt waarvan men optimaal van de trekkracht profiteert. Op deze manier heeft men ook een vierwiel aangedreven tractor en ook nog eens met 4 even grote wielen. Maar eigenlijk had het al geen kans van slagen meer voordat men er al aan begon. Er waren misschien nog niet veel trekker met vierwielaandrijving maar ze zijn er wel. De vierwielaandrijving is veel interessanter dan dat experiment van Deutz. Dit ontwerp zou wel kans van slagen hebben gehad wanneer het 10 tot 15 jaar eerder op de markt was geweest. Half de jaren 50



De draaikrans en de beide stuurcilinders zorgen er voor dat de tractor nog relatief kort kan draaien.

experimenteerde Ford ook al met zo'n model de Ford Doe triple D ook hier waren twee tractoren doormiddel van een draaikrans met elkaar verbonden. De draaikrans fungeert als knikbesturing waardoor men met dit gevaarte nog redelijk kort kan draaien.



Bediening gebeurt vanaf de achterst trekker waarbij beide schakelpoken met een stang met elkaar zijn verbonden. Het zelfde gebeurt met de gashendel. Toch wel primitief wanneer je dit gevaarte met een reguliere vierwiel aangedreven tractor vanuit die tijd vergelijkt. Vandaar dat dit ontwerp ook nooit in massa productie is geproduceerd.

Het prototype DX-430 werd vervaardigd in samenwerking met Schlüter in 1981. Het prototype was hoofdzakelijk bedoeld voor de Amerikaanse markt en Deutz-Fahr hoopt hiermee zijn positie op de Amerikaanse markt te verbeteren. Officieel is er maar



Deutz DX-430

één exemplaar van gebouwd maar waarschijnlijk zijn het er vier geweest. Vele componenten zijn gebruikt van de DX-230 zoals de cabine, motor, motorkap en de ZF-transmissie De DX-430 is uitgerust met vier even grote wielen. De 6-cilindermotor is van Deutz (BF6L-413FR) 9522cc met een vermogen van 260 pk. Waarom het niet tot een massaproductie is gekomen heeft waarschijnlijk te maken gehad met de snelle ontwikkeling in dezelfde richting van andere tractoren.

De Deutz Müller Powermax-300 is geen echte Deutz tractor. Hij werd gebouwd door de firma Müller uit Brazilië, alleen de naam en de vorm doen hem aan een Deutz denken. Hij is gebouwd naar de DX-modellen



Deutz Müller Powermax-300

van Deutz met een Cumminsmotor van 300 pk. De trekker werd gebouwd voor de Zuid-Amerikaanse markt waar ze behoefte hebben aan zulke grote tractoren. De firma Müller is in 1956 opgericht door een Duitse Immigrant Müller genaamd.

Tot in de late jaren 90 bouwde deze firma Cummins en MWM motoren. Wanneer de tractor is gebouwd is vrij onduidelijk maar het zal eind 70 begin 80 zijn geweest. En in hoeverre Deutz-Fahr in dit project was betrokken is nog onduidelijker. Wat wel zeker is dat deze tractor op de lijst van de prototypen van Deutz voorkomt.

De Deutz-Fahr DF-7.30 is in 1982 ontwikkeld samen met Steyr. Verder dan een prototype is het nooit gekomen. Met deze trekker wou Deutz een trekker uitbrengen wat het vermogen betreft boven de DX-7.10 van 160 pk uitkomt. De hele productie van de DF-7.30 vindt plaats bij Steyr in Oostenrijk. Alleen de motor



Deutz-Fahr DF-730

komt van Deutz-Fahr. De samenwerking houdt geen stand vanwege de hoge productiekosten. Bovendien verbiedt Deutz-Fahr de verkoop van de tractor omdat het geen Deutz productie is. Of er ook ooit één verkocht is dat is niet zeker.

Nu was Deutz al vanaf 1967 begonnen met het exporteren van tractoren naar de VS. Daartoe behoren onder andere de D-5506 en D-8006. Luchtgekoelde motoren zoals die van Deutz zijn in de VS niet echt populair.. Midden jaren 80 neemt Deutz het noodlijdende Amerikaans bedrijf Allis-Chalmers gedeeltelijk over. Deutz hoopt met deze overname en het omvangrijk netwerk van Allis-Chalmers stevig



Deutz Allis 6240

voet aan de grond te krijgen op de Amerikaanse markt. De eerste machines worden in elkaar gezet uit een combinatie van geïmporteerde onderdelen van Deutz en van de overvloedige inventaris van Allis-Chalmers.

**DEUTZ
ALLIS**



Deutz-Allis 8050

In 1986 wordt de Deutz-Fahr DX lijn als Deutz-Allis 6200 serie op de markt gebracht, In deze modellen wordt een luchtgekoelde Deutz motor gebruikt. De bestaande Allis-Chalmers modellen worden gemoderniseerd en worden op de markt gebracht als Deutz-Allis 5015, 8010, 8030, 8050, 8070 en de vierwiel aangedreven 305.

Ook de tuin en park tractoren worden verkocht onder de naam van Deutz-Allis. In de loop der jaren versterkt Deutz zijn positie door zijn aandeel in de combinatie te vergroten. In 1987 worden Deutz DX tractoren als 7000 serie rechtstreeks vanuit Duitsland naar de VS verscheept. De serie loopt tot 144 pk.



Deutz-Allis 305



Deutz-Allis 7120

In 1988 wordt besloten dat White-New Idea een serie tractoren zou bouwen voor Deutz-Allis van 150 pk en meer. Ze verschijnen het jaar daarop als 9130, 9150, 9170 en 9190. Als krachtbron hebben ze allemaal een Deutz motor variërend van 150 tot 193 pk. Ze zijn allen voorzien van 18 versnellingen met daarboven op

een powershift met 3 snelheden. In tegenstelling met de 7000 serie waarvan de kleur groen is, heeft de 9000 serie zowel de oranje kleur van de vroegere Allis-Chalmers trekkers als de groene kleur van Deutz. In 1990 wordt Deutz-Allis opgekocht door het nieuw opgerichte concern AGCO.



Deutz-Allis 9170

De tractoren worden nog verkocht als Deutz-Allis Er is zelf in nog een nieuwe serie uitgebracht (de 5000 serie). Vanaf 1992 wordt besloten dat de tractoren van Deutz-Allis voortaan zullen worden verkocht onder de naam AGCO. Toch duurt het nog bijna 4 jaar dat AGCO de installatie van de Deutz motor in de tractoren staakte.



Deutz-Allis 5190

Torpedo:

Vanaf 1987 worden op basis van de 06 serie in Joegoslavië Deutz tractoren in licentie gebouwd. Dat gebeurde wel meer dat landen zoals Roemenië, Hongarije, Joegoslavië en meer van dat soort landen verouderde typen, die ooit populair waren geweest, gingen bouwen.



Torpedo TD-4806



Torpedo TD-7506

Vooraf ook omdat in die landen de mechanisatie pas veel later opgang kwam dan bij ons. En waarom zou je het wiel nog een keer uitvinden als je het ergens anders zo kan kopen. Hetzelfde gebeurde bij Fiat in Roemenie die daar werden gebouwd en in de eerste instantie verkocht werden als UTB. Massey-Ferguson deed het zelfde bij IMT in Joegoslavië.

De in Joegoslavië gebouwde Deutz tractoren worden daar verkocht als Torpedo, het zij in een rood /oranje kleur maar ze werden ook wel in de groene kleur geleverd. Er is een hele serie verkrijgbaar. Ze worden gewoon geleverd met een F3L-912, F4L-912 of een F6L-912 motor van Deutz naar gelang of het om een 3, 4 of een 6-cilinder gaat.



Torpedo RX-100

De eerste serie neemt gewoon ook de typeaanduiding van Deutz over en ze zijn ook te leveren met vierwielaandrijving. Later wordt de typenaanduiding veranderd in RX voor de zwaardere en TX voor de lichtere typen. Ook in ons land zijn ze enkele jaren te

koop geweest. Veel zijn er hier echter nooit verkocht. En als er verkocht zijn had dat hoofdzakelijk met de prijs te maken, meer dan met de kwaliteit want ze waren beduidend goedloper als destijds een Deutz. Maar ook de kwaliteit was een stuk minder.



Torpedo TD-7506 DV

De Deutz Fahr Agro XXL werd gepresenteerd op de Agritechnica in 2009. Voorheen heeft Deutz Fahr nog nooit een tractor van 600 pk of meer gebouwd. De tractor wordt ontwikkeld in samenwerking met



Deutz-Fahr Agro XXL

DTU (Duitse Tractor Unie). De tractor kenmerkt zich door de vier aangedreven assen en knikbesturing. Omdat de markt niet rijp was voor dit soort tractors is het nooit tot een massa-productie gekomen.

Voor landen met minder strenge milieu eisen heeft Deutz-Fahr de Agrotrac serie ontwikkeld. De Agrotrac 125 en 150 is op basis van een Samé Silver en een Samé Rubin ontworpen en werd gepresenteerd op de Agritechnica in 2009. Vanuit dezelfde Samé serie werden ook de Agrotron 200 en de 620 voor die zelfde landen ontworpen.



Deutz-Fahr Agrotrac 150



Deutz-Fahr Agrotron 200

De Fun-trac is een speciale editie uit de AgroXtra serie. De kleur is violet en is bedoeld als recreatief voertuig maar niet voor de boeren



Deutz-Fahr Fun-trac

De motor is een gewone Deutz (F3L-912) van 40 pk. Op de plaats waar normaal de hydrauliek zit is nu een bak aangebracht die als kofferruimte kan dienen. In plaats van normale akkerbouw banden heeft de Fun-trac roadbanden met een grasland profiel. Hoeveel er van gemaakt zijn is niet bekend.

De Deutz 7750 TTV Warrior is een speciaal en beperkt verkrijgbaar model. Verkrijgbaar in het zwart voor landbouwondernemers die de hoogste eisen stelt op het gebied van technologie, ontwerp en kwaliteit. Deze tractor is gemaakt voor de zwaarste toepassingen, zowel in het veld als voor op de weg. Daarom is de exclusieve extra uitrusting (tot 16 led werklichten optioneel en xenon zwaailamp, een exclusieve lederen zitting, een zwarte Warrior vloermat en een uitlaatpijp met chromafwerking inclusief 3 jaar garantie) enkel verkrijgbaar voor de 7750 TTV Warrior. In beperkte toelage staat er maar hoeveel dat er zijn staat niet vermeld.



Deutz-Fahr 7750 TTV Warrior

Smalspoortractoren.



Deutz F1M-414P

De Deutz F1M-414-P is één van de eerste Deutz trekkers die van de fabriek af leverbaar in een smalle uitvoering, speciaal ontwikkeld voor fruittelers en de wijnboeren. De P achter de typeaanduiding staat voor plantage. Het type is gewoon gebaseerd op de standaarduitvoering, alleen is de breedte van 1535 cm teruggebracht naar 1125 cm met een spoorbreedte van 90 cm, voorheen 1275 cm. Hoogte en lengte en andere eigenschappen van de Elfer bleven ongewijzigd. Er zullen ongetwijfeld wel meer Deutz trekkers zijn afgeleverd in een smalspooruitvoering. Maar deze aanpassingen vonden meestal plaats bij de plaatselijke smid of dealer. De opvolger van de Elfer kan ook in een smalspooruitvoering (F1L-514-P) worden gekocht.



Deutz F1L-514P

Vanaf 1955 zijn ook de F1L-612-P en de F2L-612-P leverbaar en worden vanaf 1958 opgevolgd door de F1L-712-P. Omdat ze technisch zo weinig verschillen met de basis modellen valt er over de plantage tractoren weinig nieuws te vertellen. Zo ging dat vroeger, de basis landbouwtrekker werd aangepast door de spoorbreedte, de totale breedte en e.v.t de hoogte aan te passen voor de fruitteelt of wijnbouw. Het zijn meestal vrij lichte tractoren want het aantal machines de voor de fruitteelt of wijnbouw is ontwikkeld is minimaal. Meestal werden de machines aan de trekkers aangepast en vroegen niet veel trekkracht of motorvermogen.



Deutz F2L-612P



Deutz F1L-712P



Deutz D-15P

De volgende smalspoor tractor is de Deutz D-15-P met een spoorbreedte van 92 cm en is voor de rest ook weer identiek aan het landbouwmodel. Naast deze trekker is vanaf 1960 ook de D-30S /P en vanaf 1962 de D-40L /P leverbaar.



← Deutz D-40L /P

Deutz D-30S /P ↑

Tegen het eind van hun productieperiode krijgen ze net als de landbouwtypen de nieuwe F2L-812 motor. In de 06 serie zijn er drie typen (D-3005-P, D-4005-P en D5005-P) in plantage uitvoering leverbaar. We zien nou ook een stijging in het vermogen. Dit is een gevolg dat de ontwikkeling van de mechanisatie in de fruitteelt sector ook niet stil staat. De machines zijn zwaarder en vragen ook steeds meer aftakasvermogen.



Deutz D-3005P



Deutz D-4005P

In de 06 serie zit men met de D-3006 P, D-4006 P en de D-4506 P nog steeds in dezelfde pk klasse. Wat techniek betreft zijn ze vrij identiek aan de landbouwuitvoering. Alleen de afmetingen verschillen.



Deutz D-3006P



Deutz D-4005P

De D-4506 P kwam pas veel later, zo rond 1977 / 1978. Eigenlijk bleef Deutz maar een beetje aan sukkelen met de smalspoortrekkers. Want wat had Deutz Fahr nou te bieden voor de fruitteelt. Men kon kiezen uit 2 of 3 typen en dat was het. Terwijl andere merken toen al en men spreekt over de zeventiger jaren een hele serie in het verkoopprogramma hadden.

Vanaf 1978 komt daar wat verandering in met de nieuwe DX typen. De DX-36V en de DX-50V hebben een vermogen van 34 en 46 pk. Ze worden niet meer direct afgeleid van de landbouwserie maar hebben een eigen ontwerp en kunnen ook al met vierwielaandrijving (Allrad) worden geleverd.



Deutz D-4506P



Deutz DX-36V eb DX-50V

Begin jaren 80 wordt de DX-36V /A uit de roulatie genomen en de serie bestaat nu uit de volgende modellen de D-4007 P van 35 pk, de DX-50V met een vermogen van 50 pk, de DX-55 V is 54 pk en tenslotte de D-6507 met 63 pk.

Alleen de DX modellen kunnen worden geleverd met vierwielaandrijving. Het is mogelijk dat Duitsland voor zijn eigen markt nog meer typen had maar voor zover ik weet is de D-4007 P hier ook nooit verkocht.

Deutz-Fahr D-6507 →



In 1986 zijn er 5 modellen DX-3.10 V, DX-3.30 V+F, DX-3.50 V+F, DX-3.70 V+F, DX-3.90 F met vermogens van respectievelijk 48, 55, 62, 73 en 80 pk. De typen F zijn uitgerust met vierwielaandrijving.

Net als bij de landbouwuitvoering is er een Vario beugel of een Vario cabine aanwezig. De DX modellen hebben voor elk werk de meest geschikte snelheid. Met snelheden van 0,5 tot 30 km/u. Gesynchroniseerd en traploze snelheidsopbouw, verdubbeling met Dualsplit (vingertipschakeling met 20% meer of 20% minder kracht, met meer of minder tempo) Voor ieder bedrijf de juiste snelheden want er is keuze tussen 8 /4, 12 /4, 16 /8 of 24 /8 voor en achteruit snelheden.



Deutz-Fahr DX-3.10V /A

De centrale aandrijving voor de voorwielen waarborgt verliesvrije krachtoverbrenging, grote pendelweg en stuuruitslag, hoge bodemvrijheid. Wielslip wordt voorkomen door de automatische sperddifferentieel (Optibloc). Duidelijk is dat Deutz Fahr aardig op weg is met een inslagmaneuver op de concurrenten, op het gebied van speciale tractoren voor zowel plantsoen, wijnbouw tuinbouw, en fruitteelt.



Deutz-Fahr DX-3.30V /A



Deutz-Fahr DX-3.70F /A

Vanaf 1992 wordt deze serie aangeboden als Agrocompact. Binnen de serie zijn nog steeds dezelfde typen aanwezig, op de DX-310V na die al enkele jaren uit de roulatie is. De DX-350 en de DX-390 zijn nu ook als DX-350S en FX-390S leverbaar. Op deze trekkers zijn weer een aantal verbeteringen doorgevoerd.



Deutz-Fahr Agrocompact DX-390S /A



Deutz-Fahr Agrokid 35

Vanaf 1993 komen er 2 nieuwe series op de markt. De Agrokid en de Agrocompact. Deze laatste is niet meer vergelijkbaar met de vorige Agrocompact serie. Duidelijk zijn de nieuwe modellen gekopieerd van de Samé Golden en de Argon. De Agrokid 35 heeft een Mitsubishi vloeistof gekoelde motor met een vermogen van

35 pk bij 3000 omw /min. De tractor is hoofdzakelijk bedoeld voor park en tuin. Vooral bij gemeenten en fabrieksterreinen veelvuldig inzetbaar.

De Agrocompact is leverbaar in 3 typen 60V, 70V en 80V in de categorie van 60, 70 en 80 pk. In tegenstelling tot hun voorgangers hebben ze allen een vloeistof gekoelde motor. Deze modellen vervangen de Agrocompact DX serie en zijn bedoeld voor de boom en wijngaarden. Al vrij snel worden de 3 en 4-cilinder modellen uitgebreid met de 90 V /F met een vermogen van 88 pk.



Deutz-Fahr Agrocompact 60F



Deutz-Fahr Agrocompact 70F

De transmissie is leverbaar met Synchronsplit met 20 /20 snelheden of de 3-traps Powershift met 45 /45 snelheden. De aftakas wordt geleverd met 3 snelheden n.l. 540, 750 en 1000 omw /min. Zelf deze compact trekkers kunnen snelheden ontwikkelen van 40 km /u De cabine is afneembaar.

Bij de Agrikid worden de typen 25 en 45 met vermogens van 25 en 45 pk aan de serie toegevoegd. De 25 is een 3-cilinder terwijl de andere twee van een 4-cilinder motor zijn voorzien. De transmissie is uitgevoerd met een fijne snelheden opbouw, synchronisatie met Shuttle-Shift omkeerschakeling, 3-traps hydrostatische rijaandrijving met pedaalschakeling (Agrokid 25A-HST). De aftakas is een onafhankelijke duo aftakas met 540 en 1000 toeren /min. Bovendien kunnen de trekkers worden geleverd met een fraaie luxe cabine en e.v.t vierwielaandrijving.



Deutz-Fahr Agrokid 45



Deutz-Fahr Agrokid 40



Deutz-Fahr Agrocompact 90

In 2004 volgt er een update van beide series en zijn de volgende modellen leverbaar Agrokid 30, 40 en 50, een reeks van 35, 41 en 47 pk en de Agrocompact met de typen 70, 75, 90 en 100 met vermogen van 70, 74, 87 en 95 pk.

Vanaf 2005 komen er totaal andere modellen op de markt. De Agrokid komt met 3 modellen 210, 220 en 230.



Deutz-Fahr Agrokid 210

Wat de motoren betreft, die zijn nog steeds van Mitsubishi, is er weinig veranderd. Het vermogen is nog exact het zelfde dan hun voorgangers. De styling is drastisch veranderd en het is een exacte kopie van de Samé Solaris. Ook op het technisch gebied verschillen ze praktisch niets.

Bij de Agrocompact is het precies het zelfde en worden nu geleverd als Agroplus S / F 70, 75, 90 en 100 en is vergelijkbaar met de Dorado F serie van Samé.



Deutz-Fahr Agroplus 70S

Nu anno 2017 is de Agroplus weer onderverdeeld in (A) Agroplus F-Ecoline is een eenvoudig maar uiterst praktische en functionele tractor die met elk werktuig kan werken. Door zijn korte wielbasis is hij zeer wendbaar. Ze zijn ideaal voor de middelgrote fruitteelt bedrijven.



Deutz-Fahr Agroplus Ecoline 315



Deutz-Fahr Agroplus Keyline 55F

(B) Agroplus F-Keyline waaronder de volgende modellen vallen 55, 65, 75 en 80-4 een serie vanaf 55 tot 75 pk. De Agroplus Keyline is een perfecte compacte tractor, met name voor het werk in de boom en wijngaard of in de kleinere open velden. Hij is uitgerust met eenvoudige mechanisch bedieningselementen.

(C) Agropius V, S en F een serie met drie uiterst moderne, veelzijdige wendbare tractoren met weer onderverdeeld in elk 5 typen (320, 330, 410, 420 en 430) pk) in de categorie van 82 tot 105 pk. Ze zijn slank van vorm en ontworpen voor het werk in de wijn en boomgaarden. De lage en smalle V (1.16m) is de meest compacte van de drie. De F is de breedste (1.43m) voor de optimale grip in beperkte ruimte. De S (1.26m) is met zijn hightech snufjes de meest veelzijdige van allemaal. Net als bij de landbouwtractoren voldoen al deze tractoren aan de eisen van deze tijd en bieden het voordeel om met allerlei opties te kunnen worden uitgerust. Deutz een trekker op maat.



Deutz-Fahr Agropius uit de V, F, en S serie

Werktuigen,

Na de samensmelting met Fahr in 1968 en de overname van Ködel & Böhn in 1969 heeft Deutz zich ook meer ontwikkeld op het gebied van werktuigen. En dan met name machines voor de hooibouw en oogst machines. Ik wil hierover niet te ver uitweiden maar aan de hand van enkele foto's laat ik er een paar zien. De naam Fahr op de machines komt zeker in de beginperiode na de overname nog veelvuldig voor.



FH-500



Deutz-Fahr hooischudders



KM-22

Deutz-Fahr maaiers



KM-3.215



HD-560

Deutz-Fahr balenpersen



HD-560



Deutz-Fahr 1620H



Deutz-Fahr C-9000 serie

Tot slot,

Deutz stationaire motoren zijn al van het begin van hun productie periode, zo rond de twintiger jaren van de vorige eeuw in ons land ingevoerd. Deze kwamen meestal binnen via Deutz Amsterdam of via Deutz Katendrecht uit Rotterdam.

DEUTZ-KATENDRECHT
MOTOREN- EN MACHINEFABRIEK - R'DAM

DEUTZ

De eerste Deutz tractoren die in ons land werden geïmporteerd zijn de Deutz F2M-315 en de Deutz F1M-414. Van de vorige series de MTH en de MTZ series zijn er weinig of geen ingevoerd. Of eerder genoemde importeurs ook Deutz tractoren hebben geïmporteerd lijkt mij er onwaarschijnlijk. De eerste serieuze Deutz importeur was de Fa W. van Gemeren & Zn uit Oud Beijerland. Deze importeerde hoofzakelijk de laatste watergekoelde modellen en de eerste Stomkopmodellen.

Vertreten durch:

Fa. W. v. Gemeren & Zn.
GREUP (Z.-H.) . Tel. 65 Oud-Beijerland



H. C. L. SIEBERG N.V. - AMSTERDAM
STADHOUDERSKADE 143 - TELEFOON 717944

In 1952 kocht H.C.L Sieberg N.V. uit Amsterdam in één koop meer dan 100 Deutz tractoren van de Deutz fabrikant en dat betekende tevens het einde van het importeurschap van de F.a. W. van Gemeren & Zn. Sieberg is meer dan vijftig jaar Deutz importeur geweest. Ergens in de jaren negentig is Sieberg overgenomen door Geveke maar ging gewoon verder onder de naam Sieberg De laatste jaren is het importeurschap in handen van de Samé-Deutz Fahr.



Het heden en verleden. Een Deutz F4L-514 uit 1960 en een Deutz Agrotron 6160 uit 2017

Alle rechten voorbehouden geheel of gedeeltelijke overname is niet toegestaan

Auteur: Arjaen



*Folders
Oldtimers
Miniaturen*

*Adrie Mol
v/d Poest
Clementstraat 14
4443 AM Nisse*

*E-mail
moldejonge@zoclandoct.nl*

Tel 0113-649525

Deutz

dieseltractors

Luchtgekoeld



F1L-514 /51

F2L-514 /53

15 pk

30 pk

Kracht en zuinigheid, precies op maat

KLÖCKNER-HUMBOLDT-DEUTZ AG . KOLN

Verkaufsstellen in Berlin . Dortmund . Frankfurt . Hamburg . Hannover . München
Nürnberg . Stuttgart . Köln

Dealer voor Zuid-Beveland

Fa Gebr Mol
Landbouwwerktuigen
Lewedorp
Telef. K 1196.271