

Vorbemerkung .....	7	D 6507 / D 6507C .....	42
		D 6907A / D 6907CA .....	44
		D 5007P .....	45
		D 6507P .....	46
		DX 80 .....	46
		DX 86 .....	48
		DX 92 .....	50
		DX 250 .....	51
<b>Der Traktorenbau bei Deutz</b>			
<b>von 1978 bis 1993</b>			
Die Traktoren-Baureihen .....	8		
Hinweise zu den Tabellen .....	13		
<b>DX 36 V bis DX 250</b>			
DX 36 V .....	14		
DX 50 V .....	15		
DX 55V .....	16		
INTRAC 2004 .....	18		
DX 85 .....	20		
DX 90 .....	22		
DX 110 .....	23		
DX 140 .....	24		
DX 160 .....	25		
D 4007 .....	26		
D 4507 / D 4507C .....	27		
D 4807 / D 4807C .....	28		
D 5207 / D 5207C .....	29		
D 6207 / D 6207C .....	30		
D 6807 / D 6807C .....	31		
D 7207 / D 7207C .....	32		
D 7807 / D 7807C .....	33		
DX 120 .....	34		
DX 145 .....	36		
DX 230 .....	37		
D 2807 .....	38		
D 3607 .....	39		
D 6007 / D 6007C .....	40		
		<b>DX 4.10 bis DX 8.30</b>	
		DX 4.10 .....	52
		DX 4.30 .....	53
		DX 4.50 .....	54
		DX 4.70 .....	56
		DX 6.05 .....	57
		DX 6.10 .....	58
		DX 6.30 .....	59
		DX 6.50 .....	60
		DX 7.10 .....	62
		DX 8.30 .....	62
		<b>DX 3.10 bis DX 3.90</b>	
		DX 3.10 .....	64
		DX 3.30 .....	66
		DX 3.50 .....	68
		DX 3.60 .....	70
		DX 3.65 .....	72
		DX 3.75 A und	
		DX 3.80 AS .....	73
		DX 3.70 .....	74
		DX 3.90 .....	76

**AgroXtra, AgroPrima,  
AgroStar und INtrac**

FunTrac .....	78	AgroPrima 6.06 A.....	95
AgroXtra 3.57.....	79	AgroXtra 6.07 A.....	96
AgroXtra 4.07.....	80	AgroStar 6.11 A.....	98
AgroPrima 4.31.....	81	AgroStar 6.08 Freisicht .....	99
AgroXtra 4.17.....	82	AgroPrima 6.16 A.....	100
AgroXtra 4.47 A.....	84	AgroXtra 6.17 A.....	101
AgroPrima 4.51.....	86	AgroStar 6.21.....	102
AgroStar 4.61 A.....	87	AgroStar 6.28 Freisicht .....	103
AgroXtra 4.57 A.....	88	IN-trac 6.30.....	104
AgroPrima 4.56 A.....	90	AgroStar 6.31 A.....	105
AgroStar 4.68 Freisicht .....	91	AgroStar 6.38 Freisicht .....	106
AgroStar 4.71 A.....	92	IN-trac 6.30turbo.....	107
AgroStar 4.78 Freisicht .....	93	AgroStar 6.61 A.....	108
IN-trac 6.05.....	94	IN-trac 6.60.....	109
		AgroStar 6.71.....	110
		AgroStar 6.81.....	111

# Vorbemerkung

Diese Abhandlung ist die Fortsetzung des Typenkompasses Deutz Traktoren 1927-1981 und beschreibt die Deutz-Traktoren, die von 1978 bis 1993 gebaut wurden. Es werden Traktoren der 07er-Reihe, die DX-Typen 85 bis 230 sowie die Modelle vom DX 80 bis zum DX 250 und die Schmalspurtraktoren DX 36, DX 50 und DX 55 vorgestellt. Des Weiteren werden die DX-3-, DX-4- und DX-6-Typen abgehandelt. Im letzten Abschnitt gelangen die AgroPrima-, AgroStar- und AgroXtra-Traktoren zur Vorstellung. Diese werden ergänzt durch die Freisicht-Ausführungen der AgroStar-Modelle sowie die INtrac-Typen 6.05, 6.30 und 6.60.

Vorab noch einige allgemeine Bemerkungen zur Traktorenindustrie dieser Zeit:

Die Hochkonjunkturphase der Traktorenfertigung in Deutschland in den fünfziger und sechziger Jahren hatte eine Unzahl an Firmen hervorgebracht, die Traktoren produzierten. Das waren unterschiedlichste Anbieter, kleine und große Unternehmen mit unterschiedlich breitem Angebotsspektrum. Sie waren teilweise schon vor dem Kriege entstanden, teilweise erst in den Jahren des Neuaufbaus der Bundesrepublik. Bedingt durch die Teilung Deutschlands waren große Gebiete mit einem hohen Anteil an landwirtschaftlicher Fläche weggefallen, andererseits aber stieg die Bevölkerungszahl wieder an. Diese Menschen wollten alle ernährt werden, also musste die Landwirtschaft intensiver betrieben werden. Dafür war es notwendig, die Technisierung voranzutreiben. Allein die Tatsache, dass Zugtiere einen nicht unerheblichen Anteil der Ernte selbst verzehren, führte rasch dazu, dass sie durch Traktoren ersetzt wurden, die ein mehrfaches leisten konnten und nur dann Treibstoff und Schmierstoff benötigten, wenn sie auch Arbeit leisteten. Sie wurden auch nicht krank, sondern gingen höchstens mal kaputt.

Gab es 1937 insgesamt einen Bestand von knapp 40 000 Traktoren in Deutschland und 1938 schon rund 54 000, so wurden allein im Jahr 1948 immerhin wieder 8000 Stück neu hergestellt und im Jahr 1955 sogar 150 000! Der Bestand stieg von knapp einer Million 1960 auf knapp 1,5 Millionen 1970. In den achtziger Jahren lag der Höhepunkt bei über 1,6 Millionen, danach kam wieder die Phase der Konzentration, in der landwirtschaftliche Betriebe aufgaben, die einzelnen Höfe größer wurden, und folglich insgesamt weniger Traktoren benötigt wurden. Dieser steigende Bedarf an Traktoren in der Boomphase der fünfziger und sechziger Jahre wurde von einer Vielzahl von Firmen befriedigt, von denen Anfang der achtziger Jahre nur eine Handvoll übrig geblieben ist:

Allgaier, Agria, Bautz, Deutz, Dexheimer, Eicher, Fahr, Fendt, Hanomag, HELA (Lanz Aulendorf), Holder, IHC, Lanz, MAN, Normag, Nordtrak, Orenstein und Koppel, Porsche, Ritscher, Röhr, Schlüter, Stihl, Stock, Wahl, Wesseler, Zanker, Zettelmeyer. Wohlgemerkt, dies ist nur eine Auswahl der bedeutenderen beziehungsweise der bekannteren Hersteller. Nach den Boomjahren des Wirtschaftsaufschwungs war der Markt gesättigt, es kam zu einer Konzentration und Bereinigung. Auch einstmals große Hersteller stellten die Produktion wieder ein oder mussten sie drastisch zurückfahren, so beispielsweise MAN, Hanomag, Lanz, Porsche, Eicher oder Schlüter. In den achtziger Jahren waren als bedeutende Hersteller noch Fendt, John Deere (als Nachfolger von Lanz), Deutz, Eicher und als Nischenhersteller beispielsweise Schlüter, Holder und Daimler-Benz (Unimogs) übrig geblieben. Heute werden in Deutschland in Großserie nur noch Traktoren bei Fendt, John Deere und Deutz hergestellt, wobei Deutz die Traktorenfertigung in der Same-Deutz-Fahr-Gruppe organisiert hat.

# Der Traktorenbau bei Deutz von 1978 bis 1993

Der Übergang der siebziger in die achtziger Jahre war auch für Deutz eine turbulente Phase in der Firmengeschichte: In den siebziger Jahren zeitweise und letztmalig auch 1982 noch einmal hatte Deutz den ersten Platz in der Zulassungsstatistik innegehabt. Mitte der achtziger Jahre musste man sich hinter dem Markenführer Fendt einreihen. Auch im Exportanteil fiel Deutz auf den zweiten Platz hinter John Deere zurück.

Das Engagement im Ausland war über die Jahre kräftig gewachsen: Montagewerke in Algerien, Argentinien, Brasilien, Pakistan, Tunesien, zeitweise in Indien, Japan, Griechenland, Jugoslawien und im Kongo stellten Deutz-Traktoren her.

1985 übernahm KHD (die Klöckner-Humboldt-Deutz AG) die Mehrheit am Motorenhersteller MWM (Motorenwerke Mannheim), der auch Fendt und Renault mit Traktorenmotoren belieferte. In den USA verstärkte die Klöckner-Humboldt-Deutz AG ihr Engagement durch den Erwerb von Allis-Chalmers, einem bedeutenden Traktoren- und Landmaschinenhersteller aus Milwaukee.

Anfang der neunziger Jahre ging der Traktorenabsatz bei Deutz von 17 700 Einheiten (1990) auf 14 500 Einheiten (1991) zurück. 1992 waren es noch 12 900 Deutz-Schlepper, die die Kölner Werkshallen verließen.

Da lag es auf der Hand, sich starke Partner zu suchen. Zunächst wurden Same-Getriebe zugekauft, dann stieg Same-Lamborghini-Hürlimann bei der KHD Agrartechnik GmbH ein, bis schließlich 1995 die italienische SHL Gruppe SpA die vollständige Mehrheit

an der KHD Agrartechnik übernahm und seitdem unter Same-Deutz-Fahr agiert. Lauingen (Donau), das ehemalige Ködel & Böhm-Werk, wurde Montagewerk für Deutz-Traktoren und Mähdrescher.

Dieser Typenkompass stellt Deutz-Traktoren vor, die in Köln entwickelt und gebaut wurden. Er umfasst die DX-Baureihe, die DX-3-, DX-4- und DX-6-Baureihe, die AgroPrima-, AgroStar- sowie die AgroXtra-Typen und die Schmalspur-DX-Traktoren.

Der Typenkompass Deutz Traktoren seit 1978 endet bewusst an dieser Stelle. Wir Autoren wollten die in Köln entwickelten und luftgekühlten Traktoren (bis auf die Ausnahme des Typs AgroStar 6.81 A mit wassergekühltem MWM-Motor) darstellen.

Die 1995 vorgestellten Baureihen Agrotron, Agrotron MK1 bis MK3 und deren Nachfolger sind bzw. wurden nach ganz anderen Prinzipien aufgebaut und besitzen wassergekühlte Deutz-Motoren. Unterschiede zwischen den einzelnen Modellen sind nur geringfügig wahrnehmbar, Leistungssteigerungen werden über das Motormanagement und Einspritzmengen am Laptop eingestellt.

Insofern ist die Aufarbeitung dieser Modellreihen zurzeit nicht reizvoll, zudem sind die Traktoren auch noch zu »jung«, um auf breiteres Interesse zu stoßen.

Die in Lauingen hergestellten Agrotron-Schlepper sowie die Agroplus, Agrolux, Agrosun und Agrokid-Typen werden nicht mehr behandelt. Letztere sind teils Same- oder Lamborghin-Typen oder werden in Polen für Deutz hergestellt.

# Die Traktoren-Baureihen

1978 war die Zeit endlich reif für den ganz großen Wurf. Nach über zehn Jahren kam eine ganz neue Modellfamilie heraus: Die DX-Traktoren. Die Kölner Ingenieure hatten sich weit vorgewagt und eine totale Neukonstruktion zur Serienreife entwickelt: Neue Getriebe der Reihe TW 90 und TW 900, Vollsynchronisation mit teilsynchronisierten Gruppenschaltungen. Auch zugekaufte Komponenten wie Steyr-Getriebe erhielten ihre Chance bei den Großtraktoren. Die Typenpalette bestand zunächst aus Fünf- und Sechszylindertraktoren mit bis zu 150 PS, wahlweise mit Hinter- oder Allradantrieb.

Anfangs wurden noch die bewährten Motoren der Baureihe FL912 eingebaut, wobei hier erstmalig auch Fünfzylinderaggregate zum Einsatz kamen. Später kamen FL913-Motoren in Saug- oder Turboausführung hinzu, beziehungsweise ersetzten die F5L912-Motoren. Auch die Kabinen wurden völlig neu konstruiert, sie hießen jetzt MasterCab und boten dem Fahrer einen weitaus besseren

Komfort als die »Spezial«-Kabinen der 06er-Serie. Die bewährten Traktoren der Baureihe »-07« wurden ab 1980 gebaut. Technisch und optisch gingen sie auf die Vorgänger-Baureihe »-06« zurück, die sich gut verkauft hatte und als sehr robust von den Bauern geschätzt wurde. Augenfällig war die Lackierung in Hellgrün mit silbernen Felgen in Angleichung an die DX-Modelle, die wie erwähnt ab 1978 angeboten wurden. Der Kabinenkomfort rückte immer weiter in den Vordergrund, immer mehr Modelle erhielten die Seitenschaltung, die einen freien Durchstieg beziehungsweise einen ebenen Kabinenboden ermöglichte, was schließlich zu den als sehr komfortabel eingeschätzten »-07 C«-Modellen führte.

Die seit 1978 im Programm befindlichen DX-Traktoren erfuhren natürlich auch laufend Weiterentwicklungen und Leistungssteigerungen. Ganz neu war der Großtraktor DX 230 mit 9,5 l Hubraum und 9,2 t Eigengewicht.



Die Schmalspurmodelle der neuen DX-Traktoren.

Der Ausflug in die Motorenausstattung mit Fünfzylinderaggregaten der FL912-Reihe endete 1982, als diese durch die neuen Vierzylindermotoren F4L913 (Saugmotor) und B4FL913 (Turbomotor) ersetzt wurden.

1983/84 war es an der Zeit, wieder einen größeren Schritt in die Zukunft zu machen. Die DX-3- und DX-4-Typen lösten die 07er-Baureihe über 45 PS endgültig ab. Die Modelle D 2807 und D 3607 blieben allerdings noch bis 1988 im Programm. Als letzter 07er konnte noch bis 1990 der D 4507 (nur in Standardausführung) geordert werden, wobei Lizenzfertigungen in anderen Ländern aber weiterhin das Überleben dieser robusten Maschinen sicherten (Torpedo in Jugoslawien oder der Complexe Moteur Tracteur in Algerien).

Die Namensgebung wurde natürlich im Laufe der Modellentwicklung auch geändert. So wurde aus dem DX 120 der DX 6.30, aus dem DX 92 der 4.70. Außerdem kamen einige neue Modelle hinzu.



Der DX 85.

In die »neuen« Traktoren der DX-4- und DX-6-Modelle flossen auch einige gründliche Überarbeitungen und Neuerungen ein. Vor allem wurde bei den Kabinen auf noch mehr Komfort und noch mehr Ergonomie Wert gelegt. Nicht zuletzt fanden auch Klimaanlage und luftgefederte Sitze immer mehr Verbreitung.

Um die neuen Traktoren nicht nur an der Optik erkennen zu können, wurden wiederum neue Bezeichnungen eingeführt: So wurde aus dem DX 4.30 der DX 4.31.

Die Zyklen der Modellwechsel wurden immer kürzer. Im Zeitraum zwischen 1989 und 1990 präsentierte Deutz den nächsten Schritt seiner Entwicklungs- und Marketingabteilung im Kölner Werk: Die AgroPrima- und die AgroStar-Baureihe.

AgroPrima-Modelle sollten als preisgünstige, weniger komfortable Traktoren ohne Komfortkabinen finanziell weniger starke Landwirte ansprechen. Die Produktpalette bot anfänglich Maschinen zwischen 75 und 110 PS an. Die besser ausgestattete AgroStar-Reihe bot wesentlich mehr, zu höheren Preisen allerdings. Vor allem die komfortablere, weil bedeutend leisere Kabine und die zweistufige Lastschaltung des selbst gebauten Getriebes Deutz TW 902.2 beziehungsweise 904.2 markierten hier deutlich die Unterschiede.

Der Trend zu immer kürzer aufeinander folgenden Modellwechseln festigte sich auch in der Traktorenindustrie, und so war es nicht verwunderlich, dass Deutz schon 1990/91 wieder mit einer großen Innovation aufwarten konnte: Mit den AgroXtra-Schleppern. Bei diesen Traktoren wurde die Motorhaube weit nach unten gezogen, was eine enorme Vergrößerung des Sichtfelds auf angebaute Frontgeräte zu Folge hatte. Natürlich war so auch das Arbeiten mit dem Frontlader entscheidend vereinfacht worden. Angeführt wurde die technisch auf dem AgroPrima basierende AgroXtra-Reihe von dem Dreizylinder-Schlepper AgroXtra 3.57 mit 60 PS, und sie reichte bis zum Sechszylinder-Modell AgroXtra 6.17 mit 113 PS. Damit war eine

eigene Schlepperreihe entstanden, die nicht nur das Aus für den INtrac 2004 bedeutete, sondern auch eine gewisse Konkurrenz für die anderen Modelle im eigenen Hause darstellte. Nachdem die Freisichttechnik mehr und mehr Anhänger gewinnen konnte, wurden auch Stimmen laut, die mehr Komfort sowie bessere Getriebeabstufungen wünschten. Was lag da näher, als auch AgroStar-Traktoren mit den nach unten gezogenen Hauben auszurüsten. So vereinten diese Modelle alle technischen Raffinessen dieser äußerst bewährten und bei den Kunden beliebten Deutz-Schlepper mit frei-

er Sicht auf die Anbaugeräte. Um ein Unterscheidungsmerkmal auch in der Typenbezeichnung zu erhalten, erhielten diese Traktoren die Endziffer 8. So entstand zum Beispiel aus dem AgroStar 6.21 der AgroStar 6.28 Teilweise wurden hier die Traktoren auch nachträglich umgebaut, sodass es beispielsweise auch Freisichtschlepper mit der Bezeichnung »AgroStar 6.31 Freisicht« gegeben hat.

Zu den Motoren wäre Folgendes zu sagen: In den 07er-Traktoren arbeiteten die FL912- beziehungsweise FL913-Motoren mit 120 beziehungsweise 125 mm Hub in Zwei-, Drei- und



*DX 4.57 mit Frontlader.*

Vierzylinder-Ausführung. Die DX-Traktoren wurden ebenfalls von FL912-Triebwerken angetrieben, ebenfalls mit drei, vier, fünf oder gar sechs Zylindern. Allerdings kamen vermehrt die FL913-Motoren zum Einbau, als Saugdiesel- oder Turbodieselmotoren. An der Luftkühlung wurde selbstverständlich festgehalten. Ausnahmen bildeten hierbei die Typen AgroStar 6.71 und 6.81. Hier wurden zum ersten Mal nach dem Kriege wieder wassergekühlte Triebwerke eingebaut. Und die kamen auch noch vom »Konkurrenten« auf dem Sektor Motorenbau, von MWM. Die MWM-Motoren TBD-226-BL6 mit 160 beziehungsweise 185 PS waren wohl günstiger als Fabrikate aus dem Deutz Produktionsprogramm, zumal Traktoren in dieser Leistungsklasse auch 1993 nicht in allzu großen Stückzahlen verkauft werden konnten. Allerdings gehörte der Motorenbauer seit 1985 zum KHD-Konzern.

Beim Getriebebau ergab sich folgendes Bild: Es wurden fast ausnahmslos Deutz-Getriebe verbaut, die in den Kölner Entwicklungs- und Konstruktionsbüros entworfen und in den Deutzer Fabrikationsstätten hergestellt wurden. Es waren die Getriebe TW 35, TW 48, TW 50, TW 56, TW 901, TW 90, TW 902, 903, 904, TW 911, TW 521/561, TW 510, 511, TW 520 und TW 57, jeweils mit Unterbaureihen.

Ausnahmen bildeten die Steyr-Getriebe der Typen DX 140 und 160, sowie des DX 7.10, das ZF-Getriebe 6636 des DX 230 / DX 250 und des DX 8.30, sowie das Same-Lamborghini-Hürlimann-Getriebe der AgroStar-Typen 6.71 und 6.81.

Die Reihe TW 500 erlaubte den zentralen Vorderachsantrieb und die Erweiterung der Gruppengänge, später sogar doppelt als Quadro-Splift. Das TW-900-Getriebe der DX-Typen erlaubte zum ersten Mal eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, besaß die Powermatic-Lastschaltung und bot sogar eine elektro-

hydraulische Schaltung der Zapfwelle und des Vorderradantriebes. Selbstverständlich vollzog sich bei der Getriebeentwicklung auch der Umstieg von der Mittlen- zur Seitenschaltung. Mit der technischen Weiterentwicklung stiegen die Hubkräfte der Heckhydraulik, wobei in die größeren Modellen zwei Zusatz-Hubzylinder eingebaut wurden. Es kamen die Agrotronic-Hubwerksregelungen und die EHR zum Einsatz. Auch digitalisierte Elektronik bei verschiedenen Überwachungs- und Regelungsfunktionen hielt Einzug.

Die Produktionsstätte der hier abgehandelten Typen lag bis auf die der INtrac-Systemschlepper in Köln. Der Umzug der Traktorenfertigung nach Lauingen ins ehemalige Ködel-und-Böhm-Werk erfolgte erst Mitte der neunziger Jahre mit der Übernahme durch die Same-Lamborghini-Hürlimann-Gruppe.

Die zu Beginn der siebziger Jahre vorgestellte INtrac-Reihe bot zwar technisch anspruchsvolle, vielseitig verwendbare Traktoren mit drei Anbauräumen, großer bequemer Kabine, Frontanbaumöglichkeiten usw., konnte aber keine großen Absatzzahlen erreichen.

Die Maschinen wurden ab 1978 in Lauingen hergestellt. 1987 wurden mit Daimler-Benz zusammen die Trac-Technik-Entwicklungsgesellschaft und die Trac-Technik-Vertriebsgesellschaft gegründet, mit dem Ziel, gemeinsam die Erfahrungen und das Marktpotential von MBtrac und INtrac auszuschöpfen. Die Mehrheit sollte dabei an KHD übergehen. Große Modelle mit bis zu 200 PS und wassergekühlten Motoren waren geplant. Es blieb aber bei den beschriebenen Typen INtrac 6.05, 6.30, 6.30 turbo und 6.60. Es waren leistungsfähige Maschinen mit all den Vorteilen, die das Trac-Konzept bot. Allein die unbefriedigenden Stückzahlen führten dazu, dass 1991 die Serienproduktion der Trac-Schlepper aufgegeben wurde.

# Hinweise zu den Tabellen

---

Bedingt durch die auf Wunsch erhältlichen Reifengrößen kann die Endgeschwindigkeit bei den Traktoren durchaus unterschiedlich ausfallen. Hinzu kommt noch, dass manche Fahrzeuge aus versicherungs- und steuerrechtlichen Gründen zum Beispiel um 200 U/min gedrosselt wurden, was sich natürlich ebenfalls auf die Geschwindigkeit auswirkte. Aus diesem Grund sind die Angaben teilweise nur als Richtwerte zu sehen.

Da die Typenbezeichnungen an die PS-Leistung angelehnt sind, werden die Leistungsangaben ebenfalls in PS angegeben (D 2807 = 28 PS, DX 82 = 80 PS). Für Angaben in kW müssen die PS-Zahlen durch 1,36 dividiert werden.

Alle Deutz-Traktoren werden neben ihrer Typenbezeichnung (z.B. D 25, D 8006, DX 6.30 oder AgroStar 6.61) mit einer Schlüssel-Kennung zur Erkennung der Getriebevarianten und anderen technischen Ausstattungen versehen. Für die in diesem Buch abgebildeten Traktoren gelten folgende Kennbuchstaben:

- A Allrad
- B Dual-Splitgetriebe
- C Komfortkabine
- D Zweifach-Zapfwelle (540/1000 oder 750/1000)
- E Export
- F Motor-Zapfwelle (Zweistufen-Pedal)
- G Grund-Zapfwelle
- H Hydraulische Zapfwellenkupplung
- K Kriechgang
- L Leichtschaltung (Synchron-Getriebe)
- M Multimot
- N Höchstgeschwindigkeit bis ca. 25 km/h
- P Powermatic-Lastschaltung
- Q Quadrosplit-Schaltung
- R Reversiergetriebe
- S Höchstgeschwindigkeit bis ca. 30 km/h
- T Höchstgeschwindigkeit bis ca. 40 km/h
- U Voll unabhängige Motorzapfwelle (Handhebelbetätigt)
- V Vierfach-Zapfwelle
- W Wassergeschützte Bremsen

# DX 36 V bis DX 250

## DX 36 V

Schon der legendäre 11er-Deutz (F1M414) war als Plantagenschlepper angeboten worden. Die Bezeichnung Plantagenschlepper deutete nicht nur auf die Verwendung in heimischen Obst- und Weinbaubetrieben hin, auch in Kolonien sollten die schmalen, wendigen Traktoren Einzug halten.

Der DX 36 V als Zweizylinder-Traktor wurde in Lauingen im ehemaligen Landmaschinenwerk Ködel und Böhm hergestellt, das 1977 vollständig übernommen worden war und in dem ab 1988 zunächst Deutz-Fahr-Mähdrescher und dann Traktoren gefertigt wurden.

Beim DX 36 V wurden folgende Komponenten verbaut: Der Motor kam natürlich aus dem eigenen Motorenbau, wogegen das Getriebe vom italienischen Hersteller Agrifull bezogen wurde. Hier hatte der Käufer natürlich die Wahl zwischen Allrad- und Hinterradantrieb.

<b>Modell</b>	DX 36 V (A)
<b>Varianten</b>	ANU
<b>Bauzeit</b>	1978-85
<b>Motor</b>	F2L912
<b>Zylinder</b>	2
<b>Bohrung x Hub</b>	100 x 120 mm
<b>Hubraum</b>	1884 ccm
<b>Leistung</b>	29 PS
<b>bei Drehzahl</b>	2300 U/min
<b>Antrieb</b>	Hinterrad (Allrad)
<b>Vorderachse</b>	Teleachse / IFR Zentralantrieb (mit Differentialsperre)
<b>Getriebe</b>	Agrifull Gruppengetriebe
<b>Gänge</b>	9/3
<b>Bremsen</b>	Scheibenbremse (mechanisch betätigt)
<b>Lenkung</b>	mechanisch (hydrostatisch)
<b>Zapfwelle</b>	540 unabhängig, lastschaltbar
<b>Bereifung</b>	5.00-15 / 11.2-24 (6.00-16 / 11.2-24)
<b>Höchstgeschw.</b>	ca. 20 km/h
<b>Leergewicht</b>	1410 kg / 1670 kg
<b>L x B x H</b>	3390 x 925 (1150) x 2010
<b>Anmerkung</b>	Getriebe von Agrifull



# DX 50 V

Die ab 1978 in Serie gebauten Schmalspurtraktoren entstanden in enger Zusammenarbeit mit FIAT. Es gab sie als Hinterrad- und Allradmaschinen. Um in den Reihenkulturen fahren zu können, wiesen sie eine Breite von nur 1115 mm auf. Die verschiedenen Anbaugeräte, die speziell auf die Bedürfnisse in den Sonderkulturen zugeschnitten waren, erforderten eine leistungsfähige Hydraulik ebenso wie Front- und Heckzapfwellen.

Die erwähnten italienischen Komponenten bezog Deutz von der FIAT-Tochter Agrifull, die die FIAT-Plantagenschlepper ausrüstete. Der DX 36 V und der DX 50 V waren fast baugleich, lediglich der luftgekühlte Zwei- bzw. Dreizylinder-Motor unterschied sie. Sie wurden bis 1985 gebaut.

<b>Modell</b>	DX 50 V (GI)
<b>Varianten</b>	ANU
<b>Bauzeit</b>	1978-85
<b>Motor</b>	F3L912
<b>Zylinder</b>	3
<b>Bohrung x Hub</b>	100 x 120 mm
<b>Hubraum</b>	2826 ccm
<b>Leistung</b>	46 PS
<b>bei Drehzahl</b>	2500 U/min
<b>Antrieb</b>	Hinterrad (Allrad)
<b>Vorderachse</b>	Tealachse / Zentralantrieb (mit Differentialsperre)
<b>Getriebe</b>	Agrifull Gruppengeräte
<b>Gänge</b>	9/3
<b>Bremsen</b>	Scheibenbremse (mechanisch betätigt)
<b>Lenkung</b>	mechanisch (hydrostatisch)
<b>Zapfwelle</b>	540 unabhängig, lastschaltbar
<b>Bereifung</b>	5.00-15 / 11.2-28 (6.00-16 / 11.2-28)
<b>Höchstgeschw.</b>	ca. 20-25 km/h
<b>Leergewicht</b>	1610 kg / 1670 kg
<b>L x B x H</b>	3200 x 925 (1100) x 2010
<b>Anmerkung</b>	GI als Kommunal-/ Industrieausführung



## DX 55 V

Schon bei den Traktoren der D-Serie und den 514er-Modellen hatte Deutz Modelle in Plantagenausführung mit Ein-, Zwei- und Dreizylinder-Motoren im Angebot. Die 05er-Reihe bot ebenfalls Plantagenschlepper an, die 06er Reihe mit dem D 3006 und dem D 4006 in Plantagenausführung befriedigte ebenfalls diese Kundenwünsche. Allerdings waren es noch reine Hinterradschlepper, da noch keine geeigneten Allrad-Vorderachsen zur Verfügung standen. Die 07er-Reihe zeigte eine größere Typenvielfalt mit dem D 5007, D 6007, D 6507 in Plantagenausführung, auch noch als reine Hinterradmaschinen.

Stärkster DX-Weinberg-Traktor war der DX 55 V mit Dreizylinder-Triebwerk. Er wurde ab 1984/85 zum Nachfolger des DX 50 V, wobei hier nur dessen Motorleistung leicht erhöht worden war. Seine Serienfertigung endete 1987.



<b>Modell</b>	DX 55V (GI)
<b>Varianten</b>	ANU+K
<b>Bauzeit</b>	1984-87
<b>Motor</b>	F3L912
<b>Zylinder</b>	3
<b>Bohrung x Hub</b>	100 x 120 mm
<b>Hubraum</b>	2826 ccm
<b>Leistung</b>	54 PS
<b>bei Drehzahl</b>	2500 U/min



<b>Antrieb</b>	Hinterrad (Allrad)
<b>Vorderachse</b>	Teleachse / Zentralantrieb (mit Differentialsperre)
<b>Getriebe</b>	Agrifull Gruppengetriebe
<b>Gänge</b>	9/3 (6/2 + 3/1 bei Kriechgängen)
<b>Bremsen</b>	Scheibenbremse (mechanisch betätigt)
<b>Lenkung</b>	mechanisch (hydrostatisch)

<b>Zapfwelle</b>	540 unabhängig, lastschaltbar
<b>Bereifung</b>	5.00-15 / 11.2-28 (6.00-16 / 11.2-28)
<b>Höchstgeschw.</b>	ca. 22 km/h
<b>Leergewicht</b>	1610 kg / 1670 kg
<b>L x B x H</b>	3206 x 1100 x 2010
<b>Anmerkung</b>	GI als Kommunal-/ Industrieausführung

# INTRAC 2004

Die letzte Version der »kleinen INTRACS« war der 1978 erschienene INTRAC 2004. Er wurde gegenüber dem INTRAC 2003 in vielen Bereichen verbessert. Beim INTRAC 2004 konnte zwischen einer Portal- oder Standard-Allradvorderachse gewählt werden, was zu einer optimalen Anpassung an die jeweiligen Aufgaben beitrug. Mit seinen 70 PS und dem Getriebe TW 50.7 erwies er sich über zehn Jahre lang als das ideale Fahrzeug zur Grünfütterernte oder für die Feldbestellung. Die vom dänischen Hersteller Sekura bezogene Kabine war kippbar und auf Gummipuffern gelagert. So waren Wartungsarbeiten am Motor einfacher ausführbar und der Geräuschpegel war dank der Gummilagerung nochmals gesenkt worden. Die Ausführung mit Transportgang erreichte ab Baujahr 1983 nun 40 km/h Höchstgeschwindigkeit. Hatte der INTRAC anfangs nur den D 6206/07 und D 6806/07 als interne Konkurrenz zu fürchten, kamen mit der Einführung der neuen DX-Modelle fünf Konkurrenten hinzu: Der DX 3.60 (65 PS), der DX 3.65 und 3.70 (70 PS), der DX 3.80 und 3.90 (75 PS) sowie die DX 4 Modelle mit 70 und 75 PS. Ersetzt wurde der letzte »kleine INTRAC« durch die Schrägheber-AgroXtra-Modelle DX 4.07 (65 PS), DX 4.17 (75 PS) und DX 4.47 mit 82 PS.



<b>Modell</b>	INtrac 2004
<b>Varianten</b>	ATKULD
<b>Bauzeit</b>	1978-89
<b>Motor</b>	F4L912
<b>Zylinder</b>	4
<b>Bohrung x Hub</b>	100 x 120 mm
<b>Hubraum</b>	3768 ccm
<b>Leistung</b>	70 PS
<b>bei Drehzahl</b>	2300 U/min
<b>Antrieb</b>	Allrad
<b>Vorderachse</b>	Sige 3620 o. Kramer Portal 1000

<b>Getriebe</b>	Deutz TW50.7
<b>Gänge</b>	12/4 o. 13/4
<b>Bremsen</b>	Trommel hydraulisch
<b>Lenkung</b>	ZF Hydrostat
<b>Zapfwelle</b>	540 / 1000 unabhängig
<b>Bereifung</b>	10.5-20 / 16.9-30
<b>Höchstgeschw.</b>	30 / 40 km/h
<b>Leergewicht</b>	3640 kg
<b>L x B x H</b>	4400 x 2250 x 2600 mm
<b>Anmerkung</b>	Unabhängige Kupplung/ Handbetätigung



## DX 85

Die Ära der bewährten O6er-Baureihe über 80 PS neigte sich dem Ende zu. Die Deutzer Ingenieure hatten lange getüftelt und stellten 1978 die neue DX-Baureihe vor. Völlig neu konstruierte Getriebe der TW-90-Baureihe und ein ganz anderes Aussehen durch die neu gestaltete Haubenform und die neue »MasterCab« mit hervorragender Rundumsicht und Geräuschkämpfung zeichneten die Traktoren aus. Außerdem war eine einfachere ausgestattete »Junior-Cab« lieferbar. Lediglich die 912er-Motoren waren beibehalten worden.

Der vier Jahre lang gebaute DX 85 löste zunächst den alten Sechszylinder 8006 ab. Neu war hier die Verwendung des Fünfzylindermotors F5L912. Die Traktoren gab es als Hinterrad- und Allradmaschinen, letztere mit der bewährten Sige-Allradvorderachse. Insgesamt verloren aber die reinen Hinterradmaschinen zahlenmäßig stark an Bedeutung.

Die Farbgebung wurde in grün/blauviolett gehalten, wobei die Felgen silbern lackiert wurden.

Die Getriebe ließen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 m/h zu und waren voll synchronisiert.

