



## DIE SECHSZYLINDER DER DEUTZ 06-SERIE

# Das große Sechs mal Sechs

**Zehn Jahre lang markierten die Sechszylinder der 06-Serie die Spitze des Deutz-Schlepperprogramms. Im Laufe der Zeit entstanden nicht weniger als sechs Grundtypen von 75 bis 120 PS – in einer enormen Variantenvielfalt**

**O**rtstermin in Nordhorn. Bernd Essink und die Brüder Jan und Gerd Smoes starten die Motoren ihrer Deutz-Schlepper. Achtzehn luftgekühlte Zylinder gehen ans Werk und lassen sich bei Bedarf bis zu 272 PS entlocken – verteilt auf drei Schlepper, die seinerzeit zu den Spitzenprodukten des Kölner Traditionsunternehmens zählten: Einen D 90 06 von 1969, einen D 100 06 von 1973 und einen D 80 06 von 1975. Die drei Fahrer sind seit ihrer Kindheit mit der Marke vertraut, denn schon auf den elterlichen Höfen liefen ausschließlich Deutz-Schlepper. Da diese im Nebenerwerb betrieben wurden, standen dort jedoch deutlich kleinere Ka-

liber im Einsatz, und wenn man gelegentlich zu den einst Großbetrieben und Lohnunternehmern vorbehaltenen Sechszylindern aufschaute, dann keinesfalls, weil man so etwas auf der heimischen Scholle wirtschaftlich hätte einsetzen können. Man war nur schlichtweg beeindruckt von Sound und Erscheinungsbild der großen 06er. Ganz aus dem Blickfeld verloren die drei ihre Kindheitsträume auch in späteren Jahren nicht, denn Bernd ist gelernter Landmaschinenmechaniker, Jan arbeitete volle drei Jahrzehnte im Bereich der Landtechnik, und Gerd hält der Branche bis heute die Treue. Darüber hinaus betreiben Bernd und Jan jeweils eine kleine „Feierabend-Landwirtschaft“, in

der sie historisches Gerät einsetzen. Dass alle drei aktive Mitglieder des weithin bekannten Treckerveteranenclubs Nordhorn sind, versteht sich da fast von selbst. Auch um die Nachwuchsförderung müssen sie sich keine Sorgen mehr machen. Henning und Lars Smoes und Mirko Essink sind bereits voll dem Oldtimervirus erlegen, und Mirko nennt seit seinem zwölften Geburtstag einen D 25 sein Eigen.

## Einmal Deutz – immer Deutz

Als ersten der in Nordhorn aufgefahrenen Sechszylinder konnte Jan Smoes 2003 den D 90 06 erwerben. Sein Arbeitsleben hatte dieser auf einem Betrieb bei Hof nahe der tschechischen Grenze verbracht





272 PS aus 18 Zylindern – von links nach rechts: D 100 06 von 1973, D 90 06 von 1969 und D 80 06 von 1975

und dort zuletzt vor allem als Frontladerschlepper und vor dem Siloentnahmegerät gedient. Mehr als ein paar Bilder hatte Jan vom Objekt seiner Begierde nicht gesehen, als er den Kauf besiegelte. Er sollte es nicht bereuen. 34 harte Arbeitsjahre hatten zwar fühl- und sichtbare Spuren hinterlassen, aber der Verkäufer hatte fairerweise keinen der Mängel verschwie-

## » Der D 90 06 war der erste Sechszylinder seiner Baureihe – und wurde 483mal in Deutschland zugelassen

gen. So blieben Jan böse Überraschungen erspart, wenngleich natürlich einiges an Arbeit im D 90 06 steckte. So hatten bereits die Bilder Undichtigkeiten an der Vorderachse verraten, deren Antrieb sich aufgrund eines defekten Lagers zudem nicht mehr ausschalten ließ. Auch an der Hinterachse waren Wellendichtringe zu erneuern und darüber hinaus die Bremsen mit neuen Belägen zu versehen. Dem Motor ließ Jan eine Verjüngungskur in Form frisch gehonter Buchsen und neuer Kolbenringe zukommen. Ein typischer Schwachpunkt der 06er-Sechszylinder blieb Jan erspart: Oftmals zeigt der Schalldämpfer Risse am Ansatz des Auspuffro-

res – nicht so dieses Exemplar. Die Beleuchtungsanlage musste er hingegen komplett renovieren, wobei er sich immerhin an vielen erhaltenen Originalteilen – wie beispielsweise der Lichtmaschine und den schwer aufzutreibenden Scheinwerfern mit grauen anstelle der ab 1974 gebräuchlichen schwarzen Einfassungen – erfreuen konnte. Auch die Op-

tik verlangte nach einer Auffrischung, denn vom Lack war nicht mehr viel übrig, und der D 90 06 ließ sichtbar die Ohren, sprich: die hinteren Kotflügel hängen, während die vorderen gar nicht mehr vorhanden waren – ein für Schlepper dieses Alters nicht eben untypischer Mangel. Jan ließ den aufgeplatzten Sitz neu polstern und beziehen, die hinteren Kotflügel richten, konnte bei einem Händler in der Region gebrauchte Vorderradkotflügel erwerben und übergab das komplette Blechkleid an einen Fachbetrieb, der es mit Zweikomponentenlack versah. Dem Rumpf ließ Jan in Eigenarbeit eine Schicht Kunstharzlack andeihen. Im Nachhi-

nein zieht er zufrieden Bilanz: „Vor allem das Getriebe war noch erstaunlich gut erhalten. So brauchte ich bei der gesamten Restaurierung nur wenige Lager zu erneuern. Wenn etwas fehlte, konnte ich oftmals gut erhaltene Gebrauchtteile organisieren.“ So erreichte Jan sein Ziel, das er unter anderem mit Hilfe historischer Prospekte und Werkstatthandbücher als Vorlagen verfolgte: „Möglichst nah am Originalzustand sollte mein D 90 06 am Ende dastehen.“ Der D 90 06 war nicht nur der

### VERSIONSKÜRZEL

Den D 7506 gab es beispielsweise in nicht weniger als 28 verschiedenen Ausführungen: (A)SFD(E), (A)SUD(E), (A)SKFD(E), (A)SKUD(E), (A)SFLD(E), (A)SULD(E), (A)SKULD(E). Dabei kennzeichnen die einzelnen Buchstaben folgende Ausstattungsdetails:

A: Allradantrieb  
S: Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h (ab 1978: über 25 km/h)  
K: Kriechgang  
F: Motorzapfwelle mit Betätigung über Zweistufenpedal  
U: unabhängige Zapfwelle  
L: Synchronisierung („Leichtschaltung“)  
D: Duo-Zapfwelle (540 und 1.000 U/min)  
E: Exportausführung (u. a. ohne Blinklicht)



erste 06er von Jan Smoes, er war bei Markteinführung auch der erste Sechszylinder der 06er-Baureihe.

### D 90 06 – der erste

Unter seiner Haube schlägt ein damals neues, heute legendäres Herz: Abgesehen vom exotisch anmutenden Knicklenker D 160 06 wurden sämtliche Schlepper der 06er-Serie von Motoren der Serie 912 angetrieben, die mit zwei bis sechs Zylindern verfügbar waren – der Sechszylinder im D 90 06 heißt F6L912. Für die Kraftübertragung sorgten zunächst wahlweise die aus dem D 9005 bekannten, an der flachen Hinterradnabe zu erkennenden Getriebe T-330 I (mit vier unsynchronisierten Gängen und unsynchronisierter Gruppenschaltung) und T-330 II (mit sechs Gängen, von denen auf Wunsch die vier oberen ebenso wie die Feinstufen- und Wendeschaltung synchronisiert waren). Ende 1968 baute ZF die ersten Exemplare der verstärkten Ausführung T-335 II, welche ab 1969 unter anderem im D 9006 zum Einsatz gelangte.

Die hervorstechenden Hinterradnaben verraten, dass Jans D 9006 bereits über dieses Getriebe verfügt. Zumindest in Deutschland wurde einst der überwiegende Teil der großen 06er mit Allradantrieb ausgeliefert – so auch das Exemplar von Jan Smoes. In diesem Fall ist die ZF-Außenplanetenachse APL-3050 verbaut, die im Differenzial und in den Radnaben jeweils im Verhältnis von rund 1:2,6 und insgesamt im Verhältnis 6,71 untersetzt. Wahlweise war damals die ZF AL-1550 erhältlich, welche auf die Außenplaneten verzichtet und dafür im Differenzial 1:5,43 untersetzt. Entsprechend langsamer läuft der Triebstrang und muss auf dem Weg zur Vorderachse das 1,2fache und in der Achse des 2,6fache Drehmoment übertragen wie in der APL-3050. Auch die Zapfwelle gab es in zwei Ausführungen. In Jans D 90 06 ist eine Motorzapfwelle verbaut, die über das Kuppelungspedal betätigt wird. Beim „normalen“ Durchtreten des Pedals wird zunächst das Schaltgetriebe und erst bei Überwindung eines definierten Druckpunktes die Zapfwelle ausgekuppelt.

Alternativ war damals eine komplett fahrerunabhängige, über einen Handhebel zu aktivierende Zapfwelle lieferbar, die beiden Drehzahlen von 540 und 1.000 U/min waren hingegen serienmäßig. Passend zum Getriebe lieferte ZF damals den Kraftheber KR 25, der an der Ackerschleppschienen Hubkräfte zwischen 2,4 und 3,4 Tonnen erzeugt.

Gab es oberhalb des D 90 06 seinerzeit nur einen geringen Bedarf für noch stär-



Seit acht Jahren zufriedener Eigner eines D 90 06 Allrad – Jan Smoes

10.000 Stunden!



Motor mit LiMa (Mitte links), Hydraulikpumpe und Anlasser (unten rechts)



Fahrsitz: neu gepolstert und bezogen, Blechteile mit 2K-Lack versehen



kere Schlepper, klappte zum 62 PS starken D 60 06 eine allzu große Lücke, in der sich allmählich Konkurrenz breit machte.

### D 75 06 – die Zwischengröße

Diese füllte Deutz mit dem D 75 06, der zwar bereits im Mai 1968 auf der DLG-Ausstellung in München vorgestellt wurde, aber erst Anfang 1969 in Serie ging. Auf der Suche nach einem schönen Exemplar werden wir bei Christian Peters fündig, der dem Schleppervirus während seines Maschinenbaustudiums erlag. Nach langen Nächten am Zeichenbrett verspürte er zunehmend den Drang, das

theoretische Wissen in die Praxis umzusetzen und nahm als erstes Projekt den Bau eines Frontladers für einen Holder A 18 in Angriff. Bald darauf restaurierte er einen Deutz F2612 und legte sich sukzessive passende Arbeitsgeräte und Anhänger zu. Für die verwinkelten Obsthäuser des heimischen Anwesens war damit bereits eine gewisse Übermotorisierung erreicht, die sich in der Folgezeit noch deutlich auswachsen sollte.

### ... und dann dieses Verdeck!

Schon immer übten die Sechszylinder der Serie 06 eine gehörige Faszination auf ihn





„SULD“ steht für „schnell, unabhängige Zapfwelle, Leichtschtaltung und Duo (ZW 540/1.000 U/min)“



Im D 75 06 arbeitet der Motor F6L912 mit einer Reihen-Einspritzpumpe

Knebelschrauben der Kotflügel und Haubenspanner



Das Verdeck vom D 75 06 präsentiert sich in bestem Zustand, und sogar der Oberlenker mit Klemmvorrichtung ist noch vorhanden



**D 7506**

„Der Verdeck bleibt drauf“ - Christian Peters am Steuer seines D 75 06 Allrad



**D 10006**

Rarität im Fuhrpark von Gerd Smoes: Einer von rund 300 Hinterrad-Exemplaren des D 100 06



Fahrerstand mit ebenem Fußboden



Verteiler-Einspritzpumpe im D 100 06

Zwecks Spurverstellung auszieh-  
bare Vorderachse

aus, weshalb er gelegentlich nach einem Restaurierungsobjekt Ausschau hielt. Was er dann 2006 bei einem Hamelner Händler fand, war gleich in mehrfacher Hinsicht eine Besonderheit. Der D 75 06 ist aufgrund seiner nur etwas über ein Jahr währenden Bauzeit ähnlich selten wie der D 90 06 – und nur wenige Exemplare dürften sich in dem Zustand befinden, an dem sich Christian bereits vor fünf Jahren erfreuen durfte. Eine der größten Unstim-

## » Der D 75 06 ist wegen seiner nur knapp über ein Jahr währenden Bauzeit ähnlich selten wie der D 90 06

migkeiten war zugleich die Auffälligkeit.

Irgendwann im Laufe seines Lebens hatte der D 7506 eine – nicht zum Baujahr passende – hellgrüne Lackierung erhalten. Auf diese Weise glich man ältere Exemplare in früheren Jahren optisch dem Stand ab 1974 an – damals eine Aufwertung, heute eher nicht mehr. Davon abgesehen war die Lage erfreulich: Nicht nur Undichtigkeiten an Motor und Kraftübertragung hielten sich in Grenzen, auch

die Bleche zeigten sich weitgehend frei von unschönen Verformungen oder gar Durchrostungen. Noch dazu waren Details vorhanden, die an den meisten bis heute überlebenden Schleppern fehlen, weil sie sich entweder als unpraktisch erwiesen haben, nicht benötigt oder verschlissen und durch zum fraglichen Zeitpunkt erhältliche Teile ersetzt wurden. Dazu zählen die Knebelschrauben zur Befestigung der vorderen Kotflügel und der

Oberlenker mit – im Alltag unpraktischer – Klemmarretierung. Beeindruckend war auch, dass sich die Drehspindel des Hubgestänges quasi mit dem kleinen Finger und die Kettenspanner zumindest ohne übertriebenen Kraftaufwand bewegen ließen. Neben diesen Details suggerierten auch Pedale und Tränenbleche am Fahrerplatz, dass hier tatsächlich ein Schlepper mit kaum 5.000 Betriebsstunden zum Verkauf stand – und dann dieses Verdeck!

Wer hat schon jemals ein Fritzmeier-Verdeck der späten 60er-Jahre ohne verschlissene Planen und weitgehend undurchsichtige Seitenfenster gesehen? Der D 75 06 bot sogar dies – und darüber hinaus eine gute Ausstattung inklusive einstiger Optionen wie Heizung, Allradantrieb, unabhängiger, mittels Handhebel bedienter Zapfwelle und synchronisiertem Feinstufengetriebe T-325 II. Vorne ist in diesem Fall die Vorderachse AL-1550 verbaut, doch war auf Wunsch auch im D 75 06 die Außenplanetenachse APL-3050 erhältlich. Somit beschränken sich die Unterschiede zum D 90 06 auf kleine Details: Den schwächeren Motor mit Reihen- statt Verteilereinspritzpumpe, den ebenfalls schwächeren Kraftheber KR 21 mit 2,2 bis 2,8 Tonnen Hubkraft, die kleinere Hydraulikpumpe mit 25 bzw. 32 Litern pro Minute Förderleistung und den kleineren Lochkreis der Hinterräder mit nur 205 gegenüber 275 Millimetern Durchmesser.

### Die richtige Felgenfarbe

Eine Probefahrt mit dem außergewöhnlich gut erhaltenen D 75 06 überzeugte so-





Armaturen, Ausf. ab 9/74



Kreuzgelenk, Differenzial und Antrieb der SIGE-Achse (ab '72)

## D 8006



Allgemein beliebt: Fritzmeier-Verdeck mit festen Seitenteilen auf Bernd Essinks D 80 06

gar Christians Vater, der immer argumentiert hatte, dass Familie Peters so einen Schlepper gar nicht benötigen würde. Benötigt wird er zum Mähen der eigenen Wiese tatsächlich nicht bzw. ist aufgrund seiner Abmessungen gar nicht dazu geeignet. Spaß macht er aber – erst recht, seitdem Christian ihn in einen neuwertigen Zustand versetzt hat. Bei der Lackierung hat er sogar noch einmal nachgebessert.

Das von ihm aufgetragene Smaragdgrün stimmte von Anfang an, doch veröffentlichte ein Mitglied des Deutz-Internetforums eines Tages die Information, dass die Räder der frühen 06er im Ton „Rubinrot“ (RAL 3003) gehalten waren –

und somit etwas dunkler als die an seinem Exemplar. Zu seinem Glück hatte Christian ohnehin vor, die Räder zu wechseln, da sein D 75 06 entgegen der ansonsten guten Ausstattung recht sparsam bereift war. Die Formate 10.5-20 vorne und 16.9-30 hinten wirken an einem derart stattlichen Schlepper etwas verloren.

Also montierte Christian die beim stärkeren D 90 06 ab Werk erhältlichen Größen 12.5-20 und 18.4R34 auf nunmehr rubinrot lackierten Felgen. Dass der Schlepper dadurch etwas schneller wurde, steht außer Frage, aber über die Größenordnung machte sich der Maschinenbauer keine Illusionen. Zwölf Prozent

mehr Abrollumfang ergeben zwölf Prozent mehr Geschwindigkeit, maximal also gute 30 statt zuvor 27 Kilometer pro Stunde – nicht mehr und nicht weniger!

### Nachfolger D 80 06 und D 100 06

Im Juni 1970 räumten die Typen D 75 06 und D 90 06 das Feld für ihre Nachfolger D 8006 und D 10006. Mittels größerer Einspritzmengen waren die Motorleistungen bei unveränderten Nenndrehzahlen auf 80 bzw. 100 PS gestiegen, und spätestens jetzt waren nur noch die Feinstufengetriebe T-325 II bzw. T-335 II lieferbar. Im Dienste des Fahrkomforts und der Zugänglichkeit verfügte der Fahrerstand fortan über einen weitgehend ebenen Fußboden. Im Laufe ihrer Bauzeit durchliefen beide Schlepper eine beachtliche Metamorphose. Bereits zum Jahreswechsel 1971/1972 flossen tiefgreifende technische Neuerungen ein. Der Motor des D 80 06 wurde auf die von den größeren Typen bekannte Verteiler-Einspritzpumpe umgestellt, wahlweise eine feste Kabine von Fritzmeier aufgebaut, der ZF-Kraftheber durch ein leistungsfähigeres Aggregat eigener Fertigung ersetzt und die Vorderachse nunmehr vom italienischen Hersteller SIGE bezogen.

Diese verfügte einheitlich über Außenplaneten und eine Gesamtuntersetzung von 1:10. Der sogenannte Allradfaktor – das Drehzahlverhältnis zwischen Vorder- und Hinterachse – betrug rund 1,4 und erlaubte die Verwendung von 24-Zoll-Vorderrädern mit Ackerstollenprofil anstelle der kleinen 20-Zöller. Dass die ab Anfang 1972 von ZF gelieferten und mit leichter Verzögerung in Schleppern auftauchenden Getriebe vierstellige Bezeichnungen trugen, ist abgesehen von kleinen Detailänderungen eher der Logistik als der Technik geschuldet. Unabhängig davon zählte die Synchronisierung fortan auch bei Deutz zum Serienumfang.

### Sch(m)utzschicht

Diesem Baustand entspricht der D 100 06 von Gerd Smoes – und hat doch keine SIGE-Vorderachse. Die Teleskopachse der hinterradgetriebenen Ausführung baute Deutz nämlich selbst. Als recht starker

### NEUZULASSUNGEN DER 06ER-SECHSZYLINDER IN DEUTSCHLAND

Typ	PS	Ab	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	ges.*
D 75 06	75	1/69	–	320	177	8	–	–	–	–	–	–	–	–	505
D 80 06	80	6/70	–	–	250	368	364	322	537	535	678	768	331	24	4.180
D 90 06	92	3/68	161	172	124	21	5	–	–	–	–	–	–	–	483
D 100 06	100	6/70	–	–	103	168	171	203	283	359	331	460	203	19	2.304
D 120 06 (?)	120	8/70	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2
D 130 06	120	11/71	–	–	–	5	64	47	60	137	121	209	87	6	736
gesamt			161	492	656	570	604	572	880	1.031	1.130	1.437	621	49	8.210

Schlepper ohne Allradantrieb wurde der D 100 06 zumindest gegen Ende seines Einsatzlebens artgerecht gehalten, denn er lief in einem Boxenlaufstall vorm Futterverteiler. Berufsbedingt kam Gerd mit dem Eigner in Kontakt, der den Futterverteiler zukünftig am Radlader betreiben wollte und für den Deutz daher keine Verwendung mehr hatte. Gerd erinnert sich:

„Der Schlepper sah auf den ersten Blick grauenvoll aus, versteckte sich komplett unter einer Kruste aus Dreck. Als ich mit dem Finger darüber strich, kam aber eine gut erhaltene Lackschicht zum Vorschein. Besonders zerdellt schien das Blech auch nicht zu sein.“ Gerd bot sich an, den D 100 06 zu kaufen, doch die Preisvorstellung des Verkäufers wich von der seinigen um den Faktor zwei nach oben ab. Nach einem knappen Jahr meldete sich der Betreiber des Boxenlaufstalles noch einmal bei Gerd und fragte, ob sein Angebot noch stünde. Gerd stimmte zu und ist seitdem zufriedener Eigner eines D 100 06 in traumhaftem Originalzustand. Nur die Bremsen musste er neu belegen, alles andere funktioniert perfekt.

### Farbspiele

Dass sich der Rotton der Hinterräder bis 1973 zweimal änderte, dürfte nur wenigen Betrachtern aufgefallen sein, um so mehr aber die optische Auffrischung im Sommer 1974. Das dunkle Smaragdgrün der Blechteile wich dem deutlich helleren „Deutz-Grün 74“, und der Rumpf wurde nunmehr braungrün statt grau lackiert. Bei der 1976 nachgereichten Komfort-Version „Special“ mit auf Gummielementen gelagerter Fritzmeier-Kabine (Typ FK 9302) wurde die Optik zusätzlich durch schwarze Dekorelemente aufgelockert. Ausgerechnet bei dieser Ausführung verzichtete man wieder auf den ebenen Kabinenboden, so dass sich der Einstieg – auch wegen der mittigen Schalthebel und der im unteren Bereich recht schmalen Türen – nicht übermäßig bequem gestaltet. Letzte technische Neuerungen waren die ab 1975 optional und gegen Ende der Bauzeit serienmäßig gelieferte hydrostatische Lenkung sowie das vordere Selbstsperrdifferenzial „Optitrac“, das ab der DLG-Ausstellung im Mai 1976 die Aufpreisliste ergänzte. Im Gegensatz beispielsweise zum nur 50 Prozent sperrenden Differenzial der zeitgenössischen ZF-Achsen bot „Optitrac“ eine hundertprozentige Sperrwirkung – und damit unter extremen Bedingungen einen Traktionsvorteil, den Deutz auf Vorführungen eindrucksvoll demonstrierte. So galten die Typen D 80 06 und D 100 06 beim Auslaufen ihrer Produktion im Frühjahr



**Direkt vor dem Schalldämpfer: Der Turbolader, der dem Motor 20 % mehr Leistung bringt**



**Die „Special“-Kabine bietet für die späten 70er-Jahre ordentlichen Fahrkomfort**

**D 130 06 Special: nachträglich montierte 650er-Reifen mindern den Bodendruck**

**D 13006**



1978 zwar nicht mehr als die modernsten, aber als ausgereifte, technisch durchdachte Schlepper der oberen Mittelklasse.

### Evolution des Fritzmeier-Verdecks

Einen D 80 06 der hellgrünen Serie konnte Bernd Essink im Sommer vergangenen Jahres erwerben. Seine letzten vierzehn

den demnächst eine teilweise Demontage des Getriebes erfordern. Motor und Schaltgetriebe machen aber einen guten Eindruck. Nicht eben untypisch für die 70er-Jahre präsentiert sich der D 80 06 von Bernd Essink in recht einfacher Ausstattung mit dem auch auf Gerds D 100 06 zu findenden, bereits mit festen Seitenschei-

## » Ob jemals ein Exemplar eines D 120 06 in Kundenhand gelangte, scheint fraglich

Einsatzjahre hatte der Schlepper bei einem Lohnunternehmen im Emsland verbracht und präsentierte sich dennoch in ansprechendem Zustand. Zunächst begnügte Bernd sich damit, einige dem früheren Einsatzprofil geschuldete Anbaukonsolen zu entfernen und zusätzlich beschaffte Frontgewichte einzuhängen. Ungleichmäßig ziehende Bremsen und Undichtigkeiten am linken Achstrichter sowie an der Zapfwellenschaltung wer-

ben und Einstiegstüren versehenen Fritzmeier-Verdeck.

### Sagenumwobener D 120 06

Anfang der 70er-Jahre galt der D 100 06 zwar als starker Schlepper, doch baute Fendt sein Angebot gerade bis 110 PS aus, und bei Schlüter stand bereits der 135 PS starke Super 1500 TV in den Startlöchern. Den wenig gefragten Knicklenker D 160 06 stellte Deutz 1970 ein und setzte stattdes-



Christian Lubbers nennt Deutz-Schlepper von 24 bis 120 PS sein Eigen – und teilt sich den D 130 06 Special mit seinem Bruder Andreas



sen – quasi als Zwischengröße – auf die Leistungssteigerung des 912er-Sechszylinders mittels Turbolader. Der Motor hieß in dieser Form BF6L912 und gab 120 PS ab. Analog zur höheren Motorleistung bestellte Deutz das damals stärkste serienmäßige ZF-Getriebe T-338. Fertig war – inklusive interessanter Ausstattungsdetails wie einem verstellbaren Lenkrad – das neue Flaggschiff D 120 06, für das Deutz ab 1970 Werbung betrieb. Ob jemals ein Exemplar in Kundenhand gelangte, erscheint jedoch fraglich. Fest steht, dass vor November 1971 exakt zwei 120 PS starke Deutz-Schlepper unbekannten Typs zugelassen wurden – nämlich im August 1970 in Nordrhein-Westfalen. Zu dieser Zeit wurden in einer Veröffentlichung des VDMA bereits Daten des Motors BF6L912 aufgelistet, dessen Serienanlauf jedoch erst für Mitte 1971 angekündigt. Vom für den D 120 06 vorgesehenen Getriebe T-338 hat ZF 1970 exakt zwei Exemplare gefertigt. Ob diese

tatsächlich an Deutz geliefert wurden oder ob in frühen Prototypen noch das T-335 II verbaut war, ist unklar.

### Flaggschiff D 130 06

Ab November 1971 gab es bereits den D 130 06, dessen Motor ungeachtet der Modellbezeichnung wiederum 120 PS leistete. Er wurde hierzulande – wie schon beim D 120 06 vorgesehen – serienmäßig mit Allradantrieb angeboten und verfügte von Anfang an über einen Kraftheber eigener Fertigung sowie eine SIGE-Vorderachse. Das Getriebe trug anfangs

die Bezeichnung T-338 bzw. nach wenigen Monaten T-3402 und gelangte ausschließlich in der Synchron-Feinstufenausführung zum Einsatz. Die Lenkradverstellung des D 120 06 fehlte, doch unterstrich der D 13006 seine Spitzenstellung durch eine hydrostatische Lenkung anstelle der Lenkhilfe der kleineren Sechszylinder, eine serienmäßige Kabine und einen breiteren, zur Aufnahme von bis zu fünfzehn Gewichten geeigneten Frontgewichtsträger. In andere Länder wurde das neue Flaggschiff auch mit einfacherer Ausstattung geliefert, in die

### FARBEN DER 06ER-SERIE

Baujahr	Blechteile	Rumpf	Felgen
Ab 1968	Smaragdgrün (RAL 6001)	Betongrau (RAL 7023)	Rubinrot (RAL 3003)
Ab 1970	Smaragdgrün (RAL 6001)	Betongrau (RAL 7023)	Feuerrot (RAL 3000)
Ab 1973	Smaragdgrün (RAL 6001)	Betongrau (RAL 7023)	Blutorange (RAL 2002)
Ab 8/9 1974	Deutz-Grün 74	Braungrün (RAL 6008)	Blutorange (RAL 2002)
Ab 4/5 1978*	Deutz-Grün 74	Schwarzblau (RAL 5004)	Weißaluminium (RAL 9006)

\* betrifft nicht mehr die Sechszylinder, da deren Produktion im Frühjahr 1978 auslief



USA beispielsweise mit offener Fahrerplattform und Hinterradantrieb. Oftmals wurden dort Kabinen einheimischer Herstellung aufgebaut, während man Traktionsproblemen im Land der – beinahe – unendlichen Straßenbreiten schlicht mit Zwillingsbereifung begegnete. Tests der Universität von Nebraska förderten eine erfreuliche Charakteristik zu Tage.

Obwohl Deutz dem Motor mit rund 125 PS an der Zapfwelle, also schätzungsweise 135 PS an der Kurbelwelle in der US-Version deutlich mehr Leistung abverlangte als auf dem Heimatmarkt, stieg die Leistung bei fallender Drehzahl sogar über 130 Zapfwellen-PS. Für die gegenüber den Saugmotoren höheren Belastungen hatte Deutz den Turbomotor durch innere Verstärkungen fit gemacht – unter anderem durch von 70 auf 73 Millimeter Durchmesser vergrößerte Kurbelwellenlager, von 60 auf 64 Millimeter erweiterte Pleuellager und eine später auch für die Saugmotoren übernommene Kolbenbodenkühlung. Möglicherweise liegt darin der Grund für die verzögerte Markteinführung, in jedem Fall hatte der „Versuchsballon“ D 120 06 aber das Kundeninteresse geweckt und dem Serienmodell D 130 06 den Weg geebnet. Hatten Anfang der 70er-Jahre noch recht wenige Betriebe Bedarf an derart starken Schleppern, stieg die Nachfrage im Laufe des Jahrzehnts steil an. Daher ist speziell der D 130 06 recht selten in dunkelgrüner, um so häufiger aber in hellgrüner Lackierung und nicht zuletzt in der ab 1976 erhältlichen „Special“-Version zu finden.

### Die quasi ultimative Ausführung

Diese quasi ultimative Ausführung des D 130 06 nennen Andreas und Christian Lubbers ihr Eigen. Christian hat auf dem D 30 06 seines Onkels fahren gelernt und knüpft auch an dessen D 100 06 gute Erinnerungen. Besonders angetan hat es ihm die komfortable „Special“-Version, und in den Jahren 2008 und 2009 konnte er gleich ein ganzes Dreigestirn der begehrten „Specialisten“ zusammentragen. Den Anfang machte ein D 100 06 A mit Frontlader, dessen vor den Toren Landshuts ansässiger Eigner erst seine Frau überzeugen musste, um den Schlepper abgeben zu dürfen. Ein gutes Jahr später fand Christian einen D 100 06 Hinterrad im niedersächsischen Landkreis Rotenburg (Wümme), und im Oktober 2009 erfüllte er sich zusammen mit Bruder Andreas den Traum vom D 130 06 Special. Dieser stand bei Pocking in Niederbayern und schien keine ernsthaften Mängel aufzuweisen. Ähnlich mutig wie Jan Smoes bei seinem D 90 06 zeigten sich die Lubbers-Brüder, als die

„Specialisten“ unter sich:  
D 130 06 Allrad, D 100 06  
Hinterrad und D 100 06  
Allrad mit Stoll-Frontlader



den D 130 06 allein nach der Sichtung von Bildern kauften – und wurden mit einem erfreulichen Gegenwert belohnt.

Ein größeres Malheur passierte leider im vergangenen Jahr beim Pflügen: Der Motor erlitt einen Kolbenklemmer, so dass zur Wiederherstellung der Betriebsbereitschaft neue Zylinderrohre nebst Kolben notwendig waren. Dass solche Reparaturen nicht zu teuer werden, ist dem Baukastensystem und der weiten Verbreitung der 912er-Motoren geschuldet. Neue wie gebrauchte Teile sind relativ leicht und für relativ kleines Geld erhältlich, ein Satz aus Zylinderrohr und Kolben schlägt beispielsweise mit maximal 300 Euro zu Buche. Derartige Eingriffe sind meist ohnehin erst bei großen Laufleistungen fällig. Alles in allem gelten die 912er-Motoren nämlich als annähernd bombenfest

außerdem am einfachsten, indem man auf Sauberkeit der Kühlrippen in den Zylinderrohren achtet. Die im D 9006, im D 10006 und ab Februar 1972 im D 8006 verwendete Verteiler-Einspritzpumpe unterliegt zudem rascherem Verschleiß als die Reihpumpe der übrigen Typen, da hier sämtliche Zylinder über einen anstelle von sechs Pumpenkolben versorgt werden. Dafür ist der Vollastanschlag der Verteilerpumpe mit einer einzigen Schraube einzustellen.

Singende Geräusche aus dem Getriebegehäuse deuten hingegen nicht auf einen nahenden Schaden hin, sondern sind bauartbedingt. Gerade verzahnte Zahnräder neigen zu geräuschvollem Ineinandergreifen – was offensichtlich stark von Verschleiß und Feinjustierung abhängt. Es sind nämlich auch leise laufende Getriebe

### » Die Sechszylinder der 06er-Reihe wurden im Frühjahr 1978 von der DX-Serie abgelöst

und haben einen gehörigen Beitrag zum guten Ruf der luftgekühlten Kölner beigetragen. Einige dem Kühlsystem geschuldete Prinzipien sollte man dennoch beachten. So steigt die Kühlleistung proportional zur Drehzahl, weshalb man untertouriges Fahren unter hoher Last vermeiden sollte. Speziell bei den stärkeren aufgeladenen Motoren kann die Luft sonst recht heiß am hinteren Zylinder ankommen und im ungünstigen Fall zu Kolbenklemmern oder –fressern führen. Derartige Vorkommnisse vermeidet man

dieser Serie bekannt. Ab 1974 stellte ZF seine Getriebe sukzessive auf schräge Verzahnung um (Serien T-3045 und T-3050), doch profitierten die 06er nicht mehr von dieser Neuerung. Die Sechszylinder wurden im Frühjahr 1978 von der DX-Serie abgelöst. Diese machte mit zahlreichen Innovationen auf sich aufmerksam – konnte aber nicht zuletzt aufgrund von Getriebeproblemen nicht an den von den 06ern begründeten Ruf der Unverwundlichkeit anknüpfen.

Klaus Tietgens



# D 12006



## TECHNISCHE DATEN

### Deutz D 7506 bis 13006

Typ	D 7506	D 8006	D 9006	D 10006	D 12006	D 13006
Bauzeit	1/69–5/70	6/70–3/78	3/68–5/70	6/70–3/78	1970	11/71–3/78
FG-Nr. (Leitzahlen) H/A	7930/7931	7932/7933	7924/25 (T-330) 7925/26 (T-335)	7927/7928	–/7937	7937/7938
Motor	Deutz F6L912				Deutz BF6L912	
Verfahren/Kühlung	Viertakt/Direkteinspritzung; Luft					
Zylinder/Hubraum (cm³)	6/5.655					
Bohrung x Hub (mm)	100 x 120					
Leistung (PS/bei U/min)	75/2.100	80/2.100	92/2.300	100/2.300	120/2.300	120 / 2.400
Drehmoment (Nm/bei U/min)	290/1.400		320/1.200	351/1.400	412/1.600	412 / 1.600
Getriebe (ZF)	T-325/II; ab 1972: T-3201		T-330/II; T-335 II; ab 1972: T-3311		T-338; ab 1972: T-3402	
Gänge v/r	8/4; a. W. 12/6; Variante II und T-3000er: 12/5; a. W. 16/7					12/5; a. W. 16/7
Höchstgeschw. (km/h)	25,2 – 30,0					
Vorderachse	ZF AL-1550 oder APL-3050; 1972: SIGE 5200, 5200 S, 5200/1, 6200/1				ZF APL-3050	SIGE 5200/1, ab 6200/1
Länge x Breite x Höhe (mm)	4.090–4.250 x 1.985–2.250 x 1.800–1.830					
Höhe mit senkr. Auspuff ; m.	2.400–2.450 (später bis 2.850);					
Schutzrahmen; m. Kabine (mm)	2.600–2.650; 2.720–2.800					
Radstand (mm)	2.550					
Bodenfreiheit H/A (mm)	520–600/315–425					
Wendekreis H/A (m)	9,2 / 10				–/11	10/11
Spurweite vorne	1.420-2.020; Allrad mit ZF-Achse: 1644; Allrad mit SIGE-Achse: 1.750					
Spurweite hinten	1.520/1.820; ab 1972: 1.620/1.720   1.640/1.900; ab '72 (u. alle D 130 06): 1.720/1.820; m. Verstellf.: 1.520–2.120					
Bereifung vorne	7.50-18; 7.50-20; 11.00-16; Allrad: 10.5-20; 12.5-20 (mit SIGE-Achse: 12.4-24; 13.6-24)				13.6-28	14.9-24; 12.4-28; 13.6-28
Bereifung hinten	16.9-30; 18.4-30; 16.9-34; 18.4-34; 15.5-38; D 100 06 ab 1972 auch 18.4-38				20.8-38	18.4-38; 20.8-38
Leergewicht H/A (kg)	2.965–3.110 / 3.285–3.675 (Special: 3.500/3.950)		3.655–3.730 / 4.015–4.230 (Special: 4.490/5.000)		A: 4.660	4.160/4.660 (Special A: 5.150)
Gesamtgewicht	5.050 – 5.800; Allrad: 5.800		5.050 – 6.250; Allrad: 6.500		7.500	7.500
Preis H/A Herbst 1968 (DM)	–	–	H: 26.990	–	–	–
Preis H/A Herbst 1970 (DM)	–	27.850/36.800	–	32.300/40.300	–	–
Preis H/A Herbst 1972 (DM)	–	–	–	–	–	50.300
Preis H/A Herbst 1977 (DM)	–	40.900/49.100	–	45.800/54.400	–	–
Preis H/A Special (DM)	–	47.700/56.700	–	52.500/61.300	–	68.400
Serienausstattung	8/4-Gang-Leichtschaltgetriebe; ab 1970: 12/5-Gang-Feinstufengetriebe; ab 1972: 12/5-Gang-Feinstufen-Synchronge- triebe; Doppelkupplung; Motorzapfwelle 540/1.000 U/min, bei D 120/13006 nur 1.000 U/min; ab 1970: Umsturzbugel					
Sonderausstattung	Kriechgänge; unabhängige Zapfwelle; bis zu 11 (D 13006: 15) Belastungsgewichte à 45 bis 50 kg, Zugpendel, Zwillings- bereifung, Druckluftbeschaffungsanlage, Wetterverdeck, Kabine (bei D 13006 Serie); „Special“-Komfortkabine (Fritz-					