

TOLDTIMER **Traktor**

10/2014 • € 5,50

Zeitschrift für historische Landmaschinen



**Über 20 Seiten
Kleinanzeigen**

Mie Tracteur
Erst Dessous,
dann Trecker

Abgeklopft

**John Deere 1120
im Anzeigencheck**

4 197017 805509



70178

A € 5,90 | CH sfr 10,90
B/IN/LE 6,50 | P/E 6,60
S sfr 7,50 | DK kr 9,90



Riesen-Geschichte

DEUTZ D 16006



Liebt Grünfutter
Hagedorn Westfalia
HS9 Grasmäher

Rasspe-Mähwerk überholen, Teil II



Lanz Bulli D 1106 und John Deere-Lanz D 1206
Brüder ja, aber deshalb noch lange keine Zwillinge

ADOLF DEUTZ D 16006 GIGANTEN

Der Preis war heiß – derart heiß, dass die meisten Großbauern Angst hatten, sich an dem V8-Kraftmeier die Finger zu verbrennen. So blieb dieser deutsche Riese zeitlebens eine Rarität – auch weil es kleinere Zuchtfehler gab





Modellpflege: Die einzige große Änderung in der Bauzeit des 16006 betraf die Frontpartie. Die Haube der zweiten Serie verlief schräg nach unten, die Scheinwerfer wanderten in die Maske – alles für die bessere Vorausschau



So was kannten Bauern nur aus amerikanischen Filmen: riesige Traktoren mit V8 und Knicklenkung. Doch das, was 1968 durch den Blätterwald dieselt und für Unruhe an Stammtischen sorgt, ist weder John Deere noch Staiger – und erst recht kein Big-Bud. Der Kraftprotz mit den vier gleichgroßen Rädern entstammt gutem deutschen Hause: Die Kölner schufen den Giganten – und katapultierten sich mit 160 PS an die Leistungsspitze eines kaum vorhandenen Marktes.

Jleich kütt de Jupp, kann nimmer lang daure“, die Unruhe am Bauern-Stammtisch in einem kleinen Dorf in der Nähe von Rommerskirchen bei Neuss hat einen Höhepunkt erreicht. Für ihre Zusammenkunft haben die Landwirte an dem regnerischen Oktober-Abend 1968 extra eine Stunde früher Schluss gemacht mit dem Rübenfahren und sitzen beim Altbier um den wärmenden Öfen der Gaststube. Alle warten auf Peter-Josef Schmitz. Der ist Außendienstler bei einem großen Deutz-Händler und kommt mit wichtigen Nachrichten direkt aus dem Werk. Es ging dort um die Präsentation der neuesten Schlepper und den Abverkauf der Vorjahresmodelle. Vielleicht lässt sich ja ein Schnäpp-

chen machen, vielleicht weiß Jupp einen großen Schlepper vom Vorjahr, der sich günstig finanzieren lässt. Dann kündigt draußen das unverkennbare Nageln eines 220 D von der Ankunft des Verkäufers. Die Männer empfangen ihn mit den Worten: „Un, wat gibbet?“

Der Gefragte holt erst mal tief Luft und spricht in die Runde: „Ja, ein paar günstige Schlepper kann ich euch bieten, aber es gibt was Neues. Etwas ganz Neues. Dat glaubt ihr nicht, Deutz kommt mit einem Riesentraktor. Ein Gerät, wie bei den Amis.“

Peter-Josef Schmitz erzählt, was ihm der Vertrieb am Nachmittag im Foyer der Deutz-Werke vorgestellt hat. Von einem Knicklenker mit unglaublichen 160 PS Leistung aus einem V8-Motor, ein Traktor von enormer Zugkraft und gewaltiger Größe. Eigentlich zeigten die Kölner nicht mehr als ein großes Modell und ein paar Zeichnungen, aber sämtliche Vertreter waren auf Antrieb wie elektrisiert.

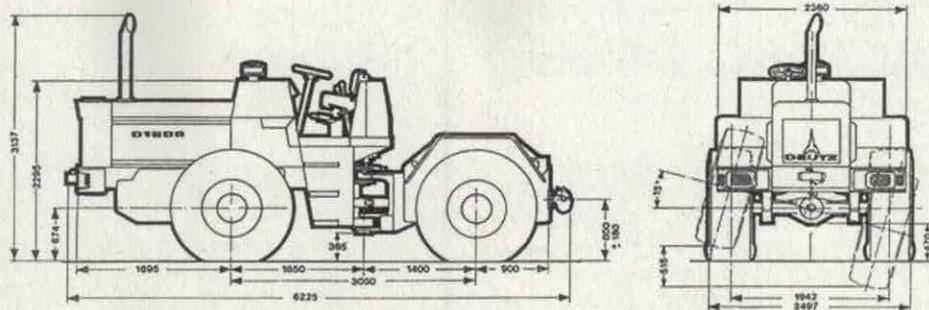
Die Stammtischler staunen erst mal ungläubig, dann beginnt die aufgeregte Diskussion darüber, was man mit den vielen PS alles anstellen könnte – natürlich auf dem Acker. Schließlich die Frage von Rübenbauer Günter: „Un wat willst Du da dran hängen?“ Was Vertreter Jupp gehörig in Erklärungsnot bringt: „Bis der kommt, hat Deutz für alles eine Lösung.“

Tatsache ist, dass es 1968 auf dem deutschen Markt kaum Geräte gibt, um einen derart starken Schlepper vernünftig auszulasten. Doch die Ingenieure haben noch Zeit: Auch wenn KHD zeitgleich mit der Vertreterversammlung im Oktober 1968 die Presse über den „In Kürze erscheinenden Kölner Riesenschlepper“ informiert, soll es noch mehr als anderthalb Jahre dauern, bis Deutz die Prä-

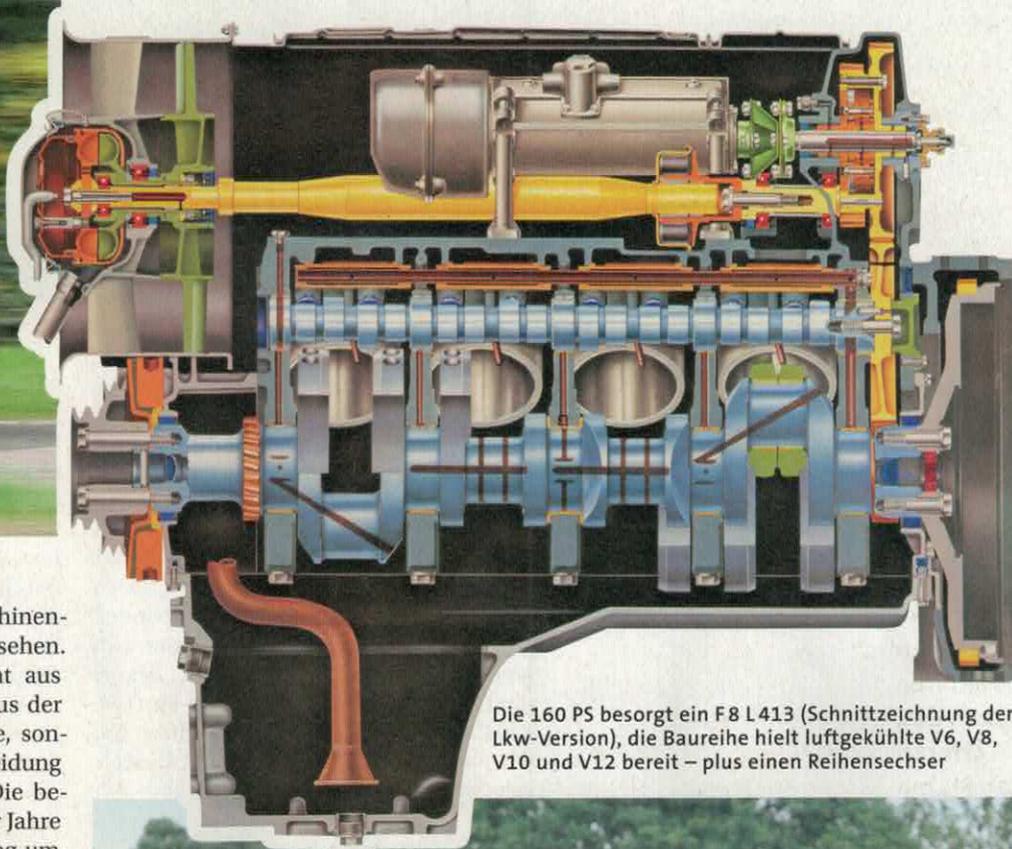
Der Ort der Vorführung kann idealer nicht sein

sentation der „Vorserienmaschinen“ ankündigt. Der Ort der Vorführung kann idealer nicht sein: die 51. DLG-Ausstellung in Köln, praktisch vor den Werkstoren. Mit den Worten „Der Größte von Deutz“ laden die Händler deutsche und internationale Kundschaft auf den Stand ein. Die meisten der mehr als 300.000 Zuschauer werfen zumindest einen Blick auf die Sensation mit dem „Knick“, der Menschauflauf am Stand ebbt nicht ab.

Die Deutz-Berater werfen mächtige Argumente in Richtung der großen Landwirte: 1,6 Hektar Pflugeleistung pro Stunde, erreicht mit einem Siebenschaarpflug bei 8,8 km/h Arbeitstempo und 30 Zentimeter Pflugtiefe. Die Knicklenkung mit 40 Grad Lenkeinschlag ermöglicht einen Wendekreis von zwölf Metern, das Viergang-Wendegetriebe mit Drehmomentwandler verspricht einfachstes Schalten ohne Kupeln. Eine Bedienung fast wie beim Radla-



Maßskizze des Knicklenkers: Es wäre schön, sie mit etwaigen Porsche-Konstruktionsplänen des nie gebauten Deutz-Radladers zu vergleichen – einfach um zu sehen, ob die Zahlen übereinstimmen



Die 160 PS besorgt ein F8 L413 (Schnittzeichnung der Lkw-Version), die Baureihe hielt luftgekühlte V6, V8, V10 und V12 bereit – plus einen Reihensechser

der. Fast? Das fragen sich Baumaschinen-Kenner, als sie den dicken Deutz sehen. Denn der Über-Schlepper ist nicht aus technischer Notwendigkeit, nicht aus der Befriedigung irgendeiner Nachfrage, sondern schlichtweg durch eine Entscheidung der Geschäftsleitung entstanden. Die beschließt nämlich Ende der sechziger Jahre kurzerhand, die Radlader-Entwicklung umgehend einzustellen. Der Grund: Die Kölner wollen es sich mit den vielen Motorenkunden aus der Baumaschinen-Branche nicht verscherzen und auf keinen Fall zu denen in Konkurrenz treten.

Doch die Radlader-Entwicklung ist weit fortgeschritten, wichtige Zulieferer sind mit von der Partie. Das Projekt sang- und klanglos einzustellen, ist damals keine Option mehr – jedenfalls in der Chefetage.

So kommen die Techniker auf die Idee, das Ganze rumzudrehen. Dank Wendegerie und Knicklenkung kein Problem, ohne Schaufel ist der Riesentraktor fast fertig. Einfach um 180 Grad drehen und das war's schon? Zumindest sagt das erste veröffentlichte Pressebild genau das aus: Das von oben fotografierte Bild zeigt deutlich Aufnahmen für den Schaufelausleger und auch die Haubenform spricht für die Verwandtschaft mit einem Radlader. Doch

Prospekte bescheinigen der Heckhydraulik knapp vier Tonnen Hubkraft. Derart gerüstet kam der Kölner Knicklenker mit jedem Gerät der siebziger Jahre spielend zurecht



TECHNISCHE DATEN Deutz D 16006

Hersteller: Klöckner-Humboldt-Deutz AG

Motor: Deutz F 8 L 413

Bauart:

Luftgekühlter Viertakt-V-Diesel, Direkteinspritzer; ohv-gesteuert über zentrale untenliegende Nockenwelle; fünffach gelagerte Kurbelwelle; mittiges Axialgebläse; Bosch-Einspritzung; Druckumlaufschmierung

Zylinder: 8

Bohrung x Hub: 120 mm x 125 mm

Hubraum: 11.290 ccm

Leistung: 160 PS bei 2300/min

Drehmoment: 569 Nm bei 1650 U/min

Kraftübertragung:

Twin-Disc-Drehmomentwandler mit Viergang-Wendegetriebe (4. Gang gesperrt), 3 V/3 R-Gänge; Allradantrieb; ZF-Planeten-Starrachsen mit 15 Grad Pendelwinkel, jeweils mit Sperrdifferential; keine Zapfwelle

Elektrische Anlage:

12/24 Volt, zwei 12-Volt-Batterien mit je 110 Ah (Beleuchtung 12 Volt)

Lenkung:

Knicklenkung mit 40 Grad Lenkeinschlag zu beiden Seiten (ZF-Halbblock-Kugelmutter-Hydraulenlenkung betätigt zwei Differential-Lenkzylinder)

Bremsen:

Betriebsbremse als druckluftbetätigte Öldruck-Allrad-Servobremse, Feststellbremse als mechanisch betätigte Getriebebremse, Dauerbremse: über Drehmomentwandler wirkende Strömungsbremse im 3. Gang

Kraftheber:

Dreipunktkupplung Kategorie III mit Schnellkuppler und Zugpendel, Hubkraft ca. 3900 kg

Bauart:

Rahmen (Vorder- und Hinterrahmen verbunden durch ein Gelenk)

Bereifung:

18,4/15–34 AS (auch 23.1–30 AS oder 16,00–25 EM/PG5 oder 20,5–25 EM/PG 65-CRC)

Radstand: 3050 mm

Spur vorn/hinten:

1910 mm (bei 18,4/15–34 AS, einfach bereift)

Wendekreis: 11.800 mm außen, 5870 mm innen

Länge x Breite x Höhe:

ca. 6030 x 2480 x 3150 (Auspuff) mm

Leergewicht: 8700 kg

Tankinhalt: 380 Liter

Höchstgeschwindigkeit: 20 km/h

Bauzeit: 1969 bis 1970 (eventuell bis 1972)

Stückzahl: 34 (1969: 9/ab 1970: 25)

Preis: bis zu 90.000 Mark

Großzügiges Platzangebot, ein reichhaltiges Armaturenbord – und jede Menge frische Luft. Deutz hätte den 16006 mit Kabine anbieten müssen



einen Deutz-Radlader hat es eigentlich nie gegeben – auch keinen Prototypen.

Aber einen Porsche: Unsere Recherchen münden in der Erkenntnis, dass Porsche von 1964 bis 1967 in der Spezialabteilung „Nutzfahrzeug-Entwicklung“ einen Radlader in drei Baugrößen entwickelt hat. Für einen anderen großen Konzern, mehr ist zunächst nicht zu erfahren. Selbst ausgewiesene Deutz-Insider aus dieser Zeit wissen nichts von dem Projekt, bei der Suche hilft „Kommissar Zufall“. Auf dem Geilenkirchener Kippertreffen stoßen wir auf ein Radlader-Unikat. Einem der tatsächlich gebauten Porsche-Prototypen, mit

stolzen 200 PS aus einem FL413-V10-Deutz. Das Typenschild weist ihn als Schlepper Nummer 1000/8 und gleichzeitig als „Radl.C“ aus. Unter Hersteller ist eindeutig Klöckner-Humboldt-Deutz vermerkt. „Radl.C“ muss für Radlader C stehen, das C als dritter Buchstabe des Alphabets dürfte bedeuten, dass dieser Lader der Dritte und damit Größte des Porsche-Entwicklungsauftrags ist. Doch was ist mit den anderen beiden Versuchsmustern?

Wir betrachten und fotografieren den Lader von allen Seiten und vergleichen die Fotos mit den uns vorliegenden Bildern des 16006-Schleppers. Egal, von welcher

Drehen Sie den Fahrer in Gedanken einfach mal um 180 Grad herum – schon sehen Sie einen Radlader ohne Schaufel





Schörkellos und ohne viel Zierrat – wie die kleinen Brüder der 06-Reihe. Insgeheim hoffte Deutz, mit seinem Knicklenker einen Fuß in die Kornkammer Amerikas zu bekommen

ja eigentlich die umgedrehte Radlader-Frontpartie ist, finden sich nicht nur die Aufnahmen für die Ladeschaufel, sondern auch die gleichen schräg angeordneten Abstützungen aus U-Profil-Stahl wie beim Radlader-C-Prototypen. Nur dienen die hier nicht zum Abstützen der schweren Schaufel, sondern als (einstweiliger) Befestigungsblock für die hinteren Elemente der Traktor-Hubhydraulik. Vieles am abgebildeten Vorserien-Knicklenker ist etwas kleiner als beim Radlader. Womit schlagartig klar ist: Der Vorserientraktor dürfte der Porsche-Deutz-Radlader B, also das mittlere Modell sein. Dafür spricht auch das Ausgabe-Datum des Pressefotos: 1969.

So passen die Daten zusammen: Von 1964 bis 1967 entwickelte Porsche für Deutz den Radlader in drei Größen. Irgendwann, nachdem das Projekt bekannt wurde, dürften einige Baumaschinen-Motorenkunden dagegen protestiert haben, dass KHD beabsichtigte, mit einem eigenen Radlader auf den Markt zu kommen. Bei Deutz zieht man daraufhin um 1968 die Notbremse für das Vorhaben, will die bis dahin geleistete Entwicklungsarbeit aber nicht einfach in der Schublade verschwinden lassen. Der Trend in dieser Zeit geht klar in Richtung Großtraktoren, einige Hersteller haben die 100-PS-Messlatte bereits gerissen, mit einem Deutz-Großtraktor sollte doch ein Paukenschlag gelingen. Klar, dass das größte Radlader-Modell keine Basis ist, einen 200-PS-Schlepper würde hierzulande niemand kaufen.

Gut, dass es da noch den Prototyp B gibt. Eine Nummer kleiner, mit acht Zylindern und 160 PS. Eine ordentliche Basis für einen starken Zugschlepper. Man weiß, dass

ein Traktorbetrieb in beide Richtungen möglich sein wird und braucht erstmal nur den Markt zu sondieren. Im Oktober 1968 folgten Vertreterkonferenzen und die bereits zitierte Pressemitteilung über den

Die Kölner haben Erfahrung im Russland-Geschäft

kommenden Riesenschlepper wird auf den Weg gebracht. Deutz empfiehlt den nur im Modell gezeigten Knicklenker für Betriebe ab 200 Hektar, einen Markt sieht man auch in Übersee und im Ostblock. Die Kölner

haben Erfahrung im Russland-Geschäft – und die Genossen begeistern sich für große Knicklenker. Zumal ein Deutz ganz sicher sparsamer und zuverlässiger ist, als es die Ostblock-Schlepper sind. Tatsächlich gibt es bald erstes Kundeninteresse, und da die Basis ja bereits steht, entscheidet man sich für die Verwandlung des Radlader-Prototypen zum Traktor-Prototypen mit Ulmer-Münster auf der Haube.

Runter mit der Kabine, Führerstand rumgedreht – fertig? Klares Nein! Um die solide Basis zum Schlepper zu machen, bedarf es mehr. Vor allem einer kräftigen Hydraulik der Kategorie III: Die lässt sich gut am massiven Heck (der Radlader-Front) befestigen und macht den V8-Boliden mit



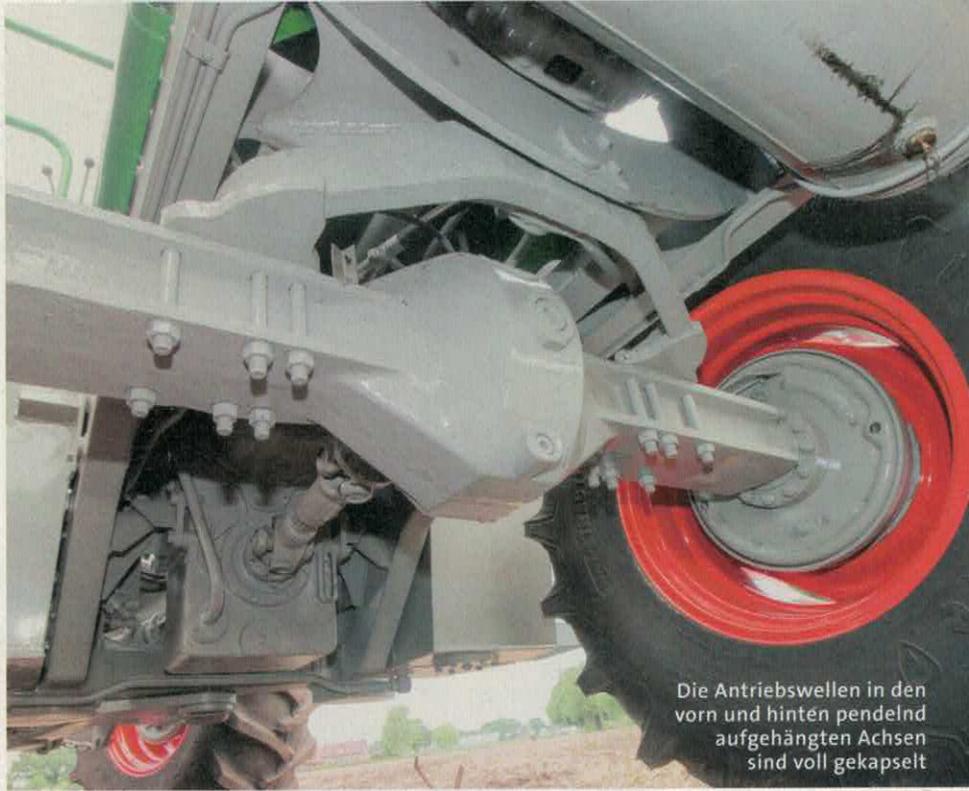
„Einmal wechseln bitte“ kann ins Geld gehen: Die hydraulische Anlage will nicht zuletzt dank Knicklenkung mit 150 Liter SAE 10 gefüllt sein. Insgesamt arbeitet der D16006 mit 236 Liter Öl



Die Kardanwelle für den Antrieb der Hinterräder ist vor dem „Knick“ noch einmal gelagert (rechts)



Wendehals: Das D16006-Knickgelenk lässt einen Lenkeinschlag von 40 Grad zu beiden Seiten zu



Die Antriebswellen in den vorn und hinten pendelnd aufgehängten Achsen sind voll gekapselt

3,5 Tonnen Hubkraft tauglich für schwerste Ackergeräte. Was fehlt, ist eine Zapfwelle. Ohne großen Aufwand lässt die sich nicht in die Konstruktion integrieren, also fällt die Entscheidung, den dicken Knicker als reinen Zugschlepper anzubieten. Für alles, wofür man keine Zapfwelle braucht eignet sich der Traktor gut. Vor dem Pflug zieht der Prototyp Traumfurchen in den Acker, auch beim Eggen und Walzen schafft er Höchstleistungen.

Der einsatzfertige Prototyp zielt 1969 eine erste Presseinformation, es ist die Ankündigung, dass der endgültige Schlepper auf der DLG-Ausstellung im Mai 1970 in Köln gezeigt wird. Vorher dürfen ausgewählte Vertreter die Maschine auf dem

Feld ausprobieren, von der Pflugleistung schwärmen die Beteiligten noch heute.

Besonders begeistert zeigen sich die handverlesenen Tester von der Bedienung: Dank Drehmomentwandler lassen sich die vier Gänge ohne zu kuppeln vorwärts und rückwärts unter Last schalten. Im Gegensatz zum ZF-Räderwerk im großen Radlader verteilt im Traktor ein amerikanisches Getriebe die Kraft. Die Twin-Disc-Schaltbox mit Wandler hat sich in US-Knicklern wie dem Big-Bud bewährt.

Der einfache Richtungswechsel ist ein Erbe des Radladers und führt zu einer Fehlentscheidung in Köln. Aus Sicherheitsgründen entschließt man sich, die vierte Fahrstufe zu sperren, von den 44



Kraftheber, Kupplung und Hydraulikanschlüsse im Fokus: Die Zapfwelle sucht man vergebens



Das ist er, der Radlader-Prototyp C, dessen Konstruktionspläne bei Porsche entstanden. Die Ähnlichkeit zum Deutz D16006 der ersten Serie ist ...



... unverkennbar. Man muss wieder nur kurz umdenken: Was hier vorne ist – also die Schaufelseite – ist beim Traktor die Heckpartie

km/h Höchstgeschwindigkeit des Laders bleiben beim Traktor lediglich 20 km/h übrig. Gerade für die rheinischen Rübenbauern vor der Haustür der Kölner eine Enttäuschung: Die hofften eigentlich auf einen schnellen Zugtraktor für ihre schweren Rübenzüge. Da können auch die guten hydraulischen Allradbremsen nicht punkten. Für längere Transporte bestehen die Bauern bei einem so teuren Traktor auch auf eine feste Kabine, die gab es nie. Einzig lieferbarer Wetterschutz bleiben bis zum Produktionsende „Flatterverdecke“ von Dieteg und Fritzmeier.

Um sofort nach der offiziellen Präsentation liefern zu können, geht die erste Serie von neun Schleppern bereits 1969 in Produktion. Das Heckteil ist in der Serie vereinfacht, die schweren Lader-Stützstreben braucht kein Bauer. Die vordere Haube ist eckig, schließlich handelt es sich um die Heckverkleidung des Radladers. Käufern, die als erste den Traktor einsetzen, missfällt das: Der Blick auf den Acker unmittelbar vor dem Schlepper ist durch die mächtige Blechkiste stark eingeschränkt. Das ändert sich nach Auslieferung der ersten Exemplare. Ende 1970 legt Deutz eine zweite Serie auf, wichtigste Neuerung ist eine schräg heruntergezogene, die Sicht verbessernde Haube. So entstehen 25 weitere 16006, deren Absatz verläuft allerdings schleppend. Die zwei Handvoll Bauern, die auf einen Schlepper wie den 16006 gewartet haben, schlugen zu günstigen Preisen bei der ersten Serie zu, der winzige Markt des zuletzt stolze 90.000 Mark kostenden Traktors ist rasch gesättigt. Einige der Riesenschlep-

**Heute ist ein 16006
Hingucker auf
jedem Traktortreffen**

per lassen sich ins Ausland absetzen, der Ostblock-Verkauf scheitert an fehlenden Devisen, und die USA schottet sich erfolgreich gegen ausländische Konkurrenz ab.

So bleibt der größte Deutz seiner Zeit so lange im Angebot, bis die verbliebenen Bestände an den Mann gebracht sind. Quellen besagen, der Abverkauf habe bis 1975 gedauert – und soll zum Ende nur durch gewaltige Preisnachlässe möglich gewesen sein.

Heute ist ein 16006 Hingucker auf jedem Traktortreffen. Einen echten Markt

gibt es aber auch jetzt nicht. Ist ein gutes Exemplar zu haben, geht es unter der Hand weg und das teils zu Euro-Preisen verdammt nah am damaligen DM-Kurs.

Ohne es seinerzeit zu ahnen, war der Schlepper ein früher Vorbote der heutigen Leistungsinflation. Mit Zapfwelle, vernünftiger Kabine und vor allem ohne Drosselung der Geschwindigkeit wäre er sicher erfolgreicher geworden. Doch so wie er war, konnte der 16006 lediglich winzige Lücken füllen. Und die füllten auch zunehmend schlüssigere und vor allem günstigere Konzepte.

**Text: Dirk W. Köster
Fotos: Stephan Lindloff, Archiv**



Als 40 km/h schnelle Zugmaschine hätte der 16006 sicherlich einige Käufer mehr gefunden. Aber die Kölner sperrten den obersten Gang

Die beiden „Fotomodelle“ haben die Fahrgestellnummern 7990-9 und 7990-34. Dass die dicken Deutz so blendend dastehen, verdanken sie John van Dijk, einem Sammler und Baumaschinenhändler aus den Niederlanden (www.vandijkheavyequipment.com), der für die aufwendige Restaurierung sorgte

