



# Front-Lenker

## Deutz Intrac 2003 – gesucht, gefunden und restauriert

**Die Entwickler des Deutz Intrac nannten den Prototypen der kleinen Baureihe werksintern „Kommunal Landbaumaschine“ – kurz KLM. Aus dieser Bezeichnung geht hervor, dass der Intrac nicht nur für den Feldeinsatz gedacht war, sondern auch als Schneeräumgerät im Winter. Davon ahnte Hartwig Heil nichts, als er seinen Intrac erstmals besichtigte.**

**W**äre Hartwig Heil die Konsequenz daraus bewusst gewesen, hätte sich folgende Restaurierung vielleicht niemals so abgespielt. Davon aber später mehr.

Die Geschichte des Deutz Intrac ist wie bei so vielen missverstandenen, zur jeweiligen Zeit revolutionären Erfindungen zu früh geschrieben worden. Wenn man Traktoren aus dem Ende der sechziger und den gerade anfangenden siebziger Jahren betrachtet, kommt der Intrac im Vergleich wie ein Gefährt aus einer anderen Welt daher. Rein äußerlich zeugen nur die Form seiner Scheinwerfer und die Türverschlüs-

se von seiner wahren Entstehungszeit. Aber darüber sahen potentielle Kunden, angesichts der alles beherrschenden Glaskanzel, geflissentlich hinweg. Der Intrac mutete wie die Maschinenausführung eines Zentauer an. Und wie das Halbwesen der griechischen Mythologie fand er nie viele Freunde.

Seine Entwicklung beginnt 1970 in der Abteilung Traktor-Vorentwicklung bei Klöckner-Humboldt-Deutz. Unter der Bezeichnung ULM für Universal-Landbaumaschine entstehen erste Prototypen mit hydrostatischem Antrieb. Als Kraftquelle



dient der Motor F4L912 in der 70-PS-Version. Dieser liegt unter der Fahrerkabine – nach hinten angeflanscht am Getriebe, nach vorne auf einem Rahmen aufliegend. Später hat Deutz auch Prototypen mit luftgekühltem Fünfzylindermotor und 80 PS getestet. Zahlreiche weitere Varianten des großen Intrac mit immer mehr Leistung entstehen so im Laufe der Jahre, aber zu einer Serienfertigung kann Deutz sich nicht durchringen.

Parallel beginnen 1971 die Arbeiten an einem kleinen preiswerten Intrac, der firmenintern unter der Bezeichnung KLM –

Kommunal Landbaumaschine – läuft. Er besteht zu großen Teilen aus Komponenten des Standardtraktors 5006 und hat wie dieser hinten große und vorne kleine Räder – im Gegensatz zum ULM-Intrac, der vier gleichgroße Räder besitzt. Angetrieben wird das Gefährt von der Dreizylinderausgabe des FL912, die 50 PS leistet. Die auffällige Glaskabine, die praktisch mit der Vorderachse abschließt, ist geblieben.

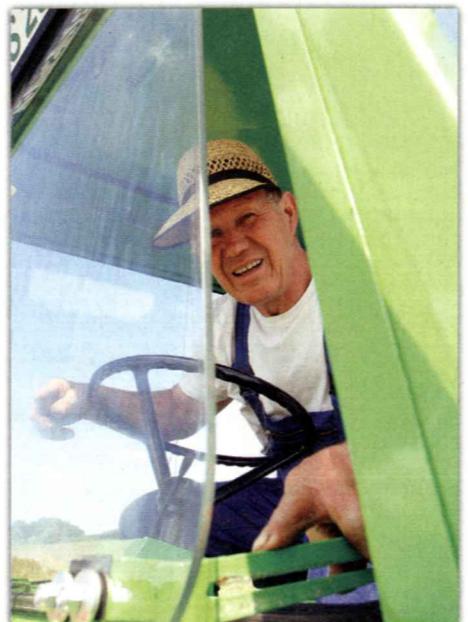
Auf der DLG-Ausstellung in Hannover 1972 werden beide Baureihen vorgestellt, der große ULM als Intrac 2006, der kleiner Bruder als Intrac 2002.

Doch aus Sicht von Deutz steht die Veranstaltung kurz nach der Eröffnung unter keinem guten Stern. Dieser leuchtet nämlich verdammt hell, heißt MBtrac und kommt aus dem Hause Mercedes. Die Stuttgarter haben den Kölnern klammheimlich die Schau gestohlen. Ihre neue landwirtschaftliche Zugmaschine ist zwar auch kein Standardtraktor, aber längst nicht so ungewöhnlich wie der Deutz Intrac. Beim Mercedes sitzt die Kabine ja immerhin noch in der Mitte. Und die vier gleichgroßen Räder passen zur Gesamterscheinung.

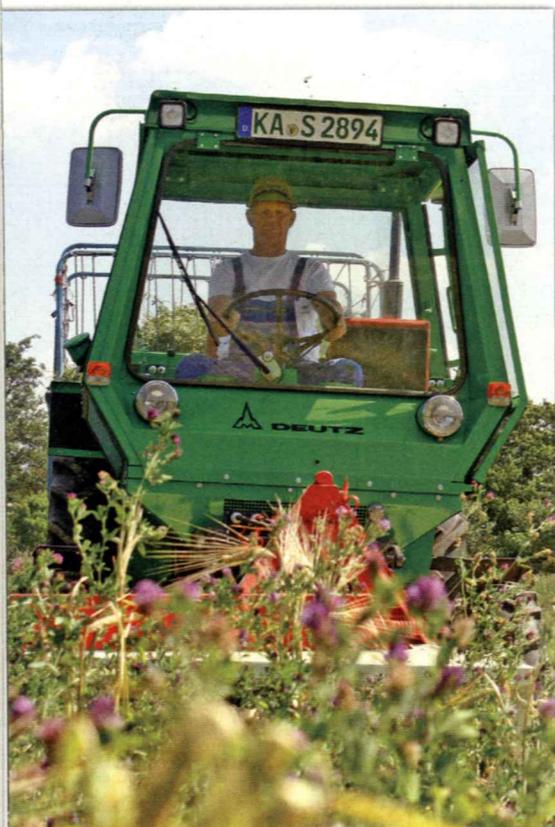
Vielleicht ist das auch mit ein Grund dafür, dass letztlich nur der kleine 2002 in

### *Zu einer Serienfertigung kann Deutz sich nicht durchringen*

Köln-Kalk in Serie geht – zusammen mit dem Intrac-System 2000. Dabei handelt es sich um ein umfangreiches Geräteprogramm, das Deutz bereits im Vorfeld der Intrac-Präsentation mit namhaften deutschen Landmaschinenherstellern ausgearbeitet hat – allen voran natürlich mit Fahr, aber auch mit Baas, Rau oder Amazone, um nur einige zu nennen. Der 2002, den es wahlweise mit und ohne Allradantrieb gibt, kommt als revolutionäre Komplettlösung daher und kann bescheidene Anfangserfolge für sich verbuchen, doch klagen die Landwirte bereits nach kurzer Zeit über zu wenig Leistung. Das führt schließlich dazu, dass Deutz dem Intrac 2002 bereits 1974 das Modell 2003 zur Seite stellt.



„Für unsere Zwecke ist der Deutz Intrac ideal“, sagt Linus Heil, der oft selbst mit dem Traktor unterwegs ist, um Grünfutter zu holen



Die Leistung ist mehr als ausreichend, die Übersicht gut und vor den Unbilden des Wetters ist man ebenfalls geschützt

Der neue Infrac hat einen Zylinder und zehn PS mehr aufzubieten und ist von den Verkaufszahlen her weitaus erfolgreicher. Übertroffen wird er nur noch von seinem Nachfolger. Mit Anbaugeräten wie Splittstreuer, Schneeschlepper oder Frontspritzbalken kommt auch das Geschäft im kommunalen Bereich immer besser in Gang. 1975 siedelt die Ferti-gung dann ins Mäh-drescherwerk nach Lauingen an der Donau um. Der 2002 wird zu diesem Zeitpunkt eingestellt. Dem 2003 bleiben noch vier Jahre, eh er 1979 vom 70 PS starken 2004 ganz abgelöst wird. Der 2004, den es bereits ab 1978 gibt, bleibt bis 1989 im Angebot. Einen Nachfolger gibt es nicht mehr – zumindest nicht in Serie, da die letztlich eingegangene Kooperation mit Mercedes für einen gemeinsamen Infrac/MB trac-Nachfolger im Sande verläuft.

### Allradantrieb war nicht so wichtig

Dass machte die Entscheidung für Hartwig Heil umso leichter, da so nur die drei Ur-Infrac 2002, 2003 und 2004 zur Auswahl standen. Es müssen wohl die inneren Werte des Deutz Infrac 2003 gewesen sein, die den Badener zielstrebig eben dieses Modell suchen ließen. Für viele Oldtimer-Liebhaber steht ja die äußere Anmutung des Gefährts im Vordergrund. Bei der Planung dieser Restaurierung standen aber

eher praktische Vorzüge des Traktors im Raum.

Hartwig Heils Vater Linus ist Nebenerwerbslandwirt und vermietet auf seinem

Hofgelände Pferdeboxen. Hierfür wird im Sommer täglich neues Grünfutter benötigt. Es sollte also auf jeden Fall ein Traktor mit Frontmäherwerk werden. Allradantrieb war nicht so wichtig – eigentlich sogar unerwünscht, da ein kleiner Wendekreis im Heil'schen Lastenheft stand.

Aus dem Internet erfuhr Hartwig Heil von einem Infrac 2003 aus dem Jahr 1979 in der selteneren Ausführung mit Hinter-

Der Infrac lief in der Schweiz im Kehr- und Winterdienst. Das ist dem Fahrzeug überhaupt nicht gut bekommen



Der Vierzylinder F4L 912 (hier mit Ölkühlschlange) sitzt direkt unter der Fahrerkabine. Er hatte im Laufe der Jahre weit mehr abbekommen als seine Brüder in den Standardtraktoren

Mit der Demontage der Bleche offenbarte sich der Rost in voller Pracht. Den massiven Rahmenprofilen fügte er nur Narben zu



Rost hatte sich an allen Kanten und Rändern festgesetzt. Die Restaurierer durften froh sein, dass der Infrac sie nicht mit Rundungen konfrontierte



Könnte ja noch einigermaßen in Ordnung sein: Hartwig Heil ließ sich vom ersten Eindruck nicht täuschen, und erneuerte den Kabelbaum

Gummidichtungen für die Scheiben wären eine teurer Spaß geworden, hätte Hartwig Heil sie nicht selbst aus Meterware zurechtgeschnitten



radantrieb. Der Beschreibung zufolge war dieser bis 2005 bei einer Schweizer Baufirma als Kehrmaschine im Einsatz. Nun ist nicht jede ausgelassene Information gleich eine Unwahrheit, jedoch hat man verheimlicht, dass eben dieses Fahrzeug im Winter auch als Schneepflug eingesetzt worden war. Über die Jahre hinweg hatte das Streusalz so ganze Arbeit leisten können: Der Zustand war wesentlich schlechter, als es die Fotos der Anzeige vermuten ließen. Die Blechteile wurden sprichwörtlich von der Farbe zusammengehalten und mussten beinahe komplett ersetzt werden. Beinahe komplett, weil das Dach, das gleichzeitig als Überrollbügel dient, aus so dickem Material besteht, dass selbst eidge-

nössische Winter ihm nichts hatten anhaben können.

Hartwig Heil fertigte sämtliche Blechteile selber an. Die kantige Form des Intrac kam ihm dabei natürlich entgegen – und die Tatsache, dass es nicht seine erste Restaurierung war. Der Mann hat eine Firma, er restauriert und repariert Landmaschinen, aber auch andere Fahrzeuge – mit Vorliebe natürlich Oldtimer.

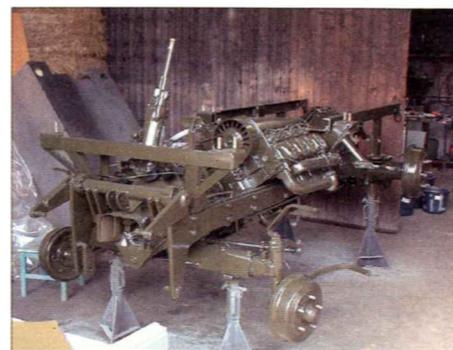
Beim Neuaufbau der Kotflügel musste er sein Können trotzdem richtig unter Beweis stellen. Denn auch diese waren unheilbar vom Rost befallen. Als äußerst knifflig erwies sich ebenfalls der Aufbau der Kabine. Ihre Bleche sind mehrlagig ausgeführt, dazwischen hatte der Gammel an vielen Stellen einen idealen Nährboden gefunden.

Probleme bereiteten zudem die nicht mehr lieferbaren Gummidichtungen für die Scheiben. Wenn doch welche auf Lager lagen, waren die Preise nicht mehr von dieser Welt. Heil schnitt sich aus Meterware alle Dichtungen passend auf Gehrung. Ein Geduld forderndes und zeitaufwändiges Unterfangen, das sich aber letztlich rechnete.

Neben den Arbeiten an der Karosserie stand auch die Elektrik an, der alte Kabelbaum sah arg in Mitleidenschaft gezogen aus. Hier machte Hartwig Heil ebenfalls Nägel mit Köpfen: Alles wurde kurzerhand erneuert, erweitert und verbessert. Bekannte Schwachpunkte änderte der Restaurierer gleich im Ansatz ab. Heute geben die Zusatzinstrumente wie Ölthermometer und Manometer einwandfrei Auskunft über des Befindens des Motors.

Als konstruktive Verbesserung gestaltete der Badener den Kabelbaum an verschiedenen Stellen teilbar. So fallen zukünftige Reparaturen einfacher aus – obwohl Heil in nächster Zeit eigentlich keine erwartet. Eingebaute Relais entlasten jetzt

Klöckner-Humboldt-Deutz AG-Köln		Fahrgestell-Nr. 7378100		Typ. INTRAC 2003	
Bo. Bereifung hinten:	Zahl Achse mm	Zahl Achse mm	Zahl Bereifung	Zahl Achse mm	Zahl Bereifung
9.5-38	10 PR	1710	3240	4950	
12.4-37	6 PR	1710	2890	4600	
12.4-32	10 PR	1710	3840	5150	
14.9-28	6 PR	1710	3440	5150	
14.9-28	8 PR	1710	3840	5150	
16.9-26	6 PR	1710	3800	5150	



Der Intrac 2003 setzt sich zusammen aus einer hinteren Blockkonstruktion mit Rahmen für den Vorderbau, an dem...



...die Vorderachse, der Frontkraftheber und die Kabine befestigt sind. Für Hartwig Heil war die Kabine eine echte Herausforderung



Fast alle Bleche mussten geschweißt, viele aber auch nachgebaut werden. Durch die dicke Dachhaut hatte es der Rost nicht „geschafft“



Die Hydraulikpumpe leckte nach Innen, ihr Öl vermischte sich mit dem Motoröl. Dies war der schwerwiegendste technische Mangel



Alles wieder gut: Die Lage der Hydraulikpumpe seitlich unter dem Motor war nicht das eigentliche Problem, sondern ihre Befestigung

### Technische Daten: Deutz Intrac 2003 (Hinterradantrieb)

#### Motor:

Luftgekühlter Viertaktreihendieselmotor Deutz F4L 912, Direkteinspritzer; im Kopf hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel von untenliegender Zahnradgetriebener Nockenwelle betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle, Druckumlaufschmierung, Axialgebläse, Bosch-Einspritzung

**Bohrung x Hub:** 100 x 120 mm

**Hubraum:** 3768 ccm

**Verdichtung:** 17:1

**Leistung:** 60 PS bei 2300 U/min

#### Kraftübertragung:

Doppelkupplung, Deutz-Getriebe mit meist 8 Vorwärts- und 4 Rückwärtsgängen (mit Kriechganggruppe 12 Vorwärtsgänge)

**Bauart:** Block mit Frontrahmen

**Bereifung v/h:** 7.50-16/siehe oben

**Spur v/h:** 1560-1860/1520-1820 mm

**Radstand:** 2150 mm

#### Länge x Breite x Höhe:

3500 x 1890 x 2500 mm (mit Deutz-Teleskop-Hitch-Schnellkupplung 4250 mm lang)

**Leergewicht:** 2830 kg

**Höchstgeschwindigkeit:** ca. 25 km/h

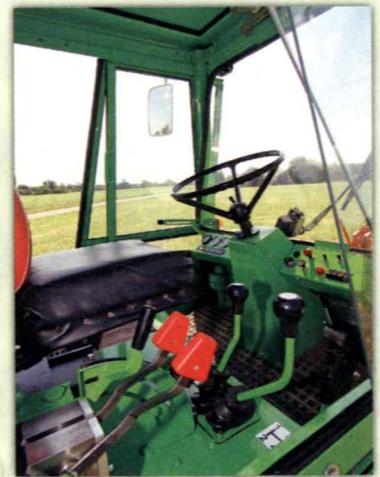
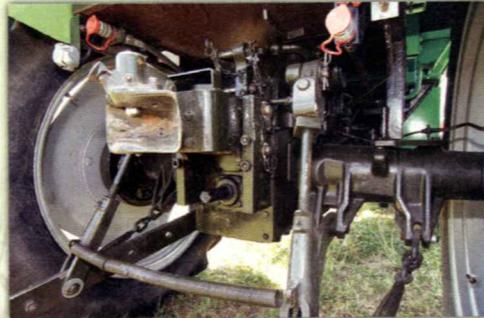
**Bauzeit:** 1974 bis 1979



Genug für heute: Linus Heil macht den Ladewagen bereit für die Heimfahrt. Die Pferde warten schon

Alle Schalthebel sind seitlich angebracht und gut zu bedienen. Die Sitzposition ermöglichte ermüdungsfreies Arbeiten

Kraftheber, Zugmaul und Hydraulikanschlüsse – der Intrac war und ist ein vielseitiges Gerät. Seinerzeit genügte das aber nicht zum Erfolg



zudem die Schalter und schonen die gesamte Elektrik. Auch sonst ließ sich Hartwig Heil einige technische Verbesserungen einfallen: Der Kraftstofftank beispielsweise erzeugte im halbleeren Zustand sehr unangenehme Dröhngeräusche. Bei einem Traktor mit Kabine fallen diese natürlich viel extremer auf als bei einem offenen Fahrzeug. Der Intrac-Fan schweißte Verstrebungen über den Tank, die dieses Problem ein für alle Mal eliminierten. Der Motor befand sich noch im Originalzustand und lief problemlos. Es ist, wie

eingangs erwähnt, der bewährte Vierzylinder-Direkteinspritzer der 912er-Baureihe mit 60 PS, den es auch mit zwei, drei, fünf und sechs Zylindern gibt. Hier war er zwar auf 1.600 Umdrehungen gedrosselt, doch das machte Heil kurzerhand wieder rückgängig. Danach lagen wieder die ursprünglich 2300 Umdrehungen in der Minute an, was dem Intrac 2003 die ab Werk vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h zurückgab. Sehr merkwürdig erschien jedoch, dass nach einigen Probefahrten der Ölstand im

Motor stieg. Der umgekehrte Fall hätte Hartwig Heil weit weniger stutzig gemacht. Bei einem luftgekühlten Motor schied eine defekte Zylinderkopfdichtung aus. Woher kam das Öl? Das war die große Frage. Die Antwort darauf fiel nach kurzem Nachdenken zwar relativ leicht, die Beseitigung des Problems sprengte aber mal wieder den gesamten selbstgesteckten Zeitplan.

Die zentrale Hydraulikpumpe leckte – und zwar am Stirnrad, das in den Motorblock ragt. Hydrauliköl mischte sich mit Motoröl, daher die wundersame Zunahme



Den Fahr-Frontkreiselmäher KM22 F hat Hartwig Heil ebenfalls überholt. Das Gerät entstand in den Siebzigern im Rahmen des Intrac-Systems 2000



Vorne Schneiden, hinten einladen – zwei Fliegen mit einer Klappe: So sah es das Intrac-System zumindest vor. Die dritte Anbaufläche war über der Hinterachse

Ein leichtes und effektives Gespann haben Heils sich da zusammengestellt. Und ein auffälliges dazu, denn einen Intrac sieht man nur äußerst selten

**Marktwert nach dem System des TRAKTOR OLDTIMER KATALOGS\***

Modell	Deutz Intrac 2003
Baujahr	1974 bis 1979
Note 1	11.000 €
Note 2	9.200 €
Note 3	5.800 €
Note 4	2.700 €
Note 5	1.000 €

\*Der TRAKTOR OLDTIMER KATALOG erscheint im Heel Verlag, Königswinter, Tel.: 02223-92300 (Bestell-Tel.: 01805-708709)

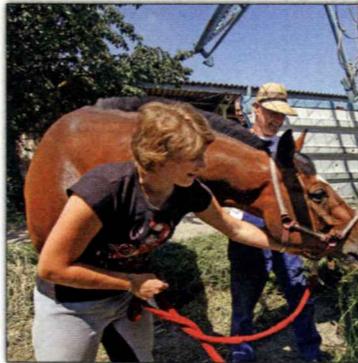
im Volumen. Die Konstrukteure bei Deutz schenken dieser möglichen Fehlerquelle wohl bei der Entwicklung wenig Beachtung. Schwierigkeiten gab es vor allem deshalb, weil eine massive Quertraverse zwischen den Rahmenprofilen den Ausbau gewaltig behinderte. Auf ihr sitzt der vordere Teil des Motors, der schräg liegend eingebaut ist.

Eine neue Pumpe war nicht aufzutreiben. Die Reparatur stellte den gelernten Feinmechanikermeister jedoch vor keine unlösbaren Aufgaben, er hatte bereits Ähnliches überholt. Mittlerweile hat Hartwig Heil eine zweite Hydraulikpumpe als Ersatz auf Lager liegen – man kann ja nie wissen. Sie wartet noch auf die Überarbeitung, aber das hat ja vorerst keine Eile.

Für den Einsatz als Mähfahrzeug mussten noch beide Kupplungen – eine Haupt-

In der Literatur wird der 2003 meist nur in einem Nebensatz erwähnt, dabei war er von den Verkaufszahlen her einer der erfolgreicheren Intracs

**Frisch gemäht schmeckt's am besten: Wenn die 60 Intrac-Pferdchen auf den Hof galoppieren, warten die echten Vierbeiner schon**



Über 1200 Arbeitsstunden benötigten Vater und Sohn, um das in Angriff genommene Projekt zu beenden. Die Perfektion, der sich beide dabei verschrieben hatten, ist heute noch zu bewundern. Bei einem Marktwert von maximal 11.000 Euro nach dem *Oldtimer-Traktor-Katalog* steht der damalige Einsatz eigentlich in keiner vernünftigen Relation. Aber wer ist schon vernünftig, wenn es um sein Hobby geht. „Ein Verkauf steht eh nicht zur Debatte“, sagt Hartwig Heil entschieden. „Aber vielleicht fange ich ab 15.000 Euro an, darüber nachzudenken“, fügt er schmunzelnd hinzu.

**Text: Marcel Hasübert  
Fotos: Hasübert, Heil**

**Die Kontaktadresse**

**Hartwig Heil**  
Karlstraße 23 a  
76676 Graben-Neudorf

Linus und Hartwig Heil können zu Recht stolz sein auf ihr Werk, denn dieser Intrac hat gewiss noch eine lange „Zukunft“

