

Opschakelen naar de toekomst

Met de Agrotion TTV 400-serie heeft Deutz-Fahr traploze trekkers in elke klasse

Met een traploze middenklasser die zich vooral onderscheidt door slimme extra's wil Deutz-Fahr de concurrentie aangaan met andere traploze collega's. De drie modellen (TTV 410, 420 en 430) met een nominaal vermogen van 84, 91 en 98 kW (114, 124 en 134 pk) vormen een serieus alternatief. Tegelijkertijd wordt er in Nederland gebouwd aan een nieuwe fabrieksvestiging. Met Wilko Jilissen als Nederlandse directeur, die de dealers een nieuwe stimulans moet geven.



Voor ons als journalisten was het even wennen om Jilissen aan te treffen op een persbijeenkomst van Deutz-Fahr in Sevilla. Jaren was hij binnen Louis Nagel de schakel tussen dealers en fabrikant. Nu mag hij als directeur van Deutz-Fahr Nederland gaan werken aan het uitbouwen van het merk. Daarmee is hij de opvolger van een aantal buitenlandse directeuren die het aansturen van de Nederlandse vestiging 'erbij deden'. Geen gelukkige situatie, erkent ook Johan Dijkstra, die tot nu toe in Nederland optrad als vestigingsmanager. "Door de ontstane situatie na de overname was onze slagkracht beperkt. Voor een serieuze strategie voor het uitbouwen van ons marktaandeel of voor dealerontwikkeling was gewoonweg geen tijd."

Dat moet veranderen met de komst van Jilissen. Hij is door Deutz-Fahr aangesteld om het merk in Nederland de positie te geven die het verdient. "Dat begint met het opzetten van een nieuwe organisatie om de dealers professioneel te ondersteunen. Dat kan niet met de huidige zes mensen. Ik ben de zevende en afhankelijk van de plannen zullen er waarschijnlijk nog meer bij komen."

Stijgend marktaandeel

De laatste jaren heeft Deutz-Fahr het marktaandeel langzaam weten te vergroten, tot volgens eigen zeggen zo'n acht procent vorig jaar. Die stijging is gehaald in alle markten waarin het merk actief is, al ligt het accent wel wat richting de veehouderij. Die markuitbreiding is volgens Dijkstra te danken aan het brede pakket dat momenteel beschikbaar is. "De komst van de TTV in verschillende klassen heeft daar ook flink aan meegeholpen. We merken ook dat het aandeel traploos in de afzet stijgt."

Een nieuwe stimulans moet nu komen van de afgelopen maand in Sevilla officieel voorgestelde Agrottron TTV 400-serie. Die is opgebouwd rond bekende elementen, zoals de achterbrug van de grote Agrottron K-serie en de cabine van de M-serie. Deze TTV-uitvoering heeft een Deutz-viercilindermotor met EGR en een ZF Ecom 1.3-transmissie. Dit is de transmissie met onderhuids vier groepen - waar de chauffeur niets van merkt - die ervoor zorgen dat in elk snelheidssegment een volledig mechanische overbrenging mogelijk is. Globaal zijn deze groepen te onderscheiden in een 0 tot 7 km/u-groep, een 7 tot 14 km/u-groep, een 14 tot 28 km/u-groep en een 28 tot 40 of 50 km/u-groep. Telkens ligt de volledig mechanische overbrenging midden in het snelheidssegment. Dat zorgt ervoor dat belangrijke werkzaamheden, zoals grondbewerking en maaien, in de meest efficiënte fase van de aandrijving liggen. Helemaal nieuw is dit niet, want ook Valtra en John Deere maken gebruik van transmissies die op vergelijkbare wijze werken.

Drie instellingen

Voor de aansturing van de aandrijflijn zijn drie verschillende instellingen beschikbaar. Van een soort handmatige stand, waarbij de chauffeur zelf de snelheid en het motortoerental instelt, tot de volledig automatische stand, waarbij de elektronica zelf zoekt naar de beste verhouding tussen motortoerental en transmissie-instelling. In deze instelling kan de gebruiker nog traploos kiezen tussen de power- en de



◀ De armleuning met bediening is mooi eenvoudig van opzet, met duidelijk herkenbare bedieningsfuncties. Toch groeit met de komst van nieuwe handigheidjes ook hier het aantal knopjes.

ecostand. Via een draaiknop is in te stellen hoe agressief de transmissie reageert. In de eco-stand is het maximum motortoerental ook automatisch gereduceerd tot 1600 toeren. Tussen deze twee instellingen bevindt zich dan nog de PTO-stand voor het aftakaswerk. De aftakas kent vier verschillende instellingen met een 540- en 1000-toereninstelling, die beide ook in een eco-stand kunnen worden geschakeld. In de PTO-positie wordt het motortoerental constant gehouden en zoekt de computer naar mogelijkheden om de ingestelde snelheid zo efficiënt mogelijk te halen.

Op de armleuning bevindt zich naast de instelling voor de transmissie nog een aantal instelknoppen. Zo kan de voorwielaandrijving automatisch worden ingeschakeld. Dit betekent dat deze in de bochten uit gaat en weer wordt bijgeschakeld zodra de trekker weer in het werk wordt gezet. Een andere nieuwe instelling is de variabele omkeerinstelling. Afhankelijk van het type werk zijn daarvoor vijf verschillende mogelijkheden. Dit loopt van een trage omschakeling, waarbij langzaam wordt afgeremd, tot een snelle schakeling, bijvoorbeeld voor werk op de kuil of voorladerwerk.

Apart hydraulisch circuit

Een heel belangrijk pluspunt van deze trekker wordt gevormd door de aparte oliecircuits voor de achterbrug en de hydraulische functies. Het voorkomt vervuiling van de transmissieolie door de verschillende werktuigen die worden aangekoppeld. De achterbrug heeft een oliereservoir van 50 liter en een loadsensingpomp die 110 liter per minuut levert.

Kopakkermanagement

Uiteraard is de TTV 400-serie ook voorzien van een kopakkermanagement-programma, dat een eigen opzet kent. Waar andere merken een geheel automatisch programma gebruiken, heeft Deutz-Fahr gekozen voor een systeem waarbij je als chauffeur kunt kiezen om elke keer het commando te bevestigen om de volgende functie te laten uitvoeren of alles op tijd en/of afstand automatisch te laten uitvoeren. Volgens de ontwikkelaars past dit beter bij de wens van de chauffeur om controle te houden over de handelingen. Hun ervaring is dat een chauffeur zich bij een volledig automatisch systeem niet prettig voelt, omdat hij het niet kan controleren. Het gevolg is dat het systeem niet wordt gebruikt. De gedachte van Deutz-Fahr is dat het wel werkt als je zelf het moment kunt kiezen. Dat past beter bij de relatief kleine West-Europese percelen. Bij het testrijden in Sevilla bleek het in elk geval prettig te werken.

Daarnaast is het mogelijk om zeven elektronisch bediende ventielen te monteren en te gebruiken. Vier daarvan zijn vanaf de armleuning te bedienen. De hefinrichting heeft een maximum hefvermogen van 6200 kilogram.

Ook onder de kap zijn enkele verbeteringen te vinden. Zo heeft deze serie een elektrisch aangedreven ventilator. Het betekent dus alleen inschakelen als het nodig is en dan op een toerental dat nodig is voor de juiste koeling. Voor die koeling zijn voor de motor vijf koelpakketten in lijn gemonteerd. Van airco tot brandstofkoeler, alles ligt hier voor de motor en is direct bereikbaar na het openen van de kap.

Powerbreak

Nieuw is ook het Powerbreak-systeem. Dit is een elektronische aansturing van de remmen, waarbij ook gebruik wordt gemaakt van een rembekrachtiger. Het systeem is zo ingesteld dat na het intrappen van het rempedaal de eerste remactie bestaat uit het vertragen op de motor tot de snelheid beneden de 15 km/u komt. Pas dan wordt de echte rem ingeschakeld. Deze wordt geregeld met een proportioneel gestuurd ventiel. Dat registreert de kracht waarmee het rempedaal wordt ingedrukt. Is het nodig om plotseling snel te remmen, dan wordt de rem krachtig ingeschakeld, waarbij een accumulator zorgt voor extra druk. Deze maakt gebruik van de druk van de transmissie en kan met een kracht van vijftien bar remmen. De prestaties zijn in het veld in elk geval indrukwekkend. In enkele meters is een trekker met daarachter een vijf ton zware zaaimachine tot stilstand te brengen. De ingenieurs van Deutz-Fahr hebben daarbij nog een extra handigheid ingebouwd en dat is dat de aandrijving altijd blijft doorlopen op de actuele snelheid van de trekker.



De nieuwe striping geeft de trekker in combinatie met de motorkap en de cabine een moderne look.



In Sevilla reed ook nog de XXL, waarmee nog steeds wordt getest. Binnenkort wordt besloten of het project verder wordt ontwikkeld.

Agrotron L 730

In de coulissen van de persvoorstelling van de Agrotron TTV 400-serie stond ook nog een nieuw model uit de 700-serie. De Agrotron L 730 is de opvolger van de L 720. Deze heeft een powershift-transmissie met twee groepen en 24 stappen.

De eerste groep loopt tot 19 km/u, de tweede tot 50 km/u met gereduceerd toerental. Tussen deze groepen kan gewoon onder last worden geschakeld. Daarnaast heeft deze als optie een kruipbak met negen verschillende versnellingen. Nieuw is ook de cabine. Dit is de S-cab die ook op de Agrotron TTV 630 is te vinden.



Dit voorkomt slippen. Deze laatste voorziening wordt de stretch modus genoemd. Deze stretch modus is zelfs apart in te schakelen op bijvoorbeeld hellingen. In dat geval kun je met de rem de snelheid aanpassen, maar blijft de transmissie altijd trekken om de trekker onder controle te houden. Een interessante vraag is hoe dit systeem reageert als er met een zware lading wordt gereden. Volgens de ontwikkelaars van Deutz-Fahr moet het ook dan werken. Helaas konden we dat niet uitproberen.

Drie uitvoeringen

Elk model is leverbaar in drie uitvoeringen. In de meest luxe is deze voorzien van de iMonitor, het bedieningsscherm waarop alle functies vanaf het scherm zijn te regelen en in te stellen. Ook biedt dit de mogelijkheid om werkzaamheden direct vast te leggen en bijvoorbeeld toe te wijzen aan klanten. Op het scherm kunnen alle ventielen ook elektronisch worden ingesteld, dus maximale oliestroom en aantal liters olie per minuut.

In de velden van Sevilla was het prettig werken met deze trekker. Het is een machine die vooral de logica van de gebruiker volgt en daardoor snel eigen te maken is. De combinatie van een slimme inzet van elektronica en een no nonsense bediening maakt dit tot een mooie allrounder, die voor heel veel werk op een loonbedrijf zal passen. Nu maar eens kijken of de dealer de ontwikkeling ook weet op te pakken en binnenkort met de folder op de stoep staat.

Tekst & foto's: **Toon van der Stok**



◀ Wilko Jilissen (links) is de nieuwe directeur voor Deutz-Fahr in Nederland. Samen met Johan Dijkstra moet hij de dealerorganisatie en de verkoop een nieuwe stimulans geven.