

Stoer, traploos, compleet en comfortabel

Deutz-Fahr Agrotron TTV 420

De stoer ogende Agrotron TTV 420 is 99 kW/134 pk sterk en valt op door zijn puike cabine, zeer complete uitvoering en traploze transmissie. Voor die laatste moet je tijd nemen om hem goed te leren kennen. Dat geldt ook voor sommige andere 'features' van deze bijdetijdse trekker, die rond z'n maximumvermogen heel netjes met brandstof omspringt.





Het is even wennen aan de multifunctionele hendel (links) voor onder meer cvt, hef en hydrauliek, omdat hij in eerste instantie niet bijzonder fijngevoelig aanvoelt. Geheel rechts in het zwart de bediening van de monitor.



Wisselen tussen voor- en achteruit kan met deze vertrouwde hendel links onder het stuur, maar ook met de bedieningspook van de traploze transmissie rechts op de armleuning. Het geluid van de richtingaanwijzer is zwak.

De TTV 420 is groter dan je gezien het motorvermogen van 99 kW (134 pk) verwacht. Dat komt mede door het brede rubber van Vredestein en door de uitlaat: dat lijkt wel een kanonloop. De trekker die we testten, was als demo-trekker afkomstig van dealer Groeneveld uit Nieuw-Vennep. Hij had als optie een front-hef zonder pto. De Agrotion TTV is er ook als 410 en 430 en in een eenvoudige versie (maar wel traploos) als Agrofarm, al is dat eigenlijk een totaal andere trekkerserie. Met de schakelbak heet hij M.

Traploos schakelen

De TTV heeft als versnellingsbak een continu variabele transmissie. Zo'n cvt in deze vermogensklasse is bepaald niet gangbaar en vormt dus een sterk punt van deze trekker. Het traploze bereik loopt van bijna nul tot 52 km/h. Dat laatste is in onbelaste toestand;

de motor gaat dan ruim over zijn nominaal toerental heen. Officieel is de topsnelheid 50 km/h en dat kan goed omdat de trekker voorzien is van voorasvering. De bediening van de cvt loopt via de pook rechtsvoor op de armleuning. Deze pook is vrij fors en bedient zoals hij eruitziet: het subtiel ontbreekt enigszins. Dat went echter snel. De pictogrammen en de instructies zijn duidelijk en de neutraal is via de hendel van de voor-/achteruit makkelijk te vinden. Ook is er een neutraalknop bij de pientere pook zelf. De reactiesnelheid van de transmissie is instelbaar; ook zijn er een grenslastregeling, een cruisecontrol en een memory-systeem voor de toerentallen. Bij dat alles zijn er soms even wat onverklaarbare kleine schommelingen in gedrag, snelheid en toerental. Niet echt storend en je went eraan. Er zijn drie rijstrategieën: manueel, automatisch of pto. Bij de eerste is het voetgas gewoon een voetgas,

bij de tweede gaat de trekker zelf aan het werk en bij de derde blijft het toerental constant omwille van het werktuig.

De juiste toeren

Het handgas laat zich logisch en makkelijk bedienen en het toerental wordt op het dashboard gewoon analoog via een wijzer aangegeven. De toeren van de pto daarentegen verschijnen digitaal. De 540E en de 1.000E zitten rond 1.530; de 540 en de 1.000 rond 1.970. Als de toerenschakeling in neutraal staat is de stomp met de hand te draaien, ook als de motor loopt. De feitelijke inschakeling loopt via de gele tuimelschakelaar rechts bij de B-stijl. Om in te schakelen, moet je die om veiligheidsredenen twee keer indrukken; dat is anders dan anders en dus even wennen. Beide achterspatborden hebben een buitenbediening. Automatisch in- en uitschakelen kan via de bediening van de hef. De stomp

Motor & brandstofverbruik

Viercilinder met vier kleppen per cilinder, common-rail-inspuiting, turbo en intercooler. Normale vechtlust en normaal constantvermogenstraject. Motor wordt 'tot het gaatje' benut. De Deutz is vooral zuinig bij maximumvermogen en iets minder bij maximumkoppel en nominaal toeren.



Transmissie & aftakas

Traploze transmissie die zowel met de hand als met de voet te rijden is en veel instelmogelijkheden heeft. Memorietoetsen voor toerentallen. Gebruik van het instructieboek is soms wel noodzaak. Aftakas met vier toerentallen praktisch voor brandstofbewust werken.



Hefinrichting & hydrauliek

Hefinrichting met normale hefkraft voor deze klasse, maar ten opzichte van concurrentie iets bescheiden. Zeer ruime opbrengst voor buitenwerkend circuit met drie elektrisch bediende stuurventielen, doorstroomregeling en tijdsinstelling. Apart reservoir voor hydrauliekolie.



Technische gegevens en meetresultaten Deutz-Fahr Agrotion TTV 420

Meetgegevens Landbouwmechanisatie

Nominaal aftakasvermogen	82,1 kW bij 2.100 omw./min
• met specifiek verbruik	296 g/kWh
Maximumaftakasvermogen	88,0 kW bij 1.800 omw./min
• met specifiek verbruik	251 g/kWh
Maximumdraaimoment	516 Nm bij 1.500 omw./min
• met specifiek verbruik	263 g/kWh

Constant vermogen traject	26%
Specifiek vermogen	46 cm ³ /kW
Koppelstijging (bij toerendaling)	38% (28%)

Olieopbrengst hydrauliek	90 l/min via één ventiel
Maximumdruk	201 bar
Maximumhefkracht	5.650 daN

Draaicirkel 2wd/4wd	11,80 m / 12,50 m
---------------------	-------------------

Geluidsniveau	stationair 61 dB(A)
	volgas 69 dB(A)

Afmetingen trekker	hoogte 295 cm
	breedte 254 cm
	lengte * 440 cm
Wielbasis	2.419 mm

Bodemvrijheid	46 cm
Gewicht	5.880* kg
Gewichtsverdeling*	v/a 2.400 kg / 3.480 kg
Banden	vóór 540/65R24, achter 600/65R38

*incl. frontheif (zonder pto)

Technische gegevens opgave fabrikant

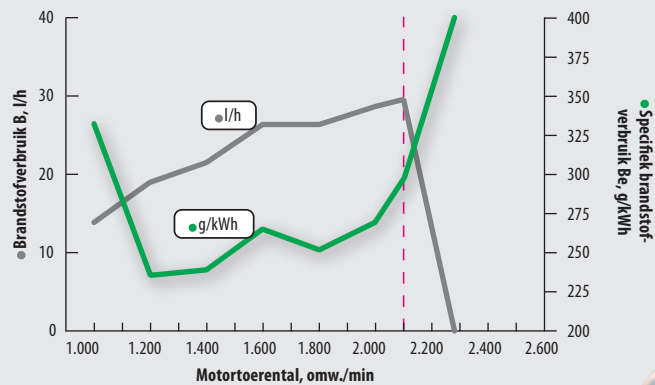
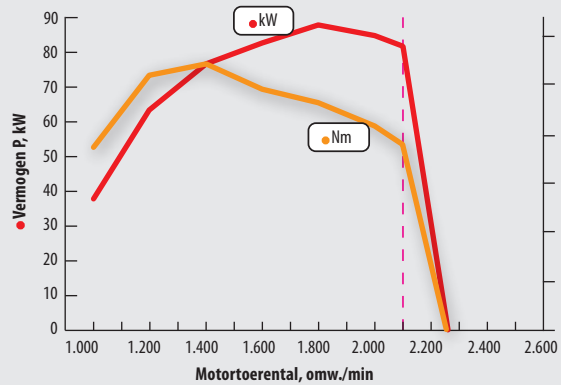
Motor	Deutz TCD 1212 LO4 4V DCR
Cilinders en inhoud	vier, 4.038 cm ³
Nominaal vermogen	91 kW (124 pk) bij 2.100 omw./min
Maximum vermogen	98,5 kW (134 pk) bij 1.900 omw./min
Maximum draaimoment	566 Nm bij 1.350 omw./min
Inhoud dieseltank	210 l
Transmissie	hydromechanische cvt
Koppeling	meerplaats nat
Remmen	meerplaats nat + 4wd
Aftakas	34,9 mm met zes spiebanen
Aftakastoeren	540, 540E, 1.000, 1.000E

Oliepomp	axiale plunjerpomp
Opbrengst en druk	110 l/min, 210 bar
Aantal ventielen standaard	3x DW

Maximumhefkracht	5.100 daN (5.200 kg)
Achterbrug- en hydrauliekolie	52 + 50 l
Vooras totaal	7,4 liter (verversings-termijn 1.000 uren)
Motorolie	9 l (verversings-termijn 500 uren)

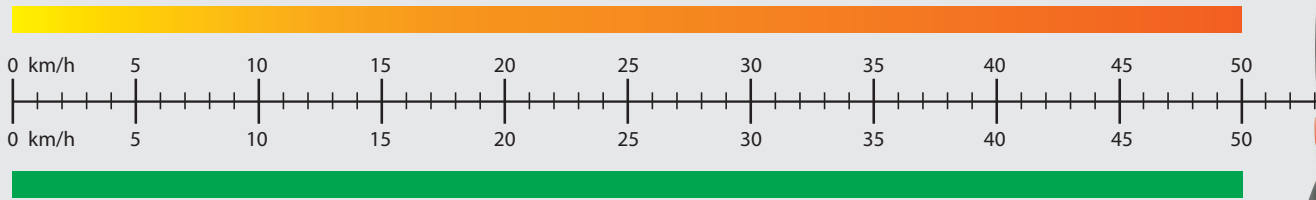
Brutoprijs excl. btw	standaard € 103.815
	getest € 115.350

Onderdelenprijzen excl. btw	
• tankdop	€ 58
• rechter buitenspiegel (glas)	€ 32
• voorspatbord (rubber)	€ 54
• achterlichtunit	€ 99
• koplampunit	€ 79
• achterruit (alleen glas)	€ 148
• linkerportier (compleet)	€ 240



Snelheidsopbouw transmissie Deutz-Fahr Agrotion TTV 420 op 600/65R38 bij 2.100 omw./min

F (vooruit)



R (achteruit)



met zes spiebanen en 35 mm doorsnede is via het losdraaien van 8 bouten te vervangen door een versie met 20 of 21 splines. Een rijafhankelijke aftakas is een optie.

Driveline-kwesties

De rem van de TTV werkt op alle wielen door inschakelen van de voorwielaandrijving. De aangrijping is resoluut en maakt indruk. Je staat werkelijk in een mum van tijd stil. Het (ont)koppelen van de pedalen is met de voet niet te doen en met de hand lastig. De handrem voelt wat simpel aan en lijkt in eerste instantie nauwelijks serieus te nemen. Toch is hij effectief en waarschuwt hij als je in aangetrokken toestand probeert weg te rijden. De snelkoppeling van Faster voor de hydraulische beremming van volgwagens zit rechts van de topstang. Deze is standaard. Het in- of uitschakelen van het differentieelslot loopt via een tiptoets rechts op de armleuning. Het slot in de vooras werkt daarmee gelijk op. Dat functioneert zoals je verwacht. Ook voor het onder belasting in- en uitschakelen van de voorwielaandrijving is er zo'n tiptoets. De 4wd kent automatische functies op basis van de snelheid. Bij het differentieelslot is dat op basis van stuurhoek en snelheid. De

activering van die automatiek loopt via het ASM-knopje onder het kapje in de armleuning. Dat moet je weten. De duidelijkheid van de controlelampjes houdt bij fel zonlicht niet over. Voor de rest voldoet deze driveline-aanpak van Deutz-Fahr prima. De cardanas ligt zo op het eerste oog mooi beschermd onder de trekker, maar dicht bij de achterbrug is er nog kans op wikkelen.

Remmen grijpen resoluut aan

Onze TTV stond op Traxion+ van Vredestein in de maten 600/65R38 en 540/65R24; dat is de standaard voor deze trekker. De bandenspanning was respectievelijk 0,8 en 1,1 bar. Die lage spanning in de achterbanden draagt voelbaar bij aan het goede rijcomfort. Met de stuuruitslag op maximaal noteerden we een draaicirkel gemeten over de buitenkant van het buitenste voorwiel van 11,8 meter op 2wd en 12,5 meter op 4wd. Gerelateerd aan de wielbasis van 2.419 mm en aan de spoor-

breedte van 180 cm zijn dat normale waarden voor deze klasse. De stuur- annex spoorstang ligt vóór de vooras en niet al te hoog. Hij zit daar dus enigszins kwetsbaar. De voor spatborden hebben een goed doordachte omtrek-, hoogte- en breedteverstelling. De snelverstelltrekhaak van Sauermann heeft zes hoogteposities met steeds 5 cm ertussen. Bij gelijktijdig gebruik van topstang en aftakas (wat bij veel gedragen werktuigen het geval is) kan de trekhaak niet blijven zitten. Hij is dan gelukkig redelijk makkelijk naar boven toe uit het frame te tillen. Kieperknobbel en fronttrekhaak zijn standaard en de TTV is eveneens ruim (2x 6) voorzien van werklampen. Ze zijn ook te gebruiken als de rijverlichting niet brandt. Zo zien we het graag, net als een startmotor die met 4 kW ruim bemeten is. Minder te spreken zijn we over matig zichtbare controlelampjes en het zwakke geluid van de richtingaanwijzer. De trekker is 295 cm hoog en het hoogste punt van de uitlaat zit daar ruim onder. De lengte met de armen van de fronthef opgeklapt is 440 cm en de breedte is 254 cm. Dat is dan gemeten over de bolling van de '600-banden'; de spatbordbreedte is daar zowel voor als achter gelijk aan.

De hef is groen

De hoogte van de hef regel je met de groene draaiknop op de rechterzijconsole; dat werkt goed. Het groene staafdiagram in het display geeft daarbij grofweg aan waar de kogels zich bevinden. Visueel is dat een aardige vondst, maar getallen zijn nauwkeuriger. Deutz-Fahr compenseert dat redelijk met de slimme aanslagnok bij de groene knop. Voor de snelbediening zijn er (uiteraard ook weer in groen) knopjes op de multifunctionele hendel. Een neutraalstand is er niet. De hefbeweging is te onderbreken door even 'tegen te drukken'. Doe je dat bij het dalen, dan gaat de hef weer tillen. Bij beginners leidt dat soms tot paniek. Voor de mengstanden tussen trekkracht- en positieregeling is er een groen draaiknopje. Ook zijn er groene knoppen voor daalsnelheid en hefhoogte. Al het groen hoort dus bij de hef, net zoals al het oranje bij het rijden hoort en al het blauw bij de hydrauliek. Dat helpt beginners over drem-pels heen en is een sterk punt van deze trekker. Voor het instellen van de standaard aanwezige transportdemping (de dans-onderdrukking treedt automatisch in werking boven 8 km/h) heb je echter het instructieboek nodig. Een beetje vreemd is ook dat de pictogrammen met tekst en uitleg bij de knoppen voor de hef zodanig op de zilverkleurige ondergrond zijn aangebracht dat de ogen van de bestuurder eigenlijk ergens bij de voorruit horen te zitten. Wat betreft de hefzaken buiten de cabine hebben beide hefstangen een vlot bedienbare lengteverstelling en is aan beide zijden de pendelvrijheid in te stellen. Beide zijden hebben eveneens de Walterscheid-stabilisatie die zich automatisch vergrendelt bij het heffen. De vanghaken hebben een ruim hoogtebereik van 24 tot 102 cm. De maximale hefkraft van 5.650 daN (5.760 kg) die we bij De Nieuwstad in Lelystad maten op een hoogte van 67 cm is oké voor dit vermogen – ook omdat het minimum van 5.220 daN (op 27 cm hoogte) daar



Elektrisch bediende DW-ventielen zijn standaard en vanuit de cabine instelbaar op doorstroming en tijd.

niet ver van afwijkt. Het zijn echter geen topwaarden en helemaal bovenin (boven 75 cm vanghaakhoogte) loopt de hefkraft vrij snel terug. Deutz-Fahr geeft zelf als maximum-hefkraft 5.200 kg op en voor de fronthef 3.600 kg. Die fronthef reageert via het kleine joystickje op de armleuning en dat werkt goed. De buitenbediening in de neus vraagt net als de knoppen op de achterspatborden het raadplegen van het instructieboek om te weten wanneer ze wel en niet werken.

Veel olie voor buiten

De oliepomp levert volgens Deutz-Fahr 'kaal' 110 l/min. Via de snelkoppelingen maten wij maximaal 90 l/min. Dat is in deze klasse wat je noemt een dikke opbrengst, temeer omdat dat volume al bij 1.800 motortoeeren beschikbaar is. De maximale druk die we noteerden bedraagt 201 bar; ook daar is weinig op af te dingen. De bediening van twee van de drie elektrische DW-ventielen loopt via de kleine joystick op de armleuning en werkt goed. Voor het derde ventiel zijn er drukknopjes



Voorasvering is standaard op de 50 km/h versie.



Buitenbediening voor hefinrichting en aftakas.

Onderhoud & kosten

Gereedschapskist zit rechts op een (te) warme plek, maar verder zijn er weinig hindernissen in het dagelijkse en periodieke onderhoud. De berekende uurkosten zijn aan de pittige kant, maar zullen in de praktijk op basis van de lagere aankoopprijs gunstiger uitpakken.



Cabine & comfort

State-of-the-artcabine met veel ruimte, veel licht en zicht en een lage geluidsdruk. Dichttrekken van het portier vraagt bij gesloten cabine veel kracht. Rijcomfort goed dankzij geveerde cabine, geveerde vooras en Vredestein Traxion+ banden met lage spanning. Goede remmen.



Gebruikerservaringen Ario Leemans in Hank (NB): 'Alles zit erop en eraan'

Ario Leemans (48) heeft een akkerbouw-bedrijf in het Brabantse Hank. Hij heeft een vrij traditioneel bouwplan met granen, aardappelen en suikerbieten, aangevuld met sperziebonen en plantuien. Ook heeft hij een forse pluimveetak. Voor dat doel is zijn Agrottron TTV 420 voorzien van een krachtige voorlader met grote bak om de stallen uit te mesten. Leemans waardeert de Deutz-Fahr daarbij vooral vanwege het prima zicht dat de cabine naar alle kanten biedt. Ook de traploze transmissie valt bij hem prima in de smaak. Verder heeft de trekker zo ongeveer alles wat je je maar kunt bedenken, zoals wendakkermanagement, fronthef en -pto en de l-monitor. Die laatste gebruikt Leemans ook om op de hoogte te blijven van het verbruik: dat valt hem alleszins mee. Het elektronische karakter van de trekker (ten opzichte van de ingeruilde Fendt 308 met 8.000 uren op de teller) houdt wel in dat Leemans zich af en toe stoort aan de vele piepjes en de vele veiligheden, bijvoorbeeld als hij even zijn achterwerk licht om de kieperknobbel te kunnen zien. Los daarvan vindt



Ario Leemaans ruilde een Fendt 308 in en kocht een Deutz Fahr Agrottron TTV 420. De trekker is voorzien van alle opties.

Leemans dat er weinig redenen zijn om over deze trekker te mopperen. Hij heeft het instructieboek minder nodig dan verwacht. Dat heeft onder meer te maken met de goede tekst en uitleg die dealer Den Dekker gaf. Ook zaterdaghulpjes kunnen over het algemeen goed met de basisfuncties van de TTV

uit de voeten. Gezien de hoge brutoprijs viel de uiteindelijke nettoprijs Leemans in alle opzichten mee. Wel moest hij bijna een jaar op de trekker wachten. Leemans heeft op zijn bedrijf ook nog twee John Deeres: een 1640 en een 6310. De fronthef en de frontaftakas van de TTV heeft hij nog maar weinig gebruikt. Dat is een stukje toekomstinvestering. Van de vier toeren op de aftakas gebruikt hij vooral de 540E. Ondanks de lage toeren die de motor dan draait, zou het toch al lage geluidsniveau in de cabine voor Leemans nog wel lager mogen. Ook zijn trekker heeft incidenteel kleine 'oneffenheden' in het toerental, maar dat stoort hem op geen enkele wijze. Hefkracht heeft de trekker voldoende en op de hoeveelheid olie

voor het buitenwerkende circuit valt al helemaal niets aan te merken. Leemans vindt het plezierig dat hydrauliekolie gescheiden is van achterbrug en transmissie. De vooras- en cabinevering zorgen voor een aangenaam rijcomfort.



▲ Hefkracht normaal en veelzijdig verstelbaar.



▲ Vier toeren op de aftakas zijn standaard.



▲ De I-monitor vergemakkelijkt de bediening.

op de multifunctionele hendel. Het vierde ventiel was bij ons niet aangesloten. Wel waren er een dikke leiding voor ‘power beyond’ met een stuurleiding en een retourleiding aanwezig en ook nog een aparte retourleiding. De ventielen zijn in te stellen op tijd en op doorstroming. De olie komt uit een apart reservoir met een inhoud van 50 liter. De transmissie en achterbrug draaien in 52 liter eigen olie. Het peilglas zit linksonder bij de hefcilinder en is daar goed afleesbaar. Ook het vullen van het reservoir heeft dankzij de grote opening weinig om het lijf. Dat geldt normaal gesproken ook voor het peilen en bijvullen van de motorolie, maar de hydrauliekleidingen van de dampingstechniek van de voorasvering zitten daar enigszins in de weg. De motorkap hoeft voor dat peilen echter niet open.

Doordacht onderhoud

De motorkap moet open voor controle van het koelvloeistofniveau en van het luchtfilter. De koelers hebben een ingenieus uitklapsysteem en zijn dan met perslucht goed te reinigen. Ook de bereikbaarheid van de verschillende olie- en brandstoffilters heeft weinig om het lijf. Dat geldt dan weer niet voor de beide accu’s rechts onder de cabine. Accu’s zijn tegenwoordig echter nagenoeg onderhoudsvrij, dus kun je daarover niet echt vallen. Dat kan nog wel over de gereedschapskist. Die zit daar ook rechtsonder en wordt warm door de uitlaat. Ook kan het deksel niet goed open door de massaschakelaar. Los van die beide feiten zijn de algehele afwerking en kwaliteit van deze Deutz-Fahr goed en is het instructieboek zeer uitvoerig. Ook voor de iMonitor is er een uitvoerig instructieboek in maar liefst negen talen. Die monitor is isobus-ready en vertelt ook wat de achteruitrijcamera ziet. Je bedient hem via een goed doordacht paneel met knopjes, waar de hand tijdens het rijden voldoende houvast heeft. Het wendakkermanagement wordt via de monitor een echte uitdaging. Positief is ook dat het aan barrels rijden van de achterraut (148 euro) of van het linkerportier (240 euro) relatief goed betaalbaar is. Daarentegen zijn een voorspatbord (154 euro) en een achterlicht (99 euro) weer vrij duur. Het eerder genoemde aparte reservoir voor de hydrauliekolie heeft als voordeel dat er biologisch afbreekbare olie te gebruiken is. Het nadeel is dat er elke 1.000 uur toch vrij veel olie aan de beurt is voor ververset. Ook vindt Deutz-Fahr dat de drie oliefilters (motor, transmissie, hydrauliek) elke 500 uur aan vervanging toe zijn. Een lichtpuntje is dat de motor maar 9 liter olie heeft.

Motorische kwesties

De 4 liter viercilinder Deutz van de TTV 420 heeft als typeaanduiding TCD 2012 L04 4V DCR. Deutz Fahr geeft als maximumvermogen voor deze motor 98,5 kW (134 pk) op bij 1.900 toeren. Via de aftakas en dan gekoppeld aan de vermogensmeter van Dijkstra Technical Support noteerden we 88 kW als maximum bij 1.800 motortoeren. Dat geeft een verlies van 11 procent en dat is een normale waarde. Bijzonder is dat Deutz-Fahr dit vermogen haalt uit een inhoud van 4.038 cm³. Dat is een specifiek vermogen van 1 kW uit 46 cm³: dat is heel laag. Deze motor wordt tot het gaatje benut en dus efficiënt. Het specifiek verbruik van 250,7 g/kWh bij dat maximumvermogen is laag en zit zo’n 6 procent onder gemiddeld. Bij nominaal vermogen daarentegen zit deze Deutz zo’n 3 procent boven gemiddeld en bij het maxi-

Cabine is nog steeds ‘top of the bill’

mumkoppel zo’n 4 procent. Zo veel mogelijk rijden in de buurt van het maximumvermogen (bij 1.800 toeren) is dus het devies. Met de inhoud van de dieseltank, 210 liter, is theoretisch ruim 7 uur vol te maken; praktisch is dat al gauw een dikke dag. Wat betreft zijn vechtlust maakt deze Deutz-motor een normale indruk. Technisch knap doordacht is de drietraps aandrijving van de koelventilator.

Fijne cabine

De instap is goed te doen via ruime treden op de goede hoogte en voldoende steun voor de handen. Als je voorwaarts weer uitstapt is het met de rechterhand even zoeken naar de juiste positie op de handgrepen, maar dat went. Dat geldt ook voor het feit dat het lichaam iets schuin door de deuropening gaat. Meer gewenning vraagt de kracht die nodig is om het portier dicht te trekken. Daarvoor moet je spierballen hebben of ontwikkelen. Ruimte in de cabine is ruim voorhanden. Op dat punt is de Agrottron nog steeds ‘top of the bill’, al zijn er ondertussen andere cabines die aardig in de buurt komen. De zit in de pneumatisch geveerde Grammer met elektrisch verstelbare lendensteun en lengtedamping is goed. De verstelling van de rechterarmleuning mag wel wat meer kwaliteit hebben. De rijdersstoel is eenvoudig en goed. De veerpoten aan de achterzijde van



▲ Het dagelijkse en periodieke onderhoud aan de viercilinder krachtbron is onder meer dankzij het uitklapbare pakket aan koelers plezierig uitvoerbaar. De Deutz is rond z’n maximumvermogen zuinig, daarboven en daaronder iets minder. De benuttingsgraad van de motor is hoog: hij haalt 1 kW uit slechts 45 cm³.

de cabine zorgen voor een aangenaam rijcomfort. Ook de voorasvering voegt daar het nodige aan toe. Het geluidsniveau zit over de hele linie tussen netjes en laag: als hoogste waarde noteerden we 74 dB met het dakluik open en de ventilator op maximaal. De ruitenswisser maakt wat kabaal in de uiterste posities. Het zicht naar voren, naar boven via het dakraam en naar links is goed. Naar rechts zitten vooral de monitor en de dikke uitlaat in het zicht, maar echt hinderlijk is dat niet. De forse B-stijlen springen wat dat betreft meer in het oog. Naar achteren geldt dat ook voor de C-stijlen en de spatborden. Op het zicht op de hef en trekhaak valt weinig aan te merken. De beide binnenspiegels zitten vrij hoog in de hoeken van de cabine. Ze zijn daardoor vooral bestemd voor zicht direct achter de trekker en op het werktuig. Voor de kijk op het gebeuren wat verder naar achteren, zijn er prima buitenspiegels. Het grote dakraam zorgt voor veel licht in de cabine en is omwille van natuurlijke ventilatie ‘slepend’ open te zetten. Zijruitjes om te openen zijn er niet. Op de regeling en de werking van de ‘geforceerde’ ventilatie, de airco en de verwarming valt weinig aan te merken. Ook bij het dakraam en de achterraut zit een jaloezie. De cabinebekleding is licht van kleur, van

hard plastic en makkelijk schoon te maken. Een koelvak is standaard en opbergruimte is er voldoende.

In ‘t kort

De Agrottron TTV van Deutz-Fahr is een uitermate bijdetijdse trekker. Hij biedt nagenoeg alles wat boer en/of loonwerker in deze tijd verwachten: van een traploze transmissie, via een potente hydrauliek naar een puike cabine. Het is in die cabine ondanks de kleurrijke ondersteuning even zoeken naar alle functies en vaak heb je daar ook het instructieboek bij nodig. Los daarvan staat het huiskamercomfort van deze Agrottron op een hoog niveau: veel ruimte, veel licht, veel zicht en een laag geluidsniveau. Ook met de traploze transmissie is het soms even zoeken, maar eenmaal onder de knie biedt deze cvt, die TTV heet, heel veel mogelijkheden. Dan is er ook nog de prijs. Bruto slaat de Agrottron TTV zo’n beetje alles wat er op de markt is tot en met Fendt toe. Maar netto is het blijkbaar een ander verhaal, want daar hoor je weinig klachten over, zeker niet in relatie tot wat Deutz-Fahr voor dat bedrag biedt. Kortom, de kans dat u met de TTV 420 na een korte gewenning en de acceptatie van nogal wat pieptonen een blijde rijder wordt, is vrij groot. **LM**

Kosten per draaiuur

Kosten per draaiuur over een periode van 8 jaar bij gemiddeld 500 draaiuren per jaar

Bruto-aanschafwaarde excl. btw	€ 115.350
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 40.372
Afschrijving totaal	€ 74.978
Afschrijving per jaar	€ 9.372
Afschrijving per draaiuur	€ 18,74

Renteverlies: 5% van gemiddeld geïnvesteerd vermogen (115.350 + 40.372) : 2 = € 3.893 per jaar	
Per draaiuur	€ 7,79

Verbruik per uur: 60% van het gemiddelde van maximumvermogen en maximumkoppel (26,1 + 25,2) : 2 = 25,65 x 60% x € 1,00	
Per draaiuur	€ 15,39

Stalling en verzekering: 2% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 4,61

Reparaties: 2,5% van nieuwwaarde	
Per draaiuur	€ 5,77

Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.	
Per draaiuur	€ 1,51

Totale kosten per draaiuur	€ 53,81
-----------------------------------	----------------

Voor en tegen

Plus

- + uitermate complete trekker
- + ruime en comfortabele cabine
- + laag geluidsniveau
- + veelzijdige traploze transmissie
- + veel olie voor buitenwerkend
- + vier toeren op de aftakas

Min

- bruto zeer dure trekker
- cvt werpt eerst wat drempels op
- veel piep- en waarschuwingsgeluiden