



Luxe kracht

Valtra T154 Active

De Valtra T154 heeft 180 pk onder de kap, een comfortabele cabine, een slimme powershift met helaas was dubbelingen. Verder is de trekker bijzonder goed doordacht.

Tekst: Henk Beunk – Foto's: Albert van der Horst en Jan Willems

De T154 heeft een zescilindermotor met een inhoud van 6,6 liter. Het maximumvermogen zonder boost bedraagt 165 pk. Met de extra power erbij loopt het op tot 180 pk, oftewel 132 kW. Ons testmodel was een Active met een vijftraps powershift met vier groepen en je bedient de oliestroom gewoon met hendels. De vijftraps powershift schakel je met een klein pookje. Dat werkt prima. Eén tik naar

voren of naar achteren is één trap. Met het pookje naar rechts gaat de bak op automatisch en schakelt de powershift zelf; handig bij transport- en veldwerk. De elektronica past zelf het toerental aan, waardoor je schokloos overgaat. De groepen schakel je via kleine knopjes op het pookje. Dat kan ook onder last met speed-matching. In het veld bij zwaar trekwerk komt de T4 dan wel even stil te staan. De groepen 3 en 4

overlappen elkaar iets, 4 en 5 doen dat ruim. Mooi, maar drie van de vijf trappen zijn precies gelijk qua snelheid. Voor aftakaswerk is dat een gemiste kans. De snelheid verschijnt digitaal in de rechter A-stijl. Achteruit rijdt de trekker vijf procent sneller dan vooruit. Er zijn twee snelheden op te slaan. De bediening van het handgas kan beter: het hendeltje zit wat ver naar achteren en de duim is er lastig achter te



De koelers zijn gemakkelijk uit te klappen en dus makkelijk te reinigen. Ook de verschillende filters en vulopeningen zijn goed bereikbaar.



Een tik tegen het pientere pookje naar voren of achteren is één stap omhoog of omlaag. Een tik naar rechts en de bak schakelt automatisch.



De luchtinlaat en de uitlaat staan los van de cabine en zijn afgeplat in de kijkrichting. Ze hinderen het zicht nauwelijks.

krijgen. Handig is het toerental-oproepknopje. De plaats ervan bij de draaiknop van de hef geeft wat verwarring. Dat geldt ook voor de schakelaar 'Auto-Control'. Je denkt dat die met de transmissie van doen heeft, maar het is de snelbediening van de hef. In de versnelling kun je de T4 met de voetrem tot staan brengen zonder dat de motor afslaat. En als je op een helling even de voor-achteruithendel in de P drukt en dan weer in de vooruit, dan blijft de trekker staan tot je weer gas geeft. Met de voor-achteruithendel in de P-stand gaat het stationaire toerental omlaag van 850 naar 650. Dat spaart diesel. De wielbasis is op een haar na drie meter. Dat biedt, net als de voorasvering en de halfgeveerde cabine, veel rijcomfort. Dat zijn beide opties. De draaicirkel (12,1 meter op in de tweewielaandrijving) is dankzij de wespentaille en de grote wieluitslag (55 graden) netjes voor een trekker van dit kaliber. Het sturen vraagt weinig kracht. Quick-Steer is een optie. Het stuurwiel is ruim verstelbaar. Standaard staat de T154 op 650/65R38; onder de spatborden is ruimte voor groter. Bij de schakelaars voor vierwielaandrijving en dif-

ferentieelsloten moet je even weten dat iets indrukken de automatische functies activeert. Doordrukken betekent permanent. Bij de aftakas is er via een praktische draaiknop keuze uit 540, 1.000 en 540 E. In plaats van die laatste kun je ook 1.000 E nemen. Vier keuzes zijn niet mogelijk. Automatisch in- en uitschakelen kan via de hefhoogte. Een rijafhankelijke schakeling is een optie.

Slanke motorkap

Het zicht op de fronthef is door de slanke motorkap goed. Om de hef achter te activeren moet je de Auto Control-schakelaar eerst een keer op 'zakken' drukken en vervolgens op 'heffen'. Die schakelaar heeft ook een nulstand; dat is veilig en handig. Ook de hydrauliek met vier hendels werkt goed en voorspelbaar. Tijds- en/of drukinstellingen zijn er niet. Wel is van één ventiel de doorstroom regelbaar. Er is 40 liter beschikbaar voor buitenwerkend. De fronthef loopt via het vierde ventiel. De lange wielbasis zorgt voor veel ruimte onder de motorkap en tussen de wielen; dus ruimte voor onderhoud. In- en uitstappen gaan prima. Wel steekt de

onderste trede iets buiten de achterband uit. Het zicht rondom en op een voorlader is perfect. Ook voor de ruitenswissers verdient T4 een compliment. Verder is deze Valtra op het lage stationaire toerental ongehoord stil: we noteerden slechts 55 dB(A). Als de ruiten dichtblijven, blijft het niveau laag. Met de achterruit open en volgas loopt het op naar bijna 80 dB(A). Een koelboxje linksachter met een eigen (uitschakelbare) ventilator is een optie. Achter de stoel is ruimte voor een grotere koelbox. Valtra zet met de T4 Active een knappe trekker in de markt. Hij werpt weinig drempels op en er is prima mee te werken. De kwaliteit van de T4 is hoog en Valtra biedt de mogelijkheid om bijzondere kosten voor vijf jaar mee te verzekeren, de zogenoemde zekerheidsgarantie. Verder is de T154 een normaal betaalbare trekker. Standaard zijn er slechts twee toerentallen op de aftakas en slechts twee dubbelwerkende ventielen. Het enige echte nadeel van de T4 Active zijn de dubbelingen in de bak. Dat is een beperking bij aftakaswerk.

Motor en brandstofverbruik

De 6,6 liter Agco zescilinder haalt zijn maximumkoppel van 705 Nm bij 1.450 toeren vast tot beneden de 1.000. Daarbij is het verbruik laag. Bij maximumvermogen (244 g/kWh) en bij maximumkoppel (237 g/kWh) ligt het zo'n 3 procent onder het gemiddelde. Ook in deellast is het verbruik laag.



Transmissie en aftakas

De vijftraps powershift met zes groepen kan automatisch schakelen en heeft een actieve stilstand. Bij puur trekkrachtwerk kun je hem traploos rijden. De bediening van het handgas kan beter. Bij de aftakas zijn er maximaal drie toerentallen. De draaicirkel is normaal.



Hefinrichting en hydrauliek

De hef tilt bovenin 9.830 kg, bijna tien ton. Dat is veel. Onderin is het 410 kg minder; ook prima. De hydrauliek heeft vier mechanisch bediende ventielen. De olie-opbrengst aan de snelkoppelingen is met 80 l/min niet al te hoog. Een grotere pomp is evenwel een optie.



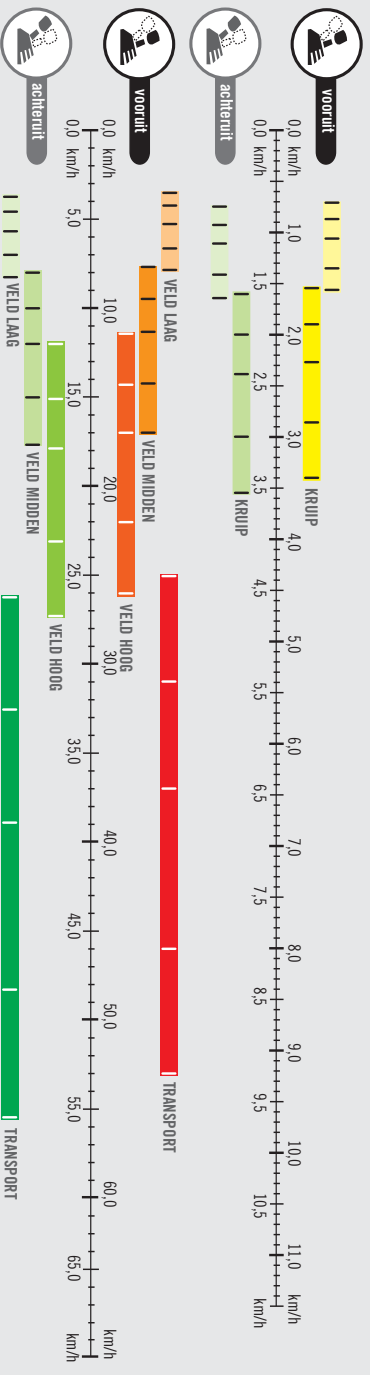
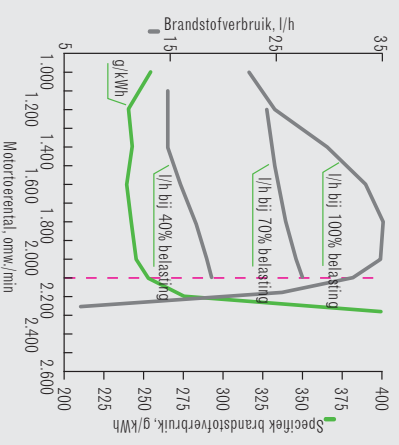
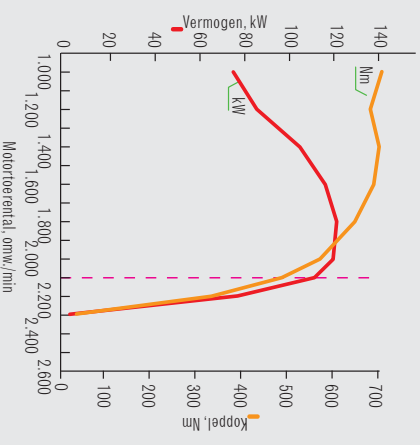
Technische gegevens en meetresultaten Valtra T154 Active

Meetgegevens Veehouderij Techniek

Aftakvermogen maximaal	122,9 kW
met specifiek brandstofverbruik	bij 1.950 omw./min 244 g/kWh
Aftakvermogen nominaal	108,5 kW
met specifiek brandstofverbruik	bij 2.100 omw./min. 252 g/kWh
Draaimoment maximaal	705 Nm
met specifiek brandstofverbruik	bij 1.450 omw./min. 237 g/kWh
Koppeling (bij toerendaling)	43% (31%)
Inhoud specifiek	54 cm ³
per kW aftakvermogen	
Hydrauliekopbrengst maximaal	80 l/min.
Oliegedruk maximaal	205 bar
Hydraulisch vermogen maximaal	23,1 kW (77 l/min. bij 180 bar)
Hetkracht maximaal	9,460 daN met 110 mm cilinders
Geluidsniveau volgens	70 dB(A)
Gewicht	7.770 kg
Gewichtsverdeling voor/achter	42/58%
Bodemvrijheid	41 cm (frame zwaaiende trekhaak)
Banden voor/achter	540/65R28 en 650/65R38
Brutoprijs standaard excl. btw	106.654 euro
Brutoprijs getest excl. btw	131.314 euro

Technische gegevens opgave fabrikant

Motormerk en -type	Agco 66 AWF zes, 6,6 liter
Cilinder aantal en -inhoud	132 kW (180 pk)
Vermogen maximaal	bij 1.900 omw./min + boost geen opgave
Vermogen nominaal	750 Nm met boost bij 1.500 omw./min
Draaimoment maximaal	380 liter (AddBlue-tank 70 liter) vijftiyps powershift
Inhoud dieseltank	met 4 of 6 groepen
Transmissie	540/1.000 met 540 E of 1.000 E
Aftakas	115 of 160 l/min
Hydrauliekopbrengst pomp	200 bar
Oliegedruk maximaal	vier, mechanisch
Hydrauliekventielen	(standaard twee)
Hetkracht	8,100 of 9,500 daN (100 of 110 mm cilinder)
Transmissie- en achterbrugolie	74 liter, verversingsstermijn 2.400 uur
Hydrauliekolie	62 liter, verversingsstermijn 1.200 uur
Motorolie	19 liter, verversingsstermijn 600 uur
Toelaatbaar gewicht v/a/ totaal	5.500/9.000/13.500 kg
Onderdelenprijzen excl. btw: tankdop € 31; rechterbuitenspiegel € 42; voorspatbord € 218; achterlicht € 183; koplamp € 151; achterruit € 322; linkerportier compleet € 965	



Onderhoud en kosten

De kunststof motorkap weegt weinig en opent ver. De diesel- en de AdBlue-tank zitten linksvoor de cabine. Voor de transmissie-olie (inclusief de achterbrug) en de hydrauliek-olie zijn er peilglazen. De motorolie is elke 600 uur aan verversing toe. Bijzondere onderdelen zijn bij Valtra pittig geprijsd.



Cabine en Comfort

De cabine heeft veel lengte en hoogte en een normale breedte. De Grammer-stoel en de rechterarmleuning zijn veelzijdig verstelbaar. Er is een prima rijderszitting. Ingeklapt is de rugleuning een tafeltje, inclusief een klein voor papieren. Zolang de ruiten dichtblijven, is de geluidsdruk laag.



Voor en tegen

- Plus**
- + Sterke, zuinige motor
 - + Slimme powershiftbak
 - + Logische bediening
- Min**
- Dubbelingen in de bak
 - Olie-opbrengst gering

