

Doorschakelen

Deutz-Fahr presenteert twee nieuwe series

Terwijl verschillende fabrikanten als gevolg van de crisis nog maar mondjesmaat vernieuwingen presenteren, lijkt Deutz-Fahr onverminderd door te schakelen. Begin deze maand werden de nieuwe 6- en 7-serie gepresenteerd. Vol vernieuwingen en nu al gereed voor productie.

Niets verminderen of uitstellen van vernieuwingen. Bij Deutz-Fahr gaan ze gewoon door met de uitvoering van hun tienjarenplan. Wel met stagnerende aantallen die uit de fabriek komen, maar met nog steeds prima zwarte cijfers. Dat is te danken aan investeringen die de afgelopen jaren zijn gedaan in twee sterk groeiende markten. Zowel in Turkije als in China heeft Deutz-Fahr een sterke lokale vestiging en die zorgt ervoor dat het bedrijf profiteert van de groeiende markt voor de middelgrote trekkers in deze landen. Zo groeide in Turkije de afzet van trekkers tussen 2011 en 2016 van 50.000 naar 70.000. Nog een stapje groter is de groei in China, een markt die goed is voor 300.000 trekkers. Ook daar groeit het middensegment, waarin Deutz-Fahr een ruim aanbod heeft.

Veel varianten

Het ruime aanbod is één van de kenmerken van de huidige productlijn. Het modellenaanbod gaat niet alleen van klein naar groot, maar er is ook veel variatie in uitvoering. Neem de nieuwe 6-serie. Die is nu al goed voor zes modellen, maar dan ook nog in drie uitvoeringen. De range begint bij de 6155 en loopt door tot de 6215. Allemaal zijn ze voorzien van een nieuwe Deutz-zescilindermotor met een inhoud van 6,1 liter. Die is opgebouwd met het hele scala aan voorzieningen om de uitstoot van CO2 en NOx te beperken, dus ook met uitlaatgasregeneratie, al gaat dat maar om kleine hoeveelheden. Volgens salesmanager Maarten van der Ven blijft de hoeveelheid uitlaatgas die teruggaat beperkt tot twintig procent. "De exacte hoeveelheid wordt continu geregeld via het motormanagement. Daarbij wordt telkens gekeken naar de optimale prestaties. Dat is ook de reden dat de hoeveelheid AdBlue die wordt gebruikt is beperkt. Deze ligt bij normaal gebruik rond de drie procent. De laatste stap in de reiniging is het dieselpartikelfilter. Dit is een roetfilter dat door de trekker automatisch wordt geregenereerd wanneer die langere tijd op hoog vermogen werkt. Haalt de trekker dit niet in het dagelijks werk, dan vindt na ongeveer 500 uur automatisch een reiniging plaats door de motor even op vol vermogen te laten draaien. De verwachting is nu dat na ongeveer 6000 uur het filter wel moet worden vervangen of gereinigd."

Nieuwe RC-shift

Achter de motor kan de klant kiezen voor drie typen versnellingsbakken. De eenvoudigste is een gewone mechanische bak, met bijna ouderwetse poken en veel mechanisch te bedienen functies. De opbouw van de bak is wel nieuw. Zat in de vorige serie nog een bak met zes versnellingen met vier powershifttrappen, nu is er een bak met vijf versnellingen en zes powershifttrappen. De veeleisende gebruiker heeft er dus zes versnellingstrappen bij gekregen. Die extra stappen worden dankbaar gebruikt in de nieuwe RC-shift-modellen. Deze trekkers hebben een gerobotiseerde versnellingsbak. Dat wil zeggen dat de computersoftware bepaalt wanneer er wordt geschakeld en naar welke groep. Met een draaiknop kan de gebruiker daarbij kiezen hoe hij wil rijden; van Eco, waarbij al bij 1400 motortoeren wordt doorgeschakeld, tot





Het koelpakket is nu volledig aluminium en kan eenvoudig worden opgeklapt om het schoon te maken. Boven het koelpakket ligt nu het luchtfilter.



De voorkant heeft een opvallende, naar binnen lopende vorm.

aan de andere kant, de stand Power, waarbij het schakelen pas bij 1800 toeren plaatsvindt.

Bij het rijden in het veld merk je al snel dat het juist instellen een kwestie is van ervaring opdoen. Sta je volledig in de stand Eco, dan probeert de computer wel een stap in het opschakelen over te slaan, maar verloopt het schakelen tussen de versnellingen wat horkerig. Sta je volledig in de Power-modus, dan is het weer net omgekeerd. Dan trekt de trekker voor het gevoel te ver door, maar is het schakelen soepeler doordat er veel vermogen over is om snel weer aan te grijpen. Het is dus zoeken naar een stand in het midden.

De nieuwe transmissie is volgens Van der Ven vooral prettig in het transport, omdat je dan net als bij de TTV niet meer hoeft te schakelen. Bij een zware last kun je op hoog vermogen opschakelen, terwijl je leeg soepeler kunt rijden. In het veld met de graankipper blijkt dat inderdaad goed te werken. In een cadans alsof je zelf schakelt door gas terug te nemen, loopt de trekker door de versnellingen.

Groot aantal keuzes

Wie daar niets meer mee te maken wil hebben, kan uiteraard ook kiezen voor de TTV, die bij Deutz-Fahr al vanaf de 59 kW (80 pk) trekkers van de 5-serie beschikbaar is. Dat blijkt ook bij deze testritten weer de overtreffende trap. Of het nu gaat om grondbewerking of transport, het blijft de meest comfortabele manier van rijden. Dat is ook terug te zien in de verkoopstatistieken. Boven de 184 kW (250 pk) zijn de verkochte trekkers nagenoeg allemaal voorzien van een CVT.

Rondom de achttien nieuwe basisuitvoeringen van de 6-serie creëert Deutz-Fahr nog een groot aantal keuzes voor de klant. Dat maakt dat er volgens Van der Ven niet meer zoiets is als een basisuitvoering waarvoor je een prijs kunt opgeven. "Elke uitvoering heeft een basisuitrusting, maar als klant kun je alles afstemmen op je wensen, dus allemaal elektronisch geregeld loadsensing-ventielen of alles mechanisch of iets er tussenin, gewone halogeenlampen of alles led. Waarbij het bijvoorbeeld ook mogelijk is om een RC-shift te bestellen met mechanische ventielen. Wie dus een RC-shift wil voor

het transportwerk kan dat combineren met een summiere hydraulische uitrusting. Dat is iets wat bij andere fabrikanten vaak niet kan. Met in volledige led-uitrusting een enorme 40.000 lumen aan licht rond de trekker. Zo is het ook met de aftakas, de cabine-uitrusting enzovoort. Daarbij is een TTV standaard anders opgebouwd dan een trekker met RC-shift. Daarom kun je ook niet aangeven wat het prijsverschil is tussen de drie bakken. Het enige wat we kunnen zeggen, is dat de prijs voor de nieuwe RC tussen die van de basisvariant en de TTV in zal zitten."

Zeer opvallend is het design van de nieuwe trekker. Daarin trekt Deutz-Fahr de lijn door die al met de 9-serie is ingezet, herkenbaar aan de neus met een V-profiel en mooi in de vorm uitgesneden luchtinlaat. Het is weer een ontwerp van de Italiaanse ontwerper Giugiaro. Onder de kap ligt nu het luchtfilter, dat bij de linker voorstijl verdwenen is.

Met de nieuwe 6- en 7-serie bevestigt Deutz-Fahr dat het blijft doorschakelen om zijn positie in de markt te versterken. Het zijn modellen met een eigen gezicht en met voor elk wat wils. Met zeker voor bedrijven die graag mechanisch blijven rijden en veel in het transport zitten met de RC-uitvoering een mooi alternatief voor het schakelen. In deze recessietijd in de landbouwindustrie laat de fabrikant zien dat de ontwikkelingen doorgaan en bevestigt hij zo zijn drive om zijn marktpositie te verbeteren.

TEKST & FOTO'S: Toon van der Stok

Nieuwe motoren en cabine voor 7-serie

Ten opzichte van de 6-serie zijn de vernieuwingen in de 7-serie iets minder rigoureuze. Naast de vernieuwde Stage IV-motor en de nieuwe MaxiVision-cabine bestaat ook hier de mogelijkheid om de nieuwe voorasvering en fronthef te kiezen. Daarnaast zijn de mogelijkheden op het gebied van de hydrauliek vergroot. Ook is er het geheel vernieuwde elektronica-platform voor de 6- en 7-serie, met standaard voorbereiding op GPS en een nieuwe en grotere monitor. De serie bestaat voorlopig uit twee modellen van 169 en 184 kW (230 en 250 pk).