

Deutz-Fahr Agrotron X 720: 'Der Gigant'

De onlangs geïntroduceerde Agrotron X is een dijk van een trekker. De opvolger van de Agrotron 215 en 265 heeft vernieuwingen in de voortrein. Er is nu een Stage III common-rail motor, andere vooras en een aangepaste motor-kap. LandbouwMechanisatie joeg de Duitse gigant op stang.

Kleren maken de man, is een bekend spreekwoord. Het zou zo ook op banden kunnen slaan. Zij maken de trekker. Zeker in het geval van de nieuwe 192 kW (262 pk) Deutz-Fahr Agrotron X 720, de opvolger van de Agrotron 265. De 42 inch achterbanden zie je vaker. De maat van de voorbanden is echter nog steeds indrukwekkend. Met 38 inch horen ze bij de grootste voorbanden die onder een standaard frametrekker liggen. Concurrenten als Fendt en John Deere houden het bij maximaal 34 of 30 inch voorbanden. Waar zo'n enorme voorband goed voor is? Deutz-Fahr gooit het op minder rolweerstand, een groter contactoppervlak en dus insparing. Het nadeel van een beperkte wendbaarheid door een minder grote stuuruitslag valt ook mee. De trekker draait met een wielbasis van 3.095 mm en een lengte van vijf meter op een straal van 6,7 meter. Stoer is het wel. Op de weg lijkt het meer dan bij z'n klassegenoten of de tegenliggende auto's onder je wielen verdwijnen zodat er opluchting komt als je ze in je spiegels weer verder ziet rijden. Met de grote banden onder de 'X' is het einde trouwens nog niet in zicht. Ondanks dat bandenfabrikanten ze nog niet kunnen maken, heeft Deutz al vast 30 tot 40 centimeter ruimte gelaten bij de spatborden om later nog grotere banden te kunnen monteren.

Hydrauliek in velg

De ruimte tussen spatbord en wiel is in elk geval niet nodig voor de veerweg van de luchtgeveerde cabine. Dat scheelt in de hoogste stand maximaal acht centimeter. Nadeel is wel dat zelfs een persoon van 1,92 meter nog moet reiken voor bij de afstandsbedieningsknoppen van hef en aftakas. Voordeel van de grote banden die horen bij dit kaliber trekker, is dat je er nog eens wat in kwijt kan. U leest het goed: Deutz heeft de voorraadtank voor externe hydrauliek binnen in de velg van het rechter achterwiel geplaatst. Zonder ballastgewichten en brandstof weegt de trekker bijna 9,5 ton, een gemiddelde waarde.

Agrotron X 720

Motor	Deutz common-rail
Vermogen kW/pk	192 / 262
Transmissie	40V/40A incl. 4 PS
Gewicht (kg)	9.500
Prijs (euro)	137.000



De X 720 is Deutz' sterkste trekker die het bedrijf te koop heeft. Daarmee haalt het als een van de weinige, grote trekkerfabrikanten nog steeds niet de 300 pk grens.

Common-rail

De 'X' heeft een andere motor gekregen. Onder de nieuwe kap ligt nu een common-railmotor met voor de kleinere X 710 een mogelijkheid tot powerboost van 29 pk tijdens aftakaswerk. Onze zware 192 kW (262 pk) X 720 heeft deze mogelijkheid niet. Het resultaat voor de X 710 is een iets lager maximum koppel van 833 Nm tegen 865 Nm voorheen. Om Stage III te kunnen halen, moest ook de koelunit vergroot worden. Het is niet zo dat de verschillende radiatoren mooi van elkaar weg kunnen klappen voor reiniging. Deutz-Fahr hield wel een grotere ruimte tussen de radiatoren om er met een luchtpistool tussen te kunnen. Ook de nieuwe motorkap heeft meer gaas voor koeling dan voorheen. De tankinhoud is tevens vergroot van 550 naar 600 liter. Dat kon door een extra tank rechts onder de cabine te hangen die in verbinding staat met de hoofdtank via een buis.

Turbokoppeling

De cabine is nagenoeg dezelfde gebleven. De stuurmanshut biedt een oase aan glas en licht-

inval. Ook in het dak is een flink dakraam geplaatst. Het zicht rondom is dus uitstekend. Hoewel... Door de dikke motorkap is het zicht tussen de wielen minder goed. Vanuit de stoel is nog geen glimp van de fronthead op te vangen. Alle knoppen en hendels plooiën naar het typische Deutz concept: felgekleurd en meestal op een logische plek te vinden. Het schakelen van de 50 km/h viertrapspowershiftbak kan op drie wijzen. Er is een APS (Automatische PowerShift) autostand en schakelen is mogelijk door de PowerComS multistick naar voren te duwen of juist naar achter. Daarnaast zitten er knoppen in de groepenpook om te shiften. In een schermplaatje in de rechter cabinestijl zijn de instellingen van de bak te zien. De groepenpook kun je door zijn wat stugge schakeling beter 'rechts laten liggen'. De Deutz rijdt het lekkerst door een keer een van de zes groepen te schakelen en daarin de snelheid te variëren met de viertrapspowershift. Voor transport werkt dat prima. Wegtrekken in de laagste trap van de hoogste groep zes gaat bij een niet te zware last goed. Bij een stoplicht kun je de trekker door de turbokoppeling zelfs even stilhouden met de rem en hoef je dus niet per se te ontkoppelen.

Omkeren met pijltjes

De omkeerfunctie is behalve via de hendel

onder het stuur ook toe te wijzen aan de pijltjes toetsen in de multistick. Een mooi stukje ergonomie. In deze stick zijn ook knoppen voor de hef, koppeling, hydrauliek en het APS te vinden. Een beetje verwarrend is dat de pijltjesknop voor achteruit hoger zit dan de vooruit knop en je ze dus sneller verwisseld. Verder zijn in de armleuning een beetje verstrooid de knoppen voor differentieel, 4wd, elektronisch toerental en een soort veiligheidsknop voor de neutraal stand van bak te vinden. Ook is er een klein plastic gashendeltje die niet de kracht vertegenwoordigt die je ermee loslaat als je hem beroert. Hij is overigens prima te doseren. Onder een deksel zitten de fijnstelknoppen voor hydrauliek en kopakkerautomatiek met 26 functies. Er is een kleine joystick voor bediening van het derde en vierde hydrauliekventiel.

Prijs

De dikke Deutz-Fahr zal ook als Same verschijnen waar hij wordt ingelijfd in de Diamond serie. De prijs voor de X 720 zal beginnen bij zo'n 137.000 euro. Dat is ongeveer 7.000 euro meer dan zijn voorganger. De eerste modellen gaan nu op een demonstratieronde door Europa. Wanneer de trekkers exact leverbaar worden, is nog onbekend. **LM**

De Deutz-Fahr Agrottron X 720 in detail



▲ Ook lange mensen kunnen maar net bij de knoppen op de hoge spatborden. In de velg van het rechter achterwiel zit een voorraadvat voor externe hydrauliekolie.



▲ De Agrottron X beschikt voortaan over een common-railmotor.



▲ De multistick vijzelt het comfortgehalte van de Agrottron X behoorlijk op. De groepenpook niet.