

Deutz-Fahr Agrotron 150: nummer één in de Bundesliga

De Agrotron 150 was vorig jaar met 785 eenheden de best verkochte trekker in Duitsland. Deze Deutz-Fahr was daarmee Fendt (512 stuks van type 820) en John Deere (508 stuks van type 6320-6330) ruim de baas.

Deze proefrit maakt duidelijk waarom dat zo is, en we pakken en passant ook even z'n opvolger de Agrotron M620 mee.

De Deutz-Fahr Agrotron 150 is in ons land net als in Duitsland een topper. Erik de Kloet van Same Deutz-Fahr in Veenendaal wijt dat in de eerste plaats aan de goede reputatie die de Agrotron in zijn derde uitvoering (Mk3) ondertussen heeft. "Het is technisch een probleemloze trekker", aldus De Kloet. Het feit dat de 150 de sterkste uitvoering is van de Agrotron middenklasse, speelt volgens hem ook een rol in de populariteit. De trekker is ten opzichte van z'n motorvermogen compact en daardoor relatief licht. Hij gaat efficiënt met brandstof om.

Tot eind juni

In de trekkertest van het Duitse teststation DLG steekt de Agrotron 150 qua verbruik gunstig af tegen de concurrentie. De goede prijs-prestatieverhouding komt daar nog bij: de Agrotron 150 staat voor bruto 84.040 euro exclusief btw in de prijslijst van Deutz-Fahr. Dat is inclusief 50 km/h, voorasvering en vier dubbelwerkende ventielen. Voor dat bedrag is de 150 nog tot eind juni te bestellen. Na juni valt de keuze voor een Agrotron met een vermogen rond 110 kW (150 pk) op de nieuwe M620. Die heeft 5 pk meer en komt in de prijslijst te staan voor 89.445 euro exclusief btw. Netto is het prijsverschil tussen de 150 en M620 waarschijnlijk groter, omdat dealers bij een uitlopend model vaak scherp aan de prijs gaan.

Cabine geeft de doorslag

Bezitters van de Agrotron weten dat het vooral de cabine is die indruk maakt. Dat begint al bij de instap: die is ruim. Dat geldt ook voor de cabine zelf: de bestuurder heeft letterlijk en figuurlijk armslag. Rechtsvoor en achter de stoel is er voldoende ruimte om persoonlijke zaken op te bergen. De bijrijderszitting hindert op geen enkele manier.

Technische gegevens

Deutz-Fahr Agrotron 150 (M620 tussen haakjes indien afwijkend)	
Motor	6,1 l zescilinder Stage 2 (Stage 3)
Vermogen nominaal (kW/pk)	110/150 (114/155)
Aftakas	540, 540 E, 1000, 1000 E
Hefkracht (kg)	9.200
Hydrauliek (l/min)	83 of 120
Ventielen	standaard vier, mechanisch
Wielbasis (mm)	2.647
Achterbanden	650/65R38
Gewicht (kg)	6335, incl. fronthead
Prijs (euro)	84.040 (89.445)



Veranderingen rechterconsole Agrotion 150 en M620



Overzichtelijkheid kenmerkt de rechterconsole van de huidige Agrotion 150 (hier in standaarduitvoering). De heldere signaalkleuren zijn nu volledig geaccepteerd, maar werden in eerste instantie door veel potentiële kopers als kinderlijk ervaren. De sterk aflopende neus, het futuristische uiterlijk van de cabine en de overname van Deutz-Fahr door Same wierpen in het begin ook wat drempels op.



De rechterconsole herbergt bij de M ook de pook (linksboven) van de ZF-zesbak. Die wordt nu via bowdenkabels bediend en maakt daardoor een kortere slag dan bij de huidige Agrotion. Op de voorgrond de armleuningbediening van de profiline-uitvoering. Bij de nieuwe M krijgt ook de standaardversie een deel van de bediening op de armleuning.

Door het vele glas en de aflopende neus is het zicht naar voren het beste in de markt. Ook in andere kijkrichtingen, zelfs naar boven, heeft de Agrotion-bestuurder een groot blikveld. Bij de introductie in 1995

was de futuristische vorm van de cabine wel even slikken, maar Deutz-Fahr kreeg het gelijk aan haar zijde.

Vering

Qua rijcomfort is er keuze uit 'ongeveer' – de cabine staat dan op rubber – of halfgeveerd. Bij die laatste (de vering/demping zit aan de achterzijde) is er keuze uit mechanisch of pneumatisch. De mechanische versie is op de nieuwe M620 standaard en geeft bij de 150 een meerprijs van 800 euro; voor de pneumatische versie is dat 2.500 euro. Dat laatste bedrag is hoog, omdat het samengaat met een pneumatisch remsysteem voor aanhangers. Het goede rijcomfort van de Agrotion komt ook deels voor rekening van de standaardvoorasvering. Ook de automatische transportdemping, actief bij een snelheid boven 8 km/h, doet een duit in het zakje. Op de aanstaande M, eigenlijk een Mk3 met een update, is die demping instelbaar op het gewicht van het werktuig: een praktisch idee. Ook de voorasvering is aangepakt en op de M nu soepeler van karakter.

Weinig decibellen

De cabine van de Agrotion kenmerkt zich behalve door ruimte, zicht en rijcomfort ook door de bescheiden geluidsdruk. Volgens servicemanager Henk Klein Velderman van Same Deutz-Fahr scoort de M op dit punt nog weer beter door de commonrail-inspuittechniek van de motor. Klein Velderman claimt dat het omgevingsgeluid van de M daardoor zo'n 5 decibel lager is dan van de Mk3.

Veranderd

Duidelijk verbeterd op de M is ook de toegankelijkheid van het pakket koelers in de neus. Na ontgrendeling vouwt het uit elkaar en is dan probleemloos te reinigen. De transmissie van de M620 is ten opzichte van de 150 technisch gezien niet veranderd. Het is een gesynchroniseerde zesbak van ZF met een viertraps powershift en een belast schakelbare voor-/achteruit. De opbouw van de snelheden is goed; de 16+16 kruipbak, waardoor het totaal op 40+40 komt, is standaard. In de bediening maakt de grote pook met de lange directe slag plaats voor een pook met een korte slag via bowdenkabels. Die laatste maken het schakelen wat minder direct. Handig is dat het dubbele H-patroon nu in de bewegingsrichting van de arm ligt. De 'comfortclutch', bediening van de koppeling via een drukknop op de pook, is op de M standaard.

Keuze

Qua prestaties van de hef (9,2 ton) en hydrauliek (83 of 120 l/min) en in de bediening ervan, zijn geen noemenswaardige verschillen tussen de huidige 150 en de M620. Ook

de vier toerentallen op de aftakas zijn gebleven, evenals de automatische functies voor de voorwielaandrijving en het differentieel-slot. Daarbij kan de M-rijder kiezen tussen het één wel en het ander niet. Ook de keuze tussen standaard en profiline blijft gehandhaafd. Laatstgenoemde heeft de armleuning met de powercom-S-hendel, om langs elektronische weg onder andere de hydrauliek en de transmissie te bedienen. De profiline heeft ook het doordachte wendakkermanagement via een tik naar links met de Powercom-S-hendel, evenals de automatiek voor de viertraps powershift. De schakelsoupplesse is daarbij instelbaar. De boordcomputer van de M heeft meer mogelijkheden dan die van de Mk3 en alle modellen van de M krijgen standaard een armleuningbediening voor de aftakas en de hef.

Lager verbruik

Het feit dat de top van 50 km/h en de normtoerentallen van de aftakas bij lagere motor-toeren liggen, leidt mogelijk tot een lager brandstofverbruik. Dat kan ook komen van de hoeveelheid koelolie op de remschijven; die is

bij de M alleen optimaal als er wordt geremd. Niet direct merkbaar op de M zijn handige snufjes, zoals de instelbare aftakas-automatiek via de hef (ook aan de voorzijde) en de mogelijkheid om bij het Antriebs-Strang-Management (ASM) te kiezen voor de 4wd en niet voor het differentieel-slot (of omgekeerd).

Instructie

Het enige nadeel van de M in profiline-uitvoering is dat je minstens een halve dag uit moet trekken om met het instructieboek op schoot alle mogelijkheden van de trekker te ontdekken, vooral voor wat betreft het wendakkermanagement. Als je daar niet van houdt, kies je beter voor de standaardversie. Jammer is ook dat de airco nog niet voorzien is van een climate-control. Volgens SDF zit die er aan te komen.

Stage 3

De Stage 3 commonrailmotor van Deutz vervangt de Stage 2 met de individuele pompverstuivers. De uitlaatdemper is nu een onderdeel van de pijp en vervangt de demper onder de motorkap, waardoor het

daar minder warm wordt en er meer ruimte is voor het luchtfilter. De M600-serie bestaat naast de nominaal 114 kW (155 pk) sterke M620, uit de 600 (89 kW/121 pk), de 610 (97 kW/132 pk), de 640 (125 kW/171 pk) en de 650 (133 kW/181 pk). De huidige uitlopende 'oude' Mk3-serie is nog tot eind juni te bestellen. Op beide typen is op de achteras rubber in de maat 650/65R38 standaard.

Van 150 naar M620

De Agrotion 150 van Deutz-Fahr dankt zijn verkoopsucces aan een eersteklascabine in combinatie met praktische techniek en een scherpe prijs. De nieuwe M620 is de vierde generatie. Aangezien de sterke kanten van deze trekker ongewijzigd blijven en de cabine prima bij de tijd is, is er alle reden om aan te nemen dat de M620 het verkoopsucces van de 150 voort zal zetten. Mogelijk dat de prijs een drempel opwerpt: ruim vijf mille extra poets je niet maar zo weg. Wel krijg je daarvoor 5 pk erbij, mechanische cabinevering, soepeler voorasvering, armleuningbediening en, volgens Same Deutz-Fahr, een lagere geluidsdruk.

Deutz-Fahr Agrotion M620 in detail



Het koelpakket op de M620 vouwt makkelijk uit en is dan probleemloos te reinigen.



De Agrotion M620 volgt de Agrotion 150 op en heeft nominaal 5 pk meer.



De M is te herkennen aan de groene onderplaten bij de radiator, de dikke uitlaat en aan het witte dak. Ook binnenin is het dak lichter, waardoor de cabine nog ruimtelijker overkomt dan hij al deed.