

Kleintje traploos

Deutz-Fahr Agrofarm TTV eindelijk klaar

Trekkerbouwer Deutz-Fahr komt in navolging van Fendt met een trekker met een traploze versnellingsbak in de vermogensklasse rond 75 kW (100 pk). De gemakkelijke bediening is het grootste pluspunt van de in Italië gebouwde trekker.



Technische gegevens

Merk	Deutz-Fahr
Type	Agrofarm TTV 430
Motor	TCD 20102 L04
Vermogen bij nominaal toerental	80 kW (109 pk)
Cilinders	4
Transmissie	SDF-cvt
Max. snelheid	40 km/h
Aftakas	540/540E/1.000 of 540/540E/rijftakas
Hydraulische opbrengst	58 l/min bij 190 bar, 93 l optie
Hefvermogen	5.300 kg of 6.200 kg met extra hefcilinder
Gewicht	4.825 kg
Prijs	75.400 euro

Wie op zoek is naar een trekker rond 100 pk met een traploze transmissie heeft niet veel keuze. Alleen de Fendts uit de 200 en 300 Vario-series vallen in die vermogensklasse. Tot nu toe. Want vanaf september kan ook Deutz-Fahr zo'n cvt-trekkertje leveren. Dan staat eindelijk de Agrofarm TTV in twee modellen bij de dealer. Eindelijk, want een prototype van de trekker was twee jaar geleden al tijdens de Agritechnica te zien. Aan de buitenkant is de traploze Agrofarm net zo speels als zijn broertjes met een gangbare transmissie. Van achterhef tot voorwiel zijn ze 4,15 meter lang. Dat is net zo lang als een trekker uit de Fendt 300-serie. De Deutz-Fahr 420, het kleinste model uit deze in Italië gebouwde Agrofarm TTV-serie heeft

een motorvermogen van 73 kW (99 pk). De tweede is de 80 kW (109 pk) sterke 430. Beide trekkers hebben een elektronisch geregelde viercilinder Deutz 2012 motor met turbo en intercooler onder de ranke motorkap. Fendt gebruikt een even grote Deutz viercilinder in de 300-trekkers, maar die beschikt over vier kleppen per cilinder en common rail. Maar genoeg vergeleken.

Snel gewend

Moedermaatschappij Same Deutz-Fahr ontwierp de compacte T5100 TTV transmissie speciaal voor kleine trekkers. Die bestaat uit een mechanische tweetraps powershifttransmissie die is gekoppeld aan een hydrostatisch deel. Daarnaast zijn er twee mechanische geschakelde groepen: een veld- en een transportgroep. Bij een rijnsnelheid tussen 5 km/h en 15 km/h in de veldgroep en 10 en 30 km/h in de transportgroep is de bak zo goed als mechanisch aangedreven. Op lage snelheid en op topsnelheid, afhankelijk van de gekozen groep 24 of 40 km/h, is de aandrijving juist meer hydrostatisch. De bediening van deze traploze bak is eenvoudig. Het vergt weinig tijd. Met een drukknopje op het rechterzijpaneel kies je de rijstrategie. Dat kan 'manual' zijn, waarbij het gaspedaal het motortoerental en tegelijkertijd de rijnsnelheid bepaalt. Kies je voor de aftakasmodus, dan doe je het werk met een constant toerental. De rijnsnelheid pas je vervolgens met het voetpedaal aan. En kies je voor de automodus, dan bepaal je de rijnsnelheid met het voetpedaal, waarna de elektronica er het juiste motortoerental bij zoekt. Dat is dan ook de instelling die bij het meeste werk past. Kies vervolgens met de omkeer-

hendel onder het volledig verstelbare stuur, de juiste rijrichting en je kunt op pad. Wij probeerden dat met een 430 TTV en een rotorkoepel op een perceel zware Italiaanse klei. Om de hef te laten zakken, tik je een handige groene flipper voorop de armleuning naar voren. De hef zakt tot de ingestelde diepte. De aftakas gaat aan. Omdat ASM, een eenvoudig kopakkermanagementsysteem, is geactiveerd, schakelen de vierwielaandrijving en het differentieelslot. Vervolgens druk je twee keer op de cvt-knop en de trekker gaat

Een beetje krap, maar wel traploos

met geprogrammeerde snelheid rijden. Wil je sneller rijden? Met een tikje tegen het grijze flippertje voorop de armleuning gaat de trekker steeds 0,1 km/h sneller rijden. De nu ingestelde waarde ligt meteen vast en is op het lcd-schermpje in de rechtercabine stijl te zien. Met de oranje schuifhendel in de armleuning kun je het motortoerental en dus ook het aftakastoerental bijstellen. Met de eco/power-draaiknop bepaal je hoeveel het motortoerental mag terugzakken om het werk bij de ingestelde snelheid te mogen doen. Of eigenlijk: hoe zuinig de trekker rijdt. Met name bij zwaar aftakaswerk zorgt een fikse draai richting power ervoor dat er altijd voldoende vermogen beschikbaar is. Het motortoerental mag dan maar 40 toeren zakken. Draai je de knop tijdens transport

naar eco, dan zou je zo'n 20 procent aan brandstof besparen omdat het motortoerental bij maximumsnelheid met 400 toeren tot 1.800 zakt. Aan het eind van de werkgang til je de hef en de transmissie schakelt automatisch van pto- naar automodus. Op de kopakker kun je met het voetpedaal rijden. Rij je te ver de kant in, haal de voet van het pedaal en de trekker komt in actieve stilstand.

Cabine kan beter

Nu we de bediening doorhebben, bekijken we de trekker nog eens goed. In de armleuning zijn de meest belangrijke bedieningselementen te vinden. Zoals we van Deutz-Fahr gewend zijn, zijn alle knoppen, flippers, hendels en schakelaars met kleuren gecodeerd. Blauw is hydrauliek, groen de hef-inrichting en geel de transmissie. Deed iedere trekkerfabrikant het maar zo netjes. De cabine is licht, er zijn slechts vier stijlen, er is veel zicht, ook naar boven, de voorruit kan open en het dashboard en zelfs de spijlen van het stuur zijn groen gekleurd. Daarmee oogt de cabine speels zonder kinderachtig te zijn. In je eentje kun je er ook prima in werken. Voor 310 euro krijg je een fikse en stevige rijdersstoel, maar je moet klein zijn om daar lekker op te zitten. Bij het uitstappen kun je niet om de uitgeklapte stoel heen. Ook het ontbreken van ruime opbergvakken toont dat de cabine krap is. Maar goed, het is dan ook een compacte trekker. Gelukkig is de optionele airco naar de achterrand van de cabine verhuisd zodat een lange chauffeur niet meer tegen de dakrand aankijkt. De cabine is bij volgas met 75 dBA niet fluisterstil. Ronduit handig is een draaiknop op de omkeerhendel. Daarmee stel je



De traploze transmissie bedien je met een paar oranje gekleurde knoppen in de armleuning en met een draaiknop op het rechterconsole. 1: handgas; 2: geheugen motortoerental; 3: cruisecontrol; 4: flipper rijnsnelheid rijnsnelheid; 5: flipper hef; 6: frontaftakas; 7: achteraftakas; 8: automatische pto; 9: bediening kopakkermanagement; 10: draaiknop eco/power-stand; 11: bediening hydrauliek; 12: bediening hef; 13: doorstroomtijd hydrauliek.

de mate van aangrijpen in. Het hydraulische systeem levert met een dubbele pomp maximaal 93 liter olie per minuut. Er zijn maximaal vier dubbelwerkende ventielen. De oliestroom is bij alle vier traploos te regelen en bij twee is ook de tijd in te stellen. Ook het maximale hefvermogen van 6.200 kg, dat alleen haalbaar is met veel gewicht in de frontheft, mag er zijn. Al met al is de in Italië gebouwde Deutz-Fahr Agrofarm TTV 430 een leuke trekker met een eenvoudig te bedienen traploze transmissie. De trekker staat voor 75.400 euro in de

Nederlandse prijslijst, 16 procent meer dan een gangbare Agrofarm met powershifttransmissie, maar ruim 10.000 euro goedkoper dan de Fendt 312 Vario. Of de Deutz-Fahr lang van dat voordeel kan genieten is de vraag. De concurrentie, met name New Holland, zit niet stil.

Op LandbouwMechanisatie.nl is een korte impressie van de nieuwe Deutz-Fahr Agrofarm TTV te zien.

Internet > www.landbouwmechanisatie.nl

Deutz-Fahr Agrofarm TTV 430 in detail



De Agrofarm TTV trekkers zijn voorzien van een elektronisch geregelde Deutz viercilinder. De motorkap gaat in een stuk open.



Er zijn maximaal vier elektrisch bediende dubbelwerkende ventielen beschikbaar op de traploze Agrofarm.



Op de omkeerhendel zit een knopje waarmee je de mate van aangrijpen van de omkeer kunt instellen. Handig bij voorladerwerk.

De hef, die met een hulpcilinder maximaal 6.200 kg kan tillen, is te bedienen met knoppen op het spatbord. De aftakas overigens ook.



Je kunt tussen de veld- en transportgroep kiezen met de hendel rechts naast de bestuurder. De trekker moet dan wel stilstaan.



Het interieur van de Deutz-Fahr Agrofarm TTV cabine oogt fris, zoals we van de trekkerbouwer gewend zijn. De cabine is wat krap.