TEKST *Henk Beunk* FOTO'S *Jan Willems en Albert van der Horst*

Valtra T154 Active

Luxe kracht

Valtra heeft 'your working-machine' als slogan. Dat vertalen met 'werkpaard' doet de T154 tekort: deze nieuwe 180 pk zescilinder heeft een slimme powershift en een comfortabele cabine. Hij is als 'actieve' Fin bijzonder goed doordacht.

Scan de foto en bekijk de video
Voor uitleg, zie pagina 37

De T4 is de jongste creatie van Valtra. De serie loopt met zes typen van de T144 tot de T234. De tweede uit die rij is de T154. Die heeft een zescilinder motor met 6,6 liter inhoud. Het maximumvermogen zonder boost bedraagt 165 pk. Met de extra power erbij loopt het op tot 180 pk, oftwel 132 kW. Elke T4 heeft drie uitvoeringen: Active (die wij hadden), Versu en de Direct. Die laatste heeft een cvt. De Active en de Versu hebben een vijftraps powershift met vier of zes groepen. De Versu combineert dat met elektronisch aangestuurde hydrauliek. Onze Active bedient de oliestroom gewoon met hendels.

Puike transmissie

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. Dat is handig bij transport en bij veldwerk. De elektronica past zelf het toerental aan, waardoor je schokloos overgaat. Via het scrollwieltje is de bak te rijden als een echte cvt. Valtra noemt dat de powershift-revolutie. Dit schakelgemak werkt uiteraard niet als de klus een constant toerental vraagt. De twee kruipgroepen (optie) doen niet mee in de automatiek. 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 jammer, of sterker gezegd: een gemiste kans. De snelheid verschijnt digitaal in de rechter A-stijl. Achteruit gaat 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 krijgen. Handig is het toerental-oproep-knopje. 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 de ingewijde weet dat het de snelbediening van de hef is. In de versnelling kun je de T4 met de voetrem tot staan te brengen zonder dat de motor afslaat. Dat is handig bij transport. Als je dan op een helling even de voor-achteruit-hendel in de P drukt en dan weer in de voor-uit, dan blijft de trekker staan tot je weer gas geeft. Deze 'actieve stilstand' is een knap staaltje werk van Valtra. 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.

De powershift van de T4 gedraagt zich als een cvt

(vervolg op pagina 53)



"We rijden de powershift als een cvt."

Martinus, Sybren en Willem (vlnr) zijn als loonbedrijf Gebr. Jelgerhuis vooral actief in het grondverzet. Ze maken per trekker (ze hebben ook nog een Valtra T170) ruim 1.000 uren per jaar. De nieuwe T194 Active is sinds half juni actief. Ze ruilden er een Fendt 920 Vario uit 2001 op in.
De T4 doet enerzijds transportwerk met de dieplader (waarop een rupskraan staat) en anderzijds dumperwerk of kilveren. De aftakas speelt bij dat werk geen rol. Op de stand automatisch gedraagt de powershift zich dan via een aanpassing van het toerental als een cvt. Werkelijk iedere snelheid is te rijden. Combineer dat met de relatief hoge eigen massa van de T194 (er zijn wielgewichten gemonteerd) en de stille cabine en je hebt volgens Jelgerhuis een ideale krachtbron voor trekwerk. Ook als 'contragewicht' voor de dieplader is de T194 een puike trekker. Daarbij laten zich dan ook de hoge top (de T4 is wat gekieteld) en de vooras- en de cabinevering gelden.
De broers zijn blij met het koelboxje dat ze als optie lieten monteren. Verder is de trekker op de fronthef met frontaftakas na in grote lijnen standaard. Aan het Bose soundsystem was geen behoefte. Wel aan dikke banden: achter 710/75R38 en voor 600/65R28. Wat betreft de kleur van de T4 is er voor de broers maar één echte: bordeauxrood.

Uurkosten Valtra T154

over 8 jaar bij 500 draaiuren/jaar

Bruto-aanschafwaarde	€ 131.314	
Nettowaarde geschat -30%	€ 91.920	
Restwaarde na 8 jaar 35%	€ 32.172	
Afschrijving totaal	€ 59.748	
Afschrijving per jaar	€ 7.469	
Afschrijving per draaiuur		€ 14.94
Renteverlies per jaar:		
5% gemiddeld geïnvesteerd vermogen (91.920 + 32.172) : 2 à 5%	€ 3.102,30	
Per draaiuur		€ 6,20
Verbruik per uur: 60% van gemiddeld max. vermogen en max. koppel (35.5 + 30,1) : 2 = 32,8 x 60% à	€ 1,15	
Per draaiuur		€ 22,63
AdBlue 5% van 19,68 liter à 50 cent		0,49
Stalling en verzekering: 2% van nettowaarde		
Per draaiuur		€ 3,68
Reparaties: 2,5% van nettowaarde		
Per draaiuur		€ 4,60
Periodieke onderhoudskosten: filters, olie, koelvloeistof e.d.		
Per draaiuur		€ 1,71
Totale kosten per draaiuur		**€54,25**

Motor en brandstof ++/++

De 6,6 liter Agco zescilinder houdt 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 van de laatste vijf trekkers. Ook in deellast is het verbruik laag. In de dieseltank kan 380 liter; in de AdBlue-tank 70 liter.



Sleutel nodig voor motorkap

Omwille van de veiligheid en om vandalisme tegen te gaan, is de motorkap enkel te openen met de contactsleutel. Die sleutel komt alleen maar vrij als de kap weer op slot zit.

Transmissie en aftakas +/o

De vijftraps powershift met zes groepen kan automatisch schakelen en heeft een actieve stilstand. Bij puur trekkrachtwerk kun je hem traploos rijden. Bij nominaal 2.100 toeren ligt de topsnelheid op 53 km/h. De bediening van het handgas kan beter. Bij de aftakas zijn er maximaal drie toerentallen: je moet kiezen uit 540 E of 1.000 E. Rijafhankelijk is een optie. De draaicirkel is normaal van grootte.



Praktisch pienter pookje

Eén tik naar voren of naar achteren is één stap. De kleine knopjes zijn voor de groepen. Met het pookje naar rechts schakelt de bak zelf. Rechts het scrollwieltje voor traploos.

Hef en hydrauliek ++/–

De hef tilt bovenin volgens onze meting 9.830 kg, bijna tien ton. Dat is veel. Onderin is het 410 kg minder; ook prima. Over de topstang is net als over de stabilisatie goed nagedacht. De hydrauliek heeft vier mechanisch bediende ventielen. Ten opzichte van het aftakasvermogen van 122,9 kW mag de opbrengst aan de snelkoppelingen (80 l/min) wel wat hoger zijn. Een grotere pomp is een optie.



Buitenbediening voor de hef

De hef heeft aan weerszijden op het spatbord buitenbediening. Die doseert uitermate subtiel. Buitenbediening voor hydrauliek of voor de aftakas heeft de Active niet.

Onderhoud en kosten +/o

De kunstof motorkap moet je met de sleutel openen. De kap weegt weinig en opent ver. Ook de kunststof zijpanelen hebben weinig om het lijf. De diesel- en de AdBlue-tank zitten linksvoor de cabine. Voor de transmissieolie (inclusief de achterbrug) en de hydrauliekolie zijn er peilglazen. De motorolie is elke 600 uur aan verversing toe. Bijzondere onderdelen zijn bij Valtra pittig geprijsd.



Goed nagedacht over onderhoud

De koelers zijn makkelijk uit te klappen en dus makkelijk te reinigen. Ook de verschillende filters en vulopeningen zijn goed bereikbaar. De service kent stappen van 600 uur.

Cabine en comfort +/++

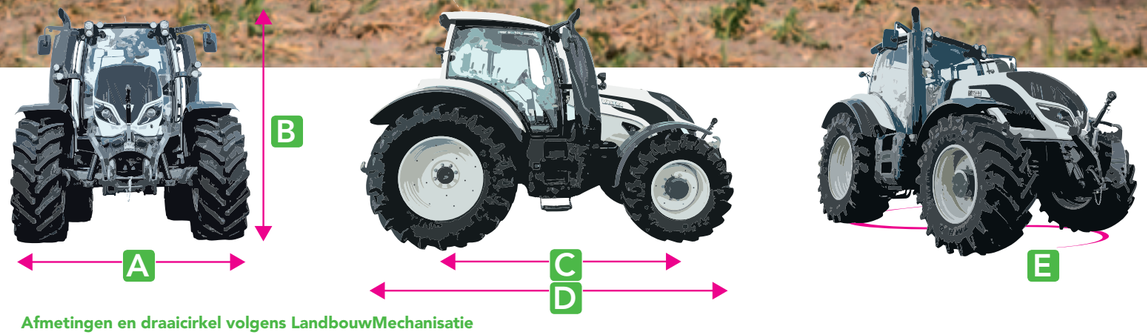
De cabine heeft veel lengte en hoogte en een normale breedte. De Grammer-stoel MSG 95 AL en de rechterarmleuning zijn veelzijdig verstelbaar. Er is een prima bijrijderszitting. Ingeklapt is de rugleuning een tafeltje, inclusief een klem om papieren vast te houden. Zolang de ruiten dichtblijven is de geluidsdruk laag. Een professioneel geluidssysteem van Bose, inclusief 'subwoofer' is een optie.



Nieuwe cabine met veel plussen

De luchtinlaat en de uitlaat staan los van de A-stijl en zijn afgeplat in de kijkrichting. Ze hinderen het zicht nauwelijks. De achterzijde van het cabinedak zit op 309 cm hoogte.

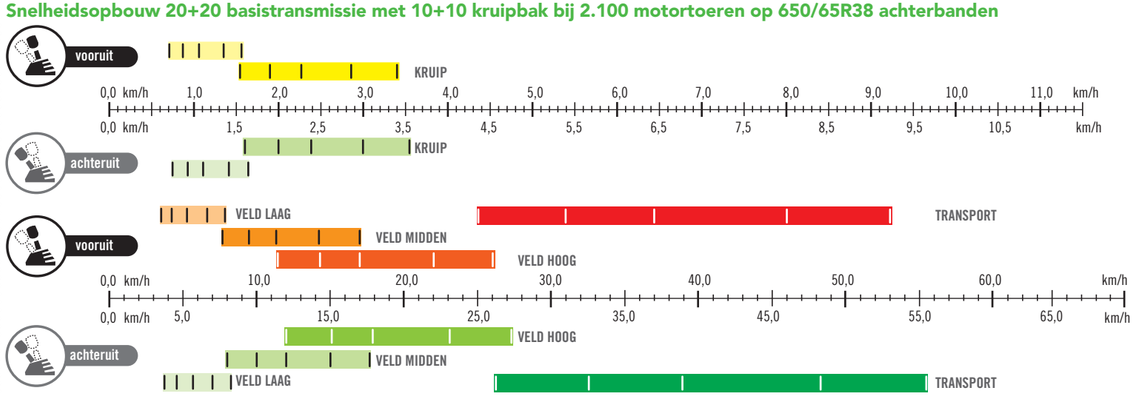




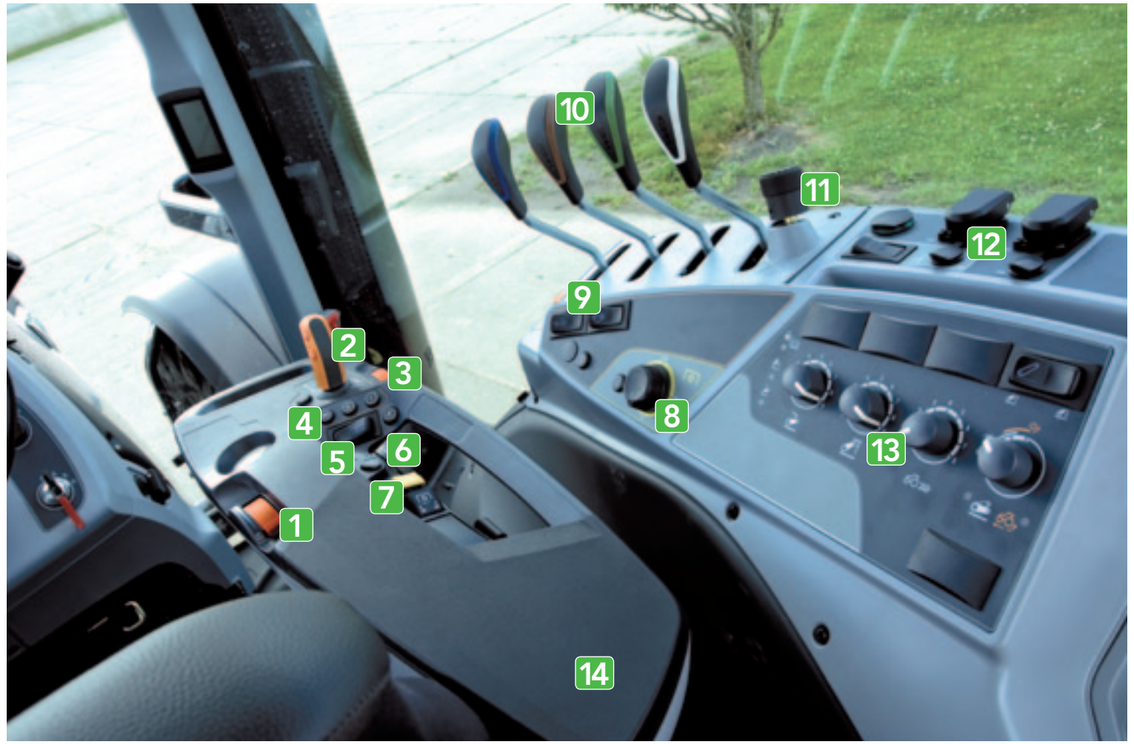
Afmetingen en draaicirkel volgens LandbouwMechanisatie

[A] Maximale breedte: 257 cm
[B] Maximale hoogte: 309 cm
[C] Wielbasis: 2995 mm
[D] Maximale lengte: 534 cm met fronthef
[E] Draaicirkel 2WD: 12,1 m
Draaicirkel 4WD: 13,1 m

Snelheidsopbouw 20+20 basistransmissie met 10+10 kruipbak bij 2.100 motortoeren op 650/65R38 achterbanden



Standaard combineert de T154 z'n vijftraps powershift met vier groepen. De bak is dan een 20+20. Als optie is er de 30+30. Er komen dan twee kruipgroepen bij. In de veldgroep midden en in de veldgroep hoog zijn er drie doublures. Die hadden beter iets kunnen verspringen. In de drie veldgroepen en in de transportgroep kan de powershift zelf schakelen en zich via aanpassen van het motortoerental gedragen als een cvt.



^ **Bediening op rechter armleuning en op console**

[1] Het handgas. Het pientere pookje [2] voor de powershift, de groepen en de schakelautomatiek. Het scrollwieltje [3] om de cruise-controlsnelheid aan te passen. [4] Knopjes voor voorkeursnelheden. Snelbediening [5] voor de hef (Auto Control). Draaiknop [6] voor positieregeling van de hef. In- en uitschakelen [7] van de aftakas. Elektronische toerenkeuzeknop [8] voor de aftakas. Tuimelschakelaars [9] (automatisch of permanent) voor vierwielaandrijving en differentieelsloten in voor- en achteras. Vier bedieningshendels [10] met goede kleurcodering voor vier dubbelwerkende ventielen. Doorstroomregeling [11] voor één ventiel. Voedingen [12] voor elektrische bediening van buitenwerkende functies. Instelknoppen [13] voor de hef achter met onder meer daalsnelheidsregeling, hoogtebegrenzing, transportdemping en keuze tussen trekkracht en positie. [14] In hoogte verstelbare armleuning.



^ **Prima rondomzicht**

Naar voren, naar boven en naar opzij: in alle richtingen is het zicht vanuit de cabine goed. De ruitenwisser gaat bijna driekwart rond.



^ **Goed doordacht onderhoud.**

De gereedschapskist, de accu en een opbergvak zitten rechts netjes weggewerkt achter een afsluitbaar deurtje.



^ **Pneumatische voorasvering**

De T154 is als optie te voorzien van een luchtgeveerde vooras met stabilisators. Het rijcomfort staat op een hoog niveau.

De achterzijde belicht

[**1**] Buitenbediening voor de hef. [**2**] Achterbanden 650/65R38. Goede stabilisatie [**3**] met pen-/gatverstelling. Hefkracht [**4**] van bijna tien ton. Goed [**5**] doordachte topstang. Snelkoppelingen [**6**] voor vier dubbelwerkende ventielen. Power beyond [**7**], een drukloze retour en een leiding voor loadsensing. De snelverstel wagentrekhaak [**8**] heeft zes standen. De aftakas [**9**] met zes splines. [**10**] Zwaaiende trekhaak en kieperknobbel. [**11**] Bodemvrijheid 41 cm.



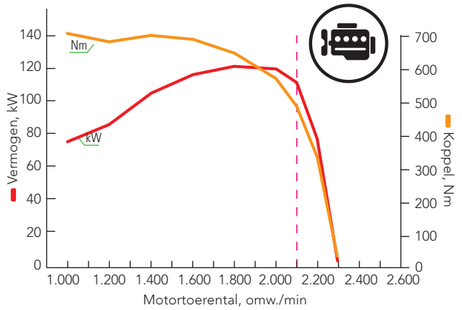
Valtra T154 Active: testfeiten en technische info

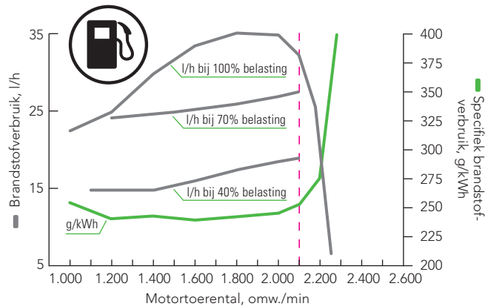
Meetgegevens LandbouwMechanisatie

Aftakasvermogen maximaal	122,9 kW bij 1.950 omw./min
met specifiek brandstofverbruik	244 g/kWh
Aftakasvermogen nominaal	108,5 kW bij 2.100 omw./min.
met specifiek brandstofverbruik	252 g/kWh
Draaimoment maximaal	705 Nm bij 1.450 omw./min.
met specifiek verbruik	237 g/kWh
Koppelstijging (bij toerendaling)	43% (31%)
Inhoud specifiek	54 cm³ per kW aftakasvermogen
Hydrauliekopbrengst maximaal	80 l/min. via één ventiel
Oliedruk maximaal	205 bar
Hydraulisch vermogen maximaal	23,1 kW (77 l/min. bij 180 bar)
Hefkracht maximaal	9.460 daN met 110 mm cilinders
Geluidsniveau volgas	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
Brutoprijs getest excl. btw	131.314

Technische gegevens opgave fabrikant

Motormerk en -type	Agco 66 AWF
Cilinderaantal en -inhoud	zes, 6,6 liter
Vermogen maximaal	132 kW (180 pk) 1.900 toeren + boost
Vermogen nominaal	geen opgave
Draaimoment maximaal	750 Nm met boost bij 1.500 toeren
Inhoud dieseltank	380 liter (AdBlue-tank 70 liter)
Transmissie	vijftraps powershift met 4 of 6 groepen
Aftakas	540/1.000 met 540 E of 1.000 E
Hydrauliekopbrengst pomp	115 of 160 l/min
Oliedruk maximaal	200 bar
Hydrauliekventielen	vier, mechanisch (standaard twee)
Hefkracht	8.100 of 9.500 daN (100 of 110 mm cil.)
Transmissie- en achterbrug-olie	74 liter, verversingstermijn 2.400 uur
Hydrauliekolie	62 liter, verversingstermijn 1.200 uur
Motorolie	19 liter, verversingstermijn 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





De koppelkromma heeft z'n (praktische) maximum bij 1.450 toeren en zakt dan richting stationair iets om vervolgens weer te stijgen. Bij 1.000 toeren is het koppel net zo hoog als bij 1.450. Bij het maximum vermogen van 122,9 kW via de aftakas ligt het verbruik op 35,5 liter per uur.

De T154 vergeleken met twee concurrenten



Valtra T154 Active

Motor Agco zescilinder 6,6 liter
Vermogen max. pto 122,9 kW 1.950 tpm
• bij verbruik 244 g/kWh
Koppel max. pto 705 Nm bij 1.450 tpm
• bij verbruik 252 g/kWh
Transmissie 20+20 of 30+30, 5-traps PS
Aftakas 540, 1.000 met 540 E of 1.000 E
Gewicht 7.770 kg zonder ballast
Brutoprijs getest excl. btw 131.340 euro

** Gegevens LandbouwMechanisatie-trekkertest 09/2015*



Landini DualPower 6-175

Motor FPT viercilinder 4,5 liter
Vermogen max. pto 111,7 kW 1.900 tpm
• bij verbruik 259 g/kWh
Koppel max. pto 617 Nm 1.550 tpm
• bij verbruik 254 g/kWh
Transmissie 24+24 of 40+40, 4-traps PS
Aftakas 540, 540 E, 1.000, 1.000 E
Gewicht 7.110 kg incl. 540 kg frontballast
Brutoprijs getest excl. btw 90.368 euro

** Gegevens LandbouwMechanisatie-trekkertest 06/2015*



Fendt 716 Vario

Motor Deutz zescilinder 6,1 liter
Vermogen max. pto 108,9 kW 1.750 tpm
• bij verbruik 244 g/kWh
Koppel max. pto 694 Nm 1.450 tpm
• bij verbruik 235 g/kWh
Transmissie continu variabel
Aftakas 540, 540 E, 1.000
Gewicht 7.500 kg incl. fronthef en -pto
Brutoprijs getest excl. btw 187.255 euro

** Gegevens LandbouwMechanisatie-trekkertest 10/2013*

(vervolg van pagina 48)

Dat geeft, 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 differentieelsloten 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. 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'. Dat moet je weten. 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.

> Een lange wielbasis met een normale draaicirkel.

Comfortabel werken

In- en uitstappen gaan prima. Wel steekt de onderste trede iets buiten de achterband uit. Het zicht rondom en op een voorlader is perfect; daar kan geen concurrent aan tippen. Ook voor de ruitenwissers verdient T4 een compliment. Verder is deze Valtra op het lage stationaire toerental ongehoord stil: we noteerden slechts 55 dB. Als de ruiten dichtblijven, blijft het niveau laag. Met de achterruit open en volgas loopt het op naar bijna 80 dB. Een koelboxje linksachter met een eigen (uitschakelbare) ventilator is een optie. Achter de stoel is ruimte voor een grotere koelbox.

In het kort

Valtra zet met de T4 Active een knappe trekker in de markt. Hij werpt weinig drempels op en er is prima mee te werken. Dat belooft wat voor de Versu (met elektronische hydrauliek) en voor de Direct (met cvt). De kwaliteit van de T4 is hoog en Valtra biedt vijf jaar 'zekerheidsgarantie'. Bijzondere kosten zijn dan voor een gunstig tarief mee te verzekeren. Los daarvan 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. Voor puur trekkrachtwerk hindert het niet. Dan rij je de Active als een cvt. Een typische Valtra-optie is de achteruitrij-inrichting Twin Trac. Die heeft nu een verplaatsbaar stuurtje en meer ruimte voor de voeten. Typisch Valtra zijn ook de vele kleuren waarin de T4 leverbaar is. Wit vinden wij het mooist. ◄