

Deutz-Fahr Agrotron 6185 RCshift

# Smaakvol

De Europese emissieregels eisen schonere motoren en dus moest ook de nog bijdetijds ogende 6-serie van Deutz-Fahr eraan geloven. Behalve de motor pakte de fabrikant ook de powershiftbak, de voorasvering en het design van de trekker aan. Het resultaat mag er zijn.



**T**rekkerfabrikanten hebben de afgelopen jaren allemaal hun modellen moeten aanpassen of zullen dit op korte termijn moeten doen. Stage 4 is de emissienorm waaraan de motoren moeten voldoen. Sommige fabrikanten kiezen ervoor om alleen de motor aan te passen. Maar niet Deutz-Fahr. De Duitse fabrikant nam de Agrottron 6- en 7-serie rigoureuus onder handen. En dat zie je aan buitenkant. Designbureau Italdesign Giugiaro ontwierp een smaakvolle kunststof motorkap die qua vormgeving aansluit bij het ontwerp van de 2,5 jaar geleden geïntroduceerde 9-serie. Het smaakvolle motorkapontwerp in combinatie met de bekende MaxiVision-cabine verraadt de Italiaanse wortels van het moederconcern SDF. Identiek aan de 9-serie is verder dat er geen fysiek contact meer is tussen de cabine en de motorkap. Trillingen en warmte van de motor worden daardoor niet doorgegeven aan cabine. En dat komt het comfort ten goede, belooft Deutz-Fahr.

**Eén zescilinder**

De nieuwe Agrottron 6-serie telt zes modellen met een maximumvermogen van 115 tot 166 kW (149 tot 226 pk). Dat is één type meer dan voorheen. De nieuwe 7-serie telt daarentegen nog maar twee in plaats van drie modellen. De nieuwe 7230 levert 166 kW (226 pk) en het topmodel, de 7250 levert maximaal 181 kW (246 pk).

Het vermogen halen de zescilinders uit de 6- en 7-serie allemaal uit dezelfde zescilinder Deutz-

motor met een inhoud van 6,1 liter. Met een combinatie van de emissietechnieken EGR, SCR en DPF slaagt Deutz-Fahr erin te voldoen aan de Stage 4-emissie-eisen. De motor zou zelfs al voorbereid zijn op het volgende emissie-niveau: Stage V.

De viercilinders uit de 6-serie worden komend voorjaar vernieuwd. Tot die tijd blijven de oude viercilinders nog leverbaar.

Alle trekkers uit de nieuwe 6-serie kunnen geleverd worden met de bekende traploze TTV-versnellingsbak. Maar de powershiftbak voor de 6-serie, die Deutz-Fahr samen met ZF ontwikkelde, is nagelnieuw. Deze bak telt dertig versnellingen vooruit verdeeld over vijf groepen. Zeventien versnellingen vallen in het voor het veld belangrijke snelheidsbereik tussen 5 en 15 km/h. Per groep heeft de bak zes trappen – tenminste, zolang je vooruitrijdt. Rijd je achteruit dan zijn er binnen elke groep nog maar drie trappen, zodat het aantal achteruit-

Het smaakvolle ontwerp verraadt de Italiaanse wortels van het SDF-concern

versnellingen beperkt blijft tot vijftien. Kies je voor de bak met superkruipversnellingen dan krijg je 54 versnellingen voor- en 27 versnellingen achteruit vanaf een snelheid van 390 meter per uur.

Op verzoek plust Deutz-Fahr de nieuwe ontwikkelde powershiftbak op tot een zogeheten RCshift-transmissie. De basis van de bak – en het aantal versnellingen – blijft hetzelfde, maar de RCshift-transmissie beschikt over veel meer ingebouwde schakelautomatiek. Zo kun je kiezen voor drie rijstrategieën: manueel, half-automatisch en volautomatisch. In de manuele stand bepaal je zelf het schakelmoment. De halfautomatische stand is vooral interessant voor aftakaswerk waarbij het toerental constant moet blijven.

In de automatische stand schakelt de trekker zelf op en terug naarmate je het gaspedaal verder intrapt op juist loslaat. In de volautomatische stand kun je met een draaiknopje nog kiezen voor Eco of Power en alles daar tussenin. In de eerste stand schakelt de trekker al bij een laag toerental automatisch over naar een hogere versnelling, zodat het brandstofverbruik binnen

de perken blijft. Het andere uiterste (volledig Power) is meer geschikt voor zware grond-bewerking. Uiteraard kun je 50 km/h rijden bij slechts 1.447 motortoeren, 40 km/h is mogelijk met slechts 1.160 motortoeren.

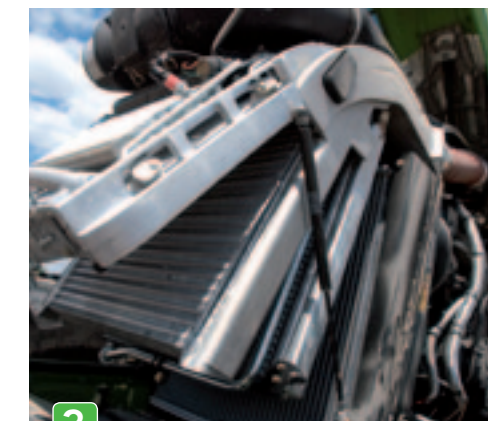
In het veld schakelt de Agrottron 6185 RCshift waarmee LandbouwMechanisatie in Duitsland reed, uitstekend. Vooral binnen de groep verlopen de overgangen betrekkelijk snel en soepel. Moet de trekker naar een volgende groep overschakelen, dan heeft de bak wel wat meer bedenktijd nodig.

Opmerkelijk is dat RCshift-bak geen zogeheten Stop & Go-functie heeft, een luxe die de fabrikant wel op andere trekkerseries levert. Wel is er een koppelingsknopje op de multihendel. Een en ander betekent dat de gekoppelde rempedalen niet fungeren als koppelingspedaal. Trap je de gekoppelde rempedalen in, dan smoor je dus uiteindelijk de motor.

In de cabine zijn de verschillen tussen de 6-serie met een traploze TTV-bak en één met de nieuwe RCshift-transmissie minimaal. De enige verschillen zijn het koppelingsknopje en de mechanische handrem (beide heeft de TTV-versie niet). De TTV-modellen zijn uitgerust met een elektronische parkeerrem die op de remschijven van de achterwielen werkt. Deze elektronische parkeerrem wordt automatisch aangetrokken als je van de stoel stapt en gaat er automatisch weer af als je de rijrichtingshendel in de voor- of achteruitstand zet. Standaard wordt de 6-serie geleverd met een Bosch-hydrauliekpomp die 84 liter per minuut levert. Optie is een loadsensingpomp die maximaal 120 of 160 liter met minuut levert. De hef-inrichting tilt volgens de fabrikant 9.200 kg. De nieuwe geïntegreerde frontheinrichting tilt bijna 5,5 ton.

**Voorasvering**

De nieuwe 6-serie wordt op verzoek geleverd met nieuw ontwikkelde voorasvering die is voorzien van drie dempingsniveaus (antidruk- en antistijg-systeem, volledige vering en geheel vergrendeld). De voorasvering heeft twee lange armen die achter de vooras scharnieren en dan onder de vooras door aan de voorzijde zijn verbonden met twee hydraulische cilinders die voor de feitelijke demping zorgen. Voor nog meer comfort kun je trekkers uit de 6-serie uitrusten met mechanische of – als je nog meer luxe wenst – pneumatische cabinevering. Het comfort is dan tiptop in orde, ook als je met een snelheid van pak ‘m beet 50 km/h over het perceel rijdt. De grootste modellen (6205 en 6215) kunnen als optie worden uitgerust met droge schijfremmen op de vooras. ◀



Alsof de zon niet meer ondergaat

Werk dat je bij nacht doet, moet je ook bij nacht bekijken, is een gezegde dat je in boerenkringen nog wel eens hoort. Maar dat gezegde kan overboord met het nieuwe ledlampen-pakket dat leverbaar is op de Deutz 6- en 7-serie. Behalve de ledwerklampen rondom krijgt de trekker dan ook ledkoplampen. De optie levert een lichtcapaciteit op van maar liefst 40.000 lumen. Met zo'n bak licht op de trekker, maakt het voor de kwaliteit van het werk niet meer uit of je 's nachts of overdag aan het werk bent.

[1] Het design van de 6- en 7-serie sluit aan bij de eerder geïntroduceerde 9-serie. Italdesign Giugiaro tekende voor het ontwerp.

[2] Deutz-Fahr heeft de cabine alleen op details aangepast. Basis is nog steeds de MaxiVision-cabine met zes steilen.

[3] De koelers zijn volledig van aluminium. Voor onderhoud kun je de koelers eenvoudig naar voren halen.

[4] Deutz-Fahr ontwikkelde een nieuwe powershifttransmissie met 30 versnellingen voor- en 15 versnellingen achteruit.

[5] De armen van de voorasvering lopen onder de vooras door. Aan de voorzijde zitten de cilinders die voor demping zorgen.

[6] De cabine staat volledig los van de motor. Daardoor worden er geen trillingen en warmte doorgegeven aan de cabine.