

Articolo estratto da profi 6/2014

profi – Test trattori

## **Deutz-Fahr 6160.4 TTV:**

### **Di bella fattura**

Il Deutz-Fahr 6160.4 TTV, con la sua nuova cabina, ha un aspetto decisamente elegante. Ma a contare non è soltanto l'aspetto estetico – anche i “valori interni” hanno il loro peso. Noi di profi abbiamo messo sotto la lente d'ingrandimento l'estetica e le prestazioni, avvalendoci della collaborazione del Centro di prova della DLG.

### **Hubert Wilmer**

Cerchi di colore grigio matt, fasce cromate sul cofano, luci di marcia diurna a LED – quanto all'estetica il nuovo TTV con trasmissione a variazione continua della Serie 6 ha fatto un ulteriore passo in avanti rispetto ai trattori con cambio meccanico (profi 3/2014). La differenza più importante, oltre appunto alla trasmissione, è la cabina “MaxiVision” con bracciolo completamente ridisegnato e joystick multifunzione. Ma andiamo con ordine...

**Il “4” nella denominazione del modello significa** che sotto l'elegante cofano motore non lavora il sei cilindri (anch'esso disponibile), bensì il quattro cilindri TCD 4.1 L04 4V da quattro litri di cilindrata, per il quale Deutz-Fahr indica una potenza nominale di 113 kW/154 CV (secondo la Direttiva 2000/25/CE). E grazie al boost, si sale ad un massimo di 122 kW/166 CV nelle applicazioni con la presa di forza e negli spostamenti su strada ad una velocità superiore a 18 km/h. E grazie alla tecnologia SCR, il propulsore risponde alla normativa sulle emissioni stage IIIB (Tier 4i).

Al banco del Centro di prova della DLG, sono arrivati all'albero della PTO posteriore pur sempre 95 kW/129 CV a regime nominale di 2100 giri, che salivano addirittura a 102 kW/139 CV a potenza massima a 1700 giri. E con il boost, il motore aggiunge effettivamente una potenza extra: per l'esattezza si arrivava a 101 kW/137 CV a regime nominale e a ben 107 kW/146 CV a potenza massima – bene così!

Bene è l'avverbio giusto anche sul versante della caratteristica di potenza: una riserva di coppia del 41%/42% con una caduta giri motore solo del 29%, un range di potenza costante del 30% e una coppia di spunto fino al 118% sono tutti valori eccellenti!

**E il consumo di gasolio?** Se i 271 kWh / 268 g/kWh a regime nominale si attestano leggermente oltre la media, i 236 kWh / 237 g/kWh a potenza massima alla PTO sono assolutamente okay.

Ma le cose tornano a farsi interessanti sul versante delle applicazioni di traino: una potenza di trazione (senza boost) di quasi 81 kW/110 CV a regime nominale e di 89 kW/121 CV a potenza massima sono in ordine tanto quanto il consumo di carburante, rispettivamente pari a 314 kWh e 277 g/kWh. E il fatto che il 6160.4 TTV possa andare veramente a punti nelle misurazioni realistiche Powermix, dipende principalmente dalla presa di forza Eco: 276 g/kWh (+29,9 g/kWh di AdBlue) corrispondono al 6% in meno della media di tutti i trattori testati fino a questo momento!

**Non vanno altrettanto bene le misurazioni dei consumi su strada**, che trovate in esclusiva soltanto su profi: a 50 km/h (che la trasmissione a variazione continua ZF Eccom 1.5 raggiunge nel TTV a 1790 giri), il consumo sul percorso stradale, pari 647 g/kWh, è stato pur sempre dell'8,5% oltre la media attuale. A 40 km/h, invece, il TTV si comporta meglio con il suo regime ridotto a soli 1430 giri – qui il consumo pari a 631 g/kWh, era superiore alla media soltanto del 3,3%. Ciò malgrado, il serbatoio carburante potrebbe essere tranquillamente un po' più grande: i 210 litri bastano al massimo per otto ore se le applicazioni sono molto pesanti. I 28 litri di AdBlue sono sempre sufficienti per un pieno di gasolio, ancorché il consumo superi di oltre il 10% quello di carburante.

I “plus” riguardano le due memorie, di facile regolazione, del regime motore, anche se per poterle attivare con il nuovo joystick, bisogna memorizzarle nel “ComfortTip”. E bypassando i Tempomat con la leva di avanzamento, il valore memorizzato viene immediatamente modificato. Ma questa operazione potrebbe essere fatta con la massima semplicità, utilizzando la pratica manopola sulla nuova leva. Dobbiamo poi ribadire la nostra critica all'impossibilità di usare l'inversore in alternanza sia a sinistra che a destra. Volendo invertire la direzione con i tasti a destra, la leva a sinistra deve trovarsi in posizione “neutra”. Ci è invece

piaciuta molto la possibilità di regolare su cinque livelli la reattività del TTV quando si inverte la direzione di marcia, indipendentemente dall'impostazione dell'accelerazione.

**Ben riuscito è anche il freno di stazionamento, azionato da un motorino elettrico.** Il relativo pulsante sul bracciolo lo si utilizza raramente, in quanto il freno si attiva automaticamente quando il trattore rimane fermo per un certo arco di tempo oppure allo spegnimento del motore. E, ancora meglio, il freno si sblocca automaticamente preselezionando una direzione di marcia. Più facile di così non si può!

Le cose si complicano, invece, per il cambio delle modalità operative (Manuale, Automatica, PTO), per la selezione tra Eco e Power e per la regolazione dell'accelerazione. In primo luogo va osservato che i pulsanti sono posizionati sotto la protezione sul bracciolo. Ma a disturbarci ancora di più è stata l'assenza della funzione dell'acceleratore a pedale quando è attiva la presa di forza. E, non da ultimo, bisogna poi saperlo che le velocità di partenza sono liberamente regolabili per lo meno nel passaggio dalla modalità "Automatica" alla modalità "PTO" e viceversa.

**Non ne manca proprio nessuna: il 6160.4 TTV propone quattro velocità della presa di forza!** È pur vero che per inserirle servono due leve, ma in compenso sono pienamente utilizzabili tutti e quattro i rapporti; è inoltre presente una pratica funzione automatica per le operazioni a fine campo e non mancano nemmeno comandi esterni su entrambi i lati – è così che dovrebbe essere! Ma Deutz-Fahr dovrebbe ancora migliorare la gestione motore-trasmissione. Acquisendo ad esempio le velocità dei Tempomat con il pedale dell'acceleratore, di tanto in tanto si notano infatti degli strappi. E per mantenere con esattezza tali velocità, bisogna prestare attenzione alla giusta impostazione della forzatura motore (ad esempio 200 giri/min).

**Con una capacità di sollevamento di oltre 7 tonnellate,** Deutz detta nuove regole nella categoria dei quattro cilindri – qui non ci sono attrezzature che rimangano a terra. Lo stesso vale per l'impianto idraulico (con un proprio circuito dell'olio!): con la pompa assiale a pistoncini da 160 litri, disponibile a richiesta spendendo 700 euro, la DLG ha misurato un flusso di 164 l/min e una potenza idraulica di quasi 46 kW – ottimo!

Rimane solo la critica al sollevatore anteriore, i cui bracci inferiori dovrebbero abbassarsi di più. E naturalmente non ci è voluto molto perché la coppia del supporto del terzo punto si piegasse. Deutz-Fahr dovrebbe anche invertire il senso di rotazione della rotellina del regolatore dell'altezza, che intuitivamente gira nel senso "sbagliato".

**Tutte le valvole idrauliche prevedono una regolazione di flusso e tempo** e due di loro possono essere comandate dal joystick (addirittura in modo proporzionale!). Purtroppo, però, non è possibile un comando proporzionale quando la temporizzazione è attiva. Risulta poi complicato modificare l'associazione delle leve alle valvole con schemi prestabiliti, tanto più che il contrassegno delle prese dell'olio con colori e numeri non è immediatamente intuitivo a tutti.

In compenso, esistono comandi esterni liberamente configurabili sia a destra che a sinistra, nonché la possibilità di interdire la posizione flottante di singole valvole – bella cosa! Ma viste le numerose possibilità di regolazione, non ci sarebbe dispiaciuta una rappresentazione chiara nella videata di base dell'"iMonitor".

**E così siamo già arrivati alla nuova cabina "MaxiVision"** con sospensione pneumatica. Grazie agli interni chiari, essa appare al primo colpo d'occhio molto moderna ed accogliente – anche se i montanti sono rimasti sei e con quasi 76 dB(A) sotto carico, non è certo una delle più silenziose. Ma si torna con i piedi per terra non appena si nota che il sedile conducente con il grande bracciolo non è più ruotabile di lato. E ciò malgrado, il bracciolo può toccare la consolle laterale quando il sedile si comprime, danneggiando il rivestimento chiaro in stoffa, che non solo si sporca facilmente, ma dovrebbe essere anche più robusto.

**Un highlight è il nuovo manipolatore multifunzione "MaxCom",** con numerose funzioni e ben retroilluminato come l'intero bracciolo. Ed anche il nuovo monitor touchscreen da 30 cm di diagonale fa la sua bella figura. Una cosa che Deutz-Fahr potrebbe migliorare è non solo il suo fissaggio, ma soprattutto la struttura dei menu. Pur essendo presente un display aggiuntivo sul montante A, ci piacerebbe una videata di base chiara che raggruppasse le informazioni più importanti di motore, trasmissione, sollevatore, idraulica, ecc.. Buoni sono i comandi aggiuntivi con tasti, ma l'ottimale sarebbe se fossero posizionati sul bracciolo e non sulla consolle.

Si potrebbero migliorare anche alcuni dettagli, come le bocchette dell'aria, eleganti sì, ma non chiudibili ermeticamente, il raggio d'azione troppo limitato del tergilcristalli, lo spazio per la radio molto spostato in avanti nel tetto oppure la schermatura solare sottostante il tetto in vetro che vibra quando è chiusa solo parzialmente. Il climatizzatore automatico e i comandi delle luci di lavoro sul montante B sono eccellenti, ma l'interruttore per le luci di marcia andrebbe posizionato sul cruscotto.

**A proposito di cruscotto:** gli indicatori sono buoni, ma il fatto che la consolle assieme al volante orientabile abbia troppo gioco, lo attribuiamo allo stadio iniziale (della produzione in serie) del trattore del test. A parte

questo, abbiamo scoperto tanti bei dettagli anche qui: a partire dall'illuminazione a LED sulla scaletta, fino al nuovo sistema di gestione delle operazioni ripetitive a fine campo, con meccanismi di attivazione liberamente programmabili per le singole funzioni!

Liberamente programmabili sono anche gli angoli di sterzo per l'ASM (AntriebsStrangManagement) della doppia trazione e del bloccaggio differenziali – molto bene! Ottima è anche la sospensione morbida del ponte anteriore a trattore vuoto, ma con zavorrata potrebbe essere più dura. Va però detto che non si ha bisogno così facilmente di una zavorra, dal momento che il 6160.4, equipaggiato come nel test, pesava ben 7.575 kg! E così, con un peso massimo autorizzato di 10,5 tonnellate, rimane appena un carico utile di poco inferiore a 3 tonnellate! Con una carreggiata di 192 cm (pneumatici anteriori 540/65 R 28) abbiamo misurato un raggio di svolta di 12 metri – leggermente superiore alla media di questa categoria. Si colloca nella media la potenza frenante: la DLG ha misurato una decelerazione di 4,2 m/s<sup>2</sup>.

**Non mancano che i prezzi:** il 6160.4 TTV costa di listino, con l'equipaggiamento di base, 108.800 euro (tutti i prezzi sono indicati al netto di IVA). Consigliabile è la versione da 50 km/h con impianto pneumatico e ponte anteriore sospeso, che costa 114.150 euro. La cabina con sospensione pneumatica e il sollevatore anteriore figurano nel listino rispettivamente a 1.200 euro 3.900 euro. Il trattore del test arriva così ad un prezzo di listino, che si può dire okay, di 128.650 euro.

Il medesimo trattore, con gli stessi assali, sollevatore, impianto idraulico, ecc., è disponibile a richiesta anche con motore sei cilindri, che a parità di equipaggiamento costa circa 4.000 euro in più.

**Di bella fattura** – è indiscutibile che il Deutz-Fahr 6160.4 TTV riceva i migliori giudizi per la sua estetica. A darci più filo da torcere sono stati però i valori misurati e l'uso pratico del nuovo modello con trasmissione a variazione continua della casa di Lauingen.

Qui si va dai buoni voti sul versante della potenza e dei consumi, alla valutazione sufficiente che gli addetti al test hanno espresso per il comfort e la facilità di utilizzo. E così, è proprio in vari punti della cabina che troviamo un potenziale di miglioramento. Allo stesso tempo, però, ci sono anche numerosi dettagli non solo belli, ma anche pratici.

Grafici a pagina 14

## Deutz-Fahr 6160.4 TTV

### Il consumo lavorando in campo aperto

DLG

**Applicazioni di traino: valore medio gasolio**  
**276 g/kWh e 9,83 l/ha**

**AdBlue 27,3 g/kWh**  
**e 0,73 l/ha**

- |   |   |                       |
|---|---|-----------------------|
| 1 | <b>Pesanti</b><br>(carico 100%)           | aratro<br>coltivatore |
| 2 | <b>Mediamente pesanti</b><br>(carico 60%) | aratro<br>coltivatore |

**Applicazioni con la presa di forza: valore medio gasolio**  
**271 g/kWh e 3,96 l/ha**

**AdBlue 31,7 g/kWh**  
**e 0,34 l/ha**

- |   |   |                               |
|---|---|-------------------------------|
| 3 | <b>Pesanti</b><br>(carico 100%)           | erpice rotante<br>falciatrice |
| 4 | <b>Mediamente pesanti</b><br>(carico 70%) | erpice rotante<br>falciatrice |
| 5 | <b>Leggeri</b><br>(carico 40%)            | erpice rotante<br>falciatrice |

**Applicazioni miste: valore medio gasolio**  
**294 g/kWh e 4,15 l/ha**

**AdBlue 29,5 g/kWh**  
**e 0,32 l/ha**

- |   |                     |
|---|---------------------|
| 6 | <b>Spandiletame</b> |
| 7 | <b>Pressa</b>       |

**Powermix 276 g/kWh**

**29,9 g/kWh**

*In basso a sinistra è riportato il valore Powermix in g/kWh, calcolato come media di tutti i sette cicli misurati. I valori medi nei settori "applicazioni di traino", "applicazioni con la presa di forza" e "applicazioni miste" sono indicati nella tabella in colore rosso assieme al consumo di carburante, espresso in grammi per kilowattora e in litri per ettaro.*

*Il consumo di AdBlue, che non è un carburante, bensì un materiale di consumo, è rappresentato nel grafico a destra. Le barre sono più sottili perché l'AdBlue è meno costoso del gasolio; i valori medi sono indicati in colore blu. La linea di base gialla del grafico a sinistra marca la media di tutti i candidati Powermix testati fino ad ora. La lunghezza delle barre mostra in quale misura il trattore è risultato percentualmente migliore (verde) o peggiore (rosso), nei vari cicli, rispetto alla media di tutti i candidati Powermix testati fino ad ora. Il valore medio Powermix di tutti i candidati testati è attualmente di 295 g/kWh.*

*Il consumo di gasolio del Deutz-Fahr 6160.4 è, nel Powermix, inferiore alla media in quasi tutte le applicazioni. Il valore totale Powermix per il gasolio è migliore di oltre il 6% rispetto alla media di tutti i candidati testati fino ad ora. Il consumo aggiuntivo di AdBlue è stato mediamente di 7,2 litri per 100 litri di gasolio.*

## Il consumo su strada DLG

### In piano (40%)

A 40 km/h

A 50 km/h

A 60 km/h

### In salita (50%)

Pendenza massima sotto carico

### Al minimo (10%)

Motore al minimo

## Consumo di AdBlue

### Consumo totale nel mix di trasporto

A 40 km/h	631 g/kWh	74,0 g/kWh
A 50 km/h	647 g/kWh	75,0 g/kWh
A 60 km/h	-	-

*Il test di trasporto della DLG viene attualmente condotto su strada. Il candidato del test viaggia su un percorso circolare con un rimorchio (adeguatamente zavorrato rispetto alla potenza misurata alla PTO); ciascuna misurazione viene ripetuta per tre volte. Il risultato complessivo si calcola dai singoli risultati ponderati di marcia in salita (50%), marcia in piano (40%) e motore al minimo (10%).*

*La linea di base gialla del grafico marca la rispettiva media di tutti trattori testati fino ad ora nel trasporto su strada. La lunghezza delle barre mostra in quale misura il candidato del test risulta percentualmente migliore (verde) o peggiore (rosso) rispetto alla media. Il valore medio per il test di trasporto su strada è attualmente di 611 g/kWh a 40 km/h e di 596 g/kWh a 50 km/h.*

*I valori dei consumi del Deutz-Fahr 6160.4 a 40 km/h in piano erano inferiori alla media, mentre quelli a 50 km/h e in salita sono risultati superiori alla media. Il consumo totale di gasolio a 40 km/h, pari a 631 g/kWh, e quello a 50 km/h, pari a 647 g/kWh, sono risultati superiori alla media rispettivamente del 3,3% e dell'8,5%.*

Specchietto a pagina 15

## Velocità delle marce

*Grazie alla trasmissione ZF Eccom, si può selezionare qualsiasi velocità. Purtroppo la leva dell'inversore a sinistra non può essere utilizzata in alternanza con i tasti a destra.*

## A variazione continua in avanti e in retro

Velocità (km/h)

## A variazione continua da 4 a 12 km/h

Velocità (km/h)

Grafico in alto a pagina 16

## Capacità di sollevamento e capacità di sollevamento necessaria

**Deutz-Fahr 6160.4:** la curva rossa mostra la capacità di sollevamento misurata (90% del valore massimo) come capacità di sollevamento continua in corrispondenza dei punti di attacco dei bracci inferiori. La curva gialla mostra la capacità di sollevamento con tiranti ridotti – meno capacità e meno corsa! Ma grazie alla capacità di sollevamento che cresce verso l'alto, il trattore solleva senza problemi tutto ciò che è anche in grado di trainare.

Capacità di sollevamento (daN)

Combinazione da 3758 kg

Aratro da 1574 kg

Corsa di sollevamento (cm)

*Sollevatore anteriore: 2403 daN continui, corsa di sollevamento 75,8 cm*

*Tiranti di sollevamento lunghi: 6948 daN continui, corsa di sollevamento 72,4 cm*

*Tiranti di sollevamento corti: 6894 daN continui, corsa di sollevamento 72,0 cm*

## **Ulteriori dettagli della nostra prova pratica** (pag. 16 in basso)

Questo non è un riepilogo della valutazione complessiva, bensì un elenco di dettagli pratici positivi e meno positivi.

### **+ Positivo**

- + Specchi retrovisori elettrici grandangolari
- + Piccolo proiettore applicabile esternamente sulla parte posteriore
- + Sedile passeggero confortevole con grande frigobox

**Bello pratico:** *l'interruttore generale per la batteria e l'illuminazione della scaletta.*

- + Molti vani portaoggetti, anche chiusi
- + Buona cassetta porta attrezzi (purtroppo posizionata a destra)

**Bella automatica:** *la regolazione della temperatura funziona adesso anche attraverso il climatizzatore automatico.*

**Belli chiari:** *i comandi delle luci sono di facile comprensione, ma il posto giusto per il pulsante delle luci di marcia sarebbe il cruscotto.*

### **- Negativo**

**Poco pratico:** *il sedile passeggero non rimane aperto e il passeggero ha difficoltà a chiudere la porta.*

- All'interruttore delle frecce bisogna farci l'abitudine
- La schermatura solare del tetto in vetro vibra
- Bracciolo poco stabile

**Non utilizzabile:** *quando i bracci inferiori sono ripiegati, il gancio di traino è praticamente inutilizzabile. E la coppiglia del supporto del terzo punto si trova spesso nel foro sbagliato e si piega.*

**Non apribili:** *le clip del filtro dell'aria si possono aprire solo quando i radiatori sono ruotati.*

Didascalie delle immagini

Pagina 14, in alto a destra

*I valori di potenza del quattro cilindri sono buoni (non da ultimo grazie al boost) ed anche i consumi sono parsimoniosi.*

*Fotografie: Tovornik, Wilmer*

Pagina 15, dall'alto al basso

*Quasi 76 dB(A) sono tanti per una cabina di nuova concezione. Inoltre, la stoffa chiara degli interni si sporca facilmente e potrebbe essere più robusta. Purtroppo non si può ruotare di lato il sedile con il bracciolo per migliorare la visibilità all'indietro.*

*Il cruscotto gira assieme al volante, ma l'arresto dovrebbe essere senza gioco.*

*Il nuovo joystick ha molti pulsanti di forma uguale, ma di diverso colore e retroilluminati. E si possono comandare due valvole (proporzionali!).*

Pagina 16, in alto a destra

*La capacità di sollevamento di oltre 7 tonnellate è molto buona! Anche il posizionamento della parte elettrica sopra quella idraulica è ben studiato.*



**Dati tecnici, valori di misura, la pagella del test**

**Larghezza: 252 cm; lunghezza: 479 cm (con sollevatore anteriore); altezza: 304 cm (cabina)**

**Deutz-Fahr 6160.4 TTV**

**Dati tecnici**

**Motore:** 113 kW/154 CV (secondo la Direttiva 2000/25/CE) a 2100 min<sup>-1</sup>; quattro cilindri Deutz TCD 4.1 L4 raffreddato a liquido da 4038 cm<sup>3</sup> di cilindrata, Euro IIIB (Tier 4i) con catalizzatore SCR e AdBlue, turbocompressore e intercooler; serbatoio carburante da 210 litri e serbatoio AdBlue da 28 litri

**Trasmissione:** ZF Eccom 1.5 a variazione continua con quattro gamme a cambio automatico; inversore sottocarico, Tempomat, 0,02-50 km/h (a 1790 min<sup>-1</sup>)

**Freni:** a dischi multipli in bagno d'olio sulla parte posteriore con inserimento doppia trazione; freno di stazionamento elettrico; impianto pneumatico di serie

**Elettronica:** 12 V, batteria da 143 Ah, alternatore da 150 A; motorino di avviamento da 3,0 kW/4,0 CV

**Sollevatore:** cat. II/III; EHR con regolazione dei bracci inferiori e smorzamento delle oscillazioni, sollevatore anteriore e presa di forza anteriore in opzione

**Impianto idraulico:** pompa assiale a pistoni da 160 l/min (di serie da 120 l/min), 200 bar, fino a 7 distributori (5 dietro/2 davanti) con regolazione di flusso e tempo; circuito dell'olio separato, 40 litri di olio prelevabili

**Presa di forza:** 540/540E/1000/1000E con codolo intercambiabile, 1 pollice e 3/8, 6 oppure 21 scanalature, a comando elettroidraulico

**Assali e telaio:** assale flangiato con bloccaggio differenziali a lamelle e doppia trazione, entrambi a comando elettroidraulico; pneumatici del test 540/65 R 28 davanti, 650/65 R 38 dietro

**Cura e manutenzione:** olio motore 10 litri (sostituzione ogni 500 ore); olio del cambio 67 litri e olio idraulico 60 litri (ogni 1000 ore); sistema di raffreddamento da 29 litri

**Prezzo:** con l'equipaggiamento di base 108.800 € (prezzi al netto di IVA); versione da 50 km/h con ponte anteriore sospeso, impianto pneumatico, ecc. 114.150 €, sollevatore anteriore 3.900 €, presa di forza anteriore 3.000 €; con l'equipaggiamento del test 128.650 €

## Valori di misura del Centro di prova DLG

### Potenza alla PTO (senza/con boost)

Max. (1700 min<sup>-1</sup>) 102,1/107,0 kW  
A regime nominale 95,0/101,0 kW

### Consumo di gasolio/AdBlue (senza/con boost)

A potenza max. 236 + 25,6/237 + 24,1 g/kWh  
A regime nominale 271 + 25,0/268 + 23,3 g/kWh  
Assoluto max./nominale 25,6/30,6 / 27,8/32,2 l/h

### Coppia (senza/con boost)

Massima 607/651 Nm (1500 min<sup>-1</sup>)  
Riserva di coppia 40,6/41,9%  
Caduta giri 29%  
Coppia di spunto 118/110%

### Trasmissione

Numero di marce da 4 a 12 km/h a variazione continua

### Capacità di sollevamento posteriore (90% della pressione olio max. corr.)

In basso/al centro/in alto 6948/7794/8649 daN  
Corsa sotto carico 72,4 cm (da 23 a 95,4 cm)

### Capacità di sollevamento anteriore (90% della pressione olio max.)

In basso/al centro/in alto 2403/2835/3492 daN  
Corsa sotto carico 75,8 cm (da 27,8 a 103,6 cm)

### Prestazioni idrauliche

Pressione di esercizio 197 bar  
Portata massima 163,9 l/min  
Potenza massima 45,6 kW (151,6 l/min, 181 bar)

### Potenza di trazione

Max. 88,9 kW a 1700 min<sup>-1</sup> 277 g/kWh  
A regime nominale 80,6 kW 314 g/kWh

### Livello fonometrico (sotto carico all'altezza dell'orecchio del conducente)

Cabina chiusa/aperta 75,7/80,2 dB(A)

### Frenatura

Decelerazione massima media 4,2 m/s<sup>2</sup>  
Forza sul pedale 36,2 daN

### Raggio di svolta

Senza trazione anteriore 12,00 m

### Peso nel test

Assale anteriore 3055 kg  
Assale posteriore 4520 kg  
Peso a vuoto 7575 kg  
Peso massimo autorizzato 10500 kg  
Carico utile 2925 kg  
Peso per unità di potenza 62 kg/kW  
Passo 242 cm  
Carreggiata anteriore/posteriore 192/185 cm  
Luce libera da terra 45,0 cm

## Potenza e coppia

Potenza (kW)                      Coppia (Nm)

Boost

Regime motore (min<sup>-1</sup>)

## Consumo di carburante

Assoluto (l/h)                      Relativo (g/kWh)

Boost

Regime motore (min<sup>-1</sup>)

## Consumo di carburante nel diagramma caratteristico

Gamme di lavoro	Potenza	Numero di giri	g/kWh	l/h
PTO normale 540	100%	1995	253	31,4
PTO Economy 540E	100%	1610	241	29,7
PTO normale 1000	100%	1995	253	31,4
PTO Economy 1000E	100%	1610	241	29,7
Motore nel range di riduzione	80%	max.	280	26,9
Potenza elevata	80%	90%	249	23,9
Applicazioni di trasporto	40%	90%	297	14,2
Potenza ridotta, numero di giri dimezzato	40%	60%	248	11,9
Potenza elevata, numero di giri dimezzato	60%	60%	225	16,2

## La pagella del test

### Motore +/++

Curva caratteristica di potenza	1,8
Consumo di carburante	2,0
Potenza di trazione/potenza alla PTO	2,5

Buoni sia i valori di potenza che la caratteristica, buono il consumo di carburante, ma serve anche l'AdBlue; potenza di trazione okay

### Trasmissione +/++

Scalarità delle marce/funzioni	1,7
Facilità di cambiata	1,2
Frizione, acceleratore	1,6
Presa di forza	1,3

Trasmissione a variazione continua con velocità massima di 50 km/h a soli 1790 giri e quattro velocità della presa di forza, ma gestione motore-trasmissione ancora da ottimizzare

### Telaio ++/O

Sterzo	1,6
Doppia trazione e bloccaggio differenziali	1,1
Freno di stazionamento e a pedale	2,0
Sospensione assale anteriore/cabina	1,4
Peso e carico utile	3,5

Agile e maneggevole, elevato comfort di guida e buon impianto frenante, ma peso a vuoto notevole e carico utile modesto

### Sollevatore/impianto idraulico ++

Capacità di sollevamento e corsa di sollevamento	1,1
Comandi	2,0
Potenza idraulica	1,1
Distributori	1,9
Prese	1,5

Capacità di sollevamento e potenza idraulica molto buone, distributori con regolazione di flusso e tempo, ma comandi e regolazione in parte da migliorare

### Cabina +

Spaziosità e comfort	1,3
Visibilità	1,4
Riscaldamento e ventilazione	2,0
Livello fonometrico	2,5
Impianto elettrico	2,0
Qualità delle finiture	3,0
Manutenzione	2,0

Spazio, comfort e visibilità buoni, livello fonometrico sotto carico nella media, numerosi dettagli delle finiture della macchina del test da migliorare

<b>Profilo di idoneità:</b>	--	-	O	+	++
Requisiti di base					●
Requisiti medi					●
Requisiti elevati				●	
Lavorazione del terreno					●
Foraggicoltura					●
Applicazioni di trasporto				●	
Applicazioni con caricatore frontale					●
<b>Prezzo:</b>	<b>Basso</b>		<b>Alto</b>		
da 95.700.000 a 99.800 €			●		

più IVA con l'equipaggiamento base.  
 Dati ricavati dal catalogo trattori profi 2014.

**Valutazione:**

++ molto buono      + buono      O nella media  
 - sotto la media      -- insufficiente

*I singoli punteggi non sempre forniscono una somma matematica.*

## **I giudizi degli addetti ai lavori**

### **Il trattore giudicato dagli addetti ai lavori**

#### **Cavallo da tiro per lo scavapatate**

Nell'autunno scorso la nostra associazione di aziende ha deciso di acquistare il Deutz-Fahr 6150.4 TTV perché era decisamente meno costoso di un Fendt della stessa fascia e si poteva avere addirittura un caricatore frontale Stoll FZ. Oltre ai numerosi trasporti che effettuiamo adesso in primavera, questa estate il TTV andrà a sostituire un Claas Arion con cambio meccanico per trainare lo scavapatate.

Oltre alla trasmissione a variazione continua, ci hanno convinto la maneggevolezza e la buona organizzazione di questo trattore. Dopo oltre 300 ore di lavoro, dedicate principalmente ai trasporti, quello che apprezziamo è il comfort della sospensione, pur dovendo dire che il pedale dell'acceleratore risponde ancora in modo troppo "nervoso", mentre l'acceleratore manuale è piuttosto "lento". Rispetto ai nostri due Agrottron TTV 620, i plus riguardo anche il bracciolo con la nuova leva e il grande iMonitor. Fino a questo momento registriamo solo un guasto al climatizzatore.

Didascalia dell'immagine

*Niels Kynast coltiva con tre colleghi 600 ettari nel territorio attorno a Uetze-Schwüblingsen (CAP 31311). Oltre a 70 ettari dedicati a patate e 100 ettari a barbabietole, coltivano anche mais da insilamento, cipolle e cereali.*

#### **Eccellente su strada**

Nel mese di gennaio abbiamo acquistato per la nostra azienda agricola e forestale un Deutz-Fahr 6150.4 TTV con caricatore Stoll. A convincerci è stato il buon rapporto prezzo-prestazioni. Finora questo trattore ha lavorato circa 180 ore, trainando una segatronchi e spaccalegna Binderberger SSP 520.

Siccome la nostra area operativa è molto estesa, cioè da Stoccarda a Günzburg, di questa macchina apprezziamo principalmente il comfort di guida. Purtroppo, però, non si può mantenere costante la velocità con il pedale dell'acceleratore e il volante si dovrebbe estrarre di più.

Il consumo di gasolio è in ordine, ossia 8 l/h nelle applicazioni di trasporto e 2,3 l/h lavorando con la gru. Non abbiamo l'iMonitor e per la gru abbiamo anche l'intenzione di montare un sedile girevole. Tuttavia, per aumentare lo spazio, la consolle del volante dovrebbe spostarsi più in avanti. Gradiremmo poi un bracciolo più stabile e interni più scuri e più robusti.

Didascalia dell'immagine

*Peter Vitek da Ulm (CAP 89081) utilizza il suo trattore principalmente per la preparazione di legna da ardere e il trasporto di insilato.*