

Articolo estratto da profi 3/2014

profi – Test trattori

**Test del trattore Deutz-Fahr 6180 P:**

## **Non soltanto qualcosa per gli occhi**

Con l'introduzione della normativa sulle emissioni fase IIIB, Deutz-Fahr ha presentato la serie 6 (profi 10/2012) con tecnologia SCR e nuovo look accattivante. Scoprite nel test del 6180 P da 123 kW/167 CV cos'altro c'è di importante, oltre al nuovo design.

Hubert Wilmer

Cerchi di colore grigio scuro, cofano motore con fascia di colore argento, parafranghi posteriori con luci a LED – quanto all'estetica, il lavoro del designer italiano Giugiaro mostra i suoi effetti: il candidato del nostro test, ossia il 6180 P da 123 kW/ 167 CV di potenza nominale (secondo ECE-R 120, senza ventola), il secondo per potenza della serie 6, si presenta in modo davvero elegante.

**Ma prima di dilungarci sull'estetica**, passiamo piuttosto ai valori "interni". TCD 6.1 L06 4V Tier 4i, cioè il nome del propulsore Deutz, sta per l'equipaggiamento con turbocompressore (T), intercooler (C=Cooling), diesel (D), 6,1 litri di cilindrata (6.1), motore in linea (L=Line) a sei cilindri (06) e quattro valvole per cilindro (4V). Questo motore risponde, inoltre, alla normativa europea sulle emissioni fase IIIB (Tier 4i) grazie al catalizzatore SCR nella parte inferiore dello scarico. Il successore dell'Agrotron M640 (profi 3/2009) ha potuto dimostrare di cosa è capace al banco del Centro di Prova della DLG. All'albero della presa di forza posteriore sono arrivati, a regime nominale, 105,1 kW dei 123 kW/ 167 CV, mentre a potenza massima ( $1.700 \text{ min}^{-1}$ ) erano pur sempre 113,4 kW – buoni valori! Con un range di potenza costante del 28% (con oltre 8 kW di potenza extra) e una riserva di coppia di quasi il 41%, anche la caratteristica di potenza era buona. E l'andamento costante della coppia ai bassi regimi ha garantito un'ottima coppia di spunto del 140%!

**Eravamo davvero curiosi di conoscere anche il consumo di gasolio.** È pur vero che rispetto al suo predecessore, il consumo di gasolio del 6180 P alla presa di forza era leggermente superiore, ossia 265 g/kWh a regime nominale (tanto più che si devono aggiungere quasi 21 g/kWh di AdBlue). Ma siccome la potenza massima veniva raggiunta a 1.700 giri anziché a 1.900, il consumo di gasolio scendeva a 230 g/kWh – qualcosa in meno del predecessore. Pur aggiungendo l'AdBlue, il trattore rimane parsimonioso esattamente come prima.

Questo vale anche per le applicazioni di traino: a regime nominale, il consumo pari a 293 kWh è leggermente superiore, ma a potenza massima torna già al livello dell'M640 (248 g/kWh) – ovviamente più l'AdBlue. E sebbene la potenza di trazione del 6180 P, pari a 94,1 kW a regime nominale e a 104,4 kW a potenza massima, non abbia raggiunto i valori al top del predecessore, il consumo di questo trattore nelle misurazioni Powermix si colloca al primo posto nella sua fascia potenza: 266 g/kWh sono quasi il 10% in meno della media di quanto hanno consumato tutti i trattori testati fino ad ora!

**Per le nuove misurazioni del trasporto non possiamo fare confronti con il predecessore del 6180 P**, ma rispetto ai risultati delle misurazioni di cui disponiamo, il candidato del nostro test si posiziona molto bene: il consumo di gasolio era inferiore alla media sia nei tragitti in salita che in quelli in piano. Il 6180 P è risultato mediamente migliore di quasi l'8% a 40 km/h e di oltre il 2% a 50 km/h.

In ultima analisi, la ragione va sicuramente individuata anche nello sperimentato cambio meccanico a sei marce con quattro rapporti in Powershift – a 40 km/h si può ridurre il regime a 1.680 giri, mentre i 50 km/h vengono raggiunti solo regime nominale. Per il resto, rimane poco da dire su questo cambio. Dopo essersi abituati alla coulisse posta in obliquo con la leva spostata verso il conducente, le corse del cambio, rimaste lunghe, sono facili da gestire. Il nuovo manipolatore è piuttosto frutto dell'estetica, ma ci siamo annotati dei "plus" per il cambio morbido dei rapporti in Powershift (Deutz-Fahr lo chiama "SenseShift") e per la regolabilità dell'inversore. Con un piccolo cursore sulla leva posta a sinistra sotto il volante si regola su cinque livelli l'aggressività del cambio di direzione. Ma non possiamo ancora abituarci al fatto che la leva sotto il volante non possa essere utilizzata in alternanza con i tasti della leva PowerCom S a destra sul bracciolo.

**A proposito di bracciolo:** questo è presente in tutti i modelli, mentre la leva multifunzione "PowerCom S" è riservata all'allestimento "P", riconoscibile dall'esterno per la piccola "P" nel nome del modello. In questa sede, però, dobbiamo ribadire le nostre critiche a questa leva: malgrado le numerose funzioni, la sua ergonomia è ben lontana da quella presentata nel 6TTV e nella serie 7!

**Ma passiamo ora al sollevatore e all'idraulica:** una capacità di sollevamento continua di 7.317 daN è più che sufficiente anche per le attrezzature più pesanti ed altrettanto buone sono la portata d'olio di 121 l/min della pompa assiale a pistoni di serie e la potenza idraulica di 35,4 kW.

L'olio può alimentare fino a sette (!) valvole (di cui cinque sul posteriore) – ottimo! Non altrettanto buoni sono i comandi di un massimo di tre valvole, affidati alle piccole manopole sulla consolle. Esiste comunque la possibilità di modificare l'abbinamento leva-valvola.

**Quanto al telaio, un nuovo impianto frenante** assicura un'ottima decelerazione di 5,8 m/s<sup>2</sup> e una tonnellata in più di peso massimo autorizzato (11 t). È pur vero che il candidato del test pesa 7090 kg, ossia 300 kg in più del suo predecessore, ma adesso rimane un carico utile di pur sempre 3910 kg. Il raggio di svolta, pari a 13,00 metri (pneumatici anteriori 540/65 R 28, carreggiata di 1,88 m), è invece leggermente superiore al modello precedente. Ma per quanto riguarda l'assale anteriore sospeso, abbinato alla sospensione della cabina, non possiamo che elogiare la manovrabilità e il comfort di guida.

**La cabina risulta, di per sé, un po' antiquata** e il livello fonometrico di 76,6 dB(A) è superiore ai valori che si possono ottenere al giorno d'oggi. In compenso la visibilità rimane molto buona, specie in avanti, malgrado i sei montanti. Le porte, però, sono difficili da chiudere e nell'elenco degli optional manca il climatizzatore automatico. Deutz-Fahr fa comunque sapere che in futuro sarà disponibile a richiesta l'"iMonitor" ISOBUS-compatibile.

**Non resta che la manutenzione:** le 500 ore per la sostituzione dei 15 litri di olio motore sono okay tanto quanto le 1.000 ore per gli 80 litri di olio del cambio/idraulico, ancorché non tutti gradiscano il circuito dell'olio comune. Il serbatoio carburante da 300 litri è rimasto come prima, ma adesso a destra è integrato il serbatoio dell'AdBlue da 35 litri. Questo significa, però, che si può fare rifornimento di gasolio e di AdBlue contemporaneamente solo dal lato destro.

**Riepilogando:** il candidato del nostro test merita un particolare apprezzamento soprattutto per il basso consumo di gasolio nel Powermix. A parte il rispetto della fase più severa della normativa sulle emissioni e al nuovo design, nella serie 6 sono cambiati solo dei dettagli. Tra i primi citiamo il cambio con la leva ridisegnata, il Powershift "SenseShift" con funzioni automatiche e l'inversore regolabile. Rimangono però le corse del cambio lunghe e i 50 km/h solo a regime nominale.

Anche alcuni dettagli della cabina a sei montanti andrebbero migliorati. Quale potrebbe essere il risultato, lo si può vedere nella versione TTV dell'Agrotron 6 con trasmissione a variazione continua. Ma su questo modello torneremo a breve con un test a parte.

Tuttavia, chi può tranquillamente rinunciare a questi particolari, troverà nel 6180 P un trattore con cambio meccanico parsimonioso e potente, il cui prezzo di listino, pari 121.500 euro più IVA, non è soltanto qualcosa per gli occhi.

Grafici a pagina 14

## Deutz-Fahr 6180 P

### Il consumo lavorando in campo aperto

DLG

**Applicazioni di traino: valore medio gasolio**  
**262 g/kWh e 9,87 l/ha**

**AdBlue 19,8 g/kWh**  
**e 0,56 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**  
**265 g/kWh e 3,81 l/ha**

**AdBlue 21,0 g/kWh**  
**e 0,23 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**  
**277 g/kWh e 3,82 l/ha**

**AdBlue 19,8 g/kWh**  
**e 0,21 l/ha**

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

**Powermix 266 g/kWh**

**20,4 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 6180 P è, nel Powermix, inferiore alla media in tutte le applicazioni. Il valore totale Powermix per il gasolio è migliore di quasi il 10% rispetto alla media di tutti i candidati testati fino ad ora. Il consumo aggiuntivo di AdBlue è stato mediamente di 5,3 litri per 100 litri di gasolio.*

## Il consumo su strada

DLG

### In piano (40%)

### Consumo di AdBlue

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 totale nel mix di trasporto

A 40 km/h	556 g/kWh	46,0 g/kWh
A 50 km/h	572 g/kWh	46,5 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 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 603 g/kWh a 40 km/h e di 584 g/kWh a 50 km/h.*

*I valori dei consumi del Deutz-Fahr 6180 P a 40 km/h erano inferiori alla media in quasi tutte le misurazioni, mentre quelli a 50 km/h sono risultati leggermente inferiori alla media. Il consumo totale di gasolio a 40 km/h, pari a 556 g/kWh, e quello a 50 km/h sono risultati inferiori alla media rispettivamente del 7,8% e del 2,1%.*

Specchietto a pagina 15

### Velocità delle marce

*6 marce, 4 rapporti in Powershift e inversore sotto carico producono 24/24 rapporti, di cui otto nel range di lavoro principale, più 16/16 marce superridotte.*

### 24 marce in avanti e in retro

Velocità (km/h)

### 8 marce 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 6.180 P:** 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 – 315 daN di capacità in più con 4 cm di corsa in meno. Grazie alla capacità di sollevamento che cresce verso l'alto, il trattore solleva senza problemi anche le combinazioni più pesanti.

Capacità di sollevamento (daN)

Combinazione da 4.143 kg

Aratro da 1.706 kg

*Sollevatore anteriore: 2.511 daN continui, corsa di sollevamento 74,7 cm*

*Tiranti di sollevamento lunghi: 7.317 daN continui, corsa di sollevamento 72,2 cm*

*Tiranti di sollevamento corti: 7.632 daN continui, corsa di sollevamento 68,6 cm*

Corsa di sollevamento (cm)

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

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

### **+ Positivo**

- + Sollevatore anteriore con comandi esterni e gancio ausiliario
- + Un'unica chiave per le porte e il blocchetto di accensione
- + Predisposizione per altoparlanti e radio
- + Lunotto posteriore con ampio raggio di apertura
- + Parafanghi anteriori orientabili
- + Comando a distanza integrato per il gancio di traino

*Sicuro: l'interruttore generale della batteria protegge dalle utenze non utilizzate.*

*Grandi: il vano portaoggetti e il frigobox sono sufficientemente spaziosi.*

*Completi: sia a destra che a sinistra sono presenti comandi esterni per il sollevatore, l'impianto idraulico e la presa di forza.*

### **- Negativo**

- Il filtro dell'aria della cabina è scomodo da raggiungere
- L'attivazione del sollevatore posteriore risulta irritante
- Spesso le porte si chiudono male
- Manca un'indicazione dell'altezza di sollevamento
- Per avviare il motore, la leva delle marce deve essere in posizione "N"

*Rimangono premuti: il ventilatore ha solo quattro velocità e manca un climatizzatore automatico. Inoltre, i nuovi pulsanti rimangono spesso e volentieri premuti.*

*Irritante: la fibbia della cintura di sicurezza rimane impigliata nella porta e la cintura non si srotola.*

*Gracili: le piccole manopole sulla consolle (contrassegnate con semplici adesivi sul disco) per un massimo di tre valvole.*

Didascalie delle immagini

Pagina 14, in alto a destra

*Il sei cilindri fase IIIB si è dimostrato parsimonioso sia su strada che in campo aperto e i suoi valori di potenza sono buoni.*

Pagina 15

In alto

*La visibilità è buona malgrado i sei montanti. In ogni caso, molti dettagli della cabina andrebbero migliorati. E nemmeno la rumorosità di 76,6 dB(A) è un valore da record.*

*Foto: Tovornik, addetti ai lavori*

Al centro, da sinistra a destra

*La nuova leva è okay, ma bisogna prima abituarsi alla coulisse, posta in obliquo. Le corse rimangono però lunghe e per molti operatori la leva multifunzione è troppo massiccia.*

*L'inversore a sinistra non può essere azionato in alternanza con i pulsanti a destra. Il catalizzatore SCR a destra davanti al finestrino disturba poco la visibilità nel lavoro quotidiano.*

Pagina 16, in alto a destra

*La capacità di sollevamento è sempre sufficiente, ma le prese dell'olio potrebbero essere contrassegnate meglio ed anche dietro non ci dispiacerebbero ganci Walterscheid.*

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

**Larghezza: 252 cm; lunghezza: 524 cm (con sollevatore anteriore); altezza: 303 cm (cabina)**

## **Deutz-Fahr 6180 P**

### **Dati tecnici**

**Motore:** 123 kW/167 CV (ECE-R 120) a 2.100 min<sup>-1</sup>; sei cilindri Deutz TCD 6.1 L06 4V raffreddato a liquido da 6,1 litri di cilindrata, emissioni fase IIIB (Tier 4i) con catalizzatore SCR e AdBlue, turbo wastegate, intercooler; serbatoio carburante da 300 litri e serbatoio AdBlue da 35 litri.

**Trasmissione:** 40/40; 6 marce, 4 rapporti in Powershift, 16/16 marce superridotte a partire da 390 m/h, inversore sotto carico, funzioni automatiche di cambio marcia, 50 km/h a regime nominale.

**Freni:** a dischi multipli in bagno d'olio sul posteriore, inserimento doppia trazione sull'anteriore; freno di stazionamento meccanico; impianto pneumatico di serie (nella versione da 50 km/h).

**Impianto elettrico:** 12 V, batteria da 143 Ah, alternatore da 200 A; motorino di avviamento da 4,0 kW/5,4 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 120 l/min (di serie da 83 l/min), 200 bar, fino a 7 distributori (5 dietro/2 davanti) con regolazione di portata e tempo; 32 + 8 litri di olio prelevabili.

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

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

**Cura e manutenzione:** olio motore 15 litri (sostituzione ogni 500 ore); olio del cambio/idraulico 80 litri (ogni 1000 ore); sistema di raffreddamento da 18 litri.

**Prezzo:** allestimento "P", 40 km/h, 117.500 € (prezzi al netto dell'IVA); 50 km/h, compreso assale anteriore sospeso e sospensione pneumatica della cabina, 121.500 €; sollevatore anteriore 4.600 €, presa di forza anteriore 3.000 €.

## Valori di misura del Centro di prova DLG

### Potenza alla PTO

Max. (1.700 min<sup>-1</sup>) 113,4 kW  
A regime nominale 105,1 kW

### Consumo di gasolio/AdBlue

A potenza max. 230 + 21,1 g/kWh  
A regime nominale 265 + 20,9 g/kWh  
Assoluto max./nominale 31,1/33,3 l/h

### Coppia

Massima 672 Nm (1.100 min<sup>-1</sup>)  
Riserva di coppia 40,6%  
Caduta giri 48%  
Coppia di spunto 140%

### Trasmissione

Numero di marce da 4 a 12 km/h 8

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

In basso/al centro/in alto 7.317/8.298/9.162 daN  
Corsa sotto carico 72,2 cm (da 23 a 95,2 cm)

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

In basso/al centro/in alto 2.511/2.844/3.438 daN  
Corsa sotto carico 74,7 cm (da 22,3 a 97,0 cm)

### Prestazioni idrauliche

Pressione di esercizio 202 bar  
Portata massima 121 l/min  
Potenza massima 35,4 kW (109 l/min, 194 bar)

### Potenza di trazione

Max. 104,4 kW a 1700 min<sup>-1</sup> 248 g/kWh  
A regime nominale 94,1 kW 293 g/kWh

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

Cabina chiusa/aperta 76,6/83,9 dB(A)

### Frenatura

Decelerazione massima media 5,8 m/s<sup>2</sup>  
Forza sul pedale 32,9 daN

### Raggio di svolta

Senza trazione anteriore 13,00 m

### Peso nel test

Assale anteriore 2.820 kg  
Assale posteriore 4.270 kg  
Peso a vuoto 7.090 kg  
Peso massimo autorizzato 11.000 kg  
Carico utile 3.910 kg  
Peso per unità di potenza 55 kg/kW  
Passo 277 cm  
Carreggiata anteriore/posteriore 188/187 cm  
Luce libera da terra (con rotula) 44,0 cm

## Potenza e coppia

Potenza (kW)

Coppia (Nm)

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

## Consumo di carburante

Assoluto (l/h)

Relativo (g/kWh)

Giri 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%	2.005	252	32,7
PTO Economy 540E	100%	1.608	228	30,0
PTO normale 1000	100%	1.995	252	32,7
PTO Economy 1000E	100%	1.600	228	30,0
Motore nel range di riduzione	80%	max	284	28,4
Potenza elevata	80%	90%	261	26,3
Applicazioni di trasporto	40%	90%	326	16,4
Potenza ridotta, numero di giri dimezzato	40%	60%	249	12,5
Potenza elevata, numero di giri dimezzato	60%	60%	234	17,5

## La pagella del test

### Motore ++

Curva caratteristica di potenza	2,2
Consumo di carburante	1,4
Potenza di trazione/potenza alla PTO	1,9

Buoni sia i valori di potenza che la caratteristica, molto buono il consumo di carburante nel test realistico Powermix, ma serve l'AdBlue.

### Trasmissione +/O

Scalarità delle marce/funzioni	2,3
Facilità di cambiata	2,4
Frizione, acceleratore	1,6
Presa di forza	1,8

Talune corse del cambio sono lunghe, solo quattro rapporti in Powershift e 50 km/h solo a regime nominale. Molto buoni l'inversore regolabile e la PTO a quattro velocità!

### Telaio +

Sterzo	2,4
Doppia trazione e bloccaggio differenziali	1,3
Freno di stazionamento e a pedale	1,7
Sospensione assale anteriore/cabina	1,5
Peso e carico utile	2,3

Maneggevolezza e gestione automatica della trazione okay, sospensione buona, freni molto buoni, carico utile nella media.

### Sollevatore/impianto idraulico ++/+

Capacità di sollevamento e corsa di sollevamento	1,1
Comandi	2,5
Potenza idraulica	1,8
Distributori	1,8
Prese	2,8

Capacità di sollevamento e potenza idraulica molto buone, distributori con molte funzioni, prese sul posteriore da migliorare.

### Cabina +

Spaziosità e comfort	1,6
Visibilità	1,5
Riscaldamento e ventilazione	2,0
Livello fonometrico	3,3
Impianto elettrico	2,0
Qualità delle finiture	2,0
Manutenzione	2,0

Scaletta e visibilità molto buone, livello fonometrico nella media, ma la mancanza di un climatizzatore automatico, la cintura di sicurezza poco pratica per il sedile del passeggero e le porte che chiudono male non sono più al passo con i tempi.

<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 106.000 a 110.000 €			●		

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 Deutz-Fahr 6180 P giudicato dagli addetti ai lavori**

#### **Il Powershift è assolutamente sufficiente**

Nel mese di ottobre il 6180 P ha rimpiazzato il nostro Agrottron 150 MK2 e da allora ha lavorato circa 70 ore davanti ad una seminatrice combinata Amazone da 3 metri. Ci è piaciuto in modo particolare il sistema di gestione delle operazioni ripetitive a fine campo, oltre ai distributori elettrici. Anche il Powershift automatico ha funzionato in modo eccellente sulle superfici parzialmente in pendio. Per i trasporti con un carrobotte da 14 m<sup>3</sup> abbiamo scelto la versione da 40 km/h con assale anteriore sospeso. Il consumo di gasolio è okay. Per il rifornimento di AdBlue utilizziamo un fusto da 200 litri, con pompa a mano, che condividiamo con un'azienda confinante.

Didascalia dell'immagine

*Henning Grotjahn di Sehlem Evensen (CAP 31196) coltiva 60 ettari e, come seconda attività, lavora in un impianto di biogas.*

#### **La semplicità d'uso è importante**

Ci hanno consegnato il nostro 6180 P in novembre e da allora abbiamo lavorato già 165 ore. Sulle nostre superfici, la cui pendenza arriva al 14%, il trattore deve trainare una falciatrice combinata ad accoppiamento anteriore e posteriore da 6 metri, un andanatore a due giranti e una rotopressa. Abbiamo anche un carrobotte da 8 m<sup>3</sup> e dobbiamo pacciamare aree naturali protette, oltre ad effettuare trasporti di fieno con il rimorchio piatto. Siccome gestiamo la fattoria avvalendoci quasi esclusivamente di manodopera esterna, per noi era importante la semplicità d'uso ed anche l'assistenza tecnica di una buona officina nelle vicinanze. Il 6180 P ha rimpiazzato un AgroStar 6.61 e fino ad ora siamo molto soddisfatti.

Didascalia dell'immagine

*Jakob Bissels di Hellenthal (CAP 53940) gestisce un'azienda foraggicola di 198 ettari, utilizzando in prevalenza manodopera esterna.*

#### **Buona visibilità e maneggevolezza**

Con il 6180 P abbiamo lavorato in tutto 520 ore già dal mese di maggio dell'anno scorso. Il trattore traina in prevalenza un aratro Lemken a quattro vomeri, un erpice rotante Lemken da 4 metri e una combinazione da 3 metri con erpice rotante Vogel&Noot e seminatrice Amazone.

Siamo molto soddisfatti della potenza, visibilità e maneggevolezza del nuovo trattore. Soltanto all'inizio abbiamo avuto un problema con il motore che si è arrestato all'improvviso, ma l'officina che abbiamo contattato lo ha risolto molto velocemente.

*Josef, Ludwig e Johannes Ederer (da sinistra) hanno un'azienda di 80 ettari con 350 suini a Frontenhausen (CAP 84160).*

## Tre trattori a confronto

Qui abbiamo messo a confronto tre trattori nella fascia da 160 CV che profi ha testato in passato.

<b>Modello di trattore</b>	<b>Deutz-Fahr 6180 P</b>	<b>Case IH Puma 160 CVX</b>	<b>Valtra N 163 Direct</b>
<b>Test dettagliato in</b>	<b>profi 3/2014</b>	<b>profi 6/2012</b>	<b>profi 4/2013</b>
<b>Motore</b> Potenza nominale	123 kW/167 CV (ECE-R 120)	118 kW/160 CV (ECE-R 120)	120 kW/163 CV (97/68 CE)
Cilindri/cilindrata/normativa emissioni fase	6/6,1 litri/IIIB (Tier 4 i)	6/6,7 litri/IIIB (Tier 4 i)	4/4,9 litri/IIIB (Tier 4 i)
Potenza alla PTO max./con boost	113,4 kW (1.700 min <sup>-1</sup> )/nessun boost	112,7/129,2 kW (1.800/1.500 min <sup>-1</sup> )	112,3/116,4 kW (1.800 min <sup>-1</sup> )
...a regime motore nominale	105,1 kW (2.100 min <sup>-1</sup> )	96,2/116,7 kW (2.200 min <sup>-1</sup> )	94,6/101,2 kW (2.200 min <sup>-1</sup> )
Costruttore/modello	Deutz/TCD 6.1 L06 4V	FPT/NEF 6.7	AgcoPower/49-AWI-4V
<b>Consumo di carburante e AdBlue</b>			
Specifico a potenza massima	230 + 21 g/kWh	232+20/230+17 g/kWh	239 + 15 g/kWh
Specifico a regime nominale	265 + 21 g/kWh	265+21/253+19 g/kWh	262 + 15 g/kWh
Assoluto a potenza massima	31,1 + 2,2 l/h	31+2/35+2 l/h	33,2 +1,6 l/h
Valore medio Powermix	266 + 20 g/kWh	278 + 20,2 g/kWh	294 + 17,0 g/kWh
Coppia max. (senza/con boost)	672 Nm (1.100 min <sup>-1</sup> )/nessun boost	702/784 Nm (1.400/1.500 min <sup>-1</sup> )	640/666 Nm (1.600 min <sup>-1</sup> )
Riserva di coppia	415%	68/55%	56/52%
...con caduta giri del	48%	36/32%	27/27%
Serbatoio gasolio/AdBlue	300 + 35 litri	330 + 48 litri	230 + 27 litri
<b>Trasmissione</b> Numero marce tot.			
Powershift	4 rapporti	17/16	a variazione continua
Cambio marcia	6 marce	nessuno	nessuno
Cambio gamma	2 gamme	nessuno	4 gamme
Inversore	sotto carico	sotto carico	sotto carico
Numero marce da 4 a 12 km/h	8	a variazione continua	a variazione continua
<b>Sollevatore</b> Tipo di regolazione			
Capacità di sollevamento in basso/al centro/in alto	EHR bracci inferiori	EHR bracci inferiori	EHR bracci inferiori
Corsa di sollevamento	7.317/8.298/9.162 daN	7.550/7.659/7.435 daN	6.624/6.489/6.504 daN
<b>Imp. idraulico</b> Press. di esercizio	72,2 cm	69,4 cm	78,3 cm
Portata massima	202 bar	196 bar	200 bar
Potenza idraulica massima	121 l/min	139,2 l/min	163,0 l/min
Quantità d'olio prelevabile	35,4 kW	39,1 kW	47,4 kW
<b>Potenza di trazione</b> massima	32 + 8 litri	45 litri	47 litri
... con consumo di carburante pari a	104,4 kW	97,7 kW	95,4 kW
<b>Livello fonometrico</b> cabina chiusa	248 g/kWh	265 g/kWh	273 g/kWh
<b>Freni</b> Decelerazione media	76,6 dB(A)	73,7 dB(A)	73,4 dB(A)
...con forza sul pedale pari a	5,8 m/s <sup>2</sup>	4,4 m/s <sup>2</sup>	5,8 m/s <sup>2</sup>
<b>Raggio di svolta</b> senza doppia traz.	32,9 daN	42 daN	38,9 daN
<b>Peso nel test</b>	13,00 m	13,25 m	12,40 m
...di cui sull'assale anteriore	7.090 kg	7.550 kg	6.710 kg
...sull'assale posteriore	2.820 kg (40%)	3.060 kg (38%)	2.900 kg (43%)
Peso massimo autorizzato	4.270 kg (60%)	4.490 kg (62%)	3.810 kg (57%)
Carico utile	11.000 kg	11.500 kg	11.000 kg
Peso per unità di potenza	3.910 kg	3.950 kg	4.290 kg
<b>Prezzo di listino indicato dal costruttore</b>	55 kg/kW	54 kg/kW	57 kg/kW
(equipaggiamento base, IVA esclusa)	117.500 € (aggiornamento 2/2014)	117.920 € (aggiornamento 6/2012)	116.790 € (aggiornamento 4/2013)