



Test DLG PowerMix | Deutz-Fahr 6160 P

La gamme de tracteurs « sobres et propres » de la marque allemande

Fin 2012, Deutz-Fahr a lancé la commercialisation de ses nouveaux tracteurs Série 6 et des plus imposants Série 7 TTV. La gamme actuelle du fabricant comprend également le modèle 6160, disponible en 4 et 6 cylindres.

Nous avons pu apprécier les performances du modèle 6 cylindres au cours d'un essai pratique et du test DLG PowerMix : nous vous livrons ici les résultats de ces tests.

Pour plus d'informations :

la vidéo du test, ainsi que des informations complémentaires sont disponibles sur le site www.traction-magazin.de

test dlv

traction traktor

L'activité de Deutz-Fahr bat son plein avec de nouveaux modèles de tracteurs qui évoluent dans des catégories de performances supérieures et une nouvelle unité de production sur son site de Lauingen. **La progression de la marque basée à Lauingen est tout simplement remarquable.** Toutefois, nous avons décidé de juger nous-mêmes les résultats tangibles de ce phénomène.

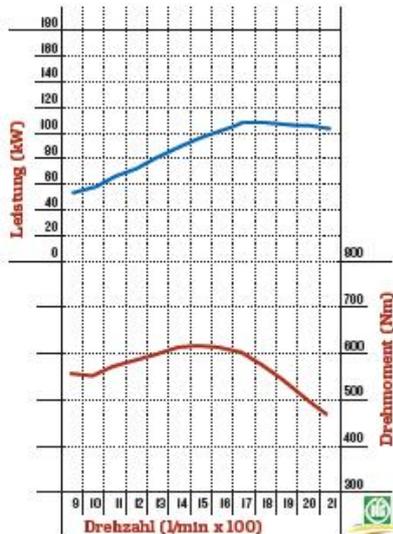
En 2013, nous avons choisi un des premiers modèles 6160 P (toujours équipé de l'ancienne forme de capot) comme machine de test. Avec environ 160 chevaux, ce tracteur assure sans difficultés les opérations en plein champ et la conduite sur route.

Que ce soit avec la version 6 cylindres à empattement long ou avec le modèle plus léger 4 cylindres à empattement court, tous les modèles de la série sont proposés avec la transmission Powershift ou la transmission à variation continue TTV.

RÉSULTATS DES TESTS CORRESPONDANT À LA MOYENNE DE LA CATÉGORIE

Au cœur du 6160 P se trouve un moteur Common Rail 6,1 litres à 4 soupapes par cylindre, turbo intercooler et soupape de décharge. Le système de post-traitement des gaz d'échappement comprend un catalyseur SCR (Réduction catalytique sélective) monté au niveau de l'extrémité inférieure du tuyau d'échappement. Le fabricant annonce une puissance de sortie de 115 kW/156 ch à un régime nominale de 2 100 tr/min, testée conformément à la norme ECE R-120 (sans accessoire). Néanmoins, lorsque le régime moteur tombe à 1 800 tr/min, la puissance du moteur 6 cylindres augmente et passe à 122 kW/166 ch. Selon les spécifications de Deutz-Fahr, le couple maximum est de 672 Nm à 1 600 tr/min.

Motorleistung



Deutz est mondialement reconnu comme un fabricant de moteurs de haute qualité, bien que dans ce domaine, la concurrence soit actuellement très sérieuse. Nous avons donc été très surpris par les résultats des tests menés par le Centre de test DLG. Au régime nominal du moteur, les ingénieurs affectés au banc d'essai de Groß-Umstadt ont pu mesurer une puissance de l'arbre de sortie de 102,6 kW avec une consommation de carburant de 264 g/kWh (ou 32,2 l/h), ce qui correspond à la moyenne pour les machines de cette catégorie. La puissance maximum, mesurée au régime minimum du moteur de 1 800 tr/min, était précisément de 107,3 kW.

À ce moment, la consommation de carburant était de 238 g/kWh, soit 30,4 l/h. Sans prétendre à l'excellence, ce résultat s'inscrit dans ceux observés pour cette catégorie. Par contre, nous avons été impressionnés par les performances obtenues au régime maximum du moteur de 1 800 tr/min, qui correspondent très exactement aux déclarations du fabricant.

Bien qu'avoisinant la moyenne pour cette catégorie de puissance, le couple maximum mesuré de 613 Nm à 1 500 tr/min (vitesse de prise de force de 750 tr/min) s'est avéré nettement inférieur aux spécifications annoncées et ce, d'au moins 60 Nm, soit 10 % de moins. Toutefois, la réserve de couple calculée pour le 6160 P a atteint un score honorable de 31 %. La plage de couple du moteur est comprise entre 1 300 et 1 600 tr/min.



Outre la consommation de carburant, la consommation d'AdBlue doit également être calculée. Le Centre de test DLG a mesuré une consommation de 2,1 l/h au régime nominal, de 2,14 l/h au régime maximum du moteur et de 1,7 l/h au régime moteur de couple maximum, ce qui équivaut à un score acceptable de 6,5 à 7 % de la consommation de diesel. À noter cependant que la consommation d'AdBlue augmente à 2 000 tr/min, régime auquel le 6160 P utilise 2,86 l/h de l'additif, soit un chiffre important de 9 % de la quantité de diesel utilisé. À l'instar de son prédécesseur, le 6160 P n'offre pas de mode boost pour l'utilisation de la prise de force ou le transport.

Test au champs

La puissance et la consommation du Deutz-Fahr 6160 P ont été minutieusement testées par le Centre de test DLG.

Puissance

moteur

Puissance (kW)

Couple (Nm)

Débit (l/min x

100)

Un moteur linéaire : la courbe de puissance reste linéaire dans la plage comprise entre 1 700 et 2 100 tr/min. En dessous de 1 700 tr/min, la puissance chute d'une façon presque linéaire, mais pas de manière significative. À 1 500 tr/min, le bloc 6 cylindres continue de fournir une puissance de 100 kW. Les valeurs de couple sont appropriées, mais restent dans la moyenne. Les valeurs de couple maximum de 613 Nm (à 1 500 tr/min) et de 467 Nm au régime nominal n'ont rien d'exceptionnel, et sont complètement dans les normes pour cette catégorie. Gardez à l'esprit, toutefois, que le bloc 6 cylindres fournit ces résultats sans l'intervention d'aucune fonction boost.

Consommation

Consommation absolue (l/h)

Consommation spécifique (g/kWh)

Débit (l/min x 100)



Levez le pied de l'accélérateur : le 6160 P consomme considérablement moins de carburant aux régimes moteur économiques, ce qui en fait une machine exceptionnelle non seulement pour les opérations en plein champ avec utilisation de la prise de force, mais également pour les applications de transport grâce à la transmission économique.

Les valeurs de consommation spécifique mesurées lors du banc d'essai de 264 g/kWh au régime nominal et de 238 g/kWh au régime moteur maximum (1 800 tr/min) sont juste un peu au-dessus de la moyenne pour cette catégorie. Dans des conditions réelles d'utilisation, cela signifie qu'il faut lever le pied de l'accélérateur et maintenir le régime moteur maximum de 1 800 tr/min, tout particulièrement pour les travaux dans les champs.

***Glossaire SCR :** Selective catalytic reduction ou Réduction catalytique sélective (système de post-traitement des gaz d'échappement avec injection d'urée dans les gaz d'échappement) ; AdBlue : solution à base d'urée utilisée par le système SCR ; réserve de couple : valeur suivant laquelle le couple augmente et passe du régime nominal du moteur au couple maximum (pourcentage) ; Common Rail : système d'injection de carburant à contrôle électronique, avec lequel la quantité de carburant injecté est contrôlée indépendamment du régime moteur ; LS : Load Sensing ou Détection de charge (système hydraulique régulant automatiquement le débit de chaque distributeur en fonction de la demande de puissance hydraulique réelle).*

DES RÉSULTATS POWERMIX CONVAINCANTS

Le 6160 P a fourni de meilleures performances lors du test PowerMix que pour le banc d'essai de prise de force. Cela s'est confirmé notamment lors des opérations difficiles de remorquage, pour lesquelles ce tracteur tire parti de la transmission Powershift simple avec une perte limitée de puissance. Dans la plupart des applications, la consommation de carburant du 6160 P s'est avérée inférieure à celle des machines concurrentes de la même catégorie, avec un cycle de travail juste au-dessus seulement de la moyenne. À la fin de la journée, le 6160 P possède un avantage de 2,5 % sur ses rivaux dans la même catégorie, ce qui lui confère la meilleure place dans sa catégorie de puissance.

Il convient, cependant, de garder à l'esprit que les résultats comparatifs que nous avons obtenus ne prennent en considération que les tracteurs de la même catégorie de puissance et qui offrent le même niveau de conformité Tier 4i. Nous pensons qu'il est inutile de considérer les modèles anciens ou les tracteurs des autres catégories de puissance pour la comparaison, étant donné qu'ils ne sont pas pertinents pour la décision d'achat. La consommation d'AdBlue doit également être ajoutée aux valeurs de test PowerMix. Le Centre de test DLG a mesuré une consommation de 23,1 g/kWh. En tenant compte des densités de fluides différentes, cela correspond à une consommation globale d'AdBlue de 6,5 % pour la quantité de carburant utilisée, ce qui correspond aux spécifications du fabricant pour les moteurs Tier 4i.

		excellent	bonne	satisfaisante	adaptée	mauvaise	Référence*
OPÉRATIONS DE REMORQUAGE : 268 G/KWH OU 23,5 L/H							
Charge maximum	Laboureur	258 g/kWh					-5,1 %
	Cultivateur	282 g/kWh					+1,1 %
Charge normale (60 %)	Laboureur	264 g/kWh					-4,3 %
	Cultivateur	268 g/kWh					-6,0 %
OPÉRATIONS AVEC PRISE DE FORCE ENCLENCHÉE : 270 G/KWH OU 19,7 L/H							
Charge maximum (100 %)	Herse rotative	247 g/kWh					-2,0 %
	Faucheuse	245 g/kWh					-1,5 %
Charge normale (60 %)	Herse rotative	290 g/kWh					-5,4 %
	Faucheuse	257 g/kWh					-4,4 %
Charge minimum	Herse rotative	261 g/kWh					-2,4 %
	Faucheuse	320 g/kWh					-1,5 %
OPÉRATIONS COMBINÉES : 285 G/KWH OU 21,4 L/H							
	Épandeur	271 g/k					-2,1 %
	Presse à balles RB	299 g/k					-4,5 %
	Transport	Non mesuré					
MOYENNE GLOBALE : PowerMix 272 g/kWh ou 21,3 l/h							- 2,5 %

Explications : les valeurs ont été mesurées par le Centre de test DLG Technik & Betriebsmittel de Groß-Umstadt. La moyenne pour la catégorie de puissance concerne des machines conformes avec la réglementation en matière d'émissions d'échappement Tier 4i. La différence relative à la moyenne de la catégorie pour les machines conformes à la réglementation en matière d'émissions d'échappement Tier 4i tient également compte de la consommation d'AdBlue (facturée 0,40 €/litre).

Premier de sa catégorie : le 6160 P permet de réaliser d'excellentes économies de carburant dans toutes les applications : avec une consommation moyenne de 272 g/kWh au test PowerMix, le 6160 P est le modèle affichant la consommation la plus basse de sa catégorie testé par DLG. Le bloc 6 cylindres est particulièrement économe dans la réalisation des travaux intensifs. Outre son carburant diesel, le 6160 P consomme également de l'additif AdBlue pour traiter les gaz d'échappement et assurer sa conformité Tier 4i. Il affiche une consommation moyenne d'AdBlue de 23,1 g/kWh (soit 6,3 % de la quantité de diesel utilisée).

POINTS FORTS ET POINTS FAIBLES

Aperçu des spécifications et des caractéristiques techniques du
6160 P de Deutz-Fahr



- + Angle de braquage maximum de 52 degrés et angle de chasse de 6 degrés garantissant l'extraordinaire manœuvrabilité du 6160 P. Le confort de conduite est excellent, avec son pont avant suspendu et suspension auto-adaptative.
- + Capacité de levage remarquable, avec la possibilité de disposer de 7 distributeurs double effet et 4 régimes de prise de force, ainsi qu'une plage de réglage étendue pour le crochet de remorquage qui facilite l'utilisation.
- + Facilité d'accès au moteur pour l'entretien et les réparations. L'angle d'ouverture du capot monobloc est généreux et les tuyaux et conduites bien ordonnés garantissent l'accès dégagé à l'ensemble du bloc moteur.
- + Cabine spacieuse et agréable. Le sentiment d'espace est renforcé par un grand toit vitré (en série), dont l'utilité prend toute son importance lors de l'utilisation du chargeur frontal.
- + Célèbre levier d'inverseur assurant des manœuvres d'inversion de direction simples et fluides, avec molette en haut du levier proprement dit (également présent dans d'autres familles de tracteurs Deutz-Fahr) permettant de choisir le degré d'agressivité de l'opération d'inversion.
- + Cadres de réglage de l'heure et du débit des distributeurs familiers depuis plusieurs années sur les tracteurs Deutz-Fahr et extrêmement efficaces.



- La gâchette du levier de vitesse offre toujours une certaine dureté, ce qui rend difficile tout déplacement rapide. Néanmoins, les changements de vitesse s'effectuent en toute fluidité.
- La pédale d'accélérateur n'est pas facilement modulable, notamment sur les terrains accidentés et la surface de la pédale est glissante.
- La fixation du capot s'accroche lors de son ouverture et gêne à la fermeture. Le réservoir d'AdBlue peut uniquement être rempli du côté droit.



Caractéristiques techniques

MOTEUR	
Moteur 6 cylindres Deutz	TCD 6.1 L064V
Puissance nominale (ECE R-120, 2 100 tr/min)	115 kW/156 ch
Puissance maximale (ECE R-120)	122 kW/166 ch
Post-traitement des gaz d'échappement (conforme Tier 4i)	Technologie SCR avec injection d'AdBlue et recirculation des gaz d'échappement
Autre	Technologie 4 valves, soupape de décharge, RME+B100
Couple maxi.	672 Nm (1 600 tr/min)
Réserve de couple	32 %
Plage de couple	env. 200 tr/min
Cylindrée	6,1 l
Cylindres/type/refroidissement	6/turbo/eau
Capacité Diesel/AdBlue	280 l/35 l
Périodicité de vidange d'huile	500 heures d'utilisation
TRANSMISSION ET PRISES	
ZF	40 x 40 LS
Vitesse de pointe	50 (spécifications d'usine 40) Km/h
Régime de PdF	540/540E/1 000/1 000E
ATTELAGE ET SYSTÈME	
Type	Cat. II/III
Capacité de levage arrière maxi.	9 240 kg
Capacité de levage arrière continue maxi.	S/O
Distributeurs de série/en option	4/7
Débit de la pompe	120 l/min
Débit maxi. par distributeur	100 l/min
Pression maxi. du débit	200 bar
Quantité maxi. d'huile utilisable	40 l
AUTRES SPÉCIFICATIONS	
Poids à sec	6 200 kg
Poids brut maxi.	10 000 kg
Empattement	2,65 m
Hauteur au sommet de la cabine	3,02 m
Niveau de bruit cabine	72 dB(A)
POIDS ET DIMENSIONS	
Prix de base, Version 40 km/h	106 800 €
Air comprimé	De série
Transfert de puissance	300 €
Relevage avant + PdF	6 900 €
Suspension de l'essieu avant	4 400 €
Compatibilité ISOBUS	1 600 €
3 distributeurs supplémentaires avec pack confort FKH	3 650 €
Prix total du tracteur testé	123 650 €

POINTS FORTS REMARQUABLES

La configuration standard du 6160 P est conçue pour offrir une capacité de levage et des performances du système hydraulique optimales, les deux caractéristiques des produits Deutz-Fahr. Cependant, les 4 prises de force proportionnelles à l'avancement livrées de série ont plus que répondu à nos attentes.



Visibilité à 360° La cabine « S Class² » présentée en 2012 a été modifiée et est nettement meilleure que la version d'origine. En dépit des piliers B, la cabine offre une visibilité panoramique satisfaisante.

TRANSMISSION POWERSHIFT À QUATRE RAPPORTS

Le 6160 P est équipé de la célèbre transmission Powershift à quatre rapports, 40 x 40 de ZF. La transmission sur le nouveau modèle a cependant bénéficié de plusieurs modifications par rapport à la version précédente. Avantages : la toute nouvelle commande LS avec valves proportionnelles assure la linéarité et la fluidité des changements de rapports.

La nouvelle transmission offre un ressenti totalement différent dans son utilisation par rapport à celui obtenu avec les transmissions des modèles précédents. Le levier de vitesse a été incliné davantage vers le conducteur et a été doté d'un nouveau point d'articulation destiné à faciliter la sélection de vitesse. Toutefois, comme par le passé, la sélection d'une vitesse n'est pas très précise. Si le levier n'est pas parfaitement aligné avec la gâchette, le conducteur doit pousser le levier avec force pour le mettre à la position voulue avec le bras droit, ce qui n'est pas très pratique pendant la conduite. Comme toujours, le conducteur peut sélectionner les rapports sous charge avec le levier de vitesse ou l'accouoir multifonction. Une transmission automatique est également proposée qui, suivant les réglages personnels, permet de sélectionner les quatre rapports ou seulement deux ou trois. Les avantages en termes de confort se révèlent notamment lors de la coupe de foin frais, lorsqu'il est nécessaire de régler rapidement la vitesse d'avancement.



Le cadran de réglage de la fonction APS situé sous l'accoudoir droit permet au conducteur de définir la réponse au changement de rapport et choisir une plus grande économie de carburant ou plus de puissance moteur. Néanmoins les rétrogradages sous charge (lorsqu'une vitesse inférieure est choisie) s'effectuent toujours avec un léger retard. Le 6160 P offre également une fonction Speed Matching qui sélectionne automatiquement le bon rapport sous charge lors des passages de vitesses. La molette en haut du levier d'inverseur permet au conducteur de régler la réponse à l'inversion (de douce à agressive), ce qui offre l'avantage de pouvoir optimiser l'opération d'inversion du sens de marche pour le travail en cours. L'inversion du sens de marche peut également être effectuée à l'aide du levier multifonction lorsque le levier d'inverseur est en position neutre. Bien que le passage du levier d'inverseur au levier multifonction puisse être un peu compliqué, ce n'est pas un réel problème.

Globalement, l'espacement entre les rapports est satisfaisant, même si le rapport le plus élevé est très grand. La vitesse de 40 km/h est atteinte à seulement 1 600 tr/min, et on atteint 50 km/h à un peu moins de 2 000 tr/min : au final, c'est un bon résultat.

Quelques mots sur la prise de force : l'Agrotron Série 6 sort d'usine avec 4 régimes de prise de force qui peuvent être commandés à partir des commandes extérieures en double qui se trouvent sur le côté gauche et le côté droit du tracteur.

Comme toujours, la vitesse est pré-sélectionnée à partir des commandes à levier, tandis que la prise de force proprement dite, avec protection contre la surcharge, est commandée à partir d'un interrupteur à bascule. La double pression sur la commande pour démarrer la prise de force n'est plus nécessaire, fort heureusement, et la chape d'attelage ultra réglable procure un avantage supplémentaire, car elle fournit une marge de manœuvre suffisante pour fixer les arbres d'entraînement à accouplement universel.



Polyvalence totale : le 6160 P offre une solution complète assortie d'avantages considérables en termes d'économie de carburant et de performances hydrauliques.



LE VERDICT DES EXPERTS TESTEURS EN MATIÈRE DE TRACTEUR

Ces deux experts ont déjà une bonne expérience d'utilisation de l'Agrotron 6160 P de Deutz-Fahr. Dans leur rapport paru dans le magazine Traction, ils expliquent ce qu'ils ont aimé sur le tracteur et les points qui, selon eux, peuvent être améliorés.

Uwe Tolksdorf, fermier de Heckenbach-Cassel (53506) : « Début 2013, je me suis aperçu que mon tracteur 150 ch n'était plus adapté aux travaux de ma ferme. J'ai donc commencé à chercher une machine neuve pour mes cultures et mon haras. J'ai finalement opté pour le 6160 P, car le concessionnaire se trouve à côté de ma ferme. Son prix et les spécifications me convenaient et la machine pouvait m'être livrée immédiatement. J'utilise principalement le 6160 P pour faucher avec ma faucheuse réversible de 7 mètres sans conditionneur et pour mes activités d'épandage d'engrais que j'effectue avec un épandeur Strautmann de 12 tonnes, ainsi que pour mes interventions d'entretien et de semis d'herbe. En plus de ces travaux de la ferme, j'ai également utilisé le tracteur pendant de nombreuses heures pour transporter de la terre de remblai. Aujourd'hui, j'ai atteint pratiquement 800 heures d'utilisation avec ce tracteur et je n'ai jamais rencontré aucun problème. »

« Le 6160 P consomme très peu de diesel. La consommation moyenne pour les tâches pour lesquelles je l'ai utilisé est de 10 l/h. La consommation d'AdBlue est également minimale : j'ai utilisé un fût de 200 litres pour 500 heures de fonctionnement (éd. : cela correspond à environ 4 % de la consommation de carburant). Grâce au pack feu de travail, je suis en mesure d'accomplir mes tâches d'épandage d'engrais avec précision et ce, même en pleine nuit, car je peux aisément distinguer les zones traitées des zones non traitées. Les commandes sont faciles à utiliser et les performances du système de climatisation sont excellentes. »

« Les rapports devraient être plus simples à passer et le levier de changement de vitesse devrait être rapproché du conducteur. La suspension pneumatique de la cabine suspendue rebondit de manière excessive et l'embout de remplissage d'AdBlue est trop étroit. »

Klaus et Roberto Lenhard, fermiers de Schmitshausen (66484) : « En avril 2013, nous avons décidé de louer un Deutz-Fahr 6160 P, que nous avons finalement acheté au printemps 2014. Les conditions de location très avantageuses de Deutz-Fahr ont joué un rôle décisif dans notre choix, au même titre que la présence d'un centre d'entretien agréé près de chez nous. Nous utilisons ce tracteur avec un autre tracteur 130 HP John Deere pour accomplir les tâches quotidiennes de la ferme et dans les champs. Il nous sert principalement pour le transport, le semis et également pour l'épandage d'engrais (avec une cuve de 14 m³). Nous avons pris la plupart des options disponibles, y compris le système iMonitor. Lors de notre achat, le tracteur était équipé de l'ancien modèle de levier de changement de vitesse, mais Deutz-Fahr l'a remplacé en 2013 par le nouveau levier. Depuis, les changements de vitesse s'effectuent en toute simplicité. »

« La consommation de carburant reste très basse. Lors du remorquage de la citerne d'engrais sur de longues distances, le 6160 P consomme seulement 12 à 13 l/h de carburant. Par rapport aux tracteurs des autres marques, la visibilité est excellente, grâce notamment au capot du moteur court et compact. Le niveau de confort offert est satisfaisant et les commandes sont faciles à utiliser. Dans l'ensemble, ce tracteur offre un très bon rapport qualité/prix. À ce jour, notre 6160 P comptabilise déjà près de 600 heures de fonctionnement, dont certaines passées avec des sous-traitants agricoles et sans qu'aucun problème ne nous ait été signalé. La seule chose que nous ayons eu à faire, c'est de changer le logiciel du moteur car après 50 heures de fonctionnement, le tracteur refusait tout simplement de démarrer. »



« Le sélecteur de vitesse de prise de force est très dur et le changement de vitesse nécessite des efforts et de la patience. Il faut également s'habituer au fait que le bouchon de remplissage de l'AdBlue est situé sur le côté droit du tracteur. »

SYSTÈME HYDRAULIQUE PUISSANT

Grâce à son système hydraulique, le 6160 P est l'un des tracteurs de forte puissance le plus complet proposé par la marque allemande. L'excellente capacité de levage a toujours été un point fort de Deutz-Fahr et ce modèle offre une capacité de levage avant et arrière maximum de 9 240 et 4 000 kg, respectivement (selon les spécifications du fabricant). Dans la pratique, la course généreuse au niveau de l'attelage arrière a toujours été un avantage.

Le système hydraulique est également impressionnant et est fourni de série avec quatre distributeurs arrière double effet. Le 6160 P peut être équipé d'un maximum de sept distributeurs, chacun pouvant activer l'attelage avant. Même dans la configuration standard, le débit assuré est plus que satisfaisant, avec 120 l/min pour le système hydraulique (avec une pompe à pistons axiaux) et 42 l/min pour le système de direction assistée.

Un des distributeurs peut également être contrôlé depuis l'extérieur, à partir des commandes situées sur les deux garde-boue arrière.

Le raccordement et le débranchement des voies hydrauliques sont des opérations très simples. Néanmoins, le bloc de jonction sur notre tracteur de test a été considérablement sali au fil du temps.

CABINE CLAIRE ET SPACIEUSE

La cabine « S-Class² » est très accueillante et nous avons été impressionnés par ses matériaux de qualité supérieure, leur aspect visuel agréable et leur couleur claire.

La fermeture de la portière gauche nous a posée quelques difficultés, car si la vitre arrière est fermée, il n'y a aucune compensation de pression. La position de la poignée est également très haute. En revanche, l'accès par le côté droit s'effectue normalement.

À l'intérieur de la cabine, l'espace est suffisant. À gauche du siège, se trouvent deux compartiments latéraux, dont un est réfrigéré. Néanmoins, les matériaux de couleur claire sont très salissants. Le siège passager avec son coussin rabattable est très confortable, même si le rembourrage aurait pu sans doute être moins dur.

L'accoudoir droit est doté d'un certain nombre de commandes déjà familières, telles que le levier multifonction PowerCom S (pour le contrôle des rapports, l'inversion du sens de marche, l'attelage et deux distributeurs). Il est certain que cela peut sembler désuet comparé au nouveau levier de commande des modèles de la Série 6 TTV et de la Série 7 TTV, car il n'est pas très adapté à la main et ne répond plus aux normes d'aujourd'hui en matière d'ergonomie.

Les autres fonctions, telles que la mémorisation du régime moteur, l'accélérateur manuel et le blocage de différentiel, sont intuitives et faciles à trouver. Sous l'accoudoir, on trouve, comme d'habitude, les commandes de réglage des distributeurs hydrauliques (réglage de l'heure et du débit), de la transmission automatique APS et du système de manœuvres en bout de champ ASM, qui peuvent être programmées et utilisées même en l'absence du système iMonitor (non fourni sur notre tracteur de test). Les écrans relatifs



aux fonctions mémorisées et rappelées sont présentés sur un affichage monochrome au centre de la console de direction. Nous aurions aimé qu'un petit écran supplémentaire soit placé sur le pilier A, comme c'est le cas sur les modèles TTV de série.

Malheureusement, seul un système de conditionnement d'air manuel est proposé, sans possibilité de système automatique en option. Les options disponibles offrent néanmoins un grand choix de possibilités pour le confort du conducteur. Outre un essieu avant suspendu, le tracteur peut également être commandé avec une suspension de cabine mécanique ou pneumatique. Nous avons utilisé le modèle mécanique de base, dont les performances nous ont particulièrement impressionnés.

Un siège conducteur avec suspension dynamique est également disponible sans frais supplémentaire.

La visibilité avant et arrière est excellente. La visibilité latérale est également satisfaisante entre les piliers B et C très rapprochés. Le grand toit vitré (avec store pare-soleil) est très utile, notamment lors de l'utilisation du chargeur frontal.

Aperçu des valeurs mesurées

MESURES DE PRISE DE FORCE		
Puissance nominale (2 100 tr/min)	102,6 kW	+
Couple au régime moteur nominal	466,6 Nm	+ -
Consommation au régime moteur nominal	264 g/kWh	+ -
Puissance maximum (1 800 tr/min)	107,3 kW	+
Consommation au régime moteur maximum	238 g/kWh	+
Couple maxi. (1 500 tr/min)	613 Nm	+ -
Consommation au couple	227 g/kWh	++

Vitesse		
Réserve de couple	31 %	+
Consommation en mode PdF 1 000 (2 000 tr/min)	252 g/kWh (32 l/h)	+-
TEST SUR ROUTE EN CONDITION DE CHARGE PARTIELLE		
Puissance de traction maxi. au régime moteur maxi.	98,4 kW, 262 g/kWh	
Puissance de traction maxi. au régime moteur	90,0 kW, 300,0 g/kWh	
A Puissance de traction à 8,8 km/h (rapport H2 sélectionné) Consommation (2 120 tr/min)	85,4 kW 303 g/kWh (26 l/h)	Charge partielle 75 %
Puissance de traction à 11,9 km/h (rapport M3 sélectionné) Consommation (2117 tr/min)	85,4 kW 301 g/kWh (26 l/h)	
Puissance de traction à 14,3 km/h (rapport H3 sélectionné) Consommation (2 108 tr/min)	86,2 kW 310 g/kWh (27 l/h)	
B Puissance de traction à 8,8 km/h (rapport S2 sélectionné) Consommation (1 766 tr/min)	85,5 kW 268 g/kWh (23 l/h)	Charge partielle 75 %, rapport le plus élevé
Puissance de traction à 11,8 km/h (rapport H3 sélectionné) Consommation (1 758 tr/min)	84,9 kW 274 g/kWh (23 l/h)	
Puissance de traction à 14,3 km/h (rapport S3 sélectionné) Consommation (1 771 tr/min)	86,1 kW 271 g/kWh (23 l/h)	
C Puissance de traction à 9,0 km/h (rapport H2 sélectionné) Consommation (2 147 tr/min)	58,5 kW 360 g/kWh (25 l/h)	Charge partielle 50 %
Puissance de traction à 12,2 km/h (rapport M3 sélectionné) Consommation (2 148 tr/min)	57,6 kW 356 g/kWh (20 l/h)	
Puissance de traction à 14,7 km/h (rapport H3 sélectionné) Consommation (2 146 tr/min)	58,0 kW 363 g/kWh (21 l/h)	
D Puissance de traction à 9,0 km/h (rapport S2 sélectionné) Consommation (1 790 tr/min)	58,5 kW 302 g/kWh (21 l/h)	Charge partielle 50 %, rapport le plus élevé
Puissance de traction à 12,1 km/h (rapport H3 sélectionné) Consommation (1 782 tr/min)	57,1 kW 304 g/kWh (17 l/h)	
Puissance de traction à 14,6 km/h (rapport S3 sélectionné) Consommation (1 795 tr/min)	57,8 kW 318 g/kWh (18 l/h)	
++ = excellent, + = bien, +- = moyen, - = mauvais, -- = très mauvais		

Notre verdict

UN EXCELLENT PRODUIT DANS L'ENSEMBLE

Le Deutz-Fahr Agroton 6160 P s'est plutôt bien comporté tout au long de notre test. La consommation et le couple testés dans le cadre de notre banc d'essai se sont avérés dans la moyenne de la catégorie et le tracteur a obtenu d'excellents résultats au test de consommation DLG-PowerMix, avec un score record de 272 g/kWh.

La transmission utilise un système familial qui a été optimisé. Nous avons été très impressionnés par la fluidité du changement de rapport de la transmission, même si nous n'avons pas apprécié la grille de vitesses un peu éloignée du conducteur.

Le tracteur a gagné davantage de points pour ses prises de force, sa capacité de levage avant et arrière et son système hydraulique.

Même la configuration standard du système hydraulique a très largement répondu à nos attentes, ce qui nous laisse penser que la configuration complète doit satisfaire les utilisateurs les plus exigeants. Les seules réserves que nous émettons concernent des détails.

Des améliorations importantes par rapport à la version précédente ont été réalisées dans la cabine, notamment en termes d'agencement, de finition et de qualité des matériaux. La cabine est également très spacieuse et lumineuse (avec un toit vitré et des matériaux de couleur claire) et offre une grande visibilité.

Le levier multifonction est à présent dépassé. À l'avenir, nous aimerions voir le même écran de travail installé de série sur le modèle TTV, car il l'est sur l'équipement standard. Actuellement, seul le grand écran iMonitor est disponible en option. Le confort du conducteur est excellent.

Score de 0 à 10*

Moteur	
Puissance	9,0
Couple	9,0
Traction	9,0
Consommation (charge)	10,0
Consommation (charge)	10,0
Consommation (transport)	9,5
Entretien	9,5
Transmission et prises de	
Rapports et espacement	9,0
Changement de vitesse	8,5
Vitesse de transport	9,5
Prises de force	10,0
Attelage et système	
Capacité de relevage	9,5
Contrôle EHR	8,5
Puissance hydraulique	10,0
Commande d'attelage	9,5



Cabine

Volume	9,0
Espace	9,5
Ergonomie	8,5
Confort	9,5
Visibilité	9,5

Autre

Rayon de braquage	9,0
Maniabilité	9,5

* Grille d'évaluation : 0 point = mauvais, 5 points = moyen, 10 points = excellent