

### Deutz-Fahr 6160.4 TTV : Une machine remarquable



Équipé de sa toute nouvelle cabine, le 6160.4 TTV du fabricant Deutz-Fahr a une allure très élégante. Cependant, son aspect n'est pas le seul élément déterminant, ses « performances internes » sont également importantes. En collaboration avec le Centre de test DLG (association agricole allemande), nous avons attentivement étudié son style et ses performances.

Hubert Wilmer

Des jantes peintes en gris mat, un capot à bandes chromées, des phares diurnes à LED : ne serait-ce que par son allure, le nouveau modèle TTV à transmission variable continue de la Série 6 va encore plus loin que les tracteurs à transmission Powershift (profi 3/2014). L'élément différenciateur le plus important (hormis, évidemment, la transmission variable en continu) est la cabine « MaxiVisionCab » avec son tout nouveau poste de conduite, son accoudoir et son levier multifonction. Mais reprenons point par point et depuis le début...



Le « 4 » dans la désignation du modèle signifie que sous l'élégant capot de ce tracteur, un moteur 4 cylindres TCD 4.1 L04 4V de 4 l de cylindrée est à l'ouvrage et non un moteur 6 cylindres (qui est également disponible). Deutz-Fahr annonce une puissance nominale de 113 kW/154 ch (conformément à la norme 2000/25 CE). Et grâce à la fonction Boost, cette puissance peut atteindre un maximum de 122 kW/166 ch au cours des travaux à la prise de force et lors de la conduite sur route à des vitesses supérieures à 18 km/h. De plus, grâce à la technologie SCR, le moteur répond à la conformité aux normes relatives aux émissions d'échappement IIIB (Tier 4 i).

Au banc d'essai du Centre de test DLG, avec une vitesse de rotation nominale de 2 100 tr/min, une puissance de 95 kW/129 ch a été obtenue au niveau de l'embout de l'arbre de prise de force, à l'arrière. À 1 700 tr/min, la puissance maximum de 102 kW/139 ch a même pu être atteinte. Et avec la fonction Boost, les performances du moteur s'améliorent encore : Une puissance de 101 kW/137 ch est atteinte à la vitesse de rotation nominale avec une puissance maximum de 107 kW/146 ch est obtenue. Excellente performance !

Cela s'applique également à ses caractéristiques de performances : une remontée du couple de 41 ou 42 % avec une diminution de la vitesse de rotation de 29 %, une plage de puissance constante de 30 % et un couple de démarrage de 118 %. Tous ces résultats sont parfaits !

Qu'en est-il de la consommation de carburant ? La consommation de 271 ou 268 g/kWh à vitesse de rotation nominale est légèrement au-dessus de la moyenne, mais 236 ou 237 g/kWh au régime maximum de la prise de force est une consommation absolument correcte.

Les performances redeviennent intéressantes au transport : la puissance de traction (sans boost) atteint presque 81 kW/110 ch au régime nominal et 89 kW/121 ch au régime maximum ce qui est un excellent résultat, au même titre que la consommation de carburant de 314 ou 277 g/kWh. Les bonnes performances du 6160.4 TTV aux tests Powermix pratiques sont principalement dues à la prise de force économique : 276 g/kWh (+ 29,9 g/kWh d'AdBlue) représentent 6 % de moins que la moyenne de l'ensemble de tracteurs déjà testés !

Les performances ne sont pas aussi bonnes que pour les tests de consommation sur route, lesquelles sont fournies en exclusivité par profi : À 50 km/h (que la transmission variable en continu ZF Ecom 1.5 du TTV atteint à 1 790 tours), la consommation sur route avec 647 g/kWh. A 40 km/h, le TTV semble se sentir mieux avec sa vitesse de rotation réduite à 1 430 tours et sa consommation de 631 g/kWh est seulement supérieure de 3,3 % à la moyenne. Le réservoir de carburant pourrait avoir une plus grande capacité : 210 l ne permettent d'effectuer qu'au plus huit heures de travail intensif. Les 28 l d'AdBlue constituent une réserve suffisante pour le remplissage d'un réservoir de diesel.

Le tracteur gagne des points avec ses deux mémoires de régime moteur qui s'ajustent très facilement. Pour les activer via le nouveau joystick, leur enregistrement préalable dans « ComfortTip » est nécessaire. La vitesse du régulateur de vitesse ne peut pas être dépassée avec le levier de conduite sans modifier instantanément la valeur mémorisée. Cette opération pourrait être facilement effectuée avec la molette très pratique qui se trouve sur le nouveau levier de conduite.

Il nous faut répéter ici la critique concernant le fait que les commandes de changement de direction gauche et droite ne peuvent pas être utilisées en alternance. Pour changer de direction avec les boutons de droite, le levier à gauche doit être en position « neutre ». En revanche, nous avons vraiment apprécié que la réactivité de l'inverseur du nouveau TTV pendant les changements de direction soit ajustable suivant 5 niveaux, indépendamment du réglage de l'accélération.

Le frein à main, commandé par un moteur électrique à axe, est également une bonne chose. Il est rarement nécessaire d'utiliser le bouton du frein à main, situé sur le tableau de commande de l'accoudoir, car il s'applique automatiquement lorsque le tracteur reste immobile pendant une longue période de temps ou à l'arrêt du moteur. Qui plus est, il est également desserré automatiquement lorsque le conducteur choisit un sens de marche. Impossible de faire plus simple !



Le moteur 4 cylindres affiche des performances très respectables et une consommation économique (qui n'est pas due à la fonction Boost). Photographies : Tovornik, Wilmer

## Consommation lors des travaux dans les champs

### Traction/remorquage

Consommation moyenne de diesel 276 g/kWh et 9,83 l/ha AdBlue 27,3 g/kWh et 0,73 l/ha  
 (100 % de charge) Charrue  
 (60 % de charge) Charrue

### Prise de force

Consommation moyenne de diesel 271 g/kWh et 3,96 l/ha AdBlue 31,7 g/kWh et 0,34 l/ha  
 (100 % de charge) Herse rotative Faucheuse  
 (70 % de charge) Herse rotative Faucheuse  
 (40 % de charge) Herse rotative

### Travaux mixtes

Consommation moyenne de diesel 294 g/kWh et 4,15 l/ha AdBlue 29,5 g/kWh et 0,32 l/ha  
 Épandeur d'engrais

Presse

**Powermix 276 g/kWh 29,9 g/kWh**



La valeur Powermix exprimée en g/kWh représentant la moyenne de l'ensemble des 7 cycles mesurés est indiquée dans l'angle inférieur gauche. Les valeurs moyennes pour les sections Traction/Remorquage, Prise de force et Travaux mixtes sont indiquées en rouge dans le tableau, avec la consommation de carburant fournie en grammes par kilowatt-heure et en litres par hectare. Le graphique de droite indique la consommation d'AdBlue (qui n'est pas un agent propulseur, mais plutôt un carburant).

Les barres sont moins épaisses car l'AdBlue est moins cher que le diesel ; les valeurs moyennes sont indiquées en bleu. La ligne de base jaune sur le graphique de gauche représente la moyenne de tous les candidats Powermix qui ont été testés jusque-là. La longueur des barres correspond au pourcentage de supériorité (en vert) ou d'infériorité (en rouge) du tracteur pour le cycle respectif, par rapport à la moyenne de l'ensemble des candidats Powermix qui ont déjà passé le test. La valeur moyenne Powermix correspond à la moyenne de tous les candidats au test mesurés à 295 g/kWh.

Au test Powermix, le Deutz-Fahr 6160.4 obtient le meilleur résultat de sa catégorie en ce qui concerne la consommation de carburant et ce, pour la majorité des travaux.

### Consommation sur route

Sur du plat (40 %)	Consommation d'AdBlue	
À 40 km/h		
À 50 km/h		
À 60 km/h		
En montée (50 %)		
Pente maximum en charge		
En position neutre (10 %)		
En position ralenti		
Consommation totale transport mixte		
À 40 km/h	631 g/kWh	74 g/kWh
À 50 km/h	647g/kWh	75 g/kWh



Le test de transport DLG est effectué sur route.

Le candidat au test doit effectuer un circuit avec une remorque (chargé et lesté de manière appropriée pour la performance de prise de force mesurée) ; chaque mesure est répétée trois fois. Le résultat total est calculé en fonction des résultats individuels pondérés de la conduite en montée (50 %), sur du plat (40 %) et en position neutre (10 %).

La ligne de base jaune sur le graphique indique la valeur moyenne respective de l'ensemble des tracteurs testés pour le transport sur route jusque-là. La longueur des barres indique le pourcentage de supériorité (en vert) ou d'infériorité (en rouge) du candidat au test par rapport à la moyenne. La valeur moyenne pour le test de transport est actuellement de 611 g/kWh à 40 km/h et de 596 g/kWh à 50 km/h.

À 40 km/h, le Deutz-Fahr 6160.4 atteint des valeurs de consommation inférieures à la moyenne sur du plat ; à 50 km/h et en montée, la consommation enregistrée est supérieure à la moyenne. Avec 631 g/kWh à 40 km/h, la consommation totale était supérieure de 3,3 % à la moyenne et avec 647 g/kWh à 50 km/h, elle était supérieure de 8,5 % à la moyenne.



Un niveau sonore de pratiquement 76 dB(A) est un peu élevé pour une toute nouvelle cabine et les matériaux de revêtement peuvent se révéler un peu salissants.



Le tableau de bord pivote avec le volant.



Le nouveau joystick comporte de nombreux boutons de même forme, mais de couleurs différents et s'éclaire par le dessous, sachant qu'un bouton peut commander et être affecté à deux valves (proportionnelles !).

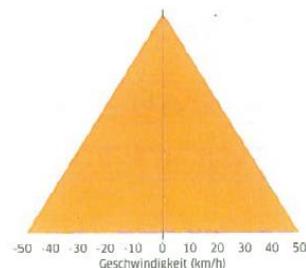
## Transmission



Avec la transmission ZF Ecom, il est possible de choisir n'importe quelle vitesse. Néanmoins, le levier d'inversion de marche à gauche et le bouton-poussoir à droite ne peuvent pas être utilisés à tour de rôle.

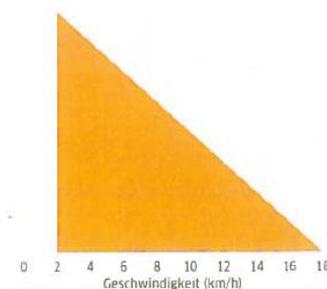
### Marche avant et arrière en continu

Vitesse (km/h)



### En continu de 4 à 12 km/h

Vitesse (km/h)



**Complet : le 6160.4 TTV propose 4 vitesses de rotation pour la prise de force !**

Bien qu'il soit nécessaire d'utiliser deux leviers pour effectuer les changements de vitesse, les quatre régimes sont disponibles de série. Le tracteur est doté d'une fonction pratique de manœuvre en bout de champ et d'une commande externe prévue des deux côtés, exactement comme cela doit être ! Mais, Deutz-Fahr peut encore améliorer la coordination moteur/transmission. Par exemple, des à-coups se produisent parfois lorsque le conducteur appuie sur l'accélérateur alors que le régulateur de vitesse est supposé contrôler la machine. Pour maintenir la vitesse du régulateur de vitesse parfaitement constante, il faut s'assurer du réglage approprié de la chute de régime du moteur (par ex., 200 tr/min).

#### **SAME DEUTZ FAHR FRANCE S.A.S**

101A, Avenue de Barbezieux – CS 60212 – Châteaubernard • F 16111 COGNAC Cédex • Tél.: 0545.367.000 • [www.samedeutz-fahr.com/fr/S.A.S](http://www.samedeutz-fahr.com/fr/S.A.S)  
 au Capital de 1 662 500 € • R.C.S. ANGOULEME 775 739 162 • Siret 775 739 162 00102 • APE : 4661Z • T.V.A. FR 94775739162

Avec une puissance de relevage de plus de 7 tonnes, Deutz définit une nouvelle référence dans la catégorie des quatre cylindres, qui ne compte pas d'autre machine. Cela s'applique également au système hydraulique (avec alimentation en huile distincte !) : Avec la pompe à pistons axiaux 160 l, qui est disponible sur demande (700 euros), le Centre de test DLG a mesuré un débit maximum de 164 l/min et une performance hydraulique de pratiquement 46 kW, ce qui est excellent !

Reste une critique concernant le relevage frontal, dont les bras d'attelage inférieurs devraient pouvoir s'abaisser davantage. La broche des bras d'attelage supérieurs s'est également pliée rapidement. Deutz-Fahr devrait également changer la molette du dispositif de réglage de la profondeur, qui fonctionne intuitivement dans le « mauvais » sens.

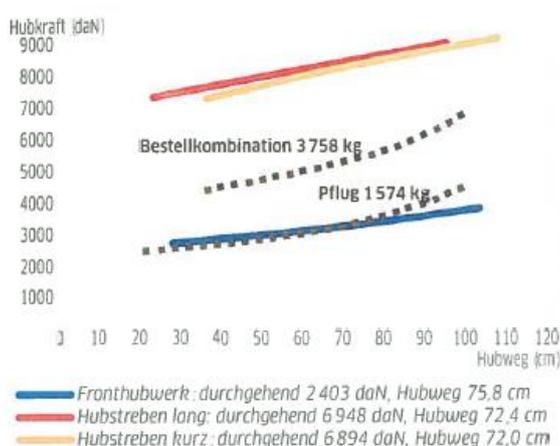
Toutes les valves hydrauliques sont dotées d'un contrôle de temps et de débit, et deux d'entre elles peuvent être commandées à l'aide du joystick (même proportionnellement !).

Toutefois, une commande externe configurable librement est disponible sur le côté droit et sur le côté gauche, de même que la possibilité de bloquer la position flottante des valves individuelles. Cela est particulièrement intéressant ! Étant donné les nombreuses options de réglage, l'absence d'une description claire sur l'écran de base du système iMonitor fait défaut.

### Capacité de relevage

Deutz-Fahr 6160.4 : la courbe rouge représente la capacité de levage mesurée (90 % de la valeur maximum), autrement dit la capacité de levage en continu aux points de connexion situés au niveau des bras d'attelage inférieurs. La courbe jaune indique la capacité de levage avec les bras de levage courts. La capacité de levage est moindre, de même que la plage de levage ! La puissance de levage étant dirigée verticalement, le tracteur peut aisément soulever tout ce qu'il peut remorquer.

### Capacité de relevage (daN)



Relevage Avant : en continu 2 403 daN, plage de levage 75,8cm Bras de levage longs : en continu 6 948 daN, plage de levage 72,4 cm Bras de levage courts : en continu 6 894 daN, plage de levage 72,0 cm



Avec 7 tonnes et plus, la capacité de levage est très bonne ! La disposition du système électrique au-dessus du système hydraulique a bien été pensée.

Ce qui suit n'est pas un récapitulatif de notre évaluation complète, mais une liste des détails pratiques positifs et négatifs.

### Points positifs

- + Rétroviseurs électriques grand angle
- + Petit phare de travail à l'arrière
- + Siège passager confortable avec compartiment réfrigéré spacieux
- + Nombreux bacs de rangement, certains étant fermés
- + Boîte à outils appropriée (mais disposée malheureusement à droite)



Très pratique : l'interrupteur principal de la batterie et l'éclairage de montée.

Automatique : la température est désormais également réglée via le système d'air conditionné automatique.

Disposition claire : tout le monde comprend comment allumer et éteindre les projecteurs, mais le bouton d'utilisation des phares est mieux placé sur le tableau de bord.

### Points négatifs

#### SAME DEUTZ FAHR FRANCE S.A.S

101A, Avenue de Barbezieux – CS 60212 – Châteaubernard • F 16111 COGNAC Cédex • Tél.: 0545.367.000 • [www.samedeutz-fahr.com/fr/S.A.S](http://www.samedeutz-fahr.com/fr/S.A.S).  
au Capital de 1 662 500 € • R.C.S. ANGOULEME 775 739 162 • Siret 775 739 162 00102 • APE : 4661Z • T.V.A. FR 94775739162

- L'interrupteur à témoin exige que l'on s'habitue à son utilisation.
- Le store du toit vitré tremble.
- L'accoudoir équipé du tableau de commande présente un jeu.



Aspect non pratique : la portière côté passager ne reste pas ouverte et est difficile à fermer à partir du siège passager.

Utilisation difficile : Avec les bras d'attelage repliés, l'attelage de remorque s'utilise très difficilement. La broche des bras d'attelage supérieurs est souvent dans le mauvais orifice et se plie.

Non détachables : les fixations du filtre à air ne peuvent être défaits qu'après avoir tourné les radiateurs.

Cela nous amène déjà à la nouvelle cabine « MaxiVisionCab » à suspension pneumatique. Au premier abord, la cabine semble très moderne et conviviale grâce à ses panneaux de couleur claire et ce, malgré qu'elle ait conservé ses six montants et qu'elle ne soit pas la cabine la plus silencieuse avec un niveau sonore de presque 76 dB(A) en conditions de charge.

Le nouveau levier multifonction MaxCom est un point fort : il est doté de nombreuses fonctions et bien éclairé par le dessous, à l'instar de tout l'accoudoir. Le nouvel écran tactile de contrôle de 30 cm de diamètre est très impressionnant. Deutz-Fahr peut encore améliorer le système de montage, ainsi que la structure de menus.

Bien qu'il y ait un affichage supplémentaire sur le montant A, nous aurions aimé disposer d'un écran clairement structuré qui résume les informations les importantes relatives au moteur, à la transmission, au chargeur, au système hydraulique, etc.

Le système d'air conditionné automatique et l'interrupteur du phare de travail sur le montant B sont très pratiques, mais l'interrupteur d'utilisation des phares pourrait être mieux disposé sur le tableau de bord.

Le tableau de bord : les affichages sont très bons. La console avec le volant pivotant a joué un rôle essentiel dès les débuts (série) du tracteur de test. En outre, nous avons pu noter de nombreux détails appréciables : l'éclairage à LED en montée pour le nouveau système de gestion des manœuvres en bout de champ, avec des dispositifs de déclenchement programmables librement pour les fonctions individuelles !

Autre point marquant : les angles de braquage pour la « gestion du train roulant » de la transmission intégrale et le mécanisme de blocage de différentiel sont également

programmables librement ! La suspension souple de pont avant est également appréciable lorsque le tracteur tourne à vide ; néanmoins, l'utilisation d'un lestage permettrait de durcir un peu son réglage. Mais, l'utilisation d'un lestage n'est pas nécessaire dans l'immédiat.

En effet, le 6160.4 affichait un poids de 7 575 kg dans la configuration du test ! Avec un poids total admissible de 10,5 tonnes. Avec une voie de 1,92 m (pneus avant 540/65 R 28), nous avons mesuré un rayon de braquage de 12 m, ce qui est légèrement supérieur à la moyenne de cette catégorie. Les performances du système de freinage sont dans la moyenne : le Centre de test DLG a mesuré une décélération de 4,2 m/s<sup>2</sup>.

Seuls éléments manquant à présent, les prix : selon les tarifs, dans sa configuration de base, le prix du 6160.4 TTV est de 108 800 euros (tous les prix sont indiqués TVA incluse). La version 50 km/h avec freinage pneumatique et l'essieu avant suspendu vendu au prix de 114 150 euros est recommandé. Le tarif pour la cabine avec sa suspension pneumatique est de 1 200 euros, et celui du relevage frontal est de 3 900 euros. Au total, le tracteur de test est vendu au tarif de 128 650 euros, ce qui est raisonnable.

Le tracteur est également disponible en option avec un moteur 6 cylindres et les mêmes essieux, chargeur, système hydraulique, etc. Avec un équipement comparable, il coûte environ 4 000 euros de plus.

Une machine remarquable : aucun doute que le 6160.4 TTV de Deutz-Fahr mérite la meilleure note en termes d'esthétique. A noter tout de même quelques petites améliorations qui pourront être apportées en termes de finition.

## L'avis des utilisateurs :

### *Un tracteur fort en besogne*

L'automne dernier, le choix de notre communauté d'agriculteurs s'est porté sur le 6150.4 TTV de Deutz-Fahr. Il était plus économique que le modèle Fendt comparable et nous avons même eu un chargeur frontal Stoll FZ en plus. Outre les nombreuses opérations de transport du printemps, nous destinions le TTV à remplacer un Claas Arion avec boîte de vitesses à l'avant de l'extirpeur de pommes de terre.

Hormis la transmission variable en continu, l'agilité et l'aspect général du tracteur nous ont tout particulièrement convaincus. Après plus de 300 heures d'utilisation (principalement dédiées au transport), nous apprécions tout particulièrement le confort de la suspension. Néanmoins, la pédale d'accélérateur réagit un peu trop « nerveusement » et l'accélérateur manuel est un peu « mou ». Par rapport à nos deux Agrottron TTV 620, il bénéficie en plus de l'accoudoir équipé du tableau de commande avec le nouveau levier de conduite et l'affichage iMonitor large. Jusque-là, le système d'air conditionné est tombé en panne une fois.

Avec trois de ces collègues, Niels Kynast cultive 600 ha dans la région de Uetze-Schwüblingsen (31311). Outre les 70 ha de pommes de terre et les 100 ha de navets, ils cultivent également du maïs d'ensilage, des oignons et des céréales.

### *Excellente tenue de route*

En janvier, nous avons fait l'acquisition d'un 6150.4 TTV Deutz-Fahr avec chargeur Stoll pour nos travaux agricoles et forestiers en raison de son rapport qualité-prix très attractif. Nous avons enregistré jusqu'à présent 180 heures d'utilisation avec un engin récolteur de bois de chauffage (Bindenberger SSP 520). Étant donné notre vaste zone de travail, qui s'étend de Stuttgart à Günzburg, nous apprécions particulièrement l'excellent confort de conduite. Malheureusement, il est impossible de maintenir une vitesse constante avec la pédale d'accélérateur et si le volant était plus extensible, cela serait plus pratique.

La consommation de carburant est excellente : 8 l/h pour les opérations de transport et 2,3 l/h pour les opérations de grutage. Notre tracteur n'est pas équipé du système iMonitor et nous souhaitons procéder à une mise à niveau afin de disposer d'un siège pivotant pour la grue. Pour disposer de plus d'espace, la console du volant devrait pivoter davantage vers l'avant.

Peter Vitek de la région de Ulm (89081) utilise principalement son tracteur pour la récolte de bois de chauffage et le transport d'ensilage.

### **Données techniques, valeurs de mesure, résultats du test**

Largeur : 252 cm, Longueur : 479 cm (avec chargeur frontal), Hauteur : 304 cm (cabine)

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

**Moteur** : 113 kW/154 ch (conformément à la norme 2000/25 CE) à 2 100 min<sup>-1</sup> ; moteur 4 cylindres refroidi à l'eau Deutz TCD 4.1 L4, niveau d'émissions IIIB (Tier 4 i) avec convertisseur catalytique SCR et AdBlue, turbo chargeur et système intercooler, cylindrée de 4 038cm<sup>3</sup>, réservoir de carburant de 210 litres et réservoir d'AdBlue de 28 litres

**Transmission** : transmission ZF Ecom 1.5 variable en continu avec quatre modes de conduite activés automatiquement ; transmission Powershift, régulateur de vitesse, 0,02-50 km/h (à 1 790min<sup>-1</sup>)

**Freins** : freins à disque humide à l'arrière avec engagement automatique, frein à main à commande électrique, air comprimé de série

**Électronique** : 12 V, batterie 143Ah, générateur 150 A, allumage 3,0 kW/4,0 ch

**Unité de treuillage** : cat. II/III, contrôle électrohydraulique du relevage avec contrôle d'attelage inférieur et amortisseur de vibrations, chargeur frontal automatisé et arbre de prise de force avant en option

**Système hydraulique** : pompe à pistons axiaux 160 l/min (120 l/min de série), 200 bar, jusqu'à 7 unités de commande (5 à l'arrière/2 à l'avant) avec commande de synchronisation et de volume, alimentation d'huile distincte, 40 l collectables

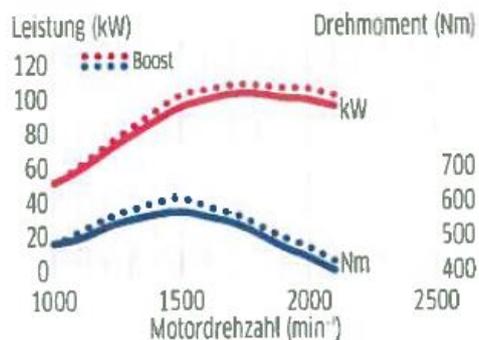
**Arbre de prise de force** : 540/540E/1000/1000E avec levier de transition, 1 3/8 pouces, 6 ou 21 rainures, changement électrohydraulique

**Essieux et châssis** : essieu à bride avec blocage de différentiel multidisque, commande électrohydraulique comme pour la conduite avant, pneus de test 540/65 R 28 à l'avant, 650/65 R 38 à l'arrière

**Entretien et maintenance** : huile moteur 10 l (remplacement de l'huile toutes les 500 h), huile de transmission 67 l et huile hydraulique 60 l (toutes les 1 000 h), système de refroidissement 29 l

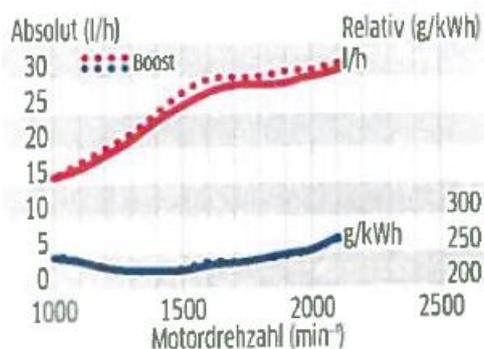
**Prix** : équipement de base 108 800 € (prix hors TVA), version 50 km/h avec essieu avant suspendu, compresseur, etc. 114 150 €, unité de treuillage avant (chargeur frontal) 3 900 €, arbre de prise de force à l'avant 3 000 €, configuration de test 128 650 €

## Performances et couple



Performances (kW) Couple (Nm) Régime moteur (min-1)

## Consommation de carburant



Absolute (l/h) Relative (g/kWh) Régime moteur (min-1)

## Valeurs des mesures du Centre de test DLG

Performances de l'arbre de prise de force (avec/sans boost)

Maximum (1 700min-1) 102,1/107,0 kW

À la vitesse de rotation nominale 95,0/101,0 kW

Consommation de diesel / AdBlue (avec/sans boost)

À la performance maximale 236+25,6/237+24,1 g/kWh

À la vitesse de rotation nominale 271+25,0/268+23,3 g/kWh

Absolute 25,6/30,6 et/ou 27,8/32,2 l/h

Couple (avec/sans boost)

Maximum 607/651 Nm (1 500 min-1)

Augmentation du couple 40,6/41,9 %

Diminution de la vitesse de rotation 29 %

Couple de démarrage 118/110 %

### SAME DEUTZ FAHR FRANCE S.A.S



## Transmission

Nombre de rapport entre 4 et 12km/h En continu

Force de relevage arrière (90 % de la pression d'huile maximum, corr.)

Inférieure/intermédiaire/supérieure

6 948/7 794/8 649 daN Plage de levage en charge 72,4 cm (23 à 95,4 cm)

Force de relevage avant (90% de la pression d'huile maximum)

Inférieure/intermédiaire/supérieure

2 403/2 835/3 492 daN Plage de levage en charge 75,8 cm (27,8 à 103,6 cm)

## Capacité de remorquage

Maximum 88,9 kW à 1 700 min-1

277g/kWh À la vitesse de rotation nominale 80,6 kW      314 g/kWh

Volume sonore Cabine fermée/ouverte      75,7/80,2 dB(A)

## Rayon de braquage

Sans la traction avant 12,00 m

## Poids pour le test

Essieu avant 3 055 kg

Essieu arrière 4 520 kg

Poids à vide 7 575 kg

Poids total admissible 10 500 kg

Charge utile 2 925 kg

Rapport puissance/poids 62 kg/kW

Empattement 242 cm

Largeur de voie avant/arrière 192/185 cm

Garde au sol 45,0 cm

## **SAME DEUTZ FAHR FRANCE S.A.S**

101A, Avenue de Barbezieux – CS 60212 – Châteaubernard • F 16111 COGNAC Cédex • Tél.: 0545.367.000 • [www.samedeutz-fahr.com/fr/S.A.S](http://www.samedeutz-fahr.com/fr/S.A.S)  
au Capital de 1 662 500 € • R.C.S. ANGOULEME 775 739 162 • Siret 775 739 162 00102 • APE : 4661Z • T.V.A. FR 94775739162

## Résultats du test

### **Moteur +/++**

Caractéristiques de performances 1,8

Consommation de carburant 2,0

Capacité de remorquage/performances de l'arbre de PdF 2,5

Bonnes valeurs et caractéristiques de performances, bonne consommation de carburant, mais ajout d'AdBlue nécessaire, capacité de remorquage également bonne

### **Transmission +/++**

Espacement/fonctions des rapports 1,7

Capacité de commutation 1,2

Coupleur, gaz 1,6

Arbre de prise de force 1,3

Transmission variable en continu avec 50 km/h à seulement 1 790 tr/min et quatre vitesses d'arbre de prise de force, coordination moteur-transmission à optimiser

### **Châssis ++/M**

Direction 1,6

4 roues motrices et blocage de différentiel 1,1

Frein à main et au pied 2,0

Essieu avant de suspension/cabine 1,4

Poids et charge utile 3,5

Agilité et bonne direction, grand confort de conduite et bon système freinage, mais poids à vide important et charge utile réduite

Levage/treuil de levage/système hydraulique ++

Capacité de levage et plage de levage 1,1

Maniabilité 2,0

Performances hydrauliques 1,1

Dispositifs de commande 1,9

Connexions 1,5

La capacité de levage et les performances hydrauliques sont très bonnes, valves de contrôle avec bon contrôle de synchronisation et de volume, manipulation et réglage à améliorer.

### **Cabine +**

Espace et confort 1,3

Visibilité 1,4

Chauffage et air conditionné 2,0

Volume sonore 2,5

Circuits électriques 2,0

Fabrication/ finition 3,0

Entretien 2,0

L'espace, le confort et la visibilité sont bons. Le volume sonore en conditions de charge est moyen et les finitions dans le tracteur de test pourraient être améliorées à plusieurs endroits.