

Sparsamer Schwabe

Ende 2012 führte Deutz-Fahr die Serie 6 gemeinsam mit den TTV-7-Großtraktoren ein. Den 6160 hat der Hersteller heute mit vier und mit sechs Zylindern im Programm. Im Praxistest und im DLG PowerMix haben wir für Sie den Sechsender kritisch auf die Probe gestellt.



Mehr zum Thema:



Einen Film des Tests und weitere Informationen auf:
www.traction-magazin.de



dlv
**traction
traktor
test**

Deutz-Fahr gibt Gas! Neue Traktorenmodelle, höhere Leistungsklassen, neue Fabriken in Lauingen. Das Tempo, das die Lauinger dabei

vorlegen, beeindruckt so manchen in der Branche. Doch hat das alles Hand und Fuß?

Wir haben uns 2013 einen der ersten 6160 P als Testschlepper herausgegriffen (daher noch die alte Motorhaube). Mit seinen rund 160 PS fühlt er sich auf Acker, Grünland und Straße gleichermaßen wohl. Er ist das drittkleinste Modell der Baureihe – und das größte, das Käufer sowohl als Sechszylinder mit langem Radstand als auch als leichten Vierzylinder mit kurzem Radstand ordern können. Alle Modelle der Baureihe gibt es mit Lastschaltgetriebe oder als stufenlose TTV-Variante.

AUF DEM PRÜFSTAND KLASSENDURCHSCHNITT

Das Herzstück des 6160 P ist ein 6,1-l-Common-Rail mit Vierventiltechnik, Turbolader mit Ladeluftkühlung und Wastegate-Ventil. Die Abgasreinigung erfolgt per SCR-Katalysator, der sich im unteren Bereich des Auspuffendrohrs befindet. Laut Hersteller mobilisiert das Aggregat bei 2.100 U/min Nenndrehzahl 115 kW / 156 PS nach ECE R-120 (also ohne Nebenaggregate!). Bei Drehzahlabfall werden noch ein paar Pferdestärken mehr freigesetzt – so soll es der Sechsender bei 1.800 Touren auf 122 kW / 166 PS bringen. Das maximale Drehmoment gibt Deutz-Fahr mit 672 Nm bei 1.600 U/min an.

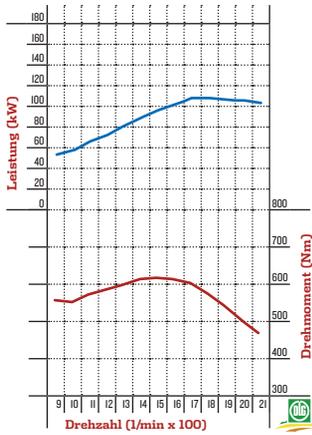
Dass Deutz-Motoren bauen kann, wissen wir mittlerweile. Doch die Konkurrenz schläft nicht. Daher waren wir sehr gespannt auf die Testergebnisse des DLG-

FOTOS: MUYENBERG

>>> MITTELFELDSPIELER <<<

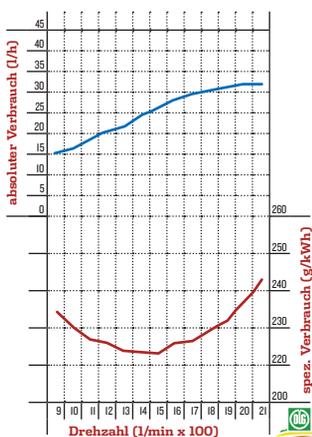
Das DLG-Testzentrum hat Leistungscharakteristik und Verbrauch des Deutz-Fahr 6160 P zunächst auf dem Zapfwellenprüfstand beleuchtet.

Motorleistung



Durchschnitt: Deutlich sichtbar in der Leistungskurve ist der Konstantleistungsbereich von 2.100 bis 1.700 U/min. Darunter fällt die Leistung nahezu linear, aber auch nicht stark ab. Bei 1.500 U/min mobilisiert der Sechszylinder immer noch knappe 100 kW. Die Drehmomentwerte fallen ordentlich, wenn auch nicht überragend aus. 613 Nm maximales Drehmoment (bei 1.500 U/min) und 467 Nm Drehmoment bei Nenndrehzahl sind keine Spitzenwerte, aber absolut okay. Berücksichtigen muss man hierbei den fehlenden Boost des Sechszylinderaggregats.

Verbrauch



Runter vom Gas: Der 6160 P zeigt einen klaren Verbrauchsrückgang bei Drehzahlreduzierung – gut nicht nur im Feld und bei Zapfwellenarbeiten, sondern auch im Transport mit reduzierter Drehzahl. Die Prüfstandwerte für den spezifischen Verbrauch bei Nenndrehzahl (264 g/kWh) und Maximalleistung (238 g/kWh bei 1.800 U/min) sind Durchschnitt bis ganz leicht über dem Durchschnitt der Klasse. Für die Praxis heißt das: runter vom Gas, und vor allem im Feld eher im Bereich der Maximalleistung (1.800 U/min) fahren!

Legende SCR – Selektive Catalytische Reduktion (Abgasnachbehandlung durch Einspritzen von Harnstoff in den Abgasstrom); AdBlue – Harnstofflösung für SCR; Drehmomentanstieg – Wert, um den das Drehmoment von der Nenndrehzahl ausgehend bis zum Erreichen des maximalen Drehmoments ansteigt (in Prozent); Common-Rail – elektronisch geregeltes Einspritzsystem, das die Einspritzmenge unabhängig von der Motordrehzahl festlegt; LS – Load Sensing (Hydrauliksystem, das die Fördermenge jedes Ventils automatisch an die abgeforderte Hydraulikleistung anpasst).

Testzentrums. Bei Nenndrehzahl haben die Testingenieure in Groß-Umstadt am Stummel 102,6 kW gemessen. Verbraucht hat der 6160 P dabei 264 g/kWh beziehungsweise 32,2 l/h – das ist etwa Klassendurchschnitt. Die Maximalleistung betrug bei niedrigen 1.800 U/min genau 107,3 kW. Der Dieserverbrauch wurde hier mit 238 g/kWh beziehungsweise 30,4 l/h ermittelt. Keine Spitzenwerte, aber okay. Gut gefallen hat uns die niedrige Höchstleistungsdrehzahl von 1.800 U/min, da sie der Werksangabe entspricht.

Das maximale Drehmoment lag mit 613 Nm bei 1.500 Touren (750 Zapfwellenumdrehungen) sehr „weit unten“ an, ist für diese Leistungsklasse etwa im Mittelfeld – liegt aber fast 60 Nm oder 10 Prozent unter den Herstellerangaben. Kalkuliert kommt der 6160 P damit auf einen ganz ordentlichen Drehmomentanstieg von 31 Prozent. Von 1.300 bis 1.600 U/min bildet der Motor ein Drehmomentplateau aus.

Zu den Dieserverbrauchswerten muss noch der AdBlue-Verbrauch gerechnet werden. Das DLG-Testzentrum hat bei Nenndrehzahl 2,1 l/h, bei Höchstleistungsdrehzahl 2,14 l/h und bei maximalem Drehmoment 1,7 l/h gemessen. Diese liegen also mit 6,5 bis 7,0 Prozent des Dieserverbrauchs im grünen Bereich. Höher wird der AdBlue-Verbrauch bei 2.000 U/min; dann genehmigt sich der 6160 P mit 2,86 l/h gute neun Prozent im Mengenverhältnis zum Dieserverbrauch. Einen Zapfwellen- oder Transportboost besitzt der 6160 P, wie auch schon sein Vorgänger, übrigens nicht.

POWERMIX ÜBERZEUGEND

Noch besser als auf dem Zapfwellenprüfstand schneidet der 6160 P beim PowerMix ab. Vor allem bei schweren Zugarbeiten profitiert der Schlepper vom einfach aufgebauten Lastschaltgetriebe mit wenig Leistungsverlusten. Bei fast allen Arbeiten verbraucht der 6160 P einstellige Prozentwerte weniger als seine Klassenkollegen, bei einem Arbeitszyklus liegt er nur leicht über dem Mittelwert. Unterm Strich macht der 6160 P damit 2,5 Prozent gegenüber den Klassenkollegen gut – und setzt sich damit an die Spitze seiner Leistungsklasse! Dabei sollte beachtet werden, dass unser Referenzwert nur aus der gleichen Leistungsklasse und der Tier-4i-Norm gebildet wurde. Unserer Ansicht nach macht es wenig Sinn, noch ältere Traktoren oder andere Leistungsklassen in die Bewertung einzubeziehen, da



Dieserverbrauch im DLG PowerMix

		sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	Referenz*
ZUGARBEITEN: 268 G/KWH BZW. 23,5 L/H							
Schwere Last (100 %)	Pflug	258 g/kWh					- 5,1 %
	Grubber	282 g/kWh					+ 1,1 %
Mittlere Last (60 %)	Pflug	264 g/kWh					- 4,3 %
	Grubber	268 g/kWh					- 6,0 %
ZAPFWELLENARBEITEN: 270 G/KWH BZW. 19,7 L/H							
Schwere Last (100 %)	Kreiselegge	247 g/kWh					- 2,0 %
	Mähwerk	245 g/kWh					- 1,5 %
Mittlere Last (60 %)	Kreiselegge	290 g/kWh					- 5,4 %
	Mähwerk	257 g/kWh					- 4,4 %
Leichte Last (40 %)	Kreiselegge	261 g/kWh					- 2,4 %
	Mähwerk	320 g/kWh					- 1,5 %
GEMISCHTE ARBEITEN: 285 G/KWH BZW. 21,4 L/H							
	Miststreuer	271 g/kWh					- 2,1 %
	RB-Presser	299 g/kWh					- 4,5 %
	Transport			nicht gemessen			
GESAMTDURCHSCHNITT: PowerMix 272 g/kWh bzw. 21,3 l/h							- 2,5 %

Legende: Messwerte des DLG-Testzentrums Technik & Betriebsmittel Groß-Umstadt. Der Durchschnitt der Leistungsklasse gilt für die aktuelle Abgasnorm Tier 4i. Die Differenz zum Klassendurchschnitt der Tier-4i-Abgasnorm wurde unter Berücksichtigung des AdBlue-Verbrauchs und für einen AdBlue-Preis von 0,40 Euro berechnet.



Klassenprimus: Der 6160 P liefert bei allen Arbeiten sehr gute Verbrauchswerte ab und ist mit 272 g/kWh PowerMix-Durchschnitt aktuell der sparsamste bei der DLG gemessene Traktor seiner Klasse. Besonders sparsam arbeitet der Sechszylinder bei schweren Arbeiten. Zusätzlich zum Diesel verbraucht der 6160 P beim Arbeiten AdBlue-Lösung, um seine Abgase entsprechend der Tier-4i-Norm zu reinigen. Der durchschnittliche AdBlue-Verbrauch beträgt gute 23,1 g/kWh (6,3 Prozent des Dieserverbrauchs).

>>> PLUS UND MINUS <<<

Daten & Details des Deutz-Fahr 6160 P im Überblick.

Technische Daten

MOTOR

Deutz-Sechszylinder	TCD 6.1 L064V
Nennleistung (ECE R-120, 2.100 U/min)	115 kW / 156 PS
Max. Leistung, ECE R-120	122 kW / 166 PS
Abgasnachbehandlung (Tier 4 i-Norm)	SCR-Einspritzung und Abgasrückführung
Sonstiges	Vierventiltechnik, Wastegate, RME+B100
Max. Drehmoment	672 Nm (1.600 U/min)
Drehmomentanstieg	32 %
Drehmomentplateau	ca. 200 U/min
Hubraum	6,1 l
Zylinderart/Kühlart	6 Turbo/Wasser
Tankinhalt Diesel/AdBlue	280 l/35 l
Motorölwechsel	500 Bh

GETRIEBE & ZAPFWELLE

ZF	40 x 40 LS
Endgeschwindigkeit	50 (a. W. 40) km/h
Zapfwellengeschwindigkeiten	540/540E/1.000/1.000E

KRAFTHEBER & HYDRAULIK

Bauart	Kat. II / III
Max. Hubkraft hinten	9.240 kg
Durchgehende Hubkraft hinten	k. A.
Steuergeräte Serie/Option	4/7
Förderleistung Pumpe	120 l/min
Max. Durchflussmenge pro Ventil	100 l/min
Max. Förderdruck	200 bar
Max. entnehmbare Ölmenge	40 l

SONSTIGE DATEN

Leergewicht	6.200 kg
Zul. Gesamtgewicht	10.000 kg
Radstand	2,65 m
Höhe über Kabine	3,02 m
Lautstärke in der Kabine	72 dB(A)

ABMESSUNGEN & GEWICHTE

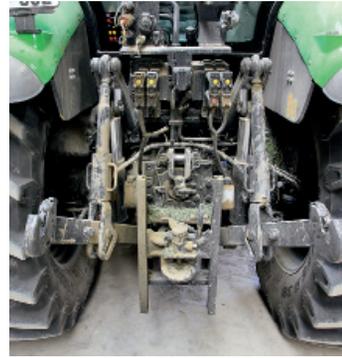
Grundpreis 40 km/h	106.800 Euro
Druckluft	Serie
Power Beyond	300 Euro
Frontkraftheber + FZW	6.900 Euro
Vorderachsfederung	4.400 Euro
ISOBUS-Vorbereitung	1.600 Euro
3 Zusatzsteuergeräte mit FKH-Komfortpaket	3.650 Euro
Gesamtpreis Testmaschine	123.650 Euro

KLARE STARKEN

In Sachen Ausstattung punktet der 6160 P, wie von Deutz-Fahr gewohnt, vor allem bei Hubkraft und Hydraulik. Aber auch vier Zapfwellengeschwindigkeiten in Serie lassen keine Wünsche offen.



+ 52 Grad maximaler Lenkeinschlag und ein Nachlaufwinkel von sechs Grad machen den 6160 wendig. Der Fahrkomfort mit der gefederten Vorderachse mit Niveauregulierung ist sehr gut.



+ Pluspunkte bringen hohe Hubkräfte, bis zu sieben doppelwirkende Steuergeräte ebenso wie vier Zapfwellengeschwindigkeiten. Gut ist auch der große Verstellbereich für die Anhängerkupplung.



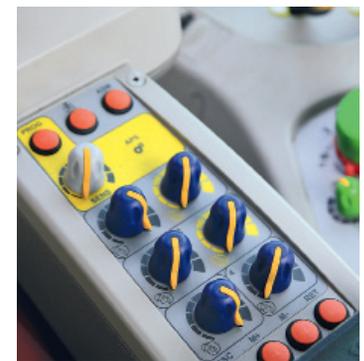
+ Für Wartungs- und Reparaturarbeiten ist der Motor gut erreichbar. Die Haube klappt einteilig und weit nach oben; das Aggregat selbst ist nicht zu sehr durch Leitungen verbaut.



+ Die Kabine wirkt hell und freundlich. Unterstützt wird dieser Eindruck durch das großzügig dimensionierte Dachfenster (Serie), das sich vor allem bei Frontladerarbeiten auszahlt.



+ Der bekannte Shuttle-Hebel für die Wendeschaltung lässt sich gut handhaben, die Wendeagressivität mit der auch aus anderen Deutz-Fahr-Traktorbaureihen bekannten Wippe einstellen.



+ Die Drehpotis für die Einstellung der Zeit- und Mengenregelung der Steuerventile verbaut Deutz-Fahr zwar schon einige Jahre, sie erfüllen aber immer noch sehr gut ihren Zweck.



- Die Gangkulis des Schalthebels lässt nach wie vor kein schnelles Schalten zu und ist etwas hakelig. Lob gibt es hingegen für die butterweich schaltenden Lastschaltstufen.



- Das stehende Fußgas lässt sich vor allem bei unruhigem Untergrund nicht besonders gut dosieren. Zudem ist die Oberfläche des Pedals zu rutschig.



- Das Halteband für die Motorhaube verheddert sich beim Aufklappen. Beim Zuklappen behindert es dann das Schließen. AdBlue kann nur von rechts befüllt werden.

diese bei der Kaufentscheidung keine Rolle spielen. Auch bei den PowerMix-Werten muss natürlich noch der AdBlue-Verbrauch dazuge-rechnet werden. Dieser wurde von der DLG mit 23,1 g/kWh ermittelt. Unter Berücksichtigung der Flüssigkeitsdichten entspricht das total einem Relativverbrauch von AdBlue zu Diesel von 6,5 Prozent, was im Rahmen der Werksan-gaben zu Tier-4i-Motoren ist.

VIERFACH-LASTSCHALTUNG

Im 6160 P kommt das bekannte 40 x 40-Gang-Schaltgetriebe mit Vierfach-Lastschaltung von ZF zum Einsatz. Zum Vorgängermodell hat sich jedoch das ein oder andere getan. **High-light: Durch eine komplett neue LS-Steuerung mit Proportionalventilen wechseln die Last-schaltstufen nun wirklich absolut ruckfrei.** Hier ist in der Tat ein erheblicher Unterschied zu früheren Modellen zu spüren. Die Doppel-H-Kulisse wurde zum Fahrer hin stärker ange-schrägt und besitzt einen neuen Anlenkpunkt, was die Schaltbarkeit verbessern soll. Nach wie vor lassen sich die Gänge aber nicht sehr prä-zise einlegen. Trifft man die Gangkulisse nicht ganz genau, muss man mit dem rechten Arm



Umblick: Die im Jahr 2012 eingeführte S-Class²-Kabine ist deutlich besser verarbeitet als beim Vorgängermodell. Trotz B-Säulen ist die Rundumsicht okay.

recht viel Druck aufbringen. Das geht besser! Wie gewohnt lassen sich die Lastschaltstufen sowohl am Schalthebel als auch am Multi-funktionshebel wechseln. **Daneben gibt es ei-ne Schaltautomatik, die je nach individueller Einstellung entweder alle vier Lastschaltstufen oder nur zwei beziehungsweise drei Stufen durchschaltet. Von dem Komfortgewinn konn-ten wir vor allem beim Grünfutterschnitt profi-**

tieren, wenn die Fahrgeschwindigkeit schnell dem Feldhäcksler angepasst werden musste.

Mit dem APS-Drehregler unter der rechten Armablage lässt sich dabei einstellen, ob die Lastschaltstufen früh oder spät gewechselt werden sollen. So kann kraftstoffsparend oder mit mehr Schlagkraft gearbeitet werden. Das Eingreifen der Schaltautomatik bei Schubfahrt (also das Runterschalten der Gänge bei Verzö-

>>> TRACTION-PRAXOMETER <<<

Diese zwei Praktiker haben bereits ausgiebig mit dem Agrotron 6160 P von Deutz-Fahr gearbeitet! In traction berichten sie darüber, was ihnen an den Schleppern gefällt und was noch verbesserungswürdig ist.

Uwe Tolksdorf, Landwirt aus 53506 Heckenbach Cassel: „Als die Ablöse meines 150-PS-Schleppers Anfang 2013 anstand, sah ich mich für meinen Grünland- und Pferdebetrieb nach einem neuen Allrounder um. Für den 6160 P entschied ich mich letztendlich, da der Händler sehr nah beim Betrieb gelegen ist. Angebot und Ausstattung stimmten und der Schlepper konnte ohne Lieferzeit übergeben werden. Ich setze den 6160 P vorwiegend zum Mähen mit einer 7-m-Front-Heck-Kombi ohne Aufbereiter und zum Mist- und Kalkstreuen mit einem 12-t-Strautmann-Streuer ein. Weiterhin erledige ich Pflegearbeiten und die Grasnachsaat mit dem Schlepper. Darüber hinaus kommen im gewerblichen Einsatz beim Transport von Erdaushub einige Stunden zusammen. Bis heute hat der Traktor knapp 800 Betriebsstunden ohne Probleme abgeleistet.“



„Der 6160 P verbraucht sehr wenig Diesel. Im Schnitt sind es bei den anfallenden Arbeiten 10 l/h. Der Ad-Blue-Verbrauch ist gering: Auf 500 Bh habe ich ein 200-l-Fass verbraucht (Anmerkung der Redaktion: Das sind im Verhältnis rund vier Prozent vom Diesel-Verbrauch). Das Lichtpaket ermöglicht es, auch nachts sehr genau zu streuen; man erkennt prima, wo man schon gearbeitet hat und wo nicht.“



Die Bedienung ist einfach, die Leistung der Klimaanlage hervorragend.“

„Die Gänge sollten sich leichter einlegen lassen und der Ganghebel sollte näher zum Fahrer ran. Die pneumatische Kabinenfederung schaukelt etwas zu sehr nach. Und der Einfüllstutzen für die AdBlue-Lösung ist zu klein.“

Klaus und Roberto Lenhard, Landwirte aus 66484 Schmitshausen: „Wir haben uns im April 2013 für einen Deutz-Fahr 6160 P als Mietschlepper entschieden, den wir nun im Frühjahr 2014 gekauft haben. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war ein gutes Mietangebot von Deutz-Fahr, sowie auch die Nähe zur Vertragswerkstatt. Der Schlepper wird auf unserem Milchvieh- und Ackerbaubetrieb neben einem 130-PS-John Deere hauptsächlich für Transportarbeiten, für die Aussaat und vor dem 14-m³-Güllefass eingesetzt. An Ausstattung haben wir nahezu alles bis auf den iMonitor drin. Ursprünglich war noch der alte Schalthebel verbaut, der noch 2013 von Deutz-Fahr gegen den neuen Hebel ausgetauscht wurde. Seitdem hat sich die Schaltbarkeit verbessert.“



„Der Verbrauch ist sehr niedrig. Vor dem Güllefass genehmigt sich der 6160 P bei etwas weiteren Transportwegen nur 12 bis 13 l/h. Im Vergleich zu anderen Fabriken ist die Übersichtlichkeit sehr gut, vor allem dank der kurzen und schmalen Motorhaube. Mit dem Komfort sind wir zufrieden; die Bedienung ist einfach. Insgesamt stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis. Bis heute hat der 6160 P gute 600 Betriebsstunden, einen Teil davon bei Lohnarbeiten, ohne größere Probleme abgeleistet. Nur nach 50 Bh wurde eine neue Motorsoftware aufgespielt, da der Schlepper häufiger einfach so stehenblieb.“



„Die Hebel zum Vorwählen der Zapfwellendrehzahlen sind sehr schwergängig, man braucht Geduld und Kraft um die Drehzahl zu ändern. Daran, dass der Ad-Blue-Einfüllstutzen rechtsseitig angebracht ist, muss man sich gewöhnen.“



Werden Sie traction-Praktiker!

Im nächsten Heft testen wir die Fendt 516 Vario und 716 Vario. Sie haben bereits umfangreiche Erfahrung mit diesen Schleppern?

Dann schreiben Sie uns Ihre Meinung an: redtrac@dlv.de. Oder kontaktieren Sie uns über die traction-Facebookseite.





Multitalent: Der 6160 P ist ein typischer Allrounder, und kann vor allem in den Bereichen Verbrauch und Hydraulikleistung punkten.

gern aus schnellen Transportfahrten) erfolgte aber immer etwas zu spät. Eine automatische Anpassung der Laststufen an den jeweils eingelegten Gang (Speed Matching) bietet der 6160 P übrigens auch.

Pluspunkte sammelt mal wieder die Wendeschaltung mit der Intensitätseinstellung (weiches oder aggressives Ansprechverhalten) per Wippe am Shuttle-Hebel. Hiermit lässt sich wirklich praktisch arbeiten. Die Wendeschaltung kann auch mit dem Multifunktionshebel aktiviert werden, wenn der Shuttle-Hebel auf „Neutral“ steht. Somit ist ein Wechsel zwischen Shuttle- und Multifunktionshebel nur umständlich möglich. Uns hat das im Einsatz jedoch nicht großartig gestört.

Die Gangabstufung ist insgesamt okay; der höchste Gang ist sehr lang übersetzt. 40 km/h lassen sich bei knapp 1.600 U/min fahren. Die 50 km/h werden bei knapp unter 2.000 U/min erreicht – passt!

Kurz ein paar Worte zur Zapfwelle: Deutz-Fahr liefert die 6er-Agrotrons schon ab Werk mit vier Geschwindigkeiten aus – das ist ebenso vorbildlich wie die externe Bedienung links und rechts. Die Vorwahl erfolgt wie gehabt mit Stellhebeln, die Aktivierung dann mit einer druckgesicherten Schaltwippe. Der Doppelklick zur Aktivierung wie früher ist – zum Glück – nicht mehr notwendig. Gut: Der Verstellbereich des Zugmauls lässt viel Raum zum Ankuppeln von Gelenkwellen.

STARKE HYDRAULIK

Kommen wir damit zu einer der Stärken des grünen Schwaben. Wie bei Deutz-Fahr gewohnt gibt es satte Hubkräfte im Heck (maximal 9.240 kg Herstellerangabe) wie auch vorn (4.000 kg Herstellerangabe). Auch der Hubweg des Heckkrafthebers ist üppig und hat unsere Erfordernisse im Praxiseinsatz immer erfüllt.

Großzügig geht es auch bei der Hydraulik zu. Serienmäßig gibt es vier doppelwirkende Steuergeräte hinten. Maximal lässt sich der 6160 P mit sieben Steuerkreisen ausrüsten, wobei jeweils einer davon den Frontkraftheber betätigt. Die Förderleistung ist schon serienmäßig mit 120 l/min (Axialkolbenpumpe) für die Arbeitshydraulik und 42 l/min für die Lenkhydraulik sehr üppig. Die Bedienung eines Steuergeräts ist auch extern möglich, wie es sich gehört mit Drucktastern auf beiden hinteren Kotflügeln.

Das An- und Abkuppeln von Hydraulikschläuchen geht einfach. An unserem Testschlepper ist der Kupplungsblock mit der Zeit allerdings sehr stark verschmutzt.

HELLE KABINE

Die S-Class²-Kabine wirkt sehr einladend; die hellen und hochwertig anmutenden Materialien haben bei uns einen guten Eindruck hinterlassen. Kritik gibt es für die Schließbarkeit der linken Tür, sofern die Heckscheibe geschlossen ist und nicht für den Druckausgleich sorgen

Messwerteüberblick

ZAPFWELLENMESSUNG		
Nennleistung (2.100 U/min)	102,6 kW	+
Drehmoment bei Nenndrehzahl	466,6 Nm	f
Verbrauch bei Nenndrehzahl	264 g/kWh	f
Maximale Leistung (1.800 U/min)	107,3 kW	+
Verbrauch bei Maximalleistung	238 g/kWh	+
Max. Drehmoment (1.500 U/min)	613 Nm	f
Verbrauch bei max. Drehmoment	227 g/kWh	f
Drehmomentanstieg	31 %	+
Verbrauch PTO 1.000 (2.000 U/min)	252 g/kWh (32 l/h)	f

TEILLAST AUF DER PRÜFBAHN		
Maximale Zugleistung bei max. Leistung	98,4 kW bei 262 g/kWh	
Maximale Zugleistung bei Nennleistung	90,0 kW bei 300,0 g/kWh	
A Zugleistung bei 8,8 km/h (Gang H2) Verbrauch (2.120 U/min)	85,4 kW 303 g/kWh (26 l/h)	75 % Teillast
Zugleistung bei 11,9 km/h (Gang M3) Verbrauch (2.117 U/min)	85,4 kW 301 g/kWh (26 l/h)	
Zugleistung bei 14,3 km/h (Gang H3) Verbrauch (2.108 U/min)	86,2 kW 310 g/kWh (27 l/h)	
B Zugleistung bei 8,8 km/h (Gang S2) Verbrauch (1.766 U/min)	85,5 kW 268 g/kWh (23 l/h)	75 % Teillast, höherer Gang
Zugleistung bei 11,8 km/h (Gang H3) Verbrauch (1.758 U/min)	84,9 kW 274 g/kWh (23 l/h)	
Zugleistung bei 14,3 km/h (Gang S3) Verbrauch (1.771 U/min)	86,1 kW 271 g/kWh (23 l/h)	
C Zugleistung bei 9,0 km/h (Gang H2) Verbrauch (2.147 U/min)	58,5 kW 360 g/kWh (25 l/h)	50 % Teillast
Zugleistung bei 12,2 km/h (Gang M3) Verbrauch (2.148 U/min)	57,6 kW 356 g/kWh (20 l/h)	
Zugleistung bei 14,7 km/h (Gang H3) Verbrauch (2.146 U/min)	58,0 kW 363 g/kWh (21 l/h)	
D Zugleistung bei 9,0 km/h (Gang S2) Verbrauch (1.790 U/min)	58,5 kW 302 g/kWh (21 l/h)	50 % Teillast, höherer Gang
Zugleistung bei 12,1 km/h (Gang H3) Verbrauch (1.782 U/min)	57,1 kW 304 g/kWh (17 l/h)	
Zugleistung bei 14,6 km/h (Gang S3) Verbrauch (1.795 U/min)	57,8 kW 318 g/kWh (18 l/h)	

++ = sehr gut, + = gut, f = durchschnittlich
- = schlecht, -- = sehr schlecht



kann. Darüber hinaus ist der Türgriff weit oben angebracht. Pluspunkte gibt es hingegen für den rechtsseitigen Aufstieg.

Das Platzangebot in der Kabine ist gut.

Links vom Sitz gibt es zwei Staufächer in der Seitenarmatur, davon eines gekühlt. Die hellen Materialien verschmutzen hier aber leicht. Der Beifahrersitz mit umklappbarer Sitzfläche bietet auch für Mitfahrer einen guten Komfort; die Polsterung könnte vielleicht etwas weicher sein.

In der rechten Armlehne findet man einige bekannte Bedienelemente, wie auch den PowerCom-S-Multifunktionshebel (Lastschaltstufen, Wendeschaltung, Kraftheber, zwei Steuergeräte). Gerade im Vergleich mit dem neuen Bedienhebel der Serien 6 TTV und 7 TTV merkt man, dass dieser schon deutlich in die Jahre gekommen ist. Das heißt, er liegt nicht besonders gut in der Hand und die Ergonomie ist an dieser Stelle nicht mehr zeitgemäß.

Die weiteren Funktionen wie Motordrehzahl Speicher, Handgas oder Differenzialsperre erschließen sich weitestgehend von selbst. Unter der Armablage findet man wie gewohnt das Einstellzentrum für die Hydrauliksteuergeräte (Zeit- und Mengenregelung), die APS-Schaltautomatik und das ASM-Vorgewendemanagement. Letzteres lässt sich auch ohne iMonitor (unser Testschlepper hatte keinen) programmieren und nutzen. Die Anzeige der eingespeicherten und abgerufenen Funktionen erfolgt dann im schwarz-weiß-Display in der Mitte der Lenkradkonsole. Hier würden wir uns zusätzlich ein kleines Workdisplay in der

rechten A-Säule wünschen, wie es in den TTV-Versionen Standard ist.

Übrigens ist nur eine Klimaanlage, keine Klimaautomatik lieferbar – schade. Dafür hat man beim Komfort eine große Auswahl. Neben der gefederten Vorderachse kann eine mechanische oder eine pneumatische Kabinenfederung geordert werden. Wir hatten „nur“ die mechanische Variante verbaut, und waren damit schon sehr zufrieden. Gegen Aufpreis kann darüber hinaus ein Fahrersitz mit dynamischer Federung dazubestellt werden.

Die Sicht nach hinten und nach vorn ist sehr gut, zu den Seiten bis auf die eng zusammenstehenden B- und C-Säulen rechts und links auch okay. Das große Glasdach (mit Sonnenrollo) macht sich bei Frontladerarbeiten sehr positiv bemerkbar.



Bewertungspunkte 0 - 10*

Motor

Leistung	9,0
Drehmoment	9,0
Elastizität	9,0
Verbr. Teillast	10,0
Verbr. Volllast	10,0
Verbr. Transport	9,5
Wartung	9,5

Getriebe & Zapfwellen

Gangabstufung	9,0
Schaltvorgänge	8,5
Transportdrehz.	9,5
Zapfwellen	10,0

Kraftheber & Hydraulik

Hubkraft	9,5
Bedienung EHR	8,5
Hydraulikleist.	10,0
Bedienung Hydr.	9,5

Kabine

Lautstärke	9,0
Platzangebot	9,5
Ergonomie	8,5
Komfort	9,5
Sicht	9,5

Sonstiges

Wenderadius	9,0
Straßenlage	9,5

* Bewertungsraster: 0 Punkte = ungenügend; 5 Punkte = durchschnittlich; 10 Punkte = sehr gut

Unser Fazit

>>> GUTES GESAMTPAKET <<<

Der Deutz-Fahr Agrotron 6160 P hat in unserem Test einen überwiegend positiven Eindruck hinterlassen. Waren Verbrauch und Drehmoment auf dem Prüfstand eher durchschnittlich, so konnte der Schlepper im Verbrauchstest des DLG-PowerMix auf ganzer Linie punkten und sichert sich mit 272 g/kWh aktuell den Spitzenplatz in seiner Leistungsklasse.

Das Getriebe ist bekannt und wurde in Details verbessert. Einen guten Eindruck haben die weichen Übergänge der

Lastschaltstufen hinterlassen. Weniger begeistert waren wir hingegen von der Doppel-H-Gangkulisse.

Punkte sammelt der Schlepper dann wieder bei der Zapfwellenausstattung, den Hubkräften (hinten wie vorne) und der Hydraulikausstattung. Hier bleiben in Serienausstattung nur wenige Wünsche offen; die Vollausrüstung dürfte dann auch anspruchsvolle Zeitgenossen voll zufriedenstellen. Auszusetzen hatten wir hier nur etwas an Details.

In der Kabine hat sich zum Vorgängermodell vor allem hinsichtlich Verarbeitungs- und Materialqualität vieles verbessert. Dazu ist die Kabine sehr hell (Glasdach und helle Materialien) und übersichtlich. Der Multifunktionshebel ist nicht mehr up-to-date. Für die Zukunft würden wir uns als Serienausstattung das vom TTV bekannte Workdisplay wünschen. Aktuell ist als Zusatzausrüstung nur der große iMonitor als Zusatzausrüstung vorgesehen. Der Fahrkomfort ist sehr gut.