

Deutz-Fahr 6185 RCshift:

Viel Neues unter einer schicken Haube

Ohne Frage fällt die Motorhaube im Design von Giugiaro als erstes auf. Aber die neuen Traktoren von Deutz-Fahr haben auch unter der Haube einige interessante Neuheiten zu bieten. Angefangen bei einer neuen Vorderachsfederung über die neue Kabinengestaltung bis hin zu sechs Lastschaltstufen.

Hubert Wilmer

Den Wechsel auf die Abgasstufe IV konnte Deutz-Fahr dank der Übergangsregelungen bei der Serie 6 bis jetzt herauszögern. Die neuen Grenzwerte erfüllt der Sechszylinder-Deutz 6.1 mit einer Kombination aus Abgasrückführung (EGR), Dieselpartikelfilter (DPF) und SCR-Katalysator. Gleichzeitig verspricht Deutz-Fahr mehr Drehmoment und 5 % weniger Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch als beim Vorgänger. Dafür soll z. B. der neue elektronisch geregelte Visco-Lüfter samt patentiertem Kühlsystem sorgen. Insgesamt gibt es jetzt sechs Modelle vom 6155 bis hin zum neuen Topmodell 6215. Das basiert allerdings zusammen mit dem 6205 auf der bekannten Serie 7 (siehe Kasten) und hat 2,85 m Radstand statt der 2,77 m bei den kleineren Modellen.

Modell	Maximalleistung
6155	115 kW/156 PS
6165	126 kW/171 PS ¹⁾
6175	130 kW/176 PS
6185	139 kW/188 PS
6205	152 kW/207 PS
6215	166 kW/226 PS ¹⁾

¹⁾ mit Boost

Brandneu ist das TPT-Getriebe von ZF mit sechs Lastschaltstufen und fünf Gängen. Es ersetzt das bekannte 24/24-Getriebe (6 Gänge, 4 LS-Stufen) und wird jetzt neben den stufenlosen TTV-Modellen angeboten. Die neue Getriebebox bietet 30 Übersetzungen vor- und 15 Stufen rückwärts (hier sind nur 3 LS-Stufen aktiv). Mit optionaler Kriechgruppe (ab 0,39 km/h) sind es sogar 54+27 Übersetzungen.

In der „Powershift“-Version wird dabei wie gehabt per Hebel der Gang gewechselt und mit Tastern die Lastschaltung bedient. Wir sind aber die Version „RCshift“ gefahren, bei der es keinen Ganghebel mehr gibt. Stattdessen hat man eine Bedienarmlehne, die sich auf den ersten Blick nicht von den TTV-Modellen unterscheidet. Hier haben Sie die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi: Im manuellen Modus werden Gänge und LS-Stufen durch Bewegen des Multifunktionsgriffs (bei den Gängen mit gedrückter Shift-Taste) gewechselt. Die Semi-Automatik empfiehlt sich für Ackerarbeiten, hier werden die LS-Stufen automatisch gewechselt. Bleibt nur noch „Full Auto“, bei dem Gänge und Lastschaltstufen automatisch geschaltet werden.

Neues Design, aber auch etliche neue Funktionen: Deutz-Fahr hat die neue Serie 6 vorgestellt. Fotos: Wilmer



Bei Ausstattung mit dem LED-Paket (Bild oben) hat man statt Halogenstrahlern (Bild links) insgesamt 16 LED-Lichter rundum. Das besser integrierte Fronthubwerk ist jetzt mit stolzen 5,48 t Hubkraft angegeben!



Die gewünschten Schaltbereiche sowie den Anfahrangang

kann man bei beiden Versionen entweder im (neuen) Armaturendisplay oder (wenn vorhanden) bequem im iMonitor programmieren. Und wann das Getriebe schalten soll, bestimmt man über den Drehknopf in der Armlehne mit den Endpositionen „Eco“ auf der einen und „Power“ auf der anderen Seite.

Maximal sind 40 oder 50 km/h möglich, und das bei einer Drehzahl von nur 1160 U/min (40 km/h) bzw. 1450 U/min (50 km/h). Beim manuellen Schaltgetriebe sind dies 1490 U/min (40 km/h) bzw. 1863 U/min (50 km/h) – sehr gut! Das Attribut gilt auch für die serienmäßige Ausstattung mit vier Zapfwelendrehzahlen hinten sowie wahlweise 1000/1000E vorne.

Womit wir schon in der „MaxiVision2“-Kabine sind: Die vom TTV bekannte „MaxiVision“ ist jetzt vom Motorraum



Das Kühlerpaket ist komplett überarbeitet und der Viscolüfter jetzt elektronisch geregelt. Deutz-Fahr verspricht mindestens 5 % weniger Verbrauch.



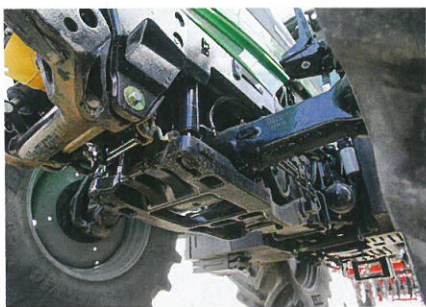
Hinten unter der Haube der Dieselpartikelfilter, unten im Auspuff der SCR-Kat. AdBlue tanken geht nach wie vor nur rechts, Diesel auf beiden Seiten.



getrennt, was für nur noch rund 70 dB(A) sorgen soll! Außerdem wurde die Leistung der Klimaanlage erhöht. Einziger Wermutstropfen: Die Luftdüsen lassen sich noch immer nicht dicht verschließen. Und es fehlt der Platz, um den Sitz samt Bedienarmlehne z. B. beim Ackern seitlich zu drehen.

Das große Dachfenster ist in drei Ausführungen lieferbar: als aufklappbares grünes Polycarbonat-Dach, als Glasdach mit UV-Absorption oder als Sicherheitsausführung für Frontladerarbeiten. Ebenfalls zwei Versionen gibt es von der Motorhaube im

Giugiaro-Design: entweder mit vier Halogen-Scheinwerfern oder als



Die Zylinder sitzen jetzt vor der Achse, die Schwinge der Federung ist viel länger geworden.



Beim RCshift gibt es statt Ganghebel die Bedienarmlehne (links). Hat man den iMonitor, können hier die Schaltfenster des Getriebes eingestellt werden (oben).



Die „Powershift“-Variante hat noch einen Ganghebel und eine neu gestaltete Konsole.



Ganz neu ist auch das 5-Zoll-„InfoCentre“ im Armaturenbrett. Dafür gibt es keine Anzeige mehr am A-Holm.

ansteuerbar. Und statt der serienmäßigen Zahnradpumpe mit 84 l/min gibt es jetzt neben der Axialkolbenpumpe mit 120 l/min wahlweise auch eine Version mit 160 l/min – schön. Ein weiterer Unterschied zeigt sich beim Blick auf das Fronthubwerk: Es ist jetzt noch besser im Chassis integriert und bietet laut Hersteller bis zu 5 480 daN Hubkraft – stark!

Serie 7 jetzt auch mit Abgasstufe IV

Auf den ersten Blick sind die Serien 6 und 7 jetzt nicht mehr zu unterscheiden. Kein Wunder, hat man doch den 7210TTV durch die beiden Modelle 6205 und 6215 ersetzt, die jetzt wahlweise mit dem stufenlosen S-matic-Getriebe oder dem TPT-Schaltgetriebe zu haben sind. Die beiden Modelle 7230 und 7250 gibt es dagegen auch zukünftig nur stufenlos. Wichtigste Änderungen: Abgasstufe IV, neue Haube und „MaxiVision2“-Kabine mit stärkerer Klimaanlage, neuem Infocenter im Armaturenbrett und wahlweise die volle LED-Bestückung.



Auch die Serie 7 bekommt bei der Umstellung auf die Abgasstufe IV die neue Haube sowie etliche Detailverbesserungen.

Direkt hinter dem Fronthubwerk kann man eine weitere Änderung erkennen: die Vorderachsfederung. Die Zylinder sind jetzt vor der Achse angeordnet, und die Schwinge wurde deutlich verlängert. Das soll für eine bessere Stabilität bei Zug- und Schubarbeiten sowie mehr Fahrkomfort sorgen. Außerdem sind die beiden stufenlosen Topmodelle 6205 und 6215 TTV optional mit trockenen Scheibenbremsen vorne zu haben. Fehlt noch der Hinweis auf das höhere zulässige Gesamtgewicht der Serie 6. Beim 6185 RCshift sind es jetzt immerhin 12,5 t. Und wer das Zugmaul eines älteren 6ers montieren möchte, wird scheitern, da jetzt das breite Flanschmaß Einzug gehalten hat.

In Sachen Verfügbarkeit und Preise kann man so viel sagen:

Während die Serie 6 TTV mit Abgasstufe IV ab sofort zu haben ist, werden die Schaltschlepper, vor allem der „RCshift“, erst später verfügbar sein. Der 6155 „Powershift“ hat dann einen Basispreis von 116 000 Euro (ohne MwSt.).

Datenkompass

Deutz-Fahr 6185 RCshift

Motor

133 kW/181 PS Nennleistung (ECE R 120), 818 Nm, Sechszylinder TCD 6.1L6 von Deutz mit 6,1 l Hubraum, Abgasstufe IV mit EGR, DPF und SCR, 280 l Diesel, 35 l AdBlue

Getriebe

30/15 Übersetzungen, 5 Gänge, 6 LS-Stufen mit Automatikfunktionen, 50 km/h bei 1 447 min⁻¹, lastschaltbare Wendeschaltung, Kriechgruppe (ab 0,39 km/h) a. W., 4-fach Zapfwelle Serie

Hydraulik/Hubwerk

Zahnradpumpe mit 84 l/min Serie, Axialkolbenpumpe mit 120 bzw. 160 l/min (Option), 9 200 daN Hubkraft im Heck, 5 480 daN vorne

Fahrwerk

Vorderachsfederung a. W.; 540/65 R 30 vorne; 650/65 R 42 hinten, 8 105 kg Leergewicht, 12,5 t zulässiges Gesamtgewicht

Preis

noch nicht bekannt

Herstellerangaben