

Exklusiver Fahrbericht Deutz-Fahr Agrofarm TTV 430:

Stufenlos für alle

Mit der Vorstellung des neuen Agrofarm TTV bietet Deutz-Fahr jetzt auch in der 100-PS-Klasse Schlepper mit stufenlosem Getriebe an – und eröffnet damit auch mittelständischen Betrieben den Einstieg in die „Stufenlos“-Technologie. Lesen Sie, was der „Stufenlose für alle“ zu bieten hat.

Gerade hatten wir den Agrofarm mit Schaltgetriebe im Schleppertest (profi 1/10). Und schon jetzt hat Deutz-Fahr eine Antwort auf unsere Kritik an Getriebe und Hubwerk. Doch der Reihe nach...

Unter der Haube verrichtet auch beim TTV der Deutz TCD 2012 L 04 2V mit vier Zylindern und 4 l Hubraum seinen Dienst. Im 420TTV ist er mit 70 kW/95 PS angegeben (nach 2000/25/CE), beim 430er sind es 75 kW/102 PS bei Nenn Drehzahl. Maximal sind es 73 kW/99 PS (TTV 420) bzw. 80 kW/ 109 PS (TTV 430). Und die konnten auf dem Acker z. B. vor der 3-m-Kreislege absolut überzeugen.

Doch spannender war für uns natürlich das Getriebe. Denn hier ist erstmals der von Same Deutz-Fahr selbst entwickelte, stufenlose Triebatz im Einsatz. Dieser ist leis-

Mit den neuen Agrofarm TTV 420 und 430 bietet Deutz-Fahr jetzt auch in der 100-PS-Klasse einen stufenlosen Antrieb. Fotos: Wilmer

tungsverzweigt und besteht aus einer Hydromat-Einheit mit zwei Planetensätzen sowie einem zweistufigen, mechanischen Getriebe, das mit einem Hebel rechts unter dem Fahrersitz geschaltet wird.

Für schwere Zugarbeiten oder Fahrten mit Kriechgeschwindigkeit empfiehlt Deutz-Fahr den Bereich 1 mit 0 bis 24 km/h. Alle anderen Aufgaben bewältigt das Getriebe in der zweiten Gruppe. Damit fährt der Agrofarm 0 bis maximal 40 km/h (bei kraftstoffsparenden 1800 Touren). 50 km/h Endgeschwindigkeit gibt es nicht, zumal für den Agrofarm auch keine gefederte Vorderachse lieferbar ist. Serienmäßig ist die Same-Achse aber mit separaten Bremsen in den Vorderrädern ausgestattet – sehr gut! Apropos Bremse: In der Hinterachse sorgt laut Hersteller eine verbesserte Rückstellung der Lamellenbremse dafür, dass die Schleppverluste reduziert werden konnten. Aber genau so viel Spaß hatten wir an der hydraulischen Feststellbremse – mit dem „aktiven Stillstand“ eine perfekte Sache.

Bei der Bedienung des Getriebes haben die Ingenieure besonderen Wert auf eine einfache Handhabung gelegt. Schließlich sind die Zielgruppe Profis in der Rinder- oder Schweinehaltung und nicht Technikfreaks von Großbetrieben oder Lohnunternehmen. Deshalb: Motor starten, Fahrtrichtung vorwählen, Fahrpedal treten – schon geht es los!

Die Maximal-Geschwindigkeit wird im rechten A-Holm angezeigt und kann mit einem kleinen „FingerTip“-Taster in der neu gestalteten Armlehne verstellt werden – prima! Jetzt noch den Tempomat-Taster drei Sekunden drücken, und die aktuell gefahrene Geschwindigkeit wird gespeichert. Gestört hat uns dabei nur, dass man zum erneuten Aktivieren den Knopf immer zweimal drücken muss. Und übersteuern kann man den Speicher nur mit dem Fahrpedal. Wenn man mit dem bereits erwähnten „FingerTip“-Taster die Geschwindigkeit über- oder untersteuert, ist auch die gespeicherte Tempomat-Geschwindigkeit leider sofort wieder verstellt.





Unter der Haube arbeitet der 4-l-Deutz. Die Vorderachse von Same hat serienmäßig separate Bremsen, eine Federung gibt es aber nicht.

Das Einzige, was man für die Bedienung des neuen Getriebes sonst noch braucht, ist der Drehpotentiometer in der Konsole. Hier kann man die Maximaldrehzahl einfach begrenzen – komplett links in „Eco“ dreht der Motor beim Beschleunigen nicht über 1600 Touren, in der Stellung „Power“ ist es dagegen der Bereich der höchsten Motorleistung von etwa 1900 Touren. Bei der Zapfwelle muss man beim TTV im Vergleich zum Schaltschlepper (leider) auf die vierte Drehzahl verzichten: 540/540E

Neben der (grünen) Schnellbedienung vom Hubwerk sitzt der (graue) „Finger-Tip“-Taster zum Verstellen der Geschwindigkeit, dahinter der Tempomat-Knopf.

und 1000 U/min sind im Angebot. Dafür wechselt das Getriebe beim Einschalten der Zapfwelle (deren Knopf tatsächlich ebenfalls immer zweimal gedrückt werden muss!) automatisch in den „PTO“-Modus. Dann stellt man an dem oben erwähnten Drehpoti die „Drückung“ ein – von nur 50 Touren in der Position „Power“ bis hin zu 400 Touren in der Stellung „Eco“.

Nur nachrichtlich erwähnen wollen wir noch den „manuellen“ Modus, bei dem alles wie beim Schaltschlepper ist: Mit dem Pedal wird Gas gegeben, mit dem „FingerTip“-Taster wird die Getriebeübersetzung eingestellt. Wirklich schade ist aber, dass man im „Auto“-Modus nicht statt Pedal mit dem Handgashebel fahren kann. Die gute Nachricht: Die Aggressivität der Wendeschaltung kann – wie schon beim Schaltschlepper – in fünf Stufen verstellt werden.

Ein weiteres Highlight des kleinen TTV ist die Hydraulik. Mit der neuen Tandempumpe beträgt die maximale Ölfördermenge 93 l/min; und es gibt bis zu vier elektro-

PLUS UND MINUS

- Stufenloses Getriebe mit einfacher Bedienung
- Elektrische Steuerventile mit Zeit- und Mengeneinstellung
- Aggressivität der Wendeschaltung einstellbar
- Wenig Beinfreiheit für Fahrer und Beifahrer
- Lästige Aktivierung von Hubwerk, Tempomat und Zapfwelle
- Kein Handgas im „Auto“-Modus

hydraulische Ventile, die alle sehr einfach in der Durchflussmenge zu verstellen sind. Hinzu kommt die Zeitsteuerung für zwei von ihnen – super! Und nur wenn wir noch einen Wunsch offen hätten, würden wir den Kreuzhebel für zwei Ventile auf die Armlehne holen und die Tasten für Allrad und Sperre auf die Konsole verbannen.

Für die Vier-Pfosten-Kabine gibt es Lob und Tadel: Gute Rundumsicht, vollwertiger Aufstieg rechts und eine aufstellbare Frontscheibe sind Punkte, die bei der oben definierten Zielgruppe sehr gut ankommen. Auch der neue Beifahrersitz (samt Gurt) gefällt, wenn er auch etwas aufwändig geklappt werden muss und die Beinfreiheit für Erwachsene sehr knapp ist. Da wiegt die eingeschränkte Beinfreiheit für große Fahrer sicher schwerer...

Bleibt noch das Heckhubwerk: Die Hubkraft kann laut Deutz-Fahr mit einem Zusatzhubzylinder von 5200 auf 6300 daN erhöht werden. Und an die neue Schnellbedienung kann man sich bald gewöhnen, geärgert haben wir uns nur über die lästige Aktivierung.

Fazit: Noch vor wenigen Jahren war das stufenlose Getriebe nur etwas für professionell eingesetzte Acker- und Lohnunternehmenschlepper. Das wird sich spätestens mit dem jetzt vorgestellten Agrofarm TTV ändern (den es übrigens auch als Same Silver3 Continuo oder Lamborghini R3 VRT gibt). Mit 74320 Euro (ohne MwSt.) ist der Agrofarm 430 TTV allerdings 8900 Euro teurer als der „ProfiLine“ mit Schaltgetriebe. Wir sind deshalb gespannt, wie der neue Stufenlose aus Italien in der Praxis ankommt. Denn hier wird er sich bewähren müssen.

Hubert Wilmer



Am Wendeschalthebel der Knopf zum Verstellen der Aggressivität. Das Armaturenbrett ist informativ, nur leider nicht ganz blendfrei.

