

Deutz-Fahr Serie 6 CShift:

Mehr PS und ohne Ganghebel

Mit dem „CShift“ schafft auch Deutz-Fahr in der Serie 6 ab dem 6150 den Ganghebel ab. Stattdessen werden die Gänge jetzt mit dem neuen „PowerComS“-Joystick geschaltet. Außerdem gibt es mit dem 6210 ein neues Topmodell mit 154 kW/210 PS (nach 2000/25/EG).



Äußerlich kann man die „CShift“-Version der Serie 6 von Deutz-Fahr nur am Schriftzug auf der Haube erkennen. Fotos: Wilmer

Hubert Wilmer

Was das Aussehen angeht, waren wir bei unserem Test des 6180P (profi 3/2014) ja schon voll des Lobes. Und nicht nur das, auch beim Thema Leistung und Dieserverbrauch passt der Schlepper in die Welt. Trotzdem hat Deutz-Fahr jetzt bei der Leistung noch einmal nachgelegt (siehe Tabelle: „Die Serie 6 CShift im Überblick“). Statt des 6190 ist zukünftig der 6210 das Topmodell der Serie 6 – mit 154 kW/210 PS Nennleistung (nach 2000/25/EG). Allerdings ist die angegebene Nennleistung auch gleichzeitig die Maximalleistung, da es weder Überleistung noch Boost gibt.

Neuheit für alle Modelle ist das CShift-Getriebe. War bei unserem letzten Test der Ganghebel noch ein Kritikpunkt, ist die bekannte ZF-Schaltbox mit 6 Gängen und



Der neue „PowerComS“ ist sehr viel ergonomischer und schaltet jetzt auch die Gänge. Wahlweise gibt es einen iMonitor in der Konsole.

4 Lastschaltstufen ab sofort auch ohne Ganghebel zu haben. Bei der gemeinsamen Entwicklung von Deutz-Fahr und ZF werden neben den Lastschaltstufen jetzt auch die Gänge durch Vor- und Zurückbewegen des Joysticks auf der Armlehne gewechselt. Dabei wird automatisch gekuppelt und das Schaltgestänge elektro-hydraulisch betätigt.

Das funktionierte bei unserer Probefahrt auf der Straße mit einem (leeren) Güllefass einwandfrei und zügig. Allerdings – wie bei anderen Systemen ebenfalls üblich – wird natürlich der Kraftfluss beim Gangwechsel unterbrochen. Deshalb muss man auch zusätzlich den Aktivierungsknopf auf der Hebel-Rückseite drücken, um nicht verse-

Die Serie 6 CShift im Überblick

Modell	6150.4	6160.4	6150	6160	6180	6190	6210
Nennleistung (2000/25/EC)	103 kW/ 139 PS	113 kW/ 153 PS	104 kW/ 141 PS	120 kW/ 163 PS	128 kW/ 174 PS	142 kW/ 193 PS	154 kW/ 210 PS
Max.-Leistung (ECE-R 120)	113 kW/ 153 PS	122 kW/ 166 PS	113 kW/ 153 PS	122 kW/ 166 PS	130 kW/ 176 PS	142 kW/ 194 PS	154 kW/ 210 PS
Zylinder/Hubraum	4/4,0 l			6/6,1 l			
Max. Drehmoment	605 Nm	672 Nm	605 Nm	672 Nm	740 Nm	820 Nm	890 Nm
ZF-Getriebe	T7224	T7226	T7224	T7226	T7229	T7230	T7232
Leergewicht	5 500 kg	5 670 kg	5 740 kg	5 870 kg	6 360 kg	6 660 kg	6 660 kg



Die neue Frontkonsole erkennt man an den neu gestalteten Luftdüsen rundum, die auch dicht schließen.



Die Klimaanlage ist leistungsfähiger geworden, und die Bedienknöpfe sind jetzt stabiler. Der Beifahrersitz hat aber leider noch immer keinen Automatikgurt, und das Gurtschloss hängt noch immer in der Tür.

hentlich den Gangwechsel einzuleiten. Der Knopf dürfte aber ruhig etwas prominenter statt so versenkt angeordnet sein.

Ansonsten können wir dem neuen Hebel namens „PowerComS“ aber nur Lob zollen. Er ist jetzt ergonomischer geformt und bietet nach wie vor die Bedienung für Hubwerk, Wendeschaltung, zwei Hydraulikventile sowie das Vorgewende-Management – und die Aktivierung der automatischen Schaltung „APS“. Wie schon vorher üblich, können hier zwei Schalt-Programme hinterlegt und im Wechsel aufgerufen werden. Allerdings werden von der Automatik nur die

Lastschaltstufen und nicht die Gänge gewechselt. Das wäre aber gerade bei Straßenfahrten eine feine Sache. Zumal das ZF-Getriebe nach wie vor mit nur vier Lastschaltstufen auskommen muss (aber sogar 50 km/h bei nur 1920 Touren erreicht).

S-Class² nennt Deutz-Fahr die weiterentwickelte Kabine. Dazu gehört neben der Armlehne mit dem Joystick vor allem die neue Frontkonsole. Hier sind jetzt reichlich stabile (und dicht verschließbare!) Luftdüsen angeordnet. Und damit die Düsen das Fahrerhaus auch ordentlich klimatisieren können, ist auch das Klimapakett leistungsfähiger geworden. Und diese Neuerungen kommen zum Jahresende auch den kleineren Modellen von 6120.4 bis 6140 zugute, die es nicht als „CShift“ gibt.

Apropos „CShift“: Auch die größeren Modelle sind nach wie vor in der „Basis“-Variante mit Schalthebel und Bedienarmlehne ohne Joystick im Angebot. Der Unterschied im Listenpreis beim 6180 von immerhin 8000 Euro ist allerdings nicht nur auf die Armlehne mit Joystick und „CShift“ zurückzuführen. Dazu gehören z. B. auch elektrische statt mechanische Steuerventile sowie die „APS“-Schaltung.

Fazit: Mit der „CShift“-Version fällt bei den größeren Schaltschleppern der Serie 6 der Ganghebel weg. Stattdessen werden die sechs Gänge elektrohydraulisch geschaltet. Das funktionierte bei unserer Probefahrt prima, geht aber natürlich – anders als bei den vier Lastschaltstufen – nicht ohne Unterbrechung des Kraftflusses. Trotzdem hätten wir uns gerade für Transportfahrten gewünscht, dass die Automatik wahlweise auch den Gangwechsel übernimmt – zumal es ja nach wie vor „nur“ vier Lastschaltstufen gibt. Gefallen hat uns nicht nur das „Update“ der Kabine mit einer leistungsfähigeren Klimaanlage sowie neuen Lüftungsdüsen. Auch der neue „PowerComS“-Joystick ist gelungen. Außerdem ist mit dem neuen Topmodell 6210 mit 210 PS die Lücke zur Serie 7 kleiner geworden.

Erste Schlepper der Serie 9 im Einsatz

Hier und da sieht man jetzt auch die ersten Schlepper der neuen Serie 9 fahren. Unter der stylischen Haube steckt der TTCD 7.8 L06 mit 7,8 l Hubraum, der die Abgasstufe IV (Tier 4 final) erfüllt. Den Dieselvorrat gibt Deutz-Fahr mit 600 l an, den AdBlue-Tank mit 60 l.

Beim stufenlosen Getriebe handelt es sich um das ZF Terramatic TMT32. Es soll 60 km/h bei nur 1785 Touren ermögli-

chen (40 km/h bei 1 264 min⁻¹) und hat drei Zapfwellendrehzahlen. Die Axialkolbenpumpe fördert 210 l/min an bis zu acht Steuergeräte (6 hinten, 2 vorne) mit elektronischer Zeit- und Mengensteuerung. Die Hubkraft hinten gibt Deutz-Fahr mit 12 t an, vorne sollen es 5 t sein. Die 11,5 t Leergewicht der Serie 9 stützen sich hinten auf maximal 2,15 m hohe Räder ab. Und das maximal zulässige Gesamtgewicht beträgt 18 t.



Insgesamt soll es zum Start der Serie 9 im kommenden Jahr vier Modelle geben: vom 9270 TTV mit 202 kW/274 PS Maximalleistung bis zum 9340 TTV mit 247 kW/336 PS.