



Bekanntes Kleid – neuer Motor

Deutz-Fahr 5100.4 D in der AGRARTECHNIK Österreich-Feldprobe | Mit der Vorstellung der Serien 5D und 5G hat Deutz-Fahr nun eines der größten Angebote in der Klasse von 70 bis 100 PS. Denn schließlich sind die Serie 5C, Serie 5, Serie 5P und die Serie 5 TTV nach wie vor im Programm. Wir hatten mit dem neuen 5D eine einfache Basismaschine in der Feldprobe.

Seit Juli ersetzen die neuen 5D-Modelle teilweise die Agroplus-Typen von Deutz-Fahr. Auf den ersten Blick unterscheidet sich die neue Serie 5D kaum von den bisherigen Agroplus-Modellen, da Motorhaube und Kabine von

diesen übernommen wurden. Die wichtigste Neuerung bei den 5D-Traktoren liegt unter der Haube. Denn mit den SDFarmotion-Motoren bekommen sie ein neues Triebwerk. Im 5100.4, dem größten Vertreter der 5D-Serie, arbeitet ein auf-

ladener Vier-Zylinder mit 3,8 Liter Hubraum und Common-Rail-Einspritzung. Dieser Motor erreicht die Abgasstufe 4i mit einem DOC und benötigt somit keinen Partikelfilter oder SCR-Technik mit Ad Blue. Eine Besonderheit bei Traktormotoren

sind außerdem die wartungsfreien HydrostöÙl. Das Ventil-einstellen entfällt damit. Uns hat die Durchzugskraft des neuen Motors, der auch in der Serie 5G verbaut ist, gut gefallen. Positives können wir zudem über die elektronische Motor-



Der Lenkeinschlag von 55 Grad lässt den 5D sehr wendig sein.

steuerung berichten, erlaubt sie doch das Abspeichern einer bestimmten Drehzahl. Dazu muss lediglich die gewünschte Drehzahl angefahren und der Speicherknopf einige Sekunden gedrückt werden. Um wieder auf Standgas zu wechseln, oder erneut den eingestellten Wert zu wählen, genügt ein Knopfdruck. Das Powershift-Getriebe mit maximal 45 Gängen ist aus dem Agroplus bekannt und ver-

fügt über drei Lastschaltstufen sowie eine hydraulische Wendeschtaltung. Diese lässt sich über den Fahrtrichtungshebel links neben dem Lenkrad bedienen und ist über eine Schaltwippe in der Anfahr aggressivität einstellbar. Schön ist, dass die Maximalgeschwindigkeit von 40 Kilometern pro Stunde mit reduzierter Drehzahl erreicht werden kann. Der Schalthebel rechts ist gut erreichbar. Auf ihm sind auch die Knöpfe für

Technische Daten Deutz-Fahr 5100.4 D GS

Motor:	4 Zylinder, 3 849 l
Nennleistung:	71 kW / 97 PS
Maximaleistung:	75 kW / 102 PS
Max. Drehmoment bei 1 600 U/min:	408 Nm
Max. Geschwindigkeit:	40 km/h
Dieseltank:	100 l
Hydraulikpumpe:	54 l/min
Länge / Breite / Höhe:	3560 / 2005 – 2405 / 2485 mm
Leergewicht / zul. Gesamtgewicht:	3300 / 5200 kg

Listenpreis ohne MwSt.

Serienausstattung:	54.850,- Euro
Frontkraftheber und -Zapfwelle:	3800,- Euro
Klimaanlage:	2000,- Euro
Freisichtdach mit Luftführung in den Fußraum:	1800,- Euro
EHR:	1000,- Euro
Testmaschine:	63.450,- Euro

Fazit

Mit dem 5100.4 D hat Deutz-Fahr einen weiteren Traktor mit 100 PS (74 kW) im Programm. Er löst den bisherigen Agroplus ab. Die wichtigste Neuerung ist der durchzugsstarke Farmotion-Motor. Design und Kabine sind bekannt. Die Bedienung ist einfach, so dass sich auch ungeübte Fahrer schnell zurechtfinden. Abstriche muss man beim Fahrkomfort wegen fehlender Vorderachs- und Kabinenfederung machen.

Vertriebsinformation

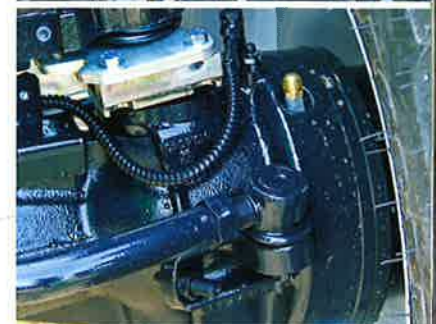
Neben dem 5100.4 D gehören zur neuen D-Serie noch drei weitere Modelle mit 75 und 88 PS (55 / 65 kW). Während der 5080 mit einem Dreizylindermotor ausgestattet ist, gibt es den 5090 wahlweise mit drei oder vier Zylindern bei gleicher Leistung. Außerdem sind alle Modelle, außer dem 5100.4, auch als Ecoline erhältlich. Bei dieser günstigeren Bauart wurde auf viele elektronische Steuerungen verzichtet. So lassen sich zum Beispiel Hydraulik, Zapfwelle, Allrad und Differenzialsperre nur mechanisch schalten. Außerdem gibt es bei der Ecoline keine Lastschaltung, kein Glasdach, keine EHR und eine Hydraulikpumpe mit geringerer Literleistung.

die Lastschaltung integriert. Die drei Gruppen lassen sich, wie zu erwarten, nur im Stillstand schalten. Noch erwähnt werden muss die Stop&Go-Funktion. Ist sie aktiviert und der Fahrer tritt auf das Bremspedal, so wird automatisch ausgekuppelt. Vorteilhaft ist sie bei Frontlader- oder Rangierarbeiten mit häufigen Stopps. Praktisch ist, dass sich damit sanft anfahren lässt. Die Kabine hat nicht gerade das größte Platzangebot. Zwar kommt man als Fahrer von normaler Statur zu recht, doch schon ein Beifahrer wird es schwer haben, sich auf dem optionalen Notsitz wohlfühlen, denn dieser Platz ist wirklich nur für den Notfall zu sehen. Auch mit Ablageflächen ist der 5D nicht gerade überhäuft, zudem sind sie recht klein. Das Geräuschniveau und die Klimatisierung mit ausstellbarer Front- und Heckscheibe hingegen sind in Ordnung. Optional gibt es eine im Dach integrierte Klimaanlage. Mit der Rundumsicht waren wir ebenfalls zufrieden. Wer auch gerne nach oben etwas sehen möchte, zum Beispiel bei Frontladerarbeiten, sollte das gegen Aufpreis erhältliche Glasdach mitbestellen.

Um die Laderwerkzeuge bei vollem Aushub sehen zu können, dürfte es allerdings gerne noch etwas weiter nach hinten gehen. Von der Bedienung her macht die Serie 5D keine Schwierigkeiten, schließlich ist sie nicht mit allzuvielen Extras ausgestattet. Die Einstellungen der EHR sind bekannt und die anderen Funktionen weitestgehend selbsterklärend. Gut gefallen hat uns der Schalter für langsames Heben oder Senken des Heckkrafthebers. So lassen sich Geräte einfacher ankuppeln. Weniger begeistert waren wir von der Anordnung der Schalter für Allrad, Differenzialsperre und Zapfwelle. Diese befinden sich rechts neben dem Sitz. Besonders beim häufigeren Gebrauch der Zapfwellenschaltung ist das Bedienen mit heruntergeklappter Armlehne unbequem. Vom Fahrkomfort kann es die Serie 5D sicher nicht mit den Großen aufnehmen.



Am Heck gibt es maximal drei doppelwirkende Steuergeräte.



Die hydraulische Vierradbremse ist serienmäßig verbaut.



Auf Wunsch gibt es eine Fronthydraulik, die gut integriert ist.



Dank EHR lässt sich die Heckhydraulik bequem von außen bedienen.



Neu ist der Farmotion-Motor, der auch im 5G verbaut wird.



Das einstellbare hydraulische Wendegetriebe wird mit dem Hebel links neben dem Lenkrad betätigt.



Die Bedienung ist logisch und einfach aufgebaut, so dass sich auch ungeübte Fahrer zurechtfinden.