

Deutz-Fahr elige Sevilla para el lanzamiento internacional de la serie de tractores Agrottron con transmisión continua TTV y motor de 4 cilindros



ARTE PURO

El Grupo Same Deutz-Fahr, junto a su filial en la Península Ibérica, organizó en Sevilla la presentación internacional de la nueva serie de tractores Agrottron TTV 410-420-430, con transmisión continua, motor de 4 cilindros (121 a 142 CV de potencia máxima), cuatro velocidades a la TDF y un diseño renovado que incluye una amplia y moderna cabina que ofrece una gran visibilidad.

ÁNGEL PÉREZ
UTRERA (SEVILLA)

La magnitud del evento, que supuso la primera vez que la compañía italiana decide hacerlo lejos de su país de origen, demostró la enorme confianza que tiene depositada en



este nuevo tractor. Durante una semana desfilaron por la Hacienda de Orán, en Utrera (Sevilla), representantes de la prensa internacional, de la Red de Concesionarios, los clientes más importantes para la empresa y, en la jornada de clausura, todos los profesionales interesados en conocer de cerca y probar un producto que permite a Deutz-Fahr irrumpir en un segmento de mercado en franca evolución.

Más de 30 tractores trabajaron en una finca de más de 180 hectáreas divididas en varias zonas según la labor a desarrollar: aplicaciones en campo abierto, tareas con pala frontal, transporte a alta velocidad o trabajos a la TDF. De este modo, los responsables de la marca querían dejar patente una de las principales características de los nuevos Agrottron TTV de 4 cilindros, que es su polivalencia.

El importante despliegue técnico, con un sistema de cámaras de televisión similar al utilizado en la transmisión de la Vuelta Ciclista a España, fue también otra buena muestra de la importancia de esta presentación. Los organizadores aprovecharon esta tecnología para demostrar los bajos niveles de consumo que ofrecen estos tractores, a través de una cámara instalada que mostraba dicho consumo durante 45 minutos de trabajo.

“El tractor que estaban esperando”

Así define la marca el Agrottron con transmisión TTV y motor de 4 cilindros. Los nuevos modelos Agrottron TTV 410 - 420 - 430 amplían la gama Agrottron TTV en el rango de potencias comprendidas entre 121 y 142 CV de potencia máxima por lo que la gama completa queda formada por seis modelos hasta los 224 CV, convirtiéndose en una alternativa para agricultores y empresas de servicios agrícolas que buscan prestaciones, comodidad, eficacia y versatilidad en todos sus usos.

Motor

Deutz Common Rail (DCR) turbodiésel de la Serie 2012, de 4 cilindros, 16 válvulas, recirculación de gases de escape (AGRex), turbocompresor con intercooler y sistema de inyección electrónica de alta presión. Ofrece potencias máximas de 121, 130 y 142 CV y, según la marca, con un consumo reducido, elevado par y abundante reserva de potencia en un amplio intervalo de regímenes.

Están equipados con los más modernos sistemas de inyección de alta presión, con presión máxima de 1 800 bar para una rápida capacidad de reacción



Massimo Ubiali,
Vicepresidente
de Marketing
Corporativo y
Comunicación.

y alto incremento de par incluso a un régimen bajo.

Transmisión

Es una de las grandes armas de esta serie de tractores compactos. La transmisión continua TTV, ya conocida al ser utilizada por modelos de mayor potencia de la marca, dispone de cuatro gamas de funcionamiento en las que casi el 100% de la potencia del motor se transmite mecánicamente con lo cual se reduce al mínimo la contribución hidrostática.

El tractor trabaja sin grandes demandas hidráulicas incluso con velocidades bajas. Utilizando al mismo tiempo los grupos epicicloidales y la unidad hidrostática, el operador dispone de infinitas posibilidades para variar la velocidad de marcha entre 0 y 50 km/h. La velocidad máxima se alcanza en el régimen económico del motor de 1 750 rev/min, limitada a 40 km/h con régimen supereconómico del motor de 1 400 rev/min.

Para la gestión del tractor se cuenta con tres modos de conducción según la necesidad: automático, manual y uno especial a la TDF, que se activa automáticamente en el momento de su conexión. También se dispone

del modo parada activa (Power-Zero), que permite frenar y parar el tractor, incluso en pendiente, y luego ponerlo en marcha pisando simplemente el pedal del acelerador.

Toma de fuerza

Cuatro regímenes como configuración estándar (540/540E y 1 000/1 000E rev/min). La TDF puede accionarse desde la cabina y también desde los mandos exteriores situados en el guardabarros posterior izquierdo. El mando electrohidráulico asegura un arranque modulado y con poco desgaste de los componentes.

En modo automático, la TDF se desconecta automáticamente al subir el elevador y se conecta al bajarlo para evitar errores de mando y proteger los aperos. También se encuentra disponible la TDF sincronizada.

Esta gama posee un sistema hidráulico de centro cerrado con regulación de la presión y del volumen (Load-Sensing) con un caudal de la bomba que alcanza los 110 L/min y una presión del sistema de 200 bar. El circuito gestiona hasta siete distribuidores electrohidráulicos de doble efecto siendo posible regular el caudal y el tiempo.

Los cilindros de elevación garantizan una capacidad de 6,2 toneladas, mientras que con los pulsadores del guardabarros trasero es posible conectar y desconectar los aperos de forma segura y precisa.

Con la TDF económica, el consumo de combustible, la carga del motor, el ruido, el estrés del conductor y el impacto medioambiental se reducen considerablemente por funcionar con bajos regímenes del motor. El régimen se mantiene dentro del





intervalo de consumos mínimos y, gracias a la curva de potencia del motor, el nivel de prestaciones y el par disponible siempre son elevados.

Comodidad

Comienza desde la cabina Clase S, que destaca por su gran visibilidad, al contar con más de 6.5 m² de superficie acristalada. Otras características son el acceso fácil y seguro y la integración de los mandos en el reposabrazos PowerCom V de una

forma lógica y racional, con las distintas funciones agrupadas e identificadas por colores. También puede incorporar el I-Monitor, que permite controlar detalladamente todas las funciones del tractor y es compatible con el estándar ISOBUS.

Power Efficiency

Es la filosofía de base que utiliza la marca para el diseño del tractor. Un nuevo concepto que aglutina las numerosas características que identifican a esta serie. Estas son el motor Deutz 2012, la transmisión TTV ECO, el ventilador viscoso (eVISCO Fan) con control electrónico que mantiene la temperatura de los radiadores y evita que siga funcionando a pleno régimen cuando no es necesario, el nuevo sistema de frenos Power Brake, con servofreno para reducir el esfuerzo de presión del pedal del fre-

no o la modificación de las tolerancias de los discos del freno trasero para asegurar una absorción reducida a 6 kW a 50 km/h.

Los nuevos Agrottron TTV 410-420-430 incluyen un depósito del aceite independiente que permite reducir la cantidad de aceite necesaria para la transmisión y gestionarlo separadamente para los distribuidores y el elevador.



El Grupo Same Deutz-Fahr escogió a Trelleborg como proveedor exclusivo de neumáticos para el lanzamiento debido a su especialización en el sector agrícola, así como por la alta calidad y rendimiento de todos sus productos y soluciones.

DATOS TÉCNICOS

	TTV 410	TTV 420	TTV 430	
MOTOR				
Motor diésel DEUTZ refrigerado por líquido	Tipo	TCD 2012 L4 4V DCR		
Cilindros/Cilindrada	Nº /cm³	4 / 4 038		
Diámetro/Carrera	mm	101 / 126		
Sistema de inyección		DCR (Deutz Common-Rail) con inyector de 6 orificios y presión de inyección de 1 600 bar		
Potencia nominal (2000 / 25 CE)	kW/CV	84 / 114	91 / 124	98.5 / 134
Potencia máxima	kW/CV	89 / 121	95 / 130	104 / 142
Régimen nominal	rev/min	2 100		
Par máximo	Nm	521	566	611
Intervalo de potencia constante	rev/min	1 600 - 2 100		
Admisión de aire		Debajo del capó		
Capacidad del depósito	L	220		
Intervalo de cambio del aceite del motor		500 horas o anualmente		
TRANSMISIÓN				
Tipo		Transmisión TTV de variación continua hasta 50 km/h* (40 km/h opcionalmente)		
Inversor		Embrague multidisco en baño de aceite		
Radiador de aceite		De serie		
Velocidad máxima		Se ajusta mediante el regulador de velocidad del motor, velocidad máxima de 40 o 50 km/h – 50 km/h con velocidad de motor inferior de solo 1 750 rev/min		
Velocidad de toma de fuerza	rev/min	540 / 540 E / 1 000 / 1 000 E		
SISTEMA HIDRÁULICO				
Sistema		De centro cerrado con depósito de aceite independiente		
Depósito de aceite	L	50		
Cantidad de aceite extraíble	L	36		
Caudal de la bomba - presión (bar)	L/min	Detección de carga (Load Sensing) 110 - (200)		
Distribuidores auxiliares		Hasta 7 distribuidores electrónicos		
Capacidad de elevación del elevador trasero	kg	6 200		

JAVIER SEISDEDOS

Director General de Same Deutz-Fahr Ibérica & Same Deutz-Fahr Portugal

“Es un orgullo que el Grupo haya confiado en nosotros para organizar el evento”



“Para todos los que trabajamos en la filial es un orgullo que el Grupo haya confiado en nosotros para organizar un evento de este tipo, que es la primera vez que se celebra fuera de Italia”. Así de satisfecho se mostraba el Director General de Same Deutz-Fahr Ibérica y Same Deutz-Fahr Portugal, Javier Seisdedos, convencido de que “este tipo de demostraciones es muy bueno para la imagen de marca y también para reforzar nuestra presencia en la zona, donde no tenemos la cuota de mercado que se merece nuestro Grupo”.

El objetivo ha sido que clientes, concesionarios y, en general, cualquier profesional interesado pudiera conocer de cerca y probar el nuevo tractor, “porque estamos convencidos de que se van a sorprender al comprobar lo que es capaz de desarrollar una caja de cambios TTV”, explicó Seisdedos.

Pero esta decidida apuesta de la compañía por la transmi-

sión continua no irá en detrimento de su también extensa oferta de modelos con transmisión mecánica. “Nuestra estrategia de Grupo es mantener las dos cajas de cambio, porque hay un tipo de cliente que no dará el salto, ya que no necesita la transmisión continua. Pero hay otro que cuando ve las ventajas que ofrece en transporte o en trabajos de forraje, por ejemplo, demanda esta transmisión y la renabiliza gracias al reducido nivel de consumo que ofrece”, señaló el directivo.

Los motores Deutz están demostrando que tienen el consumo más bajo del mercado y el cliente lo puede comprobar

Además de la transmisión, el otro “punto fuerte” de estos nuevos tractores es el motor. “Los motores Deutz, hoy por hoy, están demostrando que tienen el consumo más bajo del mercado y el cliente lo puede comprobar por sí mismo”. Javier Seisdedos destacó también la mejora ergonómica gracias a la electrónica incorporada. “Que

fuera un tractor sencillo de manejar fue uno de los criterios seguidos durante su diseño. Y puede observarse que, a pesar de la alta tecnología, son muy simples y el cliente se va a familiarizar muy rápido. Además, ofrecen una excelente manejabilidad, porque son muy cortos y facilitan los giros”.

La opinión de los clientes y de la red de ventas ha jugado un papel importante durante el desarrollo de esta serie de tractores. “Teníamos la experiencia del resto de la familia TTV y sabíamos que necesitábamos cubrir ese hueco del mercado que demanda tractores más pequeños”, afirmó el Director General de la filial. “Y este tractor, para trabajos polivalentes como el forraje, es ideal. En diversas zonas de España tenemos la experiencia de nuestros concesionarios que han aportado su opinión. Otro aspecto que desde España se ha trabajado mucho es el sistema de frenado. Este tractor es espectacular, porque es capaz de pasar de 0 a 50 km/h en solo 4 metros sobre tierra”.

Terminada la presentación llega el momento de hacer las primeras estimaciones de venta. Javier Seisdedos recuerda que Deutz-Fahr llega a un segmento del mercado que hasta ahora monopolizaba una sola marca. “Si entre España y Portugal pudiéramos llegar a las 100 unidades, estaríamos en unos números muy interesantes”, calculó.

Demostración de polivalencia



Estación 1. Aplicaciones en campo abierto. Se dispuso de una grada rotativa y de un arado de vertedera, con los que se pudo comprobar la comodidad del puesto de conducción y la amplia visibilidad desde la cabina, tanto en la parte trasera, para observar el trabajo del implemen-

to, como en la parte delantera, gracias al nuevo diseño del capó.

Estación 2. En esta zona se utilizaron dos unidades: una que montaba una pala cargadora frontal con la que se manejaron y apilaron pacas, y otra con un remolque que permitió comprobar el comportamiento del tractor en labores de transporte a alta velocidad.

Estación 3. Trabajo en forraje, uno de los segmentos en los que más se quiere incidir con esta serie. El modelo utilizado montó un equipo combinado de una segadora frontal y otra lateral, que ofrecían una anchura total de corte de 6 m. Según los responsables de la marca, podría añadir un cuerpo más de siega hasta alcanzar los 9 m aumentando el rendimiento y la capacidad del tractor.

El tiempo que se pudo dedicar a

cada estación fue de unos 45 minutos por grupo. En una primera toma de contacto, pudo comprobarse la comodidad y amplitud en la cabina con un puesto de conducción moderno, gran visibilidad (el morro del tractor apenas tapa la visión), pulsadores situados ergonómicamente y la facilidad que otorga la utilización del *joystick* para realizar las principales funciones.

El trabajo, tanto en campo abierto como en labores de forraje, resulta muy sencillo. No es necesario pisar los pedales y una correcta programación permite desarrollar la tarea con efi-



cia y confort. En función del modo de trabajo elegido se obtienen unas ventajas u otras: en el 'automático' destaca cómo el tractor adecúa el régimen del motor según la carga aplicada, en el modo 'TDF', que se activa automáticamente al conectar la toma de fuerza, el régimen se ajusta con el botón EMC o con el acelerador de mano, mientras que con el modo 'manual' se puede regular la velocidad de avance desde 47 m/h hasta 50 km/h con el mando multifunción PowerComV. En esta situación de máxima velocidad es donde juega un papel esencial el nuevo sistema de freno PowerBrake. Desde la marca afirman que, como medida de seguridad, se garantizan hasta diez operaciones de frenado con el motor parado. ■