



Trekkertest

Deutz-Fahr Agrotron 150 contra Agrotron 150.7



tekst: Henk Beunk

foto's: Stefan Tovornik en Henk Beunk



Het verschil van één liter

De boer of loonwerker die een Deutz-Fahr overweegt rond de 145 pk heeft de keuze tussen een Agrotron 150 en een 150.7. Beide hebben een zescilinder met 107 kW, maar met een verschil van één liter inhoud: de 150 zit op 6057 cm³ en de 150.7 op 7146. Dat geeft meer onderscheid dan verwacht en maakt de keuze niet makkelijk, ondanks een verschil van ruim 6000 euro ten gunste van de 150. Trekker & Werktuig zet de veelzijdige feiten op een rijtje.



Trekkertest

De Deutz zescilinder lijnmotor met 6,1 liter is nog relatief jong en gaat door het leven met de aanduiding BF6M 2012 C. De 7,1 liter is een oude bekende. Hij heeft als typeaanduiding BF6M 1013 EC. Deze motor geeft de 150.7 door zijn grotere cilinderinhoud en ruimere bouwwijze een wielbasis die twaalf centimeter langer is dan die van de 150. Dat feit rechtvaardigt samen met een grotere motor echter nog geen zes mille in de prijs. Dat verschil ontstaat ook

De 150 steekt bovendien in de powermixmeting (die de praktijk dicht benadert) heel gunstig af ten opzichte van de concurrentie. De trekker is echt zuinig. De 7,1 liter in de 150.7 verbruikt bij maximumvermogen 2,6 liter per uur meer en bij nominaal vermogen 3,4 liter per uur. Desondanks mag ook hij zich qua verbruik ten opzichte van de concurrentie laten zien.

Typisch Agrottron Op de eerder genoemde verschillen (motor, wielbasis en banden) na, zijn de beide Agrottrons verder technisch gelijk. Ze delen dus de sterk aflopende motorkap, de grote cabine met het prima zicht en de

die weg, dan levert dat 850 euro op. Enigszins onlogisch zijn de display-aanduidingen L, M, H en S voor de powershift-stappen, maar als je daarbij 'laag, midden, hoog en snel' denkt, dan valt het wel mee. Binnen de powershift is op de luxe Profiline-versie de APS schakelautomatiek een optie. Die is vooral handig bij transport. In het veld is hij (via een verschil in toeren) te koppelen aan de belasting van de motor. Beide Agrottrons hebben

bij de 150.7 is dat 7100 euro. Daar zijn ook vier proportionele ventielen met tijds- en opbrengststuring, loadsensinghydrauliek en de automatische powershift (APS) bij inbegrepen. De aftakas heeft standaard 540 en 1000 en voor beide een 'economy'. Handig is dat de aftakas zelf kan uitschakelen bij het heffen. Je verwacht dat hij dan ook weer inschakelt bij het zakken, maar dat gebeurt niet. Dat moet de chauffeur zelf doen en



De Agrottron-cabine is in trekkerland nog steeds uniek qua zicht, licht en ruimte. Ook de bijrijder heeft een prima plek. Het geluidsniveau is maar krap aan gemiddeld.



De 650/65R38 banden geven (samen met 540/65R28 voorop) bij de 150 een meerprijs van 1654 euro en bij de 150.7 van 905 euro. De doorgaande hefkracht is met 7200 daN groot.

De bijrijder beschikt bij de Agrottron over een goede zitplaats die snel te reinigen is en makkelijk opklapbaar. De beugel geeft houvast aan kleine kinderen.



door grotere banden, waarmee importeur Sieberg de 150.7 wat meer profileert als loonwerkersmachine.

Karakterverschil Een gelijk nominaal vermogen wil nog niet zeggen dat de kengetallen in de praktijk overeenstemmen. De DLG in Gross Umstadt vond bij het maximumvermogen aan de aftakas een verschil (al kan dat incidenteel zijn) van 3 kW ten gunste van de 7,1 liter. Die heeft ook meer constant- en oververmogen en meer wegrijkoppel. Toch zijn die waarden ook bij de kleine zespitter goed; die is dus zeker geen 'watje'. Op het punt van verbruik is hij zijn grote broer - in gunstige zin - zelfs dik de baas. Dat mag je ook verwachten, omdat de 6,1 liter jonger is en minder inhoud heeft.

ZF-transmissie met z'n viertraps powershift. Samen met zes versnellingen geeft die 24 keuzes vooruit en - via een belast schakelbare hendel links onder het stuur - ook 24 achteruit. Daarvan zitten er acht in het traject van 4 tot 12 kilometer per uur. De opbouw is goed; binnen de versnelling ligt de volgende stap steeds 20 procent hoger. Verder valt de eerste stap (L) van de derde versnelling precies tussen de derde (H) en de vierde stap (S) van de tweede versnelling. Ook dat is goed. De pook schakelt probleemloos op de vijfde versnelling na. Die zat bij onze Duitse uitvoering wat ver weg. Sieberg past de kromming van de pook echter aan, waardoor dat euvel verdwijnt. De 16+16 kruipbak (vanaf 0,39 km/u) is standaard. Laat je

standaard een geveerde en geremde vooras en rijden 50 kilometer per uur. Als optie is er 40 kilometer per uur via een begrenzing in toeren. Daar kun je dus heel zuinig mee onderweg zijn.

Bediening De powershift-bediening zit standaard alleen op de pook van de zesbak, maar de tTE-versies die wij hadden, hebben een extra powershift-hendeltje op de armluning samen met het handgas en de hefbediening. Nog weer een stap verder (de Profiline) zitten de powershift, de voor-/achteruit, de hef en twee ventielen samen op de PowerCom-S joystick. Met Comfortip zijn dan op de wendakker tot zestien functies te automatiseren. De Profiline geeft voor de 150 een meerprijs van 6500 euro;



De gereedschapskist zit (te) dicht onder de uitlaat; daardoor kan het er tijdens het werk op deze sleutelpositie heet aan toe gaan. Voor 96 euro extra heb je linksvoor ook een kist.



dat lukt alleen als de trekker rijdt. De Profiline kent dat probleem niet; ook het schakelpunt is dan instelbaar.

Het ASM voor 4WD en differentieel-slotten is standaard en maakt wend-akkerwerk makkelijk en voorkomt fouten bij transport.

Hefkracht en olie De basis van de Agrottron is een tandwielpomp met 83 liter per minuut. De loadsensing plunjerpomp met 120 liter per minuut (die wij hadden) geeft een meerprijs rond de 2000 euro. De Agrottrons komen daarmee aan 7200 daN door-

een opbrengst (gemeten over twee ventielen) van maximaal 125 liter per minuut. Dat is meer dan dat de fabrikant opgeeft en dat zie je niet vaak.

Ook het hydraulisch vermogen mag zich met 38 kW laten zien. De bediening is goed met instelbare hoeveelheid, maar we missen een aansturing op tijd. De Profiline heeft die wel. Een werktuig mag maximaal 32 liter onttrekken en met extra vulling 40. Dat is voldoende. Voor het gezamenlijke reservoir van transmissie, achterbrug en hydrauliek staat 1000 uur en je hoeft dan maar 80 liter te ververset.

150.7 komt onder dezelfde voorwaarden aan 11,35 meter op 2WD en 12,20 meter op 4WD. Dat is puur een gevolg van de langere wielbasis. Die geeft ook meer 'contragewicht' om zware werktuigen uit te heffen en biedt op de weg een rustiger loop en een betere remvertraging. Beide Agrottrons hebben vering op de vooras (die hoort standaard bij 50 km/u), waardoor het rijcomfort hoog is. Beide hebben ze bovendien standaard een mechanische cabinevering. Of dat een duidelijk verschil geeft vergeleken met de pneumatische variant konden we niet waarnemen, omdat de fabriek beide trekkers leverde met dat luchtige

precies te zijn) ten gunste van de 150. We gaan dan uit van beide in de tte-uitvoering. De 150 is met zijn 82.300 euro redelijk aan de prijs (769 euro per kW motorvermogen) en de 150.7 doet daar nog een forse schep bovenop. Dat laat zich rechtvaardigen als de 150.7 veel en zwaar werk moet verrichten. De prima motorprestaties komen dan tot hun recht. In de andere gevallen is de 150 een betere keus, omdat hij sowieso ook z'n mannetje staat en over de hele lijn minder brandstof verbruikt. In de uitvoering zoals wij ze reden (o.a. fronthefen -aftakas, luchtgeveerde cabine, plunjerpomp en grotere banden) moet je



De Command-arm herbergt o.a. een klein pookje voor de viertraps powershift, het handgas en de bediening van de hef. De bediening op de console is logisch en overzichtelijk.



De versnellingspook van de ZF-zesbak met links de knopjes van de viertraps powershift. Automatische transmissie-functies zijn er in de Profiline-versie.

gaande hefkracht. Dat is de minimumwaarde door het hele traject en dan ook nog eens minus 10 procent. Maximaal (bovenin) komt de Agrottron op 10.620 daN (10,8 ton); dat is een heleboel. De Sauter fronthef steekt daarbij met doorgaand 2760 daN wat mager af. Sieberg laat meestal een Zuidbergmonteren. Het heftraject is zowel voor als achter voldoende. Qua bediening moet je vooral even weten hoe je na het starten moet activeren. Verder is het logisch, al mag de draaiknop voor de diepte-instelling wel op de armluning zitten in plaats van op de zijconsole. Een aanduiding voor de hefhoogte zou ook handig zijn. Het buitenwerkend circuit heeft

Ook over de termijn van de motorolie (500 uur) 'gibt es wenig zu meckern'. Bij de 150 moet je rekenen met 14 liter en bij de 150.7 met 17,5. Het onderhoud heeft verder weinig om het lijf, al zit de gereedschapskist te dicht bij de uitlaat. De dieseltank van de 150.7 meet 305 liter en is daarmee 35 liter groter dan die van de 150. Dat past goed bij het hogere verbruik. Verder is de 150.7 ook nog 17 centimeter langer en 200 kilogram zwaarder.

Comfortabel De 150 draait dankzij zwenkbare voorspatborden voldoende krap. We noteerden 10,9 meter op 2WD en 11,8 op 4WD (spoorbreedte 190 cm en banden 540/65R28). De

veercomfort (meerprijs inclusief compressor ruim 2500 euro). Je vergeet dan soms bijna dat je op een trekker rijdt. De gemeten geluidsdruk (77,3 voor de 150 en 78,0 voor de 150.7) haalt echter maar nauwelijks het gemiddelde. Het grote portier sluit moeilijk (zeker als alle ramen dicht zijn) en is er geen automatische klimaatregeling leverbaar; een aircó is standaard. Laatstgenoemde koelt ook het vak voor een grote fles. Dat is in warme zomers niet verkeerd. De voor- en achterraut kunnen ver open; er zijn praktische jaloeziën en goede binnen- en buitenspiegels.

Epiloog Het belangrijkste verschil tussen de beide Agrottrons is een bedrag van ruim zes mille (6140 euro om

rekenen met een meerprijs rond de tien mille. Los daarvan is de Agrottron met z'n cabine, aandrijflijn, transmissie en aftakas een prima bijdetijdse trekker. De prestaties van heffen hydrauliek hangen wat af van het soort pomp, maar zijn ook met de tandwielversie niet verkeerd. Verder weet de Agrottron zijn motorvermogen uiterst efficiënt op wielen en werktuigen over te brengen. Dat bespaart ten opzichte van de concurrenten nog weer extra brandstof. De kleine tekortkomingen die we constateerden zijn bij de Profiline deels verholpen, al heeft ook die geen automatische klimaatregeling. Dat neemt niet weg dat je met deze Agrottrons zeker mag laten zien en dan maakt het echt niet uit of dat met de 150 of de 150.7 is. □

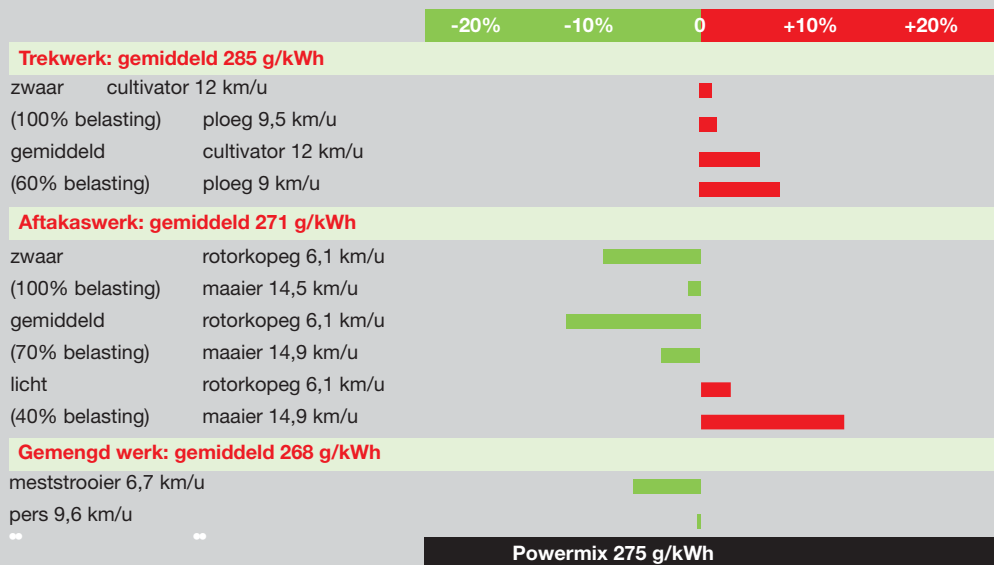


Trekkertest



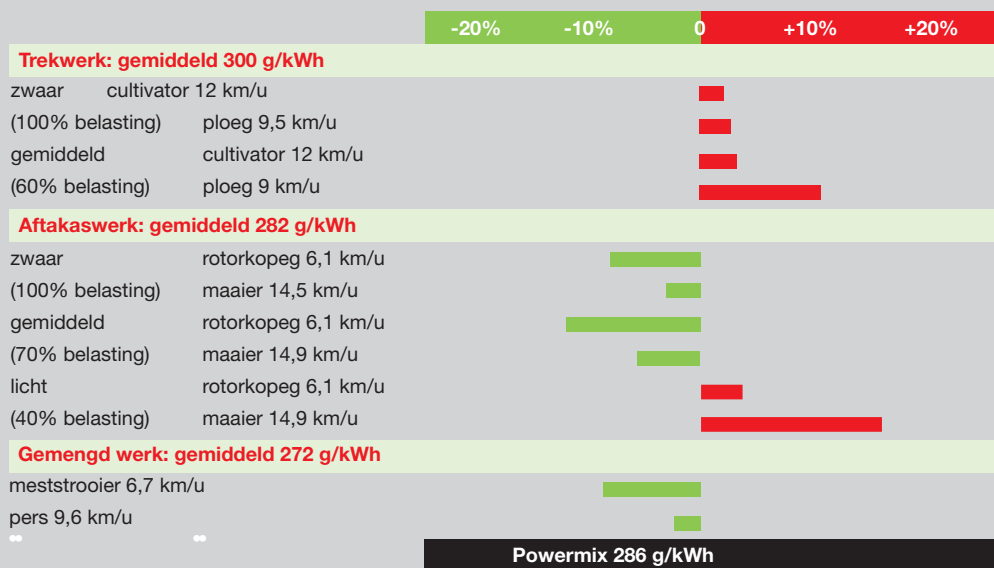
De Agrotion 150 steekt met zijn Powermix-waarde (in de zwarte balk) van 275 gr/kWh zeer gunstig af ten opzichte van de concurrentie. Hij is onder praktijkomstandigheden 10 gram diesel per kWh zuiniger dan de beste uit de Powermix tot nu toe.

PowerMix Deutz-Fahr Agrotion 150



De 150.7 verbruikt als gemiddelde van alle metingen 11 gr/kWh meer dan de 150 en heeft wat meer uitersten in zijn profiel. Desondanks weet hij zijn motorvermogen efficiënt op de werktuigen en op de grond over te brengen.

PowerMix-Deutz-Fahr Agrotion 150.7





de Gebruikers

Gebroeders Korst, Steenberg (Agrotron 150)



Joes Korst (rechts) en Marten Willemsen: 'Vergeleken met trekkers van andere merken biedt de Agrotron met zijn vele glas en aflopende neus een onovertroffen zicht.'

'Prima ervaringen met DF'

De gebroeders Joes en Wim Korst, 52 en 54 jaar jong, bewerken samen 117 hectare verdeeld over locaties in De Heen en Steenberg. Daar tussenin ligt dealer Van Trier. De keuze voor Deutz-Fahr heeft dus in de eerste plaats een praktische achtergrond, te meer omdat ze Van Trier een prima dealerbedrijf vinden. Joes voegt daar echter meteen aan toe, dat het groen

uit Lauingen ook prima bevalt. De keuze voor de 150 (die een AgroStar 6.38 verving) had enerzijds te maken met de goede ervaringen met een Agrotron 135 en anderzijds met een speciale actie van Sieberg; een 150.7 werd om die reden niet overwogen. De trekker is sinds eind maart op het bedrijf en hield zich sindsdien vooral bezig met ploegen (met een vier-

schaar Lemken), spitten, poten en transport. Vanwege dat laatste staat de Agrotron op dezelfde 680/75R32 XM 28 van Michelin, die ook al acht jaar onder de AgroStar zaten en nog 60 procent van het profiel hebben. Volontair Marten Willemsen van de HAS in Den Bosch waardeert de Deutz-Fahr vooral vanwege het goede zicht. Vergeleken met de JD die ze

thuis hebben, vindt hij dat de viertraps powershift nogal traag reageert. Joes zelf weet geen nadelen van zijn Agrotron te noemen en waardeert hem vooral om de voorasvering en de goede gewichtsverdeling. Naast de eerder genoemde Agrotron 135 zijn er van Deutz-Fahr op het bedrijf ook nog een DX 4.70 en een DX 55 smalspoor.

Maatschap Van Daalen, Uitwijk (Agrotron 150.7)



Martin Romijn: 'De motor van de 150.7 maakt echt indruk. Hij houdt prima vast en levert net zoveel pk's aan de aftakas als onze aanzienlijk zwaardere trekker van een ander merk.'

'De motor gaf de doorslag'

Het gemengde bedrijf Van Daalen in Uitwijk (ten zuiden van Gorinchem) is 550 hectare groot en heeft onder andere 142 hectare aardappelen, 200 melkkoeien en vijf vaste medewerkers. Eén van hen is Martin Romijn (35). Hij trekt er evenals de anderen hard aan. Het materieel moet daarbij passen. Om die reden viel de keuze op de Agrotron 150.7. Die heeft met

z'n zeven liter zescilinder volgens dealer Den Dekker in Werkendam motorisch meer bij te zetten dan de zesliter van de 150. Tot nu toe kan Martin die mening alleen maar bevestigen. Hij ervaart de motor als 'zeer taai', de aftakas als voldoende sterk en het verbruik als normaal. De trekker staat op achterbanden 650/65R42 van Alliance. Die hebben

(met het vele huurland op afstand) vooral voordelen op de weg. De trekker rijdt daar nu een kleine 60 kilometer per uur. Wel moesten voor die banden de treden wat 'verbouwd' worden. Dat deed Den Dekker, die ook nog wat aanpassingen verricht aan de tweede 150.7 die er aan staat te komen. Sterke punten van de Agrotron - sinds begin mei in bedrijf - zijn

volgens Martin ook het uitstekende zicht vanuit de cabine en de grote bodemvrijheid. De hefkracht is ruim voldoende en er is genoeg olie voor de grote kiepers. Voorasvering werd bewust niet gekozen om chauffeurs qua snelheid een beetje af te remmen. Maar Martin ziet ook wel dat zo'n idee met standaard cabinevering vooral theorie is.



Trekkertest

TESTMETINGEN Deutz-Fahr Agrotron 150

Aftakas

Maximum vermogen: 103,5 kW bij 2000 tpm
 Nominaal vermogen: 95,3 kW bij 2300 tpm
 Maximum koppel: 567 Nm bij 1600 tpm
 Koppelstijging: 43 %
 Toerendaling: 30 %
 Wegrijkkoppel: 139 %

Brandstofverbruik

Specifiek max. vermogen: 245 g/kWh
 Absoluut max. vermogen: 30,4 l/h
 Specifiek nom. vermogen: 273 g/kWh
 Absoluut nom. vermogen: 31,1 l/h

Trekkkracht

Maximale trekkkracht: 94,3 kW bij 12,2 km/u
 Bij verbruik: 271 g/kWh
 Trekk. nom. toeren: 86,3 kW bij 14,1 km/u
 Bij verbruik: 301 g/kWh

Transmissie

Aantal versnellingen 4-12 km/u: 7
 Laagste snelheid veldgroep: 3,2 km/u
 Laagste kruipsnelheid (optie): 0,39 km/u
 Maximum snelheid: 44,7 km/u

Hef

Hefkracht max. onderin: 8.310 daN
 Hefkracht max. middenin: 9.705 daN
 Hefkracht max. bovenin: 10.620 daN
 Bij hefweg: 659 mm

Hydrauliek

Maximum druk: 209 bar
 Maximum opbrengst: 84,9/125,1* l/min
 Hydraulisch vermogen: 26,2/37,9* kW
 *bij meting via twee ventielen

Geluidsniveau

Gesloten cabine: 77,3 dB(A)
 Geopende cabine: 82,0 dB(A)

Draaicirkel

Over de buitenkant van het wielspoor
 Op voorbanden 540/65R28 en spoorbreedte 190 cm
 Uitgeschakelde 4WD: 10,90 m
 Ingeschakelde 4WD: 11,80 m

Afmetingen

Testgewicht: 6335 kg*
 Gewichtsverdeling v/a: 42/58 %*
 Specifiek gewicht: 59 kg/kW*
 Lengte: 5100 mm*
 Hoogte: 3010 mm
 Breedte: 2500 mm
 *incl. frontheff

TESTMETINGEN Deutz-Fahr Agrotron 150.7

Aftakas

Maximum vermogen: 106,7 kW bij 2000 tpm
 Nominaal vermogen: 96,3 kW bij 2350 tpm
 Maximum koppel: 590 Nm bij 1500 tpm
 Koppelstijging: 51 %
 Toerendaling: 36 %
 Wegrijkkoppel: 145 %

Brandstofverbruik

Specifiek max. vermogen: 258 g/kWh
 Absoluut max. vermogen: 33,0 l/h
 Specifiek nom. vermogen: 299 g/kWh
 Absoluut nom. vermogen: 34,5 l/h

Trekkkracht

Maximale trekkkracht: 98,0 kW bij 11,4 km/u
 Bij verbruik: 282 g/kWh
 Trekk. nom. toeren: 89,3 kW bij 13,5 km/u
 Bij verbruik: 325 g/kWh

Transmissie

Aantal versnellingen 4-12 km/u: 7
 Laagste snelheid veldgroep: 3,2 km/u
 Laagste kruipsnelheid (optie): 0,39 km/u
 Maximum snelheid: 44,7 km/u

Hef

Hefkracht max. onderin: 8.310 daN
 Hefkracht max. middenin: 9.705 daN
 Hefkracht max. bovenin: 10.620 daN
 Bij hefweg: 659 mm

Hydrauliek

Maximum druk: 209 bar
 Maximum opbrengst: 84,9/125,1* l/min
 Hydraulisch vermogen: 26,2/37,9* kW
 *bij meting via twee ventielen

Geluidsniveau

Gesloten cabine: 78,0 dB(A)
 Geopende cabine: 84,1 dB(A)

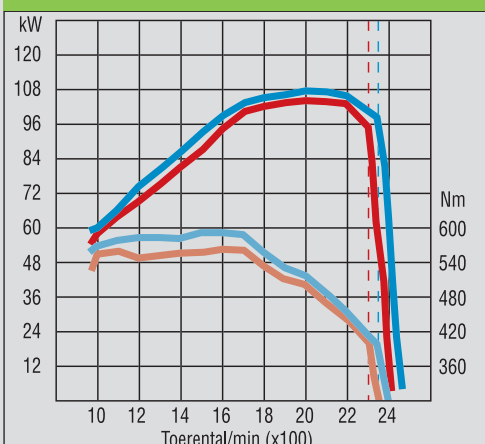
Draaicirkel

Over de buitenkant van het wielspoor
 Op voorbanden 540/65R28 en spoorbreedte 190 cm
 Uitgeschakelde 4WD: 11,35 m
 Ingeschakelde 4WD: 12,20 m

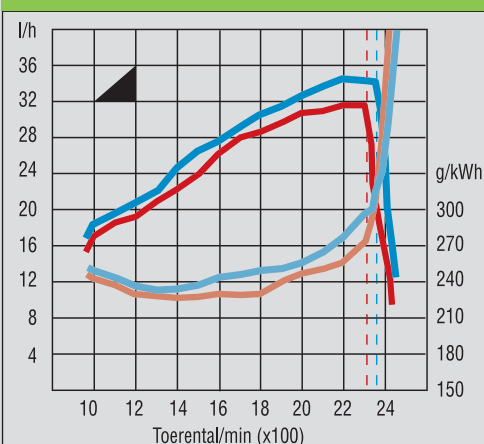
Afmetingen

Testgewicht: 6540 kg*
 Gewichtsverdeling v/a: 42/58 %*
 Specifiek gewicht: 61 kg/kW*
 Lengte: 5250 mm*
 Hoogte: 3010 mm
 Breedte: 2500 mm
 *incl. frontheff

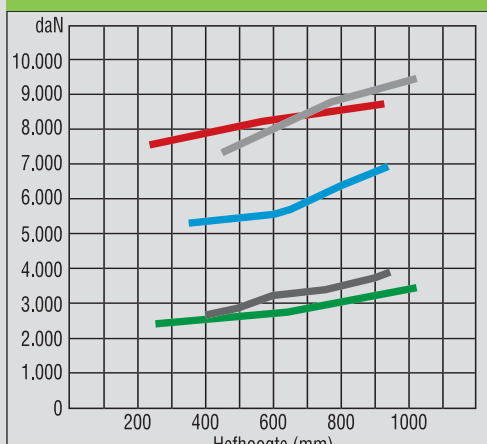
Vermogen/koppel



Brandstofverbruik



Hefkracht, geleverd (90%) + benodigd



Trekker & Werkuig september 2006

TECHNISCHE GEGEVENS EN OORDEEL



150 Motor +

Deutz BF6M 2012C vloeistofgekoelde, vierkleps elektronisch geregelde turbo-intercooler zescilinder met nominaal 107 kW/145 pk bij 2300 toeren volgens ECE R24. Inhoud 6057 cm³; boring x slag = 101 x 126 mm. Maximum koppel 590 Nm. Normale à vrij goede kengetallen en een gunstig brandstofverbruik, met name op basis van de Powermixmeting. De trekker zet het motorvermogen efficiënt om in arbeidskracht.

150.7 Motor 0/+

Deutz BF6M 1013EC vloeistofgekoelde, vierkleps elektronisch geregelde turbo-intercooler zescilinder met nominaal 107 kW/145 pk bij 2350 toeren volgens ECE R24. Inhoud 7146 cm³; boring x slag = 108 x 130 mm. Maximum koppel 588 Nm. Potentie van de motor wordt maar bescheiden benut; ten opzichte van de Agrottron 150 is dat nadelig voor het verbruik; qua constant- en oververmogen en qua weggrijpkoppel zit de motor ruim bovengemiddeld. In de Powermix-meting doet de trekker het vergeleken met de concurrentie goed.

Transmissie 0

Viertraps powershift in combinatie met gesynchroniseerde zesbak: 24+24 vanaf 3,2 km/u; standaard kruipbak met 16+16 vanaf 0,39 km/u. Goede opbouw met acht mogelijkheden van 4-12 km/u. Top op 38 inch banden ruim 50 km/u. Belast schakelbare voor-/achteruit links onder het stuur; achteruit plusminus 5 procent sneller. Powershift zowel op versnellingspook als op armlenging te schakelen. Automatische functies alleen bij Profiline-versie.

Voor- en achteras +

Voorwielaandrijving en differentieelsloten belast in- en uitschakelbaar; voor beide wendakkermanagement (ASM) op basis van stuurhoek en snelheid. Standaard geveerde vooras. Voorbanden 540/65R28; achterbanden 650/65R38. Draaicirkel 150 voldoende klein: 10,90 meter 2WD en 11,80 meter 4WD. Draaicirkel 150.7 gemiddeld: 11,35 meter 2WD en 12,20 meter 4WD. Benodigde stuurkracht normaal. Oliegekoelde schijfremmen met inschakeling 4WD; remvertraging 150 4,8 m/s²; remvertraging 150.7 6,0 m/s².

Aftakas 0/+

Eén aftakas: doorsnede 1 3/8 inch met 6 of 21 spiebanen; droog verwisselbaar. Vier toerentallen standaard: 540 en 1000 bij 2200 toeren; 540 E en 1000 E bij 1600 toeren. Buitenbediening links; bij spatborden uit één stuk ook rechts. Natte lamellenkoppeling; uitschakelen ook via hef.

Hefinrichting +

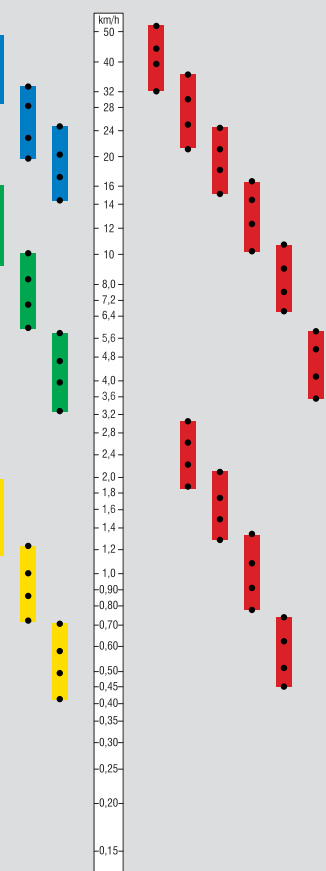
Agrotronic EHR-D categorie II/III met regeling via de trekstangen; veel hefkracht voor deze klasse en een ruim heftraject. Frontheef (optie) met matige hefkracht. Buitenbediening op beide spatborden en automatische transportdemping. Activeren hef voor leek moeilijk te ontdekken. Hefkracht volgens opgave fabrikant 9200 kilogram.

Hydrauliek 0/+

Standaard tandwielpomp met 83 liter/min; optie loadsensing plunjerpomp met 120 liter/min. In het laatste geval veel hydraulisch vermogen. Standaard vier DW-ventielen met doorstroomregeling. Bediening mechanisch waarvan twee op kruishendel. Elektronische bediening en regeling op tijd als optie via Profiline. 32 liter te onttrekken uit gemeenschappelijk reservoir met transmissie en achterbrug.

SNELHEDEN PER VERSNELLING

Bij nominaal toerental op 650/65 R38 banden



transport achteruit
veld kruip

Cabine +

Ruime cabine met prima rondomzicht en standaard mechanische vering; pneumatische vering als optie. Voor- en achterruit te openen; airco standaard. Automatische klimaatregeling niet leverbaar. Gemeten geluidsniveau krap aan gemiddeld. In- en uitstap goed te doen; dichttrekken portier vraagt vrij veel kracht. Praktische bijrijderszitting.

Gebruikersvriendelijkheid 0/+

Praktische en goed opgebouwde transmissie met standaard kruip en hoge transportsnelheid. Rijcomfort op hoog niveau. Draaicirkel voldoende klein. Ruime cabine met prima zicht en goede bijrijderszitting; geen automatische klimaatregeling. Her en der wat kleine drempels in de bediening. Geluidsniveau kan lager. Onderhoud goed uitvoerbaar.

Prijs-/prestatieverhouding: 150 +, 150.7 0/+

De Agrottron 150 koppelt goede prestaties van de motor aan een laag verbruik. De trekker zet energie uit diesel efficiënt om in trekkraft en aandrijving van werktuigen. Dit rechtvaardigt een bovengemiddelde prijs.

De Agrottron 150.7 presteert beter op de motor, maar verbruikt ook meer brandstof. Met een meerprijs van ruim 6000 euro ten opzichte van de 150 is de prijs-/prestatieverhouding minder gunstig.

Prijzen

Brutoprijs standaard excl. BTW: Agrottron 150 € 82.300, Agrottron 150.7 € 88.440. Meerprijs voor o.a. frontheef en -aftakas, grotere banden, pneumatische cabinevering en plunjerpomp plusminus € 10.000.

Onderhoud en electriciteit

(waarden 150.7 tussen haakjes indien afwijkend)

Motorolie inhoud 14,0 (17,5); verversingstermijn 500 uur. Achterbrug en transmissie incl. hydrauliek 72 liter; termijn 1000 uur. Differentieel vooras 5,8 liter; eindvertraging 2 x 0,8 liter. Tankinhoud 270 (305) liter. Eén accu 12 volt 143 Ah; dynamo 95 A; startmotor 3,1 kW/4,2 pk.

SCHAKELPATTERN

