

Test DLG PowerMix Deutz-Fahr 5120 P

HOOFDTEKST

Fraai en zuinig

Deutz-Fahr wist de afgelopen jaren met de serie 5 een aanzienlijk marktaandeel te veroveren. Of de kopers terecht werden overtuigd, hebben wij in het DLG-testcentrum en in de praktijk getest.

Door Matthias Mumme

Deutz-Fahr heeft zich de afgelopen jaren vooral gericht op de ontwikkeling van nieuwe tractorreeksen tot 300 pk – dat wil zeggen, tot en met de introductie van de series 9 en 11. Het zwaartepunt lag daarbij vooral bij de serie 5, die vier modellen in drie uitrustingsniveaus omvat. Naast de standaardversie kunnen kopers kiezen tussen variant 'P' en variant 'TTV' met continu variabele transmissie van SDF. Deze versies beschikken over nominale motorvermogens van 95 tot 120 pk.

Bij de ontwikkeling lag de nadruk op een laag brandstofverbruik en een optimaal werkcomfort bij een eenvoudige bediening. Of de in het Italiaanse Treviglio geproduceerde trekkers aan deze eisen voldoen, hebben wij getest bij het model 5120 P – zowel in de praktijk als op de testbank.

Tier 4i zonder SCR

Onder de fraaie motorkap, die als één geheel omhoog klapt, is bij alle typen van de serie 5 een Deutz TCD 3.6 L04 aanwezig met een inhoud van 3,6 liter en tweeklepstechniek met hydraulische klepstoters. Common-Rail-inspuiting met 1600 bar inspuitdruk, turbocompressor met wastegate-klep en inlaatluchtkoeling moeten ervoor zorgen dat de serie 5 een hoog koppel en tegelijkertijd een laag brandstofverbruik heeft.

Bij de 5120 P, het op één na krachtigste model van de serie, is de viercilinder ingesteld op 83 kW/113 pk bij 2200 omw/min. Het maximale motorvermogen van 87 kW/118 pk wordt volgens Deutz-Fahr bereikt bij 2000 omw/min. Het maximale koppel bedraagt volgens de fabrikant 460 Nm bij 1600 omw/min. Hierbij zou de koppeltoename niet minder dan 30 procent bedragen.

Deze waarden mogen er in deze klasse wezen. Een positief punt dat opvalt, is de eenvoudige uitlaatgasreiniging zonder SCR-systeem en roetfilter, waarmee wordt voldaan aan de grenswaarden van emissienorm Tier-4-i. Want naast een externe gekoelde uitlaatgasrecirculatie (ERG), is in het uitlaatsysteem nog een dieseloxydatiekatalysator (DOC) aangebracht. Hiervoor is geen AdBlue vereist. Zodoende is een ruime tankinhoud van 165 liter voor dieselbrandstof beschikbaar. De eenvoudige uitlaatgasreiniging is overigens te danken aan het feit dat de TCD-3.6-L04-motoren van Deutz een relatief nieuwe ontwikkeling zijn (introductie begin 2010) en dat niet eenvoudigweg de emissienormen 'aangescherpt' zijn.

Ook voor de rest stelt het aggregaat uit Keulen voor wat betreft onderhoud niet al te hoge eisen. Olie dient elke 500 bedrijfsuren te worden verversd en het

verontreinigingsniveau van het luchtfilter wordt elektronisch bewaakt. Reinigen is alleen noodzakelijk wanneer de elektronica alarm slaat.

Op de testbank

In het DLG-testcentrum in Groß-Umstadt is de 5120 P in opdracht van ons zorgvuldig getest op het gebied van prestaties en verbruik. Hierbij is gebruikgemaakt van de aftakas-testbank, de PowerMix-meetwagen en de Transport-PowerMix. **En de resultaten mogen gezien worden:**

Bij een nominaal toerental van 2200 omw/min wordt 72 kW aan de aftakas geleverd. Dit vermogen komt overeen met de opgave van de fabrikant van 83 kW, aangezien hierbij de ISO-norm is aangehouden, dat wil zeggen: het brutovermogen zonder nevenaggregaten en met extern koelcircuit. Wanneer hiermee en met de verliezen tussen motor en aftakas-uiteinde rekening wordt gehouden, dan komen de meetwaarden aardig overeen met de opgave van de fabrikant.

Het verbruik van 272 g/kW bij nominaal vermogen en 248 tot 255 g/kWh bij maximumvermogen zijn prima waarden in deze klasse. Het maximumvermogen van 78 kW hebben de testingenieurs van DLG overigens gemeten bij 1900 tot 2000 omw/min, waarbij vanaf 1800 tot 2100 omw/min een fraai vermogensplateau wordt gevormd. Ook de koppels mogen er wezen. Zoals aangegeven door de fabrikant, wordt het maximale koppel bereikt bij 1600 omw/min. Dit betekende aan het aftakas-uiteinde niet minder dan 426 Nm. Dat is weliswaar geen topwaarde binnen deze klasse, maar een goed gemiddelde, vooral omdat het dieselverbruik hier met 238 g/kW opnieuw zeer laag is. Van 1800 tot 1400 omw/min wordt een koppelplateau gevormd, en ook een koppeltoename van 36 procent is behoorlijk. Alles bij elkaar zeer goede prestaties.

PowerMix: bijna continu zeer goed

De 5120 P toonde zich ook van zijn zuinige kant in de DLG-PowerMix (zie grafiek op pagina 23). Met een gemiddeld verbruik van 290 g/kWh is hij een van de beste in zijn klasse. In negen van de twaalf cycli lagen de verbruikswaarden onder die van de gemiddelde groep, die bestond uit zes trekkers tussen 115 en 135 pk (allemaal emissienorm Tier-4-i).

Bijzonder zuinig werkt de trekker bij pure trekwerkzaamheden en zware toepassingen van de aftakas. Enigszins teleurstellend waren daarentegen de verbruikswaarden bij gemengde werkzaamheden met gebruik van de hydrauliek, waarbij het specifieke verbruik 7,2 liter oftewel 10,3 procent hoger lag dan het referentiegemiddelde. Hierbij dient echter rekening te worden gehouden met twee oorzaken: ten eerste konden deze twee cycli niet, zoals bij pure aftakascycli, met de Eco-aftakas worden uitgevoerd, omdat de trekker de vereiste snelheid niet zou hebben gehaald.

En ten tweede was de testtrekker uitgerust met de grote 90-l/min hydrauliekpomp, die natuurlijk eveneens iets meer vermogen en meer dieselbrandstof kost. Wie in dit geval brandstof wil besparen, moet kiezen voor de 60-Eco-pomp, die reeds bij een laag toerental hoge prestaties levert en zodoende vooral bij frontladerwerkzaamheden grote voordelen biedt. Maar daarover later meer.

Drievoudige lastschakeling

Op het gebied van de transmissie heeft de koper bij de serie 5 de keuze tussen de traploze TTV-variant en een lastschakeltransmissie van SDF met diverse

uitrustingsopties. De standaardversie biedt 30/30 versnellingen, die verdeeld zijn over twee groepen met vijf hoofdversnellingen (eerste versnelling linksonder!). De drie lastschakeltrappen kunnen zowel handmatig als automatisch worden ingeschakeld (bij uitrustingsniveau P), waarbij het schakelmoment via de Eco-draairegelaar in de rechterzijconsole kan worden beïnvloed.

Bij economisch rijden wordt eerder op- en later teruggeschakeld, in de Power-modus is het juist andersom. Deze functies biedt ook de duurdere transmissievariant, die echter is uitgerust met superkruipversnellingen (vanaf circa 0,12 km/h) en vier groepen met 60/60 versnellingen. Als topsnelheid zijn voor beide transmissies 40 km/h bij 1750 omw/min of 50 km/h bij 2100 omw/min leverbaar.

Met het wisselen tussen de lastschakeltrappen waren wij bij onze testtrekker zowel bij het op- als het terugschakelen zeer tevreden. Ook het zogenaamde speed-matching, dat wil zeggen het automatisch aanpassen van de lastschakeltrappen aan de zojuist ingeschakelde versnelling, werkte uitstekend. Een puntje van kritiek betreft het inschakelen van de versnellingen, waarbij de overgang tussen de tweede en de derde versnelling soms wat moeizaam verloopt, vooral wanneer de trekker bijvoorbeeld op slechte veldwegen enigszins springt. En de koppeling zou best nog wat soepeler/gedoseerder kunnen aangrijpen.

Voor- en nadelen zijn er ook bij de omkeerschakeling. Een positief punt is de eenvoudige instelling van de gevoeligheid bij een richtingsverandering, via de kleine tuimelschakelaar op de shuttle-hendel. Minder goed zijn de relatief ruw verlopende richtingsverandering – ook bij de zachtste instelling en warme transmissieolie. Volgens Deutz-Fahr zou een herkalibratie dit probleem kunnen verhelpen.

Veel lof oogstte de stop-and-go-functie, die zelfs tot de standaarduitrusting behoort. Hierbij wordt de koppeling bij het afremmen van de trekker automatisch ontkoppeld, totdat de trekker volledig stil staat. Wanneer men het rempedaal loslaat en gas geeft, wordt de koppeling automatisch weer goed gedoseerd geactiveerd. Dat werkte bij onze testtrekker uitstekend.

Hydrauliek op klasseniveau

Op het gebied van hydrauliek hebben kopers zowel voor wat betreft de hefkracht als het debiet meerdere keuzemogelijkheden. Zodoende kan, bij lagere eisen en afhankelijk van de beoogde toepassingen, geld worden bespaard bij de koop. Zo geeft Deutz-Fahr standaard een maximale hefkracht aan de achterzijde op van 4,65 t. Tegen een meerprijs van slechts 510 euro is zelfs een hefkracht van niet minder dan 6,6 t leverbaar, waarbij naast de twee hefcilinders aan de binnenzijde tevens twee extra cilinders aan de buitenzijde worden aangebracht. Externe bedieningsmogelijkheden op de beide achterspatborden zijn standaard bij beide uitrustingsniveaus.

Tijdens een test met een 3 m brede cultivator en een 3 m brede korte-schijveneg waren wij zeer tevreden over het hefvermogen en de hefsnelheid van onze trekker (6,6 t-uitvoering) en konden wij geen zwakke punten vaststellen.

Aan de voorzijde is optioneel een hydraulische fronthefinrichting met een maximale hefkracht van 1,85 t verkrijgbaar, die als pakket met frontaftakas 4280 euro kost.

Externe bedieningen voor aftakas of hefinrichting zijn aan de voorzijde niet aanwezig, maar wel aan weerszijden achter.

Standaard zijn drie dubbelwerkende hydraulische circuits aanwezig. Desgewenst kunnen hier één (bij mechanische bedieningsapparaten) of twee (bij elektro-hydraulische

bedieningsapparaten) circuits aan worden toegevoegd. Voor de volledige elektro-hydraulische uitrusting geldt een meerprijs van 1630 euro. Een hoeveelheidsregeling is bij alle uitrustingsniveaus standaard. Wie een extra tijdschakeling wenst, moet kiezen voor de elektro-hydraulische uitrusting. Hierbij kunnen drie van de vijf regelcircuits van een tijdschakeling worden voorzien, terwijl het debiet bij alle regelcircuits elektronisch instelbaar is. Hiertoe kan gewoon de drukknop op de zijconsole worden bediend voor het instellen van de oliehoeveelheid, en aansluitend de tuimelschakelaar of de joystick voor het gewenste regelapparaat. Op het display in de WorkMonitor in de rechter-A-stijl kan de waarde desgewenst worden aangepast. De tijdstelling van de drie tot maximaal vijf regelapparaten gebeurt op eenvoudige wijze via drie draaipotentiometers in de rechterzijconsole.

Een groot aantal keuzemogelijkheden heeft de koper voor de pompuitrusting. Af fabriek levert Deutz-Fahr alle typen uit de serie 5 met een 60 l-tandwielpompe. Optioneel zijn twee pompen of één tandpompe leverbaar, die naar keuze 90 l/min of als Eco-versie 60 l/min bij een laag motortoerental levert. In dat geval is de volledige pompcapaciteit reeds bij 1600 omw/min beschikbaar. Dat bespaart vooral bij frontladerwerkzaamheden brandstof.

Bij de 90 l/min-variant monteert Deutz-Fahr meteen ook grotere leidingsdiameters in de regelapparaten. Hierdoor kunnen per regelcircuit maximaal 65 l/min worden opgevoerd in plaats van 50 l/min bij de kleinere pompvarianten. Optioneel is aan de achterzijde overigens ook een Power-beyond-aansluiting (410 euro) verkrijgbaar, die ook in deze klasse steeds vaker wordt gevraagd.

MODERNE EN VRIENDELIJKE WERKPLEK

Dit brengt ons bij de commandocentrale van de 5120 P. Bij het instappen valt onmiddellijk het lichte interieur van de cabine op, dankzij het gebruik van lichte materialen en het (tegen meerprijs verkrijgbare) dakvenster. De bedieningselementen en displays zijn modern en goed afleesbaar.

Op het gebied van rijcomfort heeft de 5120 P ons duidelijk weten te overtuigen. We hebben de test uitgevoerd met volledig uitgeruste vering. Dat wil zeggen: vooras met uitschakelbare vering en niveauregeling, alsmede cabine met mechanisch geregelde tweepunts-luchtvering.

Hiermee konden wij ook op slechte veldwegen vlot en veilig vooruitkomen, hoewel de wielen in deze klasse natuurlijk nauwelijks schokken opvangen en het rijcomfort niet vergelijkbaar is met een geveerde grote trekker. Toch is de topsnelheid van 50 km/h veilig te bereiken. Wat de bediening betreft, zal de koper van de 5120 P absoluut geen raadsels tegenkomen. Nagenoeg alle functies spreken voor zich. De displays in het (met het stuurwiel meedraaiende) stuurwielinstrument (weergave van motor- en aftakstoerental gebeurt parallel) en in de WorkMonitor zijn ruim voldoende. Handig: een groot aantal opbergmogelijkheden voor documenten, kleine apparaten zoals mobiele telefoons en flessen of blikjes. De afwerking van de deksels van de opbergvakken laat enigszins te wensen over. En de tuimelschakelaars voor de regelapparaten zijn iets te gammel.

DIT VIEL ONS NOG OP:

- Het standaard remsysteem met vier natte schijfremmen zorgt voor krachtige vertragingwaarden. Eveneens standaard is de hydraulische parkeerrem (veerremcilinder).

- Airconditioning kost 1480 euro, automatische klimaatregeling 2090 euro. In de voetenruimte zijn twee vanaf de linkerkant werkende luchtuitstroomopeningen aangebracht. En voor vrij zicht zorgen in het dak aangebrachte uitstroomopeningen, waarvan drie voor de voorruit.

TEKST IN KADERS ETC.:

P3:

TEST DLG PowerMix Deutz-Fahr 5120 P

>>> **GOEDE PRESTATIES** <<<

Het DLG-testcentrum heeft de 5120 P eerst op de testbank aan de tand gevoeld. **De prestaties zijn goed tot zeer goed, de verbruikswaarden gemiddeld tot goed.**

Motorvermogen

Plateaus: motorvermogen en motorkoppel vertonen een goede plateauarakteristiek. Van 2000 tot 1800 omw/min is er sprake van een verder constant vermogensbereik. Ook bij hoge en lagere toerentallen neemt het vermogen slechts langzaam af. Onder 1800 omw/min wordt het maximale koppel bereikt, dat bij een afname van het toerental tot ongeveer 1400 omw/min nagenoeg constant blijft. Aan de hand van de meetwaarden kan een koppeltoename worden berekend van 36 procent, een keurige waarde. Ook in de praktijk bleek de moderne viercilinder elastisch te zijn, met een krachtige acceleratie en een hoog koppel.

Verbruik

Gemiddeld: de viercilinder uit Keulen wist op de aftakas-testbank goede, maar geen topwaarden voor verbruik te behalen. 272 g/kWh bij een nominaal toerental en 248 tot 255 g/kWh bij maximumvermogen zijn gemiddeld voor deze klasse, waarbij de 5120 P in tegenstelling tot enkele concurrenten geen AdBlue voor de uitlaatgasreiniging nodig heeft. Overtuigender voor praktische gebruik zijn echter de PowerMix-verbruikswaarden, die u op de pagina hiernaast kunt vinden.

Legenda: SCR – selectieve katalytische reductie – (uitlaatgasnabehandeling door inspuiting van ureum in de uitlaatgasstroom); AdBlue – ureumoplossing voor SCR; Koppeltoename – waarde waarmee het koppel uitgaande van het nominale toerental tot het bereiken van het maximale koppel toeneemt (in procenten); Common-Rail – elektronisch geregeld inspuitsysteem, dat de inspuihoeveelheid onafhankelijk van het motortoerental regelt; LS – Load Sensing: hydraulisch systeem dat het debiet van elke

klep automatisch aan het benodigde hydraulische vermogen aanpast.

P4:

Diesilverbruik in de DLG-PowerMix

	Zeer goed	Goed	Ruim voldoende	Voldoende	Onvoldoende	Referentie*
Trekwerkzaamheden: 277 g/kWh resp. 16,7 l/h						
Zware belasting (100%)			Ploeg			
			Cultivator			
Gemiddelde belasting (60%)			Ploeg			
			Cultivator			

Aftakaswerkzaamheden: 276 g/kWh resp. 14,6 l/h

Zware belasting (100%)	Cirkeleg
	Maaibalk
Gemiddelde belasting (60%)	Cirkeleg
	Maaibalk
Lichte belasting (40%)	Cirkeleg
	Maaibalk

Gemengde werkzaamheden: 356 g/kWh resp. 19,6 l/h

Meststrooier
Balenpers

Transport: 708 g/kWh resp. 15,6 l/h

Totaal gemiddelde*: PowerMix 290 g/kWh resp. 16,2 l/h

Legenda:* uitsluitend veldcycli, zonder transport; meetwaarden van het DLG-testcentrum Techniek en Bedrijfsmiddelen Groß-Umstadt.

Het gemiddelde van de vermogensklasse geldt voor de emissienorm 4i. De referentiegroep omvat zes trekkers uit de vermogensklasse tussen 115 en 135 pk.

Slimme spaarder: terwijl onze testkandidaat op de aftakas-testbank gemiddelde tot goede waarden leverde, behaalt hij bij de PowerMix bijna alleen maar goede cijfers.

Alleen bij gemengde werkzaamheden zakt hij duidelijk terug tot onder het klassesgemiddelde, omdat in deze twee cycli met de normale aftakas 1000 moest worden gewerkt en niet met de 1000E. In de twee transportcycli kan het verbruik als gemiddeld worden beoordeeld. Hier is het op grond van de nieuwe meetcycli nog moeilijk om een referentie vast te stellen.

P5:

>>> **WEINIG REDEN TOT KLAGEN** <<<

De 5120 P biedt een omvangrijke standaarduitrusting en praktische opties.

Technische gegevens

MOTOR	
Deutz TCD 3.6 L04	Tier 4i
Nominaal vermogen (2000/25 EC, 2200 omw/min)	83 kW/113 pk
Max. vermogen, ECE-R24	87 kW/118 pk
Uitlaatgasbehandeling	DOC, EGR
Onderhoudsinterval DOC	zelfreinigend
Max. koppel	460 Nm bij 1600 omw/min
Koppeltoename	30%
Koppelplateau	circa 200 omw/min
Cilinderinhoud	3,6 l
Aantal cilinders/koeling	4 turbo/water
Tankinhoud diesel	165 l
Verversen motorolie	500 bedrijfsuren
TRANSMISSIE/AFTAKAS	
SDF	60 x 60, 3-voudige LS
Eindsnelheid	50 km/h (desgewenst 40 km/h)
Aftakstoerentallen standaard (optie)	1000, 540 (1000, 1000E, 540, 540E)
HEFINRICHTING EN HYDRAULIEK	
Bouwwijze	Cat. II
Max. hefkracht achter	4650 kg, desgewenst 6600 kg
Max. hefkracht voor	1850 kg
Bedieningsapparaten standaard/optie	3/5 (elektro-hydr.)
Pompdebiet	60 l/min, desgewenst 90 l/min
Max. debiet per klep	65 l/min (90 l-pomp)
Max. toevoerdruk	185 bar
Max. af te tappen oliehoeveelheid	35 l
OVERIGE GEGEVENS	
Leeggewicht	4970 kg
Toelaatb. totaalgewicht	8500 kg
Wielbasis/draaicirkel	2,44 m/4,60 m
Hoogte tot bovenkant cabine	2,82 (met vering)
Geluidsniveau in de cabine	75 dB(A)
PRIJZEN (EXCL. BTW)	
Basisprijs 40 km/h	78.390 euro
Perslucht	3370 euro
5 x dw elektro-hydr.	1630 euro
Fronthefinrichting + frontaftakas	4280 euro
Voorasvering	4480 euro
Pneum. cabinevering	2190 euro
Automatische klimaatregeling	2090 euro
Kruipversnelling + 4 aftakassen	1530 euro + 460 euro
Totaalprijs testmachine	98.420 euro

Modellenbeleid

Naast de serie 5 P zijn er ook vergelijkbare trekkers verkrijgbaar met traploze TTV-transmissie. Deze zijn boven de series 5D, 5G en 5C gepositioneerd en onder de Agrotrens van de serie 6.

De motor trekt goed door en is bovendien zuinig. Pluspunten zijn er ook voor het Powercore-luchtfILTER en de eenvoudige uitlaatgasreiniging. De toegankelijkheid van de koelers kon beter.

Standaard wordt de serie 5 geleverd met vier schijfremmen. Bovendien wordt bij het remmen de vierwielaandrijving automatisch ingeschakeld. Zodoende zijn extreem goede vertragswaarden bij geringe pedaalkracht mogelijk.

Zeer praktische hulpmiddelen zijn de – bij de Shuttle-uitrusting standaard – stop-and-go-functie en de optionele SDD-stuuroverbrenging. Beide worden rechts op het instrumentenpaneel geactiveerd.

Met superkruipversnellingen beschikt de transmissie over 60 x 60 versnellingen – typisch SDF. Het begint bij circa 0,12 km/h, de eindsnelheid bedraagt 50 km/h (bij een enigszins gereduceerd motortoerental van 2100 omw/min).

Optioneel zijn er vier aftakstoerentallen 'on board'. De voorselectie gebeurt links van de bestuurdersstoel, het in- en uitschakelen via een tuimelschakelaar of automatisch.

De cabine biedt enorm veel opbergmogelijkheden en opbergvakken. De deksels worden vastgehouden door sterke scharnieren.

Er zijn niet minder dan vier mechanische en vijf elektro-hydraulische regelapparaten leverbaar (telkens met mechanische of elektro-hydraulische joystick). Verder zijn er drie pompvarianten.

De lastschakeltrappen bieden speed-matching. Koppelen gebeurt per voetpedaal of drukknop. Het inschakelen van de versnellingen 2 en 3 is niet altijd eenvoudig. De synchronisatie zou beter kunnen.

De eenvoudige instelling van de omkeerschakeling is overtuigend. Onze testtrekker werkte echter ook in de zachtste instelling nog tamelijk ruw bij een richtingsverandering – dat kan beter.

P7:

>>> TRACTION-PRAXOMETER <<<

Deze twee praktische gebruikers maken reeds sinds de campagne 2015 gebruik van de Deutz-Fahr 5120 P. In traction vertellen ze wat hen aan de trekkers bevalt en wat nog zou kunnen worden verbeterd.

Friedrich Krämer, landbouwer uit 57080 Siegen: “Nadat we onze oude 06-Deutz voor een goede prijs hadden kunnen verkopen, kochten we begin 2015 als opvolger een 5120 P. Onze dealer, de firma Rademacher, had dit model staan, zodat we de trekker op eenvoudige wijze konden testen. Hij kon ons direct goed bevallen. Tot nu toe heeft de trekker circa 480 uur voornamelijk op grasland gewerkt, bijvoorbeeld met een 6 m brede weide-eg, een maaicombinatie voor/achter of bij het verspreiden van mest en drijfmest. Bovendien gebruiken we de trekker vóór een Welger 235-balenpers, waarmee we ongeveer 1000 balen per jaar persen. Als uitrusting hebben wij gekozen voor de 30/30-transmissie, de mechanische cabinevering, frontefinrichting en frontaftakas, tweevoudige aftakas achter en drie dubbelwerkende mechanische regelapparaten. De SDD-besturing hebben wij niet gekozen, maar nu zou ik deze wel bestellen vanwege onze goede ervaringen die hebben opgedaan met onze in 2016 aangeschafte Deutz-

Fahr 5115.4 G.”

“De motor heeft een groot koppel, het verbruik bedraagt bij het maaien ongeveer 7 tot 8 l/h. Een van de redenen tot aankoop was het feit dat er geen AdBlue nodig is, waardoor het onderhoud duidelijk vergemakkelijkt wordt. We zijn erg tevreden over de hefkracht zonder extra cilinders. Het goede rijcomfort heeft ons zeer positief verrast. De trekker ligt als een blok, hoewel we geen voorasvering hebben. Waarschijnlijk zorgen de grote Michelin-banden voor een rustige loop. De lastschakeltrappen schakelen als een mes door de boer, evenals de omkeerschakeling. Deze laatste is bij onze nieuwe 5115.4 G veel harder, hoewel beide een vergelijkbare transmissie hebben. De stop-and-go-functie is erg praktisch, met name bij de balenpers.”

“De koelerpakketten zijn niet goed toegankelijk, waardoor de reiniging niet erg eenvoudig is. Bij onze uitrusting met mechanische regelapparaten kan het Work-display in de rechter-A-stijl eigenlijk achterwege blijven.”

Gerhard Seefried, landbouwer uit 84385 Egglham: “Als familiebedrijf met als hoofdactiviteit het vetmesten van stieren hebben wij eigenlijk altijd al gebruikgemaakt van trekkers van Deutz-Fahr. Vóór de aanschaf van de 5120 P in 2015 gebruikten we een ander merk, waarmee we echter vanwege de te geringe hefkracht en de slechte schakeling niet tevreden waren. De 5120 P is naast een K 420 met frontlader de tweede allrounder binnen het bedrijf, en heeft tot nu toe ongeveer 500 bedrijfsuren bij ons gemaakt. Als uitrusting hebben wij de mechanische cabinevering, de luchtgeveerde Grammer-stoel, een fronthefinrichting, de extra cilinders voor de hydraulische hefinrichting achter en elektro-hydraulische regelapparaten gekozen. De trekker wordt hoofdzakelijk gebruikt vóór een vier-schaar-wentelploeg van Regent, maar ook voor maai- en oogstwerkzaamheden op grasland en voor onderhoudswerkzaamheden.”

“De viercilinder is zeer krachtig, op onze zware grond komt hij met de ploeg goed vooruit. Ook het gewicht van de 5120 P past hier goed bij. De hefkracht aan de achterzijde is voor deze trekkerklasse uitstekend, precies goed voor onze zware ploeg. Het dieselvebruik bedraagt ongeveer 6 tot 8 l/h bij werkzaamheden op grasland en ruim 13 l/h bij het ploegen. Het comfort is zeer goed. We hebben zelfs afgezien van de voorasvering, omdat de trekker toch al goed ligt, de stoel goed geveerd is en de meerprijs voor ons gezien de geringe transportinzet van de 5120 P niet lonend zou zijn geweest. De demonstratietrekker was uitgerust met de SDD-besturing, die wij zeer praktisch vonden. We hebben deze echter niet besteld. We zijn van mening dat deze tot de standaarduitrusting zou moeten behoren. De elektro-hydraulische regelapparaten zijn uitermate praktisch, bijvoorbeeld voor de stanggeleiding van de spuit op hellingen.”

“De koelerreiniging is bij de K 420 beter opgelost. In het begin moesten we wennen aan de positie van de eerste versnelling. Hierdoor hebben we af en toe verkeerd geschakeld. Het verbruik bij transporttaken zou iets lager kunnen zijn. En de omkeerschakeling is harder dan bij de demonstratietrekker die wij hadden.”

P8:

1. De cabine heeft een zeer moderne en lichte uitstraling. De beschikbare ruimte is voor deze klasse goed.
2. Optioneel kan behalve voor de ongeveerde cabine ook worden gekozen voor een variant met mechanische vering en een variant met luchtvering (zie afbeelding).
3. Het Work-display is praktisch voor weergavetaken en voor het instellen van parameters.

P9:

Trekkraft bij vollast

Boven: trekkraft bij vollast en 13 km/h ingestelde snelheid, 1^e versnelling.

Afbeelding links: de hydraulische parkeerrem behoort tot de standaarduitrusting.

Onze conclusie

>>> **MODERNE ALLROUNDER** <<<

De 5120 P van Deutz-Fahr heeft ons tijdens onze test niet alleen overtuigd door lage verbruikswaarden in de DLG PowerMix en bij toepassing in de praktijk, maar ook dankzij zijn omvangrijke uitrusting. Naast een moderne motor, biedt de trekker ook een optionele voorasvering, desgewenst een mechanische of pneumatische cabinevering, mechanische of elektro-hydraulische regelapparaten, drie verschillende hydraulische pompen, en een optionele kruiptransmissie. Hierbij komt nog de standaard Speed-Matching, de standaard stop-and-go-functie en de standaard hydraulische parkeerrem, alsmede de optionele SDD-besturing en voor weinig geld een grotere hefkracht aan de achterzijde. Met de testuitrusting, die in feite een complete uitrusting betrof, komt de prijs echter al snel in de buurt van de 100.000 euro-grens.

Zwakke punten vertoonde de 5120 P bij de DLG PowerMix alleen tijdens gemengde werkzaamheden, waarbij de waarden op eenvoudige wijze technisch te verklaren zijn. Wanneer de trekker hierbij het benodigde vermogen levert met de Eco-aftakas 1000, dan zullen de verbruikswaarden er aanzienlijk beter uitzien. Bij het transport kunnen evenmin top-verbruikswaarden worden vastgesteld, omdat vooral bij 50 km/h slechts een geringe reductie van het toerental mogelijk is.

De bediening van de trekker is zeer eenvoudig en intuïtief, de afwerking op enkele missers na goed.

Beoordelingspunten 0 – 10*

Motor

Vermogen

Koppel

Elasticiteit

Verbr. deellast

Verbr. vollast

Verbr. transport
Onderhoud

Transmissie en aftakassen

Overbrengingsverhoudingen
Schakelhandelingen
Transporttoerental
Aftakassen

Hefinrichting en hydrauliek

Hefkracht
Bediening EHR
Hydraulisch verm.
Bediening hydr.

Cabine

Geluid
Beschikbare ruimte
Ergonomie
Comfort
Zicht

Overig

Draaicirkel
Wegligging

*Beoordelingsschaal: 0 punten = onvoldoende; 5 punten = gemiddeld; 10 punten = zeer goed