

DEUTZ-FAHR Agrotron TTV 1160



Transmission

© La France Agricole.fr

Trois modes de conduite

●●●●○ BOÎTE

Possibilités. Vitesse maxi de 50 km/h, gestion intégrée du couple moteur - transmission. Trois modes de conduite : manuel, automatique et prise de force. Conduite avec le joystick ou à la pédale selon le mode. **Commandes.** Joystick et pédale, cette dernière agissant comme un accélérateur ou une pédale d'avancement selon le mode de conduite. Le bouton de sélection du mode est placé sous l'accoudoir, près des boutons de réglage de la charge du moteur et de l'accélération. L'écran situé sur le montant de la cabine indique le mode choisi et la vitesse maximale. Possibilité de mémoriser une vitesse.

Prise en main. Simple : il suffit de sélectionner le sens de marche, faire varier le régime moteur avec la pédale ou l'accélérateur à main puis actionner le joystick. Les autres fonctions de la boîte sont assez simples à comprendre. En mode auto, la pédale commande la vitesse d'avancement. On fixe la vitesse maximale en poussant sur le joystick.

LES PLUS

- ▲ Conduite intuitive dans les trois modes
- ▲ Large plage de réglage de l'accélération. Réglage possible en marche.
- ▲ Grande capacité de réduction du régime moteur en traction avec le mode Eco
- ▲ Conduite confortable et peu stressante pour les travaux en traction avec la conduite Auto et le mode Eco. Lorsque la charge diminue, le régime moteur chute automatiquement.
- ▲ L'écran de contrôle indique en permanence la progression du rapport de transmission
- ▲ Grand levier d'inversion au volant, dupliqué par deux boutons sur le joystick.
- ▲ Inversion souple et rapide à faible vitesse.
- ▲ En mode auto, la course de la pédale est automatiquement adaptée à la vitesse maximale sélectionnée.
- ▲ Une action sur l'embrayage entraîne la sélection de la plus basse vitesse. Une fonction utile pour les manœuvres d'approche.

LES MOINS

- ▼ A moins de programmer

une accélération lente, le moteur cale lorsque le chauffeur cherche à obtenir une vitesse trop importante en mode manuel. C'est la seule transmission à permettre cela.

▼ Pas de réduction significative du régime moteur sur la route tant que la vitesse est supérieure à 30 km/h.

▼ Pas de programmation de la vitesse à l'arrêt.

Il est d'autant plus difficile de programmer une vitesse cible exacte que le système demande un délai de validation de 3 secondes et que l'allure varie pendant ce temps.

▼ Impossibilité de programmer plusieurs vitesses.

▼ Lors de la conduite sur la route, le système trouve lentement le meilleur rapport lorsque la charge varie.

▼ L'inversion à grande vitesse est imprévisible.

Le tracteur peut parfois accélérer avant de changer de sens.

▼ La disposition des boutons d'inversion du joystick n'est pas logique : la marche arrière est au-dessus.

Il manque une position neutre entre ces boutons.

Doté d'une cabine suspendue de grand volume et d'un mode de conduite automatique simple, l'Agrotron est particulièrement confortable au champ.

Photos : RALF HEIL



Le tableau de bord regroupe toutes les informations essentielles. Sur le cadran de droite sont indiqués la vitesse d'avancement et les régimes des prises de force.



Le joystick principal et le petit levier en croix qui commande deux distributeurs sont placés sur l'accoudoir. Les quatre boutons rouges disposés autour du joystick contrôlent le régime moteur, le blocage du différentiel, le pont avant et la mise au neutre de sécurité. Le couvercle de l'accoudoir cache les boutons de réglage des distributeurs et le sélecteur de mode de conduite. Les interrupteurs noirs de la console de droite commandent les prises de force. Le bouton rouge placé sur le côté du joystick sert à sélectionner la vitesse mémorisée.