

# SÉRIE 5



DEUTZ-FAHR

5100 - 5110 - 5120 - 5130

5100 - 5110 - 5120 - 5130 TTV





PUISSANCE,  
PERFORMANCES,  
STYLE.

#### *AUTANT DE PUISSANCE EN SI PEU D'ESPACE.*

En à peine plus de 4 mètres, Deutz-Fahr a introduit dans les tracteurs de la nouvelle Série 5 les technologies modulaires les plus innovantes, pour une efficacité maximale de la machine en toute condition d'utilisation. Quatre modèles de 100 à 130 CV, disponibles dans les versions standards, « P » et « TTV ». Adaptés à toutes les exigences, grâce à une nouvelle génération de moteurs écologiques, transmissions mécaniques, Powershift et à variation continue, système hydraulique « intelligent » et équipement Pdf complet.

#### *LA SÉCURITÉ AVANT TOUT.*

La série 5 fait aussi référence dans le domaine de la sécurité : sur tous les modèles, un puissant système de freins à disques sur les 4 roues, sans enclencher le pont avant, augmente considérablement la sécurité lors du freinage. Procurant le plus haut niveau de sécurité, comparable aux sensations de l'automobile. Le Park Brake est de série sur tous les modèles et Power Brake sur les versions « P » et « TTV » pour disposer d'un véritable système de freinage intégral. Une capacité de traction exceptionnelle, qui sur les modèles 5120 et 5130 atteint 20 000 kg, le maximum admissible dans le domaine agricole.

Dès le modèle de base, la nouvelle Série 5 offre des tracteurs figurant parmi les plus complets actuellement sur le marché : l'inverseur hydraulique et la fonction Stop&Go notamment sont toujours de série. En option, la Série 5 est enrichie de fonctions et d'équipements en général uniquement présents sur des machines de puissance bien supérieure, comme le pont avant suspendu, la cabine à suspension mécanique ou pneumatique, le radar, l'ASM pour la gestion automatique de l'enclenchement des quatre roues motrices et du blocage des différentiels, et bien plus encore.

#### *UN POSTE DE COMMANDE SANS COMPROMIS.*

Conçu pour offrir un environnement de travail caractérisé par la fonctionnalité et le confort aux plus hauts niveaux, la nouvelle cabine « E Class » de la Série 5 est elle aussi le fruit de la collaboration entre les ingénieurs Deutz-Fahr et Giugiaro. Formes captivantes et matériaux innovants ; couleurs modernes et visibilité optimale ; emplacement pragmatique des commandes et des éléments de contrôle : telles sont les incroyables caractéristiques de la E Class, la cabine plaçant la nouvelle Série 5 Deutz-Fahr en tête de sa catégorie en termes de plaisir de conduite.

Et bien entendu, la modulation des équipements est une fois encore extrêmement vaste : suspensions mécaniques ou pneumatiques du siège et de toute la cabine, siège épais pour un confort maximum du passager, toit à haute visibilité, le "Comfortip" et la nouvelle climatisation automatique. Et grâce à l'écran Work Display les paramètres de travail restent en permanence sous contrôle.

#### *VERT DANS L'ADN.*

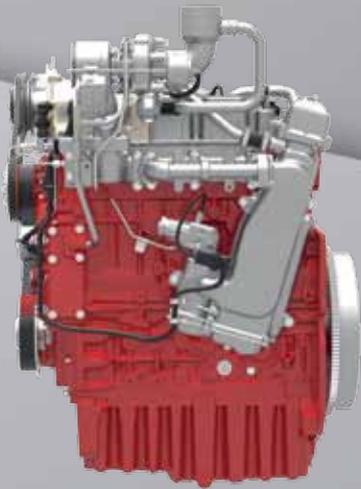
Le fort penchant écologique de la nouvelle Série 5 est souligné par l'utilisation généralisée de matériaux éco-compatibles à travers tout le cycle de production et par l'utilisation de carburants provenant de sources renouvelables comme le biodiesel.

### *UN POINT DE RÉFÉRENCE POUR SA CATÉGORIE.*

Dans le segment des tracteurs polyvalents, la nouvelle Série 5 Deutz-Fahr établit de nouveaux standards d'efficacité, productivité, style et confort. Machines d'avant-garde absolue, conçues pour offrir la meilleure polyvalence de service, conjuguée à une stupéfiante flexibilité de configuration. Pour satisfaire pleinement tous les agriculteurs, même les plus exigeants. La nouvelle Série 5 représente la synthèse encore plus évoluée d'une expérience ayant porté les ingénieurs Deutz-Fahr à la conquête de nombreuses récompenses comme en témoigne la Série 7 déjà primée. Les modèles de la nouvelle Série 5 sont puissants, performants et offrent un confort extrême. Le signe distinctif est quoi qu'il en soit le style incomparable qui, grâce à la fructueuse coopération avec Giugiaro Design, a porté à la création de machines aux lignes futuristes et captivantes, pour une puissance laissant le juste espace à l'élégance.



UN MOTEUR  
PREMIER DE LA CLASSE.



## COMPACT ET PUISSANT.

Le moteur équipant la Série 5 est le nouveau TCD 3.6 L04, à 4 cylindres de 3 620 cm<sup>3</sup>, dsistingué meilleur moteur de sa catégorie au BAUMA 2010. Performances, fiabilité et durée sont les nouveaux signes distinctifs, garantis par l'adoption des solutions techniques les plus évoluées : injection Common Rail à régulation électronique, turbocompresseur avec intercooler et soupape wastegate, ventilateur viscostatique proportionnel, et bien plus encore... Pour une consommation spécifique minimum de 210 g/kWh, un résultat éclatant pour un moteur de cette taille, d'ailleurs dans le respect des exigences anti-pollution Tier 4i, grâce à une vanne EGR externe à refroidissement liquide, contrôlé et modulé électroniquement, auquel s'ajoute le DOC, le catalyseur oxydant pour diesel. La vocation purement agricole de ces moteurs est soulignée par un couple avoisinant le couple maximum entre 1 200 et 1 900 tr/min, à savoir aux régimes adaptés à la majeure partie des travaux agricoles. Et la réserve de couple est supérieure à 30% !

## LE COMMON RAIL SELON DEUTZ.

L'injection de carburant du moteur Deutz atteint des pressions de 1 600 bar au profit d'une meilleure efficacité de combustion du gazole, d'où la réduction des consommations, l'augmentation du couple et de la puissance.

## LE FILTRE DOC.

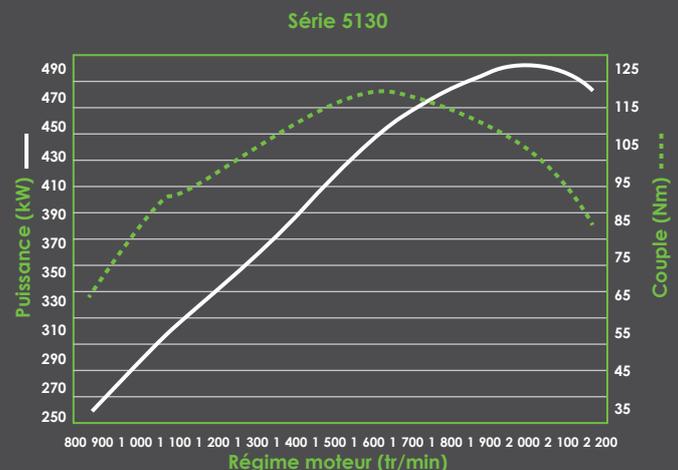
Le DOC (Diesel Oxidation Catalist) placé sur le moteur est un catalyseur qui réagit par contact avec les gaz d'échappement du moteur, en transformant ses principaux composants en substances non nocives pour l'environnement. Il se distingue du traditionnel FAP (Filtre à particules) car son fonctionnement ne comporte aucune émission nuisible à la sortie des gaz d'échappement et n'implique aucune régénération active dispendieuse. Il ne requiert aucun réactif et par conséquent aucun entretien.

## LA RÉGULATION ÉLECTRONIQUE DU MOTEUR.

Pour éviter les consommations improductives de gazole, le moteur est géré de manière entièrement électronique, afin de développer au fur et à mesure la puissance réellement nécessaire aux travaux. Dès le modèle de base, la régulation électronique a permis de prédisposer au travers de modalités simples et intuitives la mémorisation de deux régimes moteur, notamment pour accélérer les opérations répétitives et les manœuvres en bout de champ.

## NOUVEAUX RADIATEURS : BIEN REFROIDIR EN TOUTE CONDITION.

L'ensemble radiateur à géométrie entièrement nouvelle, compact et étudié pour le nettoyage rapide et sans outils particuliers, représente une autre caractéristique extraordinaire de la nouvelle Série 5 Deutz-Fahr. Le radiateur principal est doté d'une grille coulissante et facilement escamotable. L'intercooler, le condensateur de climatisation, les radiateurs de refroidissement du gazole et de l'huile de transmission sont eux aussi nouveaux. Le ventilateur est pratiquement en contact avec les radiateurs, afin d'améliorer l'efficacité du débit d'air généré, diminuant ainsi la demande de puissance.





DOCILE  
ET IRRÉPRESSIBLE.



LA BONNE VITESSE À CHAQUE TYPE DE TRAVAUX.



### LES TRANSMISSIONS LES PLUS EFFICACES.

Le concept de modulation, scrupuleusement appliqué dès la phase préliminaire de conception de la nouvelle Série 5, trouve toute sa dimension, la plus considérable à ce jour, à travers les nombreuses configurations de la transmission.

#### TRANSMISSION POWERSHIFT.

À noter en premier lieu l'efficacité de la boîte de vitesses mécanique synchronisée à 10 rapports pour chaque sens de marche, obtenus par la combinaison de 5 vitesses à deux gammes, en association (dès les modèles de base) avec un inverseur hydraulique PowerShuttle. Cette solution peut être mise en application à 4 gammes afin d'obtenir 20+20 rapports, pour une vitesse minimale de seulement 162 mètres à l'heure. L'ajout du module powershift à ces mêmes transmissions, pour chaque vitesse de base, permet d'obtenir 3 rapports sous charge; et d'atteindre les 40 km/h avec un régime moteur particulièrement économique,

tandis que la vitesse minimum (avec les 4 gammes) est de seulement 134 mètres à l'heure. Grâce au powershift, on dispose en définitive de 30+30 rapports avec deux gammes et 60+60 avec 4 gammes; l'efficacité de transmission de la puissance reste certainement supérieure par rapport à celle de toute autre boîte powershift du marché. Dans les versions « P », le module powershift est automatique (APS, Automatic PowerShift), et sélectionne la combinaison la plus adaptée en fonction de la charge et du régime moteur (dont la réactivité est réglable à travers un potentiomètre très pratique). Lors des changements de vitesse, le « Speed Matching » se charge de sélectionner automatiquement le rapport powershift le plus adapté aux conditions de tractions. Tant les transmissions synchronisées que les transmissions powershift se distinguent par une répartition idéale, avec des rapports idéalement étagés, sans superpositions inutiles entre les gammes adjacentes.



### TRANSMISSION TTV.

La nouvelle Série 5 est également disponible avec la transmission à variation continue TTV, basée sur le concept « split power », en pratique, la décomposition (split) en deux branches de la puissance (power) développée par le moteur ; la partie prépondérante est transférée par voie mécanique à travers des trains épicycloïdaux et des embrayages à disques à bain d'huile, tandis que la puissance restante passe par voie hydraulique grâce à une pompe load sensing qui actionne un moteur hydraulique. La variation de la puissance hydraulique permet à la vitesse du tracteur d'augmenter (ou diminuer) de manière continue et fluide, sans les classiques « à-coups » ressentis lors des passages de rapport avec les transmissions traditionnelles. Les deux composants du mouvement sont ensuite recomposés sur un groupe sommateur épicycloïdal ; le tout est complété d'un inverseur électrohydraulique. La transmission TTV prévoit deux gammes de travail (« Transport » et « Heavy Duty »), chacune associée à 3 stratégies de fonctionnement distinctes : Automatique, Pdf et manuel. Les fonctions Cruise Control et Power Zero sont également disponibles, toujours dans une optique de rentabilité maximale d'exercice. Cette dernière permet d'utiliser le composant hydraulique de la transmission afin de stabiliser le tracteur aussi bien lors des manœuvres et stationnements effectués en

pentons prononcées, pour tirer d'énormes avantages même en termes de sécurité d'utilisation. Produite en exclusivité par le groupe SDF, la transmission à variation continue TTV de la Série 5 associe à l'efficacité des dispositifs mécaniques le confort et la fluidité de l'hydrostatique. Une solution efficace et fiable, en mesure de varier la vitesse en continu tout en exploitant au maximum la puissance moteur sans efforts et sans gaspillages, pour un travail simple et productif. Grâce à ces caractéristiques, la transmission TTV est en mesure de développer rapidement le couple moteur le plus approprié, garantissant une conduite fluide en toute condition, d'où d'énormes avantages en termes de confort de marche et de sécurité, notamment lors des transports sur route. Sur les machines de la Série 5 TTV, les 40 km/h sont atteints à bas régime moteur ou 50 km/h dans les pays l'autorisant ; et dans les champs, la productivité est toujours optimisée, grâce à l'enclenchement automatique des quatre roues motrices et du bloc des différentiels, disponibles de série (ASM). Le confort supérieur des TTV est accentué par les modalités de conduite extrêmement simplifiées. Plus d'embrayages, boîtes de vitesses, accélérateur ni de freins ; dans quasiment toutes les conditions, la poignée suffit, actionnée par mouvements doux et progressifs. Unique dans cette gamme de puissance, la transmission TTV de la nouvelle Série 5 propose l'option de la Pdf proportionnelle avec arbre indépendant.



## QUI RECHERCHE UNE ROUTE ALTERNATIVE EN A DORÉNAVANT TROIS.

Pour choisir la stratégie la plus efficace, la centrale de contrôle de la nouvelle Série 5 prévoit 3 modalités de fonctionnement distinctes.



MANUELLE

### MANUELLE.

La pression sur la pédale d'accélérateur augmente le régime moteur, tandis que à l'aide de la poignée multifonction on modifie la vitesse d'avancement. Dans ce cas, on opère de manière comparable à un tracteur à boîte mécanique mais avec l'avantage d'une fluidité de marche propre aux transmissions CVT, grâce à son infinité de rapports. En maintenant enfoncée la poignée en avant ou en arrière (dans ce dernier cas pour la marche arrière ou les décélérations) la variation de vitesse est continue ; en revanche en appliquant de brèves impulsions sur le levier, il est possible de varier la vitesse par intervalles de 0,1 km/h entre 0 et 15 km/h, et de 1 km/h à vitesses supérieures.



AUTOMATIQUE

### AUTOMATIQUE.

C'est la sélection la mieux indiquée pour les travaux de traction dans les champs et pour les transports. En appuyant sur l'accélérateur, le tracteur atteint la vitesse d'avancement réglée au préalable, par la suite, l'unité de contrôle électronique se charge de la maintenir constante en agissant automatiquement sur le régime moteur, en fonction de la charge.



PTO

### PRISE DE FORCE.

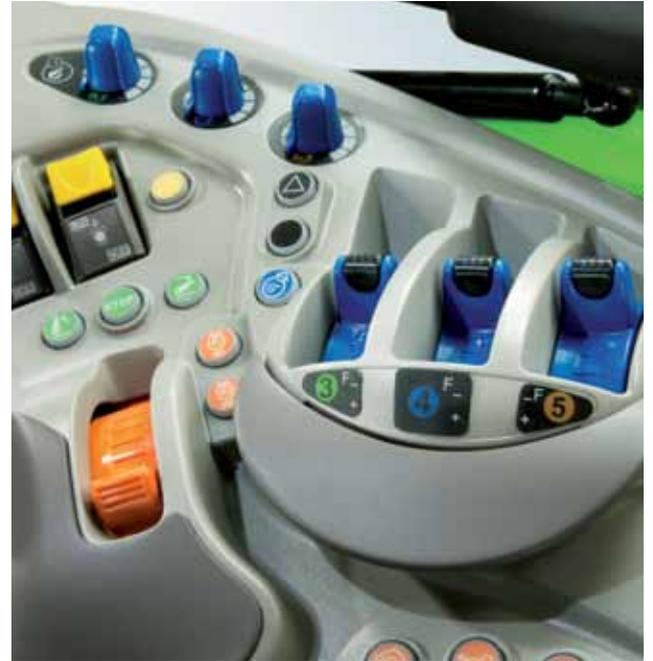
Ce mode s'active automatiquement à l'enclenchement de la Pdf, maintenant le régime de rotation de la prise de force stable indépendamment de la vitesse d'avancement du tracteur, qui peut quoiqu'il en soit être modifiée en continu par l'opérateur avec la pédale d'accélérateur. De cette façon, les TTV dépassent de la principale limite des transmissions mécaniques traditionnelles, ne permettant pas d'adapter le couple moteur à une vitesse autre que celle du moteur, sauf changement de rapport. Ce mode s'avère donc idéal pour les outils qui doivent fonctionner à un régime constant de la Pdf, comme par exemple les presses ou herse rotatives.





TECHNOLOGIE,  
EFFICACITÉ,  
MODULATION ET CONFORT.

LORSQUE TOUT  
RESTE SOUS CONTRÔLE,  
LA PRODUCTIVITÉ S'EN VOIT  
AUGMENTÉE.



### L'HYDRAULIQUE LA PLUS MODULAIRE ET INNOVANTE DE LA CATÉGORIE.

Pour les travaux où l'on doit faire appel aux tracteurs de 100-130 CV, l'agriculture moderne demande de plus en plus souvent des débits d'huile considérables, afin d'alimenter sans problèmes les nombreux distributeurs auxiliaires. Deutz-Fahr répond pleinement à cette exigence en dotant la nouvelle Série 5 d'un système hydraulique dont la modulation et l'efficacité sont ses points forts. À noter en premier lieu la commande mécanique et la pompe simple de 60 l/min, équipée en outre de 5 distributeurs arrière. L'option ECO prévoit pour sa part une double pompe en tandem et un régulateur de débit, contrôlé mécaniquement et en mesure de produire le débit d'huile maximum lorsque le moteur n'est encore qu'à 1 600 tr/min, en vue d'augmenter ultérieurement l'efficacité générale au cours des travaux où de fortes puissances hydrauliques sont nécessaires mais aussi où ils sont effectués avec des charges moteurs partielles (comme pour le chargeur frontal).

Dans de telles conditions de fonctionnement, grâce à l'option ECO, il est possible d'augmenter le débit d'huile hydraulique disponible à bas régimes moteur jusqu'à 55%, rendant ainsi beaucoup plus fluide les opérations en question et permettant d'éviter le recours à d'inutiles « accélérations », pour un gain considérable de confort, de service et une réduction simultanée des consommations de carburant. C'est

l'opérateur qui active l'option ECO par simple pression sur une touche en cabine, activant la pompe secondaire de 14 cm<sup>3</sup> qui à bas régime moteur additionne sa puissance à celle de la pompe principale de 25 cm<sup>3</sup> avant de se désactiver progressivement lorsque le moteur du tracteur dépasse les 1 600 tr/min. Il existe aussi l'option double pompe en tandem avec Energy Saving de 90 l/min, à commande électrohydraulique et régulateur de débit avec temporisateur ; dans ce cas, le système est également disponible sur demande avec le Power Beyond et jusqu'à 10 prises hydrauliques pour satisfaire les exigences les plus complexes. Avec la fonction « energy saving » et grâce au potentiomètre, le débit d'huile hydraulique atteint les distributeurs uniquement si nécessaire, tandis que dans le cas contraire, l'huile est envoyée directement dans la boîte de vitesses, sans passer les distributeurs. Ce simple stratagème permet d'économiser une puissance d'environ 3 CV lorsque les fonctions hydrauliques de la machine ne sont pas utilisées. Toute la nouvelle Série 5 est dotée de prises hydrauliques « push-pull », pour brancher sans problèmes les flexibles hydrauliques même sous pression ; un récipient dédié recueille les quantités minimales d'huile pouvant sortir lors de la phase d'accouplement, évitant ainsi le déversement au sol. Preuve encore une fois que pour Deutz-Fahr le vert n'est pas seulement la couleur de ses machines !



Série 5.  
*La polyvalence ne connaît pas  
de limites.*





LE CONCENTRÉ  
D'ERGONOMIE LE  
PLUS AVANCÉ.



LES NOUVEAUX BOUTONS DU  
RELEVAGE  
POUR COMMANDER  
AVEC LA PLUS GRANDE  
PRÉCISION.



### UNE GRANDE FORCE CONTRÔLÉE AVEC LA PLUS GRANDE PRÉCISION.

L'extrême précision dans le contrôle et le rendement sans égal dans sa catégorie sont les particularités qui distinguent le relevage arrière de la nouvelle Série 5. La charge de levage au niveau des rotules arrive à près de 4 650 kg, arrivant même en option à 6 600 kg grâce à deux vérins hydrauliques extérieurs. En vue de l'importance de l'effort, la commande électronique EHR est dotée de série sur tous les modèles de deux capteurs d'effort situés à proximité des bras inférieurs. Grâce au radar en option, il est en outre possible de préréglager la valeur limite de patinage : il s'agit d'un facteur clé visant à optimiser l'efficacité générale dans les travaux de traction les plus lourds. Des fonctions supplémentaires intégrées dans l'EHR sont disponibles : terrage rapide, l'amortisseur d'oscillations, blocage dans une position donnée, réglage de la butée haute et réglage de la vitesse de descente des bras. Le contrôle du relevage au niveau du poste de conduite est facilité par la disposition pragmatique des nouveaux boutons ; une commande dédiée supplémentaire, située à droite du conducteur, permet de régler avec précision la position des bras inférieurs durant les phases d'attelage des outils. La capacité maximale du relevage avant (en option) au niveau des

rotules est de 1 850 kg.

### LE MAXIMUM MÊME POUR LA PDF.

Sur la Série 5 les 4 régimes standardisés sont disponibles (540, 540ECO, 1000 et 1000ECO), pour les TTV on compte 3 possibilités (540/540e/1000), avec bien entendu le système équipé d'embrayage multidisque à bain d'huile et commande hydraulique pour profiter au maximum des extraordinaires performances du moteur Deutz avec chaque outils. La gestion de la Pdf est simple et pratique avec les commandes électrohydrauliques et l'écran LCD signalant à l'opérateur le régime de rotation pour utiliser tous les outils dans les meilleures conditions. Le bouton d'enclenchement de Pdf est également présent sur les garde-boue arrière ; de plus la prise de force automatique est également disponible pour permettre l'enclenchement et le désenclenchement en fonction de la position de l'outil attelé au relevage arrière. Avec le relevage avant (en option), la Pdf avant 1000 tr/min est également disponible en option. Pour compléter l'offre, la prise de force proportionnelle est aussi disponible, avec un arbre de sortie indépendant, également disponible dans les versions TTV.



PERFORMANCE  
ET PRAGMATISME.



*CABINE E CLASS : VISIBILITÉ OPTIMALE ET COMMODITÉ D'AVANT-GARDE.*



### *LE CONFORT MAXIMUM POUR UN STYLE SANS ÉGAL.*

La nouvelle cabine « E Class » de la Série 5 est le fruit de la collaboration entre les ingénieurs Deutz-Fahr et Giugiaro design. Un environnement de travail fonctionnel et confortable, où l'ergonomie atteint des sommets : formes captivantes, matériaux innovants et couleurs des commandes associées entre elles de façon ingénieuse, offrent une simplicité d'utilisation hors pair et forment un ensemble où travailler devient un plaisir, parfaitement à l'aise dès le premier instant. La nouvelle cabine E-class reçoit les meilleures dimensions de sa catégorie ; le confort est exceptionnel tandis que la visibilité s'avère optimale dans toutes les situations, et particulièrement durant l'utilisation du chargeur frontal.

La conception, soignée dans les plus infimes détails les plus infimes de la nouvelle cabine E Class, se distingue par son toit en verre à haute visibilité, son tableau de bord qui suit le volant dans les différentes positions de réglage, le siège passager rembourré (escamotable pour faciliter la montée et la descente du poste de conduite), le vaste espace d'accès et de descente de la cabine et la présence d'un nouveau système de climatisation à 10 bouches de diffusion. Et pour des performances encore meilleures, il est possible d'avoir la climatisation automatique en option. Le confort de la cabine est renforcé par les suspensions (en option), de type mécanique, avec ressort et amortisseur hydraulique ou pneumatique (pour les versions « P »).





## MODULATION EXTRÊME MÊME DANS LES MANŒUVRES.

Le système de direction ne compte pas moins de 3 configurations possibles. À noter tout d'abord la version standard qui prévoit une pompe simple de 160 cm<sup>3</sup> de cylindrée ; une double pompe en tandem (c'est à dire deux pompes de 80 cm<sup>3</sup> reliées chacune entre elles, qui fonctionnent toutes deux à moteur allumé) est installée sur les modèles à transmission Powershift. Pour une sécurité maximale, l'une d'entre elles est activée également à moteur éteint, pour garantir le déroulement aisé d'éventuelles manœuvres d'urgence. La troisième option prévoit l'adoption du SDD (Steering Double Displacement), constitué de deux pompes en tandem de 125 cm<sup>3</sup> chacune. Quand le SDD est désactivé, seule une pompe fonctionne et lorsque que le système est activé les deux pompes fonctionnent, pour augmenter la manœuvrabilité dans les espaces restreints, en bout de champ ou au cours des travaux avec le chargeur frontal. Il est donc possible de braquer entièrement les roues en divisant par deux le nombre de tours de volant normalement nécessaires (2,2 contre 4,5 tours). Pour plus de sécurité, la fonction SDD se désactive automatiquement au-delà de 20 km/h.



## JAMAIS AUTANT DE TECHNOLOGIE N'A ÉTÉ AUSSI SIMPLE À UTILISER.

La poignée exclusive montée sur les versions TTV permet de contrôler les principales fonctions de la transmission d'une seule main, tandis que l'accoudoir multifonction intégré au siège conducteur comprend toutes les commandes principales pour la gestion de la machine et des outils. Leviers et boutons sont regroupés et placés de manière optimale, selon leur fréquence d'actionnement. Toutes les commandes sont convenablement distinguées par des couleurs, de manière à assurer une utilisation simple et intuitive. Pour les plus exigeants, le « Comfortip » permet de mémoriser puis d'exécuter automatiquement des séquences d'opérations répétitives combinées, que l'on effectue notamment en bout de champ. Il s'agit là d'une opportunité visant à améliorer la productivité et l'efficacité de la machine, en diminuant les contraintes du conducteur. Grâce au tableau de commande moderne de l'éclairage installé sur le montant de la cabine, il est possible de gérer tous les projecteurs de travail et des feux de route, ainsi que ceux qui sont installés sur les outils tirés ou portés. L'interrupteur général, placé au centre du tableau, éteint et allume en mémorisant la dernière configuration réglée.

Et l'écran Work Display placé sur le montant avant droit de la cabine permet de contrôler l'intégralité des fonctions du tracteur.





LA QUINTESSENCE DE LA  
SÉCURITÉ  
ET LA SIMPLICITÉ.



*EFFORT MINIMAL ET SÉCURITÉ MAXIMALE GRÂCE AU POWER BRAKE INNOVANT.*



### *SÉCURITÉ INTÉGRALE.*

Sur toutes les versions un système de frein à disque est monté sur les 4 roues, pour un freinage intégral sans enclenchement du pont avant. Cela permet d'éliminer les classiques désagréments de l'enclenchement du pont avant lors du freinage en courbe. L'extrême robustesse des essieux avant des versions à quatre roues motrices permet une charge totale maximale de 3 000 kg (voir même 3 800 kg sur le 5 130). De plus, l'essieu avant suspendu est disponible pour améliorer le confort et augmenter la sécurité à vitesse élevée. La suspension peut être bloquée, afin d'améliorer la précision du travail en labour ou durant les opérations avec le chargeur frontal.

Sur toute la Série 5, on retrouve le Park Brake, le frein de stationnement qui agit directement sur les disques des freins arrière, laissant libre l'arbre de transmission du pont avant, au profit d'une meilleure gestion de la puissance.

Sur les versions « P » et « TTV » le « Power Brake » est monté de série : freinages puissants et progressifs pour un effort minimum sur la pédale de commande. Grâce à un accumulateur dédié, 10 actionnements assistés de la pédale de frein sont possibles même moteur éteint.

### *ENTRETIEN SIMPLIFIÉ.*

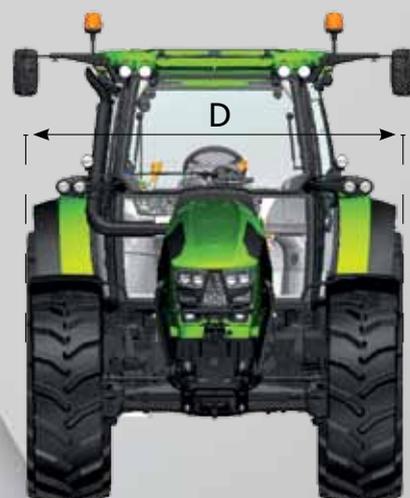
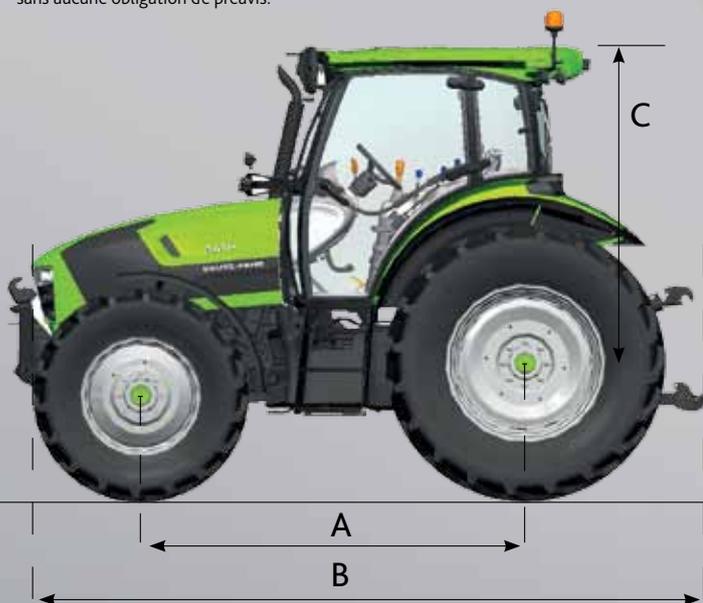
Sur la nouvelle Série 5, tous les composants et les groupes les plus importants sont facilement accessibles ; les opérations d'entretien les plus

courantes peuvent être effectuées sans outils. Par exemple, le contrôle de l'huile moteur s'effectue sans même ouvrir le capot, tandis que le niveau d'huile de transmission et de l'hydraulique s'observe à travers un indicateur transparent situé sur la boîte de vitesses. L'entretien du système de refroidissement et du filtre à air est facilité par les radiateurs coulissants et la grille escamotable. Les fusibles et les relais sont regroupés dans un compartiment facile d'accès et bien protégé, situé en cabine à proximité du garde-boue droit. Les filtres à air d'habitacle en cabine sont accessibles sans outils. L'interrupteur général coupe-batterie permet d'entreposer le tracteur de manière sûre même pour de longues périodes. Pour une fiabilité maximale, le compresseur d'air (si installé) est connecté directement sur le moteur et ne demande donc aucune courroie de connexion. Le remplacement de l'huile moteur est à effectuer uniquement toutes les 500 heures de service.

DONNÉES TECHNIQUES		SÉRIE 5							
		5100	5110	5120	5130	5100TTV	5110TTV	5120TTV	5130TTV
<b>MOTEUR</b>									
Type		Deutz-TCD 3.6 L04 Tier 4i							
Type d'injection/Pression		Common Rail/1 600 bar							
Cylindres/Cylindrée	nbre/cm <sup>3</sup>	4 T I/3 620							
Alésage/Course	mm	98/120							
Système post-traitement des gaz d'échappement		Catalyseur DOC (Diesel Oxidation Catalyst)							
Puissance maximale (@ 2 000 tr/min)	kW/cv	72,5/99	81/110	87/118	93/127	72,5/99	81/110	87/118	93/127
Puissance nominale (@ 2 200 tr/min)	kW/cv	69,5/95	77/105	83/113	88/120	69,5/95	77/105	83/113	88/120
Régime nominal du moteur	tr/min	2 200							
Admission		Sous le capot							
Couple maximal (@ 1 600 tr/min)	Nm	397	440	460	480	397	440	460	480
Réserve de couple	%	32	32	30	28	32	32	30	28
Carburant (i) approuvé		Diesel							
Quantité d'huile/Capacité réservoir	l	10/165							
Intervalles de remplacement huile		500							
<b>TRANSMISSION</b>									
Type		Mécanique/3 rapports Powershift				Transmission à variation continue TTV			
Inverseur		Hydraulique avec modulateur de réactivité							
Nbre de vitesses	nbre	10 + 10				Infinies avec 2 gammes de travail : « Heavy Duty » (0-23 km/h) « Transport » (0-50 km/h)			
(5 rapports x 2 gammes)		30 + 30 avec Powershift à 3 rapports (HML)							
Nbre de vitesses	nbre	20 + 20							
(5 rapports x 4 gammes avec mini et super réducteur)		60 + 60 avec Powershift à 3 rapports (HML)							
Gestion transmission		Automatic Powershift et Speed Matching sur versions « P »				3 stratégies de conduite : AUTO, MANUAL, PTO			
Vitesse maximale	km/h	40/40 ECO avec HML				40 ECO			
Fonctions spéciales		Stop&Go				PowerZero			
ASM (gestion automatique blocage différentiels et DT)		opt				std			
Suspension du pont avant		opt							
<b>PTO</b>									
Vitesse arrière	tr/min	540/540E/1 000/1 000E				540/540E/1 000			
Régimes moteur	tr/min	1 973/1 654/1 960/1 643				1 958/1 593/1 960			
PTO proportionnelle		opt avec arbre indépendant							
Commande PTO sur les garde-boue	tr/min	std							
Vitesse PTO avant (opt)		1 000							
Activation PTO		Électrohydraulique proportionnelle							
<b>RELEVAGE HYDRAULIQUE</b>									
Type		Électronique							
Catégorie attelage 3-points		II, à attelage rapide							
Capacité maximale de levage arrière	kg	4 650 (6 600 opt)							
Capacité maximale de levage avant	kg	1 850 (opt)							
Commande de relevage sur les garde-boue		std							
Radar		opt							
<b>SYSTÈME HYDRAULIQUE</b>									
Circuit hydraulique	l/min	60/60 ECO/90							
Pression d'exercice	Bar	185							
Distributeurs hydrauliques	nbre de oies	6/8/10							
Commande distributeurs hydrauliques		Mécanique/Électrohydraulique (opt)							
Power Beyond		opt							
<b>FREINS ET DIRECTION</b>									
Freins		Freinage intégral sur les 4 roues							
Servofrein (PowerBrake)		Uniquement sur les versions « P »				std			
Frein de stationnement		Park Brake							
Frein de remorque		Hydraulique/Pneumatique							
Débit pompe direction assistée	l/min	40							
Pompe de direction SDD (EasySteer)		opt							
Angle de braquage	degrés	55°							

DONNÉES TECHNIQUES		SÉRIE 5							
		5100	5110	5120	5130	5100TTV	5110TTV	5120TTV	5130TTV
<b>CABINE</b>									
Cabine « Classe E »									std
Vitre avant ouvrante									opt
Climatisation									opt
Toit à haute visibilité									opt
Siège passager									opt
Work Display en couleur		Uniquement sur les versions « P »							std
Suspension cabine		Mécanique ou Pneumatique							
Tableau éclairage WOLP									opt
ISOBUS									opt
<b>SYSTÈME ÉLECTRIQUE</b>									
Tension	V	12							
Batterie	V/Ah/A	12/120/650							
<b>DIMENSIONS ET POIDS (avec pneumatiques de référence)</b>									
Pneumatiques arrière		480/70 R34"	540/65 R34"	520/70 R38"	540/65R38"	480/70 R34"	540/65 R34"	520/70 R38"	540/65 R38"
Pneumatiques avant		420/70 R24"	480/65 R24"	420/70 R28"	440/65R28"	420/70 R24"	480/65 R24"	420/70 R28"	440/65 R28"
Empattement A	mm	2 430	2 430-2 390 2WD	2 440	2.440	2 430	2 430-2 390 2WD	2 440	2 440
Longueur B	mm	4 270							
Hauteur (centre essieu arrière-cabine) C	mm	1 945 (2 025 avec suspensions cabine)							
Largeur (d'origine)	mm	2 209	2 380	2 288	2 428	2 209	2 380	2 288	2 428
Voies avant (min-max)	mm	1 728-2 128	1 728-2 128	1 642-2 158	1 870-1 930	1 728-2 128	1 728-2 128	1 642-2 158	1 870-1 930
Voies arrière (min-max)	mm	1 706-2 106	1 706-2 106	1 746-2 058	1 850	1 706-2 106	1 706-2 106	1 746-2 058	1 850
<b>MASSE À VIDE</b>									
Masse à vide totale*	kg	4 450	4 450	4 970	4.970	4 550	4 550	5 120	5 120
<b>MASSE MAXIMALE ADMISSIBLE À 10 km/h</b>									
Masse maximale admissible avant	kg	4 500	4 500	4 800	4 800	4 500	4 500	4 800	4 800
Masse maximale admissible arrière	kg	4 800	4 800	5 600	5 600	4 800	4 800	5 600	5 600
Masse maximale admissible totale	kg	7 500	7 500	8 500	8 500	7 500	7 500	8 500	8 500
<b>MASSE MAXIMALE ADMISSIBLE À 40 km/h</b>									
Masse maximale admissible avant	kg	3 000	3 000-1 800 2WD	3 800	3 800	3 000	3 000-1 800 2WD	3 800	3 800
Masse maximale admissible arrière	kg	4 800	4 800	5 600	5 600	4 800	4 800	5 600	5 600
Masse maximale admissible totale	kg	7 500	7 500-5 300 2WD	8 500	8 500	7 500	7 500-5 300 2WD	8 500	8 500

Les données techniques et les images sont indicatives. Dans un souci d'amélioration constante de sa production, DEUTZ-FAHR se réserve le droit d'effectuer des mises à jour à tout moment et sans aucune obligation de préavis.



Concessionnaire

Par le Service Marketing-Communication - Cod. 308.8351.2 - 4-3 - 07/13

L'utilisation de lubrifiants et liquides de refroidissements originaux est recommandée.



DEUTZ-FAHR est une marque de  SAME DEUTZ-FAHR  
deutz-fahr.com

