

D OSSI ER

di Barbara Mengozzi



DEUTZ 2010 : READY FOR THE STAGE IIIB

by Barbara Mengozzi

Despite excellent results in the first half of 2005, with a 10.5% increase in sales from 134,618 to 148,687 units and an increase of 15% in turnover, from 717 million euros to 825.5 million euros, Deutz Ag, the German engine maker which is owned since August 28 of this year 45.1% by Same Deutz-Fahr, was recently forced to retouch its optimistic forecasts for the full year. From the US and Europe even as far as China, an economic slowdown is now clear to see, and sales are suffering. The Cologne-based company now expects to finish the year with sales of 260,000 (286,000 in 2007 and an increase in turnover of only 2%.

But, even though the sights have been lowered, Deutz is not cutting back in its broader ambitions. R&D still accounts for 80 million euros a year, and the whole catalogue has been renovated with a view to improved performance and reduced size. A good example is the new 2010 engine with which Deutz is already on cue to satisfy Tier III emissions requirements, significantly earlier than it needed to be.

According to documentation supplied by the company, the 2010's final launch can be expected at Agritechnica 2009, despite some changes of course on the way. The two four-cylinder, 3,600 cc models with bore of 98 mm and stroke of 120 mm are the TD 2010 L4 and the TCD 2010 L4, producing 55.9 kW (75 HP) and 85 kW (114 HP) respectively at 2,600 rpm with maxi-



2010, IL 4 CILINDRI DI DEUTZ PRONTO PER LO STAGE IIIB

Nonostante gli ottimi risultati conseguiti nella prima metà del 2008, che ha fatto registrare rispetto allo stesso periodo del 2007 un aumento delle vendite complessive del 10,5% (148.687 unità contro 134.619) ed un incremento del fatturato del 15% (825,5 milioni di euro contro 717 milioni), Deutz Ag è stata costretta di recente a ritoccare al ribasso le brillanti previsioni formulate per fine 2008. Un'esigenza dettata dalla crisi finanziaria che si riflette sull'andamento del mercato a livello globale - dagli Usa all'Europa, con i primi segni di "slowdown" in Cina - mettendo un freno alle vendite. L'azienda di Colonia, di cui il gruppo Same Deutz-Fahr detiene, dal 28 agosto 2008, il 45,1% del pacchetto azionario, prevede ora di chiudere l'anno con 260 mila unità vendute

Con il prossimo lancio dei 2010 la Casa tedesca, di proprietà per il 45,1% di Same Deutz-Fahr, taglia in anticipo l'ambizioso traguardo del Tier IIIB. I nuovi propulsori prevedono cilindrata di 3,6 litri, Egr interno e controllo elettronico dell'alimentazione

Deutz is looking ahead to the launch of its new 3,600 cc 2010 model to meet the challenges of Tier IIIB pollution reduction thanks too to internal EGR and electronic fuel management

(a fronte delle 286 mila del 2007) ed una crescita del fatturato che non andrà oltre il 2%.

Il ridimensionamento degli obiettivi non impedisce però a Deutz, che, oltre al gruppo Same Deutz-Fahr, annovera fra i suoi clienti costruttori di trattori il marchio conterraneo Fendt, di guardare avanti, come dimostrano i consistenti investimenti in Ricerca e Sviluppo (80 milioni di euro all'anno) e il rinnovo dell'intero listino effettuato pun-

tando sulle alte prestazioni e sugli ingombri contenuti. Ne sono un esempio evidente i nuovi motori 2010 con i quali Deutz è già pronta ad affrontare l'impegnativo traguardo del Tier IIIB con un netto anticipo sui tempi.

In base alla documentazione fin qui fornita dalla Casa costruttrice, la nuova serie che, dopo numerose anticipazioni e qualche cambiamento di rotta, vedrà presumibilmente il varo definitivo in occasione di Agritechnica

A sinistra: il Deutz 2010 da 3,6 litri sarà disponibile solo in versione Tier IIIB
 On the left: the 2010 Deutz engine will meet Tier IIIB emissions requirements

A destra: Deutz AG ha rinnovato di recente l'intero listino puntando sulle alte prestazioni e sugli ingombri contenuti
 On the right: recently Deutz AG has renovated the whole catalogue with a view to improved performance and reduced size

2009, si compone di due modelli a 4 cilindri in linea da 3,6 litri (98 mm di alesaggio e 120 mm di corsa), il TD 2010 L4 e il TCD 2010 L4, con potenze di 55,9 kW (75 CV) e 85 kW (114 CV) rispettivamente a 2.600 giri al minuto e coppie massime di 300 e 404 Nm a 1.400 rpm. Tra i loro punti di forza la robustezza e la compattezza che risulta da 715 mm di lunghezza, 756 mm di altezza e 592 mm di larghezza, Entrambi i modelli si avvalgono di due valvole per cilindro azionate mediante un sistema di aste e bilancieri con punterie idrauliche, sono alimentati con un sistema controllato per via elettronica e si affidano al ricircolo dei gas di scarico. Nello specifico si tratta di un Egr interno che lavora sullo scarico. L'iniezione spetta alla

Il Deutz 2011 a 4 cilindri con cilindrata di 3,600 litri/The 3,600 cc 4-cylinder Deutz 2011 engine

pompa rotativa mentre l'aspirazione è affidata ad un semplice compressore centrifugo nella versione da 75 CV e ad un sistema turbo intercooler in quella da 114 CV. Accanto alla versione strutturale, tipica per gli impieghi agricoli, saranno disponibili versioni equipag-

giate con prese di forza supplementari per l'azionamento di pompe e attrezzature ausiliarie, come già succede per la serie 2012. Particolarmente attiva sul fronte della messa a punto di propulsori alimentabili con carburanti alternativi, Deutz Ag ha realizzato il sistema brevettato Deutz Fuel Management, costituito da una regolazione del carburante integrata nel sistema di regolazione del motore e da un sistema a due serbatoi, uno per il gasolio e l'altro per l'olio vegetale. Date le diverse viscosità e le caratteristiche fisiche dei combustibili, non è infatti possibile alimentare un motore esclusivamente con olio vegetale. Nell'avviamento a freddo, nell'impiego su brevi tratti e per periodi di fermo piuttosto prolungati si rinuncia quindi all'impiego di olio vegetale e si utilizza il carburante diesel tradizionale. Anche il sistema di iniezione è stato adeguato al nuovo carburante e alle sue caratteristiche.

mum torque of 300 and 404 Nm at 1,400 rpm. Their strong points are robustness and a lean and compact structure: 715 mm long, 756 mm high and 592 mm wide. Both models use two valves per cylinder worked by a system of rods and rocker arms with hydraulic tappets. The fuel management is electronic and exhaust gases are recycled by internal EGR. The injection is effected by a rotary pump, while aspiration is entrusted to a simple centrifuge compressor in the 75 HP version and a turbo intercooler in the 114 HP one. Structural versions typically used in agricultural machinery will be flanked by versions with supplementary power take-outs to work pumps and auxiliary equipment, as in the 2012 series. Deutz Ag has been particularly active in developing power units for alternative fuels, including the patented Deutz Fuel Management, which has a tank for diesel fuel and a tank for vegetable oil, with fuel regulation integrated into the engine regulation system. Given the different fuel viscosity and physical characteristics, an engine cannot run solely on vegetable oil. In starting from cold, on short distances, and after longer periods out of use, traditional diesel is used without vegetable oil. The injection system has also been modified to take account of the new fuel and its characteristics.

