

## **PROFI: Test condotto sul trattore DEUTZ-FAHR 7250 TTV**

### **Troppo bello per essere vero?**

Con la serie 7 Deutz-Fahr è pronta a lanciare un bel modello nell'importante gamma 180/240 CV. Cosa questo trattore sia in grado di fare l'abbiamo testato sull'ammiraglia 7250 TTV, erogante una potenza nominale di 174 kW/236 CV (secondo ECE-R 120).

Hubert Wilmer

“Davvero elegante!”: queste sono state le prime reazioni alla vista del candidato al test, parcheggiato nel cortile. Sotto il cofano, con design Giugiaro, lavora il motore Deutz TCD 6.1 L06 con 6,1 litri di cilindrata a sei cilindri e quattro valvole. Equipaggiato con turbocompressore, Wastegate controllata e catalizzatore SCR, è conforme allo stage IIIB (Tier 4 i) per quanto riguarda le emissioni. Secondo la brochure, inoltre, durante le applicazioni con la presa di forza e negli spostamenti (a partire da 20 km/h) eroga una potenza extra (power boost).

**Ovviamente è proprio quello che volevamo sapere e che abbiamo verificato presso il centro di prova della Società Tedesca per l'Agricoltura “DLG” (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft).** In effetti, dietro all'albero della PTO sono arrivati 171 kW/233 CV già a regime nominale senza boost, saliti addirittura a 181 kW/246 CV a potenza massima! Secondo Deutz-Fahr, gli ottimi valori sono dovuti a un nuovo software del motore, introdotto ora di serie e del quale il nostro candidato era già dotato. In questo modo la potenza erogata è nettamente maggiore anche senza boost: bene così!

Pertanto, con il boost attivato, si aggiungono a regime nominale solo 8 CV di potenza e addirittura 5 CV a potenza massima. Singolare è stata la riserva di coppia, inferiore al 25% (con boost), nonché il range di potenza costante, inferiore al 20%, anche se la trasmissione a variazione continua compensa più o meno questa debolezza.

**Un criterio ancora più importante è il consumo di diesel.** Con 243 g/kWh a regime nominale e 229 g/kWh a potenza massima, il 7250 TTV è tra i primi posti nel suo segmento di potenza, anche se a ciò si aggiungono ancora circa 20 g/kWh di AdBlue.

Per il candidato al test, è andata ancora meglio la prova del Powermix: 264 g/kWh (più 24,2 g/kWh di AdBlue) rappresentano un ottimo risultato, di oltre il 10% inferiore alla media di tutti i trattori finora testati.

Per quanto riguarda i consumi su strada? Anche qui il 7250 TTV si è ottimamente distinto: a 40 km/h, il consumo pari a 514 g/kWh è risultato sotto la media di tutti i candidati di oltre il 12%. Persino a 50 km/h il consumo era inferiore alla media ben del 3%, il che è un ottimo risultato.

**In che modo saremmo arrivati alla trasmissione a variazione continua:** conosciamo lo “Smatic” nella sua forma originaria dal Case IH CVX, fornito assieme all’assale posteriore ZF e in grado di lavorare con quattro range cambiati in automatico mediante innesti frontali. In pratica, questo cambiamento quasi non si nota. Solo con un carico pesantissimo abbiamo visto la trasmissione raggiungere il suo limite, provocando uno stop del trattore.

Le cose sono andate diversamente davanti al veicolo frenante di DLG: intorno ai 10 km/h, il 7250 TTV ha raggiunto una potenza massima di trazione di quasi 151 kW, un risultato eccellente! Anche in questo caso i consumi pari a 270 g/kWh erano OK.

**Per ottenere questa forza anche sul campo “a terra”,** è possibile montare sul 7250 TTV pneumatici posteriori per un’altezza massima di 1,95 m (per es. 710/70 R 38). A richiesta sono disponibili factory anche zavorre per ruota da 1800 kg massimo.

La trasmissione viene fornita con diversi rapporti finali e velocità massime di 40, 50 o persino 60 km/h. La nostra versione “HD” ha raggiunto i 50 km/h a 1950 min<sup>-1</sup> (in alternativa 1650 min<sup>-1</sup>). Per quanto riguarda il comando, molte funzioni ci sono note dal 6160.4 TTV (profi 6/2014). Di conseguenza, a tal proposito non possiamo che ripetere le lodi allora già tessute.

Si inizia con l’inversore (la cui reattività è regolabile persino in cinque livelli) e il limitatore di velocità: fantastico è il comando del cambio di direzione a sinistra sotto il volante e a destra sulla leva di avanzamento; purtroppo però la leva a sinistra deve trovarsi in posizione “neutra” se si vuole invertire la direzione con i tasti a destra.

Ciò che ci ha più disturbato è stata, tuttavia, la gestione motore-trasmissione: all’inversione della direzione di marcia, infatti, il trattore rimane fermo per uno o due secondi prima di procedere nell’altra direzione. Oppure, se si è programmato il limitatore di velocità per es. su 5 km/h, il trattore, in fase di cambiamento del carico, ha traslato a una temperatura compresa tra 4,5 e 6,5 km/h. Parola d’ordine:

limitatore di velocità: continua a non essere possibile un sovrasterzo con la leva senza modificare il valore salvato. Un vero e proprio valore aggiunto è invece rappresentato dal freno a mano con tasto nel bracciolo e azionato con motorino elettrico: esso si blocca automaticamente quando il trattore rimane fermo per un certo arco di tempo oppure allo spegnimento del motore (assieme al controllo del freno del rimorchio). Ancor meglio, il freno a mano si attiva automaticamente preselezionando una direzione di marcia; il trattore si trova quindi in uno stato attivo di arresto.

**Nettamente più complicato appare, invece, il comando della trasmissione:** a prescindere dalle diverse modalità operative (manuale, automatica, PTO), dalla selezione tra “eco” e “power” o dalla regolazione dell’accelerazione, vi sono molti fattori da prendere in considerazione.

Per esempio, nella modalità PTO la riduzione viene impostata nel terminal e l’acceleratore a pedale perde la sua funzione. Nella modalità “automatica”, a sua volta, non si può utilizzare la memoria del regime e nella modalità “manuale” non si possono attivare i limitatori di velocità. Mentre il 7210 TTV offre quattro velocità della presa di forza, in entrambi i modelli più grandi 7230 TTV e 7250 TTV ci sono “solo” tre velocità (540E/1000/1000E). Tali velocità vengono però cambiate in modo confortevole mediante un tasto e vi è un codolo secco e intercambiabile.

**L’impianto idraulico presenta un circuito separato dell’olio** con una quantità di olio prelevabile di 50 l e una pompa assiale a pistoni di serie da 120 l/min. Il “nostro” candidato al test era munito della pompa, disponibile come optional, da 160 l/min. In questo modo, la DLG ha misurato (mediante tre valvole) una portata di 152 l/min e una potenza utile di 47,3 kW sugli attacchi: ottimo!

Altrettanto ottima è la dotazione di valvole: 4 sono di serie, optional si può arrivare a 7 distributori (5 posteriori) con regolazione del tempo e del flusso, ottimo comando e persino posizione flottante bloccabile. Inoltre, secondo Deutz-Fahr, il simbolismo è stato nel frattempo migliorato per disporre anche di un’associazione univoca di valvole e leve.

Per il sollevatore, Deutz-Fahr indica come massima capacità di sollevamento 10 t. La DLG ha misurato una capacità di sollevamento continua di soli 6800 daN, che può risultare scarsa nel caso di una combinazione d’ordine molto pesante, soprattutto

nel range di sollevamento superiore (si veda il grafico “Capacità di sollevamento e relativo fabbisogno”).

Ci è piaciuta la semplice conversione dei bracci inferiori dall’ampiezza di categoria II a quella di categoria III assieme agli attacchi Walterscheid posteriori e anteriori. Ciò che ci è mancato è una visualizzazione utile dell’altezza di sollevamento, mentre il regolatore di profondità gira intuitivamente nel senso “sbagliato”.

**Come siamo arrivati alla nuova cabina “MaxiVision”.** Essa presenta ancora il noto telaio con sei montanti, ma internamente – proprio come nella serie 6 TTV – è stata completamente ridisegnata. Nel nostro trattore di prova, la rumorosità sotto carico pari a 76,6 dB(A) è ancora sopra la media in questo segmento. Secondo Deutz-Fahr, però, la PTO e la ventilazione sono diventati più silenziosi; inoltre c’è un pacchetto di sospensione migliorato e il finestrino inferiore della cabina nel lunotto posteriore presenta vetri doppi. Inoltre il supporto è stato migliorato per impedire che il bracciolo del sedile del conducente (non più ruotabile lateralmente!) danneggi il delicato rivestimento laterale. Grandi lodi merita la nuova leva di avanzamento “MaxCom”, con cui si possono comandare, tra l’altro, sollevatore, inversore, due valvole proporzionali (!) nonché i limitatori di velocità. Inoltre la leva, come i braccioli, sono ben retroilluminati. Come optional è disponibile il nuovo monitor “iMonitor 2” con diagonale di 30 cm, touchscreen e compatibilità ISO Bus. Anziché una visualizzazione, relativamente importante, di aspetti non essenziali come la pressione del turbocompressore o lo spazio di memoria del calcolatore ci saremmo aspettati una videata di base che raggruppasse le informazioni più importanti di motore, trasmissione, sollevatore e impianto idraulico.

Inoltre, a nostro avviso, i tasti aggiuntivi dovrebbero trovarsi sul bracciolo e non sulla consolle.

Si possono così rilevare ulteriori dettagli che Deutz-Fahr può ancora migliorare: partendo dai bocchettoni dell’aria, eleganti sì, ma non chiudibili ermeticamente, passando per il raggio d’azione ridotto del tergicristalli fino alla radio integrata, ma spostata troppo in avanti nel tetto. Al contrario, altri dettagli sono buoni come il piccolo faro nell’area di sollevamento posteriore, l’illuminazione della scaletta o, ancora più importante, il nuovo sistema di gestione delle operazioni ripetitive a fine campo.

**Nell'equipaggiamento di prova il peso del TTV7250 era di 9535 kg.** Con una massa massima ammissibile di 13,5 t (14,5 t a 40 km/h) rimane un residuo di 4 t di carico utile, che si colloca nella media. Nettamente al di sopra della media è risultato purtroppo il raggio di svolta di 14,20 m con pneumatici 600/70 R 30. Anziché una carreggiata massima di 2 m in futuro sarà possibile un valore superiore. Un punto a favore va alla sospensione dell'assale anteriore Carraro e ai freni: non da ultimo grazie al freno a disco anteriore la DLG ha misurato il buon ritardo di 5,1 m/s<sup>2</sup>. La cosiddetta "sterzata veloce" è disponibile solo in abbinamento al sistema di sterzata GPS Agrosky (a partire da 13700 euro). La gestione del gruppo di motopropulsione ASM con cambio in funzione dell'angolo di sterzata per la trazione anteriore e il bloccaggio è invece di serie.

**Non mancano che la manutenzione e i prezzi:** per una giornata lavorativa sono sufficienti 435 l di diesel e 50 l di AdBlue. Gli intervalli di manutenzione di 500 ore per i 15,5 l di olio motore e di 1000 ore per i 67 l di olio per cambio e i 60 l di olio idraulico sono accettabili. Il 7250 TTV costa, con 50 km/h, assale anteriore ammortizzato, impianto pneumatico e sollevatore anteriore, precisamente 158.250 euro (tutti i prezzi sono IVA esclusa). A ciò si aggiungono il "iMonitor2" (3600 euro) oltre al cablaggio per ISO Bus (1600 euro), il climatizzatore automatico (600 euro) nonché la grande pompa dell'olio (700 euro) e il freno nell'assale anteriore (3000 euro).

### **In sintesi:**

Il nuovo Deutz-Fahr 7250 TTV, oltre ad essere esteticamente bello, convince anche per i buoni valori di potenza e soprattutto per un basso consumo di diesel. Deutz-Fahr può ancora migliorare la struttura del menu nel grande terminal e soprattutto la gestione motore-trasmissione. Abbiamo apprezzato il bracciolo con i comandi e soprattutto la nuova leva di avanzamento nonché la dotazione idraulica completa. Ciò che ci aspetteremmo ancora sono una maggiore capacità di sollevamento e un sedile girevole.

### **[TABELLA PAG. 16]**

#### **Deutz-Fahr 7250 TTV**

##### **Consumi per i lavori in campo**

-20%	-10%	0	+10%	+20%	0 g/kWh	50
------	------	---	------	------	---------	----

<b>Operazioni di traino:</b>	<b>Valore medio per il diesel 275 g/kWh e 10,37 l/ha</b>	<b>AdBlue 24,3 g/kWh e 0,70 l/ha</b>
<b>1 Pesanti</b> (carico del 100%)	Aratro	
	Coltivatore	
<b>2 Mediamente pesanti</b> (carico del 60%)	Aratro	
	Coltivatore	
<b>Applicazioni con la presa di forza:</b>	<b>Valore medio per il diesel 256 g/kWh e 3,68 l/ha</b>	<b>AdBlue 24,2 g/kWh e 0,26 l/ha</b>
<b>3 Pesanti</b> (carico del 100%)	Erpice rotante Falciatrice	
<b>4 Mediamente pesanti</b> (carico del 70%)	Erpice rotante Falciatrice	
<b>5 Leggeri</b> (carico del 40%)	Erpice rotante Falciatrice	
<b>Applicazioni miste:</b>	<b>Valore medio per il diesel 267 g/kWh e 3,88 l/ha</b>	<b>AdBlue 23,8 g/kWh e 0,26 l/ha</b>
6 Spandiletame		
7 Pressa		
<b>Powermix 264 g/kWh</b>		<b>24,2 g/kWh</b>

In basso a sinistra è riportato il valore Powermix in g/kWh come media di tutti i 7 cicli valutati. I valori medi dei campi "Operazioni di traino", "Applicazioni con presa di forza" e "Applicazioni miste" sono indicati in rosso nella tabella con il consumo di carburante in grammi per kilowattora e in litri per ettaro. Il consumo di AdBlue (che non è un carburante ma un materiale di consumo) è indicato nel grafico a destra. Le barre sono più piccole perché l'AdBlue è più conveniente rispetto al diesel; in blu sono riportati i valori medi. La linea gialla di fondo del grafico a sinistra indica la media di tutti i candidati Powermix finora valutati. La lunghezza delle barre mostra in che misura il trattore si è rivelato migliore (in verde) o peggiore (in rosso) in percentuale nel rispettivo ciclo rispetto alla media di tutti i candidati del Powermix finora valutati. Il valore medio per il Powermix si attesta a 264 g/kWh, pari alla media di tutti i candidati del test attualmente valutati.

Il trattore Deutz-Fahr Agrotion 7250 TTV è sotto la media nell'ambito del Powermix per il consumo di diesel in tutti i lavori. Il valore globale del Powermix per il diesel è del 10,2% migliore rispetto alla media di tutti i candidati del Powermix finora valutati. Il consumo di AdBlue è invece sopra la media dei candidati del test finora valutati; per ogni 100 litri di diesel il consumo di AdBlue è di 5,9 litri.

#### Consumi su strada

	-20%	-10%	0	+10%	+20%	0 g/kWh	100
<b>In piano (40%)</b>							<b>Consumo di AdBlue</b>
A 40 km/h							
A 50 km/h							
A 60 km/h							
<b>In salita (50%)</b>							
Pendenza max. sotto carico							
<b>In folle (10%)</b>							
Al minimo							
<b>Consumo totale mix di trasporto</b>							

A 40 km/h	514 g/kWh	47 g/kWh
A 50 km/h	525 g/kWh	49 g/kWh
A 60 km/h		

*Il test di trasporto DLG attualmente viene effettuato su strada. Il candidato del test procede con un rimorchio (a seconda delle prestazioni valutate della PTO zavorrata) su un percorso circolare, le misurazioni vengono ogni volta ripetute per tre volte. Il risultato totale si calcola sulla base dei singoli risultati ponderati per 50% percorso in montagna, 40% in piano e 10% al minimo. La linea gialla di fondo del grafico indica i rispettivi valori medi di tutti i trattori finora testati per quanto riguarda il trasporto su strada. La lunghezza delle barre mostra in che misura il trattore si è rivelato migliore (in verde) o peggiore (in rosso) rispetto alla media. Il valore medio per il test del trasporto su strada è attualmente di 613 g/kWh a 40 km/h.*

*Il trattore Deutz-Fahr Agrottron 7250 TTV ha pertanto ottenuto sia in piano sia in pendenza valori di consumi significativamente sotto la media, in folle i consumi sono risultati invece leggermente al di sopra. Il consumo globale è risultato di 514 g/kWh a 40 km/h al 12,3% e a 50 km/h al 3,0% sotto la media dei risultati di misurazione finora rilevati.*

### **[DIDASCALIE PAG. 16]**

Il motore presenta buoni valori di potenza ed è molto economico

Il serbatoio diesel ha una capacità di 435 l, il serbatoio AdBlue di 50 l. Il rifornimento può avvenire solo da destra.

### **[DIDASCALIE PAG. 17]**

La nuova cabina fa un'ottima impressione al primo colpo d'occhio. Con un valore di 76,6 dB(A) la rumorosità rientra nella media.

Il cruscotto presenta una chiara disposizione dei comandi ed è informativo. Arretra assieme al volante.

Il bracciolo con la leva "MaxCom" è straordinario. Secondo il nostro parere, però, la struttura del menu nel grande terminal può essere migliorata.

### **[INFOGRAFICA PAG. 17 A DESTRA]**

Velocità di marcia

Il cambio Smatic procede con variazione continua in avanti e all'indietro a velocità di 40, 50 o 60 km/h. 50 km/h possono essere raggiunti a 1750 giri.

R<-> N<->V

Variazione continua in avanti e all'indietro

Velocità (km/h)

Variazione continua da 4 a 12 km/h

Velocità (km/h)

### **[GRAFICO PAG. 18 IN ALTO A DESTRA]**

#### **Capacità di sollevamento e relativo fabbisogno**

*Deutz-Fahr 7250 TTV: la curva rossa indica la capacità di sollevamento (90% del valore massimo) come capacità di sollevamento continua in corrispondenza dei punti di attacco dei bracci inferiori. La curva gialla indica la capacità di sollevamento con tiranti ridotti, circa 400 daN in più con 4,5 cm in meno di corsa.*

*Tuttavia, essa può diventare scarsa in caso di una combinazione d'ordine molto pesante, soprattutto nel range di sollevamento superiore.*

Capacità di sollevamento (daN)

**Combinazione d'ordine da 5000 kg**

**Aratro da 2000 kg**

Corsa di sollevamento (cm)

*Sollevatore anteriore: 3537 daN continui, corsa di sollevamento di 72,6 cm*

*Tirante di sollevamento lungo: 6795 daN continui, corsa di sollevamento di 74,6 cm*

*Tirante di sollevamento corto: 7182 daN continui, corsa di sollevamento di 70,1 cm*

### **[DIDASCALIA PAG. 18]**

Il lunotto è ben disposto e presenta un comando esterno completo. La potenza idraulica è ottima, la capacità di sollevamento potrebbe essere superiore.

Foto: Tavornik Wilmer

**Dati tecnici, valori di misura, la pagella del test**                      **Larghezza**                      **272**                      **cm,**  
**lunghezza: 559 cm (con sollevatore anteriore); altezza 317 cm**



## Deutz-Fahr 7250 TTV

Dati tecnici	Valori di misura del centro di prova DLG	Pagella del test
<p><b>Motore:</b> 174 kW/236 CV (ECE-R 120) a 2100 min<sup>-1</sup>; sei cilindri raffreddato ad acqua Deutz TCD 6.1 L06, stage III B (Tier 4 i) con catalizzatore SCR e AdBlue, turbocompressore e intercooler; 6057 cm<sup>3</sup>; serbatoio carburante da 435 l e serbatoio AdBlue da 50 l</p>	<p><b>Potenza alla PTO (senza/con boost)</b> Max. (1800 min<sup>-1</sup>) 181,0/184,5 kW A regime nominale 171,1/177,2 kW</p>	<p><b>Motore</b> Caratteristica di potenza 2,9 Consumo di carburante 1,2 Potenza di trazione/potenza alla PTO 1,2 Ottimi valori di potenza, caratteristica media, molto economico, benché AdBlue sia aggiuntivamente necessario; potenza di trazione e presa di forza molto buone</p>
<p><b>Trasmissione:</b> trasmissione "Smatic" a variazione continua di ZF con quattro gamme a cambio automatico, inversore sotto carico, limitatore di velocità, 50 km/h (a 1750 min<sup>-1</sup>)</p>	<p><b>Consumo di diesel/AdBlue (senza/con boost)</b> A potenza max. 227+21/229+20 g/kWh A regime nominale 244+18/243+19 g/kWh Assoluto max./nominale (boost) 50,4/51,3 l/h</p>	<p><b>Trasmissione</b> Scalarità delle marcia/funzioni 1,7 Facilità di cambio marcia 1,2 Frizione, acceleratore 1,6 Presa di forza 2,3 A variazione continua, possibilità di 60 km/h, ma coordinamento di limitatore di velocità e inversore ancora da ottimizzare, tre velocità delle prese di forza</p>
<p><b>Freni:</b> freni a disco in bagno d'olio sulla parte posteriore, freni a disco non in bagno d'olio sulla parte anteriore; freno di stazionamento automatico con motore a mandrino; impianto pneumatico di serie</p>	<p><b>Coppia (con/senza boost)</b> Max. 991/1004 (1700 min<sup>-1</sup>) Riserva di coppia 27/25% Caduta giri 19% Coppia di spunto 97/100%</p>	<p><b>Telaio</b> Sterzo 2,3 Bloccaggio differenziale e trazione integrale 1,1 Freno a mano e freno a pedale 1,3 Sospensione assale anteriore/cabina 1,3 Peso e carico utile 3,0 Ottima sterzabilità, ma raggio di svolta superiore alla media, elevato comfort di guida, buon impianto frenante, massa a vuoto e carico utile nella media (1 t in più a 40 km/h)</p>
<p><b>Elettronica:</b> 12 V, batteria da 180 Ah, alternatore da 200 A, motorino di avviamento da 3,1 kW/4,2 CV</p>	<p><b>Trasmissione</b> Numero di marce da 4 a 12 km/h a variazione continua</p>	<p><b>Sollevatore/impianto idraulico</b> Capacità e corsa di sollevamento 2,8 Comando 2,0 Potenza idraulica 1,2 Distributori 1,7 Prese 1,5 Capacità di sollevamento nella media, ottima potenza idraulica con grande pompa; ottimi distributori e prese nella parte posteriore</p>
<p><b>Sollevatore:</b> cat. III, EHR con</p>	<p><b>Capacità di sollevamento</b></p>	<p><b>Cabina</b></p>

<p>regolazione dei bracci inferiori e smorzamento delle oscillazioni, sollevatore anteriore e presa di forza anteriore come optional</p>	<p><b>posteriore</b> (90% della pressione olio max. corr.) Basso/centro/alto 6795/7897/8991 daN Corsa sotto carico 74,6 cm (da 23 a 97,6 cm)</p>	<p>Offerta di spazio e comfort 1,3 Visibilità 1,4 Riscaldamento e ventilazione 2,0 Rumorosità 3,1<sup>(1)</sup> Impianto elettrico 2,0 Finiture 3,0<sup>(1)</sup> Manutenzione 2,0</p> <p>Spazio, comfort e visibilità buoni; <sup>(1)</sup> Rumorosità e finiture sulla macchina di prova nella media; secondo il costruttore, entrambe sono oggi già migliorate</p>
<p><b>Impianto idraulico:</b> pompa assiale a pistoni da 160 l/min (serie 120 l/min), 200 bar, fino a 7 distributori (5 posteriori/2 anteriori) con regolazione di tempo e flusso; possibilità di prelevare 50 l di olio</p>	<p><b>Capacità di sollevamento anteriore</b> (90% pressione olio max.) Basso/centro/alto 3537/3942/4509 daN Corsa sotto carico 72,6 cm (da 24 a 96,6 cm)</p>	<p><b>Profilo di idoneità</b> Requisiti di base Requisiti medi Requisiti elevati Lavori di aratura Lavori di fienagione Applicazioni di trasporto Applicazioni con caricatore anteriore</p> <p><b>Prezzo Basso Alto</b> Da 146000 a 152000 euro Senza IVA con equipaggiamento di base Dati ricavati dal catalogo trattori profi 2014</p>
<p><b>Presa di forza:</b> 540E/1000/1000E con albero intercambiabile, 1 pollice e ¾, 6 o 21 scanalature, a comando elettroidraulico</p>	<p><b>Potenza idraulica</b> Pressione di esercizio 203 bar Portata max. 152,3 l/min Potenza max. 47,3 kW (147 l/min, 192 bar)</p>	<p>Valutazione: molto buono, buono, medio, sotto la media, insufficiente I singoli punteggi sotto forma di estratto non sempre forniscono una somma matematica.</p>
<p><b>Assali e telaio:</b> assale flangiato con bloccaggio differenziale a lamelle, a comando elettroidraulico come la propulsione anteriore; pneumatici del test 600/70 R 30 davanti e 710/70 R 38 dietro</p>	<p><b>Potenza di trazione</b> Max. 150,9 kW a 1800 min<sup>-1</sup> 270 g/kWh A regime nominale 144,8 kW 284 g/kWh</p>	
<p><b>Cura e manutenzione:</b> olio motore 15,5 l (cambio ogni 500 h); olio per cambio 67 l (ogni 1000 h) e olio idraulico 60 l (ogni 1000 h)</p>	<p><b>Rumorosità</b> (sotto carico all'altezza dell'orecchio del conducente) Cabina chiusa/aperta 76,6/82,9 dB(A)</p>	
<p><b>Prezzo:</b> equipaggiamento di 50 km/h con assale ammortizzato, aria compressa e sollevatore anteriore 158.250 euro (prezzi IVA escl.); presa di forza anteriore</p>	<p><b>Frenatura</b> Ritardo medio massimo 5,1 m/s<sup>2</sup> Forza sul pedale 35,3 daN</p>	

<p>3000 euro; "iMonitor 2" 3600 euro; cablaggio ISO Bus 1600 euro; sterzo GPS "Agrosky" a partire da 13700 euro</p>		
<p><b>Potenza e coppia</b>  Potenza (kW) Coppia (Nm)  Boost</p> <p>Regime del motore (min<sup>-1</sup>)  g/kWh 300/250/200</p> <p>Consumo di carburante  Assoluto (l/h) Relativo (g/kWh)  Boost</p> <p>Regime del motore (min<sup>-1</sup>)</p>	<p><b>Raggio di svolta</b>  Senza trazione anteriore 14,20 m</p> <p><b>Peso di prova</b>  Assale anteriore 3965 kg  Assale posteriore 5570 kg  Massa a vuoto 9535 kg  Massa complessiva ammissibile 13500 kg  Carico utile 3965 kg  Peso di potenza 50 kg/kW  Passo 282 cm  Carreggiata anteriore/posteriore 200/200 cm  Luce libera da terra 48,5 cm</p> <p><b>Consumo di carburante nella curva caratteristica</b>  Intervalli di lavoro Pot. N. giri g/kWh l/h</p> <p>PTO normale 540 100% 1850 229 50,4  PTO economica 540E 100% 1580 220 43,8  PTO normale 1000 100% 1943 232 50,5  PTO economica 1000E 100% 1600 221 44,3  Motore nella coppia di spunto 80% max. 254 42,8  Potenza elevata 80% 90% 231 38,9  Applicazioni di trasporto 40% 90% 265 22,4  Potenza ridotta, ½ numero di giri 40% 60% 265 22,5  Potenza elevata, ½ numero di giri 60% 60% 2227 28,8</p>	

## **Ulteriori dettagli della nostra prova pratica**

Questo non è un riepilogo della valutazione complessiva, bensì un elenco di dettagli pratici positivi e negativi.

### Positivo

Sezionatore di batteria di serie

Due cassette degli utensili (optional), di cui una ben accessibile

Climatizzatore automatico (optional)

Ganci Walterscheid anteriori e posteriori

Illuminazione della scaletta e nell'area di sollevamento posteriore

Molti scomparti, anche chiusi

### Negativo

Disattivazione frecce poco pratica: richiede tempo per abituarcisi

I fari di lavoro sul tetto abbagliano

Didascalie nel riquadro a sinistra:

Comodo: il sedile del passeggero anteriore è confortevole; sotto di esso si trova un scomparto frigorifero per una bottiglia verticale

Largo: tre specchietti garantiscono una visuale ottimale

Illuminato: le luci di posizione a LED sono di ottimo impatto visivo e garantiscono maggiore sicurezza

Inaccessibile: la radio si trova nella parte anteriore in alto del tetto ed è pertanto difficilmente accessibile

Non ermetico: i bocchettoni dell'aria sono esteticamente belli, ma non sono ermetici

Poco silenzioso: il tettuccio scorrevole non è ermetico e vacilla.

Giudizi degli addetti ai lavori

Deutz-Fahr 7250 TTV

## **Grandi progressi rispetto all'Agrotron 630 TTV**

Didascalia sin:

Michael Hofer di Fünfstetten (Germania) possiede un'azienda agricola di coltura a pieno campo di 230 ettari e un impianto a biogas da 800 kW con produzione di teleriscaldamento per circa 150 nuclei familiari.

Nell'estate dello scorso anno abbiamo sostituito il nostro Agrotron 630 TTV, che aveva 2 anni, con un 7250 TTV. Da allora il trattore ha lavorato per circa 750 ore, quasi il 70% del tempo in operazioni di trasporto con un carrello da trincia di Joskin e un barile da 18 m<sup>3</sup> di Fuchs. Il tempo residuo il trattore lo trascorre sul campo, per es. davanti a un coltivatore Horsch di 4 m. Rispetto al suo predecessore, il 7250 TTV rappresenta un vero e proprio passo in avanti in fatto di qualità e di comando. Anche se il controllo della trasmissione non è ancora perfetto e si può anche sentire il cambio di gruppo, finora non abbiamo avuto il ben che minimo problema e siamo molto soddisfatti. La forza di trazione è buona e il trattore è molto economico. Durante il trasporto esso consuma solo tra i 12 e i 15 litri all'ora!

### **Le ruote potrebbero essere più grandi**

Nel mese di settembre dello scorso anno abbiamo ricevuto il nostro 7250 TTV che è andato a sostituire un Agrotron 630 TTV e da allora ha lavorato per circa 1150 ore. Il trattore viene perlopiù impiegato davanti a un barile Tridem da 25 m<sup>3</sup> di Peecon, un giga Vitesse 4001 di Strautmann nonché una seminatrice di precisione a 12 file. Inoltre lo impieghiamo davanti a un cassone nel settore minerario. Esso è equipaggiato con un sistema di sterzata RTK di AgLeader.

Siamo molto contenti del consumo di carburante: la nuova cabina ci piace molto con la sua nuova leva di azionamento e il sistema gestione, di facile programmazione, delle operazioni ripetitive a fine campo. Purtroppo il bracciolo è un po' dondolante e non è regolabile a un'altezza sufficiente. Finora un motore della ventola del climatizzatore automatico era difettoso e a 500 ore di esercizio c'è stata una campagna di richiamo dovuta a un sensore nel filtro dell'olio per cambio. Per il resto, il trattore ha finora funzionato molto bene, e molti dettagli sono migliori che nel predecessore. Soltanto le ruote dovrebbero essere fornite di fabbrica più grandi. E in caso di lavori di trazione pesanti, la trasmissione cambia con grande rumorosità, quando il conducente non ha ancora adeguato la velocità manualmente.

Didascalia a dx:

Tim Blohm di Offenbüttel possiede un'azienda controterzista per l'agricoltura e l'edilizia.

## Tre trattori a confronto

Nel prospetto che segue abbiamo confrontato tre trattori che in passato sono stati testati da profi

Tipo di trattore Test completo	Deutz-Fahr 7250 TTV Profi 9/2014	Fendt 828 Vario Profi 4/2011	New Holland T7.270 AC Profi 2/2013
<b>Motore</b> potenza nominale	174 kW/236 CV (ECE-R 120)	191 kW/260 CV (ECE-R 24)	168 kW/228 CV (ECE-R 120)
Cilindri/cilindrata/livello di emissioni di gas	6/6,1 l/IIIB (Tier 4 l)	6/6,1 l/III B (Tier 4 l)	6/6,7 l/III B (Tier 4 l)
Potenza alla PTO, max./con boost	181,0/184,5 kW (1800 min <sup>-1</sup> )	194,2 kW (1700 min <sup>-1</sup> )	167/179,8 kW (1800 min <sup>-1</sup> )
... a regime del motore	171,1/177,2 kW (2100 min <sup>-1</sup> )	178,8 kW (2100 min <sup>-1</sup> )	146,1/166,4 kW (2200 min <sup>-1</sup> )
Costruttore/modello	Deutz TCD 6.1 L06	Deutz TCD 2012 L06	FPT/NEF 6.7 L
<b>Consumo di carburante e consumo di AdBlue</b>			
Specifico a potenza massima	227+21/229+20 g/kWh	219+18,8 g/kWh	225+21/219+18,6 g/kWh
Specifico a regime nominale	244+18/243+19 g/kWh	229+20,9 g/kWh	242+21,9/240+21,1 g/kWh
Assoluto a potenza massima	50,4/51,3 l/h	50,6 l/h	47,0 l/h
Valore medio Powermix	264 + 24,2 g/kWh	246 + 22,5 g/kWh	261 + 21,5 g/kWh
Coppia massima	991/1004 Nm (1400 min <sup>-1</sup> )	1174 Nm (1400 min <sup>-1</sup> )	997/1053 Nm (1500 min <sup>-1</sup> )
Riserva di coppia	27/25%	44%	57/46%
... perdita di giri	19%	33%	32%
Serbatoio diesel/AdBlue	435/50 l	505/42 l	395/48 l
<b>Trasmissione</b> numero di marce complessivo	Variazione continua	Variazione continua	Variazione continua
Cambio sotto carico	Variazione continua	Variazione continua	Variazione continua
Cambio di marcia	Variazione continua	Variazione continua	Variazione continua
Cambio di gruppo	Variazione continua	2 gruppi	Variazione continua
Inversore	Cambio sotto carico	Cambio sotto carico	Cambio sotto carico
Numero di marce da 4 a 12 km/h	Variazione continua	Variazione continua	Variazione continua
<b>Sollevatore</b> tipo di regolazione	Braccio inferiore EHR	Braccio inferiore EHR	Braccio inferiore EHR
Capacità di sollevamento basso/centro/alto	6795/7897/8991 daN	8343/9783/9801 daN	8121/8993/9515 daN
Corsa di sollevamento	72,6 cm	82,9 cm	79,8 cm
<b>Impianto idraulico</b> pressione di esercizio	203 bar	203 bar	193 bar
Portata massima	152,3 l/min	134,4 l/min	149,4 l/min
Potenza idraulica massima	47,3 kW	40,2 kW	39,2 kW
Quantità di olio prelevabile	50 l	80 l	50 l
<b>Potenza di trazione</b> massima	150,9 kW	164,7 kW	143,9 kW
... consumo di carburante	270 g/kWh	255 g/kWh	253 g/kWh
<b>Rumorosità</b> cabina chiusa	76,6 db(A)	78,4 db(A)	75,1 db(A)
<b>Freni</b> ritardo medio	5,1 m/s <sup>2</sup>	5,3 m/s <sup>2</sup>	4,8 m/s <sup>2</sup>
... con forza sul pedale	35,3 daN	29 daN	36 daN
<b>Raggio di svolta</b> senza trazione integrale	14,20 m	11,95 m	12,10 m
<b>Peso di prova</b>	9535 kg	9230 kg	8858 kg
...di cui sull'assale anteriore	3965 kg (42%)	3620 kg (39%)	3509 kg (40%)
...sull'assale posteriore	5570 kg (58%)	5610 kg (61%)	5349 kg (60%)
Massa complessiva ammissibile	13500 kg	14000 kg	13000 kg
Carico utile	3965 kg	4770 kg	4142 kg
Peso di potenza	50 kg/kW	48 kg/kW	53 kg/kW
<b>Equipaggiamento di base senza IVA</b> Prezzo di listino secondo il costruttore	158 250 euro (aggiornato al 9/2014)	216 500 euro (aggiornato al 4/2011)	160 630 (aggiornato al 2/2013)

