

DEUTZ-FAHR 8280 TTV

UN TRACTEUR 4.0



Lancé il y a un an, le 8280 TTV de Deutz-Fahr s'intègre entre la Série 7 et la Série 9 du constructeur. Il allie la légèreté du petit frère, lui offrant de la polyvalence au transport comme au champ, avec l'agressivité et la puissance de son aîné. Il se dote d'un équipement Isobus complet et d'un terminal aux fonctions programmables permettant de gérer tous les outils compatibles du bout des doigts. Nous avons pris ses commandes lors de la récolte de ray-grass avec une remorque autochargeuse Krone de 47 m³ DIN. Armé d'une transmission TTV maison, ce tracteur nous a donné une impression de souplesse et d'agilité au transport.

Adeptes des transmissions à variation continue ? Vous n'aurez alors aucun mal à prendre les commandes du Deutz-Fahr 8280 TTV. En tout cas, pour ma part, ce fut un jeu d'enfant. Une fois le moteur démarré et le sens de marche choisi, il ne me restait plus qu'à appuyer sur la pédale de droite pour avancer. En réalité, cette nouvelle transmission à variation continue offre évidemment beaucoup plus de fonctionnalités, tout comme le terminal iMonitor3. Compatible Isobus, ce dernier m'a permis de piloter et contrôler l'autochargeuse Krone du bout des doigts sans boîtier supplémentaire. Avant de vous détailler ces différents équipements, j'aimerais vous faire les présentations. La marque Deutz-Fahr avait clairement un manque dans son offre de tracteurs, sur le segment de 250 à 300 ch. Cet espace est désormais comblé par le 8280 TTV et ses 287 ch de puissance maximale sans boost. Selon le constructeur, le dernier-né reprend ce qui se fait de mieux sur les autres tracteurs de la marque en intégrant une toute nouvelle transmission maison et un pont arrière redessiné. Côté connectivité, le 8280 TTV s'équipe, de série, du guidage et d'un accès intégral aux fonctions Isobus certifiées AEF (voir article « Techno », p. 78), à l'image du TIM (Tractor Implement Management) ou de l'AUX-N. Pour rappel, le premier permet à l'outil de gérer l'avancement du tracteur, tandis que la seconde donne au chauffeur la possibilité de paramétrer à sa guise les fonctions de la machine attelée sur les commandes de l'accoudeur et du joystick en cabine. Le Gaec Odille, une exploitation en polyculture-élevage dans la Haute-Saône, nous a gentiment laissé une parcelle andai- ➔

Le Deutz-Fahr 8280 TTV s'équipe d'une transmission à variation continue maison reposant sur une technologie à double train épicycloïdal associé à un module hydrostatique.

Moteur : Deutz AG, 6 cyl., 6,1 L, Stage V. **Puissance maximale (ch ECE R120) :** 287 ch.
Transmission : variation continue TTV. **Hydraulique :** pompe load sensing 160 L/min (210 L/min opt.).
Capacité de relevage : 11 000 kg. **Empattement :** 2 920 mm. **Poids moyen :** 10 200 kg. **PTAC :** 16 000 kg.



Le poids de service, sans masse additionnelle, de 10 t sur la bascule offre au 8280 TTV une charge utile de près de 6 t.



→ née de ray-grass lors d'un chantier d'ensilage afin d'apprécier la conduite de la bête attelée d'une remorque autochargeuse Krone ZX 470 GL de 47 m³.

Un paramétrage du bout des doigts

L'accès en cabine se fait aisément grâce à quatre larges marche-pieds, sécurisés par des poignées et un éclairage lors des travaux nocturnes. À bord, les commandes et l'agencement sont identiques à ceux des autres tracteurs Deutz-Fahr équipés de la TTV, avec des cwodes couleur et des pictogrammes compréhensibles. Je profite du trajet de l'exploitation à la concession pour reprendre mes marques avec cette transmission à variation continue. Pour la stratégie de

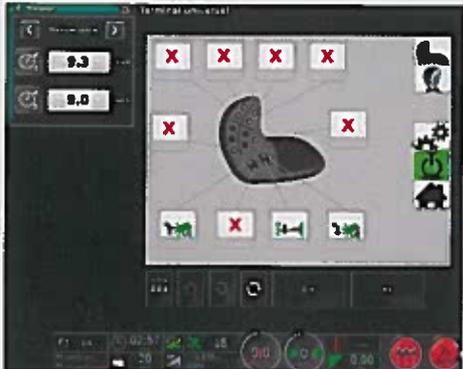


La compatibilité Isobus certifiée AEF multiplie les possibilités de travaux avec des outils attelés sans recourir à des boîtiers supplémentaires.

Un appui long sur la flèche arrière de l'inverseur au niveau du joystick du tracteur enclenche un frein moteur généré sur le module hydrostatique de la transmission TTV.



conduite, le 8280 démarre en mode « auto » par défaut. Aucun réglage n'est requis. Le superviseur de sous-régime – comprenez : la tolérance de chute de régime – gère l'optimisation, quelle que soit la charge, du ren-



Les fonctions AUX-N, proposées de série sur le Deutz-Fahr Série 8, facilitent la conduite entre le tracteur et la machine attelée.

dement entre le régime moteur et le rapport de la transmission. Arrivé à la concession, je recule vers la remorque ZX pour l'accrocher à l'attelage K80. Le démonstrateur de chez Krone m'assiste et adapte les bons raccords hydrauliques pour les connexions *power beyond*, puis règle la biellette de l'essieu directeur. Après avoir suivi la présentation à la ferme du tracteur et de la remorque, nous décidons de configurer certaines fonctions de la machine au tracteur. Une fois la prise Isobus normalisée connectée à l'arrière, le 8280 TTV reconnaît automatiquement l'outil compatible attelé. Deux possibilités s'offrent à moi depuis la barre des tâches située sur la gauche du terminal : générer des touches virtuelles sur la dalle tactile ou paramétrer physiquement les fonctions de la machine via les commandes du tracteur.

Au transport, attelé de l'autochargeuse Krone ZX 470 GL, le Deutz-Fahr 8280 TTV évolue à une vitesse lancée de 42 km/h au régime économique de 1300 tr/min.



J'opte pour la seconde option. Au niveau du joystick, je configure la montée et la descente du pick-up sur un premier bouton pilotant normalement un distributeur hydraulique. Sur un second, je règle la sortie et la rentrée des couteaux. Enfin, je dédie l'ouverture et la fermeture de la porte, ainsi que l'activation

du tapis pour la vidange sur le levier en croix. L'un des *finger tips* est programmé pour la face avant basculable de la caisse.

Un frein moteur sur la transmission

Arrivé au champ, j'active la prise de force puis, via les commandes programmées au

joystick, je gère les fonctions souhaitées, à l'image de l'activation des couteaux dans le rotor. J'abaisse ensuite le pick-up. Grâce à la connexion à signal de charge *power beyond*, l'autochargeuse puise l'huile nécessaire dans le tracteur. Après un aller-retour, je paramètre une vitesse cible à 9 km/h. Je pousse un peu le manche, en appuyant sur le bouton « Shift » derrière, pour atteindre 12 km/h au régulateur. Cette opération peut également s'effectuer en tournant la molette du joystick. Pour des raisons de temps, je n'ai malheureusement pas pu essayer la fonction TIM. Une fois la remorque pleine, je me dirige vers le silo de l'exploitation. Un parcours vallonné me permet de profiter de la souplesse de la transmission. Dans les descentes, l'appui sur l'inverseur en marche arrière – ce qui peut être troublant au premier abord – actionne un frein moteur au niveau de la transmission. C'est assez bluffant, car le système retient l'ensemble dans la descente et me permet de contenir l'inertie générée par le poids de l'ensilage avant même d'utiliser la pédale de frein. À la ferme, je recule dans le silo, aidé par une caméra, les rétroviseurs et l'essieu directeur. En quelques minutes, les 47 m³ d'herbe fraîchement coupée sont déchargés. Une fois la parcelle terminée, je vais donner un coup de main aux agriculteurs en train de récolter leur ray-grass avec une ensileuse d'un entrepreneur local. La remorque sert également de caisse à ensilage. Sur la route comme au champ, le 8280 TTV est à l'aise et offre un bon confort grâce à la suspension du pont avant combinée à celle de la cabine, montée sur deux amortisseurs pneumatiques. L'accessibilité aux fonctions Isobus en standard est un vrai plus, qui dispense d'intégrer un écran supplémentaire ou un joystick additionnel, rendant ce tracteur connecté encore plus polyvalent. 

TROIS CONCURRENTS DE LA CATÉGORIE

NEW HOLLAND T7.290 HD



Moteur : FPT Nef, 6 cyl., 6,7 L
Puissance maximale : 288 ch
Transmission : Auto Command
Poids à vide : 10 500 kg

JOHN DEERE 7R 270



Moteur : John Deere PowerTech, 6 cyl., 6,8 L
Puissance maximale : 297 ch
Transmission : AutoPower
Poids à vide : 11 400 kg

FENDT 828 VARIO



Moteur : Deutz AG, 6 cyl., 6,1 L
Puissance maximale : 287 ch
Transmission : Vario
Poids à vide : 9 520 kg

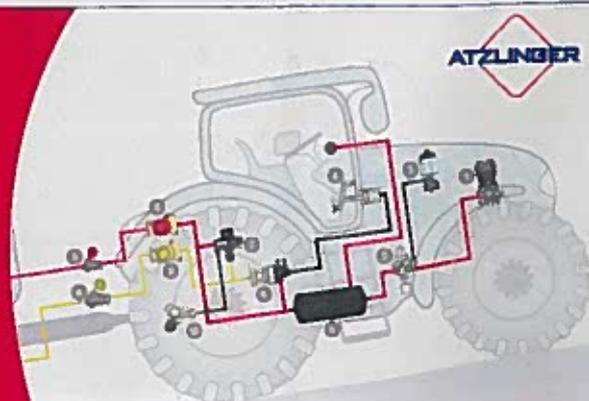
Freinage pneumatique

- ✓ Équipez votre tracteur d'un système de freinage pneumatique pour vos remorques
- ✓ Freinage efficace
- ✓ Intégration optimale

HB

Contactez-nous

01 64 70 51 41 - www.h-b.fr



UN MOTEUR BI-TURBO DEUTZ AG DE 287 CH



Le bloc de refroidissement compact dispose de vérins à gaz qui offrent une ouverture en portefeuille favorisant son entretien quotidien.



En cabine, le terminal iMonitor3 propose deux mémorisations de régime moteur activables ensuite depuis l'accoudoir, au pied du joystick.



L'accès à la batterie s'effectue sur le côté droit du tracteur via une borne positive installée dans les marche-pieds.

Le 8280, seul représentant de la Série 8 du tractoriste Deutz-Fahr, développe 287 ch de puissance maximale. À l'image de la Série 7, ce tracteur s'équipe d'un moteur Deutz AG de 6,1 L. Il se dote de deux turbocompresseurs afin d'augmenter, selon la marque, la plage de couple constant. Son bloc à six cylindres répond à la norme en vigueur Stage V grâce à une vanne EGR externe, à un catalyseur d'oxydation diesel (DOC) et à l'association de la réduction catalytique sélective SCR et d'un filtre à particules. Ce dernier ne requiert aucune régénération active. L'ouverture du capot monobloc donne un accès rapide au bloc de refroidissement et au filtre à air. Les radiateurs disposent d'une ouverture en portefeuille, assistée par vérins à gaz, facilitant leur accessibilité et leur nettoyage à l'air comprimé. Les interventions à

1000 heures d'intervalle, comme le remplacement des filtres à GNR, sur le côté gauche, et à huile, à droite, requièrent le démontage des carénages inférieurs latéraux à l'aide d'une clé. La jauge à huile du moteur est accessible sans ouvrir le capot. Le moteur puise son énergie dans un réservoir de 505 L de GNR, tandis que celui d'AdBlue totalise 35 L.

+ ON A AIMÉ

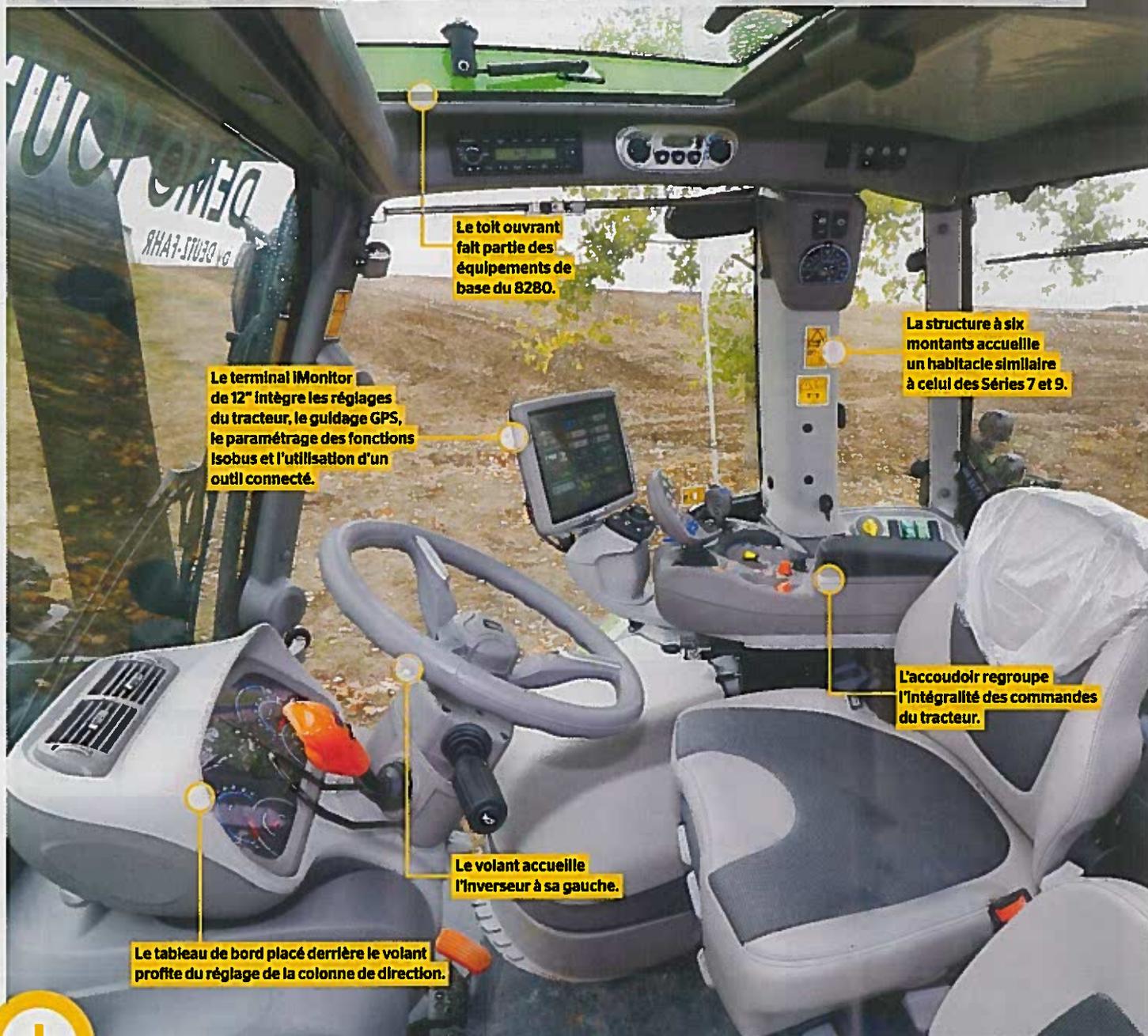
- L'absence de régénération active pour répondre à la norme Stage V.
- L'imposante capacité du réservoir de GNR, de plus de 500 L.

- ON A MOINS AIMÉ

- Le démontage de deux carénages à l'aide d'outils pour accéder à certains composants du moteur.
- Le filtre à air positionné devant le bloc de refroidissement.



PLEINE COMPATIBILITÉ ISOBUS DES COMMANDES



Le toit ouvrant fait partie des équipements de base du 8280.

Le terminal iMonitor de 12" intègre les réglages du tracteur, le guidage GPS, le paramétrage des fonctions Isobus et l'utilisation d'un outil connecté.

La structure à six montants accueille un habitacle similaire à celui des Séries 7 et 9.

L'accoudoir regroupe l'intégralité des commandes du tracteur.

Le volant accueille l'inverseur à sa gauche.

Le tableau de bord placé derrière le volant profite du réglage de la colonne de direction.



Les codes couleur utilisés depuis plus de 30 ans par le constructeur facilitent la compréhension rapide des commandes.



Un écran central intégré au tableau de bord apporte des informations sur le moteur, la transmission ou encore le régime de prise de force.



Le 8280 bénéficie d'un sélecteur de régime de prise de force électro-hydraulique, contre un système mécanique sur les Séries 6.

VARIATION CONTINUE MAISON



La transmission TTV et le freinage à disques secs sur le pont avant permettent au 8280 de rouler à 60 km/h (selon législation).



Le pont avant suspendu et la cabine reposant sur coussins d'air améliorent le confort de conduite sur route comme au champ.



À l'aide de deux molettes orange sur l'accoudoir, le chauffeur peut ajuster l'agressivité et la sensibilité de la transmission TTV.

Le Deutz-Fahr 8280 profite uniquement de la transmission à variation continue TTV. Cette dernière, de conception et de fabrication maison, intègre un module hydrostatique associé à deux trains épicycloïdaux. La TTV totalise deux gammes, dont le passage de l'une à l'autre s'opère automatiquement. À bord de la cabine, le chauffeur dispose de trois stratégies de conduite, dont le mode « Auto » par défaut au démarrage du tracteur. Le mode « Manuel » permet de dissocier l'accélération de l'avancement, tandis que le troisième mode PTO répond aux travaux à la prise de force. L'inversion du sens de marche se gère au joystick ou au volant. Celle-ci offre cinq réglages d'agressivité. Le conducteur dispose de deux vitesses cibles dont l'activation s'effectue depuis le joystick. Une molette permet

l'ajustement rapide de la valeur en cas de besoin, ou depuis le levier par deux actions simultanées : en avant + appui sur le bouton Shift situé derrière le levier. Le Deutz-Fahr 8280 profite, de série, d'un pont avant suspendu désactivable jusqu'à 30 km/h. Il reçoit trois régimes de prise de force, à savoir 540, 540 Eco et 1000 tr/min.



ON A AIMÉ

- Les informations de la transmission visibles au tableau de bord et sur le terminal.
- Le passage automatique entre les deux gammes.



ON A MOINS AIMÉ

- L'absence de stratégie de conduite au levier.
- L'absence de régime 1 000 tr/min Eco pour la prise de force arrière.

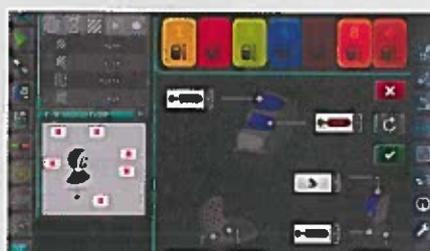
HUILE HYDRAULIQUE SÉPARÉE



Deux distributeurs disposent d'une capacité de transfert d'huile de 140 L/min, contre 100 L/min pour les trois autres.



Le relevage avant, d'une capacité de plus de 5 t, bénéficie d'un contrôle de position depuis le côté de l'accoudoir, via une molette dédiée.



La schématisation dans le terminal par des pictogrammes clairs facilite les diverses affectations des distributeurs hydrauliques.

Deutz-Fahr équipe le 8280 d'une pompe à débit variable délivrant 160 L/min ou, en option, 210 L/min. Celle-ci puise son huile dans un réservoir séparé de celui qui abreuve la transmission à variation continue et se dote d'un refroidisseur dédié. Le circuit dispose de 90 L d'huile exportables. De base, il se compose de cinq distributeurs à commandes électro-hydrauliques à double effet à l'arrière et de deux à l'avant, dont un réservé au relevage. Ce dernier dispose en cabine du contrôle de position à l'aide d'une molette sur le côté de l'accoudoir. En option, il peut accueillir en plus un deuxième distributeur à double effet à l'avant. Pour les distributeurs arrière, le chauffeur utilisera des *finger tips* ainsi qu'un levier en croix et deux commandes au joystick. L'affectation des commandes se personna-

lise depuis le terminal iMonitor. Le relevage arrière, de catégorie III, profite d'une capacité de levage de 11 t, contre 5,4 t pour le relevage avant. Ce dernier reçoit, en option, une prise de force au régime de 1000 ou 1000 Eco tr/min capable de passer 200 ch de puissance.



ON A AIMÉ

- Les cinq distributeurs à double effet et les prises *power beyond* de série.
- La personnalisation de l'affectation des distributeurs hydrauliques depuis le terminal.



ON A MOINS AIMÉ

- Le débit de 160 L/min proposé de série pouvant être limitant sur certains chantiers.
- L'absence de levier de décompression sur les distributeurs arrière.