

LA PRESSE EN PARLE.



Edition 2022



# La presse en parle

## Edition 2022

- 03 Performances DEUTZ-FAHR en augmentation
- 05 Ils continuent de faire parler d'eux.
- 15 Les nouveautés en bref.
- 22 Les essais journaliste
  - Série 5 (Stage V)
  - Série 6 TTV (Stage V)
  - Série 7 TTV (Stage V)
  - 8280 TTV

Nous sommes fiers de vous offrir «La presse en parle» édition 2022, reprenant les nombreux articles qui ont été consacrés aux tracteurs de notre marque tout au long de l'année dernière.

La qualité de nos produits n'est plus à prouver, depuis plus de 6ans, DEUTZ-FAHR est le constructeur ayant le plus grand nombre d'essais journaliste.

La presse est unanime :

Essayer un DEUTZ-FAHR, c'est l'adopter !

A vous de jouer !

Le renouvellement de notre gamme se poursuit en 2022, alors restez connecté car vous allez entendre parler de nous !

L'équipe DEUTZ-FAHR



Suivez-nous



DEUTZ-FAHR est une marque de SDF

# LE NOUVEAU 8280 TTV. #AlwaysOnTractor.



Vous êtes toujours prêt !  
Et vous attendez la même chose de votre tracteur.


DEUTZ-FAHR lance le nouveau 8280 TTV, votre outil de travail totalement connecté, puissant et fiable. Produit à l'usine DEUTZ-FAHR Land, à Lauingen, en Allemagne, le nouveau 8280 TTV offre les plus grandes innovations technologiques ainsi qu'une qualité et une performance "Made in Germany". Le moteur à double turbo avec 287 CH de puissance maximale, une vitesse de 60km/h associés à une prise de force frontale Dual Speed et à des freins à disques secs externes font du nouveau 8280 TTV un tracteur polyvalent. Il est équipé des dernières solutions digitales pour une précision et une qualité de travail optimales telles que le SDF Fleet Management et le SDF Guidance. La suspension du pont avant intelligente et adaptative, ainsi que la cabine suspendue pneumatique et climatisée, vous permettent de profiter d'un espace de travail des plus confortables.

Vous êtes toujours prêt à exceller dans votre travail, le nouveau 8280 TTV est votre **#AlwaysOnTractor**.

Découvrez le nouveau 8280 TTV sur [deutz-fahr.com](http://deutz-fahr.com) ou chez votre concessionnaire.

Suivez-nous sur :



DEUTZ-FAHR est une marque de  SDF



Découvrez l'appli myDEUTZ-FAHR :  
Votre tracteur, toujours dans la poche.



Téléchargez la maintenant !



## Same Deutz-Fahr

### PERFORMANCES DEUTZ-FAHR EN AUGMENTATION

La filiale française du groupe SDF conserve 7,7 points de part de marché en tracteurs standards et spécialisés. L'équipe se dit satisfaite du travail accompli en 2021, en particulier par son réseau de concessionnaires, et se veut optimiste. Elle compte poursuivre sur cette dynamique en 2022 en restant proche de ses clients.

#### Matériel Agricole : Comment s'est passée 2021 ?

**Same Deutz-Fahr :** Nous sommes satisfaits de notre année avec un résultat équivalent à celui de 2020, à savoir proche de 7,7 % de part de marché en tracteurs standards et spécialisés, toutes marques confondues. Nous avons réussi à consolider le travail mené depuis ces deux dernières années. À ce jour, nous avons renouvelé 90 % de notre gamme de tracteurs. Du côté de la distribution, notre réseau a joué le jeu dès le début de l'année en commercialisant tout d'abord leurs stocks de tracteurs répondant encore aux anciennes normes anti-pollution Stage IIIB et Stage IV. Durant les six premiers mois, nous surfions sur un très bon marché et sur une disponibilité des tracteurs Stage V à la sortie des chaînes de production. Pendant les six suivants, nous avons encaissé les contraintes que nous connaissons tous, à

savoir le manque de visibilité sur les composants. Si l'on entre plus en détail dans la répartition des parts de marché selon les marques, celle-ci se présente de la manière suivante : 5,4 % pour Deutz-Fahr, 1,7 % pour Same et 0,6 % pour Lamborghini. Nous sommes performants dans les domaines de l'élevage et de la polyculture. En grandes cultures, l'arrivée du Série 8 nous a permis de faire une percée non négligeable. Concernant les spécialisés VSF, nous nous réjouissons de notre maintien dans ce secteur avec 15,4 % de part de marché.

#### Quelles sont les perspectives pour 2022 ?

Nous souhaitons maintenir notre dynamisme sur l'année en cours et rester proches de nos clients finaux et de notre réseau. Pour les soutenir, nous allons accélérer autour de notre communication en utilisant divers supports,



David Prêt (à gauche), président de SDF France, et Marwan Bassil, directeur général adjoint, sont satisfaits de la stabilité du groupe sur le marché français en 2021.

#### Le tracteur Deutz-Fahr le plus vendu en 2021

6165  
(4 et 6 cyl., 164 ch)

#### La moissonneuse-batteuse Deutz-Fahr la plus vendue en 2021

C7206  
(6 secoueurs, 353 ch)

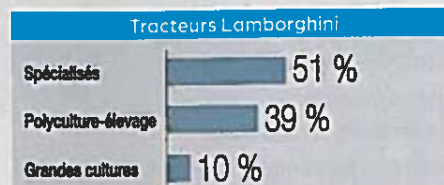
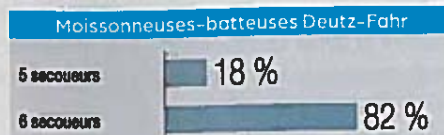
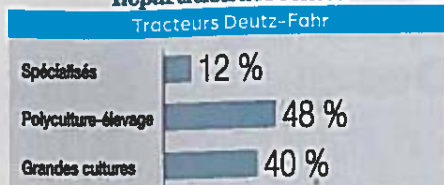
#### Les tracteurs Same les plus vendus en 2021

Dorado 100.4 CVT  
(4 cyl., 102 ch) et Frutteto  
80.4 Natural (4 cyl., 76 ch)

#### Le tracteur Lamborghini le plus vendu en 2021

Spire F 105 VRT  
(4 cyl., 105 ch)

#### Répartition des ventes



dont le #deutzfahrmer sur les réseaux sociaux, ou en organisant des rencontres terrain. Nous souhaitons véhiculer une image jeune et dynamique. Côté produits, la gamme sera complétée dès fin janvier par l'arrivée des tracteurs Série 6C sur le segment des 100-130 ch. Nous souhaitons garder le cap sur les petits tracteurs de 50 à 100 ch pour l'élevage, maintenir notre expertise en polyculture et pousser sur la forte puissance. Pour cette dernière, nous proposons de base, sur les tracteurs Série 6, 7, 8 et 9, la télémétrie avec la gestion de flotte, ainsi que l'isobus doté de toutes les fonctionnalités ouvertes et certifiées AEF. Enfin, notre gamme de spécialisés VSF bénéficie d'une conception et d'une fabrication 100 % maison du moteur, de la transmission – qu'elle soit mécanique ou à variation continue –, du pont arrière et de la suspension triangulaire à roues indépendantes.

#### Quel tracteur porte le plus les objectifs de la marque ?

Présenté en 2021 et disponible en 2022, le 6210 TTV devient le fer de lance de la gamme de tracteurs de forte puissance Deutz-Fahr. Pour l'élevage, nous misons beaucoup sur le lancement du 6C, un tracteur décliné avec une offre de trois transmissions : *powershift*, à variation continue TTV et notre dernière-née, une robotisée maison nommée « RV-Shift ».

■ Henri Etignard

ILS CONTINUENT  
DE FAIRE PARLER D'EUX.



## DEUTZ-FAHR. LES TRACTEURS 4E ET 5D KEYLINE PASSENT À LA STAGE V

Deutz-Fahr profitait du salon Innov-Agri pour dévoiler la génération « Stage V » de ses tracteurs des séries 4E et 5D



Deutz-Fahr 4E.

Deutz-Fahr 5D.

Keyline. Si tous partagent la même base mécanique, les premiers reçoivent un arceau et une canopy, homologuée Fops, quand les seconds bénéficient d'une cabine. Ces tracteurs sont motorisés par un bloc à trois cylindres FARMotion. Ils se déclinent en quatre niveaux de puissance : 70, 80, 90 et 100 ch. Les deux premiers intègrent seulement un filtre à particules (FAP) et les deux plus puissants embarquent, en plus, un système SCR utilisant de l'AdBlue. La conception simple repose sur une transmission mécanique ainsi que sur un circuit hydraulique à centre ouvert comptant des distributeurs à commande mécanique. Le relevage Easy Lift combine des butées haute et basse mécaniques, avec une commande de montée-descente électrique. **F.P.**

## DEUTZ-FAHR 4E Un tracteur abordable

L'entrée de gamme chez Deutz-Fahr est constituée de la série 4E qui comprend 3 modèles de plus de 65 ch sans cabine. Ils sont équipés d'un bloc-moteur maison Farmotion 3 cylindres de 2,89 l et délivrent 75, 88 ou 97 ch.

Ces tracteurs sont disponibles en deux et quatre roues motrices. Un

freinage hydraulique double ligne est proposé en option. La transmission repose sur une boîte mécanique synchronisée avec 15 rapports dans chaque sens de marche. L'hydraulique offre un débit maximum de 50 l/min et une capacité de relevage de 3,5 t. Un arceau rabattable est proposé.



## Deutz-Fahr 5G Sept modèles de 75 à 116 ch

L'offre décidément étendue de Deutz-Fahr dans cette catégorie de puissance comporte la série 5G qui compte sept modèles à elle seule. Les trois moins puissants sont motorisés maison par un Farmotion 3 cylindres de 2,89 litres. Les quatre autres le reçoivent dans sa version 4 cylindres de 3,85 litres.

Tous les modèles sont disponibles avec un vaste choix de transmissions, allant d'une 20 x 20 mécanique à une 60 x 60 semi-powershift à 3 rapports sous charge. Trois variants de toit sont proposés : un standard avec FOPS (protection contre les chutes d'objets), un autre en verre sans FOPS et un toit en polycarbonate qui cumule FOPS et visibilité en hauteur pour les travaux au chargeur frontal. Trois débits hydrauliques sont proposés, de 55 à 90 l/min.



Deutz-Fahr



Deutz-Fahr

## Deutz-Fahr 5G TB Plus de 100 ch sans cabine

Deux modèles sont proposés par Deutz-Fahr dans la série sans cabine 5G TB. Ils sont motorisés par un 4 cylindres Farmotion de 3,85 litres et développent 102 et 113 ch. La transmission semi-powershift offre de série 20 rapports dans chaque

sens de marche. En option, ces tracteurs peuvent compter 40 rapports en marche avant, et autant en marche arrière. Le relevage mécanique atteint une capacité de 4,5 t. Le relevage avant, en option, supporte 2,1 t. Le débit hydraulique du cir-

cuit à centre ouvert est de 55 l/min. La prise de force intègre les régimes 540 et 1 000 tr/min, ainsi que leurs versions Eco. Le système Stop & Go permet de s'arrêter et redémarrer avec la seule pédale de frein. La plateforme conducteur est suspendue.



## Deutz-Fahr 5D

### Trois ou quatre cylindres

Quatre modèles composent la série 5D de Deutz-Fahr. Ils sont tous motorisés par un bloc Farmotion. Deux reçoivent en version 3 cylindres de 2,89 l, pour des puissances de 75 ou 88 ch. Les deux autres l'ont en 4 cylindres pour 3,85 l et développent 88 ou 102 ch. En standard, ils sont équipés d'une transmission mécanique avec doubleur offrant 30 rapports en marche avant et 15 en arrière, avec un inverseur mécanique. En option, les tracteurs de cette série peuvent recevoir une transmission semi-powershift à trois rapports et un inverseur électrohydraulique.

## DEUTZ-FAHR 5D KEYLINE UNE SOLUTION ÉCONOMIQUE

Le 5D Keyline s'inscrit dans les modèles d'entrée de gamme du tractoriste allemand. Il ressemble au 4E, la solution à bas prix de cette catégorie de puissance, mais celui-ci possède une cabine. Trois modèles, de 75 à 97 ch, composent cette série motorisée par un 3 cylindres maison Farmotion de

2,89 litres. La transmission et l'inverseur sont mécaniques. En standard, ils sont équipés d'une boîte offrant 15 rapports dans chaque sens. Ce nombre peut être porté à 30 en marche avant. La pompe délivre un débit hydraulique de 50 l/min, et la capacité de relevage atteint 3 500 kg.



## DEUTZ-FAHR Les tracteurs 5D s'équipent de la variation continue TTV

Le tractoriste allemand Deutz Fahr étend son offre de tracteurs avec une nouvelle série, les 5D TTV. C'est une déclinaison des 5D, déjà présents chez le constructeur. La gamme comprend 5 modèles de 88 à 113 ch.

Le 5090 et le 5100 sont disponibles avec un moteur à 3 cylindres ou en version 4, avec un bloc de 4 cylindres. Les cylindrées de ces moteurs Farmotion sont respectivement de 2,9 et 3,9 l. Le 5110.4, muni du 4 cylindres, est un modèle supplémentaire, non proposé dans la gamme 5D classique.

Ces 5 tracteurs sont tous équipés de la transmission à variation continue TTV, développée en interne. Ces tracteurs

intègrent une prise de force avec 3 rapports, 540, 540 E et 1 000 tr/min. Le relevage arrière possède une capacité de levage de 4,31 t alors que le relevage avant, monté en option, lève 2,88 t.

La cabine à 4 montants des 5D TTV adopte un habitacle inspiré des modèles TTV supérieurs. Elle reçoit ainsi l'accoudoir MaxCom, avec un joystick multifonction et des distributeurs électrohydrauliques.

En option, ces tracteurs pourront être dotés du terminal iMonitor de 8 pouces et être compatibles avec l'Isobus.

Cette cabine est également équipée d'un système de filtration de catégorie 4 pour une utilisation avec un pulvérisateur.



DEUTZ-FAHR 5D TTV

## LE TRACTEUR COMPACT A TOUT D'UN GRAND

Avec la présentation en début d'année de sa série 5D TTV, Deutz-Fahr fait évoluer ses tracteurs compacts et spécialisés. Ces modèles accèdent désormais à la transmission à variation continue, mais aussi à de multiples équipements tels que l'isobus et le guidage. L'acquéreur pourra même choisir entre deux motorisations différentes en fonction de son utilisation.

Par Florentin Portail

### VOUS PRENDREZ BIEN UN QUATRIÈME CYLINDRE ?

La série 5D TTV de Deutz-Fahr se décline en trois puissances : 90, 100 et 110 ch. Les deux premières sont proposées, au choix, avec un moteur à trois cylindres de 2,9 L (respectivement 88 et 97 ch ECE R120 de puissance maximale) ou avec un quatre-cylindres de 3,8 L (88 et 102 ch ECE R120). Le 5110.4, pour sa part, reçoit d'emblée le plus gros des deux blocs, délivrant une puissance maximale de 113 ch ECE R120. Ces motorisations FARMotion, issues du groupe SDF, répondent à la norme antipollution Stage IIIB. Elles sont secondées pour cela par un catalyseur d'oxydation diesel (DOC) et par une vanne EGR. Faisant l'économie d'un système SCR, elles ne nécessitent donc pas d'AdBlue. Le réservoir de carburant embarque 95 L de GNR en standard et voit sa capacité grimper à 115 L en option.



Le constructeur propose deux motorisations, l'une offrant plus de nervosité, l'autre plus de couple pour la traction.



La prise de force avant, fournie en standard, tourne au régime de 1000 tr/min. L'optionnel relevage soulève 2880 kg.





Les Deutz-Fahr 5D TTV présentent un gabarit compact, mais un équipement digne des plus grands tracteurs de la marque.

## L'ENVIRONNEMENT EMPRUNTÉ AUX MODÈLES DE FORTE PUISSANCE

La cabine à quatre montants des 5D TTV propose un équipement doté de nombreuses technologies. L'accoudoir MaxCom intègre un joystick dédié à la gestion de la transmission. Celui-ci compte également les boutons correspondant aux mémorisations de vitesse, ainsi que des commandes de distributeurs hydrauliques. Le tableau de bord comprend l'écran InfoCentrePro, de 5", rassemblant les principales informations du tracteur. Le terminal optionnel iMonitor 3 peut également équiper les 5D TTV. Il permet d'accéder à différentes fonctionnalités telles que les réglages du tracteur, la gestion des tournières avec Comfortip, l'isobus, le guidage, la gestion des données, les caméras et la télémétrie. Les tracteurs sont prédisposés à la gestion TIM autorisant leur conduite autonome avec les outils compatibles. Ils accèdent à un système de filtration de catégorie 4.

## LA VARIATION CONTINUE MAISON



Avec son siège à suspension pneumatique et son accoudoir MaxCom, la cabine à quatre montants mise sur le confort.

Les Deutz-Fahr 5D TTV héritent de la transmission à variation continue développée et construite en interne par le groupe SDF. Celle-ci compte deux gammes et permet d'atteindre la vitesse maximale de 40 km/h au régime de 1 730 tr/min. Elle propose d'enregistrer deux vitesses cibles dans chacune des gammes. Trois stratégies de conduite sont disponibles : Auto, PDF et manuelle. La fonction PowerZero permet en outre d'immobiliser le tracteur sans débrayer. La prise de force, de son côté, offre trois régimes de rotation en standard : 540, 540 Eco et 1 000 tr/min. En option, cette troisième possibilité laisse place à un régime proportionnel à l'avancement. Le relevage dispose d'une force de levage de 4 310 kg dans sa version standard, contre 3 660 kg en déclinaison compacte. Son homologue à l'avant, optionnel, soulève pour sa part 2 880 kg. Enfin, le pont avant accède en option à une suspension, ainsi qu'à la correction de l'assiette vers l'avant et les côtés afin de garantir la stabilité du tracteur lors d'un freinage fort ou dans les courbes.



Le circuit hydraulique à centre fermé et signal de charge délivre 100 L/min et compte jusqu'à dix distributeurs arrière.

### 2 MOTEURS, 3 PUISSANCES, 5 TRACTEURS

Modèle	5090	5100	5090.4	5100.4	5110.4
Moteur	FARMotion, 3 cyl., 2,9 L, Stage IIIB		FARMotion, 4 cyl., 3,8 L, Stage IIIB		
Puissance maximale (ch ECE R120)	88	97	88	102	113
Transmission	Variation continue TTV, 2 gammes, 40 km/h à 1 730 tr/min				
Capacité du relevage arrière (kg)	4 310 (standard), 3 660 (compact)				
Capacité du relevage avant en option (kg)	2 880				
Empattement (mm)	2 141		2 271		



Le joystick principal gère la transmission ainsi que les distributeurs, et comporte des boutons programmables.



L'optionnelle suspension de pont avant corrige la plongée et le roulis du tracteur afin de garantir sa stabilité sur route.



Le capot compact et la cabine à quatre montants assurent une bonne visibilité au chauffeur. En plus de la variation continue, la série 5D TTV voit déborder un circuit hydraulique load-sensing, un freinage sur les quatre roues de série et la compatibilité Isobus.

**NOUVEAUTÉ**

## DEUTZ-FAHR 5D TTV

# Compacité et variation continue

La série 5D TTV comporte 5 modèles de 88 à 113 ch, équipés de technologies jusqu'ici absentes de cette catégorie de puissance chez Deutz-Fahr.

**L**a série 5D TTV complète de 5 modèles la gamme Deutz-Fahr. Deux sont équipés d'un bloc maison Farmotion de 3 cylindres et 2,89 l et affichent 88 et 97 ch. Les trois autres bénéficient aussi d'un Farmotion mais d'une cylindrée de 3,85 litres sur 4 cylindres. Ces derniers sont proposés avec des puissances de 88, 102 et 113 ch. La série marque l'arrivée chez le constructeur de la variation continue dans cette catégorie de puissance. Le tracteur

atteint ainsi 40 km/h à 1 730 tr/min. Côté sécurité, les freins sur les quatre roues sont de série. L'hydraulique est également revue avec un circuit load-sensing qui atteint un débit de 100 l/min. Le relevage offre une capacité de 4,3 t à l'arrière. Un relevage avant de 2,88 t est disponible en option.

### VISIBILITÉ TRAVAILLÉE

Le profil de ce tracteur est atypique en raison de la compacité de son capot. La

cabine à quatre montants vient renforcer la bonne visibilité pour le chauffeur. La combinaison du catalyseur d'oxydation et d'une vanne EGR dispense même les 5D TTV d'un filtre à particules. La cabine adopte l'accoudoir Max-Com, avec un joystick multifonction et des distributeurs électrohydrauliques. Le terminal iMonitor 8", compatible Isobus, est disponible en option, tout comme un système de filtration de catégorie 4 pour un usage en pulvérisation.

## DEUTZ-FAHR 6

### Un moteur Farmotion

Les modèles de la série 6 Agrottron correspondent à l'offre polyvalente et maniable de Deutz-Fahr. Les 6120 et 6130 sont dotés de moteurs Farmotion 4 cylindres de 3 849 cm<sup>3</sup> Stage 4. Le 6120 a une puissance de 116 ch pour 462 Nm de couple et le 6130 a un moteur de 126 ch pour 506 Nm. Le modèle 6130 qui complète la gamme est équipé d'un moteur Deutz de 3 620 cm<sup>3</sup> fournissant une puissance

nominale de 136 ch et atteignant 143 ch avec la surpuissance à 2 000 tr/min.

Deux systèmes hydrauliques sont proposés. L'un, mécanique à centre ouvert d'un débit de 90 l/min, et l'autre, électrohydraulique load-sensing d'un débit de 120 l/min. Pour les tâches quotidiennes avec un chargeur frontal, le série 6 conserve un profil compact avec un empattement de 2,55 m.

Dans cette série, deux boîtes



sont disponibles. En standard, les trois modèles reçoivent la semi-powershift mais

avant et arrière. La seconde possibilité est la transmission TTV à variation continue montant à 50 km/h.



### DEUTZ-FAHR 6.4

#### Un gros 4 cylindres allemand

Deutz-Fahr a équipé sa série 6.4 Agrottron d'un bloc Deutz AG 4 cylindres de 4 038 cm<sup>3</sup> lui permettant de proposer les modèles 6155.4, 6165.4, 6175.4 et le nouveau 6145.4. En termes de caractéristiques pures, les trois plus gros tracteurs développent respectivement une puissance nominale et un couple de 149 ch pour 663 Nm, 157 ch pour 699 Nm et 163 ch pour 699 Nm.

Concernant la transmission, le tractoriste propose en standard une boîte powershift 50 km/h comprenant 5 rapports répartis en 6 gammes pour la marche avant et 3 gammes pour la marche arrière. Plus haut de gamme, la boîte RCShift est une version robotisée de la semi-powershift, c'est-à-dire qu'il n'est plus nécessaire de débrayer pour passer les rapports mécaniques. La boîte à variation continue TTV est également proposée en option.

### DEUTZ-FAHR SÉRIE 6

#### Trois transmissions au choix

La version 6 cylindres, de la série 6 Deutz-Fahr, comprend 6 modèles de 156 à 212 ch. Tous sont motorisés par un bloc Deutz de 6,05 l.

En standard, les modèles reçoivent la transmission semi-powershift délivrant 30 rapports en marche avant, et 15 en arrière.

Pour plus de confort et aussi de manière à éviter d'utiliser la pédale d'embrayage pour les changements de rapports mécaniques, Deutz-Fahr propose la RCShift, une boîte robotisée qui délivre le même

nombre de rapports. Avec ces deux transmissions, le 6 est équipé d'un circuit hydraulique à centre ouvert qui peut devenir load-sensing, en option. Les agriculteurs qui recherchent davantage de confort opteront pour la variation continue TTV. Dans ce cas, le circuit hydraulique est load-sensing en standard et le débit de 120 ou 170 l/min, selon l'option choisie.

Les modèles semi-powershift et RC shift affichent une capacité de relevage de 9,7 t contre 9,2 t pour les TTV.



## DEUTZ-FAHR /

### Une gamme de tracteurs à tout faire

Avec la gamme 5D TTV, la tractoriste Deutz-Fahr a misé sur la polyvalence. Grâce à leurs nombreuses variantes, les modèles 5D TTV se montrent aussi à l'aise pour le travail en plein champ que dans les vergers ou les vignobles. Équipés de moteurs FARMotion 3 et 4 cylindres, conformes aux dernières normes anti pollution grâce à l'utilisation d'un catalyseur DOC (catalyseur d'oxydation diesel) et au système EGR (recirculation des gaz d'échappement). Ils sont dépourvus d'entretien et ne nécessitent pas l'utilisation d'AdBlue. La version 4 cylindres montée sur le modèle 5110.4 D TTV délivre une puissance maximale de 113 ch et un couple maximal de 435 Nm. La transmission à variation continue TTV assure le confort de conduite caractéristique des transmissions hydrostatiques.

Elle possède en même temps le rendement d'une transmission mécanique. La vitesse maximale de 40 km/h est atteinte à un régime moteur de seulement 1730 tr/min. À l'arrière,

on trouve pour la prise de force, les combinaisons 540, 540 ECO et 1000 tr/min de série. Les embouts de sortie sont interchangeables. En option, il est également possible d'obtenir un mode de fonctionnement de la prise de force synchronisé avec la boîte de vitesses.

Le contrôle électronique du relevage arrière est de série. Il comprend la fonction d'amortissement des oscillations induites par l'outil porté lors du transport. Disponible en version standard et compacte, il assure dans le premier cas une capacité de relevage maximale de 4 310 kg. Un relevage avant de 2 880 kg est également proposé en option. Pour répondre aux besoins des outils hydrauliques, la pompe Load Sensing fournit un débit culminant à 100 l/min. L'équipement

de série prévoit également une pompe supplémentaire de 42 l/min dédiée à la direction hydraulique, pour une entrée en action douce et progressive à tout moment, même lorsque le moteur tourne au ralenti.

#### PLACE AU CONFORT

Le poste de conduite est confortable. La structure de la cabine comprend seulement 4 montants qui favorisent la visibilité

extérieure. La climatisation est de série ainsi que la suspension sur silentblocs hydrauliques. Le siège du conducteur repose sur une suspension hydraulique. Le système de filtration de catégorie 4 protège les conducteurs lors des




LES FREINS SUR LES ROUES DES 5D TTV SONT DE SÉRIE, TOUT COMME LE FREIN DE STATIONNEMENT HYDRAULIQUE (HPB) ET LA FONCTION POWERZERO, PERMETTANT À L'OPÉRATEUR D'ARRÊTER LE TRACTEUR SUR DES PENTES RAIDES, SANS AVOIR À UTILISER LA PÉDALE DE FREIN

opérations de traitement des cultures. L'accoudoir ergonomique MaxCom se distingue également dans la cabine. Il peut être programmé avec trois boutons « Jolly Bouton » et une molette « JollyThumbwheel » pour une configuration personnalisée des fonctions. Grâce aux leviers « Fingertip » disposés en ligne, le conducteur peut gérer le relevage et des distributeurs supplémentaires avec un seul doigt. En outre, toutes les commandes sont identifiées par un code couleur facile à interpréter. Côté sécurité, la gamme 5D TTV se démarque de la concurrence : les freins sur les roues sont en effet de série, tout comme le frein de stationnement hydraulique (HPB) et la fonction PowerZero, permettant à l'opérateur d'arrêter le tracteur sur des pentes raides, sans avoir à utiliser la pédale de frein.



LA CABINE DES 5D TTV DE DEUTZ-FAHR MISE SUR LE CONFORT DE L'UTILISATEUR. L'ACCOUDOIR ERGONOMIQUE MAXCOM EST PROGRAMMABLE AVEC TROIS BOUTONS « JOLLY BOUTON » ET UNE MOLETTE « JOLLYTHUMBWHEEL ». LE CONDUCTEUR GÈRE LE RELEVAGE ET DES DISTRIBUTEURS SUPPLÉMENTAIRES AVEC UN SEUL DOIGT GRÂCE AUX LEVIERS « FINGERTIP » DISPOSÉS EN LIGNE.



Avec le nouveau 6145.4, Deutz-Fahr propose un tracteur polyvalent destiné aux éleveurs. Il est adapté à la pose d'un chargeur frontal.

**NOUVEAUTÉ**

## DEUTZ-FAHR 6145.4

# Un lien entre les séries 6 et 6.4

Le 6145.4 s'inscrit comme un complément de gamme en se positionnant entre le 6140 et le 6155.4.

**A**vec l'arrivée des moteurs Stage 5 TCD, Deutz-Fahr complète par le bas sa série 6.4 en ajoutant le 6145.4. Le bloc proposé est un 4 cylindres de 4,1 litres de cylindrée d'une puissance nominale de 144 ch et de 156 ch avec la surpuissance.

Le 6145.4 est doté d'un système hydraulique haute capacité de 120 l/min load-sensing et d'une pompe de direction additionnelle de 42 l/min. Le tracteur a une capacité de relevage de 9,7 tonnes.

Un amortisseur d'oscillations avec une course de 120 mm est inclus de série. Son pilotage électronique avec contrôle adaptatif gère automatiquement la suspension et est muni du contrôle anti-plongée et anticabrage.

### Une boîte robotisée

La boîte robotisée RCShift équipe ce tracteur. Elle se compose de 5 gammes et de 6 rapports, pour un total de 30 vitesses avant et seulement 15 arrière

car elle n'a que 3 gammes de 5 rapports dans ce sens.

### Une version pour chargeur

Une version du tracteur équipé du « ReadyKit » est disponible, avec par exemple le chargeur FZ.50 manœuvré par un joystick électronique monté d'usine. Le chargeur doté d'un parallélogramme monte à une hauteur de 4,2 m et peut soulever des charges jusqu'à 2750 kg.

# Nouveau Série 6C RVshift Redécouvrez ce qu'est la simplicité.




La toute nouvelle transmission RVshift vous permet de passer d'un travail à l'autre en appuyant simplement sur un bouton.

- 3 transmissions disponibles (Powershift, RVshift et TTV)
- Moteur DEUTZ 4-cyl Stage V, jusqu'à 143 Ch
- Cabine et pont avant suspendus
- Système hydraulique jusqu'à 120 l/mn LS
- SDF Smart Farming Solutions intégrés



Suivez-nous



DEUTZ-FAHR est une marque de  SDF



# LES NOUVEAUTÉS EN BREF



## DEUTZ-FAHR UN MOTEUR STAGE 5 POUR LES 5D KEYLINE

Deutz-Fahr fait évoluer sa série de tracteurs d'entrée de gamme 5D Keyline en lui offrant un nouveau moteur conforme à la norme antipollution Stage 5. Les quatre modèles, dont les puissances s'échelonnent de 65 à 102 ch, reçoivent un bloc Farmotion à trois cylindres. Les modèles 5070 et 5080 sont équipés d'un filtre à particules, tandis que les deux modèles plus puissants, les 5090 et 5100, sont également pourvus de la technologie SCR, en plus du filtre.

Tous les nouveaux modèles sont munis d'un inverseur mécanique. La boîte délivre, selon la configuration choisie, quinze rapports dans les deux sens de marche ou trente vitesses en



avant et quinze en arrière dans la version avec miniréducteur. Le relevage arrière peut soulever jusqu'à 3 500 kg. Le nouveau système EasyLift permet de lever ou baisser les bras par simple pression sur un bouton, bien que le contrôle soit mécanique.

LES NOUVEAUTÉS



## DEUTZ-FAHR Le Série 5 passe au Stage 5

Deutz-Fahr vient de dévoiler sa nouvelle mouture du tracteur d'élevage Série 5. L'offre est composée de cinq modèles couvrant une plage de 95 à 126 ch. La motorisation est assurée par des blocs Farmotion conformes à la norme antipollution Stage 5.

La transmission semi-powershift bénéficie de la fonction APS (Automatic Powershift) qui passe automatiquement les rapports sous charge en fonction de la sollicitation du moteur. Le chauffeur est en mesure d'affiner la sensibilité de l'APS grâce à un potentiomètre.

La prise de force dispose des quatre régimes (540/540E/1000/1000E) et est engagée par embrayage multidisque à bain d'huile à commande électrohydraulique. Sur ce tracteur, amené à évoluer dans les

bâtiments d'élevage et à réaliser de nombreuses manœuvres, l'intensité de l'inverseur est réglable, et la boîte se contrôle au frein grâce au dispositif Stop & Go. Une fonction de direction rapide SDD améliore la maniabilité.

Côté hydraulique, le Série 5 accueille jusqu'à huit prises arrière et peut être équipé d'un circuit load-sensing délivrant 90 l/min. La capacité maximale du relevage arrière à contrôle électronique est de 5 400 kg, avec la possibilité de monter, en option, un relevage avant de 2 100 kg.

Le Série 5 reçoit la cabine à quatre montants Top Vision montée sur hydro-silencieux. Jusqu'à douze phares de travail peuvent être installés. Un dispositif de transmission des données relie directement le tracteur au PC de l'exploitation.

## DOSSIER

### DEUTZ-FAHR SÉRIE 5 Un moteur Deutz

Dans cette catégorie de puissance chez Deutz-Fahr, la série 5 est la seule motorisée par Deutz. Il s'agit d'un bloc 4 cylindres de 3,62 litres. On dénombre trois modèles, de 110 à 127 ch. Différentes boîtes semi-powershift sont proposées. Elles offrent 20 à 60 rapports dans chaque sens de marche et bénéficient d'un inver-

seur électrohydraulique. Les quatre régimes de prise de force sont disponibles en standard.

La pompe hydraulique de 90 l/min anime le circuit à centre ouvert. Le relevage de ces tracteurs a une capacité de 6,6 t pour le plus puissant des trois et 5,4 t pour les autres. Le rayon de braquage est de 4,5 m.





TRACTEURS



AGENDA

- 1<sup>er</sup>-2 sept
- 2 sept
- 3-13 sept
- 7-9 sept
- 14-16 sept
- 22-24 sept
- 22-23 sept

Deux niveaux de transmission pour le 7250

NOUVELLES SÉRIES 5 ET 7 CHEZ DEUTZ-FAHR

La série 5 de tracteurs Deutz-Fahr en stage V comprend cinq modèles de 95 à 125 ch, en trois ou quatre cylindres. La transmission mécanique à cinq rapports offre au choix un inverseur synchronisé ou hydraulique (avec fonction Stop&Go) et deux ou trois rapports powershift. Ils bénéficient d'une nouvelle cabine, à quatre montants. L'hydraulique (hors direction) se décline en deux versions : pompe simple de 55 l/min ou double de 90 l/min avec gestion électronique.

Deutz-Fahr reconfigure d'autre part ses tracteurs de la Série 7 TTV. Elle comprend désormais ces deux modèles : 7250 tout court et 7250 HD. La différence : la version HD peut porter plus de charge et son relevage arrière lève plus. Points communs : la puissance maxi a été portée à 247 ch. La nouvelle transmission SDF TTV offre une vitesse maxi de 40, 50 ou 60 km/h, un stop actif, cinq niveaux de fluidité de l'inverseur. La hausse de capacité touche aussi les pneus : jusqu'à 2,05 m de diamètre et 900 mm de large. Le système hydraulique indépendant de celui de la transmission peut sortir jusqu'à 210 l/min. Les options de freinage double ligne comprennent une reconnaissance des remorques à frein hydraulique d'ancienne génération (Dual Mode).

DEUTZ-FAHR

MOTEUR STAGE V ET TRANSMISSION TTV SUR LA SÉRIE 7



Les tracteurs de la série 7 de Deutz-Fahr comptent actuellement deux modèles : le 7250 TTV et le 7250 TT HD. Tous deux affichent une puissance de 247 ch avec un nouveau moteur Deutz TCD de 6,1 l qui répond à la norme antipollution Stage V. Le constructeur a profité de cette évolution pour proposer en même temps sa transmission à variation continue TTV développée en interne. Avec leurs nouvelles caractéristiques, ces tracteurs atteignent 60 km/h à 1800 t/mn environ et 40 km/h à seulement 1200 tr/mn. Le couple transmis est de 1072 Nm. L'intervalle entre deux vidanges est de 1000 h pour le moteur et de 2000 h pour la transmission. Le 7250 TTV possède une capacité de relevage de 10 000 kg, alors que le 7250 TTV est à 11 100 kg. Tous deux sont équipés d'une pompe hydraulique de 160 l/mn de débit, remplaçable en option par un modèle fournissant 210 l/mn.

DEUTZ-FAHR

Les grandes batteuses à jour

Moissonneuse-batteuse.

Le Mercedes-Benz de 395 ch de la C 9300 est maintenant conforme au niveau d'émissions Stage V et la transmission hydrostatique est commandée électroniquement. Le flux de la paille (nouvelle hotte) a été optimisé, la trémie à grain (10 500 l) agrandie et la vitesse de déchargement augmentée d'un tiers. Dans la cabine, les commandes sont intégrées à l'accoudoir comme sur les tracteurs de la marque. L'écran est un tactile de huit pouces et, pour ses applications d'agriculture de précision (SDF Guidance), Deutz-Fahr a prévu un douze pouces qui affiche, entre autres, les images des quatre caméras de surveillance de l'environnement de la machine. Les barres de coupe de la moissonneuse-batteuse utilisent le système Schumacher et un train épicycloïdal sur des largeurs de 5,40 m à 9 m. Des barres Varicrop et dédiées au colza et tournesol sont disponibles.

LES TRACTEURS DE LA SÉRIE 5 PASSENT À LA STAGE V

Les tracteurs d'élevage Série 5 de Deutz-Fahr répondent à la norme antipollution Stage V en vigueur. La gamme se compose désormais de cinq modèles allant de 95 à 126 ch. Elle repose sur une motorisation maison signée FARMotion, avec les blocs 35 et 45, respectivement à trois et quatre cylindres, qui fournissent, selon le tractoriste, une puissance élevée et un couple constant dans une grande plage de régimes. L'offre de boîtes de vitesses s'articule autour de trois niveaux de transmission dotés de la fonction Stop&Go et s'équipe de série d'un inverseur hydraulique. L'APS (Automatic PowerShift) est en mesure de gérer le rapport powershift le mieux adapté aux conditions d'utilisation. En fonction du type de transmission, la Série 5 pourra opter pour une vitesse minimale inférieure à 300 m/h et un maximum de 40 km/h à régime moteur économique. La prise de force, engagée par un embrayage multidisque à bain d'huile et commande électrohydraulique, dispose de quatre régimes : 540, 540 Eco, 1 000 et 1 000 Eco. Deux circuits hydrauliques



sont disponibles, de 55 ou 90 L/min, pour alimenter jusqu'à quatre distributeurs arrière. La Série 5 reçoit la cabine TopVision à quatre montants associés à un toit vitré pour les utilisations au chargeur frontal. U.D.



## DEUTZ-FAHR La Série 6 TTV dévoilée

Deutz-Fahr poursuit le renouvellement de ses tracteurs à variation continue TTV avec la Série 6. L'offre comprend quatre modèles : 6190 TTV, 6210 TTV, 6230 TTV et 6230 TTV HD. Ils couvrent une plage de puissance de 192 à 230 ch. Leur moteur Deutz est conforme à la norme antipollution Stage 5. Comme chez leurs grands frères, la transmission TTV est désormais « maison ». Ces tracteurs sont réceptionnés pour 60 km/h. Cette vitesse est

atteinte à moins de 1 800 tr/min. Le circuit de lubrification de la transmission est indépendant de celui des asservissements hydrauliques.

Pour l'hydraulique, le constructeur propose différents circuits load-sensing, avec un débit pouvant atteindre 210 l/min sur le 6230 TTV HD. La capacité de relevage arrière atteint 10 tonnes, et il est possible de monter des stabilisateurs hydrauliques ou automatiques. La mise en position de transport des

bras inférieurs est proposée dans l'équipement standard. Le relevage avant présente une capacité de 5 450 kg.

Les tracteurs de la Série 6 reçoivent la même cabine MaxiVision 2 que celle des Séries 7 et 8. Ils bénéficient notamment d'un système de montage pour les consoles de commande supplémentaires, et d'un siège pneumatique pivotant. Ils peuvent recevoir les systèmes d'autoguidage et de télémétrie, ainsi que la prédisposition TIM.

### DEUTZ-FAHR

## Les gros 6 TTV changent de transmission

► Deutz-Fahr poursuit le renouvellement de ses gammes de tracteurs à transmission à variation continue de forte puissance avec les 6 TTV. Les 6205 TTV et 6215 TTV disparaissent du catalogue, ZF ayant arrêté de produire la transmission S-Matic, laissant place aux 6190 TTV, 6210 TTV, 6230 TTV et 6230 TTV HD. D'une puissance de 192 à 230 ch, ces quatre tracteurs logent désormais, comme les 7 TTV et 8 TTV, une transmission à variation continue maison. Le 6230 TTV HD reçoit la même transmission que le 7250 TTV, baptisé Compound T7560. Les 6210 TTV et 6230 TTV logent une version un peu plus petite de cette transmission, tandis que le 6190 TTV intègre une autre déclinaison réduite de la transmission maison. Tous ces tracteurs atteignent 60 km/h autour de 1800 tr/min et 40 km/h autour de 1200 tr/min. Côté hydraulique, ils accèdent en



option à un circuit hydraulique load sensing délivrant 160 ou 210 l/min (sur le 6230 TTV HD). Le relevage affiche une capacité de 9,2 t (10 t sur le 6230 TTV HD) à l'arrière et 5,45 t à l'avant, pour une charge utile qui passe à 14,5 t, voire 15,5 t sur le 6230 TTV HD. Ces tracteurs reprennent le poste de conduite MaxiVision 2 de leurs grands frères, avec le siège pivotant de 23 degrés, ainsi que 23 optiques à leds. Sur le plan de l'entretien, l'intervalle de vidange moteur passe à 1000 h et celui d'huile de transmission et d'huile hydraulique à 2 000 h.

**MODÈLE** 6190 TTV, 6210 TTV, 6230 TTV et 6230 TTV HD  
**PUISSANCE MAXI** 192, 216, 230, 230 ch

Cette nouvelle série dispose d'une prédisposition Isobus TIM, d'un pack de gestion de données, de la télémétrie Fleet Management (la première année) et accède à l'autoguidage, y compris le demitour automatique Auto-Turn. Ces tracteurs peuvent recevoir un freinage double ligne hydraulique ou pneumatique. Les trois plus gros profitent en option de freins à disque à sec sur le pont avant. L. V.

USSIR GRANDES CULTURES

PHOTOS : POTTINGER ; HORSCH ; DEUTZ-FAHR

**DEUTZ-FAHR /****Quatre nouveaux modèles pour la série 6**

Quatre nouveaux modèles, le 6190 TTV, le 6210 TTV, le 6230 TTV et le 6230 TTV HD, viennent enrichir la Série 6 de Deutz Fahr. Développée et produite à Lauingen, en Allemagne, cette nouvelle génération offre davantage de confort à l'opérateur, une meilleure consommation de carburant et des coûts d'entretien réduits. Elle est équipée de la dernière génération de moteurs Deutz 6 cylindres, dont la puissance va de 192 chevaux sur le 6190 TTV à 230 ch sur le 6230 TTV. Ces trac-




teurs peuvent rouler à 60 km/h; cette vitesse est atteinte en maintenant le régime moteur à moins de 1800 tr/min (40 km/h à moins de 1200 tr/min), ce qui réduit considérablement la consommation de carburant mais aussi le bruit et l'usure. Les caractéristiques optimisées du moteur permettent d'atteindre un couple maximal de 970 Nm. La nouvelle Série 6 offre un large choix de configurations hydrauliques. Le système hydraulique CleanOil est indépendant du circuit de lubrification de la transmission, garantissant une longue durée de vie. Des systèmes Load Sensing sont disponibles avec différents débits allant jusqu'à 210 l/min (modèle 6230 TTV HD). Le relevage avant bénéficie d'une capacité de 5 450 kg et le relevage arrière peut soulever jusqu'à 10 000 kg. Des stabilisateurs inférieurs hydrauliques ou automatiques peuvent être montés. Deux types de chargeurs peuvent être montés d'usine en fonction des attentes de l'utilisateur. Enfin, ils embarquent les derniers systèmes d'autoguidage et de télémétrie et sont compatibles avec le protocole TIM, assurant une communication bidirectionnelle entre le tracteur et l'outil. Grâce à l'iMonitor3, le conducteur gère toutes les fonctions de la machine.



## DEUTZ-FAHR. LA SÉRIE 7 FAIT PEAU NEUVE

La Série 7 TTV du constructeur allemand Deutz-Fahr fait peau neuve. Elle comprend désormais un seul modèle, le 7250 TTV, décliné en deux versions : « normale » et « HD ». Son capot redessiné et plus fuselé, associé à la cabine surélevée, assure une bonne visibilité générale. Ce tracteur offre, selon le constructeur, davantage de confort et une force de traction supérieure. Sous le capot prend place un bloc à six cylindres, fourni par Deutz AG, de 6,1 L délivrant jusqu'à 247 ch et générant un couple maximum de 1 072 Nm. Ce moteur répond à la norme Stage V. Il entraîne une transmission

à variation continue SDF TTV, de conception maison de dernière génération qui s'inspire de celle de son grand frère, le Série 8. La SDF TTV combine deux unités hydrostatiques associées à des composants mécaniques. Selon Deutz-Fahr, sa cinématique garantit un flux de puissance mécanique élevé, à basse comme à haute vitesse. Cette transmission permet de rouler à 60 km/h à moins de 1 800 tr/min et à 40 km/h à moins de 1 200 tr/min. Le circuit hydraulique à signal de charge *load sensing*, indépendant du circuit de lubrification de la transmission, offre un débit maximal de 210 L/min. La capacité d'huile exportable disponible est portée à 90 L. Le relevage arrière enregistre une capacité de 10 000 kg (11 100 kg pour la version HD), et il est possible de monter des stabilisateurs inférieurs hydrauliques ou automatiques. Des pneus arrière de plus grand diamètre, atteignant 2,05 m, sont désormais disponibles sur cette nouvelle Série 7. La charge utile a été augmentée à 6,5 t. Le poids total autorisé en charge est passé à 15,5 t, et même à 16 t sur la version 7250 HD. La cabine repose sur une suspension pneumatique. À bord, la fonction Auto-Turn permet au tracteur de tourner automatiquement en fourrière, sans intervention de l'opérateur. Le terminal iMonitor3 assure le contrôle de toutes les fonctions des tracteurs Série 7 et autorise également la visualisation des écrans virtuels Isobus. Ce dernier permet l'échange de données avec Agrirouter. Le 7250 TTV se distingue également par un intervalle de vidange d'huile moteur porté à 1 000 heures et à 2 000 heures pour la transmission.  H.E.



## Deutz-Fahr Série 7 Exclusivement en variation continue

La série 7, de Deutz-Fahr, est bien connue des amateurs de salons et des foires agricoles car elle est très souvent exposée, vêtue de sa livrée noire. Cette dernière est synonyme de finition Warrior, qui comprend, en plus d'aménagements comme un éclairage à led complet, un siège confort haut de gamme et la climatisation automatique. Les puristes peuvent désormais accéder aux équipements Warrior tout en conservant la couleur verte d'origine. En revanche, il n'est pas possible d'obtenir un 7 classique en noir. La série comprend deux modèles de 226 et 246 ch, tous deux motorisés par un Deutz de 6,06 l. Côté transmission, seule la boîte à variation continue est disponible, comme sur les séries 8 et 9. Le circuit hydraulique *load-sensing* est alimenté par une pompe de 120 ou 160 l/min.



## La série 8 débarque avec le 8280 TTV

Le nouveau 8280 TTV est fabriqué dans l'usine Deutz-Fahr Land à Lauingen, en Allemagne. Ce nouveau tracteur complète la gamme forte puissance du constructeur allemand.

Le 8280 TTV est équipé d'un moteur 6 cylindres Deutz, biturbo, 6,1 litres, Stage V, d'une puissance maximale allant jusqu'à 287 ch et d'un couple maximal impressionnant de 1 226 Nm. Il est conçu pour offrir d'excellentes performances : le système bi-turbo et CommonRail à 2 000 bars assurent une puissance et un couple beaucoup plus réactifs.

Le Powertrain est le résultat d'une longue expérience et de nombreuses années de recherche par la R&D du groupe SDF. Il comprend la nouvelle transmission à variation continue SDF T7780. Une transmission à variation continue à plusieurs gammes a été associée à une unité d'embrayage et à deux

unités hydrostatiques pour créer une nouvelle transmission composite (Concept adaptatif) offrant des performances inégalées en matière de gestion du flux de puissance, de rendement et de force de traction.

Le 8280 TTV offre des performances dynamiques et une accélération étonnante (jusqu'à 60 km/h), une décélération progressive et une réactivité ultrarapide aux variations de charge.

En matière d'équipements, le nouveau 8280 TTV est bien pourvu : freins à disques secs avant, PDF avant à deux régimes, trois régimes de PDF arrière, système hydraulique « CleanOil » de 160 l/min LS, relevage arrière d'une capacité de 11 000 kg et une charge admissible élevée (16 tonnes), garantissent polyvalence et performances inégalées. Le 8280 TTV a été développé pour des montes de pneus allant jusqu'à 2,05 m de diamètre.

## DOSSIER

### DEUTZ-FAHR SÉRIE 9

## Jusqu'à 336 ch de puissance maximale

Les tracteurs de la série 9 sont les plus puissants proposés par Deutz-Fahr. L'offre se compose de 3 modèles : le 9290 TTV, le 9310 TTV et le 9340 TTV. Tous sont motorisés par le bloc Deutz de 7,8 l. Ils affichent des puissances maximales respectives de 296, 312 et 336 ch.

La série 9 est disponible uniquement en TTV, c'est-à-dire avec la transmission à varia-

tion continue. Cette dernière est développée par ZF.

La capacité du relevage arrière est de 12 t, alors que celle du relevage avant est de 6 t. En standard, le débit hydraulique est assuré par une pompe de 160 l/min. Ce débit est porté à 210 l/min en option. La série 9 est équipée de 4 distributeurs hydrauliques de série. En option, leur nombre peut être porté à 8.



Cécile FANALU

L'empattement de ces tracteurs est de 3,13 m. Leur poids est de 11,8 t et leur PTAC de 18 t.

Le 9340 est décliné dans une série spéciale Warrior. Il peut

alors recevoir une livrée noire brillante. Il comprend également une liste d'équipements comme le siège confort, une climatisation auto ou encore un éclairage led.

# LES ESSAIS JOURNALISTES



DEUTZ-FAHR

## DU NOUVEAU POUR LA SÉRIE 5 QUI PASSE AU STAGE V



La nouvelle gamme Deutz-Fahr Série 5 comprend cinq modèles aux puissances allant de 95 à 126 chevaux, articulés sur trois niveaux de transmission. La transmission modulaire contribue à faire de la Série 5 un tracteur polyvalent à même d'exécuter tout type de travail. La nouvelle fonction APS (Automatic PowerShift) est en mesure de gérer le rapport powershift le plus adapté aux conditions d'utilisation en toute autonomie pour optimiser les performances de la machine. L'opérateur garde la faculté d'intervenir sur un potentiomètre pour affiner, selon les besoins, la gestion de l'APS.

Le système hydraulique, notamment, dispose d'un maximum de huit voies arrière et peut être équipé d'un système de 90 l/min « SurDemande ». La nouvelle Série 5 Deutz-Fahr peut être équipée d'un relevage arrière entièrement électronique, en mesure de réagir avec une rapidité et une précision accrues pendant les opérations, et équipé d'un système d'amortissement des vibrations et d'engagement automatique de la prise de force. La capacité maximale du relevage est de 5 400 kg et un relevage avant d'une capacité de 2 100 kg peut aussi être installé sur demande. Le frein de stationnement hydraulique HPB garantit en permanence un stationnement sûr, même sur pentes prononcées et en présence de charges lourdes, augmentant la capacité de freinage jusqu'à 250% par rapport à un système traditionnel. En outre, cette solution innovante réduit également la perte de puissance de 1,5 kW (environ 2 ch), d'où l'utilisation efficace et l'économie de carburant. Un dispositif moderne de transmission des données relie directement le tracteur à l'exploitation agricole pour un

nouveau monde numérique SDF Smart Farming Solutions qui simplifie les procédures de suivi et de collecte des données, pour faciliter les phases ultérieures de prise de décision. Le module CTM permet de connaître, en temps réel et depuis le confort du bureau, les données relatives aux performances des machines au travail, en fournissant des informations précises sur leur position, la consommation de carburant, la vitesse moyenne et les heures de service, ainsi que les éventuels codes d'erreur et/ou d'alarme.

La structure à quatre montants de la cabine permet l'adoption de grandes surfaces vitrées pour une visibilité à 360° et les innovants hydro-silentbloks sur lesquels elle est montée augmentent le confort quel que soit le travail. Pour un éclairage parfait de nuit, jusqu'à 12 phares de travail peuvent être installés sur le toit de nouvelle conception. En outre, les montants de la cabine et le nouveau capot avant peuvent accueillir des phares de travail supplémentaires. Tous sont disponibles avec la technologie à led.

La prise de force dispose des quatre régimes (540, 540E, 1 000, 1 000E) et est engagée par embrayage multidisque à bain d'huile à commande électrohydraulique. La prise de force proportionnelle à l'avancement et son arbre de sortie indépendant outre la prise de force avant de 1 000 tr/min sont autant de preuves de la polyvalence de la nouvelle Série 5.

Tracteur conçu pour l'élevage, la nouvelle Série 5 se doit d'être maniable, même avec un chargeur frontal : grand angle de braquage du pont avant, modulation d'intensité de l'inverseur, système Stop&Go et fonction de direction rapide.

SÉRIE 5 DEUTZ-FAHR

**NOUVEAU MOTEUR ET NOUVELLE**

*Deutz-Fahr change la motorisation de sa série 5 pour respecter les normes d'émissions stage V. Il profite de cette évolution pour la restyler et la remettre au goût du jour. Nous retrouvons notamment les dernières innovations proposées sur les autres gammes.*

Cette nouvelle version confirme ses aptitudes au travail en élevage. Elle s'inspire largement des derniers lancements du constructeur allemand. Ainsi, cette série reprend la cabine TopVision déjà présentée sur les nouveaux modèles. Sa structure à quatre montants permet l'adoption de grandes surfaces vitrées pour une visibilité à 360°. Les innovants « hydro-silentblocs » sur lesquels elle est posée augmentent le confort du chauffeur, quelle que soit la nature du travail à effectuer. La colonne de direction entièrement réglable, le siège à suspension pneumatique réglable, le siège passager rabattable, le toit ouvrant

à haute visibilité, le puissant système de climatisation à dix bouches d'aération, la radio DAB (radio numérique terrestre) avec Bluetooth, les prises USB démontrent que le confort des opérateurs n'a pas été oublié. Sur le plan de la motorisation, exit les moteurs Deutz-Fahr 3.6 Stage 4 de la précédente version, place aux FARMotion 35 et 45. Désormais, la nouvelle Série 5 intègre cinq modèles d'une puissance comprise entre 95 et 126 chevaux. En 2018, la gamme comprenait trois modèles allant de 110 à 126 ch. En 2021, l'utilisateur peut choisir d'équiper son tracteur

d'un inverseur hydraulique avec fonction *Stop & Go*. D'ailleurs, le constructeur propose un grand choix d'options permettant de répondre au plus près aux attentes des éleveurs.

**POLYVALENCE**

Un bon tracteur d'élevage est avant tout polyvalent. La transmission modulaire de cette nouvelle série apporte une réponse concrète à cet objectif. Ainsi, la nouvelle fonction APS (Automatic PowerShift) est en mesure de gérer le rapport powershift le plus adapté aux conditions d'utilisation. L'opérateur garde toutefois la faculté d'intervenir sur un potentiomètre pour affiner ce réglage selon ses besoins. La prise de force arrière dispose de quatre régimes (540/540E/1 000/1 000E) et est engagée par embrayage multidisques à bain d'huile et à commande électrohydraulique. À l'avant, la prise de force tourne à la vitesse de 1 000 tr/min. La gamme de vitesses offerte par la série 5, en fonction du



LA NOUVELLE SÉRIE 5 RESTE TAILLÉE POUR LE TRAVAIL EN ÉLEVAGE



# ES OPTIONS

type de transmission, oscille entre 300 m/h (pour un travail ultra-lent), jusqu'à 40 km/h maximum avec un régime moteur économique.

## MANIABILITÉ

Cette particularité, associée au grand-

capacité maximale de relevage est de 5 400 kg. L'acheteur peut doter son tracteur d'un relevage avant de 2 100 kg.

En matière de sécurité, le frein de stationnement hydraulique HPB garantit en permanence un stationnement



angle de braquage du pont avant, au système Stop & Go et à la fonction de direction rapide, contribue à renforcer la maniabilité de la Série 5. Ces caractéristiques en font des atouts non négligeables pour un travail au chargeur précis et rapide.

Côté hydraulique, l'éleveur peut choisir un système de huit voies arrière ainsi qu'une pompe assurant un débit de 90 l/min. Le relevage arrière est géré électroniquement. Il est donc en mesure de réagir avec une rapidité et une précision accrues. La

sûr, et ce, même sur des pentes prononcées et en présence de charges lourdes. Selon le constructeur, ce dispositif améliore la capacité de freinage jusqu'à 250 % par rapport à un système traditionnel. En outre, cette solution innovante réduit également la perte de puissance de 1,5 kW (environ 2 ch), d'où une utilisation efficace, doublée d'une économie de carburant.

## NOUVELLES TECHNOLOGIES

Bien entendu, les nouvelles technologies ne sont pas oubliées avec le



LA CABINE TOPVISION ASSURE UNE BONNE VISIBILITÉ POUR L'OPÉRATEUR.

« SDF (Smart Farming Solutions) » qui simplifie les procédures de suivi et de collecte des données, pour faciliter les prises de décision ultérieures. Le module CTM permet de connaître, en temps réel et depuis le confort du bureau, les données relatives aux performances des machines au travail. Il fournit des informations précises sur leur position, la consommation de carburant, la vitesse moyenne et les heures de service, ainsi que les éventuels codes d'erreur et/ou d'alarme. Pour un éclairage de nuit, jusqu'à douze phares de travail peuvent être installés sur le toit. En outre, les montants de la cabine et le nouveau capot avant peuvent accueillir des phares de travail supplémentaires. Tous sont disponibles avec la technologie à LED. 🌟

ELD

## DEUTZ-FAHR

## LES TRACTEURS SÉRIE 6 TTV MONTENT EN PUISSANCE

La Série 6 de Deutz-Fahr monte en puissance. La gamme se compose de quatre modèles : les 6190 TTV, 6210 TTV, 6230 TTV et 6230 TTV HD. Ceux-ci s'équipent du moteur Deutz AG à six cylindres de 6,1 L de cylindrée. D'une puissance maximale allant de 192 à 230 ch, ils délivrent jusqu'à 970 Nm de couple. La transmission TTV est en mesure d'atteindre 60 km/h à un régime moteur économique de 1 800 tr/min, voire 40 km/h à moins de 1 200 tr/min, réduisant ainsi la consommation de carburant, le niveau sonore et l'usure du moteur. L'huile de la transmission est séparée du réservoir hydraulique. La pompe à plateau, dotée d'un circuit *load sensing*, décline différents débits allant jusqu'à 210 L/min. Pour les tâches les plus exigeantes, jusqu'à 90 L d'huile sont exportables. Le relevage arrière, atteignant 10 t de force de levage, dispose en option de stabilisateurs inférieurs hydrauliques. Le relevage avant, d'une capacité de 5 450 kg, s'associe facilement à la prise de force DualSpeed pour une utilisation en 1 000/1 000 Eco. Au choix à la commande, le constructeur propose soit un freinage hydraulique à double ligne soit un freinage pneumatique. Les tracteurs Série 6 se dotent d'un frein moteur au niveau du ventilateur E-Visco aidant au ralentissement de l'ensemble tracteur-outil. Pour plus de sécurité, les modèles 6210 TTV et 6230 TTV HD

s'équipent, en option, de freins avant à disques à sec. Deutz-Fahr a par ailleurs augmenté à 14,5 t le poids total autorisé en charge (PTAC) des Série 6, lequel atteint même 15,5 t sur le 6230 TTV en version HD. Les quatre modèles déclinent dorénavant l'agencement intérieur des cabines MaxiVision 2 présentes sur les Série 7 et Série 8, à l'image de l'accoudoir multifonction, de son joystick et du terminal iMonitor 3 tactile, de 12". L'habitacle intègre également le système de climatisation active, le siège à suspension pneumatique pivotable jusqu'à 23° ainsi qu'un support autorisant le montage de moniteurs supplémentaires. De nombreuses aides à la conduite complètent cette gamme, comme la télémétrie SDF Fleet, la fonctionnalité Isobus TIM ou encore les fonctions Auto-Turn (gestion automatique des fourrières) et Xtend (partage de l'écran du terminal sur une tablette externe). U.D.



4 nouveaux modèles avec le même talent : Rendement et souplesse élevés avec la nouvelle transmission TTV.

## Nouveaux Séries 6 TTV

# Notre équipe s'agrandit pour relever tous les défis.




### 6190 TTV - 6210 TTV - 6230 TTV - 6230 TTV HD

- Moteur DEUTZ 6 cylindres disponibles de 192 Ch à 230 Ch avec jusqu'à 970 Nm
- Nouvelle transmission TTV avec en option une vitesse maximale de 60 km/h
- Capacité de relevage jusqu'à 10 T
- Débit hydraulique jusqu'à 210 l/min
- Charge utile jusqu'à 6 T
- SDF Smart Farming Solutions intégrées



Suivez-nous



DEUTZ-FAHR est une marque de  SDF



**DEUTZ-FAHR 7250 TTV WARRIOR****UN GUERRIER  
MATURE**

La finition  
Warrior avec  
sa robe noire met  
en évidence le  
design travaillé  
des modèles  
de la série 7.



**Moteur** : Deutz AG TCD, 6 cyl., 6,1 L. **Puissance maximale annoncée (ECE R120)** : 246 ch.

**Transmission** : variation continue ZF S-Matic. **Empattement** : 2868 mm.

**Hydraulique** : load sensing, 160 L/min. **Poids à vide** : 8980 kg.

Lancée en 2016, la deuxième génération de la série 7 de Deutz-Fahr a profité il y a quelques mois de la mise à jour de son moteur pour passer à la Stage V. J'ai pu prendre en main un modèle 7250 TTV de 246 ch, en finition Warrior, dans les plaines de la Beauce. Les quelques heures à son volant ont été l'occasion de le voir à l'œuvre au transport et lors de travaux de déchaumage.

**A**vec son design acéré et sa couleur noir brillant spécifique, le Deutz-Fahr 7250 TTV Warrior attire les regards. Assemblé dans l'usine allemande de Lauingen, ce tracteur de 246 ch est le plus puissant des deux modèles de la série 7. J'ai pris la direction de la Beauce pour trouver un terrain propice à l'essai de ce modèle de grande culture. Le rendez-vous est donné à Autruy-sur-Juine, dans le Loiret, non loin du site du salon Innov-Agri, sur l'exploitation céréalière de Jacky Brosse. Au programme : présentation du tracteur par le chef produit, passage au banc de puissance, parcours routier et déchaumage. Après un rapide tour sur la route pour faire chauffer la mécanique, la bête se prépare à gonfler les muscles lors de son passage au banc. Son six-cylindres Deutz AG de 6,1 L révèle une puissance maximale de 226 ch OCDE à la prise de force. La mesure de puissance est l'occasion de vérifier le niveau sonore en cabine. Ce dernier se révèle très correct, avec des valeurs dans la moyenne de la catégorie, compte tenu, surtout, de l'ancienneté de l'habitacle. Un tour du propriétaire permet de mettre en évidence l'absence de lacunes importantes sur le tracteur. Les différents accès aux éléments d'entretien ne présentent pas d'obstacles particuliers. Le filtre à air et les échangeurs placés à l'avant du compartiment moteur se révèlent aisément accessibles. La vérification de la jauge de niveau d'huile ne nécessitant pas l'ouverture des capots s'avère facilitée. Après ces constats, direction la cabine pour atteler la remorque utilisée pour le parcours routier. Malgré ses nombreux écrans et son joystick facile à prendre en main, l'habitacle cache difficilement le poids des années avec, en particulier, une impression d'espace limité. La visibilité sur le pignon n'est pas un point fort du tracteur, comme souvent sur les modèles de cette puissance. Le constructeur a fait le choix d'utiliser des codes couleur pour repérer les différentes touches présentes sur l'accoudoir ou le panneau latéral. Cette conception facilite la prise en main du tracteur, surtout pour le non-initié à la marque que je suis. Le siège en cuir, chauffé et ventilé, apparaît confortable. Le terminal →

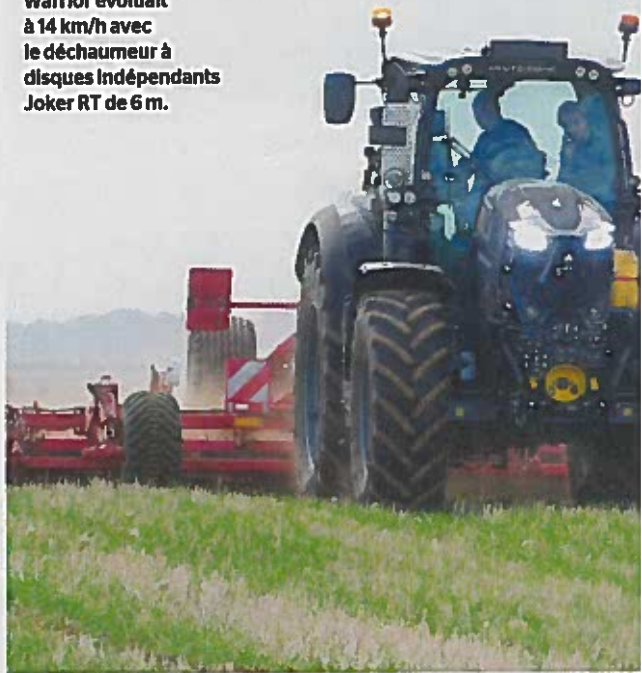
Le terminal iMonitor permet d'ajuster facilement les réglages du tracteur. Il affiche également les informations de guidage.





Le démarrage en côte est apparu comme une formalité pour le Deutz-Fahr 7250 TTV.

Au champ, le 7250 TTV Warrior évoluait à 14 km/h avec le déchaumeur à disques indépendants Joker RT de 6 m.



→ iMonitor, avec sa diagonale de 12", regroupe l'ensemble des informations et paramétrages du tracteur. En parallèle, un rappel des données de la transmission et des distributeurs hydrauliques prend place dans le montant avant droit de cabine, en plus de l'afficheur situé derrière le volant.

### Une consommation dans la moyenne

Une benne Maupu chargée de sable, d'un poids total de 25 t, est attelée au Deutz-Fahr 7250 TTV. Le convoi s'élance pour un parcours de quelque 13 km alternant majoritairement des portions étroites au revêtement dégradé et quelques zones plus larges et plus confortables. Pour l'ensemble des mesures, le tracteur allemand se situe dans la moyenne des tracteurs essayés. Il affiche une consommation moyenne de

10,8 L pour boucler le parcours, soit 27,4 L/h et 83,6 L/100 km. Le temps de parcours moyen se situe à 23 min 36 s, soit seulement 10 secondes de plus que le tracteur le plus rapide de même catégorie essayé. La portion chronométrée de démarrage ne pose pas de souci au Warrior qui s'en sort à nouveau en milieu de peloton, mettant 1 min 11 s pour avaler les 440 m de montée. Sur la route, le comportement global du Deutz-Fahr ne présente pas de mauvaise surprise. La suspension du pont avant et celle de la cabine filtrent plutôt correctement les défauts de la route. La transmission réagit avec une nervosité rendant la conduite du tracteur agréable. Seule la vitesse du régulateur, se modifiant lors d'une action sur le joystick, m'a un peu dérouté. Avec de l'habitude, cette spécificité ne devrait plus être gênante. L'autre reproche concerne le toucher de la pédale de frein,

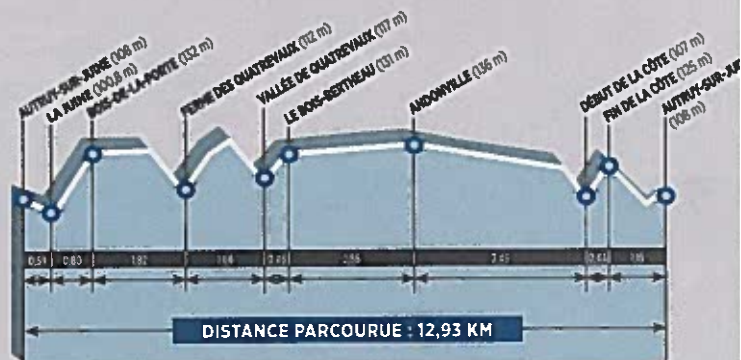
lequel s'est montré relativement dur. Je crains qu'à la longue ce manque de souplesse ne soit une source de fatigue.

### Des automatismes simples à utiliser

Après le bitume, place à la poussière avec l'utilisation d'un déchaumeur à disques indépendants Horsch Joker RT de 6 m. Ce dernier, disposant de nombreuses fonctions hydrauliques, sollicite les cinq distributeurs arrière du tracteur. Leur placement de chaque côté du troisième point m'oblige à effectuer quelques tours de l'engin pour peaufiner les raccordements hydrauliques. En cabine, les repères colorés facilitent la programmation des distributeurs sur les différents points de commande. Depuis le terminal iMonitor, je peux paramétrer la fonction voulue à l'endroit le plus pratique, ajuster le débit et régler une

## LES MESURES LORS DES TROIS TRAJETS ROUTIERS

Données moyennes des trois répétitions	Deutz-Fahr 7250 TTV	Moyenne de la catégorie
Temps pour gravir la côte - départ arrêté	1 min 11 s	1 min 11 s
Temps total	23 min 36 s	23 min 35 s
Consommation GNR totale (L)	10,8	10,7
Consommation GNR moyenne (L/h)	27,4	27,3
Consommation GNR moyenne (L/100 km)	83,6	83,3



Sur la route, avec la remorque attelée, le toucher de la pédale de frein s'est révélé déroutant.



temporisation. Pour faciliter les demi-tours, je programme une séquence de bout de champ me permettant de relever l'outil semi-porté, d'abaisser la vitesse d'avancement mais aussi de déclencher la fonction de demi-tour automatique associée au système de guidage par GPS. Cette dernière, que je n'ai encore

jamais eu l'occasion de tester sur un autre tracteur, se révèle bluffante. À proximité du point de la fin d'une passée, le déclenchement de la séquence lance à lui seul la succession d'opérations. Une impulsion sur le bouton dédié suffit à ralentir le tracteur, relever l'outil et effectuer le changement de direction jusqu'à

la ligne de passage suivante sans avoir à toucher au volant ou à la transmission. À l'usage, le 7250 TTV se révèle également confortable au champ en raison de sa bonne filtration des irrégularités et de son bruit contenu. La visibilité sur l'outil arrière ne souffre d'aucun reproche. Le tracteur évolue à une vitesse maximale de 14 km/h avec un réglage situé entre 5 et 10 cm de profondeur. Nous avons profité de l'essai pour mesurer la consommation au cours de trois allers-retours de 660 m. Le Deutz-Fahr a consommé 7,7 L, soit la valeur la plus importante du groupe. Cependant, le tracteur disposait de la monte pneumatique la moins avantageuse du comparatif et présentait l'un des poids à vide les plus importants. In fine, le Deutz-Fahr 7250 TTV ne présente pas de lacunes particulières, excepté sa cabine vieillissante, mais profite d'un design toujours aussi valorisant, surtout dans cette finition Warrior. **G**

### TROIS CONCURRENTS DE LA CATÉGORIE

#### CLAAS AXION 830



Moteur : FPT, 6 cyl., 6,7 L  
 Puissance maximale : 235 ch ECE R120  
 Transmission :  
 variation continue Cmatic  
 Empattement : 2980 mm  
 Poids à vide : 9150 kg

#### JOHN DEERE 6215R



Moteur : John Deere, 6 cyl., 6,8 L  
 Puissance maximale : 237 ch ECE R120  
 Transmission :  
 variation continue AutoPower  
 Empattement : 2800 mm  
 Poids à vide : 8400 kg

#### NEW HOLLAND T7.260



Moteur : FPT, 6 cyl., 6,7 L  
 Puissance maximale : 240 ch ECE R120  
 Transmission :  
 variation continue Auto Command  
 Empattement : 2884 mm  
 Poids à vide : 8140 kg

## STAGE V POUR LE DEUTZ AG



Le Deutz-Fahr 7250 TTV s'équipe d'un moteur Deutz AG à six cylindres de 6,1 L.



L'ensemble des échangeurs se déploie pour faciliter le nettoyage.



L'accessibilité au filtre à air moteur, positionné à l'avant du tracteur, s'avère aisée.

Les deux tracteurs de la série 7 de Deutz-Fahr s'équipent d'un six-cylindres de 6,1 L provenant de Deutz AG. Ce moteur satisfait à la norme antipollution Stage V grâce à l'adoption d'un filtre à particules (FAP) passif associé à un dispositif de réduction catalytique sélective avec injection d'AdBlue et à une vanne EGR. La régénération passive du FAP s'effectue toutes les 500 heures à poste fixe. Cet intervalle est le même que celui de la vidange du moteur. L'alimentation en air frais du moteur s'opère par un turbocompresseur à géométrie fixe. Le bloc de refroidissement, positionné à l'avant, se déploie grâce à des vérins à gaz. Le filtre à air placé devant les échangeurs est

simple d'accès. Le réservoir de carburant dispose d'une capacité de 400 L, alors que celui d'AdBlue contient 50 L. Il reçoit un orifice de remplissage de chaque côté du tracteur.

### + ON A AIMÉ

- Les éléments de dépollution bien intégrés, gênant peu la visibilité.
- La jauge à huile du moteur accessible sans ouvrir le capot.

### - ON A MOINS AIMÉ

- La régénération à poste fixe du filtre à particules toutes les 500 heures.
- L'accès complet au moteur nécessitant le démontage, à l'aide d'outils, des panneaux latéraux.



### 2 MODÈLES POUR LA SÉRIE 7

Modèle	7230 TTV	7250 TTV
Moteur	Deutz AG, 6 cyl., 6,1 L	
Puissance maximale (ch ECE R120)	226	246
Transmission	Variation continue (ZF S-Matic)	
Empattement (mm)	2 868	
Masse (kg)	6 980	



## DES CODES COULEUR POUR SIMPLIFIER LA PRISE EN MAIN



Le toit ouvrant vitré offre une impression d'espace et la possibilité de se passer de la climatisation à la mi-saison.

L'ordinateur de bord InfoCentrePro, positionné derrière le volant, permet aussi l'affichage des informations de fonctionnement.

La cabine à six montants commence à accuser le coup des années par rapport à la concurrence.

Un rétroviseur supplémentaire permet de garder un œil sur la partie droite du tracteur.

La colonne de direction dispose d'un réglage en inclinaison et en profondeur.

À l'exception de l'éclairage, l'ensemble des boutons est placé sur l'accoudoir.

Le 7250 profite de nombreux rangements sur la partie gauche de la cabine.



L'afficheur sur le montant regroupe les informations liées à la transmission et aux distributeurs.



Le terminal iMonitor intègre l'ensemble des réglages liés au fonctionnement du tracteur ainsi que le système de guidage.



L'accoudoir et ses codes couleur participent à la prise en main rapide du tracteur.

## LA VARIATION CONTINUE UNIQUEMENT



Sur la route comme au champ, le Deutz-Fahr 7250 TTV adapte son régime moteur au besoin de puissance.



La poignée multifonction regroupe les touches de vitesses mémorisables ainsi que l'inversion du sens de marche.



Le pont avant suspendu, fourni de série, profite d'un système antiplongée.

Le Deutz-Fahr 7250 profite uniquement de la transmission à variation continue TTV. Cette dernière provient du fournisseur allemand ZF sous l'appellation « S-Matic ». Elle intègre quatre gammes mécaniques dont le changement de l'une à l'autre s'opère automatiquement. Depuis le poste de conduite, le chauffeur a le choix entre la pédale d'accélérateur et le joystick pour gérer l'avancement. Le sens de marche peut aussi se piloter avec ce dernier, en complément de la commande sous le volant. L'agressivité de l'inversion est réglable. 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. Le Deutz-Fahr 7250 profite, de série, de trois régimes de prise de force à l'arrière, à savoir 540, 540 Eco et 1000 tr/min.

### + ON A AIMÉ

- Les informations de la transmission visibles sur un écran dédié.
- La double commande d'inversion du sens de marche.

### - ON A MOINS AIMÉ

- La vitesse cible se modifiant lors d'une action sur le joystick.
- La disponibilité de trois régimes de prises de force uniquement.

## DEUX DÉBITS AU CHOIX



Le relevage avant dispose d'une commande électrique. Il s'équipe en option d'un distributeur à double effet.



Les ailes arrière intègrent les boutons de commande du relevage, de la prise de force et d'un distributeur hydraulique.



Les distributeurs, facilement repérables grâce au code couleur, sont répartis de part et d'autre du troisième point.

Deutz-Fahr dote les tracteurs de la série 7 d'une pompe à débit variable. Cette dernière délivre 120 L/min, portés à 160 L/min en option. Une pompe indépendante de 41 L/min est utilisée pour la direction. Le circuit dispose de 45 L d'huile exportables. De base, il se compose de quatre distributeurs à commandes électrohydrauliques à double effet à l'arrière. En puisant dans le catalogue des options, le Deutz-Fahr peut recevoir jusqu'à cinq distributeurs à double effet à l'arrière et deux à l'avant. En cabine, le conducteur bénéficie de commandes de type *finger tips* ainsi que d'un levier en croix. L'ensemble se personnalise depuis le terminal IMonitor. Le relevage arrière, de catégorie III, profite

d'une capacité maximale de 10 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, sélectionnable électriquement.

### + ON A AIMÉ

- Les quatre distributeurs à double effet en standard.
- La personnalisation des distributeurs hydrauliques depuis le terminal.

### - ON A MOINS AIMÉ

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

Un nouveau joueur fait son apparition :  
notre meilleur atout pour son dynamisme et efficacité.

# Nouveau Série 7 TTV

## Notre équipe, plus forte que jamais.



- Moteurs DEUTZ de 247 Ch et 1072 Nm
- Vitesse max de 60 km/h en option avec une transmission TTV SDF
- Jusqu'à 6,5 tonnes de charge utile
- Système hydraulique jusqu'à 210 L/min et capacité de relevage de 11,1 T
- Système SDF Smart Farming Solutions intégré

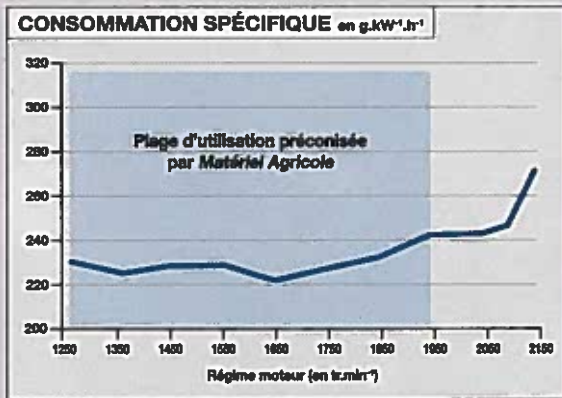
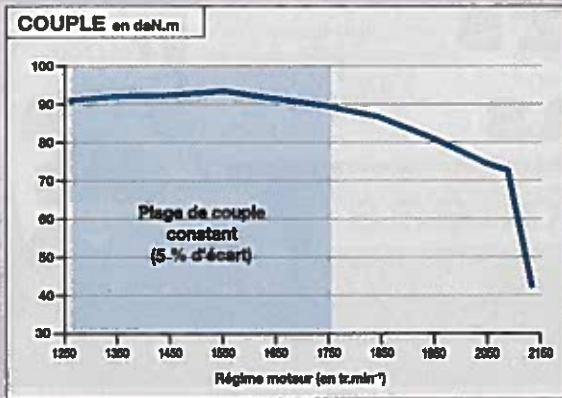
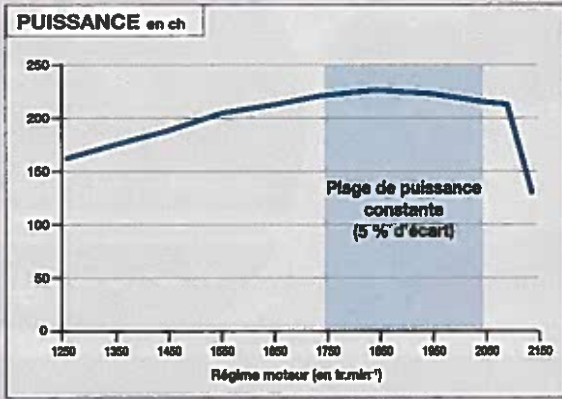


Suivez-nous



DEUTZ-FAHR est une marque  SDF  
LA PRESSE EN PARLE - Edition 2022





## SA PUISSANCE, SON COUPLE, SA CONSOMMATION

La chambre régionale d'agriculture de Nouvelle-Aquitaine a passé le Deutz-Fahr 7250 TTV au banc de diagnostic moteur. Son bloc Deutz AG a délivré une puissance maximale de 226,6 ch OCDE au régime de 1 846 tr.min<sup>-1</sup>, correspondant à 950 tr.min<sup>-1</sup> à la prise de force. Il absorbait alors 232 g.kW<sup>-1</sup>.h<sup>-1</sup> de GNR. Il a généré son couple maximal, de 93,3 daN.m, au régime de 1 556 tr.min<sup>-1</sup>. Sa consommation instantanée atteignait alors 228 g.kW<sup>-1</sup>.h<sup>-1</sup>.

**COMMENTAIRE.** Deutz-Fahr commercialise le 7250 TTV pour une puissance maximale de 246 ch ECE R120. Selon le protocole de mesure OCDE utilisé lors de ce passage au banc moteur, il a délivré une puissance maximale de 226 ch. Ceci traduit une perte de puissance de 20 ch, soit environ 8 %. La différence entre les normes de mesure (voir encadré) induit cet écart. Le moteur à six cylindres Deutz AG de 6,1 L affiche une plage de puissance pouvant être considérée comme constante, s'échelonnant de 1 750 à 2 040 tr.min<sup>-1</sup>. Dans cet intervalle, il développe en effet toujours plus de 215 ch, selon les données du banc. La plage de couple constant se situe, pour sa part, entre 1 260 et 1 750 tr.min<sup>-1</sup>. La consommation spécifique la plus faible du test, soit 222 g.kW<sup>-1</sup>.h<sup>-1</sup>, n'est pas atteinte au régime de couple maximal de 1 550 tr.min<sup>-1</sup>, mais à 1 620 tr.min<sup>-1</sup>. Le moteur affiche alors un rendement de 39 %. La plage d'utilisation recommandée du Deutz-Fahr 7250 TTV se situe entre 1 260 et 1 940 tr.min<sup>-1</sup>. Ce dernier correspond au régime normalisé de la prise de force à 1 000 tr.min<sup>-1</sup>. Le conducteur n'aura aucun intérêt, sur le plan économique, à dépasser cette valeur, la consommation spécifique dépassant les 243 g.kW<sup>-1</sup>.h<sup>-1</sup> au-delà de 1 950 tr.min<sup>-1</sup>.

## MÉMO

### L'INCIDENCE DES NORMES

La norme ECE R120 retenue par Deutz-Fahr pour qualifier les performances de ses moteurs ne prend notamment pas en compte le rendement de la transmission, ni la puissance consommée par les pompes hydrauliques, la pompe à eau et le ventilateur, contrairement au protocole d'évaluation OCDE ici utilisé.

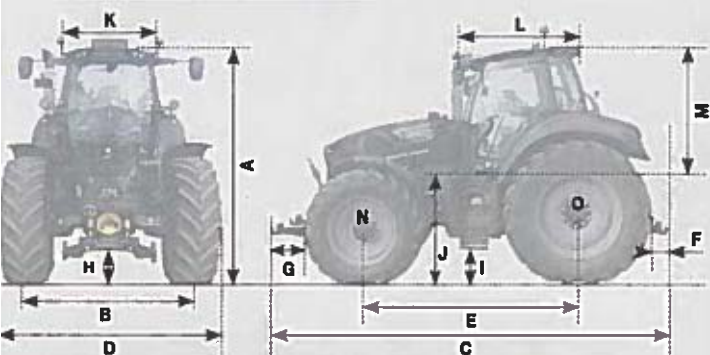
### PLAGES CONSTANTES

Dans l'analyse des courbes, *Matériel Agricole* estime à environ 5 % de la valeur maximale le seuil en deçà duquel la puissance et le couple peuvent être considérés comme constants.



Le Deutz-Fahr 7250 TTV a développé une puissance maximale de 226,6 ch à 1846 tr.min<sup>-1</sup> lors de son passage au banc de performance moteur.

## SON ENCOMBREMENT



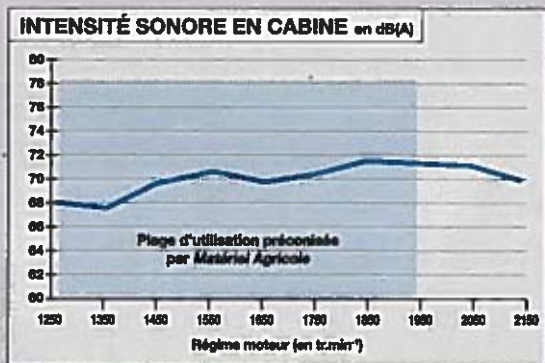
A	3,18 m	F	35 cm	K	1,53 m
B	1,88 m	G	60 cm	L	1,53 m
C	5,05 m	H	40 cm	M	1,49 m
D	2,53 m	I	52 cm	N	540/65 R34
E	2,86 m	J	1,58 m	O	650/65 R42

Poids total sans masse	8980 kg
- sur l'avant	40 %
- sur l'arrière	60 %
Rayon de giration	7,55 m

Le Deutz-Fahr 7250 TTV présente un rapport poids-puissance (OCDE) de 39,7 kg.ch<sup>-1</sup>. Avec une hauteur supérieure à 3 m et un empattement de 2,86 m, il présente un gabarit court mais haut. Sa maniabilité est pénalisée par un rayon de giration de 7,55 m. Sa cabine, qui commence à dater, affiche des dimensions en dessous des moyennes de la catégorie.

## SON NIVEAU SONORE

Pendant les mesures des performances, le niveau de bruit a été relevé dans la cabine du Deutz-Fahr 7250 TTV, toutes portes et fenêtres fermées, climatisation et ventilation éteintes. Les valeurs indiquées à différents régimes du tracteur en charge intègrent le bruit extérieur du banc d'essai d'environ 100 dB(A).



**COMMENTAIRE.** Avec un niveau sonore moyen de 70,1 dB(A), la cabine du Deutz-Fahr se situe dans la moyenne, au regard des tracteurs de même catégorie essayés. Les mesures révèlent un pic sonore à 71,6 dB(A) au régime moteur de 1840 tr.min<sup>-1</sup>. Rappelons qu'une exposition prolongée à 75 dB(A) fatigue rapidement l'utilisateur et devient dangereuse à l'approche des 85 dB(A).





**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 :** 2920 mm. **Poids moyen :** 10 200 kg. **PTAC :** 16 000 kg.

## 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 m<sup>3</sup> DIN. Armé d'une transmission TTV maison, ce tracteur nous a donné une impression de souplesse et d'agilité au transport.

**A** depte 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'accoudoir 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.



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 m<sup>3</sup>.

**Un paramétrage du bout des doigts**

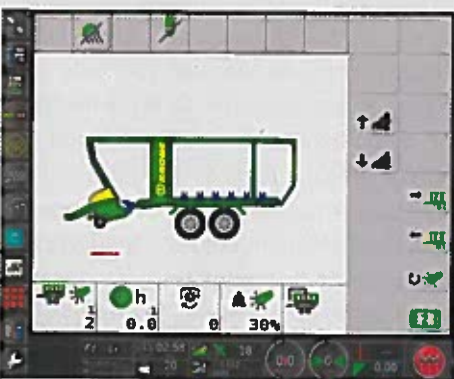
L'accès en cabine se fait aisément grâce à quatre larges marchepieds, sécurisés par des poignées et un éclairage lors des travaux nocturnes. À bord, les commandes et l'agencement sont identiques à ceux des autres tracteurs Deutz-Fahr équipés de la TTV, avec des cwodes couleur et des pictogrammes compréhensibles.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

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.

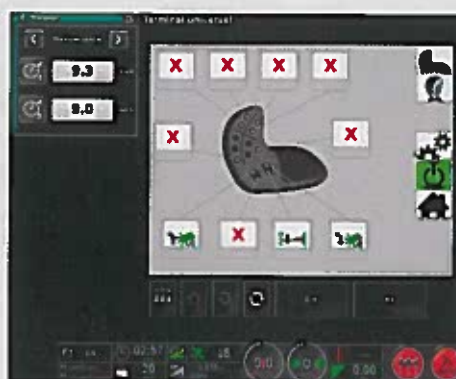


conduite, le 8280 démarre en mode « auto » par défaut. Aucun réglage n'est requis. Le superviseur de sous-régime – comprenez : la tolérance de chute de régime – gère l'optimisation, quelle que soit la charge, du ren-

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.



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



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



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 m<sup>3</sup> 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

## 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 marchepieds.

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

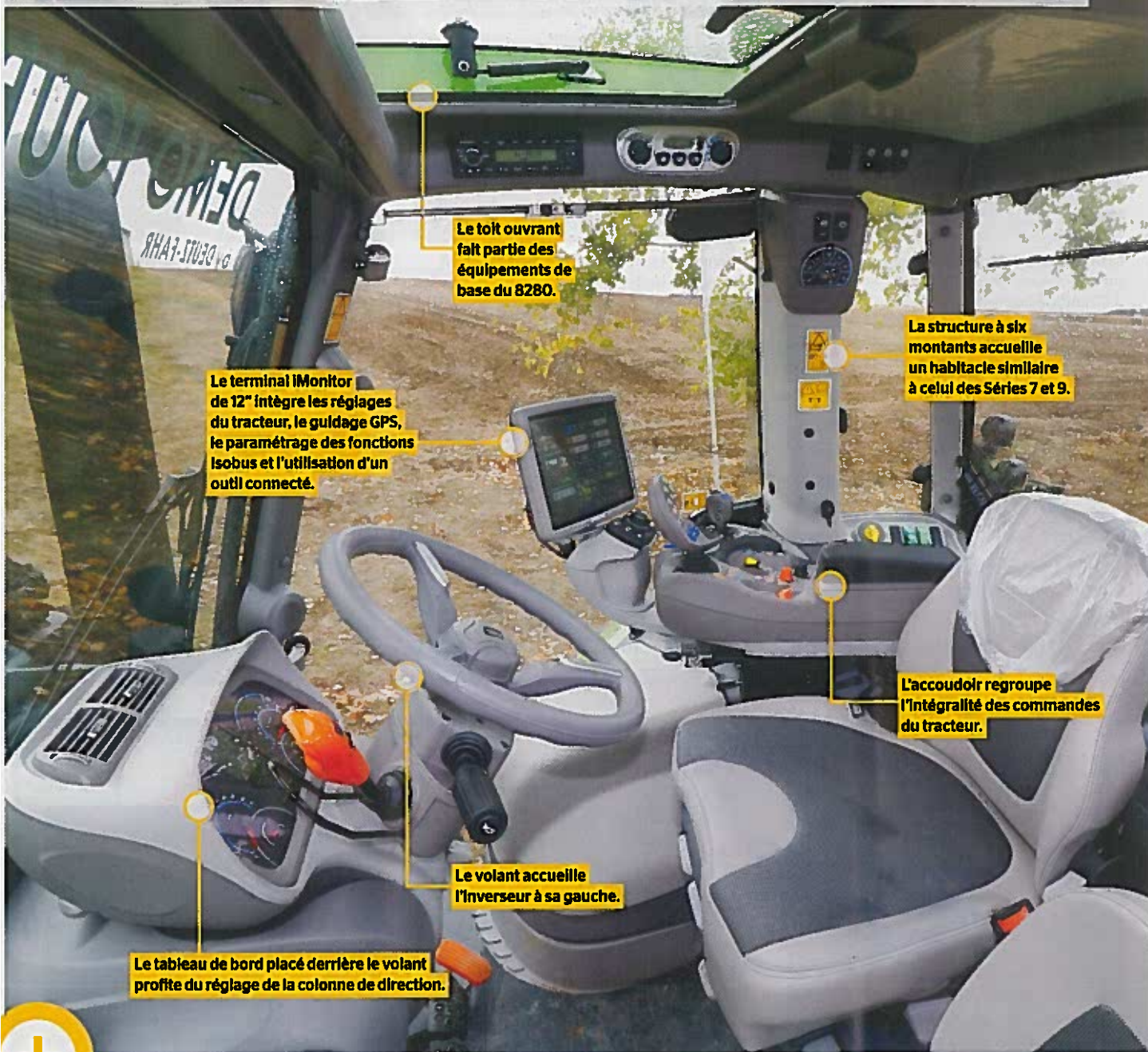
- L'absence de régénération active pour répondre à la norme Stage V.
- L'imposante capacité du réservoir de GNR, de plus de 500 L.

### - 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.

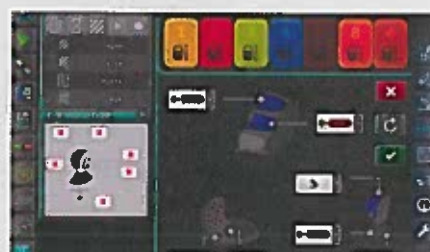
## HUILE HYDRAULIQUE SÉPARÉE



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  *fingertips*  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.



## DEUTZ-FAHR 8280 TTV

# « Une adhérence au top et beaucoup de possibilités de réglage »

Le dernier-né des tracteurs Deutz-Fahr délivre 287 ch et bénéficie de la nouvelle transmission à variation continue, passant de 0 à 60 km/h en quelques secondes. Confort, visibilité, adhérence, ergonomie, intuitivité... le constructeur entre dans la cour des modèles premium.



CHRISTOPHE LEPOURCHET

**T**out droit sorti de l'usine allemande de Lauingen, le tracteur 8280 TTV de Deutz-Fahr en a sous le capot. Son moteur à six cylindres de 6,1 L de cylindrée délivre 287 ch de puissance et 1 226 Nm de couple. Les ingénieurs de la marque ont opté pour le bi-turbo et le *common rail* injectant le GNR à 2 000 bar. Évidemment, le bloc est conforme aux exigences de la norme d'émissions Stage V.

Côté transmission, place à la boîte à variation continue T7780, le dernier cri du groupe SDF. Une sorte de transmission composite adaptative, dont la capacité d'accélération est surprenante et qui garde une décélération progressive et réactive aux variations de charge, complétée par des freins à disques secs à l'avant.

La prise de force gère deux régimes à l'avant et trois à l'arrière. Le circuit hydraulique CleanOil débite jusqu'à 160 L/min en *load sensing* et profite de 90 L d'huile exportable. Côté relevage, le molosse est plutôt musclé avec 11 t de capacité à l'arrière et une charge admissible de 16 t.

### LE DEUTZ-FAHR 8280 TTV EN BREF

**Motorisation :** Deutz, 6 cyl. bi-turbo, 6,1 L

**Puissance :** 287 ch

**Couple maximal :** 1 226 Nm

**Transmission :** variation continue SDF T7780

**Prise de force AR :** 3 régimes de série : 540 Eco, 1 000 et 1 000 Eco (-18 % de consommation de carburant en mode Eco)

**Capacité de relevage AR :** 11 t

**Débit hydraulique du circuit :** 160 L/min en *load sensing*; 90 L exportable

**Autoguidage :** système SDF Guidance; fonctions TIM, Auto-Turn et XTend.

### Cabine confortable et connectée

La cabine du 8280 TTV est connectée afin d'optimiser et de gérer les tâches. Le dispositif CFS (Connected Farming System) embarqué est compatible Isobus. L'opérateur pilote jusqu'à 200 tronçons et module la dose via son terminal en cabine. La fonction TIM (Tractor Implement Management), pour sa part, permet à l'outil de prendre le contrôle du tracteur afin de maximiser son débit de chantier. L'autoguidage SDF Guidance gagne en précision grâce à sa nouvelle antenne, son module CTM et la fonction Auto-Turn. Cette dernière gère automatiquement le demi-tour en bout de champ. La technologie XTend autorise, quant à elle, la duplication de l'écran du terminal iMonitor 3 sur la tablette ou le smartphone, à distance.

Le pont avant suspendu profite du système intelligent fonctionnant selon trois modes (Auto, Normal ou Soft), et la cabine MaxiVision 2 rehausse le confort. Cette dernière est indépendante du capot pour éviter les remontées de vibrations, de bruit et de chaleur du moteur. L'agriculteur profite aussi de 50 000 lm grâce aux feux à LED.



1. Une fois la remorque Joskin à trois essieux attelée au tracteur, le convoi en impose sur la route.
2. Les masses de roues apportent de la stabilité et renforçant l'adhérence du tracteur.
3. Le bolide est équipé de la double ligne de freinage hydraulique et pneumatique.
4. Le gabarit de l'engin impose l'installation d'un escalier à quatre marches, ce qui ne facilite pas l'accès à bord, en particulier lorsqu'il s'agit de monter et de descendre régulièrement.
5. Le pont avant bénéficie de la suspension intelligente qui détecte la charge sur l'essieu et adapte en permanence le niveau d'amortissement.
6. L'accoudoir regroupe l'essentiel des fonctions du tracteur et permet de tout piloter du bout des doigts.



## L'AVIS DE L'AGRICULTEUR



**Dimitri Lenourichel**, polyculteur-éleveur à Formigny-la-Bataille (Calvados)

**« Le plus bluffant reste l'adhérence »**

La première réaction de Dimitri Lenourichel ne se fait pas attendre : « Le gabarit impressionnant et, une fois le tracteur lancé à 60 km/h, mieux vaut garder les mains sur le volant et rester concentré ! Le poids offre une bonne assise sur la route, difficile de le déloger de sa trajectoire ! »

« Côté accélération, ça pousse fort. Avec mon déchaumeur à dents Bonnel de 5 m attelé, en terrain non travaillé et à 30 cm de profondeur, pas de quoi le déstabiliser. Les chevaux sont bien là, aucun doute, confirme l'agriculteur, mais le plus bluffant reste l'adhérence. Faire patiner le tracteur, véritablement scotché au sol, est mission impossible, et ce, d'autant plus avec les masses de roues arrière de plus de 1 t chacune. »

Dimitri Lenourichel regrette en revanche que le système de guidage forcé des essieux de la benne Joskin Trans-Space 8000/27, stockée dans son hangar, nécessite des adaptations. « Sillonner les routes avec le convoi aurait permis de vérifier que le confort est au niveau des arguments de la marque ! » L'agriculteur n'a rien trouvé à redire en matière de visibilité, excepté la vue sur le piton. « Difficile d'atteler sans être contorsionniste. Il manque un rétroviseur sur la vitre arrière, fort utile pour manœuvrer seul », souligne-t-il. Notons que le fermier n'est pas un habitué de l'environnement numérique Deutz-Fahr. Un temps d'adaptation est nécessaire pour apprivoiser l'engin.

« Sans la prise en main du constructeur, difficile d'utiliser pleinement les multiples réglages possibles. L'intuitivité peut davantage être améliorée ». Enfin, question sonorité, « le sifflement du moteur est important. Ce son est certainement lié au bi-turbo qui le booste, mais, à la longue, c'est fatigant. J'ai le même bruit sur mon tracteur actuel, qui est plus ancien. Dommage, on s'attend à mieux sur un modèle de dernière génération », conclut l'éleveur.

Retrouvez plus d'informations ainsi que la vidéo de l'essai en [snapant cette page](#).

### LES +

- Accélération rapide.
- Poids important améliorant la stabilité sur route.
- Confort de la cabine haut de gamme.

### LES -

- Absence de visibilité sur le piton.
- Terminal peu intuitif.
- Sonorité du moteur.

**S'ÉQUIPER** 5 JOURS À L'ESSAI

**DEUTZ-FAHR 8280 TTV**

# PUISSANCE ET CONFORT AU MENU

Lancée l'année dernière, la série 8 de Deutz-Fahr s'intercale donc entre les séries 7 et 9. Elle compte un modèle, le 8280 TTV de 287 ch max, qui complète la gamme « forte puissance » du constructeur. Nous l'avons proposé à l'essai cet été, chez un agriculteur d'Eure-et-Loir.

Lors de l'essai du Deutz-Fahr 8280 TTV au déchaumage, Edgar Lalou a relevé une consommation qu'il juge raisonnable, avec une moyenne de 7,9 l/ha de GNR.



28 CULTIVAR • Novembre-décembre 2021

**D**ébut juillet, sur l'exploitation d'Edgar Lalou, dans le sud de l'Eure-et-Loir, la moisson peine à se lancer, comme dans beaucoup de secteurs en France. En cause, les pluies à répétition retardent l'avancée des récoltes. En cette semaine du 14 juillet, le jeune agriculteur a fini de battre ses orges et attend un rayon de soleil pour attaquer les premiers colzas. Ce moment de creux va permettre d'effectuer les déchaumages des orges : l'occasion de tester le Deutz-Fahr 8280 TTV. Bien qu'il ne soit pas familier de la marque, Edgar Lalou est toujours curieux de découvrir de nouveaux tracteurs, et de les essayer en situation avec les outils de la ferme. Il n'a d'ailleurs pas attendu la mise en route prévue le lundi matin, et s'est lancé, dès le samedi précédent, à déchaumer une première parcelle, aidé par les conseils du commercial Deutz-Fahr de son secteur. Pour cela, il a pris la route pour une dizaine de kilomètres en direction du second site d'exploitation.



**Edgar Lalou et Sébastien Rousseau, son associé, ont notamment apprécié la capacité de traction, le confort en cabine et la consommation du 8280 TTV.**

« Bien que je parte de zéro sur cette marque de tracteur, la prise en main est facile, indique Edgar Lalou. L'ergonomie est bonne, avec notamment l'ensemble des commandes regroupées sur l'accoudoir et à portée de main. Les différentes fonctions, classées par code couleur, sont facilement assimilables. » En effet, Deutz-Fahr a choisi d'associer l'orange aux fonctions de transmission, le vert aux fonctions de relevage et le bleu pour celles hydrauliques. « En cabine, je me sens un peu plus à l'étroit que dans celle de mon tracteur de tête, au gabarit similaire », évoque l'exploitant. « Je la trouve légèrement plus bruyante aussi, complète Sébastien Rousseau, l'associé d'Edgar Lalou. Néanmoins, elle est bien pensée et confortable. Elle se révèle très souple grâce à sa suspension pneumatique. Lors des

déplacements routiers, on ne sent pas l'outil attelé derrière et les freins à disques secs sur le pont avant améliorent le freinage. »

### Une consommation raisonnable au déchaumage

Pour les déchaumages, Edgar Lalou et Sébastien Rousseau attellent le 8280 TTV sur le déchaumeur à disques indépendants de 8 m de large. Ils complètent le lestage par une masse avant de 1 250 kg. La répartition des masses est de 60/40 pour le Deutz-Fahr, contre 50/50 pour leur tracteur de tête de 235 ch. Quant à la différence d'empattement, elle est inférieure de 7 cm pour le Deutz-Fahr. Les essayeurs jugent la visibilité sur l'arrière pour atteler « bonne, notamment grâce au petit carreau inférieur ». Une fois au champ, l'outil travaille à 5 cm de profondeur

#### FICHE TECHNIQUE

### Deutz-Fahr 8280 TTV

- Moteur : Deutz TCD 6,4 L4, 6 cylindres, Stage V
- Puissance maximale (ECE R120) : 287 ch
- Capacités réservoirs : 505 l pour le carburant et 35 l pour l'AdBlue
- Transmission : variation continue T7780 TTV Adaptative
- Débit de pompe hydraulique : 160 l/min
- Capacité du relevage arrière : 11 100 kg
- Capacité du relevage avant : 5 450 kg
- Empattement : 2 918 mm



AU TRANSPORT

## Un bon rapport poids/puissance pour les travaux à la benne

Faute de moisson la semaine de notre essai, suite à la météo, il n'a pas été possible d'essayer le 8280 TTV au transport de céréales. Nous avons donc recueilli l'avis de Rémi Penais, exploitant agricole à Saint-Hilaire-la-Gravelle, dans le Loir-et-Cher. L'agriculteur possède un élevage de poules pondeuses, 130 ha de cultures, ainsi qu'une activité terrassement. C'est dans le cadre de cette dernière, qu'il a essayé le Deutz-Fahr 8280 TTV au transport de calcaire.

« Je possède une benne TP 3 essieux sur laquelle est attelé un Deutz-Fahr 7250 TTV, explique Rémi Penais. J'ai trouvé un gain de confort supplémentaire sur la série 8, ainsi qu'une plus grande stabilité au transport. Bien que la benne soit dotée de freins pneumatiques, le freinage est bon. De plus, la puissance est bien là et ressentie. Son gabarit et sa puissance sont adaptés à la benne, généralement chargée de 28 t de cailloux. Le rapport poids/puissance du tracteur est intéressant dans notre cas, et permet de ne pas être pénalisé sur le poids transporté. Sur route, dans les côtes, nous avons facilement gagné 4 km/h, et c'est ce que nous recherchons : aller plus



vite au transport. J'ai également apprécié la boîte de vitesses, que je trouve plus réactive. Quand on appuie sur la pédale, ça décolle ! Il n'y a pas de temps de latence. Pour ce qui est de la consommation de carburant, je ne l'ai pas mesurée précisément, mais elle me semble raisonnable. Ces tracteurs sont plutôt réputés pour leur faible consommation, ce que je constate sur mes deux séries 7. »

et à une vitesse de 12 km/h. Edgar Lalou décide de commencer dans l'une de ses parcelles avec le plus de relief. « Il manque peut-être 200 kg de masse dans chaque roue arrière, souligne-t-il. Mais

l'adhérence est vraiment bonne. Le tracteur tient ses 12 km/h dans les dévers, à l'inverse de mon tracteur de tête qui descend en vitesse dans ces conditions. Le rayon de braquage me semble un

peu juste, mais peut-être y avait-il une marge supplémentaire en réglant les butées. Concernant la transmission à variation continue TTV, il est possible de régler l'agressivité, ou encore un régime moteur minimum. Au champ, j'ai choisi d'appliquer un régime minimal de 1 350 tr/min, afin qu'il ne tourne pas trop bas. La transmission est très agréable et sans à-coups. Je regrette cependant qu'il ne soit pas possible de conduire uniquement avec le joystick, c'est dommage. »

L'un des aspects qui préoccupe nos essayeurs est la consommation de carburant. « Son autonomie en GNR et en AdBlue est bonne, indiquent-ils. Nous le trouvons moins gourmand en AdBlue que notre tracteur



Edgar Lalou et Sébastien Rousseau jugent la cabine « confortable et souple grâce à sa suspension pneumatique. Lors des déplacements routiers, on ne sent pas l'outil attelé derrière et les freins à disques secs sur le pont avant améliorent le freinage. »

WILLY DESCHAMPS

habituel. Au déchaumage, la consommation de carburant est raisonnable, avec 7,9 l/ha de GNR. »

### Un terminal pour l'ensemble des fonctions

En cabine, le Deutz-Fahr 8280 TTV bénéficie de série du terminal iMonitor 3 de 12 pouces. Celui-ci gère les réglages du tracteur, les systèmes d'autoguidage, la commande Isobus et la gestion des données. « La prise en main de l'iMonitor se révèle assez aisée, comme pour régler une temporisation de distributeur, commente Edgar Lalou. Créer une séquence bout de champ est en revanche un peu plus compliqué, mais la modifier paraît plus facile. Sinon, le terminal est complet, de bonne taille, sans reflets gênants, et l'écran tactile réagit bien. De mon point de vue, il n'y a pas assez de grands onglets pour la navigation dans les menus et il faudrait faire des catégories plus grandes. »

Le tracteur de notre essai était équipé du guidage GPS par l'antenne SR20 GNSS. Il disposait ici d'un signal de correction Egnos avec une précision à 20 cm. « Je trouve que l'Egnos n'est pas idéal en précision, évoque Edgar Lalou. Il faudrait que le signal de correction soit juste au-dessus. Il y a aussi le coloriage de la zone travaillée sur l'écran, ainsi que le compteur d'hectares, qui ne fonctionnent qu'avec la montée/descente du relevage. C'est embêtant,

**Nos essayeurs notent une bonne ergonomie avec l'ensemble des commandes regroupées sur l'accoudoir. Ils évoquent un terminal iMonitor complet et de bonne taille.**



WILLY DESCHAMPS

comme dans mon cas, lorsque l'on utilise un outil semi-porté. Sinon, il faut prévoir dans sa séquence bout de champ de baisser et de remonter légèrement le relevage, afin que le système comptabilise. Je note toutefois la bonne réception du GPS, malgré la présence de bois autour de mes parcelles. »

### Conclusions

Suite à ces quelques jours d'essai, Edgar Lalou et Sébastien Rousseau ont pu découvrir et prendre en main un tracteur de la marque Deutz-Fahr. Ils ont notamment apprécié sa capacité de traction au champ, son confort et sa consommation modérée. « On pourrait sou-

ligner que la taille du joystick est un peu grande sous la main, en particulier s'il faut se servir des boutons du relevage avant. Pour ce qui est de l'entretien et de l'accessibilité au moteur, l'ouverture du capot nécessite tout de même un outil. Mais sinon, l'accès général à celui-ci est bon. La cabine est confortable, mais c'est dommage qu'elle ne comporte que quatre montants au lieu de six. » C'est donc une belle découverte pour nos essayeurs, qui concluent : « Ce tracteur a vraiment de l'allure et un beau design. Il serait encore plus chouette s'il avait été proposé en noir. »

WILLY DESCHAMPS

# La moissonneuse-batteuse fait partie de l'ADN DEUTZ-FAHR.




- 4 gammes de machines
- + de 120 ans d'expérience dans la récolte
- des innovations exclusives
- une équipe de professionnel dédiée
- des concessionnaires passionnés et formés aux dernières technologies



Suivez-nous




DEUTZ-FAHR est une marque  SDF



Pour plus d'informations, contactez votre concessionnaire DEUTZ-FAHR  
ou rendez-vous sur [deutz-fahr.com](http://deutz-fahr.com).

Suivez-nous :



DEUTZ-FAHR est une marque de  SDF