



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.



Tout 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 renforcent 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



TERRE-NET MÉDIA

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 impressionne 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 pignon. *« 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 pignon.
- Terminal peu intuitif.
- Sonorité du moteur.