

Toegankelijk kanon

Met zijn futuristische neus en zijn imposante afmetingen verwacht je van de 9340 TTV flink wat anders. Eenmaal ingestapt blijkt eerder het tegendeel waar. Het is een toegankelijke Deutz-Fahr, die als vanouds aanvoelt en rijdt. We ondervonden weinig hinder van de imposante afmetingen en ontdekten dat met de nieuwkomer heerlijk zuinig 'onderin' te rijden is.



Drie modellen

De nieuwe TTV 9-serie omvat drie modellen, met vermogens van maximaal 217, 229 en 247 kW (295, 312 en 336 pk) bij 1900 toeren. Alle modellen zijn uitgerust met een 7,8-liter-Deutz Stage IV-motor met AdBlue en een dieselpartikelfilter. Het maximum koppel ligt bij 1500 motortoeren. Standaard liggen er 650/65R34- en 710/70R42-banden onder bij een wielbasis van 3,14 meter. De trekker is dan 2,75 meter breed. De traploze ZF-transmissie heeft een lamellengroepenschakeling om in zowel het werk- als in het transportgebied een hoog mechanisch aandeel te hebben. De trekker is leverbaar in versies met 40, 50 en 60 km/u. De 40 km/u haalt hij bij 1300 motortoeren. Het hydraulisch systeem heeft een maximale druk van 210 bar en een opbrengst van 80 liter per minuut. Er zijn maximaal acht dubbelwerkende aansluitingen. Achter zien we een 540/1000- en een 1000E-aftakas, de frontaftakas is 1000/1000E. De achterhef tilt maximaal twaalf ton, de frontheft vijf ton. De trekker weegt zelf kaal tien tot twaalf ton, afhankelijk van de uitvoering. De TTV 9-serie gaat eind dit jaar in productie.

Zo direct na de Werktuigendagen in Oudenaarde was de nieuwe TTV 9340 nog een dag beschikbaar. Het betreft één van de eerste echte trekkers van de Deutz-Fahr TTV 9-serie, die dit najaar in productie gaat, en wel het grootste model met maximaal 247 kW (336 pk) onder de kap. We mochten bij loonbedrijf T'jampens in het Belgische Vinderhout, een Deutz-gebruiker van het eerste uur, wel even meedraaien tijdens het maïshakselen. Joskin had de nieuwste Drakkar voor ons beschikbaar.

Dubbele turbo

Eerst natuurlijk even de trekker bekijken. Die heeft een imposante nieuwe neus, waarbij de motorkap via een drukknop bij de cabine eenvoudig hydraulisch opent. Daar ligt een 7,8-liter-Deutz Stage IV-motor. Deze haalt de emissie-eisen met AdBlue en een roetfilter. Het roetfilter reinigt zichzelf door de motortemperatuur even te laten oplopen. Liever



Driver Extended Eyes

Op de Agritechnica lanceert Deutz-Fahr de Driver Extended Eyes. Het betreft 'extra ogen' voor in de neus van de trekker om zo vanaf dat punt bijna volledig zicht te hebben voor de neus. Eentje zit er centraal voor het zicht voor de neus en twee aan de zijkanten voor maximaal zicht opzij. Via de iMonitor 2.0 is de dode hoek voor de trekker zo vrijwel volledig verdwenen. Deutz-Fahr gaat hierin nog een stap verder. Zolang er zich personen in het zichtbereik van de camera bevinden, kun je met TTV-trekkers niet weggrijden. Lees: hij blijft in actieve stilstand. Zodra er personen in het zichtbereik komen, zie je het niet alleen op de camera, maar gaat er ook een signaal af. Ook ideaal voor het oprijden van de weg en voor zicht in het verkeer.

hadden we geen roetfilter gehad, maar zo heb je er weinig mee van doen. Belangrijk is de dubbele turbo. Eentje is er voor het lage-toerengebied en de tweede met een flinke waste-gate is voor bovenin. Dankzij die dubbele turbo heeft de krachtbron al negentig procent van het maximum koppel beschikbaar bij 1000 toeren per minuut. Dat willen we. Verder zien we gemakkelijk uitklapbare radiatoren en een nieuwe fronthef- en voorasunit met de fronthef mooi kort voor de vooras gebouwd. De trekker heeft veel hydrauliek beschikbaar en heeft bovendien een 1000/1000E-frontaftakas. De nieuwe Dana-voorass wordt door hydrauliekcilinders afgesteund en is lastafhankelijk geveerd. Er is mooie led-verlichting gemonteerd en de neus is dik, maar behoort qua styling tot de modernste in trekkerland. Voor de zwaarste hadden we meer vermogen verwacht, omdat andere merken al de 294 kW (400 pk) als grens aanhouden. Het is bekend dat Deutz-Fahr werkt aan een serie tot 331 kW (450 pk), maar dat duurt nog even, omdat eerst de fabriek klaar moet zijn. Aan de achterkant zien we de zware ZF-as en tot acht dubbelwerkende hydrauliekaansluitingen en verder alles wat je wenst: een drietoerige aftakas, een Isobus-aansluiting, een stekker voor een extra camera en een luchtremaansluiting. Het zorgt ook daar voor een vertrouwd gevoel.

Bekende cabine

Als we via de vijf treden zijn ingestapt, is het futuristische 'andere' gevoel weg. Het is de vertrouwde Deutz-Fahr-cabine met de al even vertrouwde bediening. Dat maakt de trekker meteen heel toegankelijk. Natuurlijk zijn er wat zaken gewijzigd, zoals het nieuwe dashboard, de verbeterde portiersluiting, een extra fronthefffunctie op de multihendel en nieuwe parallelgeleide ruitenwissers. Met deze wijzigingen wordt de cabine aangeduid met Maxivision 2. Deze trekker had de grote iMonitor met geïntegreerde RTK-navigatie Agrosky. Daar swipe je zo door. Voor wie dat niet wil, kan met het kleine display aan de rechter cabinevoorstijl ook prima uit de voeten. Contactsleutel helemaal naar rechts draaien en je rijdt er echt zo mee weg: met de joystick even het snelheidsbereik kiezen (in dit geval snel met behulp van de knop achter op de hendel versneld naar 0-40 km/u), de omkeer links onder het stuur naar voren en gaan. De agressiviteit van de traploze ZF-transmissie kun je in vijf stappen instellen via het display. Simpel. Dan 'gasgeven' met het rijpedaal en op weg naar Nazareth (België). De neus is dik, maar je kunt er toch voldoende



Vertrouwd van binnen en daardoor toegankelijk voor Deutz-Fahr (TTV)-rijders. Natuurlijk zijn er wel detailwijzigingen, zoals een extra fronthefbediening op de armleuningbediening.

Ook Deutz-Fahr gaat naar led-verlichting, niet alleen in de neus, maar ook hier. De cabine is op details verbeterd. Denk onder andere aan nieuwe parallelgeleide ruitenwissers en een betere portiersluiting.





De motorkap kun je via drukknoppen simpel openen. De 7,8-liter- Deutz-Stage IV-motor met zelfreinigend roetfilter heeft dankzij een dubbele turbo al negentig procent van het koppel beschikbaar bij 1000 toeren.



De nieuwe fronthead-voorunit met nieuwe lastafhankelijk geveerde Dana-as is zo compact mogelijk gebouwd. De stuuruitslag is met 50 graden voor 650/65R34-banden netjes voor zo'n kanon.



Deutz-Fahr heeft bij de zware ZF-achteras alle denkbare aansluitingen standaard aangebracht, waaronder acht dubbelwerkende hydrauliekaansluitingen, maar ook een Isobus- en een extra camera-aansluiting.

langs kijken. Dankzij de hoge zit kun je relatief kort voor de trekker kijken. Je hebt niet het gevoel dat de trekker zo groot is. Uiteraard hebben we op de cruisecontrol gereden. Stoppen kan heel simpel via de Power Zero-functie. Je hoeft dan alleen het rijpedaal los te laten. De trekker remt automatisch en komt dan in de actieve-stilstandmodus. De motor regelt bij transport keurig terug naar circa 1500 motortoeren. Daar hoeft je niets voor in te stellen. De agressiviteit kun je met de ecoknop op de multi-armleuning regelen. In dit geval rijden we met een lege kipper op volledig eco. Gasgeven is dan maximaal 1500 toeren. Zo hoort dat. De trekker rijdt dankzij de lange wielbasis mooi rustig, zo ervaren we daarna ook met volle vracht. Diezelfde agressiviteitsprogrammering is er voor de omkeer (vijf stappen) en voor de koppelfunctie. Wat je niet merkt, is dat de voorwielaandrijving automatisch wordt geschakeld, afhankelijk van de stuuruitslag en de snelheid. Dat scheidt tijdens het transport ongemerkt slijtage en wringen. Naast deze functie kunnen vierwielaandrijving en differentieelslot natuurlijk ook permanent worden geschakeld of gekoppeld aan het kopakkermanagement, net zoals je snelheden en motortoerentallen kunt programmeren. In dit geval pak je twee snelheden. En om het verhaal af te maken: er is ook een aparte afwurgmodus voor de aftakas. Als de motor het ingestelde percentage toerentaldaling overschrijdt, regelt de transmissie terug.

Geen lastige massa

De trekker weegt met Agribumper 13,6 ton. Daar komt dan nog de flinke Joskin Drakkar-drieasser bij plus ongeveer 40 kuub verse maïs. Dankzij het vermogen merk je daar maar weinig van. Zo'n drieasser loopt toch al fijner dan een tandemasser en de trekker heeft genoeg power en massa om de wagen goed aan te kunnen. Bij de boerderij is het erg krap. He valt ons mee hoe je met zo'n combinatie dan toch uit de voeten kunt. De aanslag van de dissel is de beperking, de stuuruitslag van vijftig graden maakt de trekker wendbaar genoeg voor zo'n kanon, al is het natuurlijk geen D7206. Geen aanloop hier, maar direct haaks om, de overrijdkiul op. Eén keer steken en we zijn er. Wat een genot, zo'n schuifwagen op de kiul. Dan gaat het retour voor de volgende vracht. Eigenlijk hebben we tijdens dat ritje al niet eens meer door dat we met die geheel nieuwe Deutz-Fahr met die futuristische smoel rijden. De trekker is toegankelijk en voelt als vanouds Deutz-Fahr-vertrouwd aan, al zullen de schakelaars onder u natuurlijk wel even moeten wennen aan het traploze TTV-genot. De loonwerker genoot duidelijk van de primeur bij hem op het bedrijf. Op de vraag of hij zo'n combinatie wil, liet hij doorschemeren dat het er op termijn vast van zal komen, maar ook dat hij nog vele bedrijven als klant heeft waar het net zo krap is. Voorlopig blijft hij bij zijn tweessers met aangedreven assen. Dan kan een trekker met een paar peekaatsjes minder onder de kap de lastigste overrijdkiulen en percelen prima handelen.

TEKST EN FOTO'S: Gert Vreemann