



Welkome

Tekst: Gert Vreemann
Foto's: Deutz-Fahr

aanvulling

NIEUWE DEUTZ-FAHR
8280 TTV GELANCEERD

Met de nieuw ontwikkelde 211 kW (287 pk) 8280 TTV vult Deutz-Fahr het gat tussen de 7- en 9-series. De nieuweling lijkt sprekend op zijn broers in deze series, maar bevat toch ook nog veel interessante nieuwe zaken. In vermogen, grootte, gewicht en bandenmaat sluit de trekker goed aan bij de behoefte van cumelaondernemers.

**DE TIEN TON WEGENDE
TREKKER BLIJFT OP
710/70R42-BANDEN MOOI
BINNEN DE 2,75 METER**

De eerste kennismaking zet meteen de toon. Met de moderne, imposante neus, de korte, gedrongen, 'Bully'-achtige motorkap en de vertrouwde cabine lijkt hij sprekend op de 7- en 9-serie. Je hebt niet het idee dat hier een geheel nieuw ontwikkelde trekker staat. Toch is dat wel degelijk het geval. Deutz-Fahr had een gat tussen de 7-serie, die tot 198 kW (250 pk) gaat, en de 9-serie, die begint bij 230 kW (290 pk). De nieuwe 8280 TTV zit daar in grootte en gewicht mooi tussenin en overlapt in vermogen net met het lichtste model van de 9-serie. Een extra model met circa 206 kW (260 pk) zou welkom zijn, maar daar zit het niet op vast. Deutz-Fahr geeft ook aan dat de eigen-

schappen van beide series zijn samengebracht in deze compleet nieuw ontwikkelde trekker.

NIEUWE MOTOR EN AANDRIJFLIJN

Onder de kap zien we de bekende 6,1-liter-Stage V-Deutz zoals die ook in de 7-serie te vinden is, maar het betreft hier een nieuwe, doorontwikkelde versie met dubbele turbo en een dubbele koeling. Het motorolieversingsinterval is opgegeven voor een royale 1000 uur. Als we zijn ingestapt, zien we een vertrouwde cabine met op details toch best veel aanpassingen. Nieuw is een aparte transmissie/automodus-onafhankelijke gashendel op de armleuning, waarmee je het

stationaire toerental instelt. Dat kun je zo handig verhogen om te voorkomen dat de motor (ook in Autopower-modus) bij zware werktuigen te ver in toeren zakt bij het inschakelen. Samen met de Ecopower-draaiknop voor de toerentalonderdrukking kun je zo het ideale toerentalbereik instellen. Verder zien we op de zijconsole nog een nieuwe draaiknop voor de aftakstoerenkeuze. Fijn zijn de sterkere airco met de twee extra uitstroomopeningen in het dashboard en de handige snelbediening voor de nieuwe audio-installatie.

Verder rijdt de trekker zoals de bekende TTV-modellen van de 7- en 9-serie en laat hij zich ook zo bedienen. Je rijdt er zo mee weg. De TTV-transmissie is een nieuw ontwikkelde versie, net als de bijbehorende achteras. Nieuw is dat de schakeltrap veld/transport niet bij een vaste snelheid (12 km/u) zit, maar dat de transmissie nu afhankelijk van het motortoerental ongemerkt ergens tussen 14 en 23 km/u naadloos overschakelt. De top is net als bij de 7- en 9-serie maximaal 60 km/u of naar wens 40 km/u of 50 km/u. De transmissie heeft een andere overbrengingsverhouding, zodat de maximumsnelheid bij een lager motortoerental wordt bereikt. Zo wordt bij de 40 km/u-versie de top al bereikt bij 1220 motortoeren en de 50 km/u bij circa 1600 motortoeren.

MEER COMMUNICATIEMOGELIJKHEDEN

In het nieuwe display in de stuurconsole kunnen alle instellingen worden gerealiseerd. Het display in de zijstijl is hiermee komen te vervallen. Naast de bekende grote universele terminal is er een extra rail boven in de cabine voor de montage van een iPad of iPhone of desgewenst een extra Isobus-terminal. Via de XTend-functie kunnen daarnaar bedieningsfuncties worden overgezet, bijvoorbeeld als er anders te veel functies op het scherm zitten, om bij meer Isobus-aansluitingen een werktuigbediening op de iPad te zetten of om met de iPad naar de machine te kunnen.

Deutz-Fahr heeft met de SR 20 een nieuwe GPS-ontvanger. Hierbij kan bij verlies van het signaal nog twintig minuten met grote RTK-precisie worden doorgewerkt. Ook zoekt hij automatisch het beste netwerk op. De functie Auto Turn voor keren op de kopakker is erbij gekomen en er zijn nu tot 200 secties beschikbaar voor sectieschakelingen. Via het CTM-voertuigvolgssysteem kan via de SR 20 het voertuig worden gemonitord en worden geïntegreerd in het totale voertuigmanagement. Uiteraard is de nieuwkomer gecertificeerd voor TIM (Tractor Implement Management) en geschikt voor Agrirouter.



De nieuwe bediening met onderaan de nieuwe gashendel en op het dashboard de extra uitstroomopening.

LICHTER

De kaal tien ton wegende trekker is in omvang een slag kleiner dan de 9-serie en ruim een ton lichter. Belangrijk is dat deze op 710/70R42-banden kan worden gezet. Buitenwerks is de trekker dan 2,75 meter breed en op de steeds populairder wordende 800-banden blijft hij mooi binnen de drie meter. De 8280 TTV heeft net als de 7- en 9-serie schijfremmen (verplicht voor 60 km/u). De nieuwe geveerde vooras kent drie keuzestanden, soft, auto en normaal, en beschikt ook over het Deutz-Fahr-anti-duikstelsel. Het geheel werkt samen met de pneumatische cabinevering. De trekker is opgegeven voor elf ton hefkracht en vier ton oplegdrak achter. De frontheff is opgegeven voor 5,4 ton. Achter bevinden zich maximaal vijf dubbelwerkende aansluitingen en aan de voorzijde zijn twee dubbelwerkende hydrauliekaansluitingen leverbaar plus één dubbelwerkende frontheffunctie in combinatie met een axiaalpompe met een opbrengst tot 210 liter per minuut. Er is 90 liter hydrauliekolie beschikbaar. Last but not least: net als de 9-serie is de 8280 TTV desgewenst verkrijgbaar met tweetoerige Duospeed-frontaftakas (1000/1000E-schakeling). Achter is er uiteraard de bekende drietoerige uitvoering (540E, 1000 en 1000E).

Eind vorige maand zijn de dealers getraind bij de fabriek in Lauingen. Deze maand is de trekker al in productie genomen en bij de dealers vrijgegeven voor verkoop. We zijn benieuwd welk cumela-bedrijf de eerste eigenaar is...



De trekker heeft een nieuwe TTV-transmissie en achteras, die geschikt is voor 710/70R42-banden.

MET DE SR 20-GPS-ONTVANGER KAN BIJ VERLIES VAN HET SIGNAAL NOG TWINTIG MINUTEN MET GROTE RTK-PRECISIE WORDEN DOORGEWERKT