



# Transport met **Deutz-Fahr en Dezeure**

Tekst en foto's:  
Frits Huiden

**EERSTE ZWARE SDF-CVT  
EN DUBBELE TURBO**

**Deutz-Fahr introduceerde eind vorig jaar de 8280 met een eigen TTV-transmissie. Inmiddels is hij als demo in Nederland. Grondig maakte een ronde van zo'n dertig kilometer met daarachter een 22,7-kuubs Dezeure-drieasser. Een combinatie om bergen te verzetten.**

Het uiterlijk van de 8280 TTV sluit naadloos aan bij dat van zijn broertjes in de kleinere 7-serie. Toch wijkt hij wel degelijk af. Deutz-Fahr ontwikkelde namelijk zelf in Lauingen de T7780-CVT-bak en kiest daarmee voor het eerst niet voor ZF,

zoals bij de 7- en 9-serie. De transmissie heeft geen vier, maar twee mechanische rijbereiken die automatisch onder last schakelen. Het eerste bereik loopt tot 18 km/u en het tweede van 18 tot 60 km/u. Bij acceleratie is er eerst een relatief

hoog hydraulisch aandeel, dat al snel door het mechanische deel wordt overgenomen. Zowel bij hoge als lage snelheden zou er daardoor een flink mechanisch aandeel van de aandrijving zijn, tot zelfs negentig procent op topsnelheid. Het is de eerste CVT van Deutz-Fahr in dit zware segment. Een powershiftbak komt er niet. Qua formaat vult de 8280 TTV het gat tussen die kleinere, 8,2 ton wegende 7-serie van 181 kW (246 pk) en de grote, 11,8 ton wegende 9-serie vanaf 217 kW (295 pk). Onze 8280 TTV weegt 10,0 ton en de 6,1-liter-Deutz-motor in het vooronder levert 211 kW (287 pk). Dezelfde motor zit ook in de 7-serie, maar kreeg in de 8280 een tweede turbo.

De 9-serie gebruikt de veel grotere 7,8-liter-Deutz-motor. De extra turbo helpt de motor aan een maximum koppel van maar liefst 1226 Nm, dat wordt gehaald tussen de 1250 en 1700 toeren. Door de hoge injectiedruk van 2000 bar heeft de motor een snellere respons. Deutz moest de koeling verdubbelen. Het service-interval is verhoogd van 500 naar 1000 uur.

#### RONDJE BRABANT

Op ons rondje door Brabant proberen we de motor en de nieuwe transmissie gelijk uit. Via de vier in de 550-liter-tank verzonken treden klimmen we vlot in de cabine. Geen grote veranderingen in het interieur, behalve dat het display in de A-stijl is vervangen door een digitaal dashboard. Dat is prima af te lezen, ook in de zon. Er zijn extra ventilatiegaten in de stuurkolom. Verder is er een DAB+radio en 50.000 lumen aan ledlicht (led-dagrijlicht, bi-led-koplampen, led-knipperlichten, ledstrips op de spatborden, 23 led-werklampen en zelfs de zwaailamp is led). Voor je smartphone of tablet zijn er usb-laders.

Op de 710/70R42-banden hebben we een hoge zitpositie en mooi zicht rondom. Daarbij helpen de grote verwarmde en verstelbare spiegels met dode hoek. Eventueel is ook het beeld van maximaal vier camera's in het 8- of 12-inch-iMonitor3-scherm te bekijken. Behalve de aftakas en de hefinrichting is achteruitrijden één van de triggers om beeld te krijgen. Een wespentaille ontbreekt, dus het zicht tussen de wielen en de motorkap houdt niet over. Door de intuïtieve bediening rijd je zo met de combinatie weg. We zetten de bak maar gelijk in de Power-stand en de acceleratiesnelheid (op eerst voornamelijk het hydrostatische deel) valt dan ook gelijk op. Via het rijpedaal zitten we zeer vlot op de begrensdde 50 km/u.

De motor regelt het toerental nog tijdens het accelereren terug naar 1535 toeren. De rust bij deze snelheid is aangenaam. 60 km/u bij 1850 toeren en 40 km/u bij 1220 toeren is een optie. Er zijn twee cruisesnelheden mogelijk, voortaan onafhankelijk van het handgas en de aftakasmodus.

### 'BIJ HOGE EN LAGE SNELHEDEN IS EEN FLINK DEEL VAN DE AANDRIJVING MECHANISCH'

#### FLINKE REMMEN

De combinatie remt vlot op zijn droge 630 millimeter schijfremmen op de vooras (verplicht bij 60 km/u) en twee grote natte schijfremmen in de achteras. Uiteraard remt de kipper ook mee, eventueel zelfs via het Advanced Trailer Breaking-systeem. Door de voordruk van 0,5 bar in de remleiding reageert de deze al vlotter, maar als de trekker te weinig vertraging meet ten opzicht van de rempedaalstand en de snelheid zet de aanhangerrem er nog een tandje bij.

Comfort en rijeigenschappen zijn ruim voldoende dankzij de hydraulisch geveerde Dana-vooras en de luchtgeveerde cabine. De vooras kent drie in te stellen niveaus: zacht, normaal en auto. Ook is er gedacht aan een anti-duikstelsel dat de vering blokkeert als er op hogere snelheid extreem hard wordt geremd. Het aantal stuuromwentelingen is in te stellen op vier standen.

De frontheft uit eigen huis tilt 5450 kilogram en heeft een Isobus- en camera-aansluiting. Net als op de 7-serie zijn er weer twee elektronisch te schakelen toerentallen (1000 en 1000E) voor de frontaftakas. De hefinrichting achter tilt 11.000 kilo, maar wie vooral transportwerk doet, hoeft die niet te demonteren. De spindels hebben een dermate groot bereik dat de Walterscheid-hefflaten zeer hoog zijn op te draaien en geen dissel of aftakas zullen raken. Achter zijn er drie toerentallen (540E, 1000 en 1000E) en vijf elektronisch gestuurde ventielen.

#### PRAAT MET IEDEREEN

Uitgebreide communicatiemogelijkheden zijn vandaag de dag uiterst belangrijk, ook voor Deutz-Fahr. Dat begint bij het hanteren van de ISO-XML-computertaal die elke AEF-fabrikant



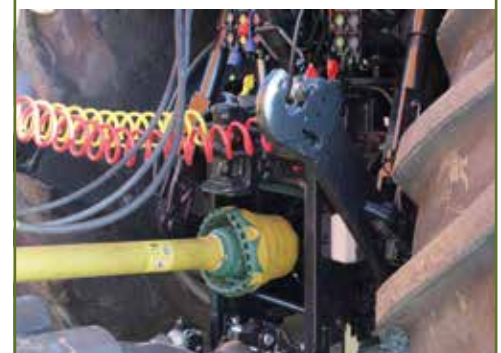
De nieuwe SDF-CVT heeft twee rijbereiken, waarbij er rond de 18 km/u en 1600 toeren onder last wordt geschakeld. Daar voel je niets van.



De 8280 TTV weegt tien ton en de 6,1-liter-Deutz-motor in het vooronder levert 211 kW (287 pk). Dezelfde motor zit ook in de 7-serie, maar kreeg in de 8280 TTV een tweede turbo.



Net als op de 7-serie is de tweetoerige frontaftakas (1000 en 1000E) een optie. Hij is gesynchroniseerd met de aftakassnelheden achterop.



Handig: de Walterscheid-hefflaten zeer hoog op te draaien, zodat ze geen dissel of aftakas kunnen raken en niet hoeven te worden gedemonteerd voor transportwerk.





Met de optionele Skybridge-functie kun je na signaalverlies nog twintig minuten op RTK-nauwkeurigheid doorrijden.

**'EEN ANTI-DUIKSYSTEEM  
BLOkkeERT DE VOORASVERING  
BIJ EXTREEM HARD REMMEN'**

spreekt en het bestandsformaat Shapefile uit de geo-wereld. De iMonitor3 is via een Xtend-functie uit te breiden met een tweede scherm, om bijvoorbeeld een zaai-combinatie ook met een tablet buiten de trekker af te stellen en op te klappen.

Het scherm met sectiecontrole voor maar liefst 200 secties is TIM-ready, op afstand over te nemen en heeft een eigen modem. Via Agrirouter is met verschillende werktuig- en softwarefabrikanten te communiceren, zoals Dacom om taak-

kaarten naar de trekker te sturen. De Topcon SRC40-GPS-ontvanger is vervangen door de GNSS SR20-ontvanger. Behalve GPS en Glonass ontvangt deze ook Galileo en heeft hij een ingebouwde gyroscoop.

Met de optionele Skybridge-functie kun je na signaalverlies twintig minuten op RTK-nauwkeurigheid doorrijden. Het eerste jaar na aankoop van de € 245.000,- kostende trekker (€ 285.000,- vol opties) is het gebruik van fleetmanagement wel gratis.



**ROBOCUT RC56**

**INTELLIGENT  
EN STERK DESIGN**



**75SERIES**

**WERELDLEIDER  
IN HAGEN- EN  
GROENONDERHOUD  
TECHNOLOGIE**



**dabekausen**

[www.dabekausen.com](https://www.dabekausen.com)

Oplossingen voor probleemloos landschapsonderhoud