

SERIE 7



DEUTZ-FAHR
7210 - 7230 - 7250 TTV Agrotron





POUR REGARDER
VERS L'AVENIR,
DEUX YEUX
NE SUFFISENT PAS.

CIRCUIT HYDRAULIQUE

« LOAD SENSING ».

De la puissance hydraulique juste quand c'est nécessaire, jusqu'à 160 litres/min.

MODE ECO/POWER.

Quelles que soient les conditions, il est possible de régler les performances de manière à minimiser la consommation ou à maximiser la puissance.

GIUGIARO DESIGN.

Une visibilité maximale, une cabine ultra-spacieuse, un look agressif et un capot racé offrent à l'opérateur une expérience unique.

CABINE « MAXIVISION ».

Nouvelle cabine à l'habitacle entièrement repensé. Toutes les commandes de la console ont été conçues pour offrir un confort de conduite maximal doublé d'une grande simplicité d'utilisation.

MOTEUR DEUTZ TCD 6,1 L6 TIER 4I, 4 SOUPAPES PAR CYLINDRE, RÉGULATION ÉLECTRONIQUE ET TECHNOLOGIE SCR.

Grâce à la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction, réduction catalytique sélective), les nouveaux moteurs Deutz Tier 4i offrent une synthèse parfaite : hausse des performances, réduction des émissions et économies de carburant.

TRANSMISSION À VARIATION CONTINUE TTV.

Suivant la législation :

- jusqu'à 60 km/h avec une sécurité maximale, une faible consommation de carburant et une souplesse inégalable.
- jusqu'à 40 ou 50 km/h à régime super-économique ou économique moteur.

FREINS AVANT À DISQUES.

Contrôle exceptionnel lors du freinage. De série sur les modèles à transmission à 60 km/h. En option sur tous les autres modèles.

PRISES DE FORCE ÉCONOMIQUES.

Permet d'exploiter tout le couple des moteurs Deutz pour vous faire économiser du carburant.



LE TRACTEUR DE L'ANNÉE.

DEUTZ-FAHR présente la nouvelle Série 7, une gamme de tracteurs puissants, à l'avant-garde en termes de style, d'efficacité, de productivité et de confort. Conçus pour atteindre un rendement élevé en optimisant l'efficacité des composants utilisés, les nouveaux TTV Agrotion de la Série 7 sont le fruit de technologies de pointe mises au point par DEUTZ-FAHR pour améliorer les performances, réduire la consommation et accroître le confort de l'opérateur. Giugiaro Design signe le style unique de la nouvelle Série 7, caractérisé par un capot racé, les lignes futuristes des ailes à groupes optiques LED intégrés et un agencement de l'habitacle sans égal sur le marché. Autant de caractéristiques qui ont valu à la Série 7 d'être élue « Tracteur de l'année 2013 » et de remporter le « Golden tractor for the design ». Ces deux prix importants, décernés par un jury international de journalistes spécialisés, sont le résultat des investissements continus de DEUTZ-FAHR dans des technologies toujours plus pointues et la recherche d'un design et d'un confort uniques. Ils ne font que confirmer ce que savent ceux qui choisissent la Série 7 : qu'ils achètent un tracteur à la fois fiable et novateur, paré pour l'avenir et qui conservera une valeur économique élevée dans le temps.



POUR OBTENIR
LES MEILLEURES
PERFORMANCES,
MIEUX VAUT COMPTER
SUR SES PROPRES
FORCES.



LES NOUVEAUX MOTEURS DEUTZ À TECHNOLOGIE SCR SONT ENCORE PLUS PUISSANTS, PERFORMANTS ET PROPRES, ET FORMENT UN DUO GAGNANT AVEC LES TRANSMISSIONS TTV À VARIATION CONTINUE LARGEMENT ÉPROUVÉES QUI ÉQUIPENT LA GAMME.

POWER BOOST

Moteurs plus puissants à technologie Power Boost. Les nouveaux moteurs Deutz peuvent développer 27 ch de puissance supplémentaire. Ce surplus de puissance est disponible avec les outils utilisés à la prise de force ou lors du transport sur route.

PdF. La puissance supplémentaire est disponible à 100 % dès que la vitesse dépasse 3 km/h. TRANSPORT. La puissance supplémentaire est disponible à 100 % dès que la vitesse dépasse 30 km/h.

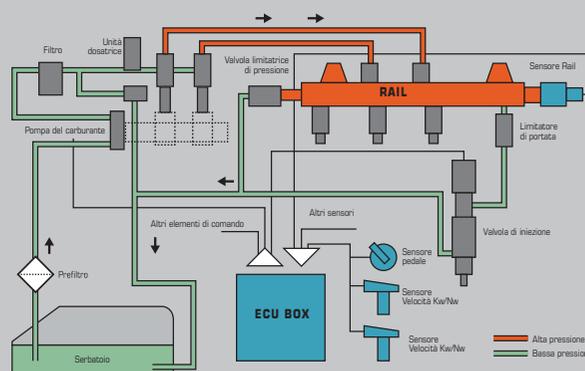
DCR

L'une des principales différences entre le système Deutz Common Rail (DCR) et les autres systèmes à rampe commune (Common Rail) est le recours à deux pompes haute pression pour l'alimentation du carburant et l'utilisation d'huile moteur pour leur lubrification à la place du carburant. Par rapport aux autres systèmes Common Rail, ce système offre les avantages suivants :

- une fiabilité accrue du moteur du fait que la lubrification n'est plus liée à la qualité du carburant
- deux pompes évitent les chutes de pression momentanées dans la Common Rail
- le moteur est moins sollicité et moins exposé aux surcharges.

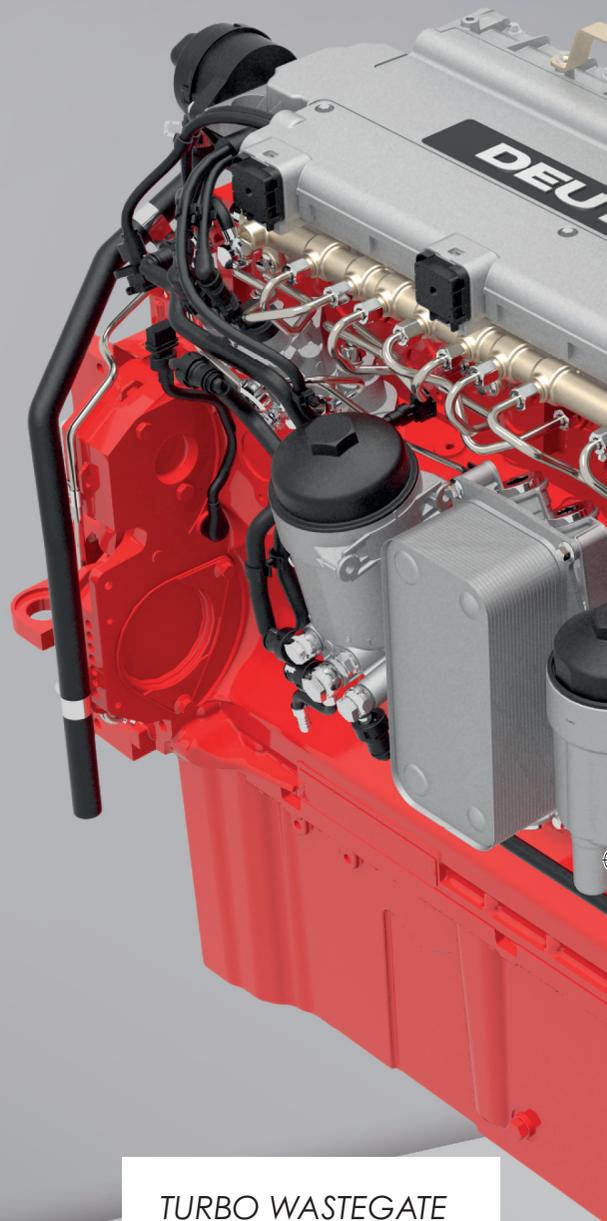
EFFICACES AUSSI SUR LE PLAN ÉCOLOGIQUE.

L'atout majeur de cette gamme novatrice réside dans son moteur Deutz TCD 6,1L06 4 soupapes, 6 cylindres, qui offre des puissances maximales (ECE R-120 avec Power Boost) allant de 222 ch (163 kW) pour le TTV 7230 à 263 ch (194 kW) pour le TTV 7250. Culasses à 4 soupapes par cylindre avec injecteur en position centrale, turbocompresseur avec intercooler et soupape waste-gate à régulation électronique, gestion électronique intégrale de l'injection à haute pression DCR (Deutz Common Rail) et post-traitement des gaz d'échappement avec catalyseur SCR constituent un formidable ensemble d'éléments qui permettent au moteur d'exprimer au mieux ses performances, avec d'excellentes valeurs de consommation spécifique et un taux réduit d'émission de polluants.



UNE CONSOMMATION RÉDUITE DANS TOUTES LES CONDITIONS.

À puissance égale, par rapport aux moteurs Tier 3, la diminution de la consommation de gazole atteint jusqu'à 10 %. Une réduction qui compense largement la consommation d'AdBlue (la solution à base d'urée très pure à 32,5 % de concentration dans de l'eau déminéralisée, nécessaire pour le fonctionnement du SCR) et qui contribue à créer un gain d'exploitation optimal tout en préservant l'environnement. Concrètement, grâce au système SCR, les gaz d'échappement sont soumis à un post-traitement à base d'urée très pure pulvérisée, qui décompose les NOx nuisibles en azote atmosphérique et en vapeur d'eau, deux composants inoffensifs pour l'environnement. Le réservoir d'AdBlue est intégré dans celui du gazole, sans en réduire la capacité et sans augmenter les dimensions d'encombrement de la machine. Les moteurs de la Série 7 sont labellisés B100, ce qui signifie qu'ils peuvent fonctionner avec du Biodiesel, soit mélangé au gazole soit pur (100 %). L'utilisation de matériaux éco-responsables dans le cycle de production de ces nouveaux tracteurs témoigne de l'attention que porte DEUTZ-FAHR à l'environnement. Les performances des moteurs Deutz sont soulignées par les régimes de puissance maximale (1.900 tr/min) et de couple maximum (1.600 tr/min), couple qui reste pratiquement constant entre 950 et 1.650 tr/min, et qui couvre la plage habituellement exploitée pour l'exécution de tous les travaux agricoles. De plus, aucun souci d'autonomie : les longues journées de labeur ne sont plus un problème grâce au réservoir de gazole de 435 litres, accolé à celui d'AdBlue d'une capacité de 50 litres.



TURBO WASTEGATE À RÉGULATION ÉLECTRONIQUE.

La régulation électronique assure la pression de fonctionnement maximale en fonction de la charge.

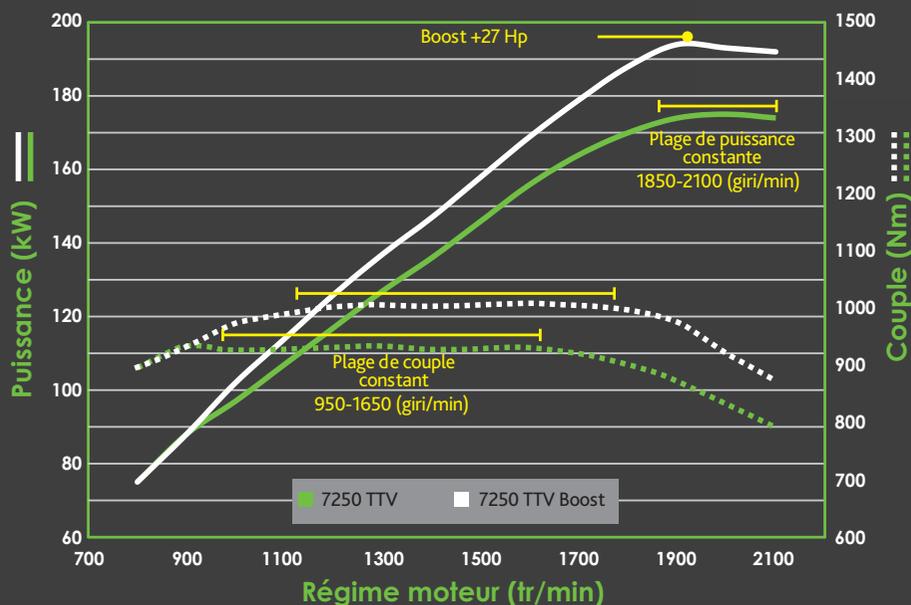
SYSTÈME DEUTZ COMMON RAIL.

Deux pompes garantissent une pression élevée constante et une fiabilité accrue.

TECHNOLOGIE SCR.

Réduction nette de la consommation, puissance supérieure et respect des normes en vigueur en matière d'émissions.

Puissance ECE R-120





4 SOUPAPES PARCYLINDRE.

Meilleur rendement de la combustion. Plus d'air, plus de pression, évacuation instantanée des gaz d'échappement.

MOTEURS PLUS PUISSANTS À TECHNOLOGIE POWER BOOST.

Cette surpuissance est disponible avec les outils entraînés par la prise de force ou lors du transport sur route.



Grâce à la technologie novatrice de leurs moteurs et des PdF Eco, les tracteurs DEUTZ-FAHR permettent d'économiser jusqu'à 15 % de carburant.



Grâce à la technologie SCR (Selective Catalytic Reduction, réduction catalytique sélective), les nouveaux moteurs Deutz Tier 4i offrent une synthèse parfaite : hausse des performances, réduction des émissions et économies de carburant.



Technologie Deutz Common-Rail.



Moteur compatible avec le Biodiesel jusqu'à 100 % (Biodiesel conforme aux normes EN 14214:2003).





POUR OBTENIR
LES MEILLEURES
PERFORMANCES,
IL N'EST PAS NÉCESSAIRE DE
RENONCER À L'ESTHÉTIQUE.

LAISSEZ-VOUS TRANSPORTER
PAR LA PERFECTION.
CELLE DU CONFORT, DE LA
TECHNOLOGIE ET D'UN DESIGN
INCOMPARABLE.
SANS COMPROMIS.



LA SIMPLICITÉ AVANT TOUT.

La nouvelle cabine Maxi Vision offre un équipement high-tech et un confort de haut vol. L'analyse informatisée des flux d'air, l'utilisation de matériaux de haute qualité et l'habitacle spacieux contribuent à créer un espace de travail accueillant et confortable. De plus, l'ergonomie, la disposition logique et rationnelle de toutes les commandes et l'indication précise de toutes les informations de bord simplifient la conduite, ce qui permet à l'opérateur de se sentir à l'aise dès le premier instant. Le nouveau joystick au design exclusif permet de commander les principales fonctions de la Série 7 simplement et d'une seule main. L'accoudoir multifonction incorporé au fauteuil du conducteur rassemble toutes les commandes nécessaires pour la conduite du tracteur et la manipulation des outils attelés. Les leviers et les boutons sont regroupés de manière logique et disposés en fonction de leur fréquence d'utilisation. Toutes les commandes sont clairement

identifiées et colorées de manière à simplifier au maximum l'utilisation et la rendre intuitive. Un panneau de commande d'éclairage regroupe toutes les commandes relatives à l'utilisation des projecteurs de travail et des feux de route. Enfin, le confort en cabine est garanti par la climatisation automatique à commande électronique et les matériaux insonorisants utilisés. La suspension de pont avant de série, les suspensions arrière mécaniques ou pneumatiques de la cabine ne sont que quelques exemples des équipements proposés. Comme dans un fauteuil : les sièges de dernière génération sont équipés d'une suspension pneumatique basse fréquence avec mise à niveau automatique. Pour les plus exigeants, il est possible d'équiper la Série 7 des nouveaux sièges DDS à suspension active. Enfin, le confort du passager est lui aussi garanti par un large fauteuil rembourré.



UN HABITACLE HIGH-TECH.

L'état de fonctionnement de l'engin est constamment contrôlé par trois dispositifs électroniques :

- le Work Display, présent sur le montant avant droit de la cabine, permet de contrôler toutes les fonctions du tracteur
- l'Infocenter, solidaire de la colonne de direction, indique l'état des différents systèmes et dispositifs
- le iMonitor-2, une innovante interface multimédia (compatible ISOBUS), permet le réglage complet de tous les paramètres de fonctionnement.

La haute technologie embarquée à bord de la Série 7 assure une maîtrise complète du tracteur et une utilisation optimisée de tous les outils.





LA CONCEPTION
ERGONOMIQUE DES
COMMANDES, QUI SONT
FACILES À IDENTIFIER CAR
DE COULEURS DIFFÉRENTES,
GARANTIT UNE CONDUITE
DU TRACTEUR SANS EFFORT
ET SANS STRESS, MÊME AU
BOUT DE LONGUES HEURES
DE TRAVAIL.

UN SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE INTELLIGENT

Le panneau de commande de l'éclairage, installé sur le montant de la cabine, permet de gérer tous les feux et projecteurs du tracteur, y compris ceux qui sont montés sur les remorques ou sur les outils. L'interrupteur général, au centre du panneau, permet d'éteindre et de rallumer la dernière configuration utilisée.



UN SYSTÈME DE COMMANDE NOVATEUR.

Conçu pour gérer et configurer les nombreuses fonctions, le terminal iMonitor-2 permet de dialoguer avec la machine en effleurant tout simplement l'écran ou en utilisant le pavé de commande présent sur la console latérale. L'écran de 12" est monté sur l'accoudoir qui est intégré au siège conducteur. Cela permet au conducteur de contrôler aisément et à tout moment toutes les fonctions du tracteur. Le système intègre les fonctions suivantes : menu principal pour le contrôle de toutes les fonctions du tracteur (relevage, Pdf, distributeurs, moteur, transmission et ASM), moniteur de performances (calcul de la consommation, de la productivité et des surfaces travaillées) et menu ISOBUS pour l'utilisation des outils compatibles. Le confort et la technologie sont à portée de main. Afin d'accroître la productivité, le terminal iMonitor-2 peut être équipé du dispositif d'autoguidage par satellite Agrosky. Ce système GPS innovant complètement intégré au tracteur offre, dans sa configuration la plus avancée, une solution de guidage automatique grâce à l'utilisation d'un bloc hydraulique qui contrôle la direction avec une précision de 2 cm.





A PRODUCTIVITÉ EST ENTRE VOS MAINS.

LA TRANSMISSION PARFAITE ? CELLE QUI ALLIE VITESSE ET RENDEMENT
MAXIMUM. SANS OUBLIER LE CONFORT ET L'INNOVATION.



UNE TRANSMISSION NOVATRICE.

La transmission TTV de la Série 7 associe à l'efficacité des dispositifs mécaniques le confort et la fluidité de l'hydrostatique. Une solution efficace et fiable, capable de faire varier la vitesse en continu en exploitant au mieux la puissance du moteur, sans perte de puissance, pour un travail simple et productif. Grâce à ces prérogatives, la transmission TTV est en mesure de fournir une haute capacité de traction, garantissant une conduite fluide en toute circonstance et des avantages majeurs sur le plan du confort d'utilisation et de la sécurité, en particulier pour le transport sur route. Conçus pour une vitesse maximale de 60 km/h, les nouveaux tracteurs DEUTZ-FAHR de la Série 7 peuvent atteindre 40/50 km/h (selon les réglementations) à un régime de 1.357/1.695 tr/min. Au champ également, la productivité reste toujours maximale grâce à l'engagement automatique des quatre roues motrices et du blocage des différentiels disponibles de série. Enfin, le confort supérieur des TTV est encore accru par les modes de conduite de la transmission : pour conduire le tracteur, l'embrayage, le levier de vitesse, l'accélérateur et les freins ne servent plus, car le conducteur peut bien souvent se limiter à utiliser le joystick.



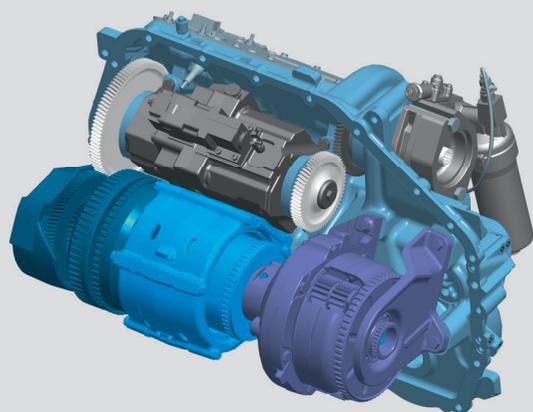
JOYSTICK

- 1 Commandes de montée / descente du relevage et « STOP »
- 2 RÉGULATEUR DE VITESSE AUTOMATIQUE : possibilité de programmer deux vitesses différentes pour le régulateur de vitesse (Cruise Control).
- 3 Activation / désactivation de la fonction COMFORTIP (actions répétitives).
- 4 Commandes de l'inverseur.
- 5 Commandes proportionnelles des distributeurs hydrauliques



- 6 RÉGLAGE DE LA VITESSE
Il suffit de tourner la molette pour augmenter ou diminuer la vitesse d'avancement.
- 7 BOUTON D'ACTIVATION DE L'INVERSEUR
Doit être enfoncé en même temps que les boutons de l'inverseur qui se trouvent sur le levier multifonction. Protection maximale contre les activations accidentelles.





LA VITESSE EST CONTINUE.

Les TTV sont équipés de transmissions à variation continue basées sur le « split-power », à savoir la décomposition (split) en deux branches de la puissance (power) véhiculée jusqu'aux roues : la majeure partie de celle-ci est transférée par voie mécanique au moyen de trains épicycloïdaux et d'embrayages multidisques en bain d'huile, tandis que la partie restante est transmise par voie hydraulique au moyen d'une pompe « Load Sensing » qui actionne un moteur hydraulique. La variation du débit hydraulique permet d'augmenter (ou de diminuer) la vitesse du tracteur de manière fluide et continue, en évitant les classiques « à-coups » survenant lors du passage des rapports avec les transmissions traditionnelles. Les deux éléments du mouvement sont ensuite recomposés sur un groupe sommateur épicycloïdal ; le tout est complété par un inverseur électro-hydraulique et géré par une unité de contrôle électronique évoluée qui « dialogue » en continu avec la centrale électronique du moteur, à la recherche de l'efficacité maximale pour chaque condition de fonctionnement.



3 MODES DE CONDUITE.

Il faut toujours opter pour la meilleure stratégie. Voici pourquoi la nouvelle Série 7 prévoit trois modes de fonctionnement différents



MODE MANUEL



MODE PDF



MODE AUTOMATIQUE

MODE MANUEL

La pédale d'accélérateur contrôle le régime du moteur, tandis qu'en appuyant sur le joystick multifonction sans relâcher, la vitesse d'avancement varie en continu. Dans ce cas, les TTV sont en substance comparables à un tracteur équipé d'une boîte de vitesses mécanique, mais avec le grand avantage d'une fluidité de marche exceptionnelle, typique des transmissions CVT, grâce à son infinité de rapports. En appuyant sur le joystick sans relâcher vers l'avant ou vers l'arrière, la vitesse varie en continu. En appuyant brièvement sur le joystick, la vitesse varie par paliers de 0,1 km/h à des vitesses d'avancement jusqu'à 15 km/h, et par paliers de 1 km/h aux vitesses d'avancement supérieures.

MODE AUTOMATIQUE

C'est le choix le plus indiqué pour les travaux au champ et pour le transport. La dernière vitesse d'avancement sélectionnée est rapidement atteinte quand on appuie sur la pédale d'accélérateur. À ce stade, le système électronique maintient la vitesse d'avancement constante, en ajustant automatiquement le régime moteur en fonction de la charge.

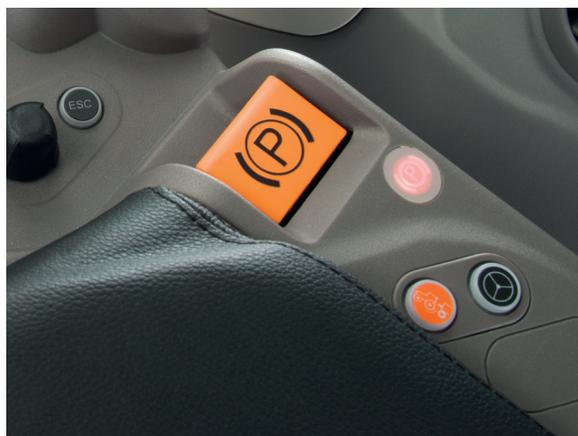
MODE PDF

Quand on enclenche la prise de force, le système sélectionne automatiquement le mode PdF et reprend le régime moteur préréglé par l'accélérateur manuel. Le régime de rotation de la prise de force reste constant quelle que soit la vitesse d'avancement du tracteur (qui peut être augmentée ou diminuée en appuyant sur la pédale d'accélérateur). De cette façon, les TTV dépassent la principale limite des transmissions mécaniques traditionnelles, qui ne permettent pas d'adapter le couple moteur à une vitesse différente de celle du moteur, sinon en changeant de rapport. Ce mode représente donc la solution idéale pour les équipements qui doivent fonctionner avec un régime constant de la PdF, comme par exemple une presse ou une herse rotative.



LA STRATÉGIE DE L'EFFICACITÉ ET CELLE DE LA PRODUCTIVITÉ.

Indépendamment du mode de conduite utilisé, il est possible de choisir la stratégie de fonctionnement du tracteur entre : « Eco », « Power » et « Auto ». La première exploite les performances à bas régime et le couple du moteur Deutz, afin de réaliser des économies de carburant, tandis que la seconde exploite la puissance maximale du tracteur, permettant de favoriser le débit de chantier. Le mode « AUTO » offre le meilleur compromis entre les modes « ECO » et « POWER » : dans ce cas, la régulation électronique contrôle conjointement le moteur et la transmission, afin de garantir la plus faible consommation de carburant possible, en veillant toutefois à augmenter le régime de rotation du moteur pour fournir les surplus de puissance éventuellement requis pour maintenir constante la vitesse d'avancement dès que la charge augmente. Dans une optique de sécurité maximale, la Série 7 peut être

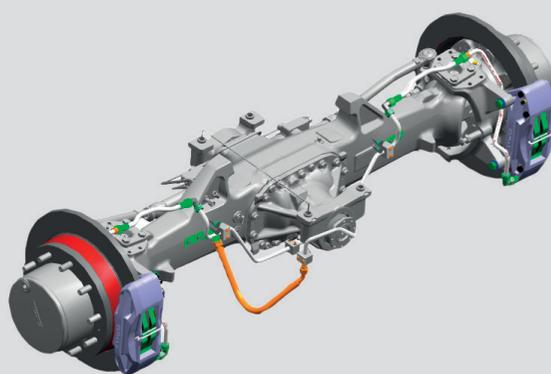


Le frein de stationnement agit directement sur les disques de frein arrière, ce qui diminue l'absorption de puissance.

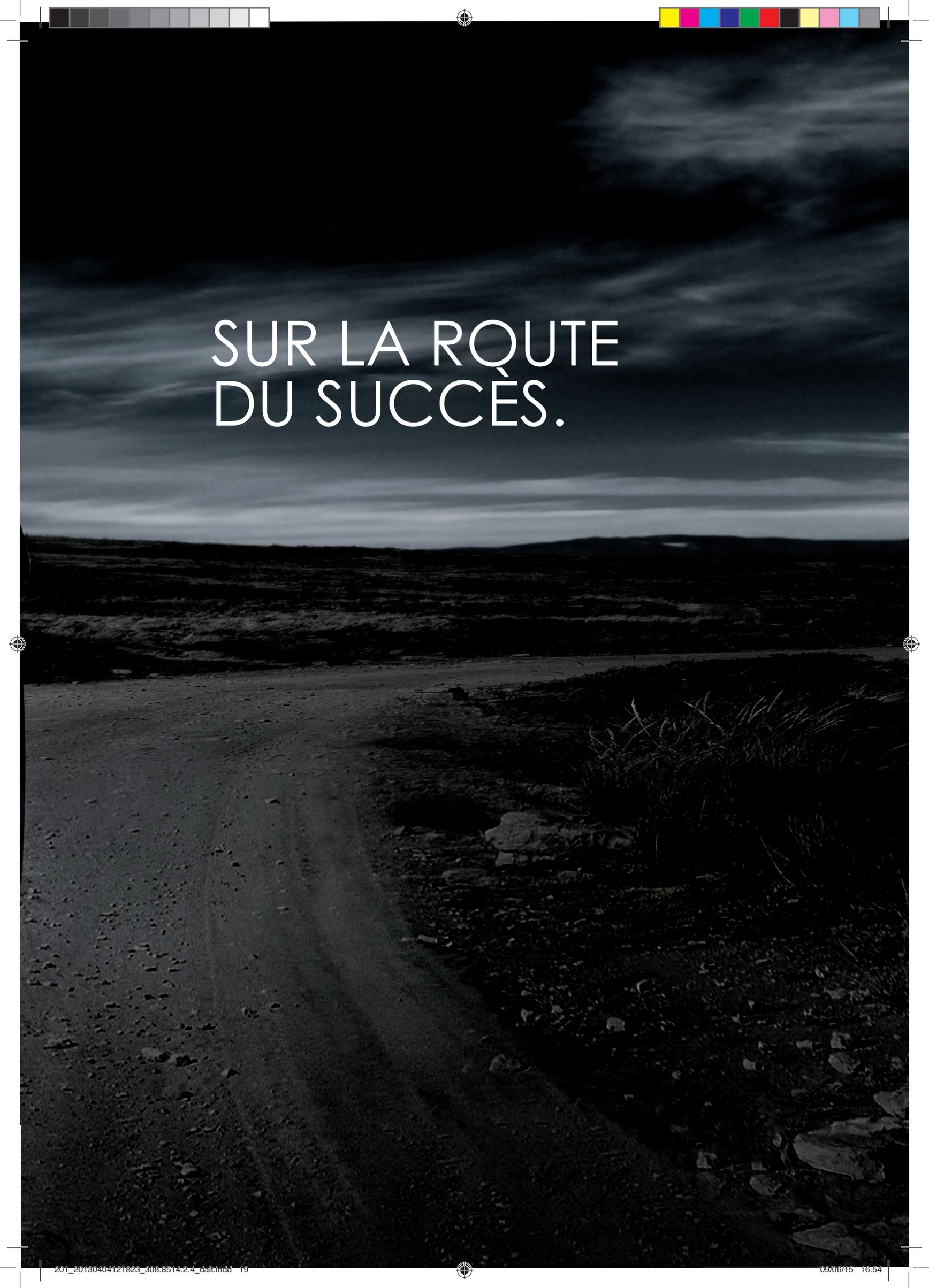


Le dispositif « Power Brake » permet à l'opérateur d'actionner les pédales de frein avec un effort minimal. Les freins réagissent rapidement et en douceur, même lorsque le moteur est éteint.

équipée d'un système innovant de freinage intégral, qui prévoit des freins à disque sur le pont avant. Dans les versions « 60 km/h » (où cette limite est consentie), ceux-ci sont de série. Le frein de stationnement « ParkBrake », activable directement depuis l'accoudoir latéral, agit sur les disques de frein arrière. Ceci n'engendre aucune absorption de puissance. Pour faciliter le réglage de la voie, il est possible de monter des demi-arbres de roue coulissants : dispositif qui permet également de travailler avec des pneus arrière jumelés 650/65 R42 et de monter de nouvelles jantes arrière avec lestage (140 kg par roue + possibilité de rajouter 3 autres disques de 255 kg chacun sur chaque jante, pour un total de 1.810 kg de lestage arrière).



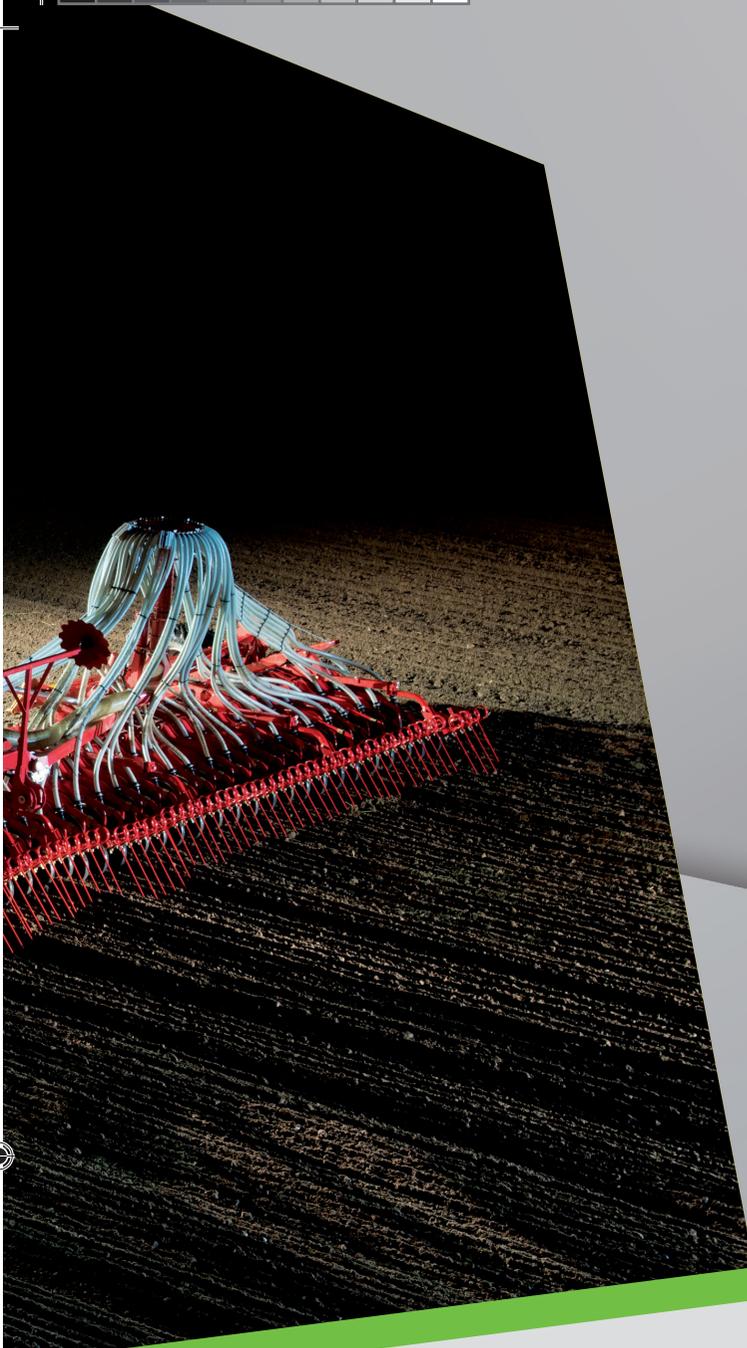




SUR LA ROUTE
DU SUCCÈS.

LA MÉCANIQUE DE L'INTELLIGENCE.

LES DISPOSITIFS HYDRAULIQUES SONT TOUT SIMPLEMENT AU TOP DE LEUR CATÉGORIE ET LEUR GESTION NOVATRICE PERMET D'ÉLEVER AU MAXIMUM LA PRODUCTIVITÉ AUX CHAMPS.



PDF : UNE OFFRE COMPLÈTE.

Pouvoir choisir entre plusieurs solutions en ce qui concerne la prise de force contribue très certainement à accroître la polyvalence d'un tracteur, en tendant constamment vers une efficacité optimale, notamment lorsqu'on ne requiert pas toute la puissance du tracteur. La Série 7 est dotée de 4 régimes de prise de force (540/540E/1.000/1.000E), facilement sélectionnables par un interrupteur en cabine. Un dispositif de détection de charge assure en toute circonstance un démarrage graduel et progressif des outils attelés. La commande à distance de la Pdf depuis les deux garde-boue arrière est de série. Le relevage avant est quant à lui doté d'une prise de force de 1.000 tr/min, qui est également proposée en option en version ECO (Opt 1.000 ECO).

UN CIRCUIT HYDRAULIQUE EFFICACE.

La configuration de base prévoit une pompe dédiée à la direction et aux circuits auxiliaires (44 l/min), à laquelle s'ajoute une pompe Load Sensing de 120 l/min ou, en option, de 160 l/min. De plus, quatre distributeurs hydrauliques à double effet, à commande électrique proportionnelle, sont disponibles de série. Ceux-ci peuvent être portés à sept sur demande (dont 2 pour l'avant) Tous les distributeurs peuvent évidemment être verrouillés, utilisés en simple effet et ils disposent tous d'une position flottante. Il est possible de régler le temps et le débit de chaque distributeur ; tous les leviers de commande ont une couleur distincte et peuvent être programmés pour être associés aux différents distributeurs. Les raccords « Power-Beyond » permettent l'utilisation du débit d'huile total de la pompe du tracteur. Cette option s'avère utile lorsque l'outil dispose de sa propre centrale nécessitant un débit élevé (arracheuses, débroussailleuse...). Le système Load Sensing adapte en continu la pression et le débit hydraulique distribués à l'outil, tout en réduisant les dispersions de puissance (et la consommation de gazole) et en garantissant une plus grande durée de vie des composants hydrauliques.



Tous les modèles de la Série 7 sont dotés de prises hydrauliques « push-pull » pour raccorder les flexibles hydrauliques même sous pression, et d'un réservoir destiné à recueillir les infimes quantités d'huile susceptibles de s'échapper dans la phase d'accouplement, évitant ainsi que l'huile ne se répande au sol. La capacité maximale de relevage arrière (aux rotules) est de 10.000 kg ; le relevage électronique EHR présent de série gère le contrôle d'effort, de position et de patinage. Le relevage à régulation électronique EHR intègre également les fonctions terrage rapide, amortisseur d'oscillations, verrouillage de hauteur, limitation de la hauteur maxi et réglage de la vitesse de descente. La capacité maximale (aux rotules) du relevage avant (en option) est de 4.500 kg.

ESSENZIALE,
SEMPLICE, LOGICO:
UN INNOVATIVO SISTEMA
DI CONTROLLO.



RÉGLAGE DE PROFONDEUR OU DE HAUTEUR
Les opérations de réglage de profondeur (contrôle d'effort) ou de hauteur (contrôle de position) et flottant du relevage arrière sont possibles sur une échelle de 2 à 8.

VOYANT ROUGE

ALLUMÉ : transport ou mode démarrage

(« start up »)

CLIGNOTANT : mode STOP

ÉTEINT : relevage actif

Les principales commandes de montée/descente du relevage se trouvent sur le joystick. Un bouton « STOP » arrête instantanément le déplacement des bras du relevage.

Quatre potentiomètres permettent de régler les variables suivantes :

- position/effort/mixte;
- limitation de la hauteur de relevage;
- réglage de la vitesse de descente;
- patinage.



UN ENTRETIEN SIMPLE ET RAPIDE.

*L'ENTRETIEN EST RAPIDE ET SIMPLIFIÉ GRÂCE AU CAPOT MONOBLOC
MONTÉ SUR CHARNIÈRES ARRIÈRE QUI SE RELÈVE COMPLÈTEMENT.*



Tous les composants et les groupes principaux sont facilement accessibles pour les opérations d'entretien courant qui ne nécessitent aucun outil. Il est possible de contrôler l'huile moteur sans devoir ouvrir le capot et de vérifier le niveau d'huile de transmission à travers l'indicateur transparent qui se trouve sur le pont arrière.

INTERVALLES D'ENTRETIEN ESPACÉS.

La vidange de l'huile moteur ne se fait que toutes les 500 heures de service et le réglage des soupapes toutes les 1.500 heures.

- L'entretien du circuit de refroidissement est facilité par l'ouverture « par projection » de tous les radiateurs.
- Le filtre à air se remplace en un tour de main.
- Tous les fusibles et les relais, logés dans un compartiment spécifique dans le garde-boue côté droit, sont immédiatement disponibles et bien protégés.
- L'entretien des filtres à air de la cabine auxquels on accède facilement dans les montants latéraux, ne nécessite aucun outil.
- Le coupe-batterie permet de remiser le tracteur en toute sécurité pour des périodes prolongées.
- Le compresseur d'air est directement raccordé au moteur. Aucune courroie n'est présente pour plus de fiabilité.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SÉRIE 7		
		7210 TTV	7230 TTV	7250 TTV
MOTEUR				
Type		DEUTZ - TCD 6,1 L06 4 soupapes Tier 4i		
Type de système d'injection/Pression		Deutz Common Rail/1.600 bar	Deutz Common Rail/1.600 bar	Deutz Common Rail/2.000 bar
Cylindres/Cylindrée	nbre/cm ³	6/6.057		
Carburant(s) approuvés(s)		Diesel, B100		
Puissance maximale avec Power Boost (ECE R-120)	kW/ch	165/224	180/245	194/263
Puissance homologuée (2.000/25 CE)	kW/cv	163/222	178/242	190/258
Puissance maximale (ECE R-120)	kW/cv	151/205	162/220	175/238
Puissance au régime nominal (ECE R-120)	kW/cv	137/186	150/204	174/236
Régime nominal du moteur	tr/min	2.100		
Aspiration		Sous le capot		
Couple maximum (sans Power Boost)	Nm	806	870	934
Couple maximum (avec Power Boost)	Nm	883	937	1.009
Capacité réservoir de carburant	l	380		
Capacité réservoir d'AdBlue	l	50		
Intervalles de vidange	heures	500		
TRANSMISSION				
Type		Transmission à variation continue TTV		
Vitesse maximale 40 km/h		à 1.357 tr/min / à 1.760 tr/min (suivant version)		
Modes de conduite		Auto/Manuel/PdF (avec gestion Eco/Power)		
Fonction Power Zero (stop actif)		de série		
Pont avant suspendu		de série		
ASM (gestion automatique blocage différentiels et pont avant)		de série		
Prise de force				
Régime PdF arrière	tr/min	540/540E/1.000/1.000E	540E/1.000/1.000E	
Commande PDF sur les garde-boue		de série		
Régime PdF avant	tr/min	1.000, (1.000E opt.)		
Activation de la PdF		Électrohydraulique proportionnelle		
RELEVAGE HYDRAULIQUE				
Capacité maximale de relevage (avant/arrière)	kg	4.500/10.000		
Commande de relevage sur les garde-boue		de série		
Radar		opt		
SYSTÈME HYDRAULIQUE				
Circuit hydraulique Load sensing avec pompe à débit variable		de série		
Capacité du réservoir d'huile hydraulique (séparé)	l	50		
Commande des distributeurs sur les garde-boue		de série		
Power-Beyond		de série		
Distributeurs hydrauliques	qté	4-7		
FREINS ET DIRECTION				
Servofrein (booster de freinage)		de série		
Débit de la pompe de direction	l/min	44		
Frein de stationnement	tipo	EPB (Electronic Parking Brake)		
Freins à disques externes sur essieu avant		opt (de série 60 km/h)		
Freinage pneumatique/hydraulique remorque		de série		
Angle de braquage	degrés	52°		
Rayon de braquage	m	5,8		
PNEUMATIQUES				
Pneus avant/arrière disponible		600/70 R30-650/65 R42	600/70 R30-650/65 R42	
Lestages pour roues arrière (en option)	kg	2 x (140+255+255+255)		
Roues arrière jumelables		-	2 x 650/65 R42	

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

SÉRIE 7

7210 TTV

7230 TTV

7250 TTV

CABINA

Cabine Maxi Vision			de série
Climatisation			de série
Accoudoir Maxi Control			de série
Interface Iso-bus (ISO 11786)			opt
iMonitor-2 (écran 12,8")			opt
Work Monitor couleur			de série
Siège passager rembourré			de série
Climatisation autorégulée			opt
Siège Max Comfort Dynamic ++ (suspension dynamique, mise à niveau pneumatique automatique)			de série
Siège Max Comfort Dynamic +++ (suspension dynamique, mise à niveau pneumatique automatique, suspension latérale)			opt
Siège Max Comfort Evolution Active (suspension active, chauffage et ventilation active)			opt
Suspension cabine	type		Mécanique ou pneumatique
Comfortip Professional			de série

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Tension	V		12
Batterie de série	V/Ah/A		12/180/700
Alternateur	V/Ah		12/200
Démarrreur	V/kW		12/3,1
Prise de courant extérieure			de série
Prise pour courant d'intensité supérieure			de série

DIMENSIONS ET POIDS (avec pneumatiques AV/AR)

		600/70R30/620/70R42	600/70R30/650/65R42	600/70R30/650/65R42
Empattement	mm		2.817	
Longueur (mini-maxi)	mm		4.817-4.972	
Hauteur (mini-maxi)	mm		3.103-3.153	
Largeur (mini-maxi)	mm		2.500-2.736	
Garde au sol (mini-maxi)	mm		555-635	

POIDS À VIDE

Poids à vide à l'avant (mini-maxi)	kg	3.000-3.795	3.100-3.915
Poids à vide à l'arrière (mini-maxi)	kg	4.700-4.785	5.100-5.185
Poids à vide total (mini-maxi)	kg	7.700-8.580	8.200-9.100

POIDS MAXIMUM AUTORISÉ À 40 KM/H

Poids maximum autorisé à l'avant	kg	5.200	5.200
Poids maximum autorisé à l'arrière	kg	9.000	10.000
Poids maximum autorisé total	kg	13.000	14.500

Dati tecnici e immagini sono indicativi. La DEUTZ-FAHR, nel suo sforzo di dare un prodotto sempre più aderente alle vostre esigenze, si riserva di apportare aggiornamenti in qualsiasi momento e senza obbligo di preavviso.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter votre concessionnaire DEUTZ-FAHR :



Réalisé par le Service Marketing - Communication - Réf. 308.8514.2.4-3 - 06/15 I.P.

7series.deutz-fahr.com/
Nous conseillons d'utiliser des lubrifiants et des liquides de refroidissement d'origine.



DEUTZ-FAHR est une marque de SDF

