

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



**NOUVELLE SÉRIE 7**  
Deutz-Fahr Agrotron TTV



7250

DEUTZ

*TTV*

**NOUVELLE SÉRIE 7**  
Deutz-Fahr Agrottron TTV

**FAHR**



DEUTZ-FAHR

7250

DEUTZ-FAHR



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 Agrottron TTV de la Série 7 sont le fruit des technologies les plus avancées 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, caractérisée par son capot au style racé, les lignes futuristes de ses ailes arrière avec projecteurs à LED INTÉGRÉS et un intérieur de cabine sans égal sur le marché.

**GIUGIARO**  
D E S I G N





**POUR OBTENIR LES MEILLEURES PERFORMANCES,  
IL FAUT COMPTER SUR SES PROPRES FORCES.**

Les nouveaux moteurs Deutz dotés de la technologie SCR sont encore plus puissants, performants et propres, et s'associent parfaitement aux transmissions TTV à variation continue largement éprouvées qui caractérisent cette gamme.



DEUTZ-FAHR

7250



## EFFICACES

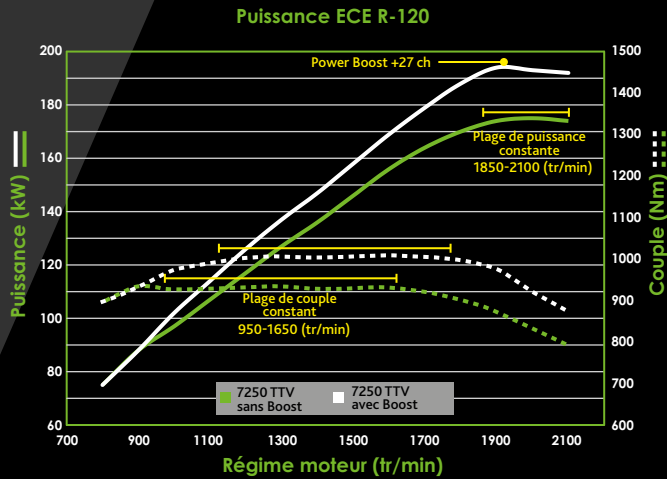
### ÉGALEMENT EN MATIÈRE D' ENVIRONNEMENT

L'atout majeur de cette gamme novatrice réside dans le moteur Deutz TCD 6.1 L06 4V, 6 cylindres, avec des puissances maximales (ECE R-120 avec Power Boost) allant de 245 ch (180 kW) pour le TTV 7230, jusqu'à 263 ch (194 kW) pour le TTV 7250.

Culasses à 4 soupapes par cylindre avec injecteurs 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.







B100, ce qui signifie qu'ils peuvent fonctionner avec du biodiésel, soit mélangé au gazole soit sous forme pure à 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'égard de l'environnement. Les performances des moteurs Deutz sont mises en avant par les régimes de puissance maximale (1900 tr/min) et de couple maximum (1600 tr/min), couple qui reste pratiquement constant entre 950 et 1650 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 seront plus un problème grâce au réservoir de gazole de 435 litres, accolé à celui d'AdBlue d'une capacité de 50 litres.

À puissance égale, par rapport aux versions précédentes, la diminution de la consommation de gazole atteint jusqu'à 10 %. Une réduction qui compense largement la consommation de l'AdBlue (la solution à base d'urée très pure à 32,5 % de concentration dans de l'eau déminéralisée, nécessaire au fonctionnement du SCR, Selective Catalytic Reduction) 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 labélisés







**POUR OBTENIR LES MEILLEURES PERFORMANCES**  
NUL NE SERT DE RENONCER À LA BEAUTÉ.

Laissez-vous transporter par la perfection. Celle du confort, de la technologie et d'un design unique. Sans compromis.





## LA SIMPLICITÉ AVANT TOUT

La nouvelle cabine Maxi Vision offre un équipement de haute technologie et un confort de très haut niveau. L'analyse informatisée des flux d'air, l'utilisation de matériaux de haute qualité et la grande habitabilité de la cabine ont contribué à créer un espace de travail accueillant et confortable. En outre, l'ergonomie, la disposition logique et rationnelle de toutes les commandes et l'indication précise de toutes les informations de bord améliorent la facilité d'utilisation, permettant à l'opérateur de se sentir pleinement à son 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 inclut toutes les commandes nécessaires à la conduite du tracteur et à la manipulation des outils attelés. Les leviers et les boutons sont regroupés de manière logique et disposés selon leur fréquence d'utilisation. Toutes les commandes sont clairement identifiées et colorées de manière à garantir aux opérateurs un usage du tracteur le plus simple et intuitif possible. De plus, un panel de commande général de l'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 contrôle électronique et les matériaux insonorisants utilisés.

La suspension de pont avant de série, la suspension arrière mécanique pneumatique ou semi-active de la cabine, contribuent également au bien être du conducteur.

Un véritable 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 de nouveaux sièges DDS à suspension dynamique 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 avec ISOBUS) qui 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.



## UN ORDINATEUR DE BORD INNOVANT.

Conçu pour gérer et configurer les nombreuses fonctions, le terminal iMonitor-2 permet de dialoguer avec la machine tout simplement en effleurant l'écran, ou en utilisant le pavé de commande présent sur la console latérale. L'écran de 12" est monté sur l'accoudoir, et le tout 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 et transmission ASM et suspension cabine), Moniteur de performances (calcul de la consommation, de la productivité et des surfaces travaillées), menu ISOBUS pour l'utilisation d'outils compatibles, lecteur mp3 et dispositif de téléphone mains libres Bluetooth. Le confort et la technologie à portée de main.

Afin d'accroître la productivité, le terminal iMonitor-2 peut être équipé du dispositif d'autoguidage par satellites Agrosky. L'innovant système GPS complètement intégré au tracteur qui, dans sa configuration la plus avancée, offre une solution autoguidage grâce à un bloc hydraulique qui contrôle la direction avec une précision de travail de 2 cm.

**LA PRODUCTIVITÉ**  
*EST ENTRE VOS MAINS.*

La transmission parfaite? Celle qui allie précision et rendement le plus élevé. Sans oublier le confort et l'innovation.





## UNE TRANSMISSION INNOVANTE.

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, transformant le travail en une activité facile et productive. Grâce à ces prérogatives, la transmission TTV est en mesure de fournir immédiatement une capacité de traction, garantissant une conduite fluide en toute circonstance. Il en découle des avantages majeurs en termes de confort d'utilisation et de sécurité, en particulier pour le transport. 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 1357/1695 tr/min.

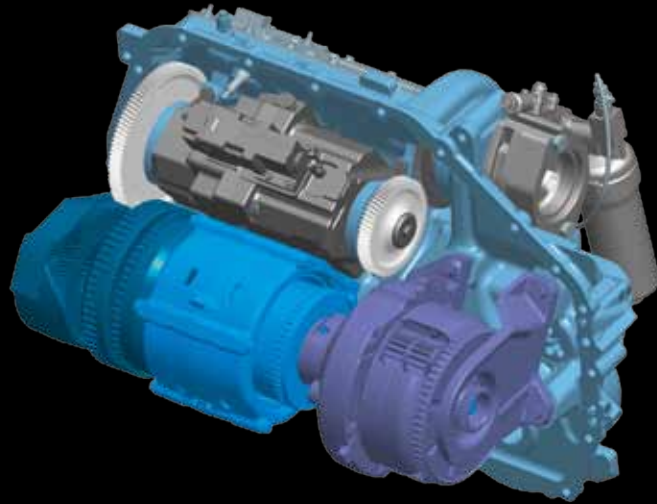


Au champ également, la productivité reste toujours maximale grâce à l'engagement automatique des 4 roues motrices et des différentiels (ASM en standard sur tous les modèles).

Enfin, le confort des TTV est accru grâce aux modes de conduite de la transmission : en effet, pour conduire le tracteur, l'embrayage, le levier de vitesse, l'accélérateur et les freins ne servent plus, car il suffit simplement de pousser le joystick.

## LA VITESSE EN CONTINU.

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.





## À LA RECHERCHE D'UNE NOUVELLE FAÇON DE CONDUIRE ? EN VOICI TROIS.

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

### MANUEL

En appuyant sur la pédale d'accélérateur, on commande le régime moteur, tandis qu'à l'aide du joystick multifonction, on fait varier le rapport de transmission. 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 maintenant le joystick enfoncé vers l'avant ou vers l'arrière, la variation de vitesse est continue. En revanche, en appliquant de brèves impulsions au levier, il est possible de faire varier la vitesse par intervalles de 0,1 km/h entre 0 et 15 km/h, et de 1 km/h à des vitesses supérieures.

### AUTOMATIQUE

C'est le choix le mieux indiqué pour les travaux de traction dans les champs et pour le transport. En appuyant sur l'accélérateur, le tracteur atteint la vitesse d'avancement préalablement réglée, après quoi c'est l'unité de contrôle électronique qui veille à la maintenir constante en intervenant automatiquement sur le régime du moteur, en fonction de la charge.

### PTO

Ce mode s'active automatiquement à l'engagement de la prise de force. Dans ce cas, le régime moteur est maintenu constant et sera prioritaire sur la vitesse d'avancement du tracteur, qui peut quoiqu'il en soit être variée en continu par l'opérateur avec 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.







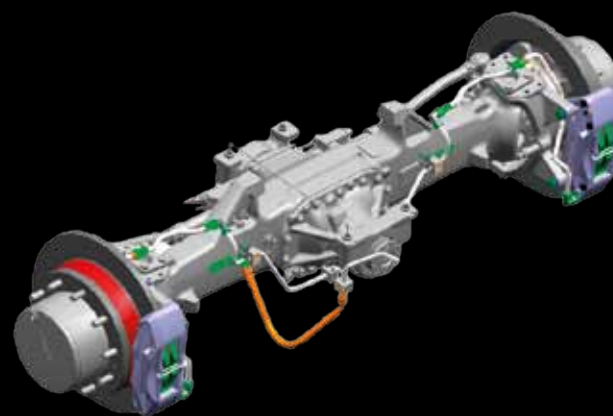
## LA STRATÉGIE DE L'EFFICACITÉ ALLIÉE A LA PRODUCTIVITÉ.

Indépendamment du mode de conduite utilisé, il est possible de choisir la stratégie de fonctionnement du tracteur : « 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 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'accoudeur latéral, agit sur les disques de frein arrière. Celui-ci 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 (100 kg par roue + possibilité de rajouter 3 autres disques de 300 kg chacun sur chaque jante, pour un total de 2000 kg de lestage arrière).





DEUTZ-FAHR



## **LE CHOIX** 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.

## **PRISE DE FORCE** **UNE OFFRE IMBATTABLE.**

Pouvoir choisir entre plusieurs alternatives 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 3 régimes de prise de force (540E/1000/1000E), 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. Le contrôle à distance de la Pdf à partir des deux ailes arrière est disponible de série. Le relevage avant peut quant à lui être doté d'une prise de force 1000 tr/min (Opt 1000 ECO)



## **UN SYSTÈME HYDRAULIQUE** **PERFORMANT.**

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. En outre, quatre distributeurs hydrauliques 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.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SÉRIE 7	
		7230 TTV	7250 TTV
<b>MOTEUR</b>			
Modèle		DEUTZ - TCD 6.1 L06 4V Tier 4i	DEUTZ - TCD 6.1 L06 4V Tier 4i
Injection/Pression		Deutz Common Rail/2000 bars	Deutz Common Rail/2000 bars
Cylindres/Cylindrée	nbre/cm3	6/6057	6/6057
Carburant(s) approuvés(s)		Diesel, B100	Diesel, B100
Puissance maximale avec boost (ECE R-120)	kW/ch	180/245	194/263
Puissance homologuée (2000/25 EC)	kW/ch	178/242	190/258
Puissance maximale (ECE R-120)	kW/ch	162/220	175/238
Puissance au régime nominal (ECE R-120)	kW/ch	150/204	174/236
Régime nominal du moteur	tours/min	2100	2100
Couple maximum (sans boost)	Nm	870	934
Couple maximum (avec boost)	Nm	937	1009
Capacité réservoir de carburant	l	435	435
Capacité réservoir AdBlue	l	50	50
<b>TRANSMISSION</b>			
Type		Transmission à variation continue TTV	
Vitesse maximale		40 km/h - 50 km/h - 60 km/h	
Stratégies de conduite		Auto/Manuel/PTO (avec gestion Eco/Power)	
Fonction PowerZero (stop actif)		std	
Pont avant suspendu		std	
ASM		std	
<b>PdF</b>			
Régime PdF arrière	tours/min	540E/1000/1000E	
Commande PdF sur ailes arrière		std	
Régime PdF avant	tours/min	1000 (1000E)	
<b>RELEVAGE HYDRAULIQUE</b>			
Capacité maximale de relevage (avant/arrière)	kg	4500/10000	
Commande relevage sur ailes arrière		std	
Radar		opt	

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES		SÉRIE 7	
		7230 TTV	7250 TTV
<b>SYSTÈME HYDRAULIQUE</b>			
Circuit hydraulique Load sensing avec pompe à débit variable		std	
Débit pompe hydraulique (std/opt)	l/min	120/160	
Capacité du réservoir d'huile hydraulique (séparé)	l	50	
Distributeurs hydrauliques	qté	4 (7 opt)	4 (7 opt)
<b>FREINS ET DIRECTION</b>			
Servofrein		std	
Débit pompe de direction	l/min	44	
Frein de stationnement	type	EPB (Electronic Parking Brake)	
Freins à disques externes sur essieu avant		std avec transmission 60 km/h	
Freinage pneumatique/hydraulique remorque		std	
<b>PNEUMATIQUES</b>			
Pneus avant/arrière standard		540/65 R34 - 650/65 R42	
Lestages pour roues arrière (en option)	kg	2 x (100+300+300+300)	
Roues arrière jumelables		2x650/65 R42	
<b>CABINE</b>			
Cabine Maxi Vision		std	
Accoudoir multifonction Maxi Vision		std	
Interface ISO-Bus et Prise ISO-Bus		opt	
iMonitor-2 (écran 12")		opt	
Work Display couleur		std	
Siège passager rembourré		std	
Climatisation autorégulée		opt	
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>			
Empattement	mm	2837	
Longueur	mm	4933	
Largeur	mm	2550	
Poids total autorisé	kg	13500	13500


Les données techniques et les images sont fournies à titre indicatif. DEUTZ-FAHR, dans un souci de fournir des produits toujours plus proches de vos exigences, se réserve le droit d'apporter des modifications à tout moment, sans obligation de communication préalable.

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



Nous conseillons d'utiliser des lubrifiants et des liquides de refroidissement d'origine SDF.



DEUTZ-FAHR est une marque de  SAME DEUTZ-FAHR  
[www.deutz-fahr.com/7series](http://www.deutz-fahr.com/7series)

