

Deutz-Fahr 9340 TTV

# Bezstopniowa 9-tka



Tekst i zdjęcia: Tomasz Towpik

Największy z produkowanych seryjnie do tej pory ciągników to kolejny etap współpracy koncernu Same Deutz-Fahr Group z włoskim studium projektowym Giugiaro Design. Znowu przekonał się, że jazda – praca ciągnikiem – może być nie tylko efektywna, ale i przyjemna dla operatora.

## Wszystko co najnowsze

Deutz-Fahr pod maskami serii 9, w tym i największego 9340 TTV, umieszcza 7,8-litrowy motor Deutz TTCD 7.8 L06. Oznacza to, że pod maską mamy sześć cylindrów z podwójnym turbodoładowaniem oraz połączonym systemem SCR i EGR. Dla użytkownika – że pod maską ma filtr cząstek stałych i oprócz paliwa trzeba uzupełniać płyn AdBlue. Deutz AG jest kolejną firmą produkującą silniki, która aby spełnić normę Euro IV pod kątem czystości spalin, zdecydowała się na połączenie częściowej recykulacji spalin i dopalania sadzy w filtrze DPF z oczyszczaniem spalin z tlenków azotu za pomocą wtrysku do układu wydechowego płynu AdBlue.

Motor Deutz TTCD 7.8 L06 wyposażony jest w nowy system chłodzenia – high

Po pierwszej prezentacji na targach Agritechnica nowy model ciągnika Deutz-Fahr zapowiadał się na mocnego konkurenta na europejskim rynku maszyn ponad 300 KM. Podczas targów Innovagri we Francji, na początku września br., mieliśmy okazję sprawdzić, co może flagowy okręt polowy marki Deutz-Fahr – model 9340 TTV.

efficiency single stage cooling system. Tak jak zwykle skomplikowana angielska nazwa kryje informację, że jest to jednostopniowy system chłodzenia, ale nie mówi, iż jest on regulowany poprzez sterownik silnika odpowiednio do obciążenia. Jest to możliwe między innymi dzięki zastosowaniu pompy cieczy chłodzącej napędzanej elektrycznie. Ponadto Deutz-Fahr dostosowując ułożenie chłodnic, bazował na kilku symulacjach firmy Mahle Industrial Thermal System, która zajmuje się projektowaniem układów chłodzących od ma-

łych agregatów prądotwórczych do dużych instalacji dla całych budynków. Wentylator, którego kształt również był dobrane pod kątem optymalnej wydajności,



Maska silnika kolosa z Lauingen podnosi się elektrycznie. Do otwierania i zamykania służą dwa przyciski umieszczone w łatwo dostępnym miejscu tuż pod lewym progiem kabiny.

