

Sonderdruck: Erstkontakt | John Deere 7R & 8R/8RT/8RX

traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

aus Nr. 6 | November/Dezember 2019



Mehr
zum Thema

You Tube

Einen Film des Tests
und weitere Infos auf:
www.traction-magazin.de

Das Imperium schlägt zurück

Überreicht durch:



JOHN DEERE

Das Imperium schlägt zurück

Zur diesjährigen Agritechnica überrascht der weltgrößte Landtechnikhersteller mit vielen neuen Konzepten und Technologien. Im John Deere-Großtraktorenwerk Waterloo durften wir im Vorfeld Aufregendes sehen und im doppelten Sinn erfahren.

Mehr
zum Thema
You Tube
Einen Film des Tests
und weitere Infos auf:
www.traction-magazin.de



John Deere – dieser Name steht in den USA für mehr als den weltgrößten Landtechnikhersteller. Er steht für den American Way of Life, vom Farmer zum Multi-Milliarden-Konzern. Und er hilft ganz nebenbei bemerkt auch dabei, schnell durch die Grenzkontrollen am Flughafen (in unserem Fall Chicago) zu kommen. Denn wenn der Zollmitarbeiter mit dem Journalisten aus Deutschland nichts anfangen kann – sobald der Name John Deere im Einreisegrund fällt, läuft es auf einmal flott und unkompliziert und der Stempel ist ruckzuck im Reisepass.

Dazu kommt, dass John Deere die siebälteste Aktiengesellschaft der USA ist. Der Hersteller hat es in diverse Hollywood-Blockbuster (u.a. auf den Kopf von George Clooney in „Der Sturm“) und in mindestens eine Folge der Simpsons geschafft. Dass eine lokale deut-

sche Landtechnikmarke hierzulande einen solchen Klang und ein solches Echo hat, ist natürlich ausgeschlossen.

Doch zurück zu den nüchternen Fakten: Der global agierende Fullliner teilt sich in den USA quasi den Traktorenmarkt mit dem Konkurrenten Case IH, der Rest folgt weit abgeschlagen auf den unteren Rängen – konkrete Zahlen dazu gibt es jedoch aus verschiedenen Gründen nicht, etwa da anders als hierzulande an den VDMA keine Neuzulassungen gemeldet werden. Den Großtraktorenmarkt dominieren die Knicklenker und Raupen beider Hersteller ebenso wie das Segment der MFWD-Traktoren (Mechanical Front Wheel Drive), also der allradgetriebenen Standardtraktoren. Und nachdem Case IH seinen legendären, aber mittlerweile etwas ins Hintertreffen geratenen Magnum als Rowtrac-Halbraupe, Autonomie-Studie und zuletzt mit neuer Kabine

und AFS Connect inside vorstellte, schickt John Deere neue 8R- und 7R ins Rennen. Mit dabei ist die 8RX-Variante, die erstmals einen Großtraktor ab Werk auf vier Raupen stellt. Wir durften bereits im August nach Waterloo reisen, um die neuen Schlepper Probe zu fahren.

DAS BESTE AUS ZWEI WELTEN?

Bevor wir zu den allgemeinen Neuerungen an der aktuellsten 8R-Generation kommen, möchten wir detailliert das neue 8RX-Traktorenkonzept vorstellen. Laut John Deere kam die Nachfrage nach einem solchen Traktor immer intensiver aus der Praxis. Denn: 2-Track-Raupen kommen auf nassen, bindigen Böden und in Hanglagen an ihre Grenzen, andererseits haben Nachrüstlösungen zahlreiche Nachteile (Verlust der Zulassung, hohes Einsatzgewicht und dadurch quasi keine Nutzlast mehr, verringerte Maximalge-

THE GREEN MILE:
*John Deere erhöht den Druck
auf die Konkurrenz – mit neuen
Großtraktoren, 4-Track-Raupen und
Antriebs-Innovationen.*



**RADMASCHINE:**

Bei den 8R passen nach wie vor nur maximal 2,15 m große Pneus auf die Hinterachse. An 2,20 m auf 44 Zoll wird aber gearbeitet.

**2-TRACK-RAUPE:**

Die 8RT wurden im Bereich der Hinterachse überarbeitet. Die bekannte AirCushion-Federung blieb.

**4-TRACK-RAUPE:**

Der 8RX soll die Vorteile von Radtraktor und Raupe vereinen, ohne alle Konzeptnachteile zu übernehmen.

schwindigkeit, Überlastung von Achsen und Lenkung, usw.). Die Lösung: Eine werksseitige Schleppervariante, die alle Nachteile beseitigt und dabei einige Vorteile von Radtraktoren in das Konzept übernimmt.

Die Triangel-Raupenlaufwerke für den formschlüssigen Zwangsantrieb hat John Deere gemeinsam mit Camso entwickelt (die hinteren Laufwerke bereits für die Rowcrop-Version des 9RX) und auf die 8RX übertragen. Die überarbeitete Mischung der neuen Gummilaufbänder soll in Kombination mit Polyurthan-Laufrollen zu einer längeren Lebensdauer führen. Vorne sind die zwei Laufrollen ungefedert, während die drei hinteren Paare dank Lagerung auf Gummiblöcken als Einheit einfedern und auch seitlich etwas nachgeben können. Die vorderen Laufwerke sind bewusst niedrig gebaut, um große Einschlagwinkel zu ermöglichen. So ist der Wenderadius in gut einen Meter enger als beim 8R, wobei die Raupenlaufwerke anders als beim 8RT keine Furchen und Wälle erzeugen! Dabei ist der Radstand mit 3,235 m mehr als 20 cm größer als beim 8R.

Hinten übertragen stets sieben Nocken die Kraft auf die Bänder, vorne sind es 5. Die verfügbaren Bandbreiten reichen von 18 bis 24 Zoll, also 45 bis 76 cm (vorne bis 61 cm). Damit lassen sie sich auch in den so genannten Row Crops, also Reihenkulturen wie Mais oder Soja, einsetzen. Die Aufstandsfläche ist im Vergleich zu den 8RT-Raupen gut 21 Prozent größer, laut John Deere bleiben die 8RX im Mittel stets unter 0,5 bar Auflagedruck – und das auch voll aufballastiert. Gut: Auch mit der breitesten Bandvariante bleiben die Traktoren auf unter 3,0 m Transportbreite. Der von uns gefahrene 8RX war mit Achsverbreiterungen auf 3,0 m Spurbreite erweitert worden – ideal für Controlled Traffic Farming. Toll: Die Wendigkeit ist sogar noch besser als bei den Radmaschinen!

Um die stärkeren Drehmomente und Lenkkräfte aufzunehmen, kam eine stärkere Achse unter das Chassis – man erkennt sie spätestens an der massiven Lenkstange. Gut: Beide Achsen besitzen Sperrdifferenziale wie die 8R-Radmaschinen. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 40 km/h gedrosselt – Nachrüstaufwerke fahren i.d.R. nur 25 km/h. Außerdem gibt es eine EU-Typengenehmigung, wodurch die Zulassung problemlos möglich sein soll.

KANTIGES BMW-DESIGN

Die Serie 8 umfasst damit nun also drei Traktorkonzepte – die sich die technische Basis und viele Gemeinsamkeiten teilen. Auffällig ist das neue Design, für das das kalifornische Büro von BMW Designworks verantwortlich zeichnet. Alles ist eckiger als bei den Vorgängern (selbst das Auspuffrohr ist nun



1



2



3



4



5

sechseckig und nicht mehr rund) – mit Blick fürs Detail, wie beispielsweise den zweifarbigen Rückspiegelhalter. Zwischen den Frontscheinwerfern ist eine Weitwinkelkamera integriert, und der gelbe Streifen auf den Seiten der Motorhaube wirkt dominanter.

Die Typenbezeichnung ist nun übrigens zweiteilig: Vorn auf der Motorhaube prangt entweder das 8R, 8RT oder 8RX, während die genaue Typenbezeichnung mit der Angabe der PS-Nennleistung getrennt davon hinter den seitlichen Luftauslässen angebracht ist. Als 8RX und 8RT stehen die Modelle 310 bis 410 zur Verfügung, als 8R kommt noch der kleinere 280er dazu.

BIS 458 PS MAXIMALLEISTUNG

In Sachen Kraftquelle vertraut man in Waterloo nach wie vor auf den 9,0 l großen Sechszylinder aus eigener Produktion, mit konventionellem Drehzahlkonzept. Dank zahlreicher Überarbeitungen im Detail konnte der Dieserverbrauch in den letzten Jahren sukzessive gesenkt werden – die 8er sind schon lange keine Schluckspechte mehr. Für die Abgasstufe V musste übrigens keine Hardware mehr aufgerüstet werden, da bereits seit Tier 4 final



6



7



8

1 Vier Bandlaufwerke ab Werk – das gab es in dieser Schlepperklasse noch nie.

2 Fahrkomfort und Wendigkeit haben uns im Feld positiv überrascht.

3 Der Wenderadius ist mehr als 1 m enger als beim 8R, und beim Wenden entstehen keine Furchen und Dämme sowie Scherverdichtungen.

4 Die Kraft wird hinten formschlüssig auf Nocken übertragen, die Bänder sind hydraulisch gespannt.

5 Umlenk- und Laufrollen sind nicht gefedert und können nicht pendeln.

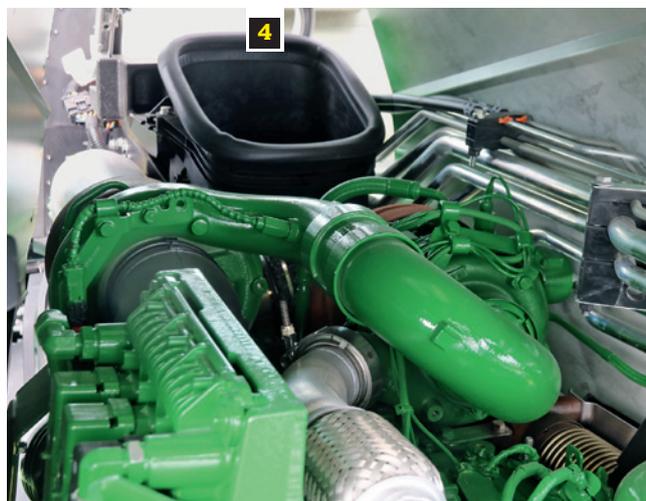
6 Für die vorderen Rauen wurde eine stärkere Vorderachse mit verstärkter Lenkung notwendig.

7 Hinten greifen stets 7 Nocken in das Antriebsrad ein, vorne 5.

8 Bandbreiten gibt es von 45 bis 76 cm hinten und 45 bis 61 cm vorne.



- 1** Der 9,0 l große PSS erfüllt Abgasstufe V.
- 2** Die Nebenaggregate wanderten von der Position hinter dem Motor nach vorne - dort ist es kühler.
- 3** Dafür musste keine zusätzliche Hardware untergebracht werden.
- 4** Die großen Modelle arbeiten mit einem Reihenturbolader, die kleineren mit einem VTG-Turbo.



neben einem Dieselpartikelfilter auch eine SCR-Reinigung an Bord ist.

Alle drei Baureihen werden fortan durch ein neues Spitzenmodell, den 410er, angeführt. Dieser leistet bei 2.100 U/min Nenn-drehzahl genau 301 kW/410 PS, bei 1.900 Touren werden bis zu 326 kW respektive 443 PS freigegeben. Schaltet sich bei Transportarbeiten ab 23 km/h und Zapfwellenarbeiten das Leistungsmanagement IPM zu, so können sogar bis zu 337 kW/458 PS freigegeben werden. Das maximale Drehmoment von satten 1.851 Nm liegt bei genau 1.600 U/min. Dabei setzen die zwei stärksten 8er nach wie vor auf einen Reihenturbolader mit fester und variabler Geometrie, während die kleineren Typen einen VTG-Turbo unter der Haube haben.

Neu ist die Positionierung der Nebenaggregate vor dem Motor, und nicht mehr dahinter. Dadurch kommen sie aus dem Stauwärmere-Bereich heraus. Hinter dem Motor sitzt dafür ein großer Teil der Abgasreinigung, die hohe Temperaturen zum effizienten Arbeiten braucht. Der Dieselvorrat wuchs auf 721 l beim 8R und 764 l beim 8RT, der 8RX kann 851 l Diesel mitnehmen.

DREI, ZWEI UND EIN GETRIEBE

Wie gehabt hat John Deere für seine größten Standardtraktoren drei Getriebevarianten im Programm. Das einfache 16/5er-Powershift mit 42 km/h Maximalgeschwindigkeit gibt es für die Modelle 280, 310 und nunmehr auch für den 340 (vorher nur bis zum 8320R). Mehr Gänge, Einstellmöglichkeiten (Fahrmodi manuell, benutzerdefiniert und Automatik) und Fahrkomfort sowie 42 oder 50 km/h bietet das e23, das für alle Typen verfügbar ist. Wer stufenlos-leistungsverzweigt fahren möchte, kann dafür nach wie vor auf das AutoPowr als 42- oder 50-km/h-Variante zurückgreifen - allerdings nicht im Flaggschiff 410. Zukünftig (voraussichtlich ab 2021/2022 in limitierter Stückzahl) wird dann eine vierte Option dazukommen: das eAutoPowr. Was genau es damit auf sich hat, haben wir für Sie im Infokasten auf der folgenden Doppelseite zusammengefasst.

Die Scheibenbremsen in der Hinterachse hat John Deere übrigens verstärkt bzw. vergrößert, sodass nun auch für 50 km/h Endgeschwindigkeit auf Bremsen in der Vorderachse verzichtet werden kann (optional können diese aber nach wie vor bestellt werden).

Kurz ein Wort zu den Zapfwellen: Hier bleibt - leider - alles beim Alten. Heißt: Hinten ist der 1.000er-Stummel Serie, optional gibt es mit elektrischer Umschaltung die Variante 1.000/1.000E oder 1.000/540 (bis zum 8R 340). Und vorne ist auf Wunsch eine 1.000er-Welle lieferbar (bei 2.000 Motor-Umdrehungen), leider keine 1.000E.



DESIGN: BMW Designworks verpasste den Bern viele Kanten - das spaltet die Fangemeinde. Wir finden das Design gelungen, auch Kritiker werden sich daran gewöhnen.

Technische Daten

Motor: John Deere PVS & PSS, 9,0 l Hubraum, 280 - 410 PS bei 2.100 U/min; max. 326 - 458 PS bei 1.900 U/min (mit IPM); 1.851 Nm max. Drehmoment; 721 - 851 l Dieselvorrat; AdBlue-Tank 37 l; Ölwechsel alle 600 Bh

Getriebe & Zapfwellen: 16/5 Powershift (8R 280 - 8R 340); e23 Powershift (8R 280 - 8R 410) oder AutoPowr (8R 280 - 8R 370); 50 km/h; Heckzapfwelle 1.000 U/min (optional 1.000/1.000E o. bis 8R 340 1.000/540); optional FZW 1.000 U/min.

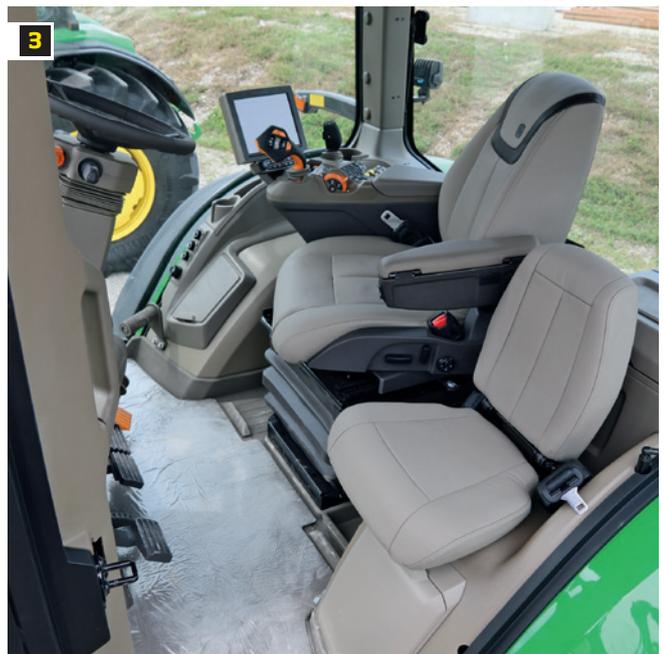
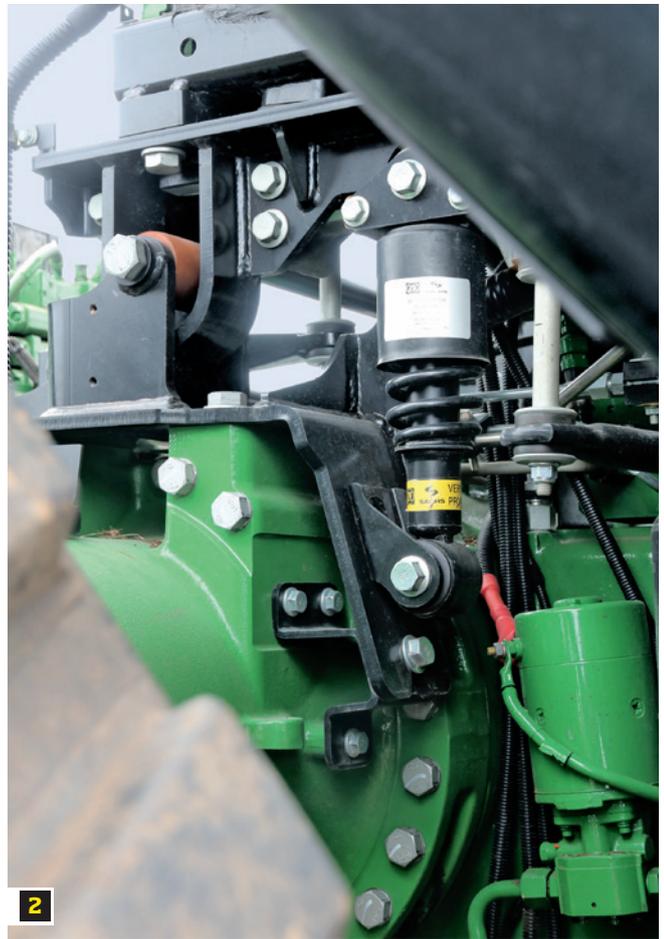
Fahrwerke: 8R MFWD-Traktoren mit zuschaltbarem Allradantrieb (Raddurchmesser hinten max. 2,15 m); 8RT TwoTrack-Raupen mit Differentiallenkung und kraftschlüssigem Antrieb (Bandbreiten 45 - 76 cm); 8RX-Vollraupen mit Achsschenkellenkung und permanentem Allradantrieb

sowie formschlüssigem Antrieb (Bandbreiten 45 - 76 hinten, 45 o. 61 cm vorne)

Kraftheber & Hydraulik: Heckkraftheber Kat 3/3N o. 4N/3 mit 9,5 - 12,15 t max. Hubkraft; Frontkraftheber max. 5,2 t mit Lageregelung; Pumpenleistung 227 l/min (optional 321 l/min); entnehmbare Ölmenge 35 - 56 l (mit Zusatztank 90 l)

Abmessungen & Gewichte: Radstand 8R 3,05 m, 8RX 3,235 m; min. Wenderradius 8R ca. 6,3 m, 8RX ca. 5,4 m; Leergewicht 8R ab 14 t, 8RX ab 18,7 t, 8RT ab 16,2 t; max. zul. Gesamtgewicht 8R 18 t; 8RX 24 t; 8RT 18,2 t

Listenpreise (zzgl. MwSt.): 8R 410 303.000 EUR; 8RT 410 376.000 EUR; 8RX 410 385.000 EUR (jeweils Premium Edition)



BEKANNTE HYDRAULIK

Vonder Vorgängerseri wurde auch die Arbeitshydraulik übernommen. Kein Wunder: Mit serienmäßig 227 l/min und optional 321 l/min können sich die Fördermengen immer noch sehen lassen. Aber Achtung: In der Standardausführung beträgt die entnehmbare Ölmenge nur 40 l. Mit nur einem Zusatztank kann man satte 90 l entnehmen. Von der Förderleistung passen bis zu 132 l/min durch einen Steuerkreis (mit optionalem High Flow-Ventil und 3/4-Zoll-Kupp-

lern sogar 159 l/min), von denen die 8er im Heck bis zu sechs bieten (Serie sind vier). Zum Frontkraftheber gibt es serienmäßig einen doppeltwirkenden Anschluss dazu, optional einen zweiten. Power Beyond kostet nach wie vor Aufpreis – was auch stimmig ist, da es eben nicht jeder Kunde braucht, beispielsweise beim simplen Ziehen schwerer Bodenbearbeitungsgeräte. Die elektrohydraulische Ansteuerung über Schaltwippen (oder alternativ über das Vorgewendemanagement) ist bekannt, ebenso wie die Ein-

stellung der Zeit- und Mengenregelung über das Terminal. Geblieben sind auch die guten Leistungswerte der Kraftheber – mit 9,5 bis 12,15 t maximaler Hubkraft im Heck (6,8 bis 9,0 t durchgehend; Kat 3/3N oder 4N/3) und 5,2 t maximaler Hubkraft des optionalen Frontkrafthebers (der wie schon die Vorgänger über eine Lageregelung verfügt).

KOMFORTEVOLUTION

Zum Generationswechsel fasste man in der Entwicklungsabteilung in Waterloo (wie



7



8



9

1 Die Kabine wurde etwas verlängert, besitzt einen breiteren Einstieg und die Türgriffe sitzen nun unten. Zudem gibt es mehr Kopffreiheit, da die Klimaanlage vom Kabinenboden unter den Kabinenboden verlagert wurde.

2 Alle 8RX erhalten serienmäßig eine mechanische Vierpunkt-Kabinefederung.

3 Super Rundumsicht, massig Platz und ein um 40 Grad nach rechts (sowie nun auch 25 Grad nach links) drehbarer Fahrersitz – so kennt man die 8er.

4 Das optionale Multimedia-Radio hat nun eine Touch-Bedienfläche und ist Apple CarPlay-kompatibel.

5 Der Shuttle-Hebel ist kantiger als bei den Vorgängern, und endlich gibt es eine vernünftige Blinkerrückstellung.

6 Bis zu drei Fußstützen steigern den Komfort an langen Arbeitstagen.

7 Die AutoPowr-Modelle werden nun mit dem CommandPRO-Multifunktionshebel ausgeliefert.

8 Die zwei Powershift-Getriebe behalten den bekannten Schaltstick ...

9 ... mit den charakteristischen Schaltkulissen. Damit lässt sich auch gut arbeiten. Bei komplexen Isobus-Geräten bietet der CommandPRO aber einen höheren Anwenderkomfort.

auch in der konzerneigenen ISG Intelligent Solutions Group-Zentrale in Urbandale, Iowa) auch die Kabine an. Schon die Kommando-Zentrale der Vorgänger gehörte zum modernsten, was der Markt heute zu bieten hat. Gut: Der Einstieg wurde verbreitert, und die Türgriffe sind endlich nach unten gewandert. Das Platzangebot ist nach wie vor erstklassig, auch dank der kleinen Lenkradkonsole. Die Rundumsicht ist super, und dank der Breite und der schmalen Radkästen kann der Fahrersitz um bis zu

40 Grad nach rechts gedreht werden – sowie nun auch bis zu 25 Grad nach links!

Die 8RX bekommen eine neue mechanische Vierpunkt-Kabinenfederung verpasst – immerhin sind die Laufwerke allesamt ungefedert. Zumindest im Feld fahren die Schlepper angenehm weich, auf der Straße konnten wir den Fahrkomfort leider nicht austesten.

Mit dem nötigen Kleingeld lässt sich der Fahrerplatz noch weiter optimieren – bis hin zu einem lederperforierten Sitz mit

Belüftung und 2-Stufen-Massagefunktion oder dem ActiveSeat II, der vertikale Stöße noch besser absorbieren soll als das Vorgängermodell. Dazu kommt ein neues Radio mit Touch-Bedienung (6,5 Zoll-Display) mit Apple CarPlay-Kompatibilität, ein neues Lichtpaket mit 60 Prozent mehr Leuchtkraft, ein 11 l großes Kühlfach, und und und ... Klasse: Der CommandPRO-Multifunktionshebel zieht nun auch in die 8er-Serie ein, wenn auch nur bei AutoPowr-Getriebeausstattung. 16/5er- und e23-Powershift-Kunden müssen

Alternatives Antriebskonzept eAutoPowr

Bald auch elektrisch-mechanisch leistungsverzweigt als Option

Als weiteren Clou zeigt John Deere auf der Agritechnica erstmals ein elektrisch-leistungsverzweigtes Getriebe für Traktoren: das eAutoPowr. Es soll ab 2021/2022 für die Baureihe 8R verfügbar sein, wurde seit 2011 entwickelt und basiert auf Erfahrungen mit den 644K- und 944K-Hybridradladern von John Deere. Anders als bei CVT-Getrieben mit Hydropumpe und Hydromotoren arbeiten im eAutoPowr zwei bürstenlose E-Maschinen. Eine ist direkt an den Motor gekoppelt und liefert die elektrische Energie, der zweite ist als Stromabnehmer an den Planetensatz angeschlossen – und stellt die variable Komponente im Fahrtrieb. Damit fährt der Traktor von 0 bis 50 km/h stufenlos, und das bei etwas besserem Wirkungsgrad als mit einem CVT-Getriebe (bei Teillast laut

John Deere sogar deutlich höherer Wirkungsgrad), dabei aber genauerer Geschwindigkeits- und Distanzregelung. Die Kühlung erfolgt über das Getriebeöl.

Der Planetensatz baut konzeptionell auf dem e23 Powershift auf, es gibt fünf Vorwärtsmodi und einen Rückwärtsmodus. In Modus 1 fährt man rein dieselelektrisch, darüber elektrisch-mechanisch leistungsverzweigt.

Nun, das eAutoPowr kann nicht nur den Traktor antreiben, sondern bis zu 100 kW elektrische Leistung an externe Verbraucher abgeben. Dafür kooperiert John Deere mit Joskin. Die Belgier haben zunächst ein Tridem-Güllefass mit zwei elektrischen Triebachsen ausgestattet. Diese sollen den Zugschlepper entlasten und die Antriebskraft gleichmäßiger auf das fünfachsige Ge-

benen Achsen bzw. acht angetriebenen Rädern nennen John Deere und Joskin das System e8WD. Gerade in Hanglagen, bei schwierigen Bodenverhältnissen und mit Anbaugeräten wie einem Güllegrubber oder einem Strip-Till-Kultivator verbessert sich der Gesamtwirkungsgrad der Kombination – es werden weniger Fahrspuren und weniger Schadverdichtungen durch Schlupf verursacht, der Dieserverbrauch sinkt und die Abdrift an Seitenhängen wird reduziert. Die an externe Verbraucher abgegebene Leistung steht dem Traktorantrieb selbst natürlich nicht mehr zur Verfügung – die bis zu 100 kW werden also nicht aufaddiert.

Dafür vergab die Agritechnica Neuheitenkommission eine Goldmedaille – die einzige in 2019. Was das System letztlich kosten wird, steht noch nicht fest.



Das e8WD-Konzept von John Deere und Joskin fußt auf dem eAutoPowr.



1 Vorne kann eine Weitwinkel-Kamera zwischen die Scheinwerfer platziert werden.

2 In Grundausstattung ist das CommandCenter 4200 oder 4600 in die Armlehne integriert, für 1.275 Euro Aufpreis gibt es zusätzlich ...

3 ... den Gen4-Zweitmonitor.

4 Zweifarbige Rückspiegelhalter finden sich nun an allen 8ern.

5 Das neue Lichtpaket soll bis zu 60 Prozent mehr Leuchtkraft aufbringen.

6 Der rechte Wartungsaufstieg wurde verbessert - und er ist nun serienmäßig.



Hubkräfte und Hydraulikleistungen blieben gegenüber der Vorgängerserie unverändert.

Unser Fazit

Auch wenn sich am Design noch die Geister scheiden: Mit der neuen Generation der 8R-Großtraktoren wird John Deere seine Wettbewerber weiter unter Druck setzen. Das neue BRX-Konzept wird wohl vorrangig in Nordamerika viele Abnehmer finden, in Europa dürften sich vor allem Kunden aus Großbritannien und Italien dafür interessieren. In Deutschland dagegen wird der Markt dafür überschaubar sein, da es sich um reine Acker-Zugtiere handelt.

Mit bis zu 458 PS bietet die neue Generation 8er etwas mehr Leistung, das Topmodell gibt es wie gehabt ausschließlich mit e23-Powershiftgetriebe. Wir sind gespannt, wie stark das Interesse am neuen eAutoPowr sein wird, das ab

2021/2022 verfügbar ist. Der ohnehin schon sehr gute Bedienkomfort wurde durch die größere Kabine mit unten angebrachten Türgriffen, den CommandPRO-Multifunktionshebel in der AutoPowr-Ausstattung und weitere Komfortfeatures wie AutoSetup oder das neue Multimedia-Radio weiter gesteigert.

- + breite Systemauswahl aus Standardtraktor, 2WD-Raupe und 4WD-Raupe
- + mit Ausnahmen 3 Getriebe zur Auswahl
- + verstärkte Bremsen
- + verbesserter Bedienerkomfort
- CommandPRO nur für AutoPowr

nach wie vor mit dem Schaltstick und der Bedienung über die CommandARM III-Bedienarmlehne Vorlieb nehmen, was auch solange hervorragend funktioniert wie man keine komplexen Isobus-Geräte bedienen muss. Neu ist das AutoSetup: Die Isobus-Funktion ermöglicht es, Maschinenparameter für den Traktor wie auch für das Anbaugerät (inkl.

AutoTrac, Dokumentation und Applikationskarten) im Büro vorzukonfigurieren und auf den Traktor zu laden – oder aber auch Einstellungen von einem auf den anderen Traktor zu übertragen.

Ansonsten bleiben in Sachen Elektronik kaum Wünsche offen. Es fängt mit Lenksystemausstattungen bis zu RTK-Genauigkeit

mit Pufferfunktion und automatischem Vorgehendrehen an, reicht über die Flottenverwaltung und Dokumentation sowie Ferndiagnose per JDLink und endet beim neuen herstellerübergreifenden Datenaustausch via DataConnect. 

matthias.mumme@dlv.de

7R mit neuem Topmodell



Mit dem neuen Flaggschiff 7R 330 umfasst die 7R-Baureihe nun 5 Modelle.

BIS ZU 373 PS UND GRÖßERE KABINE

Auch die 7R-Baureihe erhält zur Agritechnica ein größeres Update. Alle fünf Modelle erhalten wie auch die 8er eine größere Kabine mit den gleichen Features (Fahrsitze, Multimedia-Paket, Lichtpaket, etc.). Ebenso werden die AutoPowr-Ausführungen mit dem CommandPRO-Multifunktionshebel ausgeliefert. Die Optik wurde weniger stark überarbeitet als bei den größeren 8R-Brüdern: Front- und Heckkotflügel erhielten ebenso ein neues Design wie das Kabinendach und die Rückspiegel, während die Motorhaube nur leicht modifiziert wurde.

Die wichtigste Neuheit ist jedoch das 7R 330-Flaggschiff. Mit 330 PS Nenn- und bis zu 373 PS Maximalleistung mit aktiviertem IPM (363 PS ohne IPM) soll sich der Schlepper besonders für Transportarbeiten eignen. Denn bei rund 11,4 t Leergewicht ergibt sich rechnerisch ein günstiges Leistungsgewicht von 30 kg/PS. Damit ist dieses Modell aber natürlich auch für Arbeiten auf dem Grünland, für Zapfwellenarbeiten und entsprechend ballastiert auch für schwere Zugarbeiten geeignet.