

Sonderdruck: Erstkontakt | John Deere 8R 370

traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

aus Nr. 1 | Januar/Februar 2021



Waterloos Meisterwerk

Überreicht durch:



JOHN DEERE

OPTIK: Im Vergleich zum Vorgänger kommt der neue John Deere 8R kantig aggressiver rüber.



Waterloos Meisterwerk

Von Alexander Brockmann

Der neue 8R ist ein gelungenes Gesamtkonzept – vom Motor, den Getriebevarianten über die große Kabine bis hin zum modernen, kantigen Design. Zwar konnten wir uns schon vor den Werkstoren in Waterloo einen ersten Eindruck der neuen 8R-Schiffe machen, doch konzentrierten wir uns dort stärker auf die 8RX-Modelle, die bis dato komplett neuartig waren. Von der Nachfrage nach diesen „Nischenmaschinen“ sei man positiv überrascht worden, heißt es vom Hersteller. Scheinbar hat man den Nerv der Zeit getroffen.

Wichtiger für den deutschen Markt sind die Standardschlepper der Reihe. Zum Tes-

Optisch ist die neue John Deere 8R-Baureihe im Angriffsmodus. Mit bösem Blick und kantigen Elementen will er seine Zugkraft unter Beweis stellen. Das durfte er bei unserem Erstkontakt auf einer Stoppelfläche.

ten stand uns ein John Deere 8R 370 zur Verfügung. Es ist nicht das größte Modell der Reihe, aber der größte mit stufenlosem Antrieb (wahlweise auch mit e23-Getriebe). Das Flaggschiff mit 410 PS gibt es „nur“ mit e23-Getriebe. Dazu aber später mehr.

Gab es nach der Vorstellung vor einem Jahr noch Aufschreie zur neuen Designlinie, ziehen nun andere Hersteller nach und präsentieren ihre Topmodelle ebenfalls mit Kanten und in aggressiver Front. Mit verantwortlich für das Erscheinungsbild der 8R-Zugtiere ist das kalifornische Büro von BMW Designworks. Uns gefällt der neue, prägnante Auftritt sehr gut. Der 8R will mehr; hat Lust mit breiter Brust und bösem Blick Hektar zu reißen.



Technische Daten

Motor

John Deere PowerTech PSS, 9,0 l Hubraum, 6-Zylinder, 370 PS Nennleistung bei 2.100 U/min, max. 420 PS bei 1.900 U/min (mit IPM); 1.732 Nm max. Drehmoment bei 1.600 U/min; 727 l Dieselvorrat, 37 l Adblue-Tank.

Getriebe

AutoPower, stufenlos-leistungsverzweigt; 50 km/h bei 1.630 U/min; Heckzapfwelle 1.000 U/min (optional 1.000/1.000E), FZW optional 1.000 U/min

Hubwerk & Hydraulik

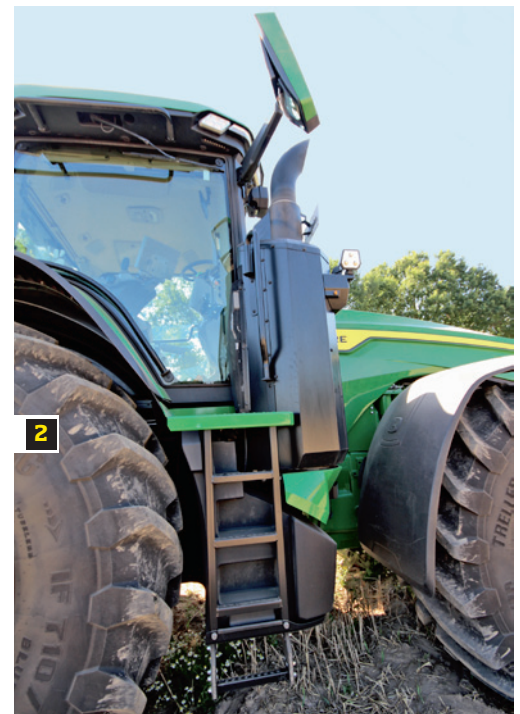
Max. 13,888 t Hubkraft, optional Frontkraftheber max. 5,2 t; Pumpenleistung 227 l/min (optional 321 l/min).

Abmessungen & Gewichte

Leergewicht ab 14 t; max. zul. Gesamtgewicht 20 t; Radstand 3,05 m.

Listenpreis (zzgl. MWSt.)

ab 278.500 €



1 Unter dem Blechkleid sitzt der 9,0 l große PowerTech PSS mit 420 PS Maximalleistung.

2 Die neue Designlinie zieht sich durchs ganze Fahrzeug. Auch die Auspuffblende ist kantig.

3 Die ILS-Vorderachse versteht ihren Job und federt sehr sanft.

4 Im Heck gibt es bis zu sechs doppelwirkende Hydraulikventile.

5 Für Transportarbeiten ab 23 km/h schaltet der Hirsch einen Boost frei.

6 Das Fronthubwerk sitzt nach wie vor tief.



Zur Markteinführung hat John Deere auch die Bezeichnung geändert. So wanderte die Nennleistung hinter das „R“. In unserem Fall also 8R 370 (vorher 8370R).

Ausstattungsstechnisch lassen sich die 8R in Select, Premium, Ultimate und ganz neu Signature unterteilen. In aufsteigender Reihenfolge kann der Landwirt seinen Luxus konfigurieren. Darunter fallen nicht nur die Innenausstattung, sondern auch die Hydraulikkonfiguration. Wir wollten auf keinen Luxus verzichten und hatten die höchste Stufe zum Test bestellt.

9-L-HIRSCH

Seine 370 PS Nennleistung holt der Hirsch aus einem 6-Zylinder-Reihenmotor mit satten 9,0 l Hubraum. Die Nenndrehzahl liegt mit 2.100 Motorumdrehungen recht hoch. Dank des Leistungsmanagements IPM kommen 50 PS für die Spitzenleistung drauf, sodass der PowerTech PSS (die drei kleineren 8R haben den PowerTech PVS verbaut) beim Transport über 23 km/h und für Zapfwellenarbeiten 420 PS frei gibt. Die Maximalleistung ruft er bei 1.900 Touren ab. Ohne IPM liegt die Power bei 407 PS.

Das maximale Drehmoment von 1.732 Nm gibt der 8R 370 bei 1.600 U/min ab. Der



1

Wettbewerbsspiegel Großtraktoren

	John Deere 8R 370	Fendt 1042 Vario	Claas Axion 950
Motor	John Deere PowerTech PSS, 6-Zyl.	MAN D 2676, 6-Zylinder	FPT Cursor 9, 6-Zylinder
Hubraum	9,0 l	12,4 l	8,71 l
Nennleistung	370 PS bei 2.100 U/min	435 PS bei 1.700 U/min	405 PS bei
max. Leistung	420 PS (mit IPM) bei 1.900 U/min	435 PS bei 1.500 - 1.700 U/min	410 PS bei 1.800 U/min
max. Drehmoment	1.732 Nm bei 1.600 U/min	2.108 Nm bei 1.100 - 1.500 U/min	1.820 Nm bei 1.400 U/min
Abgasreinigung	DPF, DOC, SCR	SCR, DOC, passiver DPF	SCR, DOC
Tankinhalt	727 l	800 l	640 l
Getriebe	AutoPowr	AGCO TA400	Cmatic
Gänge/Gruppen	stufenlos-leistungsverzweigt	stufenlos-leistungsverzweigt	stufenlos-leistungsverzweigt
v_{max}	42/50 km/h	40/50/60 km/h	40/50 km/h
Motordrehzahl bei v_{max}	1.630 U/min bei 50 km/h	1.200 U/min bei 50 km/h	1.600 U/min bei 50 km/h
max. Hubkraft (h/v)	13,888 t/5,2 t	12,9 t/ -	11,250 t/ 5,1 (opt. 6,5) t
Hydraulikleistung	227 l/min (opt. 331 l/min)	165 l/min (opt. 220 o. 220+210 l/min)	150 l/min (opt. 220 l/min)
Radstand	3,05 m	3,30 m	3,15 m
Leergewicht	14 t	14 t	13,06 t
max. zul. Gesamtgewicht	20 t	21 t (50 km/h)	18 t



Drehmomentanstieg beziffert John Deere mit 40 Prozent.

Die Motoraufladung der beiden stärkeren 8R-Maschinen, also auch unserer Testschlepper, übernimmt ein Doppelturbo, bestehend aus einem Turbo mit variabler und einem mit fester Geometrie. Die kleineren Typen haben nur einen VTG unter der Haube. Ebenfalls ist ein Ladeluftkühler mit gekühlter Abgasrückführung verbaut.

Natürlich darf das moderne Kraftpaket nicht ohne die nötige Abgasstufe ausrücken. Die Ingenieure aus Waterloo haben dafür einen Dieselpartikelfilter, Diesel-Oxidationskatalysator und die AdBlue-Anlage installiert.

Der AdBlue-Verbrauch ist laut John Deere im unteren einstelligen Prozentbereich. Daher muss nicht so viel Harnstoff mitgeschleppt werden. Der Tank fasst gerade mal 37,2 l. Der Dieselvorrat misst 727 l. Damit ist ein Arbeitstag ohne Tankstopp problemlos möglich. Im Vergleich zum Vorgänger schenkte ihm John Deere ca. 40 l mehr.

Das Serviceintervall des John Deere-Motors liegt bei 500 Bh. Der Wettbewerb kann mit größeren Intervallen glänzen. Mit seinem Leergewicht von 14 t ordnet er sich im Wettbewerbsfeld ein. Mit Einzelabnahme darf die 50 km/h-Variante des 8R sogar mit einem zul. Gesamtgewicht von 20 Tonnen auf die Straße – das auch mit ungebremster Vorderachse.

2

3

4

1 Das Platzangebot ist in der Kabine großzügig, die Ausstattung highend.

2 Den CommandPRO-Fahrhebel gibt es für das AutoPowr-Getriebe. Die Armlehne ist übersichtlich aufgebaut.

3 Sehr gut: der Türgriff ist nach unten gewandert und damit besser zu erreichen.

4 Das Terminal für die Multimedia-Anwendung kann man mit Apple Carplay koppeln.

AUTOMATIK ODER SCHALTER

Wie oben erwähnt arbeitete das AutoPowr-Getriebe in unserem 8R. Alternativ für das Modell gibt es das e23-Getriebe. Für die kleineren Modelle der Serie hat John Deere noch die sehr einfache 16/5-Powershiftbox im Programm. Für den deutschen Markt

spielt das aber eine sehr kleine Rolle.

Das stufenlos-leistungsverzweigte AutoPowr gibt es wahlweise mit 42- oder 50 km/h-Endgeschwindigkeit.

Wir hatten die schnelle Version verbaut. Auf der Straße knackt der Ami die 40 km/h-Marke bei niedrigen 1.360

Motorumdrehungen. Die 50 km/h erreicht er bei 1.630 U/min – das liegt im sparsamen Bereich. Diese Werte konnten wir mit den großen 215 cm Pneus erreichen. Eine 60 km/h-Variante gibt es nicht.

Voraussichtlich ist noch eine vierte Getriebevariante geplant: das eAutoPowr. Es ist ein elektrisch-mechanisch leistungsverzweigtes Getriebe, das auf der letzten Agri-technica vorgestellt wurde und anstelle von Hydropumpe und -motor mit E-Maschinen arbeitet.

Wer derzeit einen High-Horsepower Schlepper mit ordentlichem Lastschaltgetriebe (e23) sucht, kommt an John Deere eh nicht vorbei. Wettbewerber haben da (noch) nichts zu bieten.

Exklusiv für das AutoPowr-Getriebe im 8R gibt es den aus der 6R-Baureihe bekannten CommandPRO-Fahrhebel, wie er

auch unser Testschlepper hatte. Langjährige Freunde des kleinen Fahr-Pins können diesen auch weiterhin bestellen – dann auch mit der klassischen Armlehne.

Leider ist der moderne Multi-Fahrhebel nicht für die e23-Hirsche erhältlich, in denen er sich aber auch gut machen würde.

SOLIDE HYDRAULIK

Anbaugeräte, die Zapfwellen- oder Hydraulikleistung benötigen, kann John Deere natürlich auch bedienen. Die Load Sensing-Anlage in der Standardversion liefert eine maximale Förderleistung von 227 l/min. Erweitert um ein Dualsystem liegt der Wert dann bei 321 l/min – das ist recht ordentlich. Serienmäßig gibt es vier Steuergeräte im Heck des Schleppers, man kann aber auch bis zu sechs ordern.

Der 8R 370 rückt mit einem Heckkraftheber der Kategorie 4N/3 an. Seine maximale Hubkraft misst 13.888 kg – das passt. Die Heckzapfwelle hat maximal zwei Stufen parat – 1.000 und 1.000E (optional). Für die PS-Klasse ausreichend. Die 1.000 Umdrehungen gibt es bei knapp 2.000 Motortouren.

Für den Frontbereich hat John Deere einen optionalen Frontkraftheber mit 5.200 kg Hubkraft im Programm. Leider wird dadurch die Bodenfreiheit reduziert. Serienmäßig



Zwischen dem bösen Blick sitzt die Frontkamera.

gibt es ein Steuergerät in der Front, wenn der Kraftheber gewünscht ist. Optional sind zwei bestellbar und auch eine ISOBUS-Dose. Zusätzlich bietet der Hersteller eine Frontzapfwelle mit 1.000 Touren an.

FAHRERKANZEL DELUXE

Wie schon die letzten Male, als wir eine John Deere-Maschine im Test hatten, wurden wir von der Kabine nicht enttäuscht – auch dieses Mal war sie ein echtes High-



Für unseren 8R war die 6 m-Scheibenegge eher ein Spielzeug.

14 Tonnen Leergewicht bringt der Hirsch auf die Waage. Der Radstand beträgt übrigens über 3 m.



Unser Fazit

John Deere hat uns einen rundum gelungenen Großtraktor präsentiert, bei dem sich der Wettbewerb warm anziehen muss. Motor und Getriebe (Wahlmöglichkeiten) harmonisieren gut zusammen, genauso wie die Vorderachsfederung mit dem bequemen ActiveSeat II. Highlight ist der Fahrerarbeitsplatz – groß, geräumig, übersichtlich, komfortabel und modern. Hier wird dem Fahrer einiges an Luxus geboten. Leider gibt es den CommandPRO-Fahrhebel nur für die Stufenlos-Variante und nicht für das e23-Getriebe.

- + Getriebeauswahl
- + große Kabine
- + verbesserter Bedienerkomfort
- CommandPRO nur mit AutoPowr

light. Das Platzangebot ist erstklassig. Der Wettbewerb kann da kaum mithalten. Die 8R-Maschinen haben einen der modernsten und bequemsten Arbeitsplätze – wir wollten gar nicht mehr absteigen.

Positiv fiel direkt beim Einstieg der nach unten gewanderte Türgriff ins Auge. Die obere Position hatten wir beim Vorgänger noch bemängelt. Die Fahrertür der 4-Pfostenkabine öffnet weit, sodass der Einstieg recht bequem ist. War beim alten Modell noch der Aufstieg schmal und steil, hat John Deere auch hier nachgebessert.

Bequem Platz nimmt man auf dem ActiveSeat II mit Dämpfungseinstellung, den es als Sonderausstattung gibt. Bonus ist die Massagefunktion mit unterschiedlichen Programmen und die Be- bzw. Entlüftung der Lederkanzel. Hinzu kommt die Dreh-eigenschaft um 40 Grad nach rechts und 25 Grad nach links. Damit die Armlehne beim Linksdrehen nicht mit dem Lenkrad kollidiert, fährt sie nach vorne rechts am Lenkrad vorbei – sehr clever.

Für den angenehmen Fahrkomfort sorgt nicht nur der ActiveSeat II, sondern auch das Zusammenspiel mit der Vorderachsfederung. Die ILS-Vorderachse ist zwar als Option erhältlich, sollte aber mit auf Ihrer Konfigurationsliste stehen. Hinter ihr verbirgt sich eine gefederte Einzerradaufhängung mit 125 mm weitem Federweg. Das Federungsverhalten kann man im Schlepperterminal auf seine Bedürfnisse konfigurieren – sehr gut. Alternativ zum ActiveSeat II gibt es eine Kabinenfederung mit luftgefedertem Sitz. Vom Kommandositz hat der Fahrer einen super Blick auf die Vorderräder

bzw. auf die vorderen Unterlenker. Das liegt an der schmalen, abfallenden Motorhaube mit Wespentaille. Man hat nicht das Gefühl, an ein über 400 PS starkes Kraftwerk vorbeizuschauen. Für das großzügige Raumklima und die gute Rundumsicht sorgt auch die abgespeckte Frontarmatur mit dem design-sprechenden Reversierhebel. Ein Armaturenbrett sucht man vergeblich. Die Anzeige sitzt im rechten A-Holm, die sehr klar und kontrastreich die wichtigsten Parameter widerspiegelt.

Mit dem Generationswechsel der 8R-Serie zog auch der CommandPRO-Hebel ein, wie oben schon erwähnt. Im Menü des großen CommandCenters kann man die elf freikonfigurierbaren Tasten und auch den Kreuzschalthebel für die Hydraulikventile mit Funktionen belegen – spielend leicht.


Im Vergleich zur Armlehne aus der bisherigen 8R-Reihe und auch zum CommandCenter-Terminal hat sich nichts geändert.

Die Menüführung, das Vorgewendemanagement und weitere Funktionen des Fahrerterminals hat John Deere fest im Griff. Mehr zur Armlehne und zum Joystick haben wir in traction Januar/Februar 2019 veröffentlicht.

EXTRAKLASSE

Ein Premium-Schlepper braucht entsprechende Ausstattung. Davon bietet John Deere reichlich an. In der Dachleiste gibt es ein modernes 6,5 Zoll-Touchscreen für die Multimedia-Anwendungen. Damit lässt sich auch Apple CarPlay unterstützen, sodass man z.B. GoogleMaps für die Routenplanung abbilden kann – praktisch für Lohnis zur Navigation.

Toll sind die Fußstützen am Kabinenboden, wie man sie beispielsweise vom Drescher kennt. Davon hat der 8R drei verbaut – rechts/links neben der Lenksäule und eine zusätzliche rechts am Radkasten. So kann man auch mit gedrehtem Sitz bequem seine Füße in Position bringen. Für lange Arbeitstage gibt es ein 1 l großes Kühlfach. Leider können keine 1 l-Flaschen aufrecht darin stehen. Immerhin ist der Einsatz herausnehmbar, sodass man ihn schon Zuhause befüllen kann.

Generell zieht sich die kantige Designlinie durch den gesamten Schlepper. Kleine Elemente, wie die Innenbeleuchtung, sind passend zugeschnitten. Außen gibt es die Kotflügel, elektrisch verstellbare Spiegel, Arbeitsscheinwerfer, Rückleuchten und externes Bedienpanel – alles modern eckig und mit der Absicht, einen mächtigen Auftritt hinzulegen – der ist gelungen. 

alexander.brockmann@dlv.de