

John Deere 6930: De monitor maakt het verschil



Uiterlijk lijkt de nieuwe John Deere 6930 op zijn voorganger. Onder de motorkap ligt weliswaar een schonere motor, maar het grootste verschil is in de cabine te vinden. Het verbeterde bedieningsgemak is de grootste troef van het topmodel uit de nieuwe 6030-serie.

Tekst en foto's: Gertjan Zevenbergen

Zou de 6930 niet groen maar zwart, geel of oranje zijn gespoten, dan nog zou je hem van ver als een John Deere herkennen. Niet eens aan de grote hoeveelheid vlaggen om en op het grote demonstratieterrein dat de Amerikaanse trekkerbouwer gehoord heeft tussen de kleine perceeltjes waar Poolse boeren met cabine-loze Zetors en een tweerijige voorraadrooiers hun aardappelen uit de grond halen. Het zouden ook niet de marketingmannetjes in blauw overhemd en kaki-gekleurde broeken zijn die de naam van de trekker verraden. Nee, de John Deere 6930 Premium lijkt nu eenmaal als twee druppels water op een John Deere 6920. Net zoals de 6910 op een 6900 leek.

Natuurlijk, er zijn uiterlijke verschillen tussen de nieuwe 6930 en de 6920. Zo glitteren nu vanachter een strook plexiglas op de grille van de trekker in spiegelen kunststof ingebedde koplampen je tegemoet. En aan de zijkant van de neus is aan beide zijden een extra luchtuitlaatrooster te zien. Daardoor moet de lucht sneller afgevoerd worden. Immers, extra koeling is noodzakelijk willen trekkerbouwers al John Deere de Stage 3A emissie-eisen halen die vanaf 1 januari 2007 gelden. Bij het openen van de bij de cabine scharnierende motorkap valt dan ook meteen het grote koelpakket op. Daarna valt het oog op de zescilinder 6,8 liter PowerTech Plus motor. Een krachtbron die ook is terug te vinden in de kleinere 6530, 6630 en 6830. De 6230, de 6330 en de 6430 moeten het doen met een 4,5 liter viercilinder krachtbron. De kleinste van het stel haalt daar 78 kW (105 pk) uit.

■ Stil

De zes cilinders van de 6930 leveren een vermogen van 110 kW (150 pk). Net als bij de grotere broers uit de 8030-serie, die vorig jaar het levenslicht zagen, is de motor voorzien van common rail, vier kleppen per cilinder, een variabele turbo en Exhaust Gas Recirculation

(EGR). Door EGR wordt een deel van de uitlaatgassen nog eens verbrand, wat tot minder uitstoot van het schadelijke NOx moet leiden. Alle maatregelen zouden er zelfs voor zorgen dat de motor van de trekker minder brandstof verbruikt dan de motoren in de 6020-trekkers. Bij aftakaswerk als de trekker sneller dan 1 km/h rijdt, maar ook bij transport boven de 14 km/h, levert de motor extra vermogen. Bij deze 6930 zorgt de elektronica dat er dan nog eens 19 kW (25 pk) bij komt. John Deere geeft dat de prachtige naam Intelligent Power Management mee, we kennen het effect beter als powerboost. Daarmee heb je de noviteiten op het motorgebied wel gehad. Na de introductie van de 8030-serie vorig jaar niets schokkends, maar wie had dat verwacht. John Deere staat immers bekend als degelijk. En misschien wel een tikje saai. Wie kent niet het donkerbruine interieur van de cabine, dat je vanzelf deed denken aan de inrichting van een Amerikaanse motelkamer op het platteland. Frivole kleuren? Verwacht ze niet in of op een John Deere. Of toch? Eerst zullen we de cabine in moeten. Dat doen we door een relatief kleine deur. Andere trekkerfabrikanten kiezen er nog al eens voor om de middenspijlen maar helemaal te vergeten en de cabindeuren te laten scharnieren bij de achterste spijl. John Deere niet. De toekomstige klanten stellen er geen prijs op, zo laat marketingbaas Marktwart von Penz weten. Gelukkig slaat de

John Deere 6930

Motor	6 cilinder turbo
Motorinhoud	6,8 liter
Vermogen	110 kW (150 pk)
Hefvermogen	8.400 kg
Hydrauliekopbrengst	110 liter
Gewicht	5.880 kg

deur wijd open en stap je zonder moeite in. En dan blijkt het interieur wel degelijk veranderd. Het donkerbruin heeft plaatsgemaakt voor een lichtere beige teint. Naast minder belegen doet het de cabine ruimer lijken. Eenmaal op de bestuurdersstoel, waarvan je ook een bruinleren variant kunt krijgen, blijkt het dashboard flink aangepast. De omkeerinrichting op het ronde dashboard is nu te bedienen terwijl je de hand nog aan het, ook in hoogte verstelbare, stuur hebt. De richtingaanwijzer, links onder het stuur, blijkt na de bocht zelfs terug te komen. In auto's vanzelfsprekend, bij trekkers nog lang niet. Het is echter niet het meest opvallende. De bekerhouders, de ingebouwde koelkast of het lage geluidsniveau van 70,6 dB(A) dan?

■ Command Center

Nee, het is het rechterconsole dat het meest in het oog springt. Daar waar voorheen een heel arsenaal aan draai- en drukknopjes was te vinden, is nu vooral ruimte. Zeker als je er, zoals in deze trekker het geval is, voor kiest om de hydraulische ventielen elektrohydraulisch aan te sturen. Dan zijn namelijk de grote hendels verdwenen. Het is echter vooral de kleine kleurenmonitor achter de versnellingshendel, het Command Center, die de knoppen overbodig maakt. Een kleine monitor, maar de mogelijkheden lijken eindeloos. Je kunt er de meeste functies van de trekker mee regelen en bijsturen. Gelukkig is de bediening van de monitor erg intuïtief. Een rij knoppen werkt



Het nieuwe rechterconsole van de John Deere trekkers zorgt voor meer overzicht en gemakkelijkere bediening. Op het Command Center met zijn kleurenscherm (links) zijn alle instellingen te maken. Snelkoppelingknoppen (rechts) brengen je bij de gewenste pagina's van het scherm. Maar je kunt ook met een draaiknop boven die knoppen door het menu en de opties wandelen.

als snelkoppelingen. Druk er een in en op het beeldscherm verschijnt de pagina die met de knop correspondeert. Een voorbeeld: wil je de snelheid waarmee de hef daalt instellen? Druk op de knop en op het scherm verschijnt een afbeelding van de hef. Met een draaiknop boven de drukknoppen en ver naast de monitor beweeg je een pijl heen en weer, totdat je de gewenste daalsnelheid hebt gevonden. Vervolgens druk je op een knopje waarop een groen 'vinkje' is te vinden om de gekozen waarde goed te keuren. Het is maar een voorbeeld, want zo kun je ook instellen hoe hoog

de hef maximaal kan heffen, wat het maximum toerental mag zijn, welke lichten standaard ingeschakeld moeten zijn, wat het aftakstoerental moet zijn, of de voorasvering automatisch zijn werk moet doen of niet, hoeveel olie er naar de hydrauliekventielen mag en in welke versnelling de trekker moet starten. Om maar iets te noemen. En om het je nog gemakkelijker te maken, zijn er boven op de monitor vijf drukknopjes te vinden waaraan je iedere handeling kunt meegeven die je maar bedenken kunt. Doe er de lichten of en de zwaailamp mee aan en uit of schakel er de voorasvering en de aftakas mee in- en uit. De monitor doet ook dienst als informatiecentrum. Zo kun je er nu continu het brandstofverbruik mee in de gaten houden net als het aantal bewerkte hectares en de totaal afgelegde afstand.

■ Ecoshift

De John Deere 6930 wordt vanaf oktober gebouwd. In november komen de eerste naar Nederland. Voor 95.415 euro krijg er een met voorasvering, elektrisch bediende ventielen en de AutoQuad versnellingsbak met Ecoshift, zoals in 'onze' 6930. De bak schakelt automatisch tussen de vier powershift trappen, maar niet tussen de groepen. Daar heb je nog steeds de stroef te hanteren versnellingspook voor nodig. Wie dat liever heeft, kan de traploze AutoPower-bak van ZF of de eenvoudigere PowerQuadPlus bestellen. Alleen in de laatste versie haal je 50 km/h niet. Kies je voor de AutoPower versie met Command Arm, waarbij de hydraulische ventielen en de versnellingsbak met knoppen in de rechterarmleuning worden bediend, dan betaal je 7.069 euro meer. ■



Onder de motorkap van de John Deere 6930 huist een 6,8 liter zecilinder motor die voorzien is van EGR, een variabele turbo en vier kleppen per cilinder. Voldoende om de nieuwe emissie-eisen te halen.



Op beide achterspatborden zijn knoppen te vinden waarmee je de hef, de aftakas en een externe cilinder bedient. Voordat je de aftakas met de knop kunt in- en uitschakelen, moet je die functie wel activeren in het Command Center.