



# Terrein terugwinnen

*Nieuwe 7R-serie van John Deere is speciaal voor het loonwerksegment ontwikkeld*

Met een geheel nieuwe 7R-serie wil John Deere in Europa terrein terugwinnen op Fendt. Voor het eerst is deze uit Amerika afkomstige trekker daarom met het oog op de Europese markt ontwikkeld. Met voor de klanten hier een langere wielbasis, een compactere trekker en een nieuwe, op transport toegesneden versnellingsbak.

Al enkele jaren is de regio die John Deere aanduidt als regio 2 het belangrijkste afzetgebied. Tot deze regio behoren de 22 staten van de Europese Unie, maar ook de landen rond de Middellandse Zee, het Midden-Oosten en dan nog Rusland en alle andere voormalige Sovjet-staten. In deze markt heeft John Deere de afzet de afgelopen jaren fors zien groeien, met name in Oost-Europa. In West-Europa steeg de omzet wel, maar bleven de aantallen achter. Uit een interne analyse bleek dat er in de Europese Unie op sommige gebieden zelfs marktaandeel werd verloren. Vooral bij de grotere trekkers met meer dan 147 kW (200 pk) voor de akkerbouw en in het loonwerksegment is John Deere achterop geraakt. Dat was voor de Amerikaanse fabrikant reden om de Europese klant voorop te plaatsen bij de ontwikkeling van de vervangers van de 7000-serie. In navolging van de andere series wordt dat nu de 7R. Tegelijk werden ook de eerste trekkers van de 6R-serie gepresenteerd, als opvolgers van de oude 6000-serie.

## Compleet nieuw

De 7R is een compleet nieuw ontwerp. Ook optisch zijn de verschillen met de voorganger groot. Zeer opvallend is dat

de trekker wat is ingekort. De kenmerkende lange neus is afgekapt. In de cabine merk je bij het rijden dat de voorwielen erg kort op de cabine zitten. Gebleven is de wespentaille, die je net voor de cabine wel een mooi zicht naar voren geeft. Toch heeft deze trekker door de nieuwe constructie met een nieuw frame een langere wielbasis dan de oude 7000-serie. Hiervoor is gekozen om de trekker in het loonwerksegment betere prestaties op de weg te geven.

Vergelijkbaar is de ontwikkeling bij de 6R-serie. Ook hier een kortere trekker, maar wel een langere wielbasis. Binnen de 6R-serie komen er drie verschillende uitvoeringen, waarbij de wielbasis steeds iets groter wordt naarmate de trekker meer vermogen heeft. Deze loopt van 2,58 meter voor de kleinste modellen via 2,765 meter voor de middenserie naar 2,80 meter voor de grootste modellen uit de serie. Daarboven komt dan de 7-serie met een wielbasis van 2,93 meter.

Zijn er bij de 6R-serie nog wat elementen gelijk gebleven, zoals het frame en een aantal transmissies, de 7R-serie is van de grond af nieuw ontwikkeld. De trekker wordt nog altijd gebouwd in het Amerikaanse Waterloo, maar is duidelijk gemaakt voor de Europese markt. Omdat daarin transport

ook een belangrijke rol speelt, is er veel geïnvesteerd in comfort voor de chauffeur. Dat begint met een grotere cabine, die kenners zullen herkennen als afkomstig van de 8R-serie. Dat is ook zo en daarmee is er in deze trekker uit de 200 pk-plus-klasse een mooi ruime werkomgeving ontstaan. In de cabine is meer herkenbaar, want de hele bedieningsarm inclusief monitor is qua uitvoering gelijk aan de 8R-serie. Datzelfde geldt voor de 6R-serie, waarmee John Deere aansluit bij de ontwikkeling dat fabrikanten door de verschillende series heen dezelfde bediening inclusief knopjes en hendels gaan gebruiken. Belangrijk voor loonbedrijven, want dit betekent dat chauffeurs op verschillende trekkers snel hun weg weten te vinden.

### Nieuwe GreenStar-monitor

De snelle ontwikkeling in de beeldschermen is hier ook terug te zien. Het GreenStar-display is er al weer in een nieuwe, grotere uitvoering, met uiteraard touchscreen. Deze 2630-serie is ook leverbaar in de 6R. Standaard is de 7R uitgerust met alle voorzieningen, inclusief de bekabeling die nodig is voor het gebruik van GPS. John Deere merkt dat het gebruik daarvan snel toeneemt. Afgelopen voorjaar ontstonden met name op dit terrein leveringsproblemen.

Nieuw is de mogelijkheid om te kiezen voor een semi-actieve vering van de cabine. Een mooie variant, die duidelijk het comfort voor de bestuurder verbetert. Op het testcircuit in Portugal was het verschil groot. Waar je zonder vering en een gewone stoel met moeite enige snelheid wist te handhaven, was dat met cabinevering geen probleem. Voor wie nog luxer wil, blijft er de mogelijkheid om voor de Active Seat-variant te kiezen.

### Eén brandstof

Onder het motto 'waarom moeten we het tanken van brandstof ingewikkelder maken dan nodig is' houdt John Deere vast aan motoren met EGR om de nieuwe emissie-eisen te halen. De fabrikant is ervan overtuigd dat de klanten liever geen AdBlue willen. Daarom blijft de uitlaatgasrecirculatie met uitlaatgaskoeling en als nieuw element een variabele turbolader. Om de emissienormen te halen, komt daar wel een uitlaatfilter bij, dat uit twee delen bestaat. Het eerste moet nog wat NOx reduceren, het andere is bedoeld om de roetdeeltjes af te vangen. Dit filter is onderhoudsvrij, doordat het regelmatig automatisch wordt schoongeband. John Deere claimt dat de motor hiermee minimaal net zo zuinig is als motoren van andere fabrikanten die kiezen voor AdBlue, maar gebruikscijfers waren nog niet beschikbaar.

Wat betreft de transmissie blijven de verschillende varianten bestaan. De PowerQuad en AutoQuad hebben nu een Plus-uitvoering. Beide hebben de mogelijkheid om met de hand de koppeling te bedienen, waarbij het motortoerental automatisch wordt aangepast, om het schakelen schokloos te laten verlopen. Nieuw is de CommandQuad, waarbij de boordcomputer automatisch de meest efficiënte versnelling zoekt voor het gevraagde vermogen. Daarbij komt de mogelijkheid om het gaspedaal als rijpedaal te gaan gebruiken. Met het gashendel kan dan het motortoerental op een constante waarde worden ingesteld voor bijvoorbeeld aftakaswerk.

Een belangrijke vernieuwing voor het transportwerk is de komst van het ActiveCommand-stuursysteem. Dit is een elektronisch geregeld stuursysteem. Het berekent afhankelijk van de rijnsnelheid hoe groot de wieluitslag moet zijn wanneer er aan het stuur wordt gedraaid. In de praktijk betekent dit een grote uitslag bij een lage snelheid, zodat het mogelijk is op de kopakker met weinig stuurromwentelingen te draaien. Op de weg, wanneer de snelheid hoog is, is dit omgekeerd. Dan wordt een



Ook de 6R-serie heeft een flinke make-over gekregen. Met een kortere neus en een langere wielbasis. De eerste modellen komen dit najaar al op de markt.



De vergrote cabine geeft ook ruimte voor een bredere rijdersstoel. De armleuning is nu vergelijkbaar in de 8R, de 7R en de 6R.

lichte beweging aan het stuur nauwelijks vertaald in een stuuruitslag. Zeker voor het transportwerk is dit een mooie voorziening. Dat blijkt als je al rijdend op een snelheid van rond de 30 km/u probeert de trekker te laten slingeren. Zelfs met een halve omwenteling van het stuur wijkt de trekker nog nauwelijks van zijn lijn. Het maakt het weggedrag veel rustiger, al is de vraag natuurlijk wat het effect is als je plotseling moet uitwijken.

De eerste trekkers uit de beide nieuwe series zullen komend najaar al op de markt komen. Door de huidige forse vraag naar trekkers moeten veel fabrikanten feitelijk versneld naar nieuwe modellen, omdat de oude serie is uitverkocht. In Nederland is het aan de acht nieuwe dealers om hiermee terrein dat de afgelopen jaren is verloren weer terug te winnen.

Tekst & foto's: **Toon van der Stok**

### Ruim honderd vernieuwingen

De introductie van de 6R- en 7R-modellen was onderdeel van de start van een nieuw vijfjarenplan van John Deere, dat in Portugal werd gepresenteerd. In dit nummer alleen het trekkernieuws, komende maand zullen we nog een aantal andere nieuwe machines belichten, zoals de nieuwe S-serie combines en een nieuwe getrokken spuit.