

# John Deere 7230R: Amerikaan met Europese trekken

John Deere toonde op de Agritechnica zijn nieuwe 7R aan het grote publiek.

LandbouwMechanisatie reed met de 7230R, de middelste in de vijfdelige serie. Vergeleken met de 7000-serie is er veel veranderd.

**O**p het terrein van mechanisatiebedrijf Kraakman-Reyneveld in Zuidoostbeemster staat de John Deere 7230R met een drieassige kieper klaar voor onze proefrit. De trekker is het kleine broertje van de 7280R die eind vorig jaar nog werd uitgeroepen tot Tractor of The Year. Of deze trekker ook die titel verdient? De frisse blik van de 169 kW sterke trekker valt in ieder geval direct op. Die dankt de John Deere aan de doorlopende voorruit en de hoog geplaatste koplampen. Ook steekt de neus in vergelijking met die van zijn voorganger, de 7930, veel minder over. De wielbasis van de 7230R is namelijk 25 cm langer. En dat terwijl de trekker in zijn geheel 20 cm korter is dan de 7930. En, ook opmerkelijk, de trekker heeft geen steek- maar flensassen: het eerste Europese trekje van deze in het Amerikaanse Waterloo (Iowa, VS) gebouwde trekker.

## Onder de kap

Onder de motorkap ligt een 9,0 liter John Deere PowerTech PVX. Aan de rechterzijde kun je er moeilijk bij. Aan deze kant is bijna al het leidingwerk en het dieselfilter te vinden. Aan de linkerkant van de motor is de toegankelijkheid van de zescilinder een stuk beter. De motoroliepeilstok is prima bereikbaar. De zijplaten laten zich met een eenvoudige beweging verwijderen en ook in een handomdraai weer monteren: netjes. Opvallend is het koelpakket. Dat staat voorop het frame en is 180 graden gedraaid. Daardoor zuigt de ventilator de lucht aan over de motor door het koelpakket. Dezelfde elektronisch geregelde ventilator blaast de lucht via de voorkant naar buiten. De accu heeft een andere plaats gekregen. Niet meer voorop het frame onder de motorkap, maar achter de trap, onder een kap. Daar zijn ook het reservoir voor de ruitenwisservloeistof en het luchtfilter te vinden.

### John Deere 7230R

Motor	John Deere PowerTech PVX
Vermogen bij nom. toerental	169 kW (230 pk)
Max. koppel	1.077 Nm bij 1.620 toeren/min
Transmissie	John Deere CommandQuad Eco
Olieopbrengst	121 l optioneel 162 of 222 l
Hefvermogen	6.895 kg
Hefvermogen voor	5.200 kg
Gewicht	10.285 kg
Lengte	5,28 m
Hoogte	3,31 m
Draaistraal	6,70 m
Prijs	144.859 euro



## Transmissie en cabine

Een wat steile opstap brengt je in de ruime, geordende cabine. De CommandQuad Eco transmissie met 20-traps powershift, met bediening in de armleuning, voelt degelijk aan. De twintig powershifttrappen zijn onderverdeeld in vijf groepen, A tot en met E, met elk vier échte powershifttrappen. De nieuwe transmissie wordt automatisch of handmatig bediend. In de automatische stand stel je met het scrollwiel de gewenste snelheid in en schakelt de trekker zelf tussen de powershifttrappen. Als je de transmissie met de hand bedient, schuif je het hendeltje naar links en kun je handmatig de twintig powershifttrappen selecteren. Door het hendeltje naar de plus of de min te bewegen, schakel je op of terug. De groepenschaakeling werkt in de autostand met beduidend meer souplesse dan handmatig bediend. De Deere is uitgevoerd met een hydraulisch geveerde cabine. Het comfort is merkbaar als we met de geladen combinatie over een verkeersplateau in Beemster rijden. De cabine blijft stabiel en in bochten helt de cabine niet

over. De cabinevering is met twee accumulatoren kruislings verbonden via trekstangen. Dat zorgt voor de stabiliteit. De Active Seat van John Deere is niet leverbaar in combinatie met de geveerde cabine.


Het bedienen van het 7 inch grote touchscreen gaat niet overdreven makkelijk, laat staan als je dikke vingers hebt. Een overzichtelijk paneel naast de Command Arm met 46 drukknoppen en 3 draaiknoppen lost dit op. Een deel van de knoppen heeft een directe functie, een ander deel werkt in combinatie met het aanraakscherm. Even wennen, maar uiteindelijk goed te bedienen.

## Elektrisch sturen

Veel stuuruitslag bij draaien aan het stuur bij lage rijsnelheden en minder stuuruitslag bij dezelfde stuurbeweging bij hoge snelheden: met de trekkers uit de 7R-serie kan het, al is het een optie. John Deere noemt dit *Active Command Steering* (ACS). Tijdens de proefrit is de invloed direct merkbaar. ACS is op zijn minst even wennen. Kleine stuurcorrecties bij hoge snelheden worden langzaam uitge-

voerd. Voor een bestuurder die er niet aan gewend is, voelt het als vertraagd sturen. Het relatief kleine stuurwiel met een diameter van 34,5 cm stuurt verder prettig. Kies je niet voor ACS, dat bruto 1.600 euro kost, dan is het stuurwiel 40,6 cm. In plaats van één lange stuurcilinder, zoals op de 30-serie, monteert John Deere aan elk fuseestuk één stuurcilinder. Een stuurstang is nodig om de twee cilinders te synchroniseren.

## Kortom

De fameuze Command-arm van John Deere is uitgebreid met veel knopjes. Misschien niet direct aantrekkelijk, maar een stuk beter dan de vele losse instelschermen op de 30-serie. Het comfort van zowel de automaat als de cabinevering is gewoon prima. De Deere is weer up-to-date. Het hydraulische remventiel, dat de aanhangwagen eerder doet remmen dan de trekker, bevestigt Europese invloed. De richtingaanwijzer zonder afslag verraadt de Amerikaanse roots. 

## John Deere 7230R in detail



▲ Omdat beide fuseestukken een stuurcilinder hebben, is een stuurstang nodig.



▲ Het schild aan de linkerkant van de trekker laat zich makkelijk openen.



▲ Het touchscreen is vooruitstrevend, maar neemt niet alle functies over. Je gebruikt het in combinatie met het vernieuwde knoppenpaneel.