



Back to the future

Nieuwe John Deere 7R-serie voorgesteld

Onder het motto 'Terug naar de toekomst' ontwikkelde John Deere de nieuwe intelligente e23-fullpowershift voor de 7R- en 8R-trekkers. De fabrikant ziet het als een logische ontwikkelingsstap in de speurtocht naar meer efficiëntie. We stapten even in de nieuwe 7290R om het nieuws te ervaren.

Natuurlijk heeft de nieuweling een nieuwe styling met een wat agressievere neus, maar in grote lijnen is het weer een echte 7000R. Daarin zit niet de verrassing. Tijdens het instappen zien we al de 'Diesel only'-tankdop. Geen AdBlue dus! Dat komt doordat John Deere voor de 7R- en 8R-serie bij de motoren 'flexit'. Dat wil zeggen de fabrikant gebruik maakt van de regeling om na 1 januari 2014 (de ingangsdatum van Stage IV voor zware motoren) de voorraad Stage IIIb-motoren nog zeker twee jaar te kunnen blijven inbouwen. Op één type na dan, de nieuwe 7310R. Het nieuwe topmodel in de serie met 228 kW (310 pk) plus 22 kW (30 pk) boost op aftakas en transport krijgt wel een Stage IV-motor met een SCR-unit (AdBlue). De 7290R die wij reden, heeft 213 kW (290 pk) en 16 kW (22 pk) IPM-boost. Daarmee komt de serie uit op zes modellen van 154 tot 228 kW (210 tot 310 pk). De kleinste twee modellen (7210R en 7230R) hebben de bekende 6,8-litermotor, de vier zwaardere modellen (7250R, 7270R, 7290R en 7310R) hebben de bekende 9,0-litermotor.

De cabine is op details aangepast. Er is dikker gelaagd glas gemonteerd om het geluid nog eens twee decibel naar beneden te krijgen. Linksonder bij de stoel zit nu een echte koelbox, waar je je boterhamtrommel plus een paar flessen drinken goed in kwijt kunt. De stoel heeft zelf een langere rugleuning en kan nu (voor veel achteruitkijkwerk) veertig graden worden gedraaid. De armleuning is vernieuwd, maar is toch wel weer heel herkenbaar 7R. Nieuw zijn een iPad- en/of telefoonhouder. Het scherm is ook vernieuwd. Het heeft nu een touchscreen waar je met touch- en strijkbewegingen à la iPad doorheen kunt 'lopen'. En dan is er nog de nieuwe bediening van het handgas plus het pookje voor de nieuwe powershifttransmissie. In feite is dat de belangrijkste vernieuwing.

Als een vario

John Deere is heel helder over de keuze om deze nieuwe e23-fullpowershiftbak met 23 versnellingen vooruit en elf achteruit te lanceren. Het management geeft aan dat het

hier de trend in zowel de auto- als de truckbranche volgt. Die keren volgens John Deere ook terug van traploze naar meer mechanische schakeloplossingen om de efficiëntie te verhogen. John Deere ziet deze strategie bevestigd door de hoge acceptatiegraad van de DirectDrive-bak voor de 6R-serie uit Mannheim. John Deere geeft aan dat de nieuwe e23-powershiftbak uit Waterloo circa zes procent efficiënter is dan de eigen AutoPowr-CVT-oplossing. De CVT blijft wel ("De klant beslist."), maar John Deere laat doorschemeren dat het verwacht dat een groter deel van de markt toch (weer) voor de e23 zal gaan kiezen. Dat komt mede doordat we het hier hebben over een trekker met fullpowershift die je rijdt alsof er een CVT in zit. Sterker nog, eigenlijk gebruik je het schakelpookje alleen voor de juiste settings. Verder kom je er niet aan, tenzij je in de manuele stand wil rijden.

Eigen settings

Met het draaiwielje op de versnellingspook stel je de gewenste snelheid in. Je ziet dat op het schermje in de rechter voorstijl. Daar stel je het snelheidsbereik van het hand- of voetgas in. Daarna rij je naar keuze op hand- of voetgas. De bak schakelt automatisch in snelheid en souplesse motortoeren- en lastafhankelijk. Het motortoerental zoekt zijn eigen weg; eerst veel toeren en dan terugregelen, afhankelijk van de belasting. Met de kale trekker wordt bij 40 km/u het motortoerental tot zelfs onder de 1000 toeren teruggeregeld. De bak schakelt dan de bijpassende versnelling in. Er zijn twee snelheden vast te leggen, die je via twee oranje knopjes net achter de pook kunt activeren. We zijn met de (nu eindelijk) links onder het stuur geplaatste vooruit-achter-uitwendel weggereden en hebben dit vernuft geprobeerd. De bak schakelt inderdaad bij een lege trekker bijna als een CVT. John Deere geeft stappen van circa vijftien procent op tussen alle 23 versnellingen, met uiteraard 50 km/u als maximum (bij circa 1750 toeren). De fabrikant geeft aan dat deze bak onder maximale last altijd schakelt, maar dan uiteraard sneller en 'harder'. Dat konden we niet proberen. In het veld hebben we op het handgas gereden. Dat gaat best. Leuk voor transport is dat daar ook een cruisecontrolfunctie op zit die via de drukknop onder bij de gashendel op te roepen is. Je benut de nieuwe transmissie pas volledig als je de juiste settings invoert. Via het scherm is te kiezen tussen de rijmodi Auto, Personal en Manual. Die laatste stand is eigenlijk niet nodig, of je moet graag zelf ouderwets willen fullpowershiften of een onervaren chauffeur op pad sturen. De Personal-mode is de meest interessante optie. In het scherm kun je daar je eigen settings vastzetten voor verschillende werkzaamheden. Niet alleen F1, F2, R1 en R2, maar bijvoorbeeld



◀ Het nieuwe zijpaneel met het nieuwe handgas en het kleine versnellingspookje dat je eigenlijk alleen hoeft te gebruiken voor de juiste settings als je in Auto- of Personal-mode rijdt.



◀ Verrassend is dat de Stage IIIb-motoren nog twee jaar worden 'geflex't, zodat John Deere kan blijven werken met 'diesel only'. De koeling is wel aangepast. Die is beter toegankelijk en de fan zit nu aan de binnenkant.



◀ Bekende techniek, maar wel bredere en verder doorlopende spatborden. De trekker kent meer detailverbeteringen ten opzichte van zijn voorganger.

ook het toerenbereik van de motor, het toerenbereik bij automatisch schakelen en het afwurgregelingsbereik voor aftakaswerk. Wie die goed instelt, rijdt met deze bak alsof hij met een CVT rijdt. En dat is precies wat John Deere bedoelt met 'back to the future'. 'Back to' voor de hogere efficiëntie van een schakelbak en 'to the future' voor de automatische mogelijkheden van CVT rijden. Toch zul je voor specifiek werk (met aftakaswerk) natuurlijk niet altijd de optimale snelheid kunnen rijden. Dat blijft en daarom is ook de CVT-variant nog steeds leverbaar. We zijn benieuwd hoe de markt gaat kiezen. U zult begrijpen dat de nieuwe e23-fullpowershift beschikbaar komt voor de hele range van de 7R en 8R.

Tekst & foto's: **Gert Vreemann**