

Sonderdruck aus dem
dlz agrarmagazin
Heft 10/2006
Postfach 40 05 80
80705 München
Telefon (089) 1 27 05-276
e-mail: Reddlz@dlv.de
www.dlz-agrarmagazin.de

Vario 800-Jäger aus Mannheim



Überreicht durch:



JOHN DEERE

JOHN DEERE VERTRIEB

John-Deere-Straße 8 · 76646 Bruchsal
Internet: www.deere.de

Exklusive dlz-Neuheit Mit den neuen 7430 (max. 190 PS) und 7530 (max. 201 PS) will John Deere in der anspruchsvollen 200 PS-Liga punkten und hat dabei ganz klar auch den erfolgreichen Vario 800 von Fendt im Visier. Wie aussichtsreich die Jagd steht, haben wir bei einer ersten Probefahrt ausgelotet.

Bislang mussten die John Deere-Händler mit der Achsel zucken, wenn der Kunde auf der Suche nach einem leichten 200 PS-Traktor mit einem Leergewicht unter 7000 kg war.

Mit diesem Engpass machen die beiden kompakten 7030er jetzt Schluss. Der Blick in die Datenblätter verrät: Der 7430 erreicht maximal 190 PS und der 7530 maximal 201 PS (nach praxisnaher Norm ECE R

24). Und der kritische Blick auf die Waage stellt ebenfalls zufrieden. Laut Pros-

Vario 800-Jäger aus Mannheim

pekt wiegen die beiden in der Basisversion leer jeweils 6620 kg.

Garniert werden diese zeitgemäßen Eckdaten mit einer komplett neuen Gestaltung des Kabineninnenraumes und der Bedienung. Außerdem wurden die Motoren technisch weiter hochgerüstet.

Und um eine möglichst breite Kundenschicht anzusprechen, stehen beide Modelle wahlweise mit dem Vierfach-Lastschaltgetriebe PowrQuad oder dem stufenlosen AutoPowr (von ZF) parat.

Der erste Blick auf den von uns gefahre-

nen 7530 birgt erst einmal wenige Überraschungen. Das bekannte Design der bisherigen 6020er Linie wurde behutsam weiterentwickelt.

Dezente, neue Optik

Die auffälligsten Unterscheidungsmerkmale sind die neugestalteten Frontscheinwerfer, die schwarzen seitlichen Lüftungsgitter und die ausgeprägte Konturlinie oben auf der Motorhaube. Der 7530 wirkt für 200 PS einerseits kom-



6,8 l-Sechszylinder: Der variable Turbolader (1) soll Spritzigkeit und Drehmoment steigern. Dazu kommt die externe Abgasrückführung (2).



pakt, ist aber doch bulliger als ein 6920. Dieser Eindruck täuscht nicht. Denn der Rahmen mit den Abmessungen vom früheren 7010er sorgt mit 269 cm für 12 cm mehr Radstand. Und durch die größere Bereifung hinten (Durchmesser bis 195 cm, beispielsweise 650/65 R 42, bisher bis 185 cm), bauen die Neuen mit 305 cm rund 5 cm höher.

Mit neuem Bedienkonzept ...

Der Aha-Effekt stellt sich allerdings ein, wenn man das erste Mal in die Kabine steigt. Bereits die deutlich hellere Gestaltung der Innenverkleidung bringt frischen Wind. Auch runde, elegante Formen sind jetzt erlaubt. Der eigentliche Clou ist allerdings das nicht nur optisch neu verpackte Bedienungskonzept. Denn die kompakten 7030er sind die ersten John Deere-Traktoren, die obligatorisch mit einem Farbmonitor als Dreh- und Angelpunkt der gesamten Bedienung bestückt sind. Ab sofort laufen alle wichtigen Einstellungen direkt über den Monitor. Sogar das Umstellen der Zapfwelldrehzahlen steckt in der kleinen Box. Um den Fahrer jedoch nicht zu überfordern, haben sich die Spezialisten um ein

möglichst praxisnahes Bedienschema bemüht. Die neue Logik: Für die wichtigsten Funktionsbereiche des Traktors wie Heckkraftheber, elektrische Steuergeräte, Getriebe- und Motorsteuerung, etc. sitzen in der rechten Konsole insgesamt zehn Aktivierungstasten. Damit wird das jeweilige Menü im Monitor geöffnet. Die weitere Justierung geben dann die Schaubilder im Terminal vor. Also geht die Einstellung in drei Schritten: Zuerst wählt man per Knopfdruck den Bereich vor, in dem man einen Stellwert verändern will. So zum Beispiel die Hubhöhe des Heckkrafthebers. Dann wird mit dem Drehrad der gewünschte Wert angepasst. Abschließend verlässt man die Ebene und landet wieder im Ausgangsmenü. Dazu dienen die grünen Drucktasten, mit denen man den Wert entweder bestätigt, löscht oder im Menü wieder zurückgeht.

... das gelungen wirkt

Unsere ersten Gehversuche mit der neuen Bedienphilosophie waren durchaus

erfolgreich. Die Idee, die einzelnen Funktionsbereiche direkt vorwählen zu können, ist recht gut nachvollziehbar. Und für die am häufigsten gewünschten Funktionen lassen sich die fünf Tasten oben am Monitor zur Direktwahl programmieren, beispielsweise um zwei Zapfwelldrehzahlen ohne Suchen im



Der Farbmonitor (1) ist Standard, die E-Steuergeräte (2) gibts auf Wunsch. EHR-Pult (3) und Handgas (4) sind vertraut.

Mit den braunen Knöpfen (1) wählt man den Funktionsbereich vor, das Drehrad (2) dient zum Verstellen der Werte. Dann wird bestätigt (3) oder gelöscht. Über die Tasten oben am Monitor (4) lassen sich fünf Funktionen direkt ansteuern.



Das neue Armaturenbrett ist schlank gestaltet, die Anzeigen gut ablesbar. Allerdings gibt es keine Digitalanzeigen für Zapfwelle und Tempo im Cockpit.

Durch die hellen Materialien wirkt der Innenraum luftiger, das Design ist modern. Mit nur 70,6 dB(A) soll eine sehr gute Lärmdämmung erreicht werden.



Gefederte TLS-Vorderachse. Neu ist, dass sich am Terminal eine härtere Dämpfer-rate für Frontladereinsätze einstellen lässt.

Menü direkt schalten zu können. Mit guter Anleitung und etwas Muße gelingt der Einstieg zügig. Allerdings ist auch klar, dass der Fahrer ein gewisses Verständnis für Steuermenüs braucht, um den 7030er vernünftig einsetzen zu können.

Natürlich profitieren vom Monitor gerade die komplexen Funktionen wie beispielsweise das HMS-Vorgewendemanagement. Die Abläufe werden in Symbolen gut erkennbar dargestellt. Gleichzeitig lassen sich einzelne Sequenzen löschen oder einfügen. Insgesamt können für fünf Geräte je zwei Abläufe abgespeichert werden. Das ist praktisch. Für diese speziellen Funktionen muss man sich aber doch schon ganz gut im Menü auskennen.

Eine Sache hat uns an dieser Stelle gewundert: der Farbmonitor ist ausschließlich für die Traktorfunktionen zuständig. Auf die Möglichkeit, auch ein Anbaugerät über das Terminal zu bedienen, verzichtet John-Deere.

Neu gestaltete Kabine

Die deutlich helleren Materialien sorgen für einen luftigen Eindruck in der Kabine. Dieser Effekt überrascht umso mehr, da sich an den Abmessungen selber nichts geändert hat.

Für den effektiven Frontladerbetrieb gibt es jetzt eine Klarsichtluke im Dach, um die angehobene Schwinde gut beobachten zu können.

Neue Maßstäbe verspricht John Deere bei der Geräuschdämmung. Immerhin stehen günstige 70,5 dB(A) im Prospekt. Das wäre neuer Rekord. Ob dieser Spitzenwert tatsächlich erreicht wird, können wir noch nicht beurteilen. Allerdings sorgt bereits der leisere Motor für ein merklich dezenteres Geräuschbild. Das neue Armaturenbrett ist optisch gelungen. Die Zeigerinstrumente lassen sich



Auf Kritik reagiert: Dank neuem Hinterachsgehäuse sind höhere Hubkräfte bis 9000 daN und ein weiterer Hubweg drin.



6,8 l-Sechszylinder: Der variable Turbolader mit den beweglichen Lamellen (1) soll für eine bessere Charakteristik sorgen.

schön ablesen. Auf Digitalanzeigen für Fahrgeschwindigkeit und Zapfwellenumdrehungen wird jedoch verzichtet. Wer die Daten exakt will, muss sie vom Farbmonitor an der Seite ablesen. Leider kann die Abdeckscheibe über den Armaturen bei schlechtem Licht etwas spiegeln. Auf verbesserte Ablagefächer wurde Wert gelegt, ein integrierter Kühlstrahl ist auf Wunsch lieferbar.



110 l/min liefert die LS-Hydraulikpumpe an die Steckkupplungen. Die Oberlenkerhalterung lässt sich leichter handhaben.

Motoren mit variablem Turbo

Wie erwartet, hat John Deere auch motorenseitig ein Ass im Ärmel. Das ist gut so. Schließlich haben die Wettbewerber mächtig aufgeholt. Inzwischen sind Commonrail-Einspritzung, teilweise vier Ventile und Abgasrückführung auf Grund der strengen Abgasnormen durch die Bank Pflicht im aktuellen Motorenbau.

Um dennoch vorne zu stehen, haben die Techniker bei den 6,8 l-Sechszylindern erstmals in dieser Leistungsklasse einen variablen Turbolader aufgebaut.

Hier lässt sich über verstellbare Lamellen im Gehäuse der Ladedruck steuern. Ziel dieser aufwändigen Technik ist ein höheres Drehmoment im unteren Drehzahlbereich. Außerdem soll der Kraftstoffverbrauch profitieren, verbunden mit einer schnelleren Reaktion auf Lastwechsel.

Insgesamt also ein ansehnliches Paket Hightech. Leider konnten wir die Qualitäten des neuen Aggregates nicht näher ausloten. Wir sind daher schon gespannt, wie sich diese Finessen im Alltag bemerkbar machen.

Bis zu 26 PS extra ...

Dass die Commonrail-Einspritzung neue Wege beim Abstimmen der Motorcharakteristik zulässt, nutzen die John Deere-Techniker.

Also gibt es bei beiden 7030ern eine besondere Form der Leistungsregelung. So sorgt das intelligente Power-Management IPM dafür, dass im Zapfwellenbetrieb bereits ab 1 km/h der PS-Aufschlag

von maximal plus 26 PS in jedem Gang bereit steht, falls das für den Zug und den Geräteantrieb erforderlich ist.

... mit spezieller Kennlinie

Im reinen Zugbetrieb ohne Zapfwelle kümmert sich die Elektronik wiederum darum, dass im Tempobereich ab 15 km/h zunehmend mehr PS locker gemacht werden und ab 20 km/h die volle Mehrleistung von bis zu plus 25 PS zur Verfügung steht. Das Gute daran: Auch hier spielt der gerade eingelegte Gang keine Rolle. Das ist praxisnah.

Dazu kommt, dass die Elektronik bei maximalem Kraftbedarf und doch sinkender Fahrgeschwindigkeit, z.B. an einer langen Steigung, dem Aggregat nicht vorschnell die Mehrleistung entzieht, sobald der Traktor langsamer als 20 km/h wird. Stattdessen bleiben die Mehr-PS bis hinunter auf 15 km/h voll verfügbar und gehen erst bei weniger als 10 km/h gegen Null zurück.

Auch hier sind wir auf ausführliche Testeinsätze gespannt, um zu sehen, wie sich dieses clevere Kennlinienspiel auf das Fahrverhalten auswirkt.

Neues Antriebsmanagement

Eine kleine und doch entscheidende Verbesserung haben die Techniker den Maschinen mit Stufenlos-Getriebe spendiert. Denn dank neuer Software muss jetzt die Motor-Getriebe-Abstimmung nicht mehr über einen Drehregler an den Einsatz manuell angepasst werden. Stattdessen läuft der Motor grundsätzlich im Eco-Modus, also mit möglichst weit ab-



Die Leitungen der hydraulischen Kabinenfederung sind jetzt kreuzweise verbunden. Das reduziert die Seitenneigungen.

Technische Daten		
	7430	7530
Motorleistung		
Nennleistung mit intelligentem Power Management (ECE-R24)	185 PS (136 kW)	195 PS (143 kW)
Nennleistung (ECE-R24)	160 PS (118 kW)	175 PS (129 kW)
Maximale Motorleistung mit intelligentem Power Management (ECE-R24)	190 PS (140 kW)	201 PS (148 kW)
Maximales Drehmoment	760 Nm	828 Nm
Drehmomentanstieg	38 %	38 %
Motordaten		
Nennndrehzahl	2100 U/min	2100 U/min
Zylinder und Hubraum	6/6788 ccm	6/6788 ccm
Tankinhalt	385 Liter	385 Liter
Getriebe		
PowerQuad plus	●	●
AutoQuad plus	●	●
AutoQuad plus EcoShift	●	●
AutoPower	●	●
Heck- und Frontzapfwelle		
Heckzapfwelle 540 E/1000/1000E bei Motordrehzahl	1778/1950/1733 U/min.	
Hydrauliksystem		
Fördermenge	110 Liter	
Heckkraftheber		
Maximale Hubkraft an den Fanghaken	90,0 kN	
Abmessungen und Gewichte		
Leergewicht	ab 6620	
zulässiges Gesamtgewicht bei 40 km/h (kg)	12 300	

gesenkter Drehzahl. Sobald man jetzt die Zapfwelle zuschaltet oder die Hydraulik bedient wird, passt die Elektronik den Drehzahlabfall automatisch an. Das verhindert falsche Einstellwerte und verbessert die Effizienz.



Jetzt sitzen Druckknöpfe im Träger (1), um ein Steuergerät z.B. für den hydraulischen Oberlenker bedienen zu können.

Mehr Hubkraft, mehr Hubweg

Auf die Forderung nach einer leistungsstärkeren Hydraulik hat John Deere reagiert. Dank eines neuen Hinterachsgehäuses sollen die 7030er hinten 9000 daN stemmen, der Hubweg liegt bei 82 cm.

Die Loadensing-Hydraulikpumpe liefert maximal 110 l/min an die Steckkupplungen. Das sind plus 14 l/min gegenüber dem 6920.

Auch um Details hat man sich bemüht. So lässt sich der Oberlenker-Halter leichter bedienen. Ausserdem sitzen in den Kotflügeln extra Tasten, mit denen man ein Steuergerät für den hydraulischen Oberlenker betätigen kann.

Die bekannte TLS-Vorderachse kommt auch bei den kompakten 7030ern zum Einsatz. Neuerdings kann man die Federung am Terminal jetzt auf eine steifere Dämpfercharakteristik umstellen. Dieser Modus soll im Frontladerbetrieb für höhere Fahrstabilität sorgen.

Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 12 300 kg. Damit sind gute 5000 kg Zuladung möglich. Das sind zeitgemäße Werte. 50 km/h Endgeschwindigkeit mit reduzierter Motordrehzahl sind bei beiden Getriebevarianten möglich.

Unser Fazit

Mit den beiden 7030ern sticht John Deere mitten rein in das attraktive Segment der leichten Großtraktoren.

Mit dem neuen, mutigen Bedienkonzept sind die Mannheimer auf einem guten Weg, die zahlreichen Funktionen beherrschbar zu gestalten – so zumindest unser erster Eindruck.

Bei den Motoren kommen die modernsten Zutaten zum Einsatz, einschließlich variablem Turbolader – und das erstmals in dieser Leistungsklasse.

Der neu gestaltete Innenraum der Kabine vermittelt ein spürbar angenehmeres, großzügigeres Raumgefühl, obwohl die Abmessungen zum bisherigen Fahrerhaus gleich geblieben sind.

Die bekannte TLS-Vorderachse besitzt jetzt eine verstellbare Federrate. Dazu kommt die neu abgestimmte Kabinenfederung, die weniger seitliche Wankung zulassen soll. Das Paket also steht und dürfte den Geschmack der anspruchsvollen Praktiker treffen.

Bleibt die Frage nach dem Preis. In der Basis sind die 7030er mit Schaltgetriebe, mechanischen Steuergeräten und ohne Druckluft ausgerüstet. Nackt startet der 7430 (180 PS) bei 90 261 € (Liste, zzgl. MwSt.), der 7530 (201 PS) bei 94 977 €. Auch auf diesem Terrain haben die neuen Großen aus Mannheim also bei entsprechender Ausstattung die 800er aus Marktoberdorf im Visier. (gp) **dlz**