

Sonderdruck: Praxistest | John Deere 7R 350 AP

traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

aus Nr. 2 | März / April 2023



Keine
Schonzeit
für den 7R 350

Überreicht durch:



JOHN DEERE

Keine Schonzeit für den 7R 350

Der John Deere 7R steht seinem großen 8R-Bruder in nichts nach. Perfekt ballastiert meistert er die leistungsforndernden Aufgaben eines Ackerbaubetriebs. Wir haben mit einem Praktiker über seine Erfahrungen mit dem 7R 350 Flaggschiff gesprochen.

LEISTUNGSGRENZE:

Vor der 9 m-Pronto und im kupperten Gelände zeigte der Hirsch sein Können.



Technische Daten

Motor

John Deere PowerTech PVS 9,0 l, Reihen-Sechszylinder, 350 PS Nennleistung bei 2.100 U/min, max. Leistung 385 PS (388 PS mit IPM) bei 1.900 U/min, max. Drehmoment 1.580 Nm bei 1.600 U/min; Stufe V; 510 l Diesel, 26 l AdBlue

Getriebe & Zapfwellen

stufenlos leistungsverzweigt AutoPowr-Getriebe; 50 km/h bei 1.620 U/min; 3-fach Zapfwelle 540/540E/1.000 o. 1.000E; 1.000er-Frontzapfwelle

Hydraulik & Kraftheber

max. 223 l/min Förderleistung; 5 dw-Hecksteuergerät, 2 dw vorne; Heckkraftheber 13 t, Frontkraftheber 3,15 t

Gewichte & Abmessungen

Leergewicht über 12 t, Radstand 2,9 m; 18 t zul. Gesamtgewicht (ab MY23.5)

Listenpreis (zzgl. MWSt.)

ab 381.000 Euro in Basisausstattung

Von Alexander Brockmann

Neu auf dem Markt ist der John Deere 7R nicht. 2020 zog die überarbeitete Generation beim US-Hersteller ein. Im April 22 bekam die Rädigke Agrargesellschaft mbH ihren John Deere 7R 350 als jungen Gebrauchten. Die Ausstattungsliste des ehemaligen Vorführschleppers ließ keine Wünsche offen: volle Hütte. 400 Stunden standen auf dem Tacho. Jetzt, ein Jahr später, sind es 1.000 Bh mehr. So viele Stunden soll der Hirsch auch zukünftig zum Einsatz kommen. Dass der Betrieb den 7R nicht mit Schonkost versorgt, sondern seine Pferdestärken regelmäßig fordert, wurde uns während der Getreideaussaat im Herbst 2022 eindrucksvoll gezeigt. So waren wir überrascht, dass der 7R 350 vor einer 9 m breiten Horsch Pronto steckte. Messdaten und auch unser Eindruck bestätigten, der Johnny war weder unter- noch überfordert.

Neben der Getreideaussaat ist der John Deere 7R 350 hauptsächlich für die Bodenbearbeitung mit einem 6 m breiten Tiger auf dem Betrieb zuständig. Zudem kümmert er sich um die EKS-Aussaat. In Summe drillt und sät der 7R rund 2.500 ha pro Jahr.

Bei unserem Besuch sprachen wir mit dem Mitarbeiter und 7R-Fahrer Tino Schonert über seine bisherigen Erfahrungen mit dem Schlepper. Auch kleine Modifizierungen hatte er für uns parat, dazu gleich mehr.

GRÖSSTER HIRSCH

Zeitgleich mit der John Deere Serie 8R kam der kleine Bruder 7R auf den Markt. Damals haben wir uns stärker um die große

Waterloo-Serie gekümmert (traction November/Dezember 2019), was vor allem am neuen Schlepperkonzept 8RX mit den Triangelauferwerken auf beiden Achsen lag.

Vom äußeren Erscheinungsbild erkennt man die enge Verbindung zum 8R. Zwar schaut der große 8R durch seine tiefgezogene Frontpartie noch bulliger aus, doch muss sich der 7R nicht dahinter verstecken. Das kantige Design spiegelt sich überall wider und die Kabine ist komplett identisch. Selbst unter der Haube wartet das gleiche Aggregat auf den Fahrer.

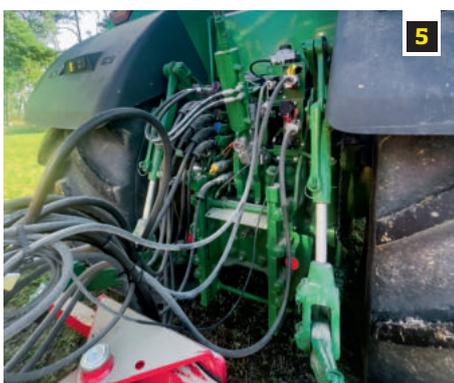
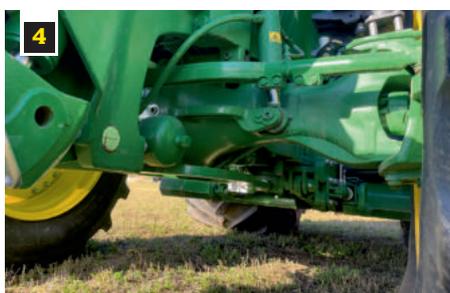
Die Rede ist vom Reihensechszylinder John Deere PowerTech mit 9,0 l Hubraum (7R 270 nutzt den 6,8 l-PowerTech-Motor). Genau wie die kleinen 8R nutzen die großen 7R ab Modell 290 einen Turbolader mit variabler Geometrie. Unser 7R 350, der die Speerspitze der Serie bildet, liefert maximal 385 PS bei 1.900 Motortouren, schafft es dank IPM auf 388 PS. Das IPM liefert den Boost bei Transport- und Zapfwellenarbeiten. Lässt man die Zapfwelle im stationären Betrieb laufen, gibt es keine Überleistung.

Das maximale Drehmoment liegt bei günstigen 1.600 U/min und beträgt 1.580 Nm. Die Nennleistung von 350 PS (bei 2.100 U/min) liest man an der Motorhaube ab.

Für die Einhaltung der Abgasstufe V sitzt neben DPF und DOC die SCR-Anlage für die Harnstoff-Einspritzung. Wie üblich benötigen die John Deere Maschinen recht wenig vom AdBlue, sodass der Tank mit 26,2 l klein ausfällt. Diesel ist aber mit 513 l reichlich an Bord. „Im Sommer muss man mit jeder Dieselfüllung auch AdBlue nachtanken. Bei kühleren Temperaturen geht der



Das Platzangebot in der Kabine und der Sitzkomfort kommen beim 7R nicht zu kurz.



- 1** Wir haben den 7R-Hirsch beim Drillen mit einer 9 m breiten Horsch Pronto angetroffen.
- 2** Fahrer Tino Schonert hat uns seine Maschine ausführlich erklärt und über seine Erfahrungen in der Praxis berichtet.
- 3** Unter dem modernen Blechkleid schlummert der 9,0 l große PowerTech-Sechszylinder.
- 4** Ein Komfortplus ist die Vorderachsfederung TLS+.
- 5** Heckseitig ist der 7R 350 mit fünf Steuerventilen und Power Beyond-Anschluss versehen.
- 6** Breit aufgestellt: Hinten stecken die 2,15 m hohen Pneus der Größe 900/60 R42 drauf.

AdBlue-Verbrauch zurück und man muss nur jedes zweite Mal Harnstoff tanken“, so Tino Schonert.

STUFENLOS BERGAUF

Anders als seine Geschwister gibt es das 7R Flaggsschiff nur mit der stufenlos-leistungsverzweigten Getriebebox AutoPowr. Der 7R 350 muss also auf das John Deere Lastschaltgetriebe e23 mit 23 Vor- und 11 Rückwärtsgängen verzichten. Im Schlepper des Betriebs läuft die 50 km/h-Variante des AutoPowr. Zusammen mit den 2,15 m großen Pneus auf der Hinterachse rennt der Hirsch seine Höchstgeschwindigkeit bei sparsamen 1.620 Touren.

Zurzeit hat der 7R kleine Getriebeprobleme, erklärt uns Tino Schonert am Telefon. Zusammen mit dem Wintercheck erhält der Schlepper in der Werkstatt die aktuelle Software und das Getriebe wird kalibriert. Damit sollte das Problem gelöst sein, so John Deere.

Während unseres Besuchs hatten wir das Telemetriemodul von exatrek an den 7R gehängt, um Daten von der Aussaat zu bekommen. An den Steigungen auf der Testfläche kam der Hirsch an seine Grenze die gesetzte Geschwindigkeit zu halten. Das Motorgtriebmanagement hat die Geschwindigkeit über stark pendelnde Drehzahl- und Drehmomentverläufe geregelt. Die Werte lagen größtenteils im günstigen Bereich.

Tino Schonert bewertet den Spritverbrauch insgesamt als sehr gut. Auch bei leichteren Arbeiten passt er.

SATTE HUBKRAFT

Für die Heckzapfwelle bietet der US-Konzern den Landwirten vier Geschwindigkeiten (540/540E/1.000/1.000E) in unterschiedlichen Optionen. Unser besuchter Betrieb hatte die Konfiguration 540/540E/1.000 U/min. Für die Front kann typischerweise die 1.000er-Zapfwelle geordert werden.

Wie von John Deere bekannt, setzt der Hersteller auf ein geschlossenes Load Sensing Hydrauliksystem für Getriebe, Differenzial und Hydraulik mit einem 160 l großen Ölvorrat. Für den 7R hat der Kunde die Wahl zwischen einer Axialkolbenpumpe mit einer maximalen Förderleistung von 162 oder 223 l/min. In der Topausstattung kommt serienmäßig die größere Pumpe mit, wie sie auch der 7R der Rädigke Agrargesellschaft hatte. Hinten hat der Zughirsch fünf Zusatzsteuergeräte und einen Power Beyond-Anschluss verbaut, vorne zwei.

Den Frontkraftheber gibt es in der Premiumvariante mit Unterzug. Seine durchgehende Hubkraft gibt der Hersteller mit 3.150 kg an. Für den Gewichtsklotz, den der 7R 350 von Tino Schonert mitschlepp-



Hydraulisch nimmt der 7R das exklusive 1,7 t schwere Unterflurgewicht auf. Es ist schneller angebaut als ein Frontgewicht.



Oben findet man die beiden Bedientasten für das Unterflurgewicht. Für den An- und Abbau muss der Fahrer die Kabine nicht verlassen.

pen muss, ausreichend. Hinten stemmt die Heckhydraulik bis maximal 13.010 kg. Die durchgehende Hubkraft liegt optional bei 7.850 kg. In der Serienvariante ist sie um gut eine Tonne geringer.

LUXUS-KABINE

Wer die traction regelmäßig liest, weiß, dass wir große Fans von der John Deere Kabine auf den 7R, 8R und der Serie 9 sind. Daher schenken wir uns an dieser Stelle die umfangreiche Lobeshymne und geben nur kurz die Eckdaten wieder. Sie ist sehr ge-

räumig und strukturiert. Das Interieur ist modern und hochwertig. An einigen Stellen merkt man aber, dass die Kabine made in USA ist. Das Kühlfach und es sind nur wenige Staufächer zu finden. Für das AutoPowr gibt es exklusiv den CommandPro-Fahrhebel mit einer Menge an belegbaren Tasten – der Funktionsumfang ist hoch. Alternativ kann man den sehr einfachen Fahrhebel mit Verstellrad bekommen.

An der A-Säule thront eine kontrastreiche Anzeigentafel, ein Armaturenbrett

hinter dem Lenkrad gibt es nicht. Jegliche Traktoreinstellungen, Datenverwaltungen, ISOBUS- und Lenksystemfunktionen zentrieren sich auf das CommandCenter. Selbst bei der Aussaat nutzt Tino Schonert kein weiteres Terminal, z.B. um Spurführung und Drillmaschinenbedienung parallel sehen zu können.

KOMFORTABEL

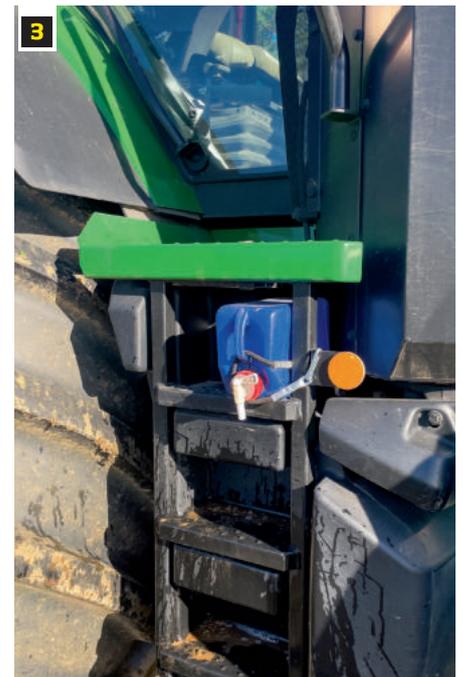
Der Komfort kommt bei John Deere nie zu kurz. Dabei ist vor allem das Zusammenspiel der Vorderachsfederung TLS+ mit Ni-



Der Ursprung des CommandPro stammt von den großen 6R. Er hat sich auch in den Großtraktoren etablieren können.



Den CommandPro-Fahrhebel gibt es nur in Kombination mit dem stufenlosen AutoPowr-Getriebe.



Tuning-Tipp vom Praktiker: Mit einem Wasserkanister neben dem Auspuff hat man immer warmes Wasser zum Hände waschen.

veauregulierung in Kombination mit dem Active Seat II-Sitz zu erwähnen. So ist auch der Schlepper von der Rädigke Agrargesellschaft konfiguriert. Der Fahrersitz kontrolliert elektrisch die vertikalen Bewegungen der Sitzfläche. Dabei werden die Traktorbewegungen erfasst und aktiv ausgeglichen. Eine Kabinenfederung wird nicht benötigt.

Selten findet man 7R-Traktoren mit dem exklusiven EZ Ballast-System. Hierzu könnte John Deere gerne mehr Werbung machen, denn der Fahrer war vom System sehr begeistert. Es handelt sich dabei um eine Unterflurballastierung mit 1,7 t Gewicht. Klingt nach einem aufwendigen System, es an und abzubauen, aber das Gegenteil ist der Fall. Tino Schonert erklärt uns: „Es ist einfacher zu händeln als ein Frontgewicht. Per Tastendruck kann man es von der Kabine überall abwerfen, am besten auf einem rutschfesten Untergrund. Benötigt man es wieder, fährt man mit dem 7R mittig darüber und aktiviert den hydraulischen Fangmechanismus. Abschließend muss man es per Tastdruck verriegeln. Für den ganzen Prozess muss ich die Kabine nicht verlassen. Innerhalb von wenigen Sekunden sind 1,7 t angebaut.“

Unser Fazit

Unser besuchter Betrieb Rädigke Agrar und Fahrer Tino Schonert sind mit dem John Deere 7R 350 sehr zufrieden. Der Schlepper übernimmt vorwiegend die Bodenbearbeitung und die Aussaat mit aufgesattelten Maschinen, sodass die 16 t ZGG nebensächlich sind. Doch John Deere hat für das aktuelle Modelljahr nachgebessert und bietet die 50 km/h-Version mit 18 t max. zulässigem Gesamtgewicht an.

Auch hinter dem großen, stufenlosen 8R braucht sich der 7R 350 nicht zu verstecken. Beide trennen nur 20 PS. Die Ausstattungsoptionen sind vielfältig und man bekommt einen sehr modernen Arbeitsplatz geboten. Kleine Abstriche gibt es in der Kabine, die typisch für Waterloo-Maschinen sind.

- ➕ starker, sparsamer Motor
- ➕ endlich mit 18 t ZGG bei 50 km/h
- ➕ moderne Kabine
- ➖ kleines Kühlfach & Wischerfeld

Nachteil des Unterflurgewichts ist die geringere Bodenfreiheit. Sie reduziert sich um einige Zentimeter, sodass rund 30 cm Bodenfreiheit übrigbleiben. „Im Frühjahr kann es passieren, dass der 7R aufsetzt“, beschreibt uns Tino Schonert.

Vor allem bei wechselnden Arbeiten mit unterschiedlichen Anforderungen an das Leistungsgewicht ist das Unterflurgewicht vorteilhafter als Radgewichte, die erfahrungsgemäß selten ausgebaut werden.

Sowohl auf der Hinter- als auch auf der Vorderachse hat sich der Betrieb für die maximale Reifengröße entschieden. Konkret stecken vorne Pneus der Dimension 650/60 R34 und hinten 900/60 R42 mit 215 cm Höhe drauf. Eine Reifendruckregelanlage ist leider nicht erhältlich.

Bisher lag das maximal zulässige Gesamtgewicht in der 50 km/h-Ausführung des John Deere 7R 350 bei nur 16 Tonnen. Mit dem hohen Leergewicht waren in Summe kaum 4 t Zuladung möglich. Jetzt hat John Deere reagiert und die seit Herbst 2022 bestellten Maschinen laufen mit einem ZGG von 18 t vom Band.



alexander.brockmann@dlv.de

Wettbewerbsspiegel Großtraktoren

	John Deere 7R 350 AP	Fendt 939 Vario	Claas Axion 930
Motor	John Deere PowerTech PVS, R6	MAN D1556, R6	FPT Cursor 9, R6
Hubraum	9 l	9,037 l	8,71 l
Nennleistung	350 PS bei 2.100 U/min	385 PS bei 1.700 U/min	350 PS
max. Leistung	385 PS bei 1.900 U/min	385 PS	355 PS bei 1.800 U/min
max. Leistung mit Boost	388 PS bei 1.900 U/min	-	-
max. Drehmoment	1.580 Nm bei 1.600 U/min	1.850 Nm	1.695 Nm bei 1.400 U/min
Dieselvorrat	513 l	625 l	640 l
Getriebe	AutoPowr, stufenlos	TA 300, stufenlos leistungsverzw.	Cmatic, stufenlos
max. Geschwindigkeit	50 km/h bei 1.620 U/min	60 km/h	50 km/h
Heckzapfwellen	max. drei Zapfwellengeschw.	max. zwei Zapfwellengeschw.	max. zwei Zapfwellengeschw.
Arbeitshydraulik	162 o. 223 l/min	165, 220 o. 220+210 l/min	150 o. 220 l/min
Anzahl Steuergeräte	max 2 vorne + 6 hinten	max 2 vorne + 6 hinten	max 8
max. Hubkraft (v/h)	3,15 / 13,01 t	5,584 / 12,41 t	max 6,513 / 10,95 t
Radstand	2,925 m	3,15 m	3,15 m
Leergewicht	ab 11.400 kg	ab 11.400 kg	ab 12.500 kg
max. zul. Gesamtgewicht	18 t ab Modelljahr 23.5	17 t (60 km/h), 19 t (50 km/h)	18 t

Fotos: Brockmann, Werkbilder