

# profi

MAGAZIN FÜR PROFESSIONELLE AGRARTECHNIK

# Sonderdruck

aus 1/2011

Exklusiver Fahrbericht John Deere 8360R:

## Stärkste 8R-Bahn der Welt

Mit „Active Command Steering“ feiert das „Lenken per Kabel“ im John Deere 8R Weltpremiere. Gleichzeitig beansprucht der 8360R mit 409 PS den Titel „stärkster Standardschlepper“ überhaupt.  
profi-Redakteur Hubert Wilmer über eine starke „8R“-Bahnfahrt.



**JOHN DEERE**

### John Deere Vertrieb

John-Deere-Str. 8  
76646 Bruchsal  
Tel.: +49 72 51/9 24-84 01  
Fax: +49 72 51/9 24-84 09  
Internet: [www.johndeere.de](http://www.johndeere.de)

Exklusiver Fahrbericht John Deere 8360R:

# Stärkste 8R-Bahn der Welt

Mit „Active Command Steering“ feiert das „Lenken per Kabel“ im John Deere 8R Weltpremiere. Gleichzeitig beansprucht der 8360R mit 409 PS den Titel „stärkster Standardschlepper“ überhaupt. profi-Redakteur Hubert Wilmer über eine starke „8R“-Bahnfahrt.

**A**uf den ersten Blick erkennt man den neuen 8R von John Deere im Vergleich zum Vorgänger (profi 10/09) am neuen Design der Motorhaube. Vor allem die Scheinwerfer oben im Kühlergrill verleihen dem Topmodell der amerikanischen Traktorenschmiede einen angriffslustigen Blick.

**Und den darf der neue Schlepper auch haben.** Schließlich hat der 8360R eine Maximalleistung von sage und schreibe 301 kW/ 409 PS (nach 97/68 EC). Wobei nur die 13 PS Boost-Leistung (bei Zapfwellenarbeiten oder über 15 km/h) ihm den Titel „stärkster Standardschlepper“ verleihen. Gehen wir von der Nennleistung ohne Boost aus, sind es „nur“ 265 kW/360 PS. Aber auch hier packt das „Intelligent Power Management (IPM)“ bei Zapfwellenarbeiten oder wenn Sie schneller als 15 km/h fahren – bis zu 26 kW/35 PS oben drauf, und dann ist der 8R ist wieder der „Stärkste“.

*In die Kurve legen kann man sich mit dem neuen 8R noch nicht. Aber das „Active Command Steering“ verleiht den großen Hirschen ein komplett neues Lenkverhalten.*

**Doch wo kommt die Leistung eigentlich her?** Wie schon beim Vorgänger sitzt unter der Haube das Sechszylinder-Aggregat mit 9,0 l Hubraum und Vierventiltechnik von DPS. Um die zukünftig geltenden Abgasvorschriften Tier 4 interim bzw. Stufe IIIB einhalten zu können, geht John Deere aber einen anderen Weg als alle anderen Schlepperhersteller.

Denn statt SCR-Katalysator mit AdBlue setzt John Deere auf einen Dieseloxydationskatalysator (DOC) samt Partikelfilter (DPF), wie wir ihn bereits in profi 9/2010 beschrieben haben. Zusammen mit einer gekühlten Abgasrückführung (EGR) kann man so auf AdBlue als zweiten Betriebsstoff verzichten. Um trotzdem eine maximale Effizienz sicherzustellen, hat der 8R einen Reihenturbolader. Dabei wurde der Lader mit der variablen Schaufelgeometrie um einen zweiten mit festem Schaufelrad ergänzt.

Der Abgasfilter reinigt sich selbsttätig während der Arbeit, wenn die Abgastemperatur über 300 °C liegt. Davon bekommt man als Fahrer außer einer Meldung im Display nichts mit. Das Freibrennen durch das Einspritzen von Diesel in den Rußfilter ist nur in Ausnahmefällen erforderlich.



*In dem dicken Auspuff sitzt der Oxidationskatalysator samt Partikelfilter. Da das System ohne AdBlue auskommt...*





Ebenfalls neu ist der codierte, maschinen-spezifische Zündschlüssel. Zusammen mit einer Wegfahrsperrung ist diese Technik Fluch und Segen zugleich. Da bleibt nur zu wünschen, dass die Versicherungen in Zukunft bei den Prämienberechnungen solche Techniken positiv berücksichtigen.

Zumal John Deere die neuen Schlepper serienmäßig mit der Telemetrie-Software „JD-Link Ultimate“ ausstattet, deren Nutzung im ersten Betriebsjahr sogar kostenlos ist. Wenn Sie wollen, haben Sie damit nicht nur den Standort des Schleppers, sondern auch alle Betriebsparameter von jedem Ort der Welt per Internet oder Mobilfunk im Blick.

Ergänzt wird das Ganze noch mit dem Ferndiagnosesystem „Service Advisor Remote“. Damit ist es tatsächlich keine Zukunftsmusik mehr, dass der Mechaniker von der Werkstatt mit dem passenden Ersatzteil bereits unterwegs ist, bevor der Fahrer überhaupt realisiert hat, was für ein Problem der Schlepper vielleicht hat!



...gibt es keinen zusätzlichen blauen Tankdeckel, sondern nur den 680 l großen Dieseltank.

Auch wenn es ebenfalls unglaublich klingt, Realität ist im neuen 8R auch das „Active Command Steering“. Ein Jahr nach der Verleihung der Goldmedaille auf der Agritechnica 2009 kann man das „steer by wire“ (profi 3/08) jetzt kaufen.

Doch was bekommt man für die 1600 Euro Aufpreis? Eine berechnete Frage, zumal man einen ordentlichen Geradeauslauf und ein sicheres Lenkverhalten bei einem Schlepper dieses Kalibers ja eigentlich serienmäßig erwarten dürfte. Fangen wir beim Lenkrad an: Es ist kleiner im Durchmesser, hat einen

## DATENKOMPASS

### John Deere 8360R

#### Motor

265 kW/360 PS Nennleistung (nach 97/68 EC), 301 kW/409 PS Maximalleistung mit Boost bei 1900 U/min, Power-Tech Plus PSX, 6 Zylinder, 9 l Hubraum, 4 Ventile pro Zylinder, CommonRail-Einspritzung, Reihenturbolader mit variabler und fester Schaufelgeometrie, gekühlte, externe Abgasrückführung, Dieseloxydationskatalysator und -partikelfilter für Abgasstufe Tier 4 i bzw. Stufe IIIB

#### Getriebe

Stufenloses AutoPowr-Getriebe mit „Full Auto“-Modus, 50 km/h Höchstgeschwindigkeit, 540/1000er Zapfwelle

#### Hubwerk und Hydraulik

Axialkolbenpumpe mit 167 l/min (Option 227 l/min), 5 Ventile Serie, Kat. 4 N, 11672 daN Hubkraft, Fronthubwerk (Option) mit 5200 daN

#### Fahrwerk

Vorne gefederte Einzelaufhängung „ILS“, „Active Command Steering“ a. W., hinten Steckachse, Serienbereifung vorne 600/70 R 30, hinten 650/85 R 38, 12100 kg Leergewicht, 18000 kg zul. Gesamtgewicht

#### Preis

War bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt

*Herstellerangaben Grundausstattung*

schön griffigen Lederbezug – und ist bei stehendem Motor frei drehbar! Das stärkte unser subjektives Vertrauen in die Technik vor der ersten Fahrt natürlich nicht. Aber spätestens nach dem Motorstart und den ersten zaghaften Lenkbewegungen beginnt die Technik zu faszinieren. Der Eindruck, nicht wirklich ein Gefühl dafür zu haben, was die Räder bei einer Lenkbewegung machen, ist schnell verflogen.

**Spätestens wenn man mit 50 km/h den schmalen Wirtschaftsweg entlang schießt**

und wirklich keine Sekunde mehr das Gefühl hat, nicht alles unter Kontrolle zu haben, weiß der John Deere-Fahrer, dass sich die 1600 Euro gelohnt haben.

Zusammen mit der gefederten Vorderachse „ILS“ sowie dem „ActiveSeat“ ist der Hirsch damit auf einem Niveau angekommen, wo

man ihn gerne auch als Transportschlepper nutzt. Obwohl auch ohne Ballast gut 11 t Leergewicht den 400 PS gegenüberstehen...

**Das geniale Fahrverhalten mit dem „Active Command Steering“** ist aber noch anderen „kleinen Helferchen“ zu verdanken. So ist die Lenkung zum Beispiel adaptiv. Das bedeutet, wenn Sie langsam unterwegs sind, zum Beispiel beim Rangieren auf dem Hof oder Drehen am Vorgewende, geht das Lenken extrem leicht, und es reichen nur 3 Umdrehungen für den vollen Lenkeinschlag von einer zur anderen Seite.

Fahren Sie dagegen schnell auf der Straße, wird die Lenkung „steifer“, und es sind bis zu 5,5 Lenkradumdrehungen für den vollen Lenkeinschlag notwendig. So sind auch kleinste Fahrtrichtungskorrekturen einfach möglich.

**Doch damit nicht genug: Zusätzlich gibt es im Schlepper ein Gyroskop.** Dieser Kreiselkompass (profi 10/03) ermittelt permanent die Beschleunigungen in alle Richtun-



Oben auf dem Motor erkennt man die zwei Turbolader – einen mit fester und einen mit variabler Schaufelgeometrie.

gen. Kommt jetzt vom Lenkrad kein Befehl, die Fahrtrichtung zu ändern, gleicht die Technik automatisch kleine Schlingerbewegungen aus, indem sie aktiv gegenlenkt.

Was unglaublich klingt, führt im praktischen Einsatz dazu, dass man auf einer geraden Straße mit dem Lenkrad selber keine einzige Korrektur machen muss – das muss man erlebt haben!

**Natürlich ist so ein System mit einer Menge Technik verbunden,** das fängt schon mit den kleinen Gestängen der Winkelsensoren an der Vorderachse an. Wie zuverlässig dieses komplexe System in der harten Praxis arbeitet, muss sich erst noch beweisen.

Was die Sicherheit angeht, haben die Amerikaner aber alles getan. Die gesamte Lenkung ist doppelt vorhanden; und beim Ausfall eines Systems geht der Schlepper direkt in den Notfahrmodus mit maximal 10 km/h, obwohl ja noch die volle Lenkbarkeit des zweiten Systems vorhanden ist. Und auch ans Abschleppen hat John Deere für den Fall des Falles gedacht: Hier stellt ein Elektromotor sicher, dass Hydraulikdruck für die Lenkung zur Verfügung steht.



Ist der Motor aus, ist das kleine Lederlenkrad bei dem „Active Command Steering“ frei drehbar! Der Geradeauslauf der neuen Lenkung ist genial, die Sicht trotz der 400 PS unter der Haube sowieso.



An der gefederten Einzelaufhängung erkennt man das neue Lenksystem nur an dem Gestänge für den Winkelsensor am oberen Lenker.



Der Zündschlüssel ist jetzt codiert, und der neue 8R hat eine Wegfahrsperr.



Das neue „GS3“-Display hat jetzt einen Touchscreen, und es gibt einen „Full Auto“-Modus für die Grenzlastregelung des stufenlosen Getriebes. Die Reinigung des Partikelfilters geht automatisch, wird dem Fahrer aber angezeigt und kann bei Bedarf deaktiviert werden.



**Alles Weitere in Kürze:**

- Ab Frühjahr 2011 ist der neue 8R in Europa mit den fünf Modellen 8260R, 8285R, 8310R, 8335 R und 8360R verfügbar. Diese haben jeweils 15 PS mehr als die bisherigen 8R-Modelle (Tabelle).
- Für die Motoren der Abgasstufe Tier 4 i bzw. IIIB gibt es das neue „Plus-50 II“-Öl mit einer speziellen Spezifikation, die auch zukünftig das 500-h-Intervall ermöglicht.
- Neu ist auch das Kühlmittel „CoolGard II“, das vor allem im Hochtemperaturbereich besondere Stabilität aufweisen soll.
- Wie bei den bisherigen 8R-Traktoren gibt es wahlweise das 16/5-PowerShift-Getriebe oder das stufenlose „AutoPowr“-Getriebe; das Top-Modell 8360R gibt es nur mit dem „AutoPowr“. Neu ist hier der „Full Auto“-Modus, der die Motordrückung z. B. bei Zapfwellenarbeiten jetzt automatisch anpasst.

schen Glonass-Systemen nutzen, ist weniger empfindlich gegen Abschattungen und soll noch mehr Genauigkeit in Bezug auf die Lagekompensation im Feld bieten.

■ Das bekannte „GreenStar 2600“-Display wird durch den „GreenStar 3-2630“-Monitor ersetzt. Dieser hat einen ebenso großen, aber mit platzsparendem Rahmen versehenen Bildschirm und bietet verschiedene Benutzerebenen. So können Einstellungen von erfahrenen Fahrern nicht versehentlich von anderen Fahrern geändert werden. Außerdem arbeitet der 2630 mit einem schnelleren Prozessor, hat mehr Speicherkapazität sowie USB- und Ethernet-Steckplätze und einen Videoeingang. Zudem verfügt der hellere Bildschirm (endlich) für die Straße oder bei Nacht über einen „Stand-by“-Modus.

■ Ab 2012 lösen die drei neuen Modelle 8310 bis 8360 als „RT“ die bisherigen RT-Modelle mit Bandlaufwerk statt Rädern ab.

**John Deere 8R: Alle Modelle**

Modell	Nennleistung ohne Boost nach 97/68 EC	Maximalleistung mit Boost bei 1900 U/min
8260R	191 kW/260 PS	220 kW/299 PS
8285R	210 kW/285 PS	240 kW/326 PS
8310R	228 kW/310 PS	260 kW/354 PS
8335R	246 kW/335 PS	281 kW/381 PS
8360R	265 kW/360 PS	301 kW/409 PS

**Wir fassen zusammen:** „Active Command Steering“ heißt das Zauberwort für eine „8R“-Bahnfahrt der neuen Art. Damit haben die neuen John Deere-Großtraktoren nicht nur einen ausgezeichneten Geradeauslauf, sondern die adaptive Lenkung erleichtert auch das Rangieren auf dem Hof oder das Drehen am Vorgewende.

■ Der neue „GreenStar 3“-Monitor im Command Center ist als „Touchscreen“ lieferbar. Dadurch wird die Bedienung noch intuitiver und damit einfacher. Außerdem können hier jetzt das automatische Lenksystem „AutoTrac“, das Feldspritzenprogramm „Sprayer Pro“ integriert und eine Videokamera angeschlossen werden. Zur Nutzung von „AutoTrac“ ist nur noch der „StarFire“-Empfänger notwendig.

■ Der neue „StarFire SF3000“-Empfänger reagiert laut John Deere beim Aufspüren und Wiederfinden von Satelliten- und Korrektursignalen deutlich schneller als sein Vorgänger. Er kann auch Signale des russi-

Die strengere Abgasnorm Tier 4 i bzw. Stufe IIIB erfüllt der neue Hirsch ohne AdBlue und SCR-Katalysator, sondern mit einer Abgasrückführung und einem Dieseloxydationskatalysator samt Partikelfilter. Die Frage, welches der beiden Systeme effizienter ist, werden wir im kommenden Jahr bei ausführlichen Schleppertests hoffentlich genauso klären wie die Frage, wer den Titel „stärkster Standardschlepper der Welt“ von uns verliehen bekommt.