



Come lui nessuno

Con il lancio del modello "540" facente capo alle famiglie "8R" e "8Rx", John Deere immette sul mercato il trattore convenzionale più potente del Mondo, forte di un'erogazione di 634 cavalli in modalità "Peak Power Intelligent Power Management"

Nel panorama della meccanizzazione agricola europea, i trattori ad altissima potenza non rappresentano più una nicchia riservata a poche e per certi versi anche eccezionali realtà. Al contrario, stanno diventando uno strumento sempre più centrale per tutte quelle aziende agricole e contoterzistiche chiamate a gestire superfici estese, cantieri complessi e finestre di lavoro sempre più strette. Non è un caso se negli ultimi anni il segmento dei trattori ad altissima potenza ha visto una crescita costante, registrando buoni numeri di vendita anche sul mercato italiano. In un contesto simile, gli obiettivi perseguiti sono ben definiti. Aumentare la produttività per singolo operatore, ridurre il numero di passaggi e concentrare in

poche macchine una quota crescente del lavoro stagionale. È proprio in questa direzione che si inserisce l'ultimo ampliamento di gamma annunciato da John Deere, orientato proprio a spingere ancora più in alto in termini di prestazioni la propria iconica serie "8R", nota per essere sinonimo di grandi potenze unite a tecnologie di primo livello. Il Costruttore americano ha introdotto in gamma tre nuovi modelli disponibili sia nelle configurazioni tradizionali,

Oltre 15 tonnellate e mezzo la capacità di sollevamento combinata anteriore posteriore

quelle gommate, sia in allestimenti cingolati, rispettivamente gli "8R" e gli "8Rx", rendendoli disponibili con tarature di potenza commerciale di 440, 490 e 540 cavalli. Le potenze effettivamente erogate sono però superiori, 484, 539 e 594 cavalli a mille e 700 giri, e salgono ancora quando entra in azione il sistema "Peak Power Intelligent Power Management", in sigla "Pp Ipm", che alza di 40 cavalli le erogazioni per far fronte ad applicazioni impegnative espletate mediante attrezzature comandate meccanicamente, per via idraulica o per via elettrica. Ne deriva che il modello "8R" tocca i 634 cavalli di potenza risultando di

conseguenza il trattore convenzionale più potente



PRONTI AL SALTO NELL'IPERSPAZIO



John Deere è stato uno dei primi costruttori di trattori che ha posto il comfort di lavoro fra gli obiettivi primari cui devono rispondere le sue macchine lavorando costantemente per migliorare gli standard di ospitalità proposti dalle sue cabine. Tale attività di sviluppo ha ovviamente trovato il suo apice sia sui nuovi "8R", equipaggiati con vani "CommandView 4", sia sugli "8Rx", forti di cabine "CommandView 4 Plus" che offrono il quindici per cento in più di spazio per le gambe e un campo visivo panoramico superiore del venti per cento rispetto alla versione standard. Tutti vani sono ovviamente climatizzabili in automatico e tutti vantano la rinnovata consolle "CommandArm" integrante un display che funge da interfaccia uomo/macchina e due joystick configurabili. Di questi "CommandX Plus" permette di gestire le operazioni di base mentre "CommandX Pro" presiede ai controlli avanzati delle funzioni operative del cantiere. Tra le dotazioni anche la piattaforma per la ricarica wireless dello smartphone, l'avviamento a



pulsante con protezione pin, la chiusura soft della porta e un tergicristallo anteriore con arco di lavoro di trecento trenta gradi, studiato per garantire una visibilità ottimale in ogni condizione. Immane e imperdibile l'infrastruttura digitale John Deere che prevede un ricevitore "StarFire 7500", un display touch screen "G5Plus CommandCenter" e la connettività "JdLink" proposta ad assicurare la gestione dei cantieri di lavoro da remoto al fine da ottimizzarne l'efficienza in tempo quasi reale mediante la supervisione delle attività e dei dati di ritorno da parte di eventuali tecnici aziendali o della concessionaria. La piattaforma minimizza anche i fermi macchina di manutenzione e consente ai contoterzisti di emettere fatture o bolle di lavoro direttamente dal campo alloggiati su sedili "Premium" o "Ultimate" regolabili dal display per via elettrica. Le poltrone "Ultimate" prevedono anche una specifica bocchetta posizionata nella parte superiore dello schienale che migliora la circolazione dell'aria in un'ottica di comfort termico superiore.



del Mondo. Si tratta di un passaggio importante non soltanto sul piano tecnico, ma anche su quello strategico, perché porta la serie "8R" a confrontarsi direttamente con i grandi trattori standard europei oltre i 500 cavalli, segmento ora presidiato dai costruttori tedeschi. La novità non riguarda però solo il dato di potenza. John Deere punta infatti a presidiare con maggiore decisione una fascia di mercato che in Europa richiede sei cavalli e coppia, ma pretende anche versatilità, trasferimenti rapidi su strada, capacità idrauliche elevate e comfort da lunga percorrenza.

I modelli gommati "8R" vantano di serie il sistema "Ctis", a sinistra, per la regolazione manuale o automatica della pressione

In altre parole, un trattore capace di esprimere prestazioni da campo aperto senza rinunciare all'agilità e alla polivalenza di un convenzionale. A tali obiettivi guarda in primis il sistema propulsione, aperto da un motore "Jd14" da 13 litri e 600 centimetri cubi di cilindrata





L'IDRAULICA CHE METTE A DISPOSIZIONE FINO A 418 LITRI AL MINUTO CONSENTE DI GESTIRE SENZA PROBLEMI LE SEMINATRICI PIÙ STRUTTURATE

e progettato per lavorare con il già citato sistema "Pp Ipm" di gestione della potenza. Grazie a tale soluzione gli operatori hanno sempre a disposizione una riserva di potenza immediatamente fruibile nei momenti in cui serve e anche in maniera continuativa. L'erogazione supplementare non incide inoltre negativamente sull'elasticità del motore in quanto la curva di coppia trova sempre e comunque il suo picco a mille e 400 giri dando anche luogo a un campo di lavoro in potenza costante compreso fra i mille e 450 e i mille e 900 giri. All'attualità dell'unità propulsiva

JOHN DEERE SERIE "8R" E "8Rx" IN SINTESI

Modello	8R/8Rx 440	8R/8Rx 490	8R/8Rx 540
Motore	"Jd14"	"Jd14"	"Jd14"
Cilindri (n.o/l)	6Ti/13,6	6Ti/13,6	6Ti/13,6
Pot. nom. (cv/rpm)	484/1.700	539/1.700	594/1.700
Pot. max (cv/rpm)	524/1.700	579/1.700	634/1.700
Coppia max (nm/rpm)	2.196/1.400	2.445/1.400	2.695/1.400
Trasmissione	Continua tipo "eAutoPowr"		
Vel. max 8R (km/h)	60/50	60/50	60/50
Vel max 8Rx (km/h)	40	40	40
Idraulica lavoro (L/min)	418	418	418
Sollev. Post. (t)	10,8	10,8	10,8
Soll. ant. (t)	4,8	4,8	4,8
Passo 8R (mm)	3.350	3.350	3.350
Lungh. max 8R (mm)	7.057	7.057	7.057
Largh. max 8R (mm)	2.886	2.886	2.886
Largh. max 8Rx (mm)	2.997	2.997	2.997
Peso 8R (t)	16,9	16,9	16,9
Peso 8Rx (t)	22,7	22,7	22,7



si affianca poi una trasmissione "eAutoPowr" a variazione continua e dai contenuti decisamente innovativi. Prevista di serie su tutti i modelli, vede i tradizionali elementi idrostatici sostituiti da generatori elettrici esenti da manutenzione con l'obiettivo di migliorare l'efficienza dei flussi di potenza e ridurre le perdite energetiche. Secondo la Casa il guadagno di efficienza può arrivare fino all'otto per cento rispetto alle soluzioni

convenzionali accentuando ulteriormente la produttività di macchine che si fregiano anche della presenza sull'avantreno di un nuovo assale anteriore "Heavy Duty Independent Link Suspension", in sigla "Hd ILS". Regolabile in funzione del carico, contribuisce a mantenere la macchina ben salda a terra nelle lavorazioni di trazione e conferisce stabilità nei trasferimenti ad alta velocità favorendo al tempo stesso un raggio di sterzata che per le versioni gommate "8R" può scendere al limite dei sette metri variando a seconda dei pneumatici installati. Ampia in tal senso l'offerta, con i pneumatici posteriori che possono raggiungere i due metri e trenta centimetri di diametro risultando anche opzionabili in configurazioni singole o gemellate. Previsto il sistema "Central Tyre Inflation System", "Ctis", che permette di regolare manualmente o automaticamente la pressione degli pneumatici alle attività in corso senza dover arrestare queste ultime adattando di conseguenza l'impronta a terra alle condizioni operative del momento. Il sistema è ovviamente assente sui modelli cingolati "8Rx" che si muovono sfruttando il noto schema John Deere a cingoli separati ma aggiornato per l'occasione mediante nuove strutture e nuovi cingoli "Soucy CustomFit P Series". Il sistema lavora a bassa tensione per ridurre gli stress dei componenti



e quindi ne aumenta la durata operativa minimizzando anche gli assorbimenti energetici nonostante un'area di contatto con il terreno che può sfiorare i cinque metri quadrati. Ne derivano eccezionali capacità di trazione abbinate a minimi compattamenti del suolo. Da segnalare l'idraulica, ambito su cui John Deere molto ha lavorato per permettere agli "8R" e agli "8Rx" di gestire attrezzature sempre più importanti. La portata può raggiungere

al minuto, livello che consente di alimentare senza difficoltà grandi seminatrici, combinazioni di lavorazione complesse e utenze multiple. Il sollevatore posteriore arriva a poter gestire carichi di poco inferiori alle 11 tonnellate, mentre quello anteriore può sfiorare le cinque tonnellate. A tali funzionalità si aggiunge poi una presa di forza posteriore da mille e mille e 300 giri con i primi disponibili anche a regime "Eco".

© RIPRODUZIONE VIETATA
www.macchinetrattori.info



Le versioni cingolate "8Rx" propongono larghezze massime superiori di 111 millimetri rispetto ai modelli gommati "8R"

SU STRADA A 60 ALL'ORA

Gli "8R" possono viaggiare su strada a velocità di 60 chilometri/ora con motore a mille e 440 giri o a 50 chilometri/ora con motore a mille e 200 giri a seconda delle normative dei vari Paesi. Di serie il sistema "ILS Roll Control" che regola automaticamente la rigidità della sospensione dell'assale anteriore in curva, in velocità e in frenata per contrastare rollii e beccheggio indotti dai trasferimenti di carico dinamici anteriore. Il sistema "Reactive Command Steering" induce invece sulla macchina una maneggevolezza di tipo automobilistico, con volante auto-centrante per una gestione fluida e progressiva delle traiettorie, opzione cui guarda anche la funzione "Variable Ratio Steering" che riduce i giri del volante ad alta velocità. Inoltre, la forza di ritorno al centro e la resistenza dello sterzo sono regolabili, consentendo all'operatore di adattare il sistema alle proprie preferenze, in particolare nelle manovre ripetute in capezzagna.