

www.porschediesel.de

TRAKTOR 1850

Landwirtschaftliche Maschinen
Gebr. Uetzhöffer
7801 Schaffstadt, Tel. 07634/7082



Neue 3-Zylinder-Wirtschaftlichkeit mit hoher Leistung und Zuverlässigkeit.

Der neue wirtschaftliche 1850 bietet seitens mehr Leistung und Zuverlässigkeit, als es die 41 kW erlauben lassen.

Viele Vorzüge, die Sie sonst nur in der großen 6-Zylinder-Klasse finden, haben wir in dieses Modell eingebaut. Vorzüge wie das geschlossene Hydrauliksystem mit Unterlenkerregelung, die Planetenendtriebe und die ölgekühlten Scheibenbremsen. Das unter Last schaltbare PowerSynchron-Getriebe, mit Druckschmierung, mit schrägverzahnten Zahnrädern. Und die

ser Ausstattung können Sie mit der komfortablen und dennoch preiswerten MC1-Kabine die Krone aufsetzen.

Ihr Gewinn beginnt schon bei unserem neuen 2,9-Liter-Motor. Er ist nämlich sparsam im Kraftstoffverbrauch und hat einen steilen Drehmomentanstieg, damit Sie auch in schwierigen Situationen nicht steckenbleiben.

Kompakt, kraftvoll, zuverlässig. Er ist einfach der universelle 3-Zylinder-Traktor auf dem heutigen Markt.

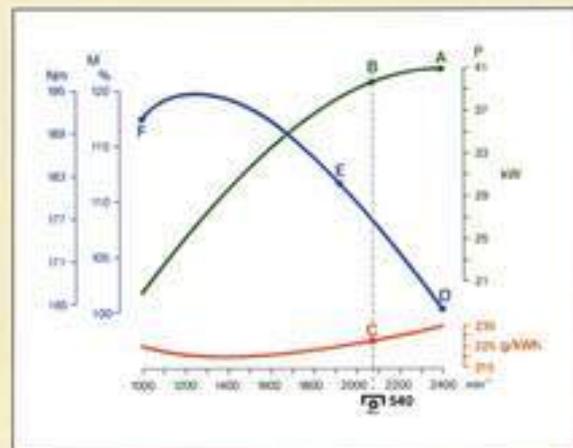
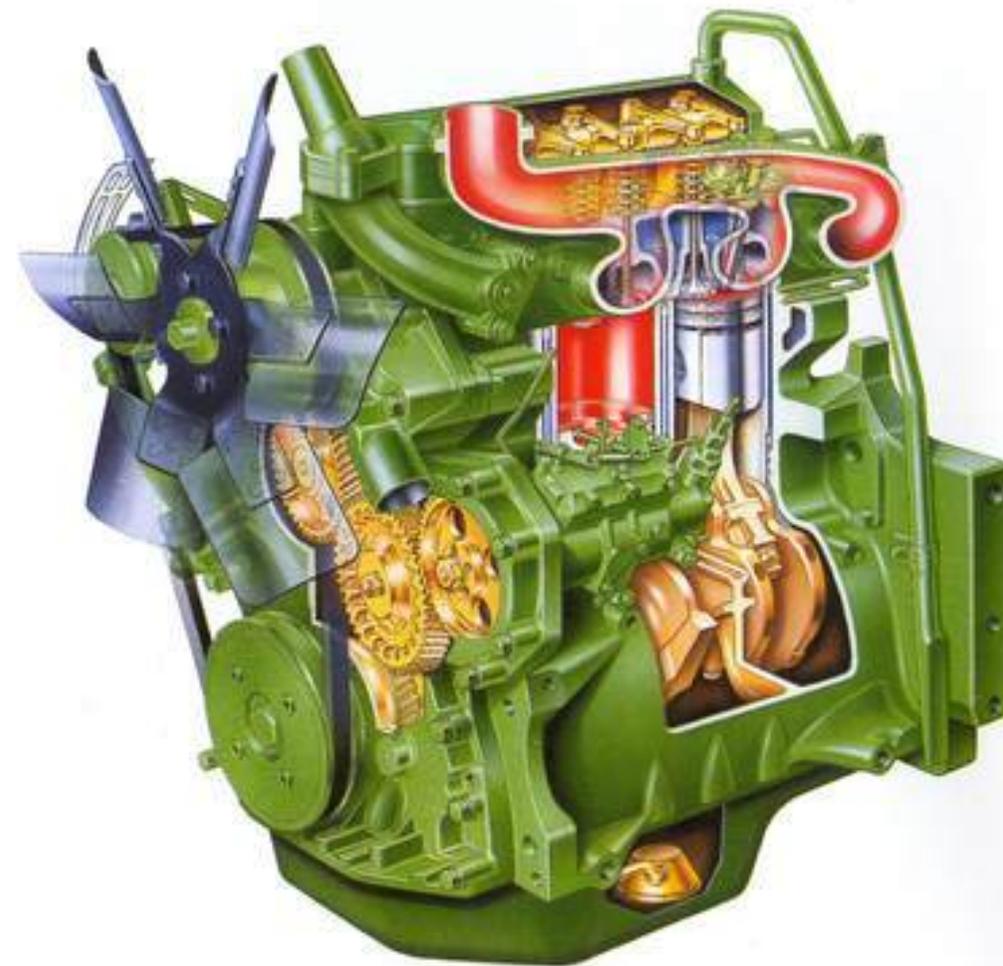
Niedrige Motordrehzahl. Gegen den allgemeinen Trend wurde die Nenndrehzahl nicht erhöht, sondern reduziert. Das spart Kraftstoff, verringert Vibrationen und sichert ruhiges Arbeiten.

Niedrige mittlere Kolbengeschwindigkeit. Vergleichen Sie die mittlere Kolbengeschwindigkeit von 8,8 Meter pro Sekunde mit der allgemein üblichen von 9,0 m/s bis 11 m/s. Allein diese Tatsache spricht schon für höchste Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer.

Großer Hubraum mit 1 Liter pro Zylinder. Der Constant Power-Motor von John Deere liefert mit Leichtigkeit konstante Leistung im Vergleich zu Motoren mit kleinerem Hubraum.

Nasse Zylinderlaufbüchsen. Im Gegensatz zu trockenen Zylinderlaufbüchsen wird hier die Wärme bestens abgeführt, da die Kühlflüssigkeit direkt die Laufbüchsen umgibt.

Kolbenbodensprühkühlung. Gefiltertes Öl wird unter Druck an die Unterseite eines jeden Kolbens gesprüht – und so werden Kolben und Zylinderlaufbahn zuverlässig gekühlt und geschmiert.



Volle Kraft bei den unterschiedlichsten Arbeitsbedingungen. Aufgrund der John Deere Motorenkonzeption wird die Höchstleistung über einen weiten Drehzahlbereich nahezu gleich gehalten (A-B grüne Kurve). Bei einer Vielzahl von Arbeiten können Sie jetzt hochschalten, die Motordrehzahl zurücknehmen und dadurch Kraftstoff sparen. Schon bei 2070 U/min (B) er-

reicht der Motor fast die volle Nennleistung, während er noch im niedrigen Verbrauchsbereich arbeitet (C rote Kurve). Der extrem steile Drehmomentanstieg ermöglicht das Durchziehen auch an schwierigen Stellen (D-E blaue Kurve). Das hohe Drehmoment bereits bei niedriger Drehzahl erlaubt ein problemloses Anfahren mit schweren Lasten.

www.porschediesel.de



Wassermotoren-Zylinderkopf. Ein- und Auslaßkrümmer sind nicht an einer Motorseite, sondern gegenüber angeordnet. So wird ein Aufheizen der Ansaugluft durch die Abgase vermieden. Das Ergebnis: mehr Sauerstoff pro Zylinder – bessere und saubere Verbrennung.



Neu von John Deere: Leichtlaufkolben. Spezielle Aussparungen im Bereich des Kolbenbolzens reduzieren die Reibung an den Zylinderwandungen und ermöglichen somit bessere Kraftstoffausnutzung und längere Haltbarkeit.



Neu von John Deere: hohe Anordnung der Kolbenringe. Das Höherlegen der Kolbenringe bewirkt höhere Verdichtung, bessere Verbrennung und sichere Kaltstarts.

Bessere Kraftstoffausnutzung. Mit Hilfe seines steilen Drehmomentanstiegs hat dieser Traktor in seiner Leistungsklasse eine vorbildliche Motorleistung. Im Feld der Kraftstoffersparnis liegt er mit an der Spitze. Der spezifische Kraftstoffverbrauch liegt bei nur 215 g/kWh.



Einfache Wartung spart kostbare Arbeitszeit. Die Lebensdauer des Motors wird durch vereinfachte tägliche Wartung verlängert. Alle Wartungspunkte sind leicht zugänglich an der rechten Traktorenseite angeordnet.



Diese Ausführung ist nur außerhalb Europas und in einigen Mittelmeerlandern erhältlich.

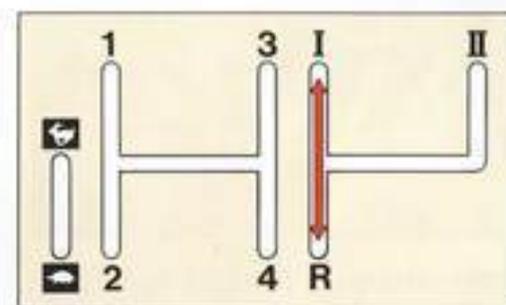
Unter Last schalten, ohne zu halten, spart Zeit und Geld.



Leicht geschaltet – das 8/4-Gang-Synchrongetriebe. Je 4 fein abgestufte Gänge in 2 Gruppen bietet das John Deere Synchrongetriebe. Die 4 ebenfalls synchronisierten Rückwärtsgänge sind in einer Gruppe zusammengefaßt. So schalten Sie schnell und bequem die richtige Geschwindigkeit für die jeweilige Arbeit.

Unter Last „PowerSynchron“ schalten. Die jeweils kraftstoffsparendste Geschwindigkeit können Sie unter 16 fein abgestuften Vorwärts- und 8 Rückwärtsgängen wählen. Mit nur einem Hebel unter Last schalten, ohne zu halten, erleichtert das Arbeiten an problematischen Stellen. Die Geschwindigkeit kann schnell den sich ändernden Arbeitsbedingungen angepaßt werden. Ihre Zeit und der John Deere Diesel Motor werden optimal genutzt. Gangabstufung und Motorleistung sind ideal aufeinander abgestimmt, so daß Sie in jedem Gang kraftvoll beschleunigen können. In Gängen über 10 km/h wird die Kraft mit nur einem Zahneingriff übertragen. So wird die volle Motorleistung in Produktivität umgesetzt.

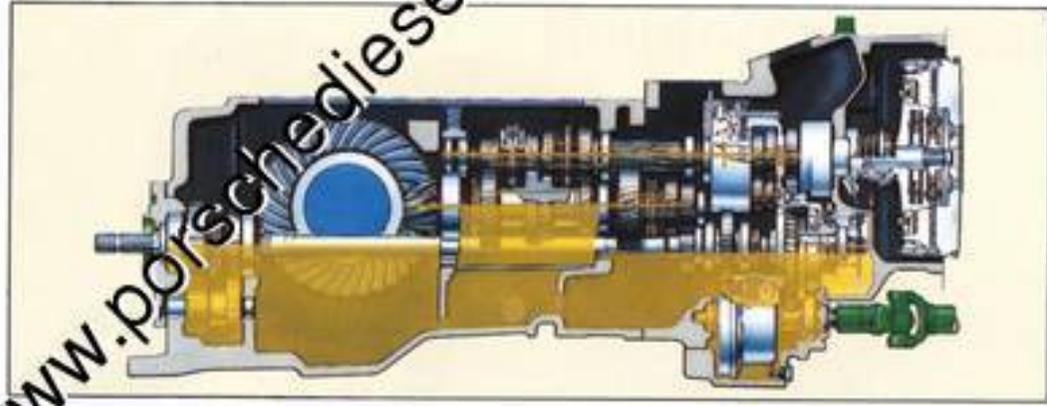
Ideal für Zapfwellenarbeiten. Die kraftstoffsparende Zapfwelle mit 540/1000 U/min (auf Wunsch lieferbar) überträgt fast die volle Motorleistung schon bei Zapfwellennormdrehzahl über eine unabhängige, ölgekühlte Scheibenkupplung. Mit einem handlich gelegenen Hebel schalten Sie weich und präzise hydraulisch die Zapfwelle ein oder aus. Für spezielle Arbeiten, wie z. B. beim Pflanzen, wird die Zapfwellennormdrehzahl bereits bei 1,6 km/h im 1. Gang erreicht. So steht ein breiter Einsatzbereich zur Verfügung.



Integriertes Reversiergetriebe. Die Rückwärtsgruppe liegt in einer Schaltgasse der Vorwärtsgruppe gegenüber. So wird umständliches, zeitraubendes Schalten „um die Ecke“ vermieden. Um Wendemanöver abzukürzen, sind die Rückwärtsgänge 50% schneller als die entsprechenden Vorwärtsgänge. Durch Leichtgängigkeit und das logische H-Schaltschema ist das Schalten so einfach wie im PKW.



www.porschediesel.de



Konstruierte Zuverlässigkeit. John Deere Konstruktionen sind so konzipiert, daß zeitraubende Einstellarbeiten während kritischer Arbeitsperioden vermieden werden. Die schrägverzahnten Zahnräder halten größeren Belastungen eher stand als geradeverzahnte, da die Kräfte auf eine größere Fläche verteilt werden. Außerdem sind sie dadurch laufruhig. Durch kombi-

nierte Tauch- und Druckschmierung wird erreicht, daß alle wichtigen Teile laufend mit Öl versorgt werden. In den drei getrennten Getriebekammern herrschen unterschiedliche Ölstände, so daß die Zahnräder frei drehen ohne Panschverluste – so wird besonders bei hohen Geschwindigkeiten auf der Straße auf einfache Weise Energie gespart.



Planetenendtriebe. Ein weiteres Beispiel für die Zuverlässigkeit von John Deere – die Endantriebe verteilen die Last auf drei Punkte im Gegensatz zu herkömmlichen Antrieben auf nur einen Punkt.

Ölkühlung in Leichtlauf-Konstruktion für mehr Sicherheit. Gekühltes und gefiltertes Öl verhindert eine Überhitzung der Bremscheiben, der Lastschalteinheit, der Zapfwellenkupplung – und dadurch den Verschleiß dieser Teile für die lange Lebensdauer des Traktors. Durch weiche hydraulische Betätigung sind diese Teile wartungsfrei. Eine neue Oberflächenbeschichtung der Bremscheiben läßt sie im Ölbad frei laufen und reduziert somit den Kraftstoffverbrauch. Nach jedem Bremsmanöver können die Räder frei drehen, da Rückholfedern für eine schnelle Trennung der Bremscheiben sorgen.



Wendig und stark – der JOHN DEERE-Allrad. Der übergroße Nachlaufwinkel, den JOHN DEERE bietet, erlaubt einen vollen 50 Grad-Einschlagwinkel auch bei normaler Spurweite und großer Bereifung. In engen Kurven neigt sich der obere Teil des kurveninneren Rades nach außen und sorgt so für den nötigen Abstand zum Rahmen. Der von JOHN DEERE entwickelte 12-Grad-Nachlaufwinkel ist die Lösung: die Achsschenkelbolzen sind um volle 12 Grad nach hinten geneigt – um mehr als den doppelten Wert, den einige Wettbewerbsstraktoren bieten. Die besonders robuste Allradachse und die Planetenendtriebe sind so ausgelegt, daß sie extremen Dauerbelastungen standhalten. Der vorteilhaft zentralgelegene Achsantrieb bietet eine große Bodenfreiheit und garantiert gleichgroße Einschlagwinkel nach beiden Seiten. Der Allradantrieb wird einfach und schnell über einen Kipp-

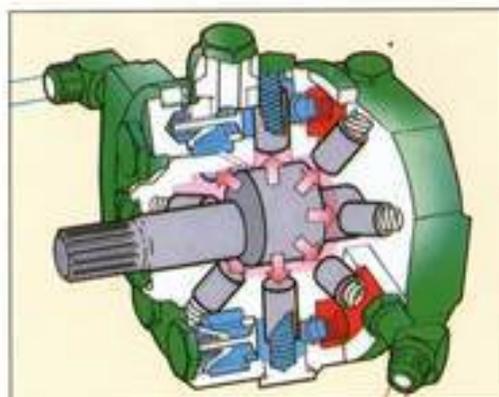
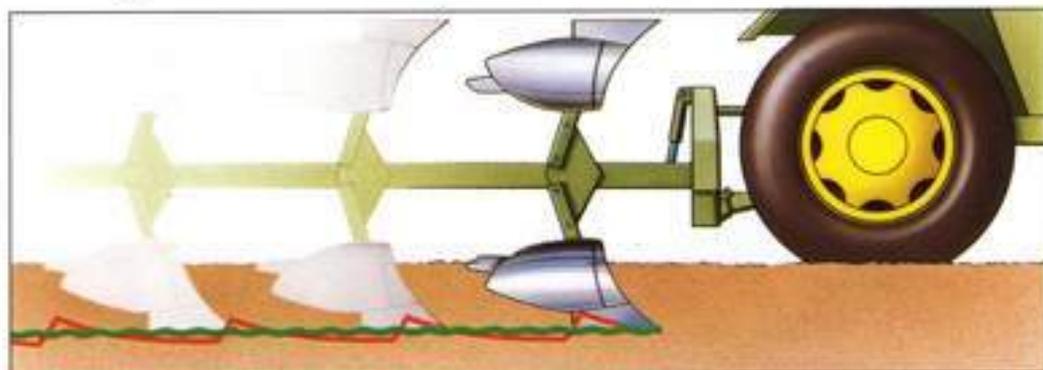
schalter hydraulisch zu- und abgeschaltet – sogar unter voller Last. Der Allradantrieb verfügt über eine ölgekühlte Mehrscheibenkupplung für eine lange Lebensdauer. Das ebenfalls wartungsfreie und langlebige Selbstsperrdifferential (auf Wunsch lieferbar) sperrt automatisch beide Vorderräder, bevor sich erster Schlupf zeigt – das verbessert die Zugkraft und spart dadurch Kraftstoff. Auch bei Leerlaufdrehzahl des Motors geht die Lenkung federleicht dank des geschlossenen Hydrauliksystems und der wirkungsvollen hydraulischen Lenkung. So erhalten Sie einen präzisen Lenkeinschlag im Feld und bei hohen Geschwindigkeiten auf der Straße.



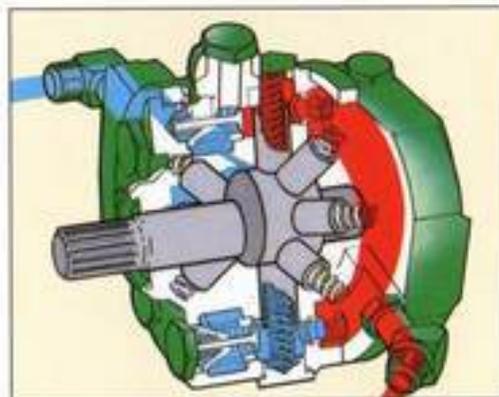
Blitzschnell reagierende Hydraulik mit Unterlenkerregelung – die perfekte Kombination für perfektes Pflügen.

Meisterhafte Pflugarbeit unter den verschiedensten Bedingungen. Bei der John Deere Unterlenkerregelung werden die Regelpulse sicher und direkt mechanisch übertragen und durch das geschlossene Hydrauliksystem der Steuerbefehl sofort und genau dosiert ausgeführt. Gerade soviel, wie

für die Korrektur des Dreipunktgestänges nötig ist – nicht mehr und nicht weniger (grüne Kurve). Dagegen reagieren oberlenkergesteuerte Regelsysteme in Verbindung mit offenen Hydrauliksystemen ruckartig (rote Kurve). So entsteht unregelmäßige Pflugarbeit.



Kraftstoffsparende Hydraulikpumpe. Solange keine Hydraulikleistung abgerufen wird, hält der im Pumpeninnenraum und in allen Leitungen bereitstehende Druck die Pumpenkolben in Ruhestellung. So werden Ölüberhitzung, Kraftvergeudung und unnötiger Kraftstoffverbrauch vermieden.



Jederzeit und sofort einsatzbereit. Sobald eine Hydraulikfunktion abgerufen wird, sinkt der Druck im Innern der Pumpe, die Kolben fallen auf die Nockenwelle, die Pumpe nimmt sofort die Ölförderung auf und stellt unmittelbar die angeforderte Hydraulikleistung zur Verfügung.



Einfache Wartung. Da das Getriebeöl gleichzeitig als Hydrauliköl genutzt wird, werden beide Systeme mit nur einem Meßstab kontrolliert, und ebenso wird nur durch eine Öffnung Öl eingefüllt.

Hohe Hydraulikleistung schon bei wirtschaftlichen Motordrehzahlen. Geschlossene Hydrauliksysteme halten das Drucköl auf Abruf an allen Abnahmestellen gleichzeitig bereit. Bei Betätigung der Hydraulik wird das Rücklauföl der Steuergeräte nicht in den Ölvorrat zurückgeführt, sondern fließt direkt zur Hydraulikpumpe. Durch diesen Kurzkreislauf können mehrere Funktionen gleichzeitig auch bei niedriger, wirtschaftlicher Motordrehzahl durchgeführt werden.



Komfort war noch nie so wirtschaftlich: die MC1-Kabine.



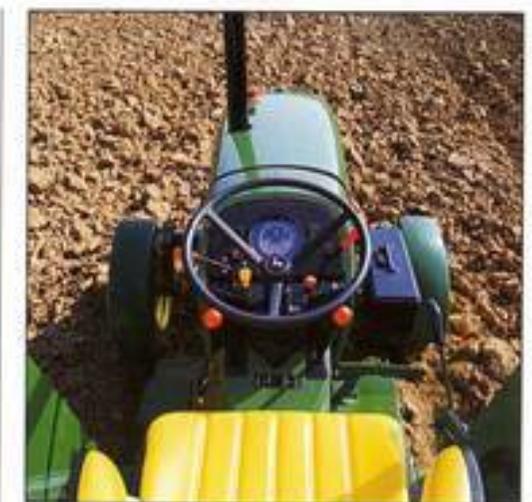
Leistungsstarke Heizung und Lüftung. Auf der Armaturentafel installierte Bedienelemente ermöglichen Ihnen die Einstellung der Temperatur, der Gebläse-Drehzahl und der Luftstromrichtung. Um die Luft in der Kabine schneller aufzuwärmen oder wenn mit Pflanzenschutzmitteln gearbeitet wird, können Sie die Frischluftzufuhr völlig abschalten und nur die Kabinenluft durch Heizung und Gebläse umwälzen. Diese Luftzirkulation hält den Boden trocken, Ihre Füße warm und die Fenster frei von Eis und Beschlag.



Modul-System und -Konstruktion. Gegenüber anderen, nachträglich aufzubauenden Kabinen schützt Sie unsere preiswerte Niedrigprofil-Kabine MC1 durch die Motorschottwand und Gummisilentblöcke vor eindringendem Lärm und Vibrationen. Abdichtungen rundherum halten Staub und Chemikalien fern. Zwei große, weit öffnende Türen rechts und links erlauben ungehinderten Zutritt von beiden Seiten. Große Fenster reichen vorne und an den beiden Türen vom Boden bis zur Decke und ermöglichen Ihnen somit einen ausgezeichneten Überblick.



Gute Beinfreiheit und Durchstiegsmöglichkeiten. Der schallschluckende Bodenbelag ist in der ganzen Kabine eben. Die Schalthebel sind so angeordnet, daß Sie viel Beinfreiheit haben.



Außerhalb Europas und in einigen Mittelmeerländern ist dieser Traktor mit offener Fahrerplattform und Überrollbügel erhältlich.

TRAKTOR 1850

(Daten- und Leistungsänderungen vorbehalten. Daten können sich von Land zu Land unterscheiden. Bitte prüfen Sie das mit Ihrem John Deere Vertriebspartner.)



www.porschediesel.de

Motor
 Leistung (DIN 70020) 41 kW (56 PS)
 Drehmomentanstieg 20 %
 Max. Drehmoment bei 1300 U/min 195 Nm
 Zylinderzahl 3
 Bohrung 106,5 mm
 Hub 110 mm
 Hubraum 2940 cm³
 Kühlung Wartungsfreies, geschlossenes
 Kühlsystem mit Ausgleichsbehälter

Neendrehzahl 2400 U/min
 Opt. spez. Kraftstoffverbrauch 215 g/kWh
 Einspritzpumpe 4-Kolben-Verteiler-
 Einspritzpumpe

Ölwechsel-Intervall 200 Std.
 Luftfilter Trockenluftfilter mit
 Sicherheitselement

Getriebe
 Synchron-Getriebe mit 8 Vorwärts-,
 4 Rückwärtsgängen
 PowerSynchron-Getriebe mit 16 Vorwärts-,
 8 Rückwärtsgängen
 Synchron- + Kriechganggetriebe
 mit 12 Vorwärts-,
 8 Rückwärtsgängen

Endantriebe Planetenreduziergetriebe
 Schmierung Druckumlaufschmierung
 Differentialsperre unter Last schaltbar
 Kupplung trockene Scheibekupplung

Zapfwelle
 Zapfwellennormdrehzahl 540 U/min bei
 2075 Motorumdrehungen
 auf Wunsch umschaltbar ... 540/1000 U/min
 bei 2070/2172 Motorumdrehungen
 Kupplung unabhängige, ölgekühlte
 Lamellenkupplung,
 hydraulisch betätigt

Bremsen
 Betriebsbremse ölgekühlte Scheiben-
 bremsen, hydraulisch betätigt
 Feststellbremse unabhängige, ölgekühlte
 Keilprofilbandbremse

Hydraulik
 Bauart geschlossenes System, selbst-
 regelnde Radial-Mehrkolbenpumpe
 mit variabler Förderleistung
 bei konstantem Druck

Systemdruck 190 bar
 Pumpenleistung bei
 Motornendrehzahl 45 l/min
 Dreipunktgestänge Kategorie I oder II mit
 umkehrbaren Unterlenkern,
 Rundprofil, Seitenstabilisierung
 auf Wunsch ausziehbare Unterlenker
 oder Schnellkuppler

Regelung über Unterlenker
 Regelarten Zugwiderstands-, Lage-,
 Mischregelung; Schwimmstellung

Max. Hubkraft an den Koppelpunkten
 der Unterlenker 23,5 kN (2400 kp)

Steuergeräte
 Art einfach oder doppelt wirkend

Lenkung
 Bedienung mechanisch
 auf Wunsch (bei Allrad Serie) ... hydraulisch

Elektrische Anlage
 Lichtmaschine 55 A od. 85 A bei MC1
 Batterie 1 x 12 V/88 Ah ohne Kab.
 2 x 12 V/55 Ah oder 66 Ah mit MC1

Starter 2,7 kW

Allrad
 Kupplung ölgekühlte Lamellenkupplung
 unter Last schaltbar

Nachlaufwinkel 12°
 Differentialsperre automatisch

Füllmenge
 Kraftstofftank 72 l

Bereifung
 Hinterrad vorn hinten
 7.50-16 13.6-36
 14.9-30
 16.9-30

Allrad vorn hinten
 10.5-18 mit 14.9-30
 11.2-24 mit 12.4-36
 13.6-36
 16.9-30

Abmessungen (Bereifung 16.9-30)
 MC1-Kabine
 Höhe bis Oberkante Dach 2472 mm
 (mit Dachluke + 30 mm)

Radstand
 Hinterrad/Allrad 2050 mm/2057 mm

Breite über alles
 (Spurbreite 1600 mm) 2045 mm

Länge über alles 3754 mm

Bodenfreiheit
 Hinterrad mit 7.50-16 640 mm
 Allrad mit 11.2-24 440 mm

Spurweite vorn
 Hinterrad 1260 mm - 2057 mm
 Allrad 1418 mm - 1884 mm

Spurweite hinten 1300 mm - 2000 mm

Wenderadius Hinterrad 3280 mm
 Allrad 3900 mm

Gewicht (ohne Ballast)
 Hinterrad/MC1-Kabine 2340/2545 kg
 Allrad/MC1-Kabine 2654/2849 kg

Geschwindigkeiten (14.9-30)
 30-km/h-PowerSynchron-Getriebe

Gänge	I	II	R
1L	1,87 (1,61)*	6,8	3,0
1S	2,4	8,7	3,8
2L	2,8	10,2	4,4
2S	3,5	13,0	5,7
3L	4,3	15,8	6,9
3S	5,5	20,1	8,7
4L	6,2	22,8	9,9
4S	7,9	29,0	12,6

* bei Zapfwellennormdrehzahl 540 U/min

Für Synchrongetriebe mit 8 Vorwärts-/4 Rückwärtsgängen gelten die Geschwindigkeiten, die unter „S“ angegeben sind.

Kriechgänge

	Vorwärts	Rückwärts
1	0,50 (0,45)*	0,79
2	0,74	1,19
3	1,15	1,83
4	1,66	2,64

* bei Zapfwellennormdrehzahl 540 U/min

