

Praxis • Zukunft • Leben

Sonderdruck

aus Heft 7/2013 | Postfach 40 05 80 | 80705 München
Tel. +49(0)89-12705-276 | reddlz@dlv.de | www.dlz-agrarmagazin.de

dlz

agrarmagazin

**Ein Hirsch
für alle Fälle**



überreicht durch:



JOHN DEERE

JOHN DEERE VERTRIEB

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

Ein Hirsch für alle Fälle

Dauertest Angenehm beschleunigte unser John Deere 6125 R von 0 bis 40 km/h. Dieses Fahrgefühl verdankt der grüne Hirsch dem stufenlosen Getriebe AutoPowr. Aber der Allrounder mit 125 PS Nennleistung und 20 PS Extraleistung hat noch mehr zu bieten – lesen Sie selbst.



Foto: Feuerborn

Der John Deere 6125R ist einer von neun Modellen von 105 bis 210 PS Nennleistung. Unser Testschlepper hat 125 PS. Damit ist die Namensbezeichnung der 6er-Serie klar: Die erste Ziffer ergibt die Baureihe, die letzten drei die Nennleistung in PS und der Buchstabe R steht für die umfangreichsten Ausstattungsmöglichkeiten im Hinblick auf Getriebe, Hydraulik und so weiter. Der 4-Zylinder PowerTech- PVX-Motor mit 4,5 l Hubraum im John Deere verzichtet nach wie vor auf AdBlue. Für saubere Abgase sorgen die gekühlte Abgasrückführung (EGR) und ein Dieseloxydationskatalysator, gefolgt von einem Partikelfilter in den Vier- und Sechszylindern mit 4,5 oder 6,8 l Hubraum.



Schneller Überblick

Der John Deere 6125R ist ein Universalschlepper mit 125 PS/ 92 kW Nennleistung. Die Baureihe umfasst insgesamt neun Modelle von 105 PS/77 kW bis zu 210 PS/154 kW.

- Motorleistung 125 PS/92 kW.
- Max. Leistung mit IPM 150 PS/110 kW.
- PowerTech PVX Motoren mit 4 Zylinder und 4,5 l Hubraum.
- Die Abgasstufe 4i wird mit Abgasrückführung, Dieseloxydationskat und Partikelfilter ohne AdBlue (SCR) erreicht.
- Höchstgeschwindigkeit 40 km/h.
- Stufenlosgetriebe AutoPowr.
- übersichtliche, große Kabine mit Armlehnenbedienung und GreenStar 3 Command-Center Display mit Touchscreen.
- Hubkraft hinten max. 6000 kg.
- Hubkraft vorn max. 4000 kg.
- Hydraulikleistung 114 l/min mit Load-Sensing-Pumpe.



Mindesteinsatz (ME)	
829 ha/Jahr	
ME =	$\frac{fK}{\ddot{u}V - vK} = \frac{18.239 \text{ Euro}}{27 \text{ Euro} - 5 \text{ Euro}}$
fK	fixe Kosten/Jahr: 18.239 Euro (= 12 % vom Kaufpreis 151.993 Euro)
vK	variable Kosten/ha: 5 Euro (Verschleiß, Wartung)
$\ddot{u}V$	Leihsatz 27 Euro/ha, (Maschinenringleihsatz)

eigene Musterberechnung

Dafür brauchen Sie nur Diesel zu tanken. Wie schon bei der Vorgängerbaureihe gibt es dank Motormangement IPM bei den drei großen Modellen bis zu 30 PS extra; bei den anderen sind es immerhin noch stolze 20 PS. Die Zusatzleistung spendiert der Motor bei Zapfwellenarbeiten und beim Transport auf der Straße.

125 PS aus 4,5 l Hubraum

Anders als viele Wettbewerber setzt John Deere nicht auf SCR-Technologie und verzichtet damit auf den Einsatz von AdBlue. Um die Abgasstufe 3b oder Tier 4i zu erfüllen, wurde die Abgasreinigung noch mal verfeinert. Neben der gekühlten Abgasrückführung sitzen jetzt ein Dieseloxydationskatalysator (DOC) und ein Dieselpartikelfilter (DPF) unter der Haube. Der DOC reduziert den Gehalt an Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoffen und Partikelbestandteilen. Bevor es in den Schalldämpfer geht, reinigt ein engmaschiger Keramikfilter noch schädliche Rußbestandteile heraus. Partikelfilter benötigen Pflege: Sie müssen im 100-Stunden-Intervall regenerieren. Dazu muss etwa ein halbes Schnapsglas unverbrannter Diesel den Katalysator so heiß machen, dass der Ruß schadlos verbrennt. Während der Regeneration soll der Spritverbrauch nur um 0,5 bis 1 Prozent ansteigen. Die Steuerung erfolgt automatisch; der Fahrer muss sich um nichts kümmern. Allerdings muss der Partikelfilter je nach Betriebsweise nach 6.000 bis 9.000 Stunden komplett gewechselt werden. John Deere bietet dafür Tauschsätze für 580 Euro an: alter Filter raus, ein neuer Filter rein. Somit entstehen Wartungskosten von rund 6 bis 9 Cent pro Betriebsstunde. Bei unserem Test funktionierte das Regenerieren problemlos und unauffällig.

Sparsamer 4-Zylinder

Um die Krafteffizienz zu erhöhen und die Abgase sauberer zu bekommen, haben die Entwickler aber noch weiter in die Trickkiste gegriffen. So wird der Diesel jetzt mit 2.000 bar eingespritzt. Vier Ventile für schnelle Gaswechsel hatte schon der Vorgänger. Wer die Haube aufmacht, dem fällt sofort der oben liegende Kühler mit extra Ventilator auf: Dies ist der Ladeluftkühler, dessen Ventilator separat von den anderen Kühlern gesteuert und hydraulisch angetrieben wird. Die übrigen Lüfter sind klassisch angeordnet und haben einen Viskolüfter. Somit wird nur Leistung zum Kühlen verbraucht, wenn

Der John Deere 6125R mit 125 PS/ 92 KW mit AutoPowr-Getriebe bietet sich mit Frontlader als Allroundschlepper an.



John Deere 6125 R Technische Daten

Motor	
John Deere Power Systems	PowerTech PVX
Zylinder	4 / Turbo / LLK
Hubraum	4,5 l
Abgasnorm	Tier 4i
Abgasnachbehandlung	Dieseloxydationskatalysator und Dieselpartikelfilter
Kühlung	
	Wasser
Nennleistung (nach 97/68/EC)	125 PS/92 kW
Nennleistung IPM*	145 PS/107 kW
Max.-Leistung (nach 97/68/EC)	138 PS/101 kW
Max.-Leistung IPM*	150 PS/110 kW
Nenn Drehzahl	2.100 U/min
Max. Drehmoment	585 Nm bei 1.600 U/min
Getriebe/Zapfwelle	
Getriebe	AutoPowr
Gangzahl (vorw./rückw.)	stufenlos
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h, 40 km/h*
Zapfwellen	540, 540 E und 1.000 U/min
Hydraulik	
Max. Hubkraft hinten	6.000 daN
Durchgehende Hubkraft hinten	4.350 daN
Durchgehende max. Hubkraft vorn	3.300 daN
Förderleistung (Load Sensing)	80 l/min (114 l/min*)
Öldruck	200 bar
Ölvorrat	77 l
Entnehmbare Ölmenge (stat/dyn)	max. 42/32 l (mit Zusatzölbehälter)
Maße und Gewichte	
Leergewicht Vorderachse	2150 kg
Leergewicht Hinterachse	3320 kg
Leergewicht gesamt	5.470 kg
Vorderachslast	4800 kg
Hinterachslast	7000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	9.500 kg
Gesamtlänge	4.540 mm
Breite	2.430 mm
Höhe	2.800 mm
Wenderadius	5.470 mm
Radstand	2.580 mm
Sonstige Daten	
Bereifung (vorn)	480/65 R28
Bereifung (hinten)	600/65 R38
Lautstärke in der Kabine	70,6 dB(A)
Tankinhalt Diesel	265 l
Preise	
Grundpreis	70.903 €
Frontlader H430 mit hydraulischer Parallelführung	8.153 €
Frontkraftheber und Frontzapfwelle	7.395 €
4 elektr. Steuerventile	5.100 €
Vorbereitung AutoTrac	3.920 €
Korrektursignal SF2	ab 36 € pro Monat
Preis Testmaschine	151.993 €



Fotos: Feuerborn

1 Die feinmaschigen Siebe schützen die Kühler recht zuverlässig vor Schmutz. Das Reinigen ist schnell erledigt.

2 Der Luftfilter braucht nur noch alle 1.500 Stunden gewartet zu werden. Der Ladeluftkühler sitzt jetzt vorne unter der Haube und hat einen extra Lüfter.

3 Dieseloxydationskatalysator und Partikelfilter sorgen für saubere Abgase. Er sitzt unter der Motorhaube und stört so nicht die Sicht. Die Wartung ist problemlos und erfolgt automatisch.

diese auch wirklich nötig ist. Zudem kann der Motor so besser im optimalen Temperaturbereich gefahren werden. Weitere Maßnahmen zur Effizienzsteigerung sind die elektromagnetischen Kupplungen an den Kompressoren für Druckluft und Klimaanlage.

In der Praxis haben wir folgende Dieserverbräuche gemessen: Mit der Front-Heck-Mähkombination mit 6 m Arbeitsbreite haben wir rund 17,5 l pro Stunde benötigt; beim Sähen mit der 2,50-m-Kreislegege liefern rund 18 l pro Stunde durch das Rail. Beim Pflügen liefern je nach Boden 12 bis 20 l Diesel pro Stunde aus dem Tank und beim Transport 10,5 l. Der Hirsch gefiel den Testern mit seinem geringen Spritverbrauch.

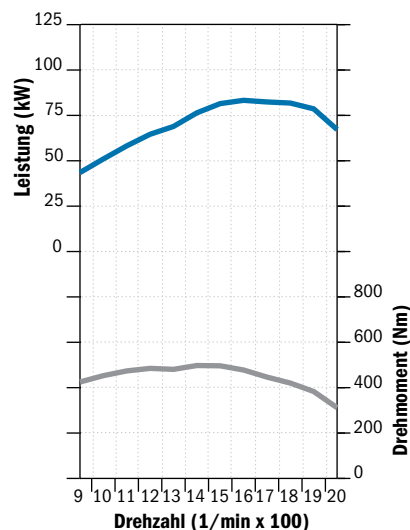
Einfach stufenlos bis 40 km/h

Vier Getriebevarianten bietet John Deere für die 6R-Serie an: Das PowrQuad-Plus- und das AutoQuad Plus-Getriebe mit sechs Gruppen und vier Lastschaltstufen mit 40 oder 50 km/h Höchstgeschwindigkeit, wobei das AutoQuad-Getriebe die Lastschaltstufen automatisch schalten kann. Letzteres gibt es auch lang übersetzt mit 40 km/h bei reduzierter Motordrehzahl für niedrigen Dieserverbrauch beim Transport. Alle Quad-Getriebe sind zudem mit Kriechganggetriebe verfügbar. Für alle 6-Zylinder 6R Modelle wird noch das DirectDrive-Getriebe mit Doppelkupplung, acht Lastschaltstufen und drei Gruppen

angeboten – also ein mechanisches Getriebe, das den Fahrkomfort eines stufenlosen Getriebes bietet, außer wenn man Zapfwellenarbeiten erledigt.

Unsere Testmaschine war mit dem stufenlosen AutoPowr-Getriebe ausgestattet. Es ist sehr einfach zu bedienen. Einfach Fahrtrichtung an der Wendeschaltung vorwählen, Geschwindigkeitshebel vor, Gas geben und schon geht es los. Je wei-

Leistung an der Zapfwelle



John Deere 6125 R ohne IPM

ter der Hebel vorgeschoben wird, desto schneller fährt der Traktor. Über das Drehrad am Fahrhebel kann die maximale Fahrgeschwindigkeit in den beiden Fahrbereichen vorgewählt werden. Motor und Getriebe regeln sich automatisch auf die optimale Übersetzung ein. Neu ist der Fahrpedalmodus: Bei festgelegter Motordrehzahl wird die Fahrgeschwindigkeit mit dem Gaspedal bestimmt. Das bietet sich besonders dann an, wenn präzise beschleunigt oder abgebremst werden soll, beispielsweise beim Abfahren neben dem Häcksler. Beim Zapfwellenbetrieb wird automatisch die Motordrücke verringert, um die Zapfwelldrehzahl möglichst konstant zu halten.

Platzwunder mit viel Glas

Steigt man von der 6030er-Serie auf den 6R um, fällt einem gleich die um 20 Prozent größere Kabine auf. Neben dem komfortablen Fahrersitz mit Armlehnbedienung gibt es einen bequemen gepolsterten Beifahrersitz. Das Platzangebot in der neuen Kabine ist angenehm groß, durch das Dachfenster ist die Sicht auf einen Frontlader hervorragend. Der schmale Holm am Kabinendach stört kaum bei der Arbeit mit ausgehobenem Lader. Allerdings sitzt auf dem Holm noch der StarFire3000-Empfänger, der jedoch mit einer Hand leicht abgenommen werden kann.

Die Rundumsicht ist auch dank der hinten am Heckpfosten angeschlagenen Türen sehr gut. Es stört kein B-Holm die Sicht zur Seite. Nur die Sicht nach hinten auf die Unterlenker und das Zugmaul ist für kleinere Fahrer eher schlecht. Der Aufstieg links in das Fahrerhaus ist dank der



Foto: Feuerborn

Mit der Armlehne hat man die wichtigsten Funktionen immer unter Kontrolle. Der Rest erfolgt über die Seitenkonsole.

weit öffnenden Türen gut, auf der rechten Seite etwas schlechter, da bauartbedingt die Armlehne im Weg ist.

Nur eine Armlänge entfernt

In der Armlehne ist die Bedienung für Getriebe, EHR, Hydraulik, Zapfwelle und Frontlader integriert. Das ist sehr aufgeräumt und gut angeordnet. Die Steuerzentrale ist das jetzt ISOBUS-fähige GreenStar 3 CommandCenter mit Touchscreen



Foto: Feuerborn

Klassische Rundinstrumente geben die wichtigsten Informationen. Das Lenkrad lässt sich gut an den Fahrer anpassen.

(Option) und Tastenbedienung auf der Konsole. Neben der Bedienung über den berührungsempfindlichen Bildschirm lässt sich der Schlepper über die Tasten und mit dem Scrollrad in der rechten Konsole bedienen. Praktisch sind die Direktwahltasten für Drehzahlbegrenzer und iTEC-Vorgewendemangement sowie die Getriebe- Zapfwellen- und Hydraulikeinstellungen. Weiter lassen sich über diese Tasten alle Hubwerksfunktionen, die Klimaautomatik, das Radio mit Freisprech-einrichtung, die Allradfunktionen und die Scheinwerferbedienung steuern. So kann man direkt ohne Umweg über das Menü die wichtigsten Funktionen schnell verändern beziehungsweise einstellen. Auch die AMS-Anwendungen wie AutoTrac oder SprayerPro lassen sich über dieses 7-Zoll-Terminal bedienen. Zudem sind eine Diagnosefunktion, der Leistungsmonitor und eine Videofunktion integriert. Jetzt gibt es auch eine Zugangskontrolle. Damit lassen sich Einstellungen mit einem Passwort schützen und Verstellmöglichkeiten für ungeübte Fahrer sperren.

AutoTrac ohne extra Terminal

Unser Traktor war mit der Lenkautomatik AutoTrac ausgestattet. Die komplette Bedienung erfolgt über das GreenStar 3 CommandCenter. Das funktioniert recht gut, wengleich die Bedienung mit dem optionalen GreenStar 2630 komfortabler ist, auch weil der Bildschirm größer ist. Der



Foto: Feuerborn

Hier ist die wahre Kommandozone mit dem Touchscreen-Monitor und der Bedienung mit Tasten und Scrollrad sowie mit Schnellzugriffstasten für die häufigsten Funktionen.



Frontladervielfalt ab Werk



Der Frontlader H360 mit elektronischer Parallelführung an einem 6170R: Allein Sensoren bestimmen die Neigungswinkel, die elektrohydraulisch angesteuert werden.



Lader mit mechanischer Parallelführung gibt es jetzt auch mit Positionsrückführung.

Welche Parallelführung hätten Sie den gerne? Keine, eine mechanische, eine hydraulische oder eine elektronische? Sie haben die Wahl. Aber auch sonst hat sich bei den Ladern einiges getan. Bei unserem Test hatten wir den H340 mit hydraulischer Parallelführung und Memo-System im Test. Auf den ersten Blick fällt die veränderte Schlauchführung auf; die Schläuche verlaufen jetzt in der Schwinge und stören nicht mehr bei der Sicht auf die Werkzeuge. Dazu trägt auch die weiter nach unten verlegte Querstrebe bei. In Bruchsal haben wir zudem den Frontlader mit der neuen elektronischen Korrektur getestet und konnten so die

Positionsrückführung (RTP) testen. Das bedeutet, beim Absenken, Anheben oder Aus- und Einkippen wird automatisch in die vorher abgespeicherte Position gefahren. Joystick vor, und der Lader senkt sich genau so weit ab wie im CommandCenter definiert. Kein zu scharfes Kratzen auf der Siloplatte, auch steht das Werkzeug – wenn gewünscht – immer parallel zum Boden, um Schüttgüter zu laden. So ist man bei wiederkehrenden Arbeiten schneller und genauer. Typisch John Deere: Der elektrische Joystick ist noch mal extra abgesichert. Nur wenn die Hand den Joystick umgreift, gibt der Hebel an der Seite den Joystick frei. Wer will, kann über das Terminal die Ölflussmenge für alle Ventile

stufenlos anpassen. Auch die Feinfühligkeit des Joystick, lässt sich anpassen: linear, progressiv oder kombiniert. So kann der Lader optimal angepasst werden. Uns hat der Lader gut gefallen; die Verarbeitung passt und mit dem elektrischen Joystick hat man den Lader wirklich gut im Griff. Die Hubhöhe von 4,10 m und die Hubkraft von 2,4 t sind gut ausreichend. Auch die Standfestigkeit des Schleppers hat uns gut gefallen.

Was uns nicht gefallen hat, ist der An- und Abbau der Schwinge. Die Anbauteile müssen immer mit Verstellung von Schaufel und Schwinge in die Konsole geführt werden. Eine Einfahrtomatik gibt es nicht.



Alle Informationen für die Positionsrückführung oder die elektronische Parallelführung werden über das GreenStar 3 Terminal angezeigt. Die Einstellung erfolgt über Tasten oder Druck auf den Bildschirm. Das funktioniert einfach und schnell.



Bei der Version mit der hydraulischen Parallelführung, ist die Memo-Funktion möglich. Gerade bei wiederkehrenden Arbeiten ist diese sinnvoll.



Sensoren überwachen die Winkel von Schaufel und Schwinge und steuern so die Hydraulik.

Neu ist die elektronische Korrektur der Parallelführung: Man nehme einen Lader ohne Parallelführung und verbaue einige Sensoren, bette die Software in das Terminal ein und schon funktioniert die Technik im 6R mit elektronischem Joystick. Jetzt kontrolliert die Elektronik die Parallelführung, bestimmt den maximalen Ein- und Auskippwinkel sowie den Arbeitsbereich der Hubzylinder. Auf dem Display können alle Funktionen wie Nullposition der Schwinge oder ein waagerechter



Die Sicht auf das Werkzeug ist dank Glasdach, verlagertem Querrohr des Laders und den innenliegenden Schläuche sehr gut.

Schaufelboden überwacht werden. Zudem ist RTP (Automatische Positionsrückführung von Schwinge und Werkzeug) Bestandteil der elektrischen Parallelführung. Ein weiterer Vorteil ist die verbesserte Sicht, da kein Ausgleichszylinder und keine Strebe für die Parallelführung benötigt wird. Die Einstellungen über das Terminal sind schnell und einfach vorgenommen – das gefällt.

Der Aufpreis für die Elektronik liegt bei 357 Euro. Dafür gibt es aber einen tollen Kom-



Elektrik und Hydraulik lassen sich mit dem Multikuppler auf einmal anschließen.

fort. Praktisch ist auch, dass die maximale Hubhöhe eingestellt werden kann. So kommt man auch in niedrigen Ställen zum Beispiel beim Misten nicht mit dem Lader aus Versehen an die Decke. Beim Laden kann der Fahrer die gewünschte Hubhöhe und auch den Auskippwinkel einstellen. Die elektronische Parallelführung ist eine feine Sache. Der Lader lässt sich präzise bedienen, die Automatikfunktionen gefallen. *fe*

Foto: Feuerborn

StarFire-Empfänger kann neben den Daten der GPS-Satelliten auch die Glonass-Signale empfangen. Für das Korrektursignal werden drei Genauigkeitsstufen angeboten:



Foto: Feuerborn

Die Kabine wird hinten hydropneumatisch gefedert und bietet guten Komfort.

das gebührenfreie SF-1-Signal mit einer Genauigkeit von ± 15 cm, das SF-2-Signal mit ± 5 cm Genauigkeit und RTK mit wiederholbarer Genauigkeit von ± 2 cm.

Beim Grubbern hat uns die automatische Lenkung gut gefallen. Für das Säen mit einer Kreiselegen-Säkombination mit 2,50 m Arbeitsbreite ist das SF2-Korrektursignal nicht exakt genug und das Anschlussfahren mit Spuranreißer war genauer. Die Aktivierung des Lenkautomaten erfolgt griffgünstig über einen Taster in der Armlehne.

Mit einer Vielzahl von Arbeitsscheinwerfern, acht davon auf Wunsch als Xenon-Scheinwerfer, lässt sich die Nacht zum Tag machen. Die Auswahl der Scheinwerfer erfolgt über das Terminal und zwei Direkttaster in der Konsole. So kann man schnell zwischen zwei Einstellungen hin- und herschalten, beispielsweise um den Häckslerfahrer nicht zu blenden.

Rahmen von vorne bis hinten

Ein durchgehender Brückenstahlrahmen bildet das Rückrat des 6R. Hier sind die gefederte TLS-Vorderachse und die Fronthydraulik schön integriert. Motor und Getriebe sitzen auf Silentblöcken und müssen keine Kräfte übertragen. Auch ein Frontlader lässt sich ohne die Verwendung eines Hilfsrahmens gut anbringen.

Die Fronthydraulik stemmt maximal 4 t; die durchgehende Hubkraft wird mit 3,3 t angegeben. Im Heck können maximal 6 t gehoben werden; die durchgehende Hubkraft liegt bei 4,3 t. Damit ist man gut gerüstet. Für Zapfwellenarbeiten stehen drei Drehzahlen die elektrohydraulisch geschaltet werden bereit: 540, 540E und 1.000 U/min. Die Load-Sensing-Pumpe hat eine Leistung von 80 l/min. Auf Wunsch versorgt eine 114-l-Pumpe die maximal vier Steuergeräte im Heck und die drei im Zwischenachsbereich für Frontlader. Die größere Pumpe ist



Foto: Feuerborn

Die gefederte, niveauregulierte Vorderachse hat einen großen Lenkwinkel.

dlz Test-Spiegel	
Motor	
Durchzug	■ ■ ■ ■ ■
Elastizität	■ ■ ■ ■ ■
Verbrauch	■ ■ ■ ■ ■
Zugänglichkeit	■ ■ ■ ■ □
Wechselintervalle	■ ■ ■ ■ □
Tankinhalt	■ ■ ■ ■ ■
Getriebe	
Bedienung	■ ■ ■ ■ ■
Eignung Acker	■ ■ ■ ■ □
Eignung Straße	■ ■ ■ ■ □
Fahrpedalmodus	■ ■ ■ ■ □
Reduzierte Transportdrehzahl	■ ■ ■ ■ □
Beschleunigung	■ ■ ■ ■ □
Motor-Getriebe-Management	■ ■ ■ ■ ■
Zapfwelle	
Ausstattung	■ ■ ■ ■ □
Bedienung	■ ■ ■ ■ ■
Fernbedienung	■ ■ ■ ■ □
Drehzahlniveau	■ ■ ■ ■ □
Kraftheber und Hydraulik	
Hubkraft Heck	■ ■ ■ ■ □
Hubkraft Front	■ ■ ■ ■ □
Bedienung EHR	■ ■ ■ ■ □
Schwingungstilgung	■ ■ ■ ■ □
Anzahl Steuergeräte	■ ■ ■ ■ ■
Hydraulikleistung	■ ■ ■ ■ ■
Bedienung Hydraulik	■ ■ ■ ■ ■
Fernbedienung Kraftheber/ Steuergerät	■ ■ ■ ■ □
Kabine	
Aufstieg	■ ■ ■ ■ □
Ergonomie	■ ■ ■ ■ ■
Lautstärke	■ ■ ■ ■ ■
Kabinenfederung	■ ■ ■ ■ ■
Fahrersitz	■ ■ ■ ■ □
Beifahrersitz	■ ■ ■ ■ ■
Klimaanlage	■ ■ ■ ■ □
Platzangebot	■ ■ ■ ■ ■
Verarbeitung	■ ■ ■ ■ ■
Sonstiges	
Fahreigenschaften	■ ■ ■ ■ □
Vorderachsfederung	■ ■ ■ ■ ■
Bremsverhalten	■ ■ ■ ■ ■
Wenderadius	■ ■ ■ ■ ■
Nutzlast	■ ■ ■ ■ □
Vorgewendemanagement	■ ■ ■ ■ □
Lenksystem	■ ■ ■ ■ □

dlz 2013

Praktikerbefragung

Auf dem Betrieb von Robert Grassegger aus Grainau in der Nähe von Garmisch-Partenkirchen läuft der 6125R mit dem Frontlader H340 seit Januar 2013 mit rund 250 Betriebsstunden. Der Landwirt, der auch noch kommunale Dienstleistungen wie Schneeräumen übernimmt, ist mit dem Schlepper gut zufrieden. Der 6125R ist mit dem AutoQuad-Getriebe ausgestattet, das der Landwirt mit gut beurteilt. Qualität und Verarbeitung des Traktors passen. Besonders die große Kabine mit dem guten Beifahrersitz gefällt. Der Schlepper ist mit mechanischen Steuergeräten ausgestattet, mit denen sich auch der Frontlader gut bedienen lässt. Die Motorleistung passt; vor dem Holzspalter verbraucht der 6125R rund 2,5 l Diesel/h, vor dem 3-m-Mähwerk laufen rund 10l/h aus dem Tank, beim Transport mit großen Steigungen sind es auch schon mal 25 l/h. Der 6125 R ist recht sparsam. Die Übersicht auf dem Schlepper gefällt. Der Landwirt wünscht sich noch Abstandshalter für die Tür, sodass die etwa 10 cm offen steht, da er

die Frontscheibe nicht öffnen kann. Auch der Scheibenwischer sollte 10 cm länger sein. Garnicht gefällt die Unterbringung der Batterie, hier sammelt sich Schmutz und Salzwasser. Insgesamt ist Robert Grassegger aber sehr zufrieden mit dem Traktor.

Robert Grassegger, aus Grainau

Auf dem Betrieb Inhesteren mit Putenbrüterproduktion und Ackerbau laufen zwei 6125R mit AutoPowr. Der Betriebsleiter ist insgesamt recht zufrieden mit dem Schlepper. Leistung und Hubkraft sind besser als beim Vorgänger, einem 6420. Auch die große Kabine gefällt, etwas stabiler könnten die Türen konstruiert sein, der rechte Aufstieg ist dem Landwirt jedoch zu steil. Mit dem Frontlader kommt Uwe Inhesteren gut zurecht, das An- und Abbauen klappt gut, nur die Koppelpunkte für die Werkzeuge sind etwas schlecht zu sehen. Die harkelige mechanische Werkzeugentriegelung hat er mittlerweile gegen eine hydraulische getauscht.

Uwe Inhesteren, aus Reken

für Frontladereinsätze sicher die bessere Wahl. Über das Terminal lässt sich bei allen Ventilen die Durchflussmenge oder die Zeit einstellen. Will der Fahrer schnell etwas verstellen, reicht ein Druck auf die Schnellauswahltasten oder das Display und er hat alles im Griff.

Zusammenspiel von Vorderachse und Kabine

Die aktiv gefederte Vorderachse hat einen Federweg von ± 50 mm. Die Federhärte und das Ansprechverhalten erfolgen automatisch. Bei der Niveauregulierung kann der Fahrer zwischen automatisch und maximal wählen oder er stellt die Höhe manuell ein um beispielsweise ein abgestelltes Gewicht anzuhängen. Auch die Kabine ist jetzt auf Wunsch hinten mit einer hydropneumatischen Federung erhältlich, auch hier gibt es neben der Automatik individuelle Einstellmöglichkeiten. Der Fahrkomfort ist zusammen mit dem luftgefederten Sitz sehr angenehm. Schön sind auch die Einstellmöglichkeiten: So lässt sich beim Einsatz als Walzschlepper die Kabinenfederung auf Maximal stellen und es gibt kein lästiges Schaukeln im Fahrerhaus.

Was uns sonst noch auffiel

Ein kurzes antippen des Blinkerhebels aktiviert den Blinker und schaltet ihn nach einiger Zeit - in Abhängigkeit des zurückgelegten Weges - automatisch wieder aus. Die Batterie unter dem rechten

Aufstieg ist nicht besonders gut zugänglich und verdreckt, da die Entwickler hier wohl am Blech gespart haben. Dafür gibt es einen gut zugänglichen Pluspol zum Überbrücken. Das Wartungsintervall für den Luftfilter wurde dank Zyklonabscheidung ebenso wie für den Kabinenfilter mit aktiver Staubabsaugung auf 1.500 Stunden erhöht. *fe*

Unser Gesamteindruck

Der John Deere 6125R AutoPowr ist ein leicht zu bedienender Schlepper. Besonders das stufenlose Getriebe ist leicht zu fahren. Der sparsame 4-Zylinder Motor ist durchzugstark und spritzig. Durch die hohen Hubkräfte in Front- und Heckhydraulik hinterlässt der Schlepper auch im Acker einen guten Eindruck. Dank dem neuen Terminal mit den Schnellzugriffstasten findet man die wichtigsten Einstellungen ohne lange im Menü zu suchen. Die größere Kabine und die semiaktive Kabinenfederung sorgen für ein hohes Komfortniveau. Der Geräuschpegel ist niedrig. Das Panoramaglasdach erlaubt Frontladerarbeiten ohne Verrenkungen. Die Bedienung mit dem elektrischen Joystick ist sehr präzise. Bemerkenswert: Der John Deere 6125R lief in den 150 Betriebsstunden unseres Test ohne Probleme oder Defekte. Alles in allem ein Schlepper, mit dem man gerne arbeitet. *fe*