

Es geht auch ohne...

...**Luxus**. Denn mit der Baureihe 6M hat John Deere seit 2012 eine preiswerte Alternative zu den 6R-Traktoren im Programm. Wir haben getestet, welchen Ansprüchen das Spitzenmodell 6170M genügt - und welchen nicht.



Mehr zum Thema:



Einen Film des Tests und weitere Informationen auf: www.traction-magazin.de



dlv
**traction
traktor
test**

In der Landtechnik schien die Entwicklung in den letzten Jahren ausschließlich in Richtung "mehr Technik für mehr Geld" zu gehen. Dies sorgte hier und da für immer wieder aufkeimende Diskussionen um den Sinn von High-Tech und die Frage, wieviel des technischen Potenzials der Fahrer eigentlich noch ausnutzen kann. Für alle, die es "einfacher" mögen oder einen Schlepper mit geringer Ausstattung suchen, hat John Deere seit 2012 die Baureihe 6M im Programm. Merkmale sind die alte Kabine der Serie 6030, fehlendes Leistungsmanagement (IPM) am Motor, keine Kabinenfederung, rein mechanische Steuergeräte und, und, und... Sicher setzt John Deere damit seinen Fokus eher auf süd- und mitteleuropäische Märkte, erhofft sich aber auch in Deutschland eine ordentliche Käuferschicht. Wir haben getestet, ob die Mannheimer damit richtig liegen.

6,8 LITER OHNE IPM

Der 6170M ist mit dem bekannten 6,8-Liter Commonrail von DPS ausgestattet. Bekannt, da dieses Aggregat auch in der Baureihe 6R sowie in der Serie 7R bis zum Modell 7230R zum Einsatz kommt. Unterschiede gibt es dennoch: Im 6170M gibt es nur 5 PS Überleistung, aber keinen Boost durch das Intelligente PowerManagement IPM. Dadurch ist das Kühlerpaket weniger gefordert und so kompakter.

Dementsprechend kommt der Motor in Sachen Verbrauch nicht an die Werte eines 6R heran. Auf dem Zapfwellenprüfstand bringt der große 6M jedoch sehr solide Verbrauchswerte: Bei Nenndrehzahl 2.100 U/min kommen 108 kW / 147 PS am Stummel an und genehmigen sich dabei 255 g/kWh bzw. 32,8 l/h. Das ist wenig. Die maximale Leistung fördert der Sechszylinder bei 1.700 Touren zutage. Auf gut 119 kW / 162 PS bringt es das Aggregat bei einem sehr guten Verbrauch von 232 g/kWh bzw. 32,8 l/h. Diese Werte können sich sehen lassen! Auch das maximale Drehmoment von 713 Nm ist üppig, das dazu niedrige Drehzahlniveau von 1.300 U/min ungewohnt. Jedoch bildet der Motor von 1.000 bis 1.700 Touren ein Drehmomentplateau aus, das um lediglich 60 Nm schwankt. Leistungsreserven für schwere Zugarbeiten sind also massig vorhanden. Und: Bis zur Nenndrehzahl steigt der Verbrauch akzeptabel an, in der Spitze sind es hier 255 g/kWh bzw. 32,8 l/h.

POWERMIX GEMISCHT

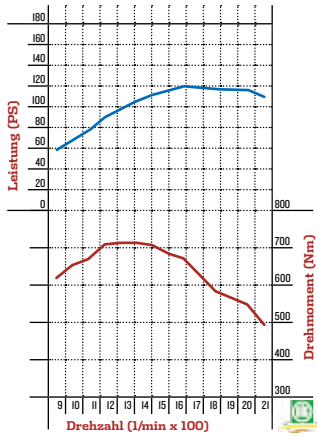
Interessant wird es im DLG PowerMix, bei der der Schlepper seinen Gesamtwirkungsgrad unter Beweis stellen muss. Im Mittel über alle Arbeiten verbraucht der 6170M im Schnitt

FOTOS: MUMME, PRIVAT (2)

>>> PRÜFSTANDSWERTE TOP <<<

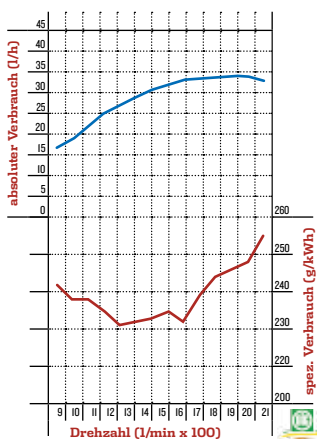
Das DLG-Testzentrum hat den John Deere 6170M zunächst auf dem Prüfstand am Zapfwellenstummel gemessen. Die Werte können sich allesamt sehen lassen.

Motorleistung



Kräftig: Mit gemessenen 713 Nm maximales Drehmoment (bei 1.300 U/min) und 45 Prozent Drehmomentanstieg (deutlich mehr als Werksangabe) muss sich der Mannheimer Hirsch nicht vor der Konkurrenz verstecken. Auch das Drehmomentplateau von 1.000 bis fast 1.700 U/min kann sich sehen lassen. Die 108 kW Nennleistung (bei 2.100 U/min) am Stummel kommen gut an die Werksangabe von 125 kW an der Kurbelwelle ran. Die Werte zeigen: Der Sechszylinder will gefordert werden und fühlt sich im mittleren bis niedrigen Drehzahlbereich wohl.

Verbrauch



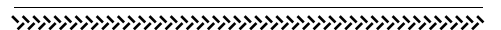
Günstig: Einigermaßen überraschend der günstige Verbrauch - trotz Verzicht auf SCR. 255g/kWh sind auf Klassenniveau, die 232 g/kWh bei maximaler Motorleistung (1.700 U/min) sogar günstig und besser als der Klassendurchschnitt. Der günstige Verbrauch zeigte sich auch im Praxiseinsatz, vor allem beim fünf-scharigen Pflügen auf schwerem tonhaltigen Boden.

Legende SCR - Selektive Catalytische Reduktion (Abgasnachbehandlung durch Einspritzen von Harnstoff in den Abgasstrom); AdBlue - Harnstofflösung für SCR; Drehmomentanstieg - Wert, um den das Drehmoment von der Nenndrehzahl ausgehend bis zum Erreichen des maximalen Drehmoments ansteigt (in Prozent); CommonRail - elektronisch geregeltes Einspritzsystem, das die Einspritzmenge unabhängig von der Motordrehzahl festlegt; LS - Load Sensing; Hydrauliksystem, das die Fördermenge jedes Ventils automatisch an die abgeforderte Hydraulikleistung anpasst.

299 g/kWh, die Regeneration des Dieselpartikelfilters einberechnet genau 300 g/kWh. Damit liegt er bereinigt um den nicht anfallenden AdBlue-Verbrauch genau 8 Prozent über dem Mittel seiner Leistungsklasse. Dies klingt erstmal nicht gut, aber: Vergleicht man die Einzelwerte mit denen des Wettbewerbs, so zeigt sich, dass der 6170M im Bereich schwerer Zugarbeiten sehr sparsam läuft und bei leichten bis mittelschweren Zapfwellenarbeiten sowie gemischten Arbeiten deutlich mehr verbraucht. Dies liegt zum Teil am relativ hohen Gewicht - langer Rahmen und große Bereifung fordern eben ihren Tribut. Zum anderen aber auch am fehlenden IPM, das bei Zapfwellenarbeiten zusätzlich Leistung bereit stellt. Dazu kommt das abfallende Drehmoment im Bereich der zapfwellenrelevanten Motordrehzahlen, das den spezifischen Verbrauch ungünstig beeinflusst.

Gerade gegenüber seinen stufenlosen Klassenkollegen (mit Überleistung und Motor-Getriebe-Management) verliert der John Deere bei gemischten- und Zapfwellenarbeiten überproportional. Für das Einsatzspektrum des 6170M bedeutet dies: Weg vom Grünland, ran an Grubber und Pflug! Wer aber trotzdem vor Mähwerk oder Schwader arbeiten möchte, sollte unbedingt von der ECO/Power-Regelung Gebrauch machen, die sich per Drehpoti rechts vom Fahrersitz aus einfach bedienen lässt. Hier lässt sich im Praxiseinsatz durch optimale Einstellung sicher mehr einsparen, als der Schlepper auf dem Papier oder auf dem Prüfstand mehr verbraucht als andere. Im Einsatz mit dem Fünfschar-Drehpflug auf schwerem Boden mit Hanglagen haben wir beim "Spielen" mit dem ECO/Power-Regler aber keine Unterschiede feststellen können.

Ob die Argumentation "Premium-Motor im Premium-Traktor" von John Deere aufgeht (mit der Folge des einfacher ausgerüsteten Motors im 6M), wird der Markt entscheiden. Immerhin kostet der 6170M laut Liste nur knapp über 100.000 Euro (inkl. gefederter Vorderachse und Klimaanlage), der Handelspreis dürfte etwa bei 80.000 Euro liegen. Damit liegt er gute 20.000 Euro unter einem 6170R und noch ein gutes Stück unterhalb vieler Wettbewerber mit teils geringerem Verbrauch. Inwiefern sich der 6170M mit seiner einfachen Ausstattung am Gebrauchtmrkt gegenüber diesen Marken wertstabil hält und seinen "Image-Poker" ausspielen kann, lässt sich nur schwer einschätzen.



Dieserverbrauch im DLG-PowerMix

		sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft	Referenz*
ZUGARBEITEN: 284 G/KWH BZW. 26,6 L/H							
Schwere Last (100 %)	Pflug	270 g/kWh					+ 0,3 %
	Grubber	280 g/kWh					+ 1,0 %
Mittlere Last (60 %)	Pflug	249 g/kWh					+ 3,5 %
	Grubber	284 g/kWh					+ 1,0 %
ZAPFWELLENARBEITEN: 303,2 G/KWH BZW. 23,7 L/H							
Schwere Last (100 %)	Kreiselegge	249 g/kWh					+ 1,0 %
	Mähwerk		270 g/kWh				+ 8,0 %
Mittlere Last (60 %)	Kreiselegge				335 g/kWh		+ 15,0 %
	Mähwerk	266 g/kWh					+ 4,5 %
Leichte Last (40 %)	Kreiselegge			292 g/kWh			+ 9 %
	Mähwerk					377 g/kWh	+ 16,5 %
GEMISCHTE ARBEITEN: 319 G/KWH BZW. 26,1 L/H							
	Miststreuer		290 g/kWh				+ 6 %
	RB-Pressen		338 g/kWh				+ 7,5 %
	Transport	nicht gemessen					
GESAMTDURCHSCHNITT: Powermix 300 g/kWh bzw. 24,8 l/h							+ 8,0 %

Legende: Messwerte des DLG Testzentrum Technik & Betriebsmittel Groß-Umstadt. Der Durchschnitt der Leistungsklasse gilt für die aktuelle Abgasnorm Tier 3 und 4i. Die Differenz zum Klassendurchschnitt der Tier 4i-Abgasnorm wurde unter Berücksichtigung des eingesparten AdBlue-Verbrauchs und für einen AdBlue-Preis von 0,40 Euro berechnet.



Mehrverbrauch ohne SCR: Im Mittel verbraucht der 6170M rund 8 Prozent mehr als seine Klassenkollegen. Gute bis sehr gute Verbrauchswerte liefert das 6,8-Liter-Aggregat unter Vollast bei schweren Zugarbeiten. Weniger gut schneidet es hingegen bei Zapfwellenarbeiten, vor allem unter Teillast, ab - hier liefern stufenlose Schlepper einfach die günstigeren Verbrauchswerte. Dazu ist der 6170M durch den langen Rahmen und große Räder vergleichsweise schwer, was gerade vor Pflug, Grubber oder Tandemkipper gut ist.

ECOSHIFT GEGEN AUFPREIS

Unsere Testmaschine war mit dem AutoQuad PLUS EcoShift ausgestattet, einem Lastschaltgetriebe mit fünf Gruppen à vier Gängen. Der Aufpreis gegenüber dem serienmäßigen PowerQuad Plus beträgt 2.331 Euro. Dafür bekommt der Kunde zusätzlich zur Ganganpassung beim Gruppenwechsel eine lastabhängige Schaltautomatik für die vier Lastschaltstufen sowie eine reduzierte Transportdrehzahl (1.504 U/min). Wie stark deren Effekt auf den Kraftstoffverbrauch ist, konnten wir nicht nachprüfen. Grundsätzlich ist die Getriebebedienungs sehr einfach - das Einlegen der Gänge nicht. Das Schalten und vor allem der Druckpunkt kosten zu viel Kraft, und auch die Druckpunkte der Wendeschaltung sind etwas zu deutlich spürbar. Positiv fällt der Kupplungsknopf am Schalthebel auf, mit dem der linke Fuß entlastet wird. Er kann überall dort angewendet werden, wo die Kupplung nicht dosiert werden muss. Übrigens: Die Schaltautomatik muss nicht auf alle vier Gänge einer Gruppe greifen, sondern kann vom Fahrer auch auf drei oder zwei Gänge beschränkt werden - oder wird eben ganz deaktiviert. Das ist vor allem für Zapfwel-

lenarbeiten oder Arbeiten am Hang sinnvoll. Schade: Den optionalen Kriechgang gibt es nur für die kleineren 6M. Und es lassen sich bei der Wendeschaltung zwar die Gänge für den Richtungswechsel programmieren, nicht aber das Ansprechverhalten.

DREI ZAPFWELLEN

Nicht viel zu sagen gibt es zur Zapfwellenausstattung. Serie sind 1000/540/540E, und mehr gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Für die meisten Einsatzzwecke sollte das ausreichen, dass einige Interessenten die 1000E missen werden steht aber außer Frage. Diese bieten jedoch nur die 6R-Traktoren. Die Bedienung der Zapfwelle ist Standard: Vorwahl per Hebel im rechten Eck der Seitenkonsole, Aktivieren und Deaktivieren per Schaltwippe links vom EHR-Pult. Immerhin bietet der 6170M auch eine Zapfwellenautomatik, die im kleinen Bordrechner in der Lenkradarmatur eingestellt wird und sogar ins einfache Vorgewendemanagement aufgenommen werden kann. Diskussionswürdig: Der weit nach hinten hinaus ragende Zapfwellenstummel. Der erleichtert zwar den Anbau, aber man muss stets kurze Gelenkwellen bereithal-



Einfach: Die Kabine ist sehr leise und hell. Viele Bedienelemente sind schon fast 20 Jahre alt, erfüllen aber ihren Zweck. Und: Man kann ohne Einarbeitung sofort loslegen.

ten, wenn man auch andere Schlepperfabrikate auf dem Hof hat. Um so etwas sollte sich die Normung endlich einmal kümmern.

STARKE PUMPE

Punkte gut macht der 6170M bei der Hydraulikleistung. 114 l/min bei 200 bar schafft die LS-Pumpe, die maximal sechs doppelwirkende

>>> AUSGEGLICHENE AUSSTATTUNG <<<

Beim 6170M halten sich positive und negative Kritik nahezu die Waage.

Technische Daten

MOTOR

DPS Common-Rail (Tier 4)	DPS
Nennleistung (ECE-R24, 2.100 U/min)	121 kW / 165 PS
Max. Leistung, ECE-R24	125 kW / 170 PS
Abgasnachbehandlung	Abgasfilter mit DOC und DPF
Serviceintervall DOC	alle 6.000 Bh, Kosten ca. 600 Euro
Max. Drehmoment	768 Nm bei 1500 U/min
Drehmomentanstieg	35 %
Drehmomentplateau	ca. 600 U/min
Hubraum	6,8 l
Zylinderart/Kühlart	6 Turbo/Wasser
Tankinhalt Serie/Option	400 l
Motorölwechsel	500 Bh

GETRIEBE/ZAPFWELLE

ZF	20 x 20 LS
Endgeschwindigkeit	40 km/h
Zapfwellengeschwindigkeiten (Serie/Option)	1.000/540 + 540E bei 1.932 + 1.575 U/min

KRAFTHEBER & HYDRAULIK

Bauart	Kat. II / III
Max. Hubkraft hinten	7.000 kg, a.w. 8.900 kg
Durchgehende Hubkraft hinten	4.300 kg, a.w. 5.400 kg
Steuergeräte Serie/Option	4
Förderleistung Pumpe	114 l/min
Max. Fördermenge pro Ventil	100 l/min
Max. Förderdruck	200 bar
Max. entnehmbare Ölmenge	35 l, mit Zusatztank 47 l

SONSTIGE DATEN

Leergewicht	7.200 kg
Zul. Gesamtgewicht	11.300 kg
Radstand	2,80 m
Höhe über Kabine	3,10 m
Lautstärke in der Kabine	72 dB(A)

ABMESSUNGEN & GEWICHTE

Grundpreis	98.133 Euro
Druckluft	3.134 Euro
3. Zusatzsteuergerät	663 Euro
Frontkraftheber + FZW	7.395 Euro
Vorderachsfederung	4.620 Euro
Isobus	1.182 Euro
Power Beyond-Anschlüsse	142 Euro
Gesamtpreis Testmaschine	115.269 Euro

MODELLPOLITIK

Der 6170M ist das größte Modell der Baureihe und besitzt als einziger Typ den langen Rahmen mit 2,80 m Radstand. Damit sind auf der Hinterachse bis zu 2,00 m größte Räder möglich.



+ Gut gefallen haben uns die einfach verständlichen Drehregler für den Eco/Power-Modus und den Begrenzer für die Motordrehzahl. Es lohnt sich, damit in der Praxis ausgiebig zu arbeiten.



+ Die Armaturen der Lenkradkonsole sind sehr gut ablesbar und beinhalten den "kleinen Bordcomputer" zur Programmierung verschiedener Funktionen (beispielsweise die Zapfwellenautomatik).



+ 400 Liter Tankinhalt sind für diese Schlepperklasse Spitze und reichen auch für sehr lange Arbeitstage. Schade: Der im Bordcomputer angezeigte Verbrauch ist recht ungenau.



+ Serienmäßig stemmt der 6170M hinten maximal 7.000 kg (durchgehend 4.300 kg), auf Wunsch sogar 8.900 kg (durchgehend 5.400 kg). Bis zu vier Steuergeräte heckseitig reichen aus.



- Das Einlegen der Gruppen kostet richtig Kraft, zumal der Druckpunkt etwas zu stark hervortritt. Dafür gibt es automatisierte Lastschaltstufen und einen Kupplungsknopf als Ersatz für die Fußkupplung.



- Die Wendeschaltung hat spürbare Druckpunkte, die Parkbremse befindet sich in der rechten Schaltkonsole. Dafür lassen sich die Gänge für verschiedene Arbeiten einfach programmieren.



- Die Batterie liegt nach oben hin offen und ist damit nicht komplett vor Niederschlag (Korrosion) und Verschmutzung geschützt. Hier sollte eine vollständige Kunststoffummantelung ran.



- Der Luftfilter sitzt schwer erreichbar über dem Kühlerpaket. Vom Boden aus kommt man nicht ran, der optionale Tritt für die Vorderachse gestaltet den Wechsel nur wenig angenehmer.



- Alle 6M und damit auch der 6170M sind nicht mit 50 km/h Endgeschwindigkeit zu haben. 40 km/h werden mit dem AutoQuad Plus EcoShift bei 1.504 U/min erreicht, ansonsten bei 2.100 U/min.

Messwerte-Überblick

ZAPFWELLENMESSUNG		
Nennleistung (2.100 U/min)	108,1 kW	+
Drehmoment bei Nenndrehzahl	546 Nm	+
Verbrauch bei Nenndrehzahl	255 g/kWh	+
Max. Leistung (1.700 U/min)	118,9 kW	+
Max. Drehmoment (1.300 U/min)	713 Nm	+
Verbrauch bei max. Drehmoment	231 g/kWh	++
Drehmomentanstieg	45 %	++
Verbrauch PTO 1.000 (1.950 U/min)	246 g/kWh (34 l/h)	f
Verbrauch PTO 540E (1.575 U/min)	236 g/kWh (32 l/h)	f
TEILLAST AUF DER PRÜFBAHN		
Max. Zugleistung bei max. Leistung	96,6 kW bei 275 g/kWh	
Max. Zugleistung bei Nennleistung	88,9 kW bei 296,5 g/kWh	
A Zugleistung bei 7,5 km/h (Gang B3) Verbrauch (2.070 U/min)	93,4 kW 285 g/kWh (27 l/h)	75% Teillast
Zugleistung bei 12 km/h (Gang C3) Verbrauch (2.060 U/min)	92,5 kW 287 g/kWh (27 l/h)	
Zugleistung bei 15,5 km/h (Gang D1) Verbrauch (2.060 U/min)	89,4 kW 300 g/kWh (27 l/h)	
B Zugleistung bei 7,5 km/h (Gang B4) Verbrauch (1.700 U/min)	93,6 kW 273 g/kWh (25 l/h)	75% Teillast, höherer Gang
Zugleistung bei 12 km/h (Gang C4) Verbrauch (1.700 U/min)	92,6 kW 273 g/kWh (25 l/h)	
Zugleistung bei 15,5 km/h (Gang D2) Verbrauch (1.700 U/min)	89,3 kW 281 g/kWh (25 l/h)	
C Zugleistung bei 7,5 km/h (Gang B3) Verbrauch (2.200 U/min)	67,2 kW 339 g/kWh (28 l/h)	50% Teillast
Zugleistung bei 12 km/h (Gang C3) Verbrauch (2.200 U/min)	65,9 kW 348 g/kWh (28 l/h)	
Zugleistung bei 15,5 km/h (Gang D1) Verbrauch (2.200 U/min)	62,8 kW 371 g/kWh (28 l/h)	
D Zugleistung bei 7,5 km/h (Gang B4) Verbrauch (1.800 U/min)	67,2 kW 293 h/kWh (24 l/h)	50% Teillast, höherer Gang
Zugleistung bei 12 km/h (Gang C4) Verbrauch (1.800 U/min)	65,6 kW 306 g/kWh (25 l/h)	
Zugleistung bei 15,5 km/h (Gang D2) Verbrauch (1.800 U/min)	62,6 kW 322 g/kWh (25 l/h)	

++ = sehr gut, + = gut, f = durchschnittlich
 - = schlecht, - - = sehr sehr schlecht

Steuergeräte bedienen kann. Dabei bietet John Deere bis zu vier Anschlüsse heckseitig und gleichzeitig zwei Zwischenachs-Anschlüsse. Wer drei Anschlüsse zwischen den Achsen haben will, muss auf einen Heckanschluss verzichten. Auch für den optionalen Frontkraftheber geht ein Anschluss drauf, die entsprechenden Leitungen kommen mittlerweile ab Werk.

Bedient werden die Steuereinheiten mit maximal drei Hebeln in der Seitenkonsole und einem Kreuzschalthebel (bei Frontladerausstattung ein Frontladerbedienhebel mit Lastschalldruckknöpfen). Alles rein mechanisch, auch die Mengenregelung erfolgt über Drehpotis an den Steuerblöcken. Eine Zeitsteuerung gibt es dementsprechend nicht. Permanenter Durchfluss kann aber auf den Konsolenhebeln eingestellt werden, und bei anstehendem Gegendruck (z.B. bei vollzogenem Drehen des Pfluges) deaktiviert sich das jeweilige Steuergerät selbst. Bei vielen Arbeiten, auch mit dem Frontlader, kommt man mit der Bedienung absolut klar. Wer mit Frontpacker und Aufbaudrille arbeiten möchte, wird sich mit der Ausstattung aber nicht zufrieden geben. Hier wäre ohne Vorgewendemanagement zu häufiges Umgreifen am Vorgewende nötig. Von okay bis sehr gut reichen die Werte am Heckkraftheber. Serienmäßig stimmt der 6170M über seine Kat II/III-Unterenker 4.300 kg durchgehend (gemessen an den Fanghaken) und 7.000 kg maximal. Für schwere Anbaudrehpflüge, Säkombis oder Anbaugrubber mit schwerer Packerwalze ist hier das Limit erreicht. Gegen 181 Euro Aufpreis sind

daher durchgehend 5.400 kg (maximal 8.900 kg) drin - damit dürfte es mit Anbaugeräten für diese Leistungsklasse keine Probleme geben.

KABINE MIT LICHT UND SCHATTEN

Lob und Kritik gibt es für die Kabine. Diese wurde fast 1:1 von der Serie 6030 übernommen. Beim Einsteigen fällt sofort auf: Platz und auch Licht (trotz zweier B-Holme) gibt es genug. Auf Wunsch liefert John Deere für Frontladerarbeiten auch ein Dachfenster. Die gut ablesbare Lenkradarmatur beinhaltet die wichtigsten Funktionen und einen kleinen Bordcomputer, der spielend einfach zu bedienen ist. "Mehr" Terminal gibt es nur in Verbindung mit einem GreenStar-Monitor - was für den Betrieb mit Gerätekombinationen sinnvoll

Bewertungspunkte 0-10*

Motor

Leistung	9,5
Drehmoment	9,5
Elastizität	9,0
Verbr. Teillast	5,0
Verbr. Vollast	8,0
Verbr. Transport	7,5
Wartung	8,0

Getriebe & Zapfwellen

Gangabstufung	8,5
Schaltvorgänge	7,5
Transportdrehz.	9,5
Zapfwellen	7,0

Kraftheber & Hydraulik

Hubkraft	8,5
Bedienung EHR	8,5
Hydraulikleist.	8,5
Bedienung Hydr.	7,5

Kabine

Lautstärke	10,0
Platzangebot	9,0
Ergonomie	8,5
Komfort	8,0
Sicht	8,0

Sonstiges

Wenderadius	7,0
Straßenlage	8,0

* Bewertungsraster: 0 Punkte = ungenügend; 5 Punkte = durchschnittlich; 10 Punkte = sehr gut

Unser Fazit

>>> POSITIVE ÜBERRASCHUNGEN <<<

An den Test des John Deere 6170M sind wir mit sehr niedrigen Erwartungen herangegangen. Vielleicht wurden wir gerade deshalb in vielen Punkten positiv überrascht. Der Motor ist bei schweren und mittelschweren Zugarbeiten sehr sparsam (mit oft besseren Werten als stufenlose Traktoren dieser Leistungsklasse) und überaus durchzugsstark. Dank langem Radstand, hohem Einsatzgewicht und großer Bereifung bringt der 6170M seine Kraft auch sehr gut auf den Boden.


Im Umkehrschluss jedoch wirken sich genau diese Faktoren negativ auf den Verbrauch bei Zapfwellenarbeiten, vor allem im Teillastbereich, aus. Hier liegt der 6170M deutlich über dem Wettbewerb, wobei der Referenzverbrauch stark durch stufenlose und vor allem wesentlich leichtere Traktoren geprägt ist. Bei der Ausstattung muss man hier und da Abstriche machen. Jedoch: Wer einen einfach zu bedienenden Schlepper mit wenig Elektro-

nik sucht, wird hier unter Umständen fündig. Dass es nur mechanische Steuergeräte und keine Kabinenfederung gibt, ist dann eben so. Mit rund 80.000 Euro Kaufpreis zzgl. Steuer ist der 6170M dennoch eine Überlegung wert - wenn er denn richtig eingesetzt wird. Sonderausstattungen lässt sich John Deere teils aber recht teuer bezahlen. Ob er im anspruchsvollen, High-Tech-verwöhnten Deutschland viele Freunde findet - wir sind gespannt.

ist, da der 6170M dann auch Isobus "spricht". Wer automatisch lenken lassen will, bekommt dafür aber nur das AutoTrac Universal.

Pluspunkt: Das Geräuschniveau ist sehr niedrig, was nicht nur mit dem (ungewohnt) leisen Motor zusammenhängt. Dennoch: Inzwischen wirkt gerade die rechte Seitenkonsole

veraltet, stammt sie doch weitestgehend noch von den Serien 6000 und 7000 ab Baujahr 1994 ab. Schaltkulisse, Steuergerätebedienung und EHR-Pult kommen nicht mehr up-to-date rüber, auch wenn sie ihren Zweck gut erfüllen. Lob wiederum gibt es für den guten Aufstieg rechtsseitig. Und die Verarbeitung ist zwar

nicht High-End-Premium, aber insgesamt sehr gut. Es klappert und quietscht nichts, die Spaltmaße stimmen und die Türen lassen sich beidseitig ohne Handkrämpfe öffnen und schließen. Wermutstropfen: Auf eine Kabinenfederung muss man verzichten. Wir haben Sie im Einsatz jedoch nur selten vermisst. 

>>> TRACTION-PRAXOMETER <<<

Diese zwei Praktiker haben bereits ausgiebig mit dem John Deere 6170M gearbeitet! In traction berichten Sie darüber, was ihnen an den Schleppern gefällt und was noch verbesserungswürdig ist.

Thomas Mauderer, Landwirt aus 24876 Hollingstedt: „Nach einer Vorführung im vergangenen Jahr, bei der mich die Zugkraft des 6170M beim Silowagen Ziehen beeindruckte, habe ich im April einen solchen Schlepper gekauft. Ich wollte einen Ackerschlepper ohne Ad-Blue und mit Schaltgetriebe. Außerdem waren der attraktive Kaufpreis, die gute Beratung und die Händlernahe ein Entscheidungskriterium. Es ist unser erster John Deere. Der 6170M läuft überwiegend vor einem 18 m³-Güllefass, mit der er ca. 14.000 m³ Gülle und Gärreste pro Jahr ausbringt. Dazu arbeitet er vor einer 3-m-Kreiseleggen-Drillkombination und macht 250 bis 300 ha pro Jahr mit einer 6 m breiten Front/Heck-Mähkombination mit Aufbereiter. Bis heute hat er 750 Bh anstandslos gearbeitet.“



„Der Schlepper hat eine enorme Zugkraft, eine sehr gute Gewichtsverteilung und ist trotz seiner Größe sehr wendig. Die Kabine ist sehr gut verarbeitet, bietet genug Platz und Ablagemöglichkeiten, und der Fahrkomfort ist dank der gut abgestimmten Vorderachsfederung sehr gut. Bis auf den Luftfilter ist der Motor prima für Reinigungsarbeiten zugänglich. Die Bedienung ist kinderleicht, alles ist verständlich und übersichtlich.“



„Beim Mähen haben wir einen erhöhten Verbrauch festgestellt, bei Ackerarbeiten und wenn viel Zugkraft gefragt ist ist der Verbrauch günstig. Wird der Partikelfilter regeneriert, so spürt man einen Leistungsverlust von schätzungsweise 10 bis 15 PS. Der Gruppenwechsel ist schwergängig, bei langen Transportfahrten ist das schonmal anstrengend.“

Holger Kraft, Lohnunternehmer aus 75433 Maulbronn: „Im März diesen Jahres haben wir einen John Deere 6170M angeschafft. Durch die Nähe nach Bruchsal und einen guten John-Deere-Händler vor Ort kam für uns nur ein Traktor mit grün-gelben Felgen in Frage. Zudem haben wir gute Erfahrungen mit einem 7800 gemacht, der auch noch auf dem Betrieb läuft. Der 6170M wird vor einer Quaderballenpresse, einem 25 m³-Wannenkipper und einem 12,5 m³-Güllefass eingesetzt. Dazu fallen auch Arbeiten vor Grubber, Düngerstreuer oder beim Silowalzen an. Der Verbrauch über alles beträgt nach 500 Betriebsstunden 12,8 l/h. Bei Transportarbeiten haben wir sogar nur 10,5 l/h gemessen.“



„Als gelernter Landmaschinenmechaniker möchte ich soviel wie möglich selbst reparieren können. Daher kam für uns eher ein 6M mit vielen mechanischen Komponenten, als ein 6R mit mehr Elektronik in Frage. Der Schlepper zieht gut und lässt sich durch seinen langen Rahmen und das Heck vom alten 7030 Premium nicht durch große Geräte oder Anhänger beeindrucken. Die Krone Big Pack 8080-Quaderballenpresse schafft er locker. Vom ausgereiften Lastschaltgetriebe erwarten wir eine hohe Lebensdauer.“



„Bislang gab es keine Probleme, und zu meckern gibt es auch noch nichts. Sicher ist der Traktor nicht der modernste in der Bedienung, aber gerade im Vergleich mit dem 7800 dank gefederter Vorderachse viel komfortabler.“

Sonderdruck: John Deere 6170M

traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

aus Nr. 6 | November/Dezember 2013

Mehr zum Thema:



Einen Film des Tests und weitere Informationen auf:
www.traction-magazin.de



Es geht auch ohne...

Überreicht durch:



JOHN DEERE

JOHN DEERE VERTRIEB

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