

# Die neue R-Klasse

**Dauertest** Mit dem 5100 R hatten wir das Top-Modell der 5er-Serie von John Deere im Einsatz. Hier unser Eindruck nach 280 Stunden.



## John Deere 5100 R

Mindesteinsatz (ME): 640 h/Jahr

$$\text{ME} = \frac{\text{fK}}{\text{üV} - \text{VK}} = \frac{9260 \text{ €}}{20 \text{ €} - 5,50 \text{ €}}$$

fK feste Kosten/Jahr: 9260 €  
(= 12 % vom Kaufpreis 77 167 €)

vK variable Kosten/ha: 5,50 €  
(Öl, Reifen, etc. ohne Diesel)

üV Leihsatz 20 €/h,  
(inkl. Frontlader (6 €/h, ohne Diesel))

Musterberechnung mit Durchschnittswerten

dlz 2009

**M**it der Serie 5 will John Deere die kleineren und mittleren Betriebe wieder stärker in den Mittelpunkt stellen. Dieses untere Leistungssegment hat der Mannheimer Traktorenhersteller in der Vergangenheit etwas weniger stark beachtet. Den Beginn bei der Modelloffensive machten die Premium-Traktoren, die durch das R in der Typenbezeichnung gekennzeichnet sind. Die 5 R sind kompakte 4-Zylinder mit 4,5 l Hubraum, CommonRail-Einspritzung und PowrQuad-Plus- oder AutoQuadPlus-Getriebe. Die Motoren leisten 80 bis 100 PS Nennleistung nach 97/68 EC. Zur Agritechnica hat John Deere die Palette jetzt nach unten ergänzt. Der 5 M ist weniger üppig ausgestattet, hat einen Halbrahmen statt des Vollrahmens und wird schon ab 70 PS angeboten. Das Getriebe bietet optional eine Lastschaltstufe und die Reversierung erfolgt bei allen Varianten elektrohydraulisch. Der 5 G (80 bis 100 PS) wird auch als Spezialtraktor für Sonderkul-

**dlz-  
Dauer-  
test**



turen angeboten. Eine Besonderheit ist die Hochradversion mit bis zu 78 cm Bodenfreiheit. Für Obst- und Weinbaubetriebe gibt es den 5 R auch in einer Schmalspurversion ab 1,86 m Gesamtbreite. Damit will

John Deere im unteren Leistungsbereich für jeden Anwender den passenden Traktor bereitstellen.

### 100-PS-Maschine

Wir hatten den 5100 R mit 100 PS/74 kW Nennleistung und dem Frontlader 583 HSL im Test. Gebaut wird der 5 R in Mannheim. Hier will man, was die Qualität angeht, neue Maßstäbe setzen, denn die 5010er aus Italien wurden diesbezüglich schon hin und wieder kritisiert. Die Lader kommen aus dem John Deere Werk Arc les Gray in Frankreich. Der 583 HSL hat im Hinblick auf Komfort sicher noch Potenzial, denn der robuste Lader mit hydraulischer Parallelführung wird noch mit traditionellen Bolzen gekuppelt. Allein der komfortable Multikuppler mit Elektrikver-



**1** Das Cockpit, wie man es aus dem 6030er kennt: Das Lenkrad kann in Neigung und Höhe gut verstellt werden. Die Instrumente sind übersichtlich.

**2** Alle Bedienelemente sind gut aufgeräumt auf der rechten Seite zu finden. Die drei Steuergeräte lassen sich gut bedienen, Handgas und EHR liegen griffgünstig.

**3** Die Schaltkulisse mit Parksperrung ist typisch für John Deere. Schön ist die Wiederholung der Taster für die Lastschaltung auf dem Frontlader-Kreuzsteuerhebel.



Die Arbeitsscheinwerfer werden an der B-Säule eingeschaltet.

sorgung ist als Option verfügbar. Der erste Eindruck des Traktors ist gut. Wenn man die Kabine besteigt, kommen einem viele Dinge aus dem 6030er bekannt vor. Das fängt mit dem schwenkbaren und höhenverstellbaren Lenkrad an und hört mit der Bedienung (Getriebe, EHR usw.) auf der rechten Seite auf.

### Kompakte Kabine

Die Kabine gibt es optional mit Glashubdach und Sonnenrollo (333 Euro Aufpreis). Für den Frontladereinsatz ist das unverzichtbar, denn man hat dann einen guten Blick auf Schaufel oder Gabel. Der luftgefederte Komfortsitz von Grammer kostet rund 600 Euro und ist sein Geld wert. Er macht in der ungefederten Kabine einen guten Job. Allerdings sollte er sich weiter nach hinten verstellen lassen. Aber hierfür haben die kompakten Maße wohl keinen Raum gelassen. Gut gelungen ist auch der Beifahrersitz, wenngleich hier nicht allzu viel Beinfreiheit erwartet werden darf. Alles in allem macht die Kabine einen soliden Eindruck, ein Raumwunder ist sie jedoch nicht. Die Heizung und auch die Belüftung sind gut. Es sind ausreichend Düsen vorhanden, um die Scheiben im Winter frei zu bekommen. Zusätzlich hatten wir eine Klimaanlage eingebaut. Die Bedienung erfolgt über einfache Drehknöpfe und Schalter,



Die Klimaanlage war käftig und ließ sich gut bedienen.

was durchaus ausreicht und praktikabel ist. Die Frontscheibe lässt sich jedoch nur ohne Frontlader voll aufmachen. Zusätzlich zur Heckscheibe lassen sich die Seitenscheiben öffnen.

### 4,5-l-Motor

Die Motoren kommen bei John Deere aus dem eigenen Werk in Saran in Frankreich, wo Motoren von 37 bis 190 kW gefertigt werden. Im 5100 R kommt ein 4-Zylinder mit 4,5 l Hubraum zum Einsatz. Die Bezeichnung Powertech E bedeutet CommonRail-Einspritztechnik, 2-Ventiltechnik, Turbolader und aktive Ladeluftkühlung. Mit dieser Technik erfüllt der Motor die Abgasnorm Tier IIIa.

Der Motor hinterlässt einen kräftigen, durchzugstarken Eindruck. Wir haben in Landsberg bei der Landmaschinenschule maximal 97 PS an der Zapfwelle gemessen, das sind 10 PS mehr, als John Deere in der Betriebsanleitung angibt (siehe Grafik „Leistung an der Zapfwelle“). Die Motorleistung bei Nenndrehzahl gibt John Deere mit 100 PS oder 74 kW an. Die maximale Motorleistung beträgt 108 PS oder 77 kW.

Beim Pflügen mit einem 4-Schar-Pflug und 1,60 m Arbeitsbreite ließ sich der Motor gut drücken, ohne dass man Angst haben musste, dass er abstirbt. Bei einer Arbeitstiefe von 22 cm und 7 km/h haben wir 14 bis 15 l Diesel pro Stunde benötigt. Ein ordentlicher Wert. Bei dem 150-l-Tank sind so Arbeitseinsätze von zehn Stunden möglich. Beim Grubbern haben wir in der Praxis Verbräuche von 13 bis 14 l ermittelt. Beim Pressen mit einer Krone-Rundballenpresse mit 125 cm Durchmesser in Stroh und Heu haben wir rund 11 l/h benötigt.

### 32/32-Getriebe

Wir hatten das 32/32-AutoQuadPlus-Getriebe mit Reduziergetriebe verbaut. Damit sind Geschwindigkeiten von 1,5 bis 40 km/h möglich. Das Getriebe verfügt über vier Gruppen mit je vier Lastschaltstufen, dem mechanischen Untersetzungsgetriebe und dem elektrischen PowrReverser. Insgesamt macht das 32 Vorwärts- und 32 Rückwärtsgänge. Die Wahl der Fahrtrichtung erfolgt über den

Hebel links am Lenkrad mit Neutralstellung. Die vier Gruppen sind synchronisiert. Die Schaltkulisse ist etwas gewöhnungsbedürftig, aber typisch für John Deere. Hier gibt es Getriebe mit kürzeren Schaltwegen. Schön ist die Lastschaltung mit Automatikfunktion. So schaltet die Lastschaltung automatisch in die passende Stufe. Hierzu muss ein Knopf im Schalthebel gedrückt werden. Wer nicht will, dass die Gänge bis in die vierte Stufe hochschalten, kann durch schnellen doppelten oder dreifachen Tastendruck die vierte oder die dritte und vierte LS-Stufe sperren. Das ist praktisch beim Grubbern, wenn man eine bestimmte Geschwindigkeit nicht überschreiten will. Die Lastschaltung funktioniert

### Technische Daten

Motor	
John Deere Powersystems	4045HL284
Zylinder	4 / Turbo
Hubraum	4,5 l
Kühlung	Wasser
Nennleistung (nach 97/68/EC)	100 PS / 74 kW
Nenndrehzahl	2300 U/min
Max.-Leistung	108 PS / 79 kW
Max. Drehmoment (1600 U/min)	416 Nm
Drehmomentanstieg	36 %
Konstantleistungsbereich	550 U/min
Getriebe/Zapfwelle	
Gangzahl (vorw./rückw.)	32 / 32
Zapfwellen	540, 540 E und 1.000
Hydraulik	
max. Hubkraft hinten	42 kN
max. Hubkraft vorn	29 kN
Förderleistung	65 l/min
Ölvorrat/entnehmbar	55 l / 15 l
Sonstige Daten	
Leergewicht	3.775 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	6.600 kg
Bereifung (vorn)	440/65 R24
Bereifung (hinten)	540/65 R34
Lautstärke in der Kabine	74 dB(A)
Kraftstoffinhalt	150 l
Preise	
Grundmaschine o. Räder	52.612 €
AutoQuad Plus Getriebe	2.158 €
Bereifung	4.668 €
Kabine und Luftsitz	2.794 €
Frontkraftheber	1.931 €
Druckluft	2.932 €
Frontlader 583 (komplett)	8.624 €
Preis Testmaschine o. Lader	77.162 €
Listenpreise ohne MwSt.	

dlz 2010



Die Wartungspunkte unter der einteiligen Haube sind gut zugänglich. Der Motor ist drehfreudig und kräftig.



**42 kN im Heck und 29 kN in der Front stehen als Hubkraft zur Verfügung, das reicht aus. Ein kurzer Radstand und 52 Grad Lenkwinkel machen den 5100 R zum Wendigsten in seiner Klasse mit 3,80 m Wenderadius.**

prima; leer macht sich das Schalten jedoch in einigen Drehzahlbereichen etwas ruppig bemerkbar. Mit Anhänger oder unter Last sind die Schaltvorgänge jedoch angenehm. Angenehm ist auch das Speedmatching, bei dem beim Gruppenwechsel die passende LS-Stufe automatisch gewählt wird.

Der Kupplungsknopf auf dem Schalthebel verrät, dass die Kupplung elektrohydraulisch bedient wird. Selbst das Anfahren funktioniert mit dem Knopf problemlos. Gefühlvoller geht es natürlich mit dem Kupplungspedal, auf das man beim Rangieren nicht verzichten möchte.

Wie schnell das Getriebe schalten soll, beziehungsweise bei welcher Drehzahl rauf- oder untergeschaltet wird, kann man über den Drehknopf auf der rechten Seite einstellen. Im Eco-Modus schaltet das Getriebe bereits bei 1.872 U/min hoch und bei 1.300 bzw. 1.100 U/min (je nach Stellung des Gaspedals) wieder runter. Im Power Modus schaltet die Box erst bei 2.280 U/min hoch und schon bei 1.720 bzw. bei 1.100 U/min runter. Der Eco-Modus bietet sich für leichte Zugarbeiten oder Straßenfahrten ohne große Last an. Für schweren Zug sollte der Schalter in der Stellung Power stehen. Im Eco-Modus ist der Treibstoffverbrauch geringer als im Power Modus, aber auch die Beschleunigungswerte sind entsprechend geringer. In den Stellungen dazwischen liegen auch die Schaltpunkte zwischen den genannten Drehzahlen. Wir sind oft auf der Stellung „auto“ gefahren und haben beim „schweren Zug“ weiter in Richtung Power geschaltet.



**Das Kühlergitter kann ausgeschoben werden, das feine Sieb erleichtert die Reinigung.**

Neben dem Knopf für die Schaltdrehzahlen sitzt der Drehknopf für die maximale Drehzahl. So kann man die Höchstdrehzahl bei der Straßenfahrt etwas absenken oder beim Pressen die Höchstdrehzahl so vorwählen, dass maximal die gewünschte Zapfwelldrehzahl mit dem Fußpedal oder dem Handgashebel eingestellt werden kann. Mit dem Reduziergetriebe untersetzt man alle Gänge etwa mit dem Faktor 2,25. Wir haben es auch genutzt, wenn die gewünschte Fahrgeschwindigkeit im Gruppensprung lag und dann eine Gruppe hoch geschaltet, um mehr LS-Gänge nutzen zu können. Mit der 540/65 R 34-Bereifung läuft der Traktor 40 km/h. Rückwärts ist der Traktor ein etwas schneller als vorwärts.

### Hydraulik

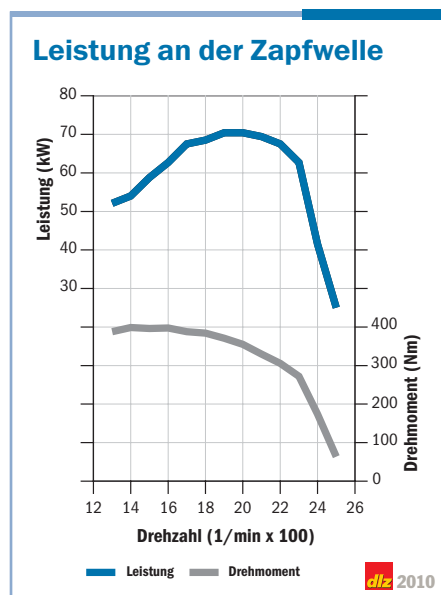
Die Hydraulik in unserem Testschlepper speiste eine 65-l-Pumpe bei 200 bar Druck. Serienmäßig ist eine Pumpe mit 56 l Minutenleis-

tung eingebaut. Die Besonderheit: John Deere realisiert hier eine Loadensing-Hydraulik mit einer Konstantstrompumpe. Die Druck- und Mengensteuerung erfolgt also nicht über die Pumpe, sondern über spezielle Ventile. Wir hatte die maximale Ausstattung mit drei mechanischen Steuergeräten. Für den Frontlader standen noch zwei weitere Anschlüsse im Zwischenachsbereich zur Verfügung. Der Lader wurde bei uns über einen separaten Kreuzsteuerhebel bedient. Der Joystick verfügte neben den Tastern für die dritte Funktion noch über zwei Knöpfe für die Lastschaltung. Das ist praktisch, da man nur zum Reversieren mit der linken Hand umgreifen muss. Uns hat die Hydraulikleistung sowohl beim Frontladereinsatz als auch beim Transport mit großen Kippern ausgereicht. Die entnehmbare Ölmenge wird mit 10 l angegeben. Befindet sich der Getriebeölstand im Maximum lassen sich 15 l entnehmen. Wer bis zu 25 l braucht, kann den Traktor problemlos mit weiteren 10 l Öl füllen, ohne Schaden zu verursachen.

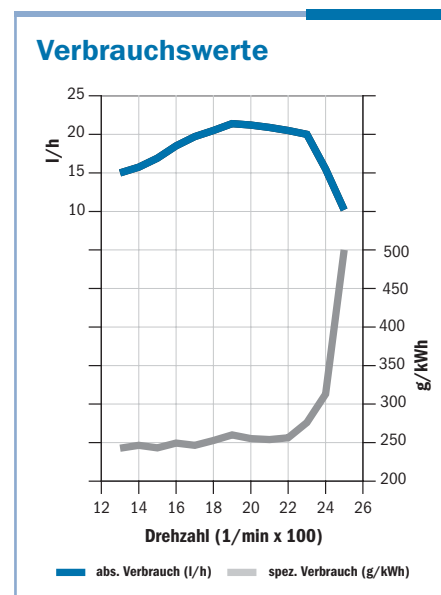
Zwei Steuergeräte lassen sich auf Dauerbetrieb umschalten, um beispielsweise einen Gebläsemotor oder einen Kehrbesen anzutreiben. Dazu wird ein Drehschalter auf dem Steuerblock hinter der Kabine verstellt. Dann kann auch die Ölmenge verstellt werden. Alle Steuergeräte verfügen über eine Schwimmstellung.

### EHR und Frontkraftheber kräftig

Im Heck arbeitet beim 5 R serienmäßig eine EHR mit einer maximalen Hubkraft von



**Die Leistung haben wir an der Zapfwelle gemessen und waren erstaunt: 97 PS haben wir an der Bremse gemessen. Ein guter Wert, zumal John Deere nur 87 PS angibt. Der Drehmomentverlauf passt.**



**In der Praxis haben wir Verbrauchswerte zwischen 11 und 15 l pro Stunde gemessen, was für einen Traktor in dieser Leistungsklasse gute Werte sind. Bestätigt wurde dieses auch bei den Leistungsmessungen.**



Die Abstellstützen verriegeln selbsttätig und müssen nur gesichert werden.

42 kN. Wir haben die Hubkraft nicht nachgemessen, sind aber auch mit der Saatbettkombination nicht an die Grenzen gestoßen. Ein Frontgewicht ist dann aber zu empfehlen, da der Traktor sonst durch den kurzen Randstand vorne abhebt. Neben Senkdrossel und Hubbegrenzung verfügt die EHR über Schwingungstilgung, Schnellaushub und Fernbedienung am Kotflügel.

Der Frontkraftheber stemmt maximal 29 kN und wird über einen Steuerhebel bedient. Dazu muss im Heck hinter der Kabine umgeschaltet werden. Es kann doppelwirkend und mit Schwimmstellung gearbeitet werden. Ohne Zapfwelle haben wir die Fronthydraulik nur mit Frontpacker zum Säen oder mit Frontgewicht zum Pflügen eingesetzt.

### Drei Zapfwelldrehzahlen

Der 5 R ist serienmäßig mit zwei Zapfwellen (540 und 540 E) ausgestattet. Wir hatten zusätzlich noch die optionale 1000er-Zapfwelle zur Verfügung. Die Vorwahl der Geschwindigkeit erfolgt bequem über einen Hebel in der Kabine. Eingeschaltet wird die Zapfwelle elektrohydraulisch. Der Stummel kann gedreht werden und verfügt über 6 oder 21 Zähne. Auf Wunsch gibt es eine Fernbedienung für die Zapfwelle. Dann kann beim Güllefahren bequem ein- und ausgeschaltet werden.

### Vorgewendemanagement HMS

Eine weitere Möglichkeit, die Zapfwelle einzuschalten, ist das Vorgewendemanagement HMS. Hier können folgende Funktionen bedient werden: Allrad, Differentialsperre, Heckzapfwelle, Frontzapfwelle und der Kraftheber.

Es können zwei Sequenzen für Einsetzen und Ausheben programmiert werden. Die



Gekoppelt wird mit Bolzen. Empfehlenswert ist der Multikuppler.



Die Schwinge mit hydraulischer Parallelführung hat die Hydraulikleitungen innen verlegt. Die Schmiernippel liegen außen

Aufzeichnung erfolgt wegabhängig und der Traktor muss mindestens 0,5 km/h schnell sein. Die Programmierung ist recht einfach. Es fehlt zwar die Anzeige in einem Display, aber alle Funktionen können in dem Kontrollfeld an der rechten B-Säule überwacht werden.

### John-Deere-Frontlader

Die kleineren Frontlader von John Deere kommen aus Frankreich. Wir hatten den 583 HSL verbaut. Als maximale Hubhöhe haben wir 3,65 m im Drehpunkt der Geräteaufnahme gemessen. Die Parallelführung erfolgt hydraulisch über einen separaten Gerberzylinder. Mit der Palettengabel zieht der Lader bis auf eine Höhe von 2,65 m rund fünf Grad ein, dann kippt er auf dem Weg nach oben etwas aus, bleibt aber mit zwei Grad immer eingezogen. Das passt. Anders mit der Schaufel: Sie kippt ab 3,10 m wieder bis maximal 3,5 Grad aus. Allerdings haben wir die Parallelführung nicht auf Schaufelbetrieb umgesteckt. Dann soll die Schaufel stärker einziehen. Die Überladeweite ist nicht üppig, geht aber für den Lader in Ordnung. Etwas störend ist die Anzeige für die Parallelstellung des Geräts. Sie gilt nur, wenn die Schaufel oder die Gabel unten ist. In der Höhe kann man sich durch die hydraulische Parallelführung nicht daran orientieren. Zusätzlich war unser Lader noch mit einer Schwingungsdämpfung ausgestattet, die an der Schwinge abgeschaltet werden kann und recht weich war.

Zum Abbau wird der Lader auf die Spitze gestellt, die herkömmlichen Bolzen entfernt, die Stützen ausgeklappt und dann mit der

## Praktikerbefragung

Seit 500 Stunden hab ich den 5100 R als Nachfolger für unseren Fendt 309er. Ich habe mich aufgrund des Preis-Leistungs-Verhältnis für den John Deere entschieden. Auf meinem Betrieb mit 20 ha Grünland und 35 ha Acker läuft der Traktor rund 30 Prozent in der Innenwirtschaft und 70 Prozent in der Außenwirtschaft. Der Verbrauch liegt geschätzt bei leichten Arbeiten bei 7 l/h, bei schweren Arbeiten bei 10 l/h. Zugkraft und Leistung ist gut. Der Schlepper ist sehr wendig und kompakt. Ich kann sogar in unserem Fahrsilo umdrehen. Der angebaute Frontlader von John Deere verhält sich besser als der Vorgänger am Fendt 309. Damit befülle ich hauptsächlich den Futtermischwagen. Bei schweren Arbeiten mit großem Gewicht in der Schaufel behält der Traktor die Hinterräder auf dem Boden. Das Vorgewende-Management nutze ich beim Säen. Es funktioniert ohne Probleme und ist einfach zu bedienen. Die Zapfwelle läuft unter Last sehr gut an. Die Kabine ist nicht beson-

ders groß, die Sicht aus der Kabine gut. Der Fahrersitz ist etwas beengt. Abgeändert habe ich das Fußgas. Das sollte etwas weiter hinten angebracht sein. Ich bin mit dem Schlepper bisher sehr zufrieden.

**Karl Handfest, 89257 Illertissen**

Ich hab seit 300 Stunden den 5100 R mit einem John Deere Frontlader und PowrQuad-Plus-Getriebe im Einsatz. Der Schlepper ist schnell, wendig und hat Hubkraft. Beim Kauf stand noch ein McCormic zur Auswahl. Da aber der Händler in der Nähe ist, fiel die Kaufentscheidung auf den 5R. Der Motor zieht auch bei hohen Lasten gut, das Fahrverhalten ist gut. Die Hubkraft reicht für die Klasse aus. In der Kabine ist es angenehm leise. Die Anzeige der Parallelstellung beim Frontlader sollte der Hersteller noch verbessern. Hohe Anbauwerkzeuge schlagen auf die Anzeige und verbiegen diese. Ansonsten ist der Frontlader O.K..

**Jörg Goldammer, 59510 Lippetal**



**Vor dem 4-Schar-Pflug überzeugte der 5100 R durch seinen kräftigen Motor.**

Hydraulik die Schwinge aus der Konsole geschwenkt. Zum Schluss wird dann der optionale Multikuppler gelöst. Man muss also immer zweimal absteigen. Die Montage mit den Bolzen ist nicht spielfrei und die Buchsen sind zwar verstärkt, aber nicht ausgebuchst. Die Bedienung mit dem eingebauten Kreuzsteuerhebel funktioniert gut. Die Hydraulikleistung des Traktors ist ausreichend, so dass auch die Ladespiele ausreichend schnell sind.

Die Montage der Werkzeuge erfolgt über eine halbautomatische Verriegelung. Hier muss man aufpassen: Durch die außenliegende Bedienung lassen sich Fremdfabrikate (wie Greifzangen mit außen liegenden Hydraulikzylindern) oft nicht nutzen. Die Sicht auf die Koppelpunkte ist nicht optimal. Durch den kurzen Radstand ist der Schlepper sehr wendig und auch die Wiederholung der Schaltknöpfe für die Lastschaltung auf dem Kreuzsteuerhebel ist gut. Ohne Heckgewicht sollte man den Traktor nicht mit dem Lader verwenden. Da wird er schon recht schnell instabil.

Etwas schade war die Verarbeitung des Laders, weil wir Ölleckagen hatten. Nachdem

ein fehlendes Überdruckventil montiert wurde und ein Hydraulikzylinder getauscht wurden, konnte das Problem behoben werden. Ein Kompliment muss man der Gruma in Germaringen für den vorbildlichen Service machen.

### Fazit

Der 5R ist ein kompakter Allrounder mit ordentlich Leistung. Wir hatten den 100-PS-Traktor 280 Stunden im Feld und auf dem Hof im Einsatz. Wenn man von den Problemen mit dem Frontlader absieht, hatten wir nur eine kleine Störung, die Ölleitung zum Turbolader leckte und das Vorgewendemanagement funktionierte wegen einer durchgebrannten Sicherung nicht – alles in allem nur Kleinigkeiten.

Was die Leistung angeht, kann man sich nicht beklagen. Hier steht bei unserem Testschlepper eher zu viel Leistung an. Sowohl beim Pflügen mit dem Vier-Schar-Pflug, beim Sähen mit der 2,50-m-Säkombination mit Kreiselegge oder beim Pressen mit der Rundballenpresse kamen wir mit dem Schlepper gut zurecht. Der Spritverbrauch geht mit 9 bis 10 l/h bei Transportarbeiten und 12,5 bis 14 l beim Pressen und der Bodenbearbeitung in Ordnung. Der Arbeitsplatz könnte etwas größer sein, besonders der Sitz sollte weiter nach hinten zu stellen sein. Sonst passt die Ergonomie bei dem Traktor, der angenehm leise ist. Ob man eine gefedertete Vorderachse bei einem 40 km/h-Schlepper benötigt, sei dahin gestellt. Auf der Straße bringt das sicher Vorteile, doch die Straßenanteile sind mit so einem Schlepper auch nicht übermäßig groß. Selbst beim Güllefahren mit dem 6-m<sup>3</sup>-

Faß haben wir die Vorderachsfederung nicht wirklich vermisst. Die Übersichtlichkeit und die Wendigkeit des Traktors machen den 5 R zu einen guten Schlepper in der unteren Mittelklasse. Der John Deere Lader konnte erst nach Beseitigung der Mängel überzeugen. Die Bedienung geht in Ordnung, auch die Sicht auf die Geräte passt durch das Glashubdach in der Kabine. Eine Verriegelung mit Bolzen ist nicht mehr auf der Höhe der Zeit.

Mit einem Listenpreis von 77 000 Euro ohne MwSt. spielt der John Deere aus Mannheim nicht nur bei der Ausstattung, sondern auch was den Preis angeht, in der Oberliga. fe ■

## John Deere

### nimmt Stellung ...

**... zum Konzept der 5R Baureihe:** Der 5R ist der leichteste und kompakteste Traktor in der Leistungsklasse zwischen 80 und 100 PS. Der 5R ist rund eine Tonne leichter als vergleichbare Wettbewerber und bietet sehr kompakte Abmessungen. Dieses wird von unseren Kunden besonders geschätzt. Falls Kunden eine größere Kabine oder eine Vorderachsfederung wünschen, haben wir mit den Modellen 6130 und 6230 ebenfalls die passenden Alternativen.

**... zu Kritik an Details der Testmaschine:** Die als verbesserungswürdig genannten Punkte sind unseren Ingenieuren bekannt. Wir werden diese Bereiche bei der zukünftigen Entwicklung berücksichtigen.

**... zum Frontlader:** Der HSL Lader erfreut sich mittlerweile wachsender Beliebtheit. Die genannten Punkte konnten behoben werden und machen den 583 HSL zum Lader der Wahl für die 5R Baureihe.