

Das neue Topmodell aus Mannheim ist der 6250R mit 300 PS Maximalleistung – bei nur 9,3 t Leergewicht! Fotos: Tovornik, Werkbild



Exklusiver Fahrbericht John Deere 6250R:

Der bessere Vario?

Aktiver Stillstand, Tempomaten, Multifunktionsgriff — mit dem brandneuen 6R geht John Deere bei der stufenlosen Fahrstrategie neue Wege. Warum bei der Probefahrt mit dem neuen Topmodell 6250R (221 kW/300 PS Maximalleistung mit Boost) „Vario-Feeling“ aufkommt, und was John Deere noch besser gemacht hat, lesen Sie in unserem exklusiven Fahrbericht.

Hubert Wilmer

aut John Deere isst es „die größte Weiterentwicklung seit Einführung der 6000er Serie im Jahr 1992“. Deshalb waren wir sehr gespannt auf unsere erste Probefahrt mit dem großen 6R. Zumal ja die bekannten Erlkönig-Bilder kein revolutionär neues Design oder Ähnliches erwarten ließen, mussten die Innovationen ja tiefer stecken.

Rein äußerlich sind es der neue 5-t-Frontkraftheber und der an den linken A-Holm verlegte Ansaugstutzen, die den neuen Boliden verraten. Und wer genauer

hinsieht, entdeckt auch die größere Dana-Vorderachse mit außen liegenden Zylindern zur Federung. Oder der um 10 cm verlängerte Radstand im Vergleich zum bekannten 6R mit 2,80 m, der auch Platz für den 470 l großen Dieseltank (plus 25 l AdBlue) schafft. Erst nach Öffnen der Motorhaube (jetzt gemäß der EU-Richtlinien nur mit Werkzeug möglich) fällt der Blick auf das erheblich vergrößerte Kühlpaket.

Dahinter verbirgt sich der bekannte 6,8-l-DPS-Sechszylinder – allerdings als PSS-Version (statt PVS) mit seriellem Turbolader, wie er auch in den drei mittleren Modellen

des 7R zu finden ist. Entsprechend kommt auch der 6250R mit dem Aggregat auf 250 PS Nenn- und 275 PS Maximalleistung. Hinzu kommt ab 15 km/h bzw. bei Zapfwellenarbeiten ein Boost von 40 PS (bei Nenndrehzahl) bzw. 25 PS bei Maximalleistung (221 kW/300 PS).

Das wird vor allem auch Lohnunternehmer freuen, die einen leichten Schlepper mit ordentlich Power suchen. Immerhin soll der 6250R mit nur 9,3 t Leergewicht mehr als 1,5 t leichter sein als der 7250R. Und mit 15 t zulässigem Gesamtgewicht gibt

esordentliche 5,7t Nutzlast – prima! Womit wir auch beim Thema Bereifung wären: 800/70 R 38 schreibt John Deere als maximale Hinterradgröße in den Prospekt – das sind 2,05 m Durchmesser.

Auch an dieser Stelle unterscheidet sich der 6250R vom 7250R. Dieser wird mit seinen bis zu 2,15 m hohen Rädern als „Ackerprofi“ gesehen, während der neue 6250R eher als „Allrounder“ vor allem auch für die Straße entwickelt wurde. Aus diesem

völlig neue Bedienphilosophie für die stufenlosen Getriebe vor.

Statt des bekannten Kulissenschiebers samt Drehrad findet man dann auf der Armlehne einen großen Multifunktionsgriff. Dieser hat sage und schreibe fünf Kippschalter, vier Taster sowie ein Drehrad. Zudem kann er in einer H-Kulisse bewegt werden und kehrt nach dem Loslassen immer in die Mittelstellung zurück. Doch der Reihe nach...

Die größte Änderung bei Steuerung des Getriebes ist für John Deere wohl die Ein-

Datenkompass

John Deere 6250R

Motor

6-Zyl.-DPS mit 6,8 l Hubraum, CommonRail, elektr. geregelter Viscolüfter, SCR-Abgasnachbehandlung mit AdBlue, Abgasstufe IV, 470 l Dieseltank, 25 l AdBlue-Tank

Getriebe

Stufenloses ZF Eccom 2.9 mit 4 automatisch wechselnden Fahrbereichen, 40 km/h bei 1300 min⁻¹, 50 km/h bei 1630 min⁻¹, Zapfwelle mit 540/540E/1 000 oder 540E/1000/1000E

Hubwerk und Hydraulik

Axialkolbenpumpe, 160 l/min (1500 min⁻¹); max. 6 + 3 dw-Ventile mit Zeit- und Mengensteuerung, 10400 daN Hubkraft hinten, 5000 daN vorne

Fahrwerk/Bereifung

Vorderachsfederung mit außen liegenden Zylindern, Heckbereifung max. 205 cm Durchmesser, z. B. 710/70 R 42, entsprechend vorne 600/70 R 30

Abmessungen, Gewichte

5,19 m lang, 2,55 m breit, 3,25 m hoch, 2,90 m Radstand, 9300 kg Leergewicht, 15 t zulässiges Gesamtgewicht

Preise ohne Mehrwertsteuer

John Deere 6250R CommandPRO in gefahrener Ausstattung 240980 €

Herstellerangaben



„CommandPRO“ heißt die optionale Ausstattung mit Multifunktionsgriff und einer ganz neuen Bedienphilosophie. Viele Tasten auf dem Hebel können dazu im Terminal frei konfiguriert werden – auch mit ISO-Bus-Funktionen!

Grund sind die beiden neuen Modelle 6230R und 6250R auch ausschließlich mit dem stufenlosen Getriebe „AutoPowr“ lieferbar. Die Schaltgetriebe „PowrQuad Plus“, „AutoQuad Plus“ und „DirectDrive“ bleiben den „kleineren“ 6R vorbehalten, während es das volllastschaltbare „e23“ nur im 7R gibt.

Eccom 2.9 heißt das stufenlose ZF-Getriebe, das vom Aufbau her identisch mit dem kleineren Eccom 2.5 ist. Neben der bekannten „CommandARM“-Bedienung stellt John Deere (für nur 975 Euro Aufpreis!) mit dem „CommandPRO“ aber eine

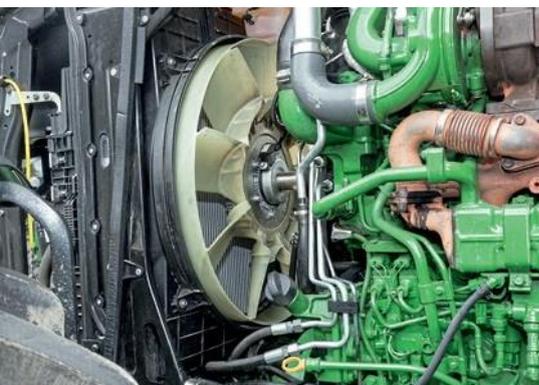
führung des „aktiven Stillstands“, wie ihn die meisten anderen Hersteller bei stufenlosen Getrieben haben. Bedeutet: Statt nach Vorwahl der Fahrtrichtung direkt loszufahren, hält das leistungsverzweigte Getriebe den Traktor bei 0 km/h. Erst wenn man den Fahrhebel oder das Fahrpedal betätigt, geht es los – sehr gut!

Und die Mannheimer haben sogar noch eins draufgelegt: Während man im rechten Teil der erwähnten H-Kulisse mit dem neuen Fahrhebel beschleunigt und verzögert, kann man in der linken Kulisse sehr feinfühlig vorwärts und rückwärts rangieren, ohne

das Fahrpedal zu benötigen – zum Beispiel beim Geräteanbau mit Blick nach hinten eine feine Sache!

„Vario-Feeling“ kommt auf, wenn man mit einem Taster die (drei) Beschleunigungsstufen ändert, mit dem „Links-Kick“ die Wendeschaltung bedient oder mit dem „Rechts-Kick“ den Tempomaten aktiviert. Aber auch hier ist John Deere noch einen Schritt weitergegangen: Am vorderen Ende der Beschleunigungskulisse gibt es einen „Klick“, der quasi als dritter Tempomat immer die eingestellte Maximalgeschwindigkeit aktiviert. Und am hinteren Ende der Verzögerungskulisse ist ein „Klick“, der den Traktor über das Getriebe bis zum aktiven Stillstand verzögert.

Doch zurück zu den Tempomatgeschwindigkeiten: Diese können entweder im Display eingestellt oder ganz einfach durch Drücken und Halten der jeweiligen Taste gespeichert werden – sehr gut!



Der 6,8-l-DPS-Motor hat einen größeren Kühler und einen seriellen Turbo wie im 7R. Ansaugstutzen und Luftfilter liegen am rechten A-Holm. Und es gibt einen neuen, elektronisch geregelten Viscolüfter.

Ebenfalls sehr gut gefallen hat uns die Möglichkeit, jederzeit zwischen Fahrhebel und Fahrpedal wechseln zu können: Per Kick mit dem Fahrhebel nach vorne ist man im Hebelmodus, genauso wie umgekehrt der Tritt aufs Pedal den Hebel ablöst – perfekt! Zumal man (wie bei John Deere gewohnt) mit dem kleinen Drehrad im Fahrhebelmodus ebenfalls die Geschwindigkeit jederzeit ändern kann.

Fehlt noch zu erwähnen, dass es natürlich eine Parksperr (samt Anhängerbremse!) gibt. Der „P“-Taster auf der Armlehne wird aber wohl selten gebraucht, da die Sperre beim Abstellen des Motors oder auch nur beim Verlassen des Traktors im aktiven Still-

stand automatisch eingelegt wird. Genauso wie sie bei Vorwahl der Fahrtrichtung entweder mit dem Hebel links (der immer in die Mittelstellung zurückkehrt) oder mit dem Fahrhebel rechts (mit gedrückter Aktivierungstaste) automatisch wieder gelöst wird.

Und was ist mit den vier noch freien Kippschaltern sowie den drei zusätzlichen Tastern auf dem Fahrhebel? Sie alle können sehr einfach im Terminal frei konfiguriert werden. Ob Hubwerke, Steuergeräte oder Drehzahl Speicher, Zapfwellenschaltung, Vorgewende-Management, „iTEC“, GPS-Lenkung „AutoTrac“ oder ISO-Bus-Funktionen – alles ist möglich! Und im „Einstel-



Das neue Fronthubwerk ist mit 5 t Hubkraft angegeben, die Zylinder der Vorderachs-federung liegen seitlich.



Der Wendeschalthebel links kehrt immer in die Mittelstellung zurück, da man auch mit dem Hebel rechts (bei gedrückter Aktivierungstaste) die Fahrtrichtung wählen kann.

lungs-Manager“ lassen sich alle Konfigurationen und Einstellungen von Motor, Getriebe, Hydraulik usw. mit Namen speichern.

Auch wenn wir nur die Gelegenheit zu ein paar Straßenfahrten hatten, ist unser erster Eindruck von dem neuen Hebel positiv. Sicher wird man sich an die Bedienung mit den zahlreichen Tastern gewöhnen müssen. Aber John Deere hat sich mit der Gestaltung



Werkstatt an Bord: Auf der rechten Seite hat eine komplette Werkzeugkiste Platz.

6 + 3 Steuerventile mit Zeit- und Mengensteuerung sowie „Power beyond“-Anschlüsse im Heck. Und natürlich sind alle übrigen Anschlüsse mit den bekannten Entlastungshebeln ausgestattet.

Alles weitere in Kürze:

- Die Vorderachse hat serienmäßig Bremsen und ein vollsperrbares Differenzial.
- Die Lenkung ist immer für „AutoTrac“ vorbereitet und mit einer variablen Lenkübersetzung lieferbar.

des Hebels alle Mühe gegeben, neben dem Daumen auch die Finger in die Bedienung mit einzubeziehen. Wir sind daher sehr gespannt auf die Erfahrungen bei längeren Praxis-Einsätzen im Feld.

Was die Motor-Getriebe-Steuerung angeht, machte unser Vorserienschlepper schon jetzt einen sehr ausgereiften Eindruck. So ist laut John Deere zum Beispiel beim Fahrpedal die Zuordnung von Pedalweg zur Geschwindigkeit nicht linear. So kann man im unteren Bereich relativ feinfühlig fahren, selbst bei einer hohen eingestellten Maximalgeschwindigkeit. Sogar die wechselweise Bedienung per Fahrhebel und Fahrpedal funktionierte bereits prima. Und die letzten Kleinigkeiten will John Deere bis zum Serienstart im Griff haben.

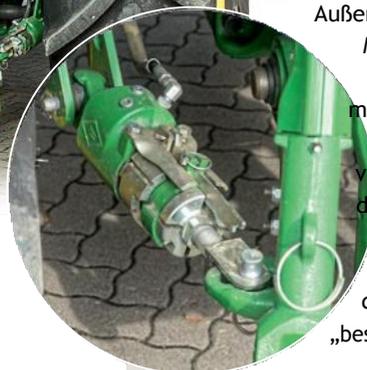
Entsprechend der höheren Motorleistung hat John Deere auch die Hydraulik und die Hubwerke überarbeitet. Neben den bereits erwähnten 5 t vorne soll das Heckhubwerk jetzt 10,4 t heben.

Und die Axialkolbenpumpe liefert die maximalen 160 l/min schon ab 1500 Touren. Dank des Ölzusatztanks sind außerdem bis zu 80 l Öl (aus dem gemeinsamen Haushalt von Getriebe und Hydraulik) entnehmbar. Wie schon vom 6R bekannt gibt es maximal



Wir fassen zusammen: Kommt der bessere Vario demnächst aus Mannheim? Fakt ist, dass John Deere bei dem neuen großen 6R nicht nur viele beim Vario lange bewährte Bedienstrategien wie zum Beispiel den aktiven Stillstand übernommen hat, sondern auch noch zusätzliche interessante Funktionen einführt, wie den dritten Tempomaten oder die „Rangierfunktion“.

Außerdem eröffnet der neue Multifunktionsgriff mit seinen frei programmierbaren Knöpfen und Tastern eine Vielzahl von Möglichkeiten bei der Bedienung von Traktor und Maschine. Alleine deshalb bleibt das Rennen um den „besten Vario“ spannend!



10,4 t Hubkraft, 160 l/min Öl und 80 l entnehmbare Ölmenge passen in dieser Klasse. Die neuen Unterlenkerstabis können einfach umgesteckt werden und sind auch mechanisch lieferbar.

- Statt Panoramatür gibt es links wahlweise einen fünften Kabinenholm mit kleinerer Tür. Außerdem haben die Türen jetzt innen eine neue, sehr leichtgängige Entriegelung. Leider muss man aber immer noch umgreifen und der Griff außen sitzt relativ hoch.
- Ganz neu ist auch die Gestaltung der rechten Schlepperseite. Hier ist jetzt neben dem Aufstieg zum Beispiel Platz für einen ausgewachsenen Werkzeugkasten.
- Die schwarzen Kotflügelverbreiterungen gibt es bis maximal 2,75 m Außenbreite. Das reicht für die volle Abdeckung von 800er Reifen bei 1,91 m Spur.
- Die neuen Seitenstabilisatoren der Unterlenker erlauben eine einfache Umstellung zwischen zwei Pendelwegen sowie dem Spreizmaß der Kategorie IIIN und III. Außerdem sind wahlweise hydraulische Stabilisatoren lieferbar.
- Bis zu 20 LED-Scheinwerfer sorgen auf Wunsch für „Licht satt“. Außerdem gibt es wahlweise den Fahrersitz Grammer Maximo Evolution Dynamic.

Fehlen nur noch die Preise: Das Topmodell 6250R steht in der einfachsten Ausführung für gut 204 000 Euro (alle Preise ohne MwSt.) in der Preisliste. Für die neue „CommandPRO“-Bedienung kommen (nur) 975 Euro hinzu. Außerdem gibt es die zwei Ausstattungsvarianten „Premium“ und „Ultimate“. So kommt der von uns gefahrene Traktor immerhin auf einen Listenpreis von insgesamt 240 980 Euro.



Man braucht immer noch einen langen Finger (oder man muss umgreifen). Aber jetzt ist das Schloss endlich (!) leichtgängig zu öffnen.

Doch noch mal zurück zum Schlepper selber: Mit dem 6230R und 6250R bietet John Deere jetzt auch in der Leistungsklasse bis 300 PS einen kompakten und komfortablen „Allrounder“, insbesondere auch für den Lohnunternehmer. Allerdings hat der ganze Komfort auch seinen Preis: Nahezu 241 000 Euro plus Steuer rufen die Mannheimer für den von uns gefahrenen 6250R auf.

