

**Sonderdruck: Gebraucht | John Deere 6250R**

# traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

aus Nr. 1 | Januar/Februar 2024



# Mannheimer Verkaufsschlager

Überreicht durch:



**JOHN DEERE**

# Mannheimer Verkaufsschlager

Mit dem nachgeschobenen Flaggschiff 6250R führte John Deere 2018 – endlich – einen Fahrhebel ein. Der Gebrauchtmarkt ist inzwischen sehr gut bestückt – aber halten die Hirsche auch?

**KRÄFTIGER ALLROUNDER:**

Der John Deere 6250R ist sowohl auf dem Acker als auch im Transport gut unterwegs.



## Technische Daten

### Motor:

John Deere Power Systems  
Power Tech PSS Sechszylinder,  
6,8 l Hubraum, Nennleistung  
184 kW/250 PS bei 2.100 U/min, Maxi-  
malleistung mit IPM 221 kW/300 PS  
bei 1.900 U/min, max. Drehmoment  
1.167 Nm bei 1.600 U/min, 40 % Dreh-  
momentanstieg, Reihenturbolader  
mit fixer und variabler Geometrie,  
Abgasstufe 5 mit DPF, DOC und SCR,  
Dieseltank 470 l, AdBlue 30 l

### Getriebe & Zapfwellen:

AutoPowr (ZF Eccom 2.9), 4 Fahrbe-  
reiche, max. 50 km/h (bei 1.630 U/min,  
Heckzapfwelle 540/540E/1.000 oder  
540E/1.000/1.000E, Frontzapfwelle  
1.000 U/min

### Kraftheber & Hydraulik:

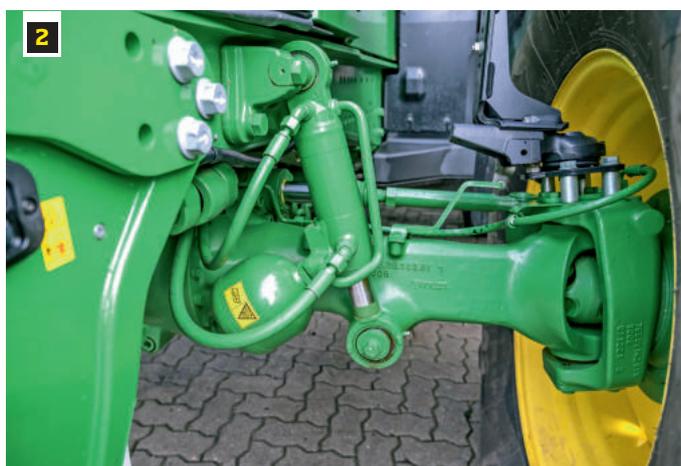
Hubkraft Heck 10,4 t, vorne max. 5 t,  
160 l/min, max. 6+3 dw-Steuergeräte,  
80 l entnehmbar (optional)

### Gewichte & Abmessungen:

Leergewicht 9,3 t, max. zul. Gesamt-  
gewicht 15 t, Radstand 2,9 m

### Gebrauchtpreis (zzgl. MwSt.):

ca. 140.000 Euro



**1** Dem 6,8 l-Sechszylinder wurde von John Deere über die Jahre immer mehr Leistung abverlangt, er kommt damit aber erstaunlich gut zurecht.

**2** Die Dana-Achse ist auch im 7R verbaut, ihre Stickstoffblasen sollten ab und an auf korrekte Verspannung geprüft werden.

Von Tobias Meyer

**D**ass man mit dem 6,8-l-Block auch ein gutes Stück über die 200 PS gehen kann, zeigten die ersten 7R bereits im Jahr 2011: Die beiden kleinen Typen setzten ebenfalls auf diesen Motor und brachten damit fast 240 PS Maximalleistung. Der Weg zum 6250R war damit nicht mehr weit. Die in Mannheim gebaute Serie setzt generell auf dieses Triebwerk. Das größte Modell, der 6250R, ist der grün-gelbe Verkaufsschlager. Daher ist er auch als Gebrauchter inzwischen sehr gut verfügbar, fast 100 Schlepper dieses einen Typs stehen derzeit in der Technikbörse. Eingeführt wurde er bereits 2016 zusammen mit dem kleineren Bruder 6230R, zwei Jahre später gab es noch ein Update, das neben der Abgasstufe 5 vor allem die Kabine betrifft: Unter dem Begriff Command-Pro führte der amerikanische Hersteller erstmals einen Fahrhebel auf der Armlehne ein, womit sich auch das Bedienkonzept grundlegend änderte und näher an die anderen europäischen Hersteller heranrückte.

Wie sich der Motor generell im Detail schlägt, haben wir in einem Praxistest in der traction Ausgabe Januar/Februar 2019

bereits ausführlich erklärt, daher hier keine Technikschlacht um Drehmomentanstieg und Co. Das Kühlsystem der beiden Großen fährt statt dem sonst üblichen Viscolüfter übrigens mit einem temperaturgesteuerten elektrischen Lüfter und ähnelt auch in der Dimension stark dem des 7R, von dem auch der serielle Turbo stammt. Und nur weil das Thema immer mal wieder an digitalen Stammtischen auftaucht: Die anfänglichen Probleme mit der Kopfdichtung des 6,8-l-Motors tauchten bereits im 2007 eingeführten 7030 auf und wurden umgehend behoben, hier gibt es daher schon länger keine Schwierigkeiten mehr.

### POWERMIX-KÖNIG

Was den Verbrauch angeht, bestätigte sich bei den Praktikern das Ergebnis der DLG-Bremse: Im Powermix stellte der 6250R im Jahr 2018 neue Rekorde auf und schlug sämtliche Konkurrenten um Längen: Im Transport ist man mit etwa 350 g/kWh um 10-12 Prozent besser als der Schnitt aller bis dato gemessenen Kandidaten. Auf dem Acker genehmigt sich der PSS-Motor lediglich 257 g/kWh, was ebenfalls gute 10 Prozent unter dem damaligen Mittelwert lag.

### DANA-VORDERACHSE

Dass der 6250R bereits nach oben schießt, zeigt sich auch an der gefederten Dana-Vorderachse mit außenliegenden Zylindern, die bereits baugleich mit dem 7R ist: Das Differential ist serienmäßig vollsperrend, die Bremsen integriert. Was ihn unterscheidet, ist das Stück Metall, in dem diese hängt: Der Rahmen wird am 6R schlanker gehalten, durch das größere ZF Eccom 2.9 (die Modelle darunter fahren mit 2.4) verlängert sich der Radstand auf 2,9 m, nochmal 10 cm mehr als die mittleren Modelle – nur einen Hauch unter den 7R. Diese sind allerdings mit großen 215er Reifen etwa 40 cm höher als die 6250R.

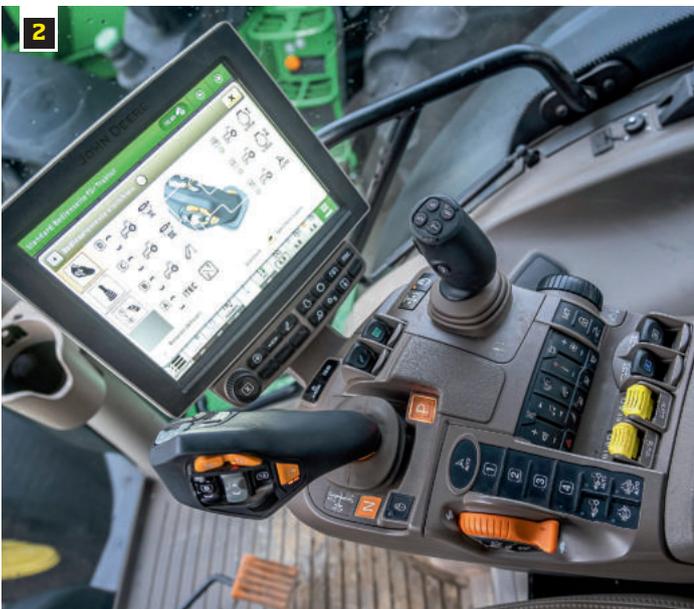
Beim zulässigen Gesamtgewicht sind die Kleinen mit 15 t sogar um 500 kg besser dabei. Durch das um eine gute Tonne geringere Leergewicht kommen sie im Vergleich zu den in Waterloo gebauten reinrassigen 7R-Ackerbüffeln auf etwa 5,5 statt 4 t mögliche Zuladung. Der Fokus auf seine Zugarbeiten und aufgesattelte Maschinen in Übersee wird hier deutlich, der Dreipunkt ist am 7R schlicht nicht mehr so wichtig. Die Nutzlast reicht am 6250R also für 4 t Stützlast von einer Deichsel und eine Tonne



1



3



2

**1** Das Fahrdisplay ist hier noch hinter dem Lenkrad, es wanderte mit dem Update von 2020 in die rechte A-Säule.

**2** Der Command-Pro-Joystick war 2018 John Deeres Einstieg in die Steuerung via Fahrhebel. Das Display gilt als gut strukturiert.

**3** Unter die dicke Abgasreinigung passt ein abschließbarer Werkzeugkasten, statt Panoramatüre ist auch eine kleinere Version mit B-Säule möglich.

## Gebraucht-Check

### Darauf ist zu achten:

**Vorderachse:** Ist die Dämpfung nicht ideal, können die Stickstoffblasen nicht richtig vorgespannt sein. Während der Inspektionen sollten diese hin und wieder einer Kontrolle unterzogen werden, teilweise ist Nachfüllen nötig.

**Ausstattung:** Da der CommandPro-Hebel in der Premium-Ausstattung knapp 1.000 € Aufpreis gekostet hat, sind auch ein paar wenige Modelle ohne diesen bestellt worden. Vor dem Losfahren einmal die Kabinenfotos auf der Technikbörse checken. Den 5-t-Frontkraftheber gibt es ebenfalls nur an 6230 und 6250R, die kleineren müssen sich mit einer Tonne weniger begnügen.

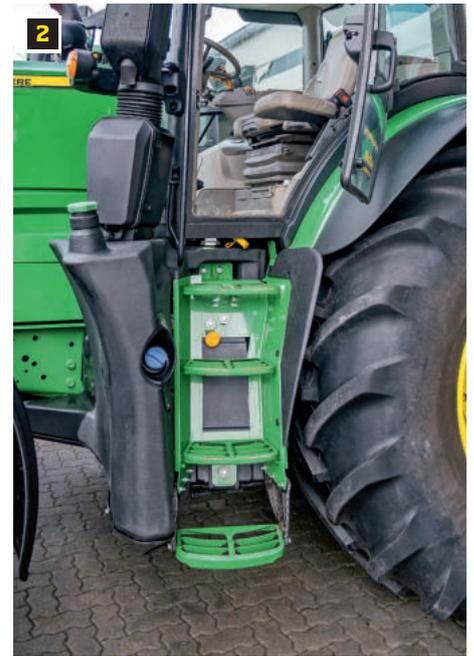
**Vielleicht reicht auch M:** Laut Händler greifen nicht wenige Käufer etwas zu euphorisch in die Elektronik-Zubehör-Kiste, was teuer wird, und zudem gilt ja generell: Je mehr Ausstattung, desto mehr kann kaputt gehen. Daher bieten einige Händler ihren Kunden, die auf der Suche nach einem 6R sind, auch gerne noch einen aus der M-Klasse an. Vor allem klassische Landwirte finden schlussendlich in den günstigeren Schleppern dennoch alles, was sie brauchen.

im Fronthubwerk gerade so. Wer mit einer dicken Drille unterwegs ist, kann hier aber die Grenze schon reißen. Im Vergleich zur direkten Konkurrenz aus Marktoberdorf etwa muss man zurückstecken, da dort nochmal eine Tonne mehr geschultert werden darf. Wer Radgewichte an den durchaus als Leichtgewicht zu bezeichnenden Schlepperschrauben möchte, schaut am besten, ob der Gebrauchte das bereits dabei hat oder fragt den entsprechenden Händler. Denn durch neue Grundplatten passen ältere Gewichte, die vielleicht bereits auf dem Hof parat lägen, leider nicht mehr auf die großen 6R.

### NUR STUFENLOS MÖGLICH

Die sonst Deere-typisch vielfältige Getriebeauswahl entfällt bei den nachgelegten Flaggschiffen 6230 und 6250R: Einzig das stufenlose AutoPowr wird hier an den Motor geflanscht. Damit verdeutlicht der Hersteller die starke Ausrichtung auf einen kräftigen 300-PS-Allrounder für den Lohnner und sieht das Konzept weniger als Zugtier für Großbetriebe.

Die maximal 205 cm großen Hinterräder grenzen ihn ebenfalls deutlich zum 7R ab. Die beiden Flaggschiffe bekamen aber dennoch eine größere Hydraulikpumpe, die 160 l/min bei sparsamen 1.500 Touren liefert. Damit packt der Dreipunkt im Heck – übrigens nun mit neuen Seitenstabilisatoren, wahlweise hydraulisch – laut offiziellen technischen Daten 10,4 t. Die DLG bestätigte das in ihrem Testzentrum. Das Hubwerk in den ersten, kleineren Modellen stemmt nur 9,5 t. Die größte Neuerung findet sich jedoch wie bereits erwähnt in der ComfortView-Kabine. Diese konnte übrigens wahlweise mit



zwei Panoramatüren oder kleineren Gläsern samt B-Säule geordert werden. Die Generation Vier des CommandCenter-Displays gab es in 7" (4200) oder 10" (4600), wobei das größere vier Videoeingänge statt nur einem mitbringt. Autotractor ist bei allen 6250R serienmäßig vorbereitet, der Isobus ebenfalls immer ab Werk an Bord. Im Ultimate-Paket ist der Zusatzmonitor noch inbegriffen, genauso die adaptive hydraulische Kabinenfederung HCS Plus, Klimaautomatik, der Kühlschrank und das bessere Lichtpaket.

## ZERTIFIZIERTE GEBRAUCHTE MIT GARANTIE

Bereits der Erstbesitzer kann mit dem sogenannten Expert Check einmal jährlich für unter 200 € eine spezielle Inspektion machen lassen. Basierend auf der Dateneingabe von über 260.000 verbundenen Maschinen, über 2.000 Werkstatt-Technikern bei den Händlern und 200 in Werken tätigen Experten wurde eine Liste mit 80 Punkten erarbeitet, die ständig aktualisiert wird und allen Vertriebspartnern zur Verfügung steht. Expert-Check Techniker haben außerdem exklusiven Zugang zu Werkzeugen, Analytik und Software des Werks, um einen umfassenden Bericht zu erstellen, der den Zustand des Traktors erfasst und Grundlage für Entscheidungen zur Wartung und Reparatur bieten soll. So können sich ankündigende Probleme frühzeitig erkannt und planbar behoben werden, statt später in der Hauptsaison überraschend stehen zu bleiben. Der Expert Check ist zudem die Basis für das Label „Certified Used“ (deutsch „Zertifizierte Gebrauchte“). Je nach Zertifizierungsstufe sind professionell instand gesetzte oder Ori-

## Unser Fazit

Der 6250R macht auch als Gebrauchter eine durchwegs gute Figur ohne größere Schwachstellen. 2019 kostete ein neuer Schlepper mit Fronthubwerk und Frontzapfwelle sowie Starfire-Empfänger knapp 250.000 € netto, heute sind für eine drei Jahre alte Maschine mit frisch auf vierstellig gesprungenem Zähler noch 185.000 € fällig. Die ersten aus dem Baujahr 2018 haben meist bereits um die 4.000 Stunden gemacht, wofür die Verkäufer noch etwa 140.000 € aufrufen - relativ teuer! Selbst die 800er aus Marktoberdorf werden oft günstiger angeboten. Zwar geht es preislich mit noch höheren Zählern, niedrigerem Reifenprofil und Premium statt Ultimate-Ausstattung noch näher an die 100.000er-Grenze heran, generell sind durch das hohe Maschinenangebot die veranschlagten Preise aber sehr ähnlich und kaum Schnäppchen-Ausreißer zu erwarten. Dafür muss man aber nicht sehr weit fahren bis zum nächsten Kandidaten.

**1** Die Ultimate-Version beinhaltet auch das erweiterte Scheinwerfer-Paket.

**2** An der rechten A-Säule hängt die Luftzufuhr samt Filter für den Motor. Der Tank fasst 470 l Diesel und 30 l Adblue.

**3** Das Hubwerk wurde für das kräftigere Flaggschiff etwas erweitert, z.B. mit verbesserten Stabilisatoren, die auch hydraulisch zu haben sind.

ginalersatzteile von John Deere inbegriffen: Das Level Premium ist Maschinen vorbehalten, die drei Jahre oder jünger sind. Für bis zu fünf Jahre alte Traktoren steht das Level Select, alle älteren bekommen Select 5+. Mit Premium sind Originalersatzteile bzw. die etwas günstigere Hausmarke „Alternatives by John Deere“ oder Austauscherteile inbegriffen, für die Select-Level stellt der Händler eine Liste der empfohlenen Ersatzteile bereit. Für die so zertifizierten Traktoren ist ab Frühjahr 2024 zudem die bisher nur für Neumaschinen verfügbare Gewährleistungsverlängerung PowerGard zu haben. Voraussetzung dafür ist ein gebuchter Wartungsplan. Der reguläre PowerGard-Vertrag deckt alle kraftübertragenden Komponenten ab, sprich Motor, Getriebe, Lenkung und Bremsen sowie den Rahmen. Mit dem Plus-Paket sind zusätzlich auch Motorperipherie, Elektrik, Hydraulik und die Kabine abgedeckt. Je nach Nutzungsgrad der gebrauchten Maschine beim neuen Besitzer sind verschiedene Optionen wählbar. Die Obergrenze für PowerGard zieht John Deere bei einem Alter von acht Jahren oder 8.000 Betriebsstunden.



redtrac@dlv.de

Fotos: Alexander Brockmann (1), Tobias Meyer