

TREKKER

JOHN DEERE SIEGT IM VERGLEICHSTEST



FÜR PROFIS
UND LIEBHABER

AUSGABE 420
SEPTEMBER 2023

TESTED BY:

TREKKER

koneviesti

TRAKTOR
TECH

BEDRE gardsdrift

Sieben Schlepper der 300-PS-Klasse, darunter vier Vorserienmodelle, kamen für einen ausführlichen Vergleichstest nach Dänemark. Dort haben wir sie ausgiebig gemessen und getestet. John Deere gewinnt, dicht gefolgt von Claas, New Holland und Valtra. Lesen und erfahren Sie alles über diese Königsklasse.

DEERE GEWINNT DEN KAMPF DER GIGANTEN TOP 4 KOPF AN KOPF

Hinweis: Dieser Beitrag wurde für John Deere erheblich gekürzt. Der Originalbeitrag ist 14 Seiten länger und unter www.trekkeronline.nl abrufbar

Autoren: Magnus Sørli & Magnus Mo Opsahl (Bedre Gardsdrift), John Christensen (Traktortech), Tapio Vesterinen & Eemeli Linna (KoneViesti) und Bas van Hattum & Bob Karsten
(Trekker) Fotos: Mark Pasveer, John Christensen Deutsche Übersetzung: trans-agrar



Bei allen Herstellern hatten wir einen Schlepper mit einer Motorleistung von 275 bis 290 PS (ohne Boost), mit stufenlosem Getriebe und Maximalausstattung angefragt. Folgende sieben Schlepper fuhren dann auf dem Testgelände in Dänemark vor:

CLAAS AXION 870



Die Axion 800er von Claas sind im Prinzip schon über 12 Jahre im Markt. Dass der Schlepper in diesem Test so gut abschneidet, zeigt, dass Claas von Anfang auf das richtige Konzept setzte. Der Axion 870 macht einen soliden und wertigen Eindruck.

DEUTZ-FAHR 8280



Deutz-Fahr stellte den ganz neuen 8280 TTV 2020 vor. Er bietet ein neues Getriebe von SDF für 60 km/h, neue Details sowie technologische Ad-ons für den bekannten Deutz-Motor mit 6,1 l. Bei der Kabine wurde schon etwas länger nicht mehr weiterentwickelt.

JOHN DEERE 6R 250



Der John Deere 6R 250 sieht kompakt aus. Obwohl er der leichteste im Test war, passt er von der Motorleistung gut in die Gruppe. Das Modell wurde 2017 vorgestellt und seitdem immer wieder aktualisiert. Das jüngste Update sieht ein Touchscreen-Radio mit Apple CarPlay vor.

MASSEY FERGUSON 8S.285



Massey Ferguson machte mit der Einführung der 8S-Serie im Jahr 2021 zweifelsohne den größten Fortschritt: hatte der Vorgänger vielleicht eine kleine Kabine, hat der neue 8S gleich die größte. Damit kann er punkten. Doch um einen Test wie diesen zu gewinnen, bedarf es mehr.

MCCORMICK X8.631



Die X8-Baureihe von McCormick sieht riesig aus: hohe Räder, hohe Motorhaube und hohe Kabine. Was die Leistung angeht, passt er aber (einigermaßen) in die Gruppe. Die beste Beschreibung für diesen Schlepper lautet: groß, vielleicht etwas klobig, aber auch frisch und funktionell.

NEW HOLLAND T7.300



Äußerlich unterscheidet sich der neue T7.300 vielleicht nicht groß von seinen T7 Brüdern, die wir seit Jahren kennen. Aber in der Kabine sieht alles anders aus. Die gesamte Kabine ist modern und schön, und leise ... Der brandneue (2022) New Holland bietet einige Alleinstellungsmerkmale.

VALTRA Q285



Im Jahr 2022 stellte der finnische Hersteller Valtra die neue Q-Serie vor. Diese kombiniert nun einen bekannten Agco Power Motor mit einem stufenlosen Getriebe aus Marktobendorf. Alles in der Kabine ist Valtra und vertraut. Das Gleiche gilt für das Erscheinungsbild.

In der Motorklasse von 280 bis 300 PS gab in den letzten Jahren die meisten Neuerungen. Hier haben wir es mit der Königsklasse im Traktorenbau zu tun: jeder Schlepper hat ein stufenloses Getriebe, die luxuriöseste Kabinenausstattung, das umfangreichste Terminal, die beste Bedienung und bestes GPS. Das macht diese Klasse in den Benelux-Ländern so beliebt. Die Schlepper taugen sowohl für Transport- als auch schwere Feldarbeiten und sind trotzdem ziemlich wendig. Von den sieben Testkandidaten sind fünf relativ neu auf dem Markt: Massey Ferguson 8S.285 (2021), New Holland T7.300 (2022), Valtra Q285 (2022), Deutz-Fahr 8280 (2020) und John Deere 6R 250 in überarbeiteter Version (2023). Außerdem waren zwei Modelle am Start, die schon länger im Markt sind: der Claas Axion 870 und der McCormick X8.631. Ein wichtiger Akteur in diesem Markt fehlt: der Fendt 728 Vario. Obwohl Fendt die Teilnahme zugesagt und wir den Test sogar einmal verschoben hatten, sagte der Hersteller letztlich doch ab, weil er kein Vorserienmodell zum Test schicken wollte. Denn ein Serienmodell war im Frühjahr 2023 noch nicht verfügbar.



SO HABEN WIR BEWERTET

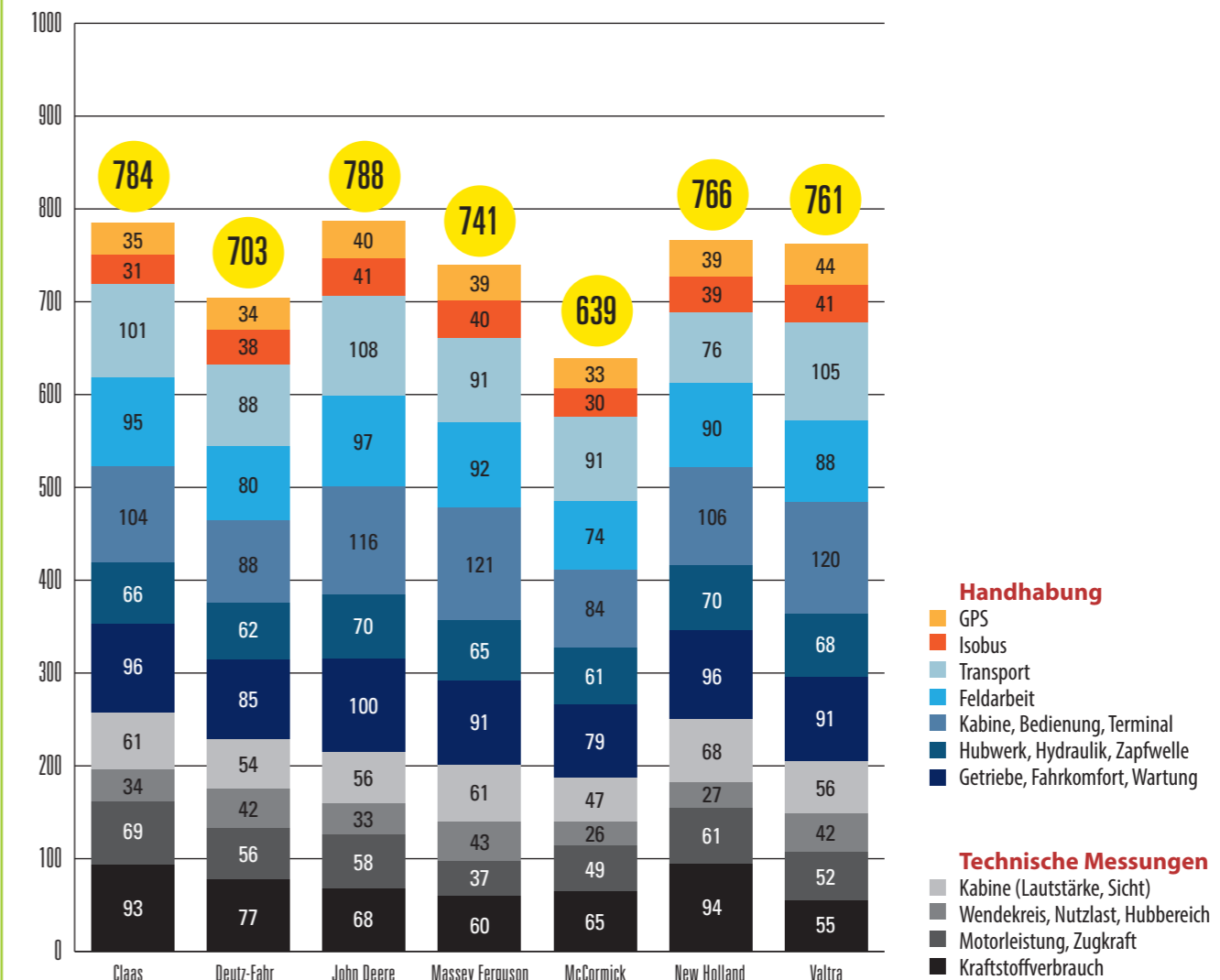
Die Gesamtpunktzahl wird aus zwei Teilbereichen ermittelt. Aus dem Bereich Technik mit Messwerten wie Dieserverbrauch oder Hubhöhe. Aus dem Bereich praktische Handhabung, wo neun Testfahrer auf Bewertungsbögen Aspekte wie Scheibenwischer, Fahreigenschaften sowie Ein- und Ausstieg beurteilten. Jeder Schlepper konnte bis zu 1000 Punkte erreichen, 300 davon im Bereich Technik, 600 im

Bereich praktische Handhabung sowie weitere 100 Punkte für GPS und Isobus. Im Bereich Praxis lassen sich mehr Punkte erzielen, weil die praktischen Aspekte einen größeren Einfluss auf die Arbeitszufriedenheit des Fahrers haben. Zu beachten ist auch, dass die Zahlen in dieser Tabelle gerundet sind. Daher ergibt sich bei der Aufaddierung aller Punkte bei einigen Marken eine Differenz von einem Punkt.

Die Top 4 liegen Kopf an Kopf

Der John Deere 6R 250 gewinnt diesen Vergleichstest mit 788 von insgesamt 1000 Punkten. Nur vier Punkte dahinter (-0,5 %) liegt der Claas Axion 870, dicht gefolgt von New Holland T7.300 mit 766 Punkten (-2,8 %) und Valtra Q285 mit 761 Punkten (-3,4 %). Es folgen der Massey Ferguson mit 741 Punkten, der Deutz-Fahr 8280 mit 703 Punkten und der McCormick X8.631 mit 639 Punkten.

Testergebnis



Fazit: Die vier Erstplatzierten liegen sehr dicht beieinander. Das zeigt, wie wenig sich die modernen Schlepper geben. Einerseits. Andererseits, dass unterschiedliche Schlepper bei unterschiedlichen Tests oder Aufgaben unterschiedlich abschneiden. Zum Beispiel ist John Deere im Bereich praktische Handhabung der beste Schlepper und Claas im Bereich Technik. Siehe dazu die Grafik auf Seite 15.

Zuerst der Antriebsstrang

Die Motorleistung wurde doppelt getestet: stationär am Prüfstand und praktisch beim Ziehen eines schweren Radladers mit Zugkraftsensoren zwischen Schlepper und Lader. Der spezifische Kraftstoffverbrauch wurde mit einer separaten Kraftstoffuhr gemessen. Hier wurde (erneut) deutlich, dass die FPT-Motoren (besonders Claas und New Holland) relativ sparsam und die Agco Power-Motoren (Valtra und MF) eher durstiger als der Durchschnitt sind.

Schalten oder nicht schalten

Alle sieben Testkandidaten hatten jeweils ein anderes Getriebe. Das von Claas, John Deere und McCormick basiert auf dem ZF-Konzept mit vier automatischen Schaltgruppen. Ein 100-prozentig mechanisches Getriebe hat den Vorteil, dass es zwischen 0 und 50 km/h vier "Sweet Spots" hat, wo 100% der Leistung mechanisch übertragen werden. New Holland setzt auf ein CNH-Getriebe mit ebenfalls vier mechanischen und automatisch geschalteten Gruppen.

Im Deutz-Fahr 8280 findet sich das neue und zusammen mit Claas Industrietechnik entwickelte Getriebe mit zwei mechanischen und automatisch geschalteten Gruppen sowie rein hydrostatischer Rückwärtsfahrt (wie das Agco CVT). MF und Valtra setzen auf ein Getriebe aus Marktoberdorf, das (teilweise) von Fendt Schleppern bekannt ist. Bei diesem Getriebe muss man zum Wechsel zwischen Feld- und Straßengruppe



manuell schalten (und langsam fahren). Bei Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Gruppe wird die Motorkraft rein mechanisch übertragen. Das könnte erklären, warum bei Massey Ferguson und Valtra bei Transport und Zugmessung die Verbrauchswerte am höchsten waren.

Hydraulikfunktionen

Für alle Schlepper gibt es (optional) eine große

Hydraulikpumpe. Pumpleistung sollte also kein Thema sein. Gut beim Valtra Q285 ist, dass er dank intuitiver Bildschirmbedienung sehr einfach zu programmieren ist. Der McCormick ist in seinen Funktionen etwas eingeschränkter und die Programmierung der Ventile ist etwas komplizierter. Die höchste Punktzahl im Bereich Hydraulik erzielt John Deere. Das liegt an der Anzahl der Einstellmöglichkeiten (Zeit, Menge, usw.), der Lage der

Anschlüsse (fast alle auf der linken Seite) und daran, dass man drei Ventile über den Fahrhebel steuern kann. Andererseits: die Hydraulikregler liegen auf der Armlehne verstreut und es gibt nicht genug für die direkte Ansteuerung aller Ventile. Erwähnenswert: bei New Holland haben die Regler farbige LED's, die ihre Farbe ändern, wenn man ein anderes Ventil zuweist. Außerdem sind die Leuchten im Dunkeln eine sehr schöne Sache.

MF mit bester Kabine

In der idealen Kabine kann man ein- und aussteigen, ohne die Hände zu benutzen. Sie bietet ein tolles Raumgefühl und genug Platz, um den Sitz komplett zur Seite zu drehen. Die Rundumsicht ist Spitzenklasse, die Klimaanlage ist schön leise und die Bedienelemente und Anzeigen sind klar und eindeutig. Diesem Ideal kommt der MF am nächsten und damit wird er zum Sieger in dieser Kategorie. Valtra kommt ebenfalls nah dran, hier fehlen aber das Raumgefühl und die perfekte Sicht nach vorn. Außerdem bietet die MF-Kabine einen großen Beifahrersitz und viel Platz für Werkzeuge und Kühlboxen. Auch wenn sie bei anderen Punkten nicht so perfekt abschneidet – wer diese

	Rundenzeit insgesamt	Dieserverbrauch	Gesamtgewicht
Claas	21 min 46 sec	10,1 l	31.180 kg
Deutz-Fahr	22 min 38 sec	10,1 l	31.040 kg
John Deere	22 min 19 sec	9,7 l	30.315 kg
Massey Ferguson	23 min 32 sec	11,8 l	30.760 kg
McCormick	22 min 29 sec	10,3 l	31.895 kg
New Holland	21 min 45 sec	9,8 l	30.740 kg
Valtra	22 min 22 sec	11,3 l	30.500 kg

TRANSPORT: NEW HOLLAND IST DER SCHNELLSTE

Die Tabelle oben zeigt die Messergebnisse des Transporttests. Dazu wurde eine 14,3 km lange Teststrecke mehrmals abgefahren, jeweils mit einem Krampe Kipper mit 20,5 t im Schlepptau. Dabei verbrauchte der John Deere durchschnittlich 9,7 l Diesel, der New Holland mit 9,8 l nur sehr wenig mehr. Massey Ferguson und Valtra liegen mit 11,8 l bzw. 11,3 l im oberen Bereich. New Holland legt die Strecke am schnellsten zurück, gefolgt von Claas. Der Massey Ferguson war am langsamsten. Ähnlich verhält es sich bei steiler Bergauffahrt: Der MF braucht dafür 88 Sekunden (und ist damit am langsamsten), während John Deere und Claas mit 79,7 bzw. 80 Sekunden am schnellsten sind.



Während des Transporttests haben wir die Motor- und Getriebeeinstellungen so weit wie möglich auf Automatikbetrieb gesetzt. Der Reifendruck wurde gemäß den Reifendrucktabellen der Reifenhersteller eingestellt.

Kabine einmal erlebt hat, kann sich nur schwer umgewöhnen. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die ideale Kabine die Innenausstattung und den Fahrhebel von John Deere hätte, Einstieg, Platz und Sicht nach vorn (mit Scheibenwischer) von MF, Geräuscharmheit und Bildschirmkontrast von New Holland, das intuitive Terminal, die Armlehne und das solide, stabile Lenkrad von Valtra sowie das leise Belüftungssystem, die Kabinenfederung und die Ablagemöglichkeiten von Claas. Dies zeigt, dass es in Punkto Kabine bei allen Herstellern noch Luft nach oben gibt.

Deere und Valtra mit bestem Terminal

Alle Hersteller tendieren dazu, möglichst viele Funktionen in den Terminal zu packen bei möglichst einfacher Bedienung. Valtra und John Deere haben hier die beste Arbeit geleistet. Die Menüführung ist bei beiden Bildschirmen hervorragend – sehr intuitiv. Beide Terminal sind auch die Besten in Punkto Hochfahren, Berührungsempfindlichkeit und Einstellmöglichkeiten. John Deere belegt zusammen mit Valtra Platz 1. Direkt nach unserem Test wurde bei John Deere



John Deere 6R 250 zieht den bremsenden Radlader. Laut Messung bringt der John Deere 80 % der angebenen Motorleistung (ohne Boost) auf die Räder. Das ist nur etwas mehr als der Durchschnitt.

aber das Gen4-Display durch das G5Plus-Display abgelöst. Der nunmehr „alte“ Gen4-Monitor funktioniert immer noch gut, aber die Grafik machte im Vergleich zu den überarbeiteten Bildschirmen der Konkurrenz einen etwas veralteten Eindruck. Das neue und größere G5-Display hat die gleiche Menüstruktur, aber mit verbesserter Grafik und besserem Prozessor. Die Kopfzeilenverwaltung

DIE NEW HOLLAND KABINE IST BESONDERS LEISE

Die Geräuschpegel sind unten aufgeführt. Unsere Messungen zeigen, dass vor allem New Holland weiß, wie man eine Kabine richtig isoliert. Auf der Straße haben wir 65,5 dB(A) und auf dem Feld 63,9 dB(A) gemessen, also durchschnittlich 65,7 dB(A).

Alle drei Messwerte sind Rekord in diesem Test und entsprechen auch dem subjektiven Empfinden der Testfahrer. Im Vergleich dazu ist der Durchschnittswert bei Valtra mit 71,4 dB(A) am höchsten.

Es ist logisch, dass ein Traktor beim Straßen-transport lauter ist als bei Feldarbeit. Was in der Tat auf Valtra, New Holland, John Deere und Deutz-Fahr zutrifft. Aber bei Claas, MF und McCormick ist es genau umgekehrt.

	Claas	Deutz-Fahr	John Deere	Massey Ferguson	McCormick	New Holland	Valtra
Bei 7,5 km/h (in dB(A))	67	67,3	66,8	68,2	71,4	63,9	70,3
Bei Höchstgeschwindigkeit (in dB(A))	66,7	70,1	67,5	66,8	69,9	65,5	72,4

funktioniert sehr gut, ist aber in den Funktionen relativ eingeschränkt. Das Touchscreen-Radio ist erstklassig, verfügt über Apple CarPlay und zeigt Spotify-Wiedergabelisten und Called ID's an.

Super Vollautomatik

Kommen wir zur Feldarbeit. Neun Fahrer haben mit jedem Traktor viele Stunden geackert und dabei diverse aufgesattelte Pflüge, Grubber und Scheibeneggen eingesetzt. Dabei lag das Augenmerk auf Bedienkomfort und feinfühligere Geräte-regelung. Fazit: John Deere gewinnt in diesem Bereich wegen der guten Sicht auf das Gerät, der vielen Programmiermöglichkeiten für die diversen Funktionen und der feinfühligeren Dosierung von Hubwerk und Hydraulik. Besonders bei den großen Pflügen fiel auf, dass der John Deere vorn am leichtesten war. Was ihn auszeichnet, ist das absolut tadellose Zusammenspiel von Motor und Getriebe im Full-Auto-Modus. Damit kann der Fahrer den Pflug abbauen, den Kipper anhängen und losfahren – und alle Einstellungen werden vollauto-matisch geändert.

Straßentransport mit Kipper

Schlepper werden häufig für Transportarbeiten eingesetzt. Auf der Straße zählen eine leise Kabine, ein sparsames Getriebe und hervorragendes Handling. Um das zu testen, sind wir mit einem Krampe Kipper mit 20,5 t eine 14,3 km lange Teststrecke in sehr hügeligem Gelände abgefahren. Zwei Fahrer haben diesen Test durchgeführt. Nach 400 km können wir nur einen Favoriten nennen: den John Deere. Der 6R 250 mag nicht immer die höchste Punktzahl in allen Kategorien erreichen, kommt aber in allen Kategorien auf hohe Punktzahlen. Er bietet eine der leisesten Kabinen, hervorragende Fahreigenschaften und viel Komfort. Und was besonders auffällt ist die



Der Fahrhebel des John Deere bietet die meisten Funktionen, was aber auch etwas überfordernd sein kann. Alle Tasten sind individuell belegbar. Einige sind etwas schwer zu erreichen.

Qualität der Software. Unser Ziel war, die Automatik so weit wie möglich auszunutzen. Und in der Tat, der Full-Auto-Modus funktionierte in allen Situationen hervorragend. Auch die Rundenzeiten des John Deere sind überdurchschnittlich gut und der Dieselverbrauch liegt im niedrigen Bereich.

Die DNA des Siegers

Die sieben Spitzentraktoren wurden in Wunsch-ausstattung geliefert: Top-Terminals, GPS mit RTK-Signal, Teilbreitenschaltung, usw., Vorgewende-Management und beste Kabinenfederung sowie Fronthubwerk. Der durchschnittliche Bruttopreis in dieser Testgruppe liegt bei 335.700 Euro. Ohne die oben genannten Sonderausstattungen, also für die Grundausstattung, ist der durchschnittliche Listenpreis rund 60.000 Euro niedriger. Alles in allem verlangt Claas die höchsten Bruttopreise und Massey Ferguson die niedrigsten. Für uns hätte der ideale Traktor die Kabine und den Einstieg des MF 8S, die Handhabung und die intuitive Terminalbedienung von Valtra, Motor und Geräuschpegel von New Holland (und Claas), das GPS-System von Valtra (oder MF), die Wendigkeit

des Deutz-Fahr und die direkte Bedienung und Kabinenfederung von Claas. John Deere fehlt in dieser Liste. Das Einzige, was John Deere heraushebt, ist die ausgereifte Software und vielleicht die hochwertige Innenausstattung. Nichtsdestotrotz liefert dieser Schlepper in allen Punkten eine sehr solide Leistung. Darum ist John Deere der Testsieger: dieser Schlepper lässt Sie in keinem Punkt im Stich.

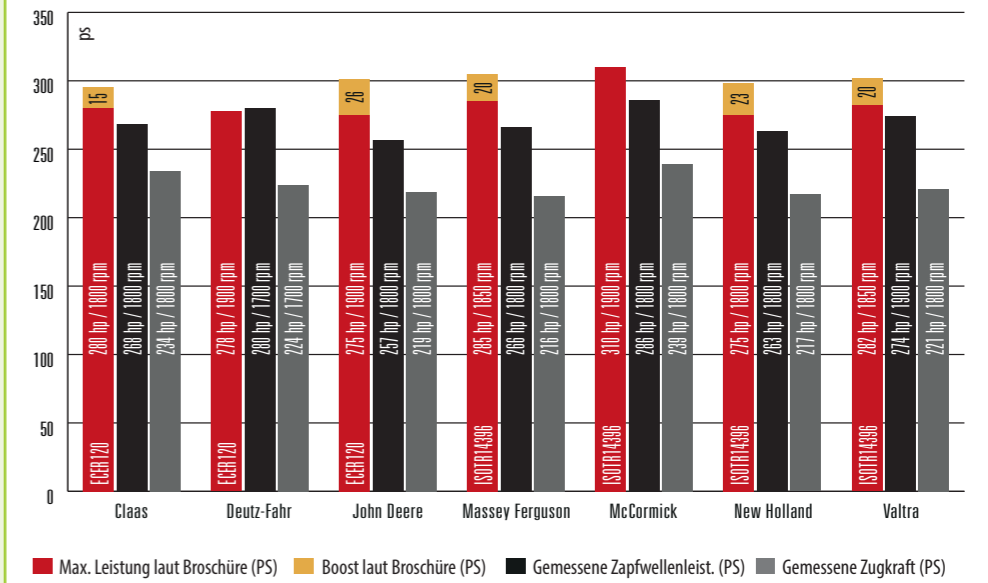


Wir hatten alle Hersteller gebeten, ein Frontgewicht von etwa 1000 kg mitzuliefern. Dieses wurde nur für die Feldarbeit angebaut, für Wiegen und Zugkraftmessung nicht.



ZUGKRAFT: CLAAS HAT GERINGSTE VERLUSTE

Motorleistung



In der Tabelle oben sind die diversen Messergebnisse gelistet. Wie erwähnt, wurden keine Punkte für die tatsächliche Motorleistung vergeben, wohl aber für die tatsächliche Motorleistung im Vergleich zu den Herstellerangaben. Hier fiel auf, dass Deutz-Fahr an der Zapfwelle mehr Leistung abgibt als im Prospekt

angegeben. Bei McCormick ist die Zapfwellenleistung am geringsten: 92 % der angegebenen Motorleistung kamen tatsächlich am Stummel an. Bei der Zugkraftmessung hat Claas die Nase vorn: 84 % der angegebenen Motorleistung kommen an den Rädern an, verglichen mit 76 % bei Massey Ferguson und 77 % bei McCormick.

SO WURDE GETESTET

Ein solcher Test beinhaltet mehr als nur ein paar Tage Traktorfahren. Er begann mit einer Produktschulung für alle Traktoren; anschließend absolvierten die Schlepper einen mehr als 14 km langen Transporttest mit einem beladenen Kipper. Hier musste jedes Gespann zwei Runden jeweils mit einem anderen Fahrer bewältigen. Dabei haben wir Verbrauch, Rundenzeiten und natürlich das Fahrverhalten beurteilt.

Mit Hilfe des finnischen Testinstituts Oy Testmill Ltd und eines 25 Tonnen schweren Radladers von Komatsu, den der dänische Importeur Scantruck bereitstellte, wurde die tatsächliche Zugkraft an den Rädern gemessen. Der Radlader brems, der Traktor zieht. Zwischen beiden Maschinen wurde ein Sensor zur Messung der Zugkraft bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten installiert. Die Zapfwellenleistung wurde vom dänischen Unternehmen Landbrugets Traktoraafprøvning und der spezifische Dieselverbrauch mit einem Dynamo-



meter und externen Messgeräten gemessen. Danach folgten diverse Messungen: Stufenhöhen, Kabinenabmessungen, Wendekreise bis hin zu einer echten „Sichtprüfung“, bei dem wir die Schlepper im Dunkeln aufreichten. Und natürlich haben wir viele Stunden mit den Schlepper geackert.

Dazu wurde jedem Testfahrer ein Gerät zugewiesen, vom Pflug über Grubber bis Sämaschine, und dieser Fahrer testete dann dieses Gerät an jedem einzelnen Schlepper. Während der Feldarbeit wurden Kabine, Geräuschbelastung, Bedienung und andere Aspekte bewertet.

JEDERMANNNS FREUND GEWINNT DEN TEST



John Deere ist der Testsieger. Nicht, weil er beim Verbrauch, beim Geräuschpegel oder bei der Nutzlast die höchste Punktzahl erreicht, sondern weil der 6R in allen Kategorien sowohl im praktischen Einsatz als auch bei Kabine, Bedienung und Komfort punktet.

TECHNISCHE DATEN

- Motor: PowerTech PSS, 6,8 l, 6 Zylinder
- Abgasstufe: Stufe V (SCR, DOC, DPF)
- Getriebe: AutoPowr (ZF)
- Motorleistung (inkl. Boost): 301 PS
- Bruttogewicht: 9500 kg
- Radstand: 290 cm
- Standardpreis: 293.531€
- Bruttopreis für Testversion: 320.760€
- Gebaut in: Deutschland



Das Kabineninnere macht einen wertigen Eindruck, vor allem wegen der Materialauswahl. Ansonsten ist der Innenraum geräumig, übersichtlich und alles an der richtigen Stelle. Für einen bequemen Einstieg muss man allerdings den Beifahrersitz klappen.

Nothing runs like a Deere. So lautet der historische Slogan der grün-gelben Marke. Mit diesen Worten lässt sich der 6R 250 vielleicht tatsächlich am besten beschreiben. Schließlich überzeugt er vor allem durch sein gutes Handling und seine hervorragende Software. Zudem ist der Schlepper in der Testversion, also in Wunschausstattung, 15.000 € günstiger als der Durchschnitt.

Antrieb, Fahrverhalten, Wartung (4.2/5)

Dieses Modell ist mit einem Motor von John Deere mit 6,8 l und zwei Turboladern ausgestattet. Zwar fällt die Leistungskurve oberhalb von 1900 U/min schnell ab, doch in der Praxis wird der Motor im niedrigeren Drehzahlbereich eingesetzt. Und dort liefert er eine ziemlich konstante Leistung. Von allen Testkandidaten bietet der John Deere den größten Boost (40 PS). Der spezifische Verbrauch gehört auf dem Prüfstand zu den höchsten, im Praxistest zu den niedrigsten. Unser vorichtiges Fazit: Der Deere-Motor ist nicht

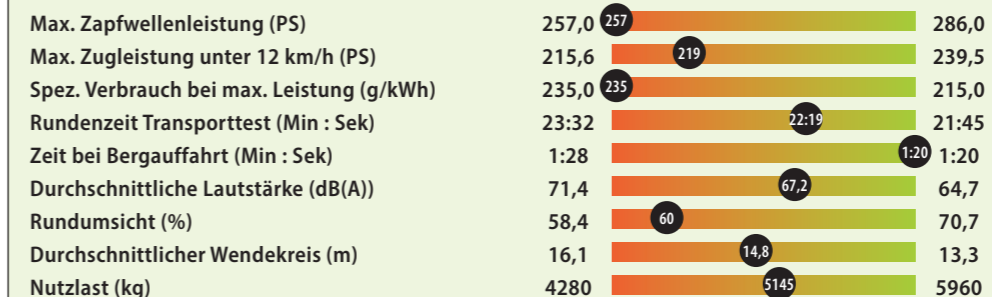
LEISTUNG IM TESTVERGLEICH



Der Fahrhebel ist ergonomisch und bietet mit Abstand die meisten erweiterten Funktionen, sowohl bei den Bewegungen als auch bei Belegung den Tasten. Hier braucht man etwas Einweisung und Übung.

unbedingt sparsam, aber das sparsame AutoPowr Getriebe und die hinterlegte ausgereifte Softwaresteuerung machen das wieder wett. Und man sollte nicht vergessen, dass der John Deere der leichteste ist. Das ZF-Getriebe hat vier Gruppen und eine moderne Automatik. Diese kann man auf Full-Auto stellen und dann wird alles einschließlich Grenzlasterregelung automatisch gesteuert. Cleveres Detail: Wenn man den Fahrhebel ganz nach vorne schiebt, beschleunigt der 6R auf Höchstgeschwindigkeit. Für die Wartung gibt es eine kleine Klappe, hinter der sich der Ölhahn befindet. Der

MESSERGEBNISSE



Werkzeugkasten ist schön groß, sitzt aber rechts und ist nicht staubdicht. Die Kühler haben das für John Deere typische Ausziehgitter. John Deere ist führend Bereich Online-Dienste. So kann man zum Beispiel Software-Updates herunterladen und installieren.

Hubwerk, Hydraulik, Zapfwelle (3.9/5)

Wenn man den Fahrhebel nach links zieht, und damit eine Fahrtrichtung wählt, gelangt man in einen „Kriechgang“ für den Geräteanbau. Aber dann sollte so ein „Kriechgang“ auch wieder nicht nötig sein. Gut: Vier der fünf Hydraulikanlüsse befinden sich auf der linken Seite. Gefallen haben uns auch die Hydraulikeinstellungen, auch wenn die Aktivierung etwas dauert. Auf den Fahrhebel kann man alle möglichen Funktionen legen, z.B. drei Ventile. Die Zapfwellendrehzahl wird über den Terminal gewählt.

Kabine, Bedienelemente, Terminal (3.9/5)

Beim Einstieg in die Kabine betritt man eine wertige Welt mit Premiumgefühl. Der Ledersitz sorgt für ein schickes Ambiente. Dadurch ist der Sitz aber etwas rutschig. Die meisten Kabinenelemente sind bei John Deere genau richtig platziert. Das Lenkrad lässt sich gerade hoch genug verstellen, die Armlehne hat perfekte Abmessungen und auch das Terminal ist gut platziert.

Der CommandPro-Fahrhebel ist in diesem Test der beste bezüglich Anzahl der erweiterten Funktionen. Nebenbei bemerkt, ist er nicht der ergonomischste, denn der Daumen kommt nicht problemlos an alle Tasten. Beim Stauraum könnte John Deere noch etwas nachbessern. Die Lüftung ist gut, ist aber nicht so leise wie bei New Holland und Claas. Die Scheibenwischer sind groß und solide. Kritikpunkt: für bequemen Ein- und Ausstieg muss man den Beifahrersitz klappen, und die Stufen sind ziemlich steil.

Kurz nach unserem Test kündigte John Deere neue updates an, die mit einem neueren

PLUS

- Premium-Feeling in der Kabine
- Favorit im Bereich Feld- und Transportarbeit
- Perfekte Software und Werkseinstellungen
- Erweiterte GPS- und Ferndiagnose-Funktionen

- Terminal mit vielen Tasteneingaben
- Vorgewende-Management kann nicht rechtzeitig auslösen
- Wenderadius könnte besser sein
- Relativ leichter Vorderwagen

MIN

G5Plus-Bildschirm ausgestattet sind. Wir haben noch den alten Bildschirm getestet, der immer noch zu den besten gehört, obwohl die Grafikleistung hinter der Konkurrenz zurückbleibt. Unserer Meinung nach zeichnet sich der Bildschirm durch eine einfache, Windows-ähnliche Menüstruktur, eine gute Bildschirmempfindlichkeit und zügiges Hochfahren aus. Andererseits sind wegen der vielen Menüebenen und Eingabebestätigungen viele Tastendrucke nötig. Zwei Bildschirme sind in der Kabine möglich. Eine übersichtliche All-in-One-Ansicht für GPS und Isobus zu erstellen, ist uns nicht gelungen.

Feldarbeit (4/5)

Der Schlepper ist leise, und der bequeme Sitz lässt sich stufenlos von links nach ganz rechts drehen, so dass man einen guten Überblick hat. Die Armlehne ist bequem und die Bedienelemente sprechen sehr direkt an, so dass sich das Gerät gut regeln lässt. Und noch mal Hut ab für die fantastische Motor-Getriebe-Steuerung. Vor allem bei den schweren Pflügen merkt man, dass der John Deere vorne eindeutig am leichtesten ist.

Transport (4.5/5)

Vorsicht beim Betätigen des Bremspedals. Es ist sehr scharf eingestellt und gewöhnungsbedürftig. Die Straßenlage ist hervorragend. In diesem Bereich kann nur Valtra mit John Deere mithalten. Auch das Getriebe reagiert sofort auf Laständerungen (bergauf / bergab). Auch die Federung ist hervorragend.



JOHN DEERE

BEREIT FÜR DIE ZUKUNFT

NOTHING RUNS LIKE A DEERE

AUTOTRAC™

**KOSTENLOSE
NUTZUNG DES
OPERATIONS CENTER**

DOKUMENTATION

**JDLINK™
KONNEKTIVITÄT**

**VARIABLE MEN-
GENSTEUERUNG**

**VOLLE ISOBUS-
KOMPATIBILITÄT
GEMÄSS AEF**

DATA SYNC

**TEILBREITENSCHAL-
TUNG (BIS ZU
255 TEILBREITEN)**

**1-CLICK-GO-
AUTOSSETUP**

MEHR ALS NUR EIN TRAKTOR

Mit dem G5^{plus} CommandCenter™, dem StarFire™ 7000- oder dem integrierten StarFire™ 7000-Empfänger und JDLINK™ Konnektivität sind unsere Großtraktoren mit allem ausgestattet, was Sie für einen schnellen und unkomplizierten Einstieg in die Präzisionslandwirtschaft benötigen. Nutzen Sie außerdem das kostenlose John Deere Operations Center™ und die Tür zur Zukunft der Landwirtschaft steht Ihnen weit offen.