



Der 6M ist als kompakter
Alleskönner auf dem
Milchviehbetrieb im
täglichen Einsatz. Fotos:
Velderman, Rülfiing

John Deere 6120M

Treuer Knecht

Der 6120M mit schräger Haube und 120 PS Nennleistung ist ein echter Frontladerspezialist. Aber bei unserem Langzeittest musste der kleine Knecht nicht nur laden, sondern auch richtig rackern.

GUT ZU WISSEN

Seit drei Jahren verrichtet der 6120M zahlreiche Aufgaben im Alltag auf dem Milchviehbetrieb.

Bis auf eine Hydraulikpumpe ist das Reparaturtagebuch des Schleppers sehr überschaubar.

Gelobt werden Motor, Getriebe und Abmessungen, kritisiert der kleine Tank und die Anzahl der möglicher Steuergeräte.



In etwas mehr als drei Jahren hat der 6120M auf unserem Testbetrieb 4657 h gerackert. Währenddessen musste der 6M nicht nur den Futtermischwagen füllen. Auch vor Anbaugeräten, die alles andere als leichte Kost darstellen, hat er sich behauptet. Dazu zählt z. B. auch eine Triple-Mähkombination von Kuhn mit einem 3-m-Frontgerät und insgesamt 8,70 m Arbeitsbreite.

In puncto Leistung ist der Besitzer bestens zufrieden. Der Motor ist spritzig und leise zugleich. Auch die anderen vier Schlepper auf dem Hof des Milchviehhalters sind in der Vierzylinder-Liga unterwegs: „In dieser Sache bleiben wir uns treu“, begründet er seine Strategie (Kasten: Praktikerurteil).

Es ist also nur logisch, dass der 6R 150 mittlerweile schon auf der Bestellliste steht.

Der John Deere-Motor im 6120M mit 4,5 l Hubraum besticht durch ruhigen Lauf und schnelle Leistungsentfaltung. Dass die Drosselklappe am Turbo undicht war und Pfeifgeräusche verursachte, hat der Händler bei der Reparatur der Hydraulikpumpe (3 182 h) auf Kulanz behoben.

Viel Leistung, knappe Kühlung

Bei schweren Zug- und Zapfwellenarbeiten saugt der kleine Hirsch durchaus 30 l/h aus dem Tank. So kritisiert der Besitzer nicht den Verbrauch, aber die Tankgröße. Dieser

profi LANGZEITTEST

4 6 5 7, 5 h



Die Kühler sind vierlagig hintereinander eingebaut. Der Zugang ist eng, ein Feingitter fehlt.



Die Schwinge ist bei 4 350 h gebrochen, Quicke zeigte sich kulant.

fasst nur 175 l, optional wären 205 l möglich gewesen. So ist vor der Triplekombination tagsüber mindestens ein Tankstopp nötig – auch beim AdBlue-Tank mit 19 l Inhalt. Im Teillastbereich verbraucht der wendige Hirsch kaum AdBlue. Die Abgasnachbehandlung erfolgt wie bei John Deere üblich mit einem Dieseloxydationscatalysator (DOC), einem Dieselpartikelfilter (DPF) und dem SCR-Katalysator. Hier sorgte

ein Sensor zum Prüfen der AdBlue-Qualität nach 566 h für einen ersten unplanmäßigen Werkstattbesuch.

Weil der Schlepper auf dem Betrieb richtig rangenommen wird, wundert es nur wenig, dass die Kühlleistung der kompakten Einheit unter der schrägen Haube bei der Arbeit mit dem Frontmäherwerk an Grenzen stößt. Gerade bei hohen Außentemperaturen muss die Fahrweise im Sommer der

Kühlleistung angepasst sein, damit alles im grünen Bereich bleibt. Der Tribut der schrägen Haube ist zudem, dass die Zugänglichkeit knapp bemessen ist. Die vier Kühlerpakete können nicht auseinandergeklappt werden, und das sonst positive und leicht entnehmbare Feingitter fehlt ebenfalls. Hier wäre der optionale Umkehrlüfter, den John Deere ab Werk anbietet, sicher eine sinnvolle Option gewesen.

Apropos Haube: Bei etwa 2850 h hatte man mit der Greifschaukel etwas sportlich Maissilage aus der 6 m hohen Miete entnommen. Ein großer Brocken Silage landete auf der Kunststoffhaube, leichte Risse sind noch zu erkennen und in keiner Weise dem Hersteller anzukreiden. Nicht der Silage geschuldet, aber dennoch nicht haltbar: die Typenbezeichnung an der Haube. Unübertroffen ist natürlich die Sicht des Fahrers nach vorne auf die Schwinge samt Anbaugerät.

PRAKTIKERURTEIL

Zuverlässig und kompakt

Der 6120M läuft bei Christoph Rülfig im Münsterland. Der Betrieb hält 250 Kühe plus die weibliche und männliche Nachzucht und betreibt Futterbau auf 150 ha Fläche. „Wir erledigen den Großteil der Außenarbeiten selbst, nur einen Feldhäcksler haben wir nicht“, beschreibt der 45-jährige Landwirt seine Betriebskonstellation.

„Wir haben uns seinerzeit für den 6M entschieden, weil wir einen Laderspezialisten suchten. Einen Teleskopradlader hatten wir ebenfalls im Angebot, allerdings schien uns die Auslastung zu gering.“

Mit dem 6M erledigen wir viele zusätzliche Aufgaben neben der reinen Ladetätigkeit. Das erhöht die Auslastung und senkt die Kosten, selbst wenn die Schwinge schon einmal getauscht werden musste“, ist Rülfig überzeugt. Auf die Frage nach den vier Zylindern: „Es



Christoph Rülfig:

„Ein Radlader hätte auf unserem Betrieb zu wenig Arbeit.“

gibt eine Art Vierzylindermafia auf unserem Betrieb“, scherzt der Betriebsleiter. „Meine Aushilfen und Angestellten sind ebenso überzeugt wie ich selbst. Daher wird der nächste Schlepper ein 6R 150. Leistungsentfaltung und Dieserverbrauch stehen den Sechsendern in nichts nach. Und ich brauche sehr wendige Traktoren auf meinem Betrieb“, begründet Rülfig seine Entscheidung.

Stufenlos = problemlos

Beim Getriebe entschied sich der Landwirt vor drei Jahren für das stufenlose Auto-Powr Getriebe mit maximal 40 km/h. Das ZF-Eccom mit vier Fahrbereichen überzeugt in der Praxis: Die Dosierbarkeit, der Fahrkomfort, der schnelle Richtungswechsel und die Motor-Getriebe-Abstimmung stellen den Kunden voll zufrieden. Auch die Bedienung mit „Zauberstab“ und Drehrad ist leicht verständlich – selbst für Aushilfsfahrer.

Getriebe- und Hydrauliköl sind eine Einheit. Der rechtzeitige Ölwechsel (53 l alle 1500 h) ist dem Betriebsleiter daher wich-

REPARATURTAGEBUCH

0 0 5 6 6 , 0 STUNDEN

Sensor für AdBlue Qualität defekt
(Garantie)

0 1 3 4 2 , 0 STUNDEN

Kabelbruch Sitzkompressor (Garantie)

0 3 1 8 2 , 0 STUNDEN

Pfeifende Geräusche unter Last,
Drosselklappe undicht (Kulanz)

0 3 1 8 2 , 0 STUNDEN

Hydraulikpumpe defekt (Kulanz)

0 4 5 0 0 , 0 STUNDEN

Bewegliche Kotflügel mit Nachrüstsatz
erneuert (945 Euro).

tig, zumal verschiedene Geräte gekoppelt werden, die diverse Ölrückstände mit in das System bringen könnten.

Viel Öl, zu wenig Anschlüsse

Als Frontladerschlepper (Quicke Q5M) hat man beim Kauf direkt auf die große Verstellpumpe mit 115 l/min gesetzt. Damit hat

der 6M ausreichend Ölleistung für schnelle Ladespiele. Nach 3 182 h blieb plötzlich der Hydraulikdruck der Axialkolbenpumpe aus. Hersteller und Händler zeigen sich kulant bei der 3750 Euro teuren Reparatur. Die neue Pumpe verrichtet seitdem zuverlässig ihren Dienst.

Nicht zuletzt wegen des hydraulischen Oberlenkers wurden die lediglich drei elektrischen Steuergeräte im Heck schon mal knapp. Drei zusätzliche Steuergeräte hinten hat man von den Zwischenachssteuergeräten und vom Fronthubwerk über T-Stücke nach hinten verlegt – das müssen die Fahrer natürlich kennen. Bisher hat es bei der Verschlauchung noch keine Probleme gegeben, obwohl das Schlauchpaket eng und nicht reibungsfrei liegt. Dank Zusatztank reicht mit 32 l die entnehmbare Ölmenge für den 16-t-Muldenkipper aus.

Weil die Frontladerschwinge zwischen den anderen Schleppern auf dem Betrieb (John Deere 6125 R, John Deere 6330) hin und



Mit sechs Pfosten bleibt der Aufstieg schmal.



Die Kabine bietet zwar nicht viel Platz, aber die Verarbeitung ist top und alle Bedienelemente sitzen am richtigen Fleck. Ein Kabelbruch am Sitz wurde auf Garantie repariert.



Drei Zwischenachssteuerg r te stehen auch hinten zur Verfügung. Bunte Kapfen gibt es für die  lkupplungen unterhalb der Anschlüsse für die serienmäßigen Steuerg r te.

Die Kotfl gelhalter wurden nach 4500 h getauscht.



her getauscht wird, sind die Betriebsstunden der Schwinge noch höher. Für die Silageverteilung im Silo und die spätere Entnahme ist die 2,20 m breite Greifschaukel täglich im Einsatz. Die hohe Auslastung und die Hebelkr fte ließen die Schwinge am unteren Drehpunkt bei 4 350 h brechen. Bei Quicke zeigte man sich kulant und empfahl die nächstgrößere Schwinge Q6M, die jetzt die kleinere Schwinge entlastet.

Trotz des hohen Frontladeranteils gab es mit der Vorderachse samt Federung bisher überhaupt keine Probleme. Dass der erste Satz Reifen (540/65 R 24) vorne verschlissen ist, ist nachvollziehbar. Hinten hat eine

sich lösende Halterung des Zwillingsrades ein Loch in den Pneu gebohrt (4 300 h). Daher hat man ebenfalls auf neue Reifen (600/65 R 38) gesetzt.

Die mechanische Kabinenfederung erhält in Verbindung mit der weichen Vorderachsfederung sehr gute Bewertungen. So ist der

Fahrkomfort bei Transportarbeiten auch mit nur 2,40 m Radstand überhaupt kein Problem. Auf eigene Faust hat man bei 4500 h die beweglichen Kotfl gelhalter vorne ausgetauscht. Der Nachrüstsatz schlug mit 945 Euro zu Buche.

Beim Hubwerk machen wir es kurz: Mit den optional größeren Hubzylindern und 4,3 t Hubkraft bleibt kaum ein passendes Gerät stehen, und auch die Hubgeometrie gef llt. Zu eng ist es für die automatischen Seitenstabilisatoren auf der rechten Seite. Hier ragt der Zusatz ltank bis in die Felge und macht damit diese Ausstattung aus Platzgründen nicht möglich.

DATENKOMPASS

MOTOR

88 kW/120 PS nach ECE-R120;
107 kW/145 PS mit Boost;
wassergekühlter Vierzylinder
JD PowerTech EWL mit 4,5 l
Hubraum;
175 l Diesel- und 19 l AdBlue-Tank

GETRIEBE

Stufenloses AutoPowr-Getriebe, vier automatisch wechselnde Fahrbereiche; 0,03 bis 40 km/h; lastschaltbare Wendeschaltung; Zapfwelle 540/540E/1 000 min⁻¹; Frontzapfwelle 1 000 min⁻¹, elektrohydraulisch geschaltet

HYDRAULIK

Axialkolbenpumpe mit 115 l/min (Serie: Zahnradpumpe mit 80 l/min) 3 Ventile mit Zeit und Mengensteuerung, 32 l Öl entnehmbar

HUBWERK

Kat. II/III mit Unterlenker Regelung; mechanische Seitenstabilisatoren, Sauter-Frontkraftheber

FAHRWERK/BEREIFUNG

600/65 R 38 hinten, 540/65 R/24 vorne; 10 450 kg zul. Gesamtgewicht

Herstellerangaben

Beim Fronthubwerk entschied man sich aus optischen Gründen für den Zulieferer Sauter. Hier gibt es auch in puncto Hubkraft keine Kritik. Die Frontzapfwelle wird hydraulisch geschaltet, ein bei der Montage der Frontzapfwelle vorausschauend als Ersatzteil platzierter Keilriemen wurde



Weil der Zusatzöltank installiert ist, bleibt kein Platz für den automatischen Seitenstabilisator auf der rechten Seite.

leider von der Motorhaube „zerscheuert“. Aber auch nach 4600 h ist Riemen Nummer eins noch am Werk.

Kleine, aber schöne Kabine

Als kompakter Schlepper ist die Kabine des 6M in dieser Leistungsklasse sicher kein Raumwunder. Und der Aufstieg in die Sechs-Pfostenkabine ist eng. Aber sitzt man einmal auf dem Fahrersitz, ist alles

an seinem Platz, und die Kabine ist schön leise. Ein Kabelbruch am Sitzkompressor sorgte für ein tiefergelegtes Fahrgefühl nach 1342 h.

Die Command-Armlehne in der „Premiumversion“ gefällt gut, und auch der Frontladerhebel sitzt wirklich perfekt. An die Kontaktwippe am Joystick hat sich der Landwirt genauso gewöhnt wie an die Wendeschaltung am Frontladerjoystick.

Hier ist die Ergonomie heutiger Bedienhebel bei John Deere mit Wippe jedoch deutlich besser.

Ein 4640 Terminal wurde nachträglich für das Lenksystem SF1 nachgerüstet. Damit sind auch Schläge speicherbar und nicht nur die AB-Linie wie im serienmäßigen Eckpfostendisply. Dieses wiederum zeigt die wichtigsten Infos für den Schlepper an. Nur wenn es in die Feineinstellungen geht, ist das Format zu klein. Die Programmierung der Vorgewendeautomatik entfällt

WARTUNGSKOSTEN

TEILE FÜR 500-H-INSPEKTION

Öle und Filter | 690 €

TEILE FÜR 1500-H-INSPEKTION

Öle und Filter | 1488 €

Kosten inklusive Mehrwertsteuer,
ohne Arbeitskosten.

EINSATZSPIEGEL



Transport: Mit dem Frontlader und Tief-lader sammelt der Betrieb die nötige Strohmenge im Jahr ein.



Transport: Gülletransport zum Feld mit dem TAV 26-Zubringer von Kotte, der 26 m³ fasst.



Transport: Mit der Krampe Mulde TWK 16 transportiert der 6M diverse Schüttgüter und übernimmt Häckseltransporte.



Düngung mit einem ZA-Düngerstreuer von Amazone.



Gülleausbringung mit 14 m³ großem Briiri-Tandem-Vakuumfasswagen. Nachgerüstet ist ein 15 m breiter Schleppschuhverteiler von Bomech.



Bodenbearbeitung: Fünffurchiger Lemken VariOpal 7 sowie ein 3-m-Flügelschargrubber von Kotte.



Aussaat: Bestellkombination aus Front-packer (Kotte), Kreislegge (Lemken) und mechanischer Drille (Amazone).



Grünland: Kuhn-Triplekombination GMD 8730; Kuhn-Mittelschwader GA 9531; Kuhn-Seitenschwader GA8030.

aber größtenteils, weil der 6 M optional mit iTec-Basic ausgerüstet ist. Hiermit lassen sich über die Hubwerkstellung nur Allrad, Differenzial und Zapfwelle zu- und abschalten. Wer mehr Befehle einprogrammieren möchte, der bestellt den 6R. Bestnoten erhält der kleine Hirsch für seine LED-Leuchten. Auch wenn die Kabine klein erscheint, bietet sie Platz genug für Scheinwerfer zur Rundumausleuchtung. Das helle Interieur in der Kabine gefällt den Anwendern genauso wie die gesamte Verarbeitung. Da kann man über einige Fett-

flecken am Radio schon hinwegsehen, zumal sich Kabinenboden und Armlehne sehr gut reinigen lassen. Eine herausquellende Gummidichtung an der Frontscheibe sowie das schwergängige Türschloss sind kleine Details, die in der Praxis nur wenig stören. Die Wartungskosten für den 6M liegen ohne Lohnkosten nur bei 1,91 Euro je Betriebsstunde inklusive Mehrwertsteuer. Seit dem Ablauf der Garantiezeit übernimmt der Landwirt die Öl- und Filterwechsel in Eigenregie.

Fazit

Der 6120M dient als treuer Mitarbeiter schon seit mehr als 4600 h auf dem Milchviehbetrieb. Die Eintragungen im Reparaturtagebuch halten sich bis auf die defekte Hydraulikpumpe im Rahmen. Der wendige Frontladerschlepper punktet mit dem Komfort der Großen. Die Kühlleistung bei Vollast und der zu kleine Tank werden allerdings kritisiert – aber hier bietet John Deere Lösungen.

Tobias Bensing