




Langzeittest John Deere 6250R:

Top Zuverlässigkeit, nur Kleinkram nervt

Mit den beiden großen 6R-Modellen ging John Deere 2017 an den Start (profi 1/2017). Wir haben einen 6250R (184 kW/250 PS) gut zwei Jahre und über 3200 Stunden lang begleitet: alles super, wenn nur die Kleinigkeiten nicht wären.



Über 3 200 Stunden in gut zwei Jahren hat der 6250R im Langzeittest absolviert. Fotos: Tovornik, Wilmer

GUT ZU WISSEN

Der 6250R läuft seit gut zwei Jahren und gut 3 200 h auf einem Lohnbetrieb, vor allem vor Güllefass, Maisdrille und Großpackenpresse.

Leistung und Verbrauch überzeugen genauso, wie Fahrkomfort und Zuverlässigkeit.

Im Reparaturtagebuch stehen – bis auf den defekten Viscolüfter – nur einige Kleinigkeiten.

Im Jahr 2017 wurde es höchste Zeit, dass John Deere mit einem leistungsstarken, aber leichten Schlepper in der 250-PS-Klasse kam. Gleiches gilt für die Einführung des CommandPro-Joysticks sowie die neue Fahrlogik, mit der die Mannheimer bei den Profis richtig punkten konnten.

Unser Testkandidat kam im Winter 2019/2020 auf einen Lohnbetrieb, um dort z.B. ein großes Tridem-Güllefass zu ziehen (Kasten „Einsatzspiegel“). Im Vergleich zum 7R überzeugte der große 6R den Kunden vor allem wegen der zu dem Zeitpunkt nur bei diesen Modellen verfügbaren CommandPro-Ausstattung. Doch dazu kommen wir später noch.

Schon beim Schleppertest (profi 6/2018) konnte sich der John Deere eigene Sechszylinder mit 6,8 l Hubraum in Sachen Leistung und Verbrauch sehen lassen. Einziger Schatten in der ansonsten ziemlich makellosen Reparatur-Bilanz des Triebwerkes ist der defekte Viscolüfter.

Defekter Viscolüfter

Kurz vor Ende des Tests bei 3 117 h war das Lager am Drehüberträger der elektronischen Regelung festgelaufen, und das Kabel riss ab. Dank des kompetenten Vertriebspartners

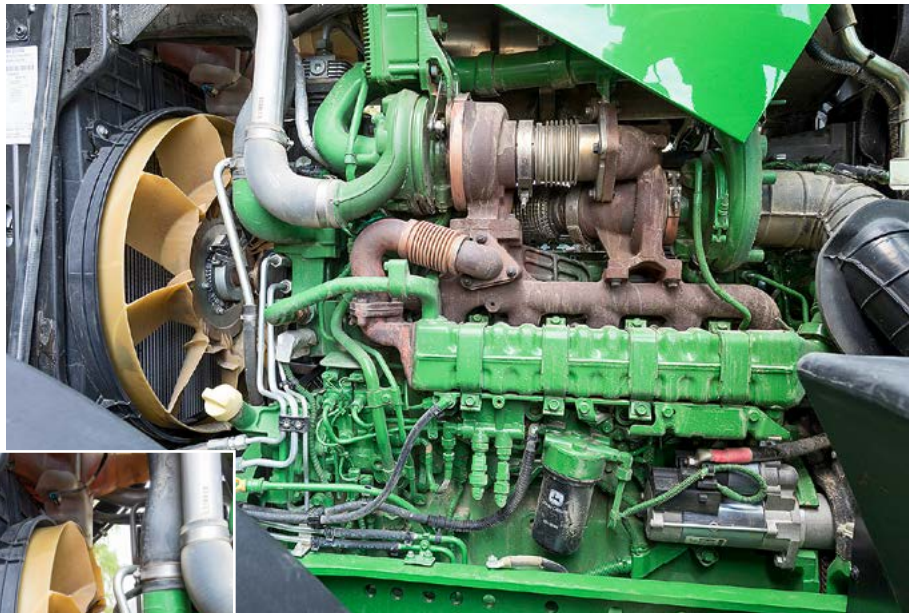
konnte die Maschine jedoch nach weniger als zwei Stunden das Maislegen fortsetzen. Der Kulanz-

antrag für die rund 1 200 Euro teure Reparatur läuft. Ansonsten können wir an dieser Stelle nur noch von dem abnehmbaren Seitengitter in der Motorhaube für die Ölkontrolle berichten. Wenn der Verschluss nicht absolut sauber verriegelt, fällt das Gitter heraus und wird beschädigt. Das war bei dem Testkandidaten nach gut 800 Betriebsstunden der Fall. Die gut 200 Euro Reparaturkosten wurden allerdings noch von der Gewährleistung gedeckt.

Keinerlei Ärger machten zum Beispiel die Abgastechnik mit DPF, DOC sowie SCR-Katalysator. Und auch die Ergebnisse der Verbrauchsmessungen aus dem Schleppertest bestätigten sich in der Praxis: Beim sogenannten „Diesel-Garantie-Programm“ von John Deere gab es auch für den 6250R knapp 300 Euro Prämie im ersten Jahr.

profi LANGZEITTEST

3 2 4 7, 1 h



Der Motor ist sparsam und stark, der Visco-Lüfter musste allerdings nach gut 3 100 h erneuert werden.

Im großen 6R setzt John Deere serienmäßig auf das stufenlose ZF-Getriebe Eccom 2.9 mit vier automatisch wechselnden Fahrbereichen. Dank der „CommandPRO“-Ausstattung für gerade einmal 1000 Euro Aufpreis loben die Fahrer das „Vario-Feeling“ mit dem aktiven Stillstand, den Tempomaten und der automatischen Parksperre.

Getriebe und Hydraulik

Hinzu kommt die gelungene Motor-Getriebe-Steuerung und – im Langzeittest am wichtigsten – keine einzige Reparatur am Triebwerk in gut 3200 Betriebsstunden.

Auch in Sachen Hubwerk und Hydraulik können wir uns bei diesem Testkandidaten kurzfassen: Die Hubkraft reicht für alle Geräte im Betrieb locker aus und die Hubwerksbedienung lässt bei den Fahrern keine Wünsche offen. Leider musste der Besitzer aber zum Ende des Tests feststellen, dass der linke Hubzylinder des Hubwerks „zu schwitzen“ beginnt. Hier muss sicher bald Hand angelegt werden.

Undicht war nach 2750 h auch der Kopf von einem Steuerventil im Heck. Ein neuer Dichterring konnte hier allerdings schnell Abhilfe schaffen. Ansonsten können die Ventile mit unter Druck kuppelbaren Anschlüssen sowie der dauerhaften und eindeutigen Markierung überzeugen. Genauso die Axialkolben-Ölpumpe, die bereits bei 1500 Touren 160 l/min fördert, konnte im Lohnunternehmer-Alltag allen Anforderungen gerecht werden.



Wenn das Gitter nicht richtig verriegelt ist, kann es verloren gehen. Auch die Scheuerstellen am Lack sind sehr unschön.

REPARATURTAGEBUCH

0 5 5 8 , 0 STUNDEN

Schlepperterminal ohne Funktion, Software-Update (125 Euro)

0 6 1 4 , 0 STUNDEN

Kabel vom Sitz eingeklemmt, Verkleidung gebrochen (510 Euro)

0 8 2 8 , 0 STUNDEN

Schraube der Kabinenfederung gebrochen (33 Euro)

0 8 3 7 , 0 STUNDEN

Gitter der Motorhaube lose (210 Euro)

0 8 8 8 , 0 STUNDEN

Korrektur der Breitenangabe in den Fahrzeugpapieren (239,71 Euro)

1 7 1 2 , 0 STUNDEN

Laufendes Software-Update

2 7 5 0 , 0 STUNDEN

Steuerventil abgedichtet (Eigenleistung)

3 1 1 7 , 0 STUNDEN

Viscolüfter festgelaufen, Einheit ersetzt; ca. 1200 Euro (abzüglich 1000 Euro Kulanz)

Preise in () = Gewährleistung

Kabine und Terminal

Kommen wir zur Kabine des 6R. In Sachen Komfort, Lautstärke und Platzangebot gibt es hier auch nach 3200 h wenig zu meckern. Es bleibt aber die Kritik an etlichen Kleinigkeiten: So war z. B. vorne das Wischfeld des oben angebrachten Scheibenwischers seinerzeit noch ziemlich klein, während der hintere Wischerarm bei geöffneter Scheibe Kratzer im Glas hinterlässt.

Das ist genauso ein Übel wie das teure Radio, dem immer mal wieder die Bluetooth-Verbindung zum Telefon verloren geht. Und wo wir gerade beim Thema Qualität sind: Auffällig ist z. B. wie ausgeblüht der Lack oder wie hakelig das Zündschloss des noch nicht einmal drei Jahre alten Schleppers bereits ist. Und auch an dem Joystick des CommandArm zeigen die ersten Tasten bereits Verschleiß im „Klick“-Mechanismus – das ist alles nicht sonderlich John Deere-like.

Andererseits bekommt der Joystick für die Handhabung und Funktionalität im Alltag von den Fahrern Bestnoten. Egal ob die Schlepperbedienung oder die Steuerung von ISO-Bus-Funktionalitäten – das passt alles. Das Gleiche gilt für das Touch-Bedienterminal, dessen Menü-Struktur seinesgleichen sucht. Da können wir den Ausfall der Anzeige nach 558 h (der mit einem Software-Update behoben war) verschmerzen.

Kleinigkeiten hier und da

Ebenfalls nur eine Kleinigkeit, aber dennoch lästig, war eine Reparatur wenig später: Da das Kabel vom Sitz eingeklemmt war, ließ sich dieser nicht aufpumpen. Beim seitlichen Drehen des Sitzes wurde dann zu allem Überflus auch noch die Kabinenverkleidung rechts durch den Tablet-Halter an der Armlehne beschädigt. Eine weitere Reparatur schon nach 829 h verursachte eine gebrochene Schraube in der Halterung der (sehr komfortablen!)

hydro-pneumatischen Kabinenfederung. Stichwort Federung: Die Funktion der Vorderachsfederung ist in Ordnung, wenn die Stickstoffblasen richtig vorgespannt sind. Hier war bei den regelmäßigen Inspektionen hin und wieder eine Kontrolle bzw. ein Nachfüllen nötig.

Fahrwerk und Lenkung

Womit wir schon beim Fahrwerk des 6R wären. In Sachen GPS-Lenkung ist John Deere ohne Frage führend, allerdings hat der Testkandidat immer mal wieder Schwierigkeiten mit der Aufzeichnung der Feldgrenzen: Schon wenige Heckensträucher oder einzelne Bäume bringen das System an seine Grenzen. Aktuell wurde deshalb der SF6000-Empfänger noch einmal getauscht, um der Ursache auf den Grund zu gehen. Die Reifengröße 800/70 R 38 hinten an der Testmaschine hat die maximal erlaubte Höhe, andere in dieser Klasse können hier mehr. Das gilt auch für das zulässige Gesamt-



Die großen Kühler sind wartungsfreundlich, die Stickstoffblasen der Federung müssen schon mal geprüft werden.



Kritik gibt es z. B. für das Radio und die Scheibenwischer, Lob für Platz, Komfort und Klimaanlage.



Joystick und Terminal suchen ihresgleichen in Sachen Logik und Bedienung. Leider kann der Tablet-Halter mit der Konsole kollidieren (unten).



gewicht mit maximal 15 t: Bei fast 10 t Leergewicht bleiben nur gut 5 t Nutzlast. Das ist z. B. für die (befüllte) Väderstad-Maisdrille zu wenig. Und auch bei 4 t auf der Kugel bleiben nur noch gut 1000 kg für Frontballast. Apropos Ballast: Man kann bei dem 6250R natürlich auch Radgewichte montieren. Allerdings passen aufgrund der neuen Grundplatten die vorhandenen Gewichte älterer Schlepper hier leider nicht.

EINSATZSPIEGEL

Gülleausbringung	Wienhoff PTW 28.000; ca. 650 h/Jahr
Maisbestellung	Väderstad Tempo 8 L; ca. 250 h/Jahr
Futter-/Strohbergung	Krone Big Pack 1270; ca. 200 h/Jahr
Silowalzen	Teleskopschild 4,50 m, ca. 250 h/Jahr

Wartungskosten

Den Anfang beim Thema Wartung macht eine Formalität: Die Breitenangabe in den Fahrzeugpapieren war ab Werk falsch und wurde im Rahmen eines „Product Improvement Program“ (PIP) bei 888 h geändert. Ansonsten gibt es an dieser Stelle z. B. in Sachen Zugänglichkeit der (schön großen) Kühler oder Schmiernippel nur Lob.

Und das gilt auch für den (abschließbaren!) Stauraum auf der rechten Seite, wo sogar eine Standard-Werkzeugkiste Platz findet. Nur staubdicht sollte das Fach sein. Und dann fehlt noch einen Luftanschluss in der Kabine (statt nur am Aufstieg).

DATENKOMPASS

MOTOR

184 kW/250 PS Nennleistung, 221 kW/300 PS Maximalleistung mit Boost; 6 Zylinder von DPS PowerTech mit 6,8 l Hubraum, CommonRail, elektr. geregelter Viscolüfter, SCR-Kat. 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, (optional 50 km/h bei 1630 min⁻¹), Zapfwelle mit 540E/1000/1000E (optional 540/540E/1000)

HUBWERK UND HYDRAULIK

Axialkolbenpumpe, 160 l/min bei (1500 min⁻¹); 5 + 2 Ventile (max. 6 + 3) mit Zeit- und Mengensteuerung, 10 400 daN Hubkraft hinten, 5 000 daN vorne

FAHRWERK/BEREIFUNG

Vorderachsfederung mit außen liegenden Zylindern, Bereifung 800/70 R 38 hinten sowie 600/70 R 30 vorne

ABMESSUNGEN, GEWICHTE

5,19 m lang, 2,55 m breit, 3,25 m hoch, 2,90 m Radstand, 9 300 kg Leergewicht, 15 t zulässiges Gesamtgewicht

Herstellerangaben

Die Ölwechselintervalle von 750 h für den Motor sowie 1500 h für Getriebe/Hydraulik kommen den Kosten für die Wartung sehr zugute (Kasten „Wartungskosten“). Insgesamt fallen nur 1,39 Euro pro Betriebsstunde für die Filter und Öle (ohne Arbeitskosten) an.

Alternativ gibt es auch Wartungsverträge, die auch Voraussetzung für den Abschluss einer „PowerGuard“-Versicherung für drei Jahre bzw. 3000 h sind. Für 0,99 Euro pro Betriebsstunde wäre man dann zwar auf der sicheren Seite gewesen, hätte aber zumindest in diesem Fall in Summe mehr bezahlt.

Fazit

Der John Deere 6250R hat im Langzeittest auf dem Lohnbetrieb nicht nur in Sachen Verbrauch und Leistung absolut überzeugt. Auch der Fahrkomfort und die Zuverlässigkeit – mit nur einem kurzen Ausfall in gut zwei Jahren – sind top.



Die Köpfe einer Steuereinheit wurden undicht und auch der linke Hubwerkszylinder fängt nach 3200 h an zu schwitzen. Die Kabinenfederung funktioniert super, hier war aber anfangs eine Schraube kaputt.



WARTUNGSKOSTEN

TEILE FÜR 100 H-INSPEKTION

Öle und Filter | 388 €

TEILE FÜR 750 H-INSPEKTION

Öle und Filter | 372 €

TEILE FÜR 1500 H-INSPEKTION

Öle und Filter | 999 €

Teile-Kosten für Wartung
je Betriebsstunde: 1,39 €/h*

*inkl. Mehrwertsteuer, ohne Arbeitskosten

Kritik gibt es für einige Kleinigkeiten, wie das Gitter der Motorhaube, das Kabel vom Sitz oder die Schraube der Kabinenfederung. Und wir bleiben am Ball, wie sich die frühen Verschleißerscheinungen z. B. an den Knöpfen des CommandPro-Joysticks entwickeln.

Hubert Wilmer