

John Deere 6R 185 AutoPowr

Sparsames Multitalent

Nach dem 150er kommt mit dem John Deere 6R 185 jetzt die Ergänzung mit sechs Zylindern und bis zu 234 PS Maximalleistung mit Boost im Test.

Mit kürzerem Radstand von 2,77 m und mehr Power soll der 6R 185 punkten. Im Test gab es Licht und Schatten.
Fotos: Tovornik, Wilmer



Sicherlich können wir viele Dinge in Sachen Kabine, Bedienung etc. aus dem Test vom 6R 150 wiederholen, da sie mehr oder weniger baugleich sind (profi 2/2023).

Deshalb fangen wir erst mal mit dem Motor des aktuellen Testkandidaten an. Statt vier Zylindern stecken unter der Haube sechs Zylinder von Deere Power Systems mit 6,8 l Hubraum. Und das Kürzel PVS in der Motorbezeichnung verrät, dass es sich hier

statt der zwei Turbos in Reihe (PSS) um einen Lader mit verstellbarer Geometrie der Leitschaufeln handelt. Nicht nur deshalb waren wir gespannt, wie sich das Kraftwerk auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG-Testzentrums bewährt.

Doch zuvor noch ein Satz zur Kühleranordnung unter der Haube: Anders als beim 6R 150 hat John Deere hier das Kühlerpaket auseinandergenommen: Der Ladeluftkühler ist bei den größeren 6R-Traktoren

nahezu waagrecht oberhalb der anderen Kühler angeordnet und wird von unten mit einem hydraulisch angetriebenen Lüfter mit Luft versorgt. Aufwändig, aber laut John Deere effektiv.

Fast 40 PS Boost

An der Zapfwellenbremse kamen bei Nenndrehzahl von den 136 kW Motorleistung (lt. Prospekt) nur 112,2 kW hinten am Stummel an. Gut, das da die Überleistung



GUT ZU WISSEN

Dank Boost kommt der 6R 185 auf 234 PS Maximalleistung.

Der Verbrauch, insbesondere auch beim Transport, ist niedrig.

257 637 € kostet der Testkandidat.

von 14 kW auf dem Papier mit 132 kW maximaler Zapfwellenleistung ein gutes Stück höher ausfällt. Außerdem kommt der Boost hinzu, der bei Zapfwellen- und Transportarbeiten genauso aktiv wird, wie bei der Abnahme von Hydraulikleistung.

Mit dem IPM (Intelligent Power Management) steigt die Motorleistung laut Prospekt auf 165 kW bei Nenndrehzahl und sogar 172 kW Maximalleistung. Davon konnte die DLG am Zapfwellenstummel

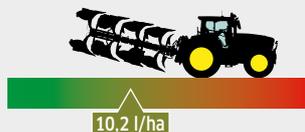
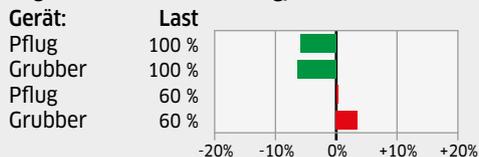
141,3 bzw. 149,4 kW wiederfinden – das ist in Ordnung. Mehr als in Ordnung ist der Dieselverbrauch: 261 g/kWh bei Nenndrehzahl und nur 236 g/kWh bei Maximalleistung (ohne Boost) sind sehr gut – vor allem, weil der Hirsch zusätzlich nur maximal 10 g/kWh AdBlue verbraucht, um die Abgasstufe V zu erfüllen.

Entsprechend positiv stellen sich auch die Ergebnisse der praxisnäheren Powermix-Ergebnisse dar: Sowohl bei schweren

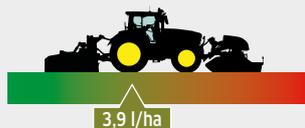
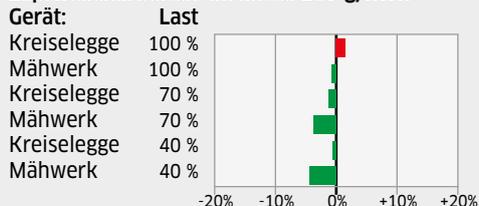
JOHN DEERE 6R 185 AUTOPOWR

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

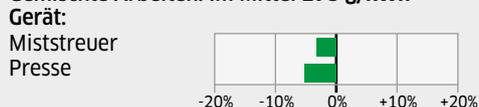
Zugarbeiten: Im Mittel 270 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 267 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 275 g/kWh



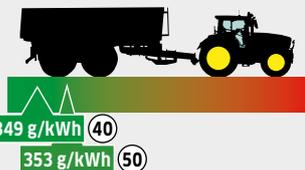
Powermix:

AdBlue: 3,0 %

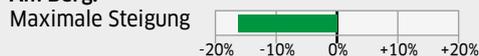


DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



Transportmix: AdBlue: 4,0 %

Bei den praxisnahen Powermix-Messungen lieferte der John Deere 6R 185 AutoPowr fast durchweg bessere Werte ab als das Mittel aller getesteten Traktoren. Vor allem beim Transport liegt der Verbrauch teils mehr als 20 % besser als im Durchschnitt. Insgesamt liegt der Powermix-Wert knapp 3 % besser als das Mittel.

Zugarbeiten als auch bei leichteren gemischten Arbeiten liegen die Verbrauchswerte alle besser als der Durchschnitt aller bisher getesteten Kandidaten. Noch besser wird es bei den Transportmessungen: Mit nur 349 g/kWh liegt der Verbrauch auf der Straße mehr als 16 % unter dem Durchschnitt – Bestwerte!

Aber der 6R 185 soll ja nicht nur auf der Straße Spaß machen, sondern auch auf dem Acker. Dementsprechend hat das DLG-Testzentrum auch die maximale Zugleistung gemessen. Und hier kamen (ohne Boost) 121,7 kW an den Rädern an – und das bei einem spezifischen Dieserverbrauch von nur 257 g/kWh. Da kommt man mit dem Dieselvorrat von 322 l zurecht, auch wenn andere in dieser Liga fast 100 l mehr mitnehmen können.

Immer stufenlos

Womit wir schon bei dem stufenlosen AutoPowr-Getriebe wären. Das ist bei dem Topmodell 6R 185 die einzig mögliche Ausstattung, während die kleineren Modelle auch mit den Schaltgetrieben AutoQuad (nur 6R 145 und 155) und Direct Drive (auch 6R 165) zu haben sind. Wir können jedem, der einen vielseitig einsetzbaren Schlepper haben möchte, nur das stufenlose AutoPowr empfehlen. Wir würden sogar so weit gehen, und auch für die CommandPro-Variante mit aktivem Stillstand, Tempomaten, Wendeschaltung rechts wie links etc. plädieren. Zumal dafür „nur“ gut 1800 Euro Aufpreis fällig sind.

Schwärmen können wir an dieser Stelle auch noch mal vom völlig problemlosen Wechsel zwischen Pedal- und Hebelmodus beim Fahren sowie der individuellen Funktions-Belegung der zahlreichen Tasten auf dem Multifunktionshebel. Nicht dazu passt, dass auch beim 6R 185 keine Vierfach-Zapfwelle lieferbar ist. Man muss sich hier beim Kauf entscheiden, welche Drehzahlkombination man möchte (540/540E/1000 oder 540E/1000/1000E)

Hubwerk ausgereizt

Ausgereizt sind in dieser Leistungsklasse in jedem Fall auch das Hubwerk und die Hydraulik. Die durchgehende Hubkraft von 4707 daN reicht trotz Anstiegs nach oben



Wie bei den Großen hat der 6R 185 den separaten Ladeluftkühler mit eigenem Lüfter. Der Verbrauch ist top!



Komfortabel und mit nur 69,1 dB(A) auch vorbildlich leise: die Kabine.

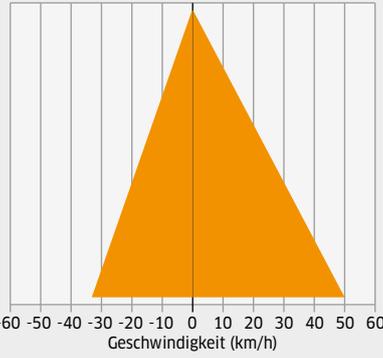


Lenkung, Sicht, Blinker und Pedalerie – hier passt alles.

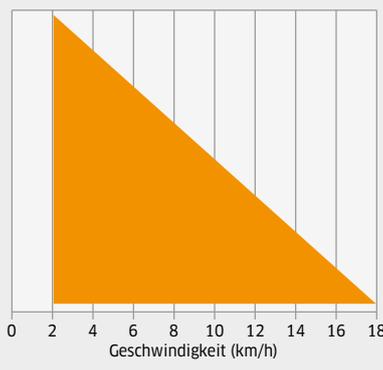
JD 6R 185 AP
 Das stufenlose AutoPowr mit CommandPro hat aktiven Stillstand sowie Wendeschaltung links und rechts.



Stufenlos vor und zurück



Stufenlos im Arbeitsbereich




Kommando-zentrale: A-Holm-Display, Terminals und Bedienarmlehne – auch hier gibt es wenig zu meckern.

hin kaum, um eine 4,4-t-Bestellkombination zu stemmen. Und auch mit der optionalen Ölpumpe ist bei 156,6 l/min Feierabend. Hier sollte John Deere auch die 194-l/min-Pumpe anbieten.

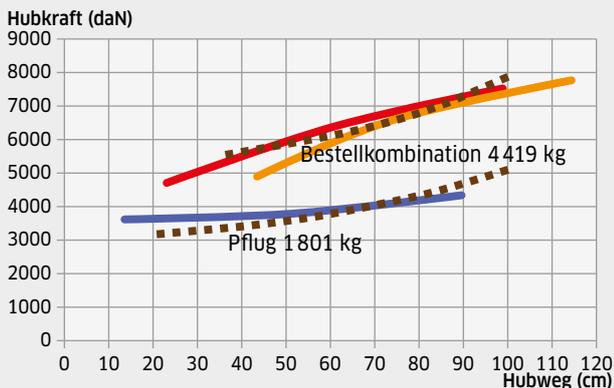
Ganz anders sieht die Bewertung aus, wenn es um die Einstellung, Speicherung und Bedienung von Hubwerk und Hydraulik geht. Hier ist nahezu alles vom Feinsten. „Nahezu“ deshalb, weil wir z. B. gerne das Ventil für die externe Bedienung frei zuordnen würden.

Schon bald wird John Deere unseren Wunsch nach einer Schnellverstellung für das Spreizmaß des Hubwerks zwischen Kat. II und III umsetzen, sie gehört ab November bei allen Sechszylindern zur Serienausstattung. Bereits jetzt vorbildlich gelöst sind der Halter und die Federentlastung des hydraulischen Oberlenkers.

Fahrerhaus vom Feinsten

Apropos Komfort: Wie schon beim 150er können wir in der Kabine einige Pluspunkte vergeben: angefangen beim Platzangebot über die Verarbeitung bis hin zum Lärmpegel von nur 69,1 dB(A). Auch die hydro-pneumatische Kabinenfederung bietet zusammen mit der gefederten Vorderachse einen exzellenten Fahrkomfort (wenn sie auch mit über 3000 Euro kein Schnäppchen ist). Zudem würden wir uns, z. B. beim Maisschieben mit einem Schild im Fronthubwerk, eine Möglichkeit zum Sperren der Achsfederung wünschen. Helfen kann man sich hier aber schon mit der Vorwahl der maximalen Dämpfung im Menü. Bereits verbaut war bei uns das neue DAB+-Radio mit dem 6,5-Zoll-Touchdisplay. Was noch fehlte, waren die neuen G5-Terminals, die es mit 10,1 bzw. 12,8 Zoll Diagonale

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Obwohl die Hubkraft nach oben hin ordentlich ansteigt, wird es mit einer 4,4 t schweren Bestellkombination nicht nur bei der Achslast knapp. Auch das Hubwerk ist hier am Ende.

- Hubstreben lang: durchgehend 4707 daN, Hubweg 75,8 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 4896 daN, Hubweg 70,9 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3618 daN, Hubweg 76,0 cm



Hubkraft und Hydraulik sind für die 200-PS-Klasse ausgereizt. Wen die langen Kotflügel stören, der kann kurze ordern. Die Ventilbedienung ist nicht frei programmierbar, wurde aber von Ventil III auf IV gewechselt.

gibt. Vor allem sollen sie aber 30 % schneller sein, was die aktuelle Zeit für das Hochfahren von mehr als zwei Minuten sicher reduziert. Gut, dass die Technik im Hintergrund 24 Stunden auf „Stand by“ bleibt und so auch bei längeren Pausen schon jetzt „im Nu“ wieder startklar ist. Deutlich besser startklar ist auch der (Frontlader-) Joystick: Dank neuer Software muss man ihn zum Aktivieren nicht mehr komplett umgreifen – prima!

Zu wenig Nutzlast

Kommen wir zum Fahrwerk des 6R 185. Mit seinen 2,77 m Radstand haben wir immerhin 13,75 m Wendekreis gemessen (VF600/60 R 30 mit 2,02 m Spur). Noch deutlich kritischer sehen wir aber das Thema Nutzlast: Der Testkandidat brachte 8375 kg Leergewicht auf die Waage, das ist okay. Allerdings hat er serienmäßig nur schmale 11750 kg zulässiges Gesamtgewicht, woraus sich lediglich 3375 kg Nutzlast errechnen. Das ist für einen Traktor in der 200-PS-Klasse mit all seinen möglichen Anbaugeräten in jedem Fall zu wenig. Umso unverständlicher, dass John Deere nicht wenigstens die mögliche Auflastung auf 13 t zulässiges Gesamtgewicht (bei 40 km/h; 12,5 t bei 50 km/h) grundsätzlich auf dem Typenschild vermerkt. Aktuell sind sicherlich viele Landwirte in dieser Ausstattung überladen unterwegs.



Fronthubwerk und Vorderachsfederung lassen kaum Wünsche offen.

Andererseits wollen wir an dieser Stelle aber auch z. B. das Lenksystem mit dem Starfire 7000 und all' seinen Möglichkeiten noch mal ausdrücklich loben – hier kann sich mancher Wettbewerber eine Scheibe abschneiden. Gleiches gilt auch für die Bremsen: Mit einer Verzögerung von 5,3 m/s² brennt hier nichts an.

Stolze Preise

Bleiben zum Schluss nur noch die Preise. In einer „fahrbaren“ Basisausstattung kostet der John Deere 6R 185 mindestens 199850 Euro – wie bereits erwähnt mit dem serienmäßigen stufenlosen Getriebe. Dann folgt noch eine lange Liste an Zusatzausstattungen: Angefangen bei fast 4700 Euro für den neuen Komfortsitz und fast 8000 Euro für die gefederte (und gebremste) Vorderachse bis hin zu gut

14000 Euro für die Bereifung, 11500 Euro für die Steuerventile (5 hinten + 3 vorne) und ebenfalls fast 11500 Euro für Fronthubwerk und Frontzapfwelle. Zusammen mit dem Lenksystem einschließlich Antenne mit SF1 und Freischaltungen (ca. 8000 Euro), der Druckluftanlage (4550 Euro) sowie weiteren Details kommt der Testschlepper auf einen Listenpreis von 257637 Euro, zuzüglich Mehrwertsteuer versteht sich.

Fazit

Wie schon der kleinere John Deere 6R 150 (profi 2/2023) überzeugt der Sechszylinder 6R 185 mit guten Leistungswerten, vor allem aber mit einem niedrigen Dieserverbrauch. Insbesondere auch auf der Straße kann der 6R 185 punkten. Das gilt auch für das stufenlose Getriebe, bei dem wir die Variante mit CommandPro-Bedienung vorziehen würden, wenn der Traktor vielseitig eingesetzt werden soll.

Dem gegenüber stehen Dinge, wie die zu niedrige Nutzlast, die ausgereizte Hubkraft oder die Ölpumpe mit maximal 155 l/min. Außerdem sind 13,75 m Wendekreis kein Vorzeigewert. Unterm Strich stehen für das sparsame Multitalent in der Testausstattung immerhin fast 260000 Euro in der Preisliste.

Hubert Wilmer

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

Nicht eine Zusammenfassung der Gesamtbewertung, sondern eine Aufzählung positiver und negativer Praxisdetails.

+ POSITIV

- + Scheibenwischer immer unten angelenkt
- + Terminalhalter ab Werk
- + Viele Elektroanschlüsse
- + LED-Fahr- und Fernlicht



Bequemer geht es kaum: der Beifahrersitz.



Die Siebe vor den Kühlern haben sich über Jahre bewährt.



Ab Werk gibt es alternativ den Umkehrlüfter von Häggle.

- NEGATIV

- Orangerhaut-Lackierung
- Dachabläufe auf die Frontscheibe
- Dieseltank auch optional maximal 322 l groß
- Sonnenblende zu schmal und durchscheinend



Ein Unterschied: Links die alten, rechts die neuen Spiegel!



Nach dem Öffnen muss man immer umgreifen.

Leider nur für liegende Flaschen: der aktive Kühlschrank.

PRAKTIKERURTEILE

Top Transportschlepper

Simon Rainer ist Lohnunternehmer in Haibach bei Straubing. Seit Herbst 22 läuft dort ein 6R 185, den ihm sein Händler, die Firma Thurnbauer empfohlen hat: „Vor allem beim Abtransport von Hackschnitzeln sind wir oft auf Waldwegen unterwegs, wo der 185er punkten kann, da er kompakt ist und trotzdem ordentlich Leistung hat.“ Mittlerweile hat der



Simon Rainer:

„Das Kühlfach könnte größer sein.“

Schlepper schon über 650 h gelaufen und soll auch noch vor einer Krone Big Pack 1270 VC zum Einsatz kommen, so dass der Unternehmer mit rund 2000 h/Jahr kalkuliert. „Wir haben von der neuen Generation auch schon einen 6R 250 und sind sehr zufrieden“, so Simon Rainer. Vor allem wegen des fehlenden Armaturenbretts sei die Sicht nach vorne besser. Wenn es um Kritik geht, nennt Rainer die Laufgeräusche der Vredestein-Reifen. Außerdem sei es bisher nicht gelungen, die Knöpfe des CommandPro-Joysticks bei Nutzung des externen ISO-Bus-Terminals der Großballenpresse mit Funktionen zu belegen.

Komfortabel, aber...

Timo Froning hat ein Lohnunternehmen im westfälischen Nottuln-Schapdetten. „Wegen seiner höheren Leistung haben wir nach mehreren 6R 155 im Winter den ersten 6R 185 bekommen, vor allem für unsere Güllebubringer, aber auch für andere Arbeiten



Timo Froning:

„Der Diesel reicht nicht für lange Tage.“

im Betrieb. Die Mehrleistung ist nicht so durchschlagend wie erhofft, aber Fahr- und Kabinenkomfort begeistern. Probleme haben wir an Waldrändern und Hecken mit dem RTK-Empfang der SF 6000-Antenne. Die kleinen Spiegel haben wir umgerüstet und für das zu niedrige zulässige Gesamtgewicht eine Auflastung bei unserem engagierten Händler beantragt.



Breite: 254 cm; Länge: 555 cm;
Höhe: 306 cm

JOHN DEERE 6R 185 AP

Technische Daten

MOTOR: 136 kW/185 PS (ECE-R 120) Nenn- und 172 kW/234 PS Max.-Leistung mit Boost; Sechszylinder JD Power Systems PowerTech PVS mit 6,8 l Hubraum, Stufe V mit DPF, DOC und SCR-Kat.; 280/322 l Diesel, 16 l AdBlue

GETRIEBE: Stufenloses AutoPowr, vier autom. wechselnde Fahrbereiche; 0,03 bis 50 km/h, lastschaltb. Wendeschaltung, CommandPro-Bedienung mit akt. Stillstand, Tempomaten

BREMSEN: Nasse Scheibenbremsen hinten, hydraul. betätigt, Allradzuschaltung, autom. Parkbremse, Druckluftanlage optional

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 174 Ah; 250 A Lichtmaschine; Anlasser 3,8 kW/5,2 PS

HUBWERK: Kat. IIIN; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

HYDRAULIK: Axialkolbenverstellpumpe mit 155 l/min (114 l/min Serie), 205 bar, maximal 5 + 3 + 1 Steuergerät mit Zeit- und Mengensteuerung, 39 bzw. 45 l Öl entnehmbar

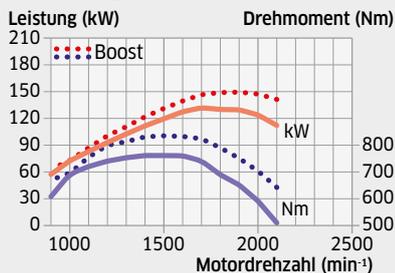
ZAPFWELLE: 540/540E/1000 U/min (opt. 1000E); 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet, Frontzapfwelle a. W.

ACHSEN UND FAHRWERK: Planeten- oder Steckachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung Trelleborg TM1060 VF600/60 R 30 vorne, VF710/60 R 42 hinten

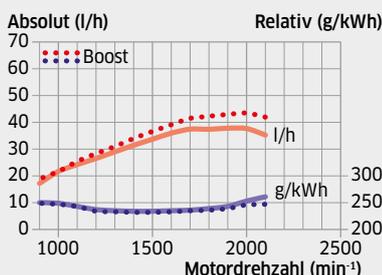
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 24 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 62 l (1 500 h); Kühlsystem 27 l

PREISE: Grundausrüstung 199 850 € (Preise ohne MwSt.); mit umfangreicher Zusatzausrüstung in Testversion 257 637 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG (ohne/mit Boost)
Max. bei 1700/1900 min⁻¹ 132,0/149,4 kW
Bei Nenndrehzahl 112,2/141,3 kW

DIESELVERBRAUCH (ohne/mit Boost)
Bei max. Leistung 236 + 9,4/239 + 8,2 g/kWh
Nenndrehzahl 261 + 7,4/247 + 10,0 g/kWh
Absolut Max./Nenndrehzahl 43,0/42,0 l/h

DREHMOMENT (ohne/mit Boost)
Maximal 761/835 Nm (1400/1500 min⁻¹)
Drehm.-Anst./Drehz.-Abfall 49/33//30/29 %
Anfahrmoment 136/108 %

GETRIEBE
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

HUBKRAFT HECK (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 4 707/6 392/7 524 daN
Hubweg u. Last 75,8 cm (23,0 bis 98,8 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 3 618/3 790/4 338 daN
Hubweg u. Last 76,0 cm (13,5 bis 89,5 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG
Betriebsdruck 204 bar
Maximale Menge 156,6 l/min
Leistung 44,3 kW (145,8 l/min, 182 bar)

ZUGLEISTUNG
Max. 121,7 kW bei 1700 min⁻¹ 257 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 104,0 kW 283 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen 69,1 dB(A)

ABBREMSUNG
Maximale mittlere Verzögerung 5,3 m/s²
Pedalkraft 34,1 daN

WENDEKREIS
Ohne Frontantrieb 13,75 m

TESTGEWICHT
Vorder-/Hinterachse 3 395/4 980 kg
Leer-/zul. Ges.-Gewicht 8 375/11 750 kg
Zul. Achslast v/h 5 580/8 270 kg
Nutzlast 3 375 kg
Leistungsgewicht 51 kg/kW

ABMESSUNGEN
Radstand 277 cm
Spurweite vorne/hinten 202/200 cm
Bodenfreiheit 50,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld (mit Boost)

ARBEITSBEREICHE	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1987	249	43,5
Sparzapfwelle 540E	100 %	1753	236	42,2
Normzapfwelle 1000	100 %	2000	246	43,5
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1657	234	39,8
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	262	35,6
Hohe Leistung	80 %	90 %	248	33,7
Transportarbeiten	40 %	90 %	303	20,6
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	253	17,2
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60 %	60 %	237	24,1

Testurteile

MOTOR
Leistungscharakteristik
Kraftstoffverbrauch
Zugleistung/Zapfwellenleistung
Sehr gute Leistungscharakteristik, niedriger Kraftstoffverbrauch, Zug- und Zapfwellenleistung Durchschnitt

GETRIEBE
Gangabstufung/Funktionen
Schaltbarkeit
Kupplung, Gas
Zapfwelle
Stufenloses Getriebe mit sehr guter Motor-Getriebe-Steuerung, Bedienung mit Command-Pro sehr gut, (nur) drei Zapfwelldrehzahlen

FAHRWERK
Lenkung
Allrad- und Differenzialsperre
Hand- und Fußbremse
Federung Vorderachse/Kabine
Gewicht und Nutzlast
Sehr gute Lenkbarkeit, etwas größerer Wendekreis, Leergewicht okay, aber wegen zu geringer Nutzlast abgewertet, sehr gute Fuß- und Parkbremse

HUBWERK/HYDRAULIK
Hubkraft und Hubweg
Bedienung
Leistung Hydraulik
Steuergeräte
Anschlüsse
Hubkraft und Hydraulikleistung für einen 200-PS-Schlepper ausgereizt; Bedienung und Steuergeräte dagegen vorbildlich

KABINE
Platzangebot und Komfort
Sicht
Heizung und Lüftung
Lautstärke
Elektrik
Verarbeitung
Wartung
Platz und Komfort genauso wie Lautstärke, Multifunktionsgriff und Anzeige-Terminal sehr gut

EIGNUNGSPROFIL					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					

PREIS **NIEDRIG** **HOCH**
k. A.
Im Schlepperkatalog 2022 keine Preisangabe
Bewertung:
 sehr gut, gut, durchschnittlich,
 unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.