

John Deere 6110RC Keuzemoment

Lichter, wendbaarder en goedkoper. De John Deere 6110RC kent wel een paar voordelen ten opzichte van de 6115M of 6105R. De keus van John Deere in de 115 pk-klasse is groot. Het prijsverschil klein.





5M, 6MC, 6RC, 6M, 6R

Zoek je een 85 kW (115 pk) John Deere? Dan is de keuze reuze. Vorig jaar vernieuwde de fabrikant een groot deel van zijn trekkerseries. De 5R-serie werd vervangen door de eenvoudige 5M en omvat vier trekkers van 55 tot 85 kW (75 tot 115 pk). Je kunt ook kiezen voor een 6MC of 6RC. Deze series bestaan elk uit drie trekkers met viercilindermotoren van 68 tot 85 kW (92 tot 115 pk). Uiterlijk zijn deze twee series identiek. Onder de motorkap zijn er echter verschillen. De MC is de eenvoudigste versie. De trekkers hebben een viertraps-powershiftbak en open centre-hydrauliek. De 6RC is luxer met de automatisch schakelende viertrapspowershifttransmissie, loadsense hydrauliek en TLS-voorasvering. De motoren van de 6RC serie zijn voorzien van elektronisch motormanagement met boost bij transport en aftakaswerk. Wil je een iets grotere (langere en zwaardere) trekker? Dan kom je uit bij de 6M, een serie van zes modellen van 86 tot 125 kW (117 tot 170 pk). Wil je veel meer? Dan is er de 6R-serie. Deze trekkers in de vermogensklasse van 85 tot 170 kW (116 tot 231 pk) hebben onder meer een CommandArm en beduidend meer elektronica.

Stel, je bent akkerbouwer met een groengeel hart en op zoek naar een wendbare trekker van 85 kW (115 pk) om kunstmest te strooien of een spuitmachine te trekken. Luxe is niet nodig maar de trekker moet flink kunnen presteren. De 5-serie van John Deere oogt te klein en kan te weinig. De 6R-serie daarentegen is een beetje te veel van het goede. Goed nieuws: er is nu de 6RC. Een serie van drie trekkers van maximaal 70 kW (95 pk) tot 87 kW (118 pk), die het

resultaat is van een kruising tussen de 6M-trekkers en de vorig jaar geïntroduceerde 5M-serie. Ze hebben de cabine van de 5-serie en het doorlopende stalen frame van de 6. En om maar meteen met de deur in huis te vallen, het resultaat mag er zijn. De trekker is compact en de 6110RC waarmee wij reden, oogt stoer. Hij staat dan ook op 600/65R38 rubber. De trekker heeft een wielbasis van 2,40 meter. De even sterke broer uit de 6M-serie, de 6115M, heeft een 18 cm langere wielbasis, net als de 115 pk sterke 6105R, overigens. De korte wielbasis maakt de draaicirkel van de 6110RC ook kleiner. Hoeveel konden we niet vergelijken en cijfers van de fabrikant ontbreken.

weg van de oude, succesvolle 6000-serie. Het interieur is zoals we van de Duits-Amerikaanse fabrikant gewend zijn: bruin, grijs en eenvoudig. Daar is weinig mis mee, al kan het allemaal wel iets degelijker. Het is nu eenmaal niet des John Deeres dat je bij verstellen van de uitstroomopeningen van de kachel het verstelmecanisme los in de hand hebt. In de cabine kun je twee thermosflessen kwijt. Er is een bakje voor een bril of telefoon, waarop je ook een optionele koffer kunt plaatsen. Het valt niet mee om een koelbox mee te nemen.

Net als zijn twee kleinere seriegenoten haalt de 6110RC zijn vermogen uit een viercilinder

Specificaties

Motor	4,5 l 4-cilinder DPS Power Tech
Max. vermogen zonder boost	82 kW (111 pk)
Max. vermogen met boost	87 kW (118 pk)
Nominaal vermogen	77 kW (105 pk)
Aantal versnellingen met kruip	24V/24A, 48V/48 A
Olie-opbrengst	80 l / optioneel 114 l
Aantal ventielen	4 DW
Max. hefvermogen aan kogels	5.600 kg
Aftakstoerentallen	540 / 540E / 1.000
Lengte	4,27 m
Wielbasis	2,40 m
Bodemvrijheid	42,5 cm
Prijs	91.448 euro
NB. vermogen bepaald volgens ECE-R24	

Leefruimte inleveren

Eigenlijk zijn de 6RC-trekkers, de iets eenvoudiger uitgeruste 6MC's maar ook de 5M, opvolgers van de 5R-serie die John Deere tot vorig jaar voerde. Zijn de 5M- en 6MC-trekkers voor melkveehouders, de 6RC doet het prima op akkerbouw- en vollegroentebedrijven. Als je tenminste niet al te veel luxe verlangt. Vergeleken met de 6115M moet je namelijk vooral leefruimte inleveren. De cabine op de 6RC komt namelijk regelrecht van de 5-serie. Die kent veel glas en een goed zicht rondom. De analoge toerenteller, dito snelheidsmeter en digitale display waarop je onder meer bewerkte hectares, tijd, aantal gedraaide uren maar ook de rijsnelheid, het brandstofverbruik of het toerental van de frontaftakas afleest, zijn in het dashboard te vinden. Dat dashboard heeft nog steeds veel

De cabine komt van de 5-serie



De cockpit

Het console van de 6110RC aan de rechterkant van de bestuurdersstoel. Met de versnellingspook [1] schakel je door de groepen. Met de knopje op de pook bedien je de koppeling en de powershift. Met drie hendels [2] bedien je drie mechanische dubbelwerkende hydraulische ventielen. [3] Het handgas. [4] De bediening van de hef. [5] De hendel voor het toerental van de aftakas. Het knopje ernaast schakelt de aftakas in. [6] Met een draaiknop bepaal je bij welk toerental de powershift overschakelt. [7] Deze draaiknop stelt het maximum motortoerental in. Een soort cruisecontrol dus. [8] De mengregeling van de hef. Met deze knop [9] schakel je het kopakkermanagement in. [10] Bediening van de achterruitenwisser



Nooduitgang

Kun je de cabine niet via de deuren verlaten, dan kan dat via het glazen dakluik. Je moet alleen de rode borgpennen verwijderen.



Geveerde vooras

Heeft de 6110RC vierwielaandrijving dan is een hydropneumatisch geveerde vooras leverbaar. De veerweg bedraagt 10 cm.



Automatisch schakelen

Op de versnellingspook vind je knopjes voor het op- en terugschakelen van de powershift, het automatisch schakelen en de koppeling.



^ Flinker hef

De driepuntshof van de 6110RC tilt volgens de fabrikant 5.600 kg. Dat komt 18 cm achter de kogels neer op 2.100 kg.

DPS-turbomotor. Om aan de Stage 3b-emissie-eisen te voldoen, spuit de commonrail de brandstof onder 2.000 bar in. Daarnaast is er uitlaatgasrecirculatie, een dieseloxydatiekatalysator en een dieselroetfilter. Geen AdBlue en dat noemt John Deere een voordeel. Je tankt immers alleen diesel. De turbo heeft een overdrukklep die bij hoge toerentallen opent, zodat een deel van het uitlaatgas meteen de uitlaat ingaat. Bij lage toerentallen is de klep dicht, zodat de cilinders maximaal gevuld worden. Het elektronische motormanagementsysteem zorgt ervoor dat bij aftakaswerk 7 kW (10 pk) meer vermogen beschikbaar is. Wanneer het vrijkomt is geen verrassing. Op de toerenteller licht dan namelijk een lampje op.

Eenvoudig onderhoud

Opvallend is het eenvoudige dagelijkse onderhoud. Je moet de voorwielen iets verdraaien, maar daarna is het reinigen van de koelelementen en het scharnierende scherm tussen de koelers een fluitje van een cent. Als je tussen het frame en het linkervoorwiel staat kun je meteen het oliepeil controleren, het brandstof-filter vervangen en olie bijvullen. Je hoeft jezelf dus niet tussen voorwiel en brandstoftank te manoeuvreren. Handig. Voor het reinigen van

Dagelijks onderhoud is verrassend eenvoudig



^ Liggende peilstok

Door een liggende peilstok kun je voor de trekker blijven staan om olie te peilen, olie bij te vullen en de koelers schoon te blazen.

het luchtfilter moet je overigens wel naar de rechterkant van de trekker verhuizen. Ook op de weg is de trekker een genot. De automatisch schakelende viertrapspowershift AutoQuad Plus Eco kent 24 versnellingen voor- en achteruit. Met kruip is dat 48 versnellingen. De minimumsnelheid is 190 m/h, de topsnelheid 42,9 km/h. Dat kun je bereiken bij 1.780 motortoeren. De vierwielaandrijving schakelt niet automatisch in of uit. De omkeer linksonder het stuur werkt prima, maar laat zich stug bedienen – per ongeluk schakelen tussen voor- en achteruit is er niet bij. De verhouding tussen voor- en achteruit-schakelen is in te stellen middels het digitale schermje en de knopjes op het dashboard. Ook het al dan niet geleidelijk overpakken van de powershifttrappen stel je daarmee in. Het schakelen tussen de groepen door het hark-schema gaat niet altijd even vlotjes, maar dat lijkt een kwestie van afstellen. Vooral als de trekker koud is, schakelt de bak stug. Op de versnellingspook zit een knopje voor de elektrohydraulische bediening van de koppeling. Daarnaast zijn er twee knopjes voor het op- en terugschakelen van de vier powershifttrappen. Druk je het 'auto'-knopje in, dan schakelt de transmissie automatisch. Het toerental waarbij de bak moet overschakelen stel je met een draaiknopje in. Schakel je door de groepen, dan kiest de bak er de juiste powershifttrap bij. De geveerde vooras, met zijn voor John Deere bekende kettinkjes, zorgt voor een prima rijcomfort. Een geveerde cabine is er niet, de richtingaanwijzer komt niet terug na de bocht en maakt behoorlijk kabaal.

Hefkracht

De loadsensing hydrauliek met axiale plunjerpomp kan via drie mechanisch bediende ventielen 114 liter olie leveren. Een 3 tons fronthef is, net als een frontaftakas, wel leverbaar. De driepunt tilt 5.600 kg. Dat is 1.600 kg meer dan de 6115M. Overigens is dat getal de maximale hefkracht, doorgaans blijft er nog 3.000 kg van over. Bij het zakken van de hef, schakelt het differentieel, de voorwielaandrijving en de aftakas in. Er zijn drie toerentallen beschikbaar voor de achteraftakas: 540, 540E en 1.000. Met een draaiknopje stel je het maximum motor-toerental in – handig bij aftakaswerk. De trekker weegt 5.000 kg. Dat is 210 kg minder dan de 6115M. Inclusief het optionele gps en isobus maakt dat de trekker prima geschikt voor verzorgingswerk. De 6110RC kost 91.448 euro. Opvallend: dat is 3.400 euro meer dan de 6115M. Wie alleen op prijs kiest, zal dus niet snel voor deze wendbare 6110RC kiezen. ◀