



Thuis voelen

John Deere 6150R

De 6150R koppelt 129 kW (175 pk) aan een doordachte cvt. Daarnaast is deze John Deere solide en comfortabel. Hij biedt bestuurders het gevoel thuis te zijn, op de juiste plek.

Tekst: Henk Beunk, foto's: Albert van der Horst

Het eerste dat opvalt bij de 6150R is de grote herkenbaarheid. Ruim vijf jaar geleden testten we de 6630 en toch voelt de 6150R als thuiskomen. Van de bediening van de hef, de hydrauliek en de cvt tot aan de kleur van het interieur toe – alles heb je al eens gezien. Dat wekt vertrouwen. Toch is het niet enkel rozengeur. Als je bijvoorbeeld de daalsnelheid

van de hef wilt veranderen, moet je 'de computer in'. Dat vraagt ondanks de sneltoetsen meer tijd dan via een draaiknop. Toch laat de elektronica zich voldoende intuïtief bedienen. Dat geldt ook voor de rest van de trekker. Zo is het wegrijden (na de keuze van voor- of achteruit) enkel een kwestie van gasgeven. Dat kan met de hand en met de voet. De maximale snelheid

hangt af van de stand van de rijhendel. Die kun je continu veranderen. De puntjes op de i zet je met het draaiknopje bovenin die hendel; eenvoudiger kan het bijna niet. De onbelaste top ligt op 53,3 km/h. Dat lukt ook met 1.600 toeren. Zet je regeling van de motor toeren op manueel (dat gebeurt automatisch als je de aftakas inschakelt) dan is het handgas gewoon handgas.



Naast belast schakelen tussen voor- en achteruit is er ook een parkeerstand. Die blokkeert de transmissie. Een handrem is er niet.



De snelheidsmeter (rechts) toont in oranje het bereik van de rijhendel. De wijzer geeft lage snelheden nauwkeuriger aan dan hoge.



Het CommandCenter op de rechterconsole is zowel als touchscreen te bedienen als ook met een scrollknop.

De vierkleps intercooler turbodiesel gaat met z'n specifieke inhoud van 62 cm³ per kW aftakasvermogen niet tot het gaatje. John Deere geeft bij de 6150R voor de aftakas stilstand een vermogen op van 98 kW. Wij maten 109,8 kW. John Deere bezweert dat zijn DPS-motoren vrijwel altijd meer vermogen leveren dan er op papier staat. Er is geen sprake van een 'gekietelde' motor.

Goed rijcomfort

Je kunt met de 6150R werken zonder het koppelpedaal te gebruiken. Wel functioneert de rem (met de pedalen gekoppeld) dan als 'autoclutch'. Bijzonder is dat je het differentieelslot in de achteras nog bedient met de voet. Het intrappen van een rempedaal zorgt voor uitschakelen. De voorwielaandrijving heeft een knopje voor 'gewoon' en een knopje voor 'automatisch'. De aandrijfjas loopt solide door het huis van de Triple Link Suspension (TLS). Die voorasvering zorgt voor een goed rijcomfort. Rond 50 km/h vertoende onze testversie wat trekken van een 'hobbelhert'. Dat zie je vaker als de band en/of de velg niet helemaal rond zijn.

Het kantelen van het stuurwiel en de hoogteverstelling ervan zijn twee aparte handelingen. Gerelateerd aan de lange wielbasis is de draaicirkel van de 6150R normaal. De aftakas met zes spiebanen laat zich makkelijk inschakelen. Automatische functies zitten er niet op. Een ander toerental moet je instellen via de computer. Dat geldt ook voor het activeren van de buitenbediening. De hef is bovenin het sterkst; zo hoort dat. De bediening is makkelijk.

Knappe waarde

Bij 160 bar tegendruk maten we nog 104 liter per minuut. Dat komt neer op 27,7 kW vermogen. Dat is een knappe waarde. De olie komt uit één groot reservoir met 75 liter. In het carter van de zescilinder zit 23,5 liter. Dat is veel. De verversingstermijnen zijn lang en de prijzen van de filters zijn netjes. Onze 6150R had veel werkklampen. Alle combinaties zijn via het beeldscherm instelbaar en via twee knopjes oproepbaar. Bij de uitstapverlichting kun je zelf de tijdsduur instellen. Die 6150R is goed afgewerkt. Alleen de portieren doen wat afbreuk aan die solide

indruk: ze zwabberen als je ze opent of sluit. Het rondomzicht is zoals je dat verwacht; niet meer en niet minder. De 6150R is met z'n 303 cm (de zwaailampen niet meegerekend) een hoge trekker. Lang is hij daarentegen niet.

Opties zijn prijzig

De 6150R is standaard met een brutoprijs van 108.469 euro niet duur. In de uitvoering zoals wij hem testten (met cvt, voorasvering, brede banden, wendakkermanagement en nog veel meer) komt de brutoprijs op 141.555 euro. Per kW aftakasvermogen is dat 1.291 euro; dat is pittig. Maar ten opzichte van een Fendt valt het op papier mee. Wat er uiteindelijk netto betaald wordt, weten alleen de dealer en de koper. Die laatste krijgt in dit geval een trekker die weinig te wensen overlaat en op het gebied van levensduur en inruilwaarde een knappe reputatie heeft. Dat neemt niet weg dat het kapot drukken van de achterruit met 492 euro een nogal prijzig akkefietje is. Je kunt dan beter een tankdop verliezen. Die kost met 9 euro bijna niets. [↗](#)

Motor & brandstofverbruik

Met 16,1 kW oververmogen en een koppeling van 50 procent bij een toerendaling van 30 procent is de motor taaie. De zescilinder levert bij 900 toeren (bijna stationair) nog 43 kW aan de aftakas. Het verbruik ligt op maximumvermogen iets onder gemiddeld en in de meestal iets daarboven.



Transmissie & aftakas

Met een rijhendel voor het maximum en een handgas (of voetgas) laat de cvt zich makkelijk bedienen. Tussen de snelheden voor- en achteruit is verschil in te stellen. Ook zijn er hulpmiddelen als tempomaat en grenslastregeling. Het in- en uitschakelen van de aftakas is eenvoudig.



Hefinrichting & hydrauliek

Met de hefstangen in het achterste gat van de trekstangen is de hefkracht 8.865 daN. De hydrauliek vind je in het instructieboek onder SCV (selective control valves). De tijdsduur van de actie en de doorstroomhoeveelheid zijn in te stellen. Er is geen buitenbediening voor de hydrauliek.



John Deere 6150R – Technische gegevens en meetresultaten

Meetgegevens Veehouderij Techniek

Aftakvermogen* maximaal	109,6 kW
bij 1.900 omw./min	
met specifiek brandstofverbruik	257 g/kWh
Aftakvermogen* nominaal	93,5 kW
bij 2.080 omw./min	
met specifiek brandstofverbruik	277 g/kWh

Draaimoment* maximaal	662 Nm
bij 1.450 omw./min	
met specifiek brandstofverbruik	249 g/kWh
Koppelstijging (bij toerendaling)	50% (30%)
Inhoud specifiek	62 cm ³
per kW aftakvermogen*	

Hydrauliekopbrengst max.	108 l/min
via één ventiel	
Oliedruk maximaal	207 bar
Hydraulisch vermogen max.	27,7 kW
(104 l/min bij 160 bar)	
Hefkracht maximaal	8.865 daN (9.040 kg)

Geluidsniveau volgas	67,0 dB(A)
Gewicht**	8.280 kg
Gewichtsverdeling voor/achter**	49/51%

Bodemvrijheid	47 cm (kieperknobbel)
Banden voor/ achter	600/65R28 en 710/70R38 Trelleborg

Brutoprijs standaard excl. btw	108.469
Brutoprijs getest excl. btw	141.555

*zonder boost **incl. 800 kg frontgewicht

Technische gegevens opgave fabrikant

Motormerk en -type	JD 6068 HL 490
Cilinderaantal en -inhoud	zes, 6.800 cm ³
Vermogen maximaal	129 kW (175 pk)
bij 1.900 toeren en boost	
Vermogen nominaal	110 kW (150 pk)
bij 2.100 toeren 97/68 EC	
Draaimoment maximaal	711 Nm met boost
bij 1.600 toeren	
Inhoud dieseltank	355 liter

Transmissie	continu variabel (cvt) 50 km/h
Aftakas	540, 540 E, 1.000

Hydrauliekopbrengst pomp	114 l/min
(of 80 of 155 l/min)	

Oliedruk maximaal	200 bar
Hydrauliekventielen	drie dubbelwerkend,
	elektronisch

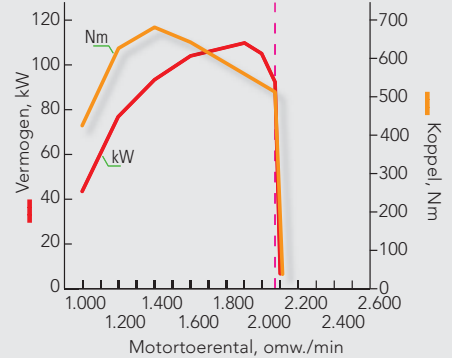
Hefkracht	8.080 kg
Achterbrug- en hydrauliekolie	75 liter,
	versingsstermijn 1.500 uur

Vooras totaal (geremd)	13,4 liter,
	versingsstermijn 750 uur

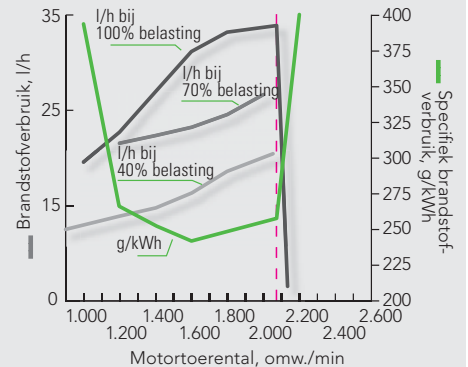
Motorolie	23,5 liter,
	versingsstermijn 500 uur

Toelaatbaar gewicht v/a	5.400 / 7.280
totaal	11.300 kg

Onderdelenprijzen excl. btw: tankdop € 9; rechterbuitenspiegel € 20; voorspatbord € 80-106; achterlicht € 43; koplamp € 96; achterruit € 492; linker portier compleet € 682



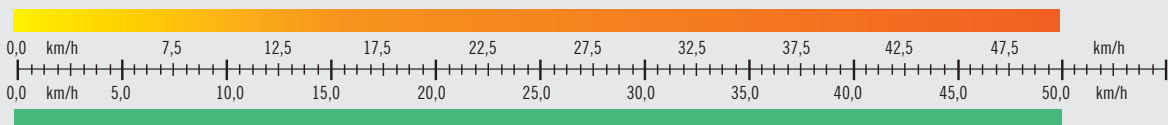
De koppelstijging van 50% (van 441 naar 662 Nm) bij 30% toerendaling maken de motor taai.



Bij pittige belasting is de motor relatief zuinig; in deellast is het verbruik iets bovengemiddeld.



vooruit



achteruit

■ KRUIP ■ VELD ■ TRANSPORT ■ ACHTERUIT

Onderhoud & kosten

Transmissie, hydrauliek en achterbrug hebben een gezamenlijk oliereservoir met 75 liter. Voor buitenwerkend is daar 24 liter aan te onttrekken. Het onderhoud is prima te doen op één diesellofilter links na. Daarvoor moet er een klein zijpaneel af. Een gereedschapskist ontbreekt.



Cabine & Comfort

De cabine is vooral ruim in de breedte. Dankzij voorasvering en de goede stoel is het rijcomfort aangenaam. Cabinevering is een optie. Het geluidsniveau is in de gesloten cabine met 67 dB(A) bij volgas plezierig laag. Voor voorladerwerk kun je een panoramadak bestellen.



Voor en tegen

Plus

- + Taaie motor
- + Traploze transmissie
- + Prima comfort

Min

- Motor kan zuiniger
- Veel instelwerk via computer
- Gereedschapskist ontbreekt