



Breite | 251 cm
 Länge | 568 cm (mit Frontkraftheber)
 Höhe | 317 cm (Kabine)

John Deere 6210R DirectDrive

profi 12/12
 www.profi.de

Unten links steht der Powermix-Wert in g/kWh als Mittel aller 7 gemessenen Zyklen. Die Mittelwerte der Bereiche „Zugarbeiten“, „Zapfwellenarbeiten“ und „Gemischte Arbeiten“ sind mit dem Kraftstoffverbrauch in Gramm pro Kilowatt und Stunde und in Litern pro Hektar in der Tabelle in roter Schrift angegeben. John Deere rüstet die Traktoren für die Abgasstufe Euro IIIB (Tier 4i) mit einem Diesel-Partikelfilter aus, das in unregelmäßigen Abständen freigebrannt wird. Der Diesel-Meherverbrauch bei diesem Vorgang liegt nach unseren Messungen unter 0,5 Prozent des Gesamtverbrauchs. AdBlue benötigt der Schlepper nicht. Die gelbe Grundlinie der linken Grafik markiert den Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Die Länge der Balken zeigt, wieviel der Schlepper in dem jeweiligen Zyklus prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) war als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Der Mittelwert für den Powermix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten derzeit bei 297 g/kWh. ¹⁾Der Zyklus „Transport“ wird derzeit noch nicht angegeben. Der John Deere 6210R mit DirectDrive-Getriebe liegt beim Powermix im Dieserverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 7,1 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten.

		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50
Zugarbeiten:		Diesel-Mittelwert 275 g/kWh und 10,22 l/ha							AdBlue
1 Schwer (100 % Last)	Pflug								
	Grubber								
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug								
	Grubber								
Zapfwellenarbeiten:		Diesel-Mittelwert 273 g/kWh und 3,78 l/ha							AdBlue
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge								
	Mähwerk								
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge								
	Mähwerk								
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge								
	Mähwerk								
Gemischte Arbeiten:		Diesel-Mittelwert 285 g/kWh und 4,07 l/ha							AdBlue
6 Miststreuer									
7 Presse									
8 Transport ¹⁾									
Powermix 277 g/kWh								0 g/kWh	



Die technischen Daten

Motor | 154 kW/210 PS (nach 97/68/EC) bei 2 100 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Power TechPlus PVX von DPS, Abgasstufe IIIB bzw. Tier 4 i ohne AdBlue mit gekühlter Abgasrückführung und Dieselpartikelfilter (DPF), Turbolader, Ladeluftkühlung; 6,8 l Hubraum; Kraftstofftank mit 465 l

Getriebe | 24/20 Übersetzungen: „Direct Drive“ mit drei Gängen, acht Lastschaltstufen mit Doppelkupplung, lastschaltbare Wendschaltung, Schaltautomatik und Tempomaten; 50 km/h bei 1 608 min⁻¹

Bremsen | Nasse Scheibenbremsen vorne und hinten mit Allradzuschaltung; Parksperre; Druckluftanlage serienmäßig

Elektrik | 12 V, Batterie 174 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 3,8 kW/5,1 PS

Hubwerk | Kat. III; EHR mit Unterlenker-Regelung, Frontkraftheber und Frontzapfwellen Option

Hydraulik | Axialkolbenpumpe mit 114 l/min, 200 bar, bis zu 7 Steuergeräte (4 hinten/3 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 200 bar, 55 l Öl entnehmbar

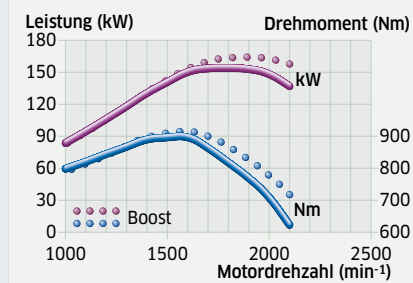
Zapfwelle | 540/540E/1000 oder 540E/1000/1000 E, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk | Planetenachse mit Flansch und Lamellen-Differenzialsperre, vier Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 600/70 R 28 und 710/70 R 42

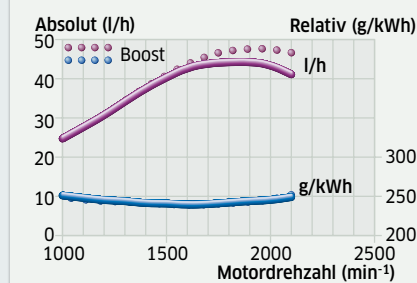
Pflege und Wartung | Motoröl 19,5 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 75 l (alle 1 500 h); Kühlsystem mit 28 l

Preis | In Grundausstattung 128 850 € (alle Preise o. MwSt.); „DirectDrive“ 6 485 €; gefederte Vorderachse 6 480 €; Fronthubwerk 3 750 €, Lichtpaket (inkl. 4 Xenon) 4 360 € etc.

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Kraftstoffverbrauch im Kennfeld (mit Boost)

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1950	244	47,7
Sparzapfwelle 540E	100%	1756	241	46,7
Normzapfwelle 1000	100%	1989	245	47,8
Sparzapfwelle 1000E	100%	1756	241	46,7
Motor im Abregelbereich	80%	max.	264	39,7
Hohe Leistung	80%	90%	250	37,5
Transportarbeiten	40%	90%	292	21,9
Wenig Leistung, ½ Drehzahl	40%	60%	252	19,0
Hohe Leistung, ½ Drehzahl	60%	60%	241	27,3

Messwerte -Testzentrum

Zapfwellenleistung (ohne/mit Boost)
 Maximal (1 800 min⁻¹) 154,2/164,5 kW
 Bei Nenndrehzahl 136,9/157,9 kW

Dieserverbrauch (ohne/mit Boost)
 bei max. Leistung 241/267 g/kWh
 bei Nenndrehzahl 252/282 g/kWh
 abs. Max./Nenn 44,2/47,6 bzw. 41,1/46,7 l/h

Drehmoment (ohne/mit Boost)
 Maximal 903/923 Nm (1 600 min⁻¹)
 Drehmomentanstieg 45/29 %
 Drehzahlabfall 24/24 %
 Anfahrmoment 128/110 %

Getriebe
 Gangzahl von 4 bis 12 km/h 11

Hubkraft Heck | (90 % max. Öldruck, korr.)
 Unten/Mitte/Oben 6 246/8 102/9 288 daN
 Hubweg unter Last 77,1 cm (23 bis 100,1 cm)

Hubkraft Front | (90 % max. Öldruck, korr.)
 Unten/Mitte/Oben 3 717/3 744/4 221 daN
 Hubweg unter Last 76,8 cm (18,0 bis 94,8 cm)

Hydraulikleistung
 Betriebsdruck 202 bar
 Max. Menge 123 l/min
 Max. Leistung 34,4 kW (111 l/min, 186 bar)

Zugleistung
 Max. 140,6 kW bei 1 800 min⁻¹ 263 g/kWh
 Bei Nenndrehzahl 123,5 kW 282 g/kWh

Lautstärke | (unter Last am Fahrer-Ohr)
 Kabine geschlossen/offen 71,7/79,2 dB(A)

Abbremsung
 Maximale mittlere Verzögerung 5,8 m/s²
 Pedalkraft 39 daN

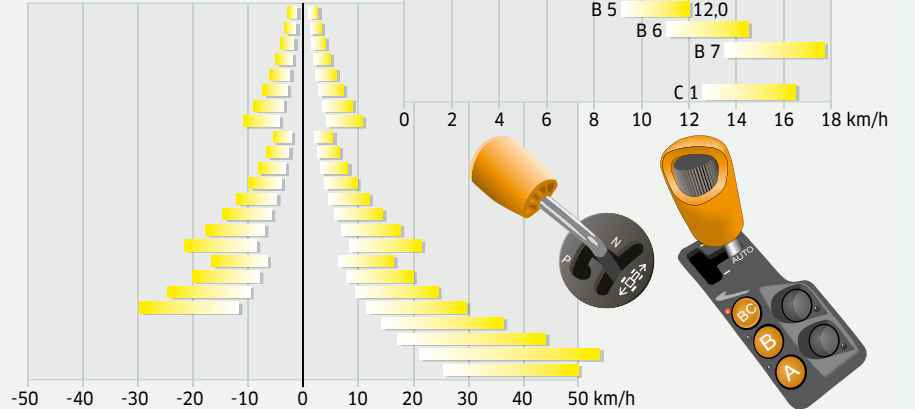
Wendekreis
 Ohne/mit Frontantrieb 13,90/14,50 m

Testgewicht
 Vorderachse 3 420 kg
 Hinterachse 5 140 kg
 Leergewicht 8 560 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 13 000 kg
 Nutzlast 4 440 kg
 Leistungsgewicht 55 kg/kW
 Radstand 280 cm
 Spurweite vorne/hinten 190/181 cm
 Bodenfreiheit 56,0 cm

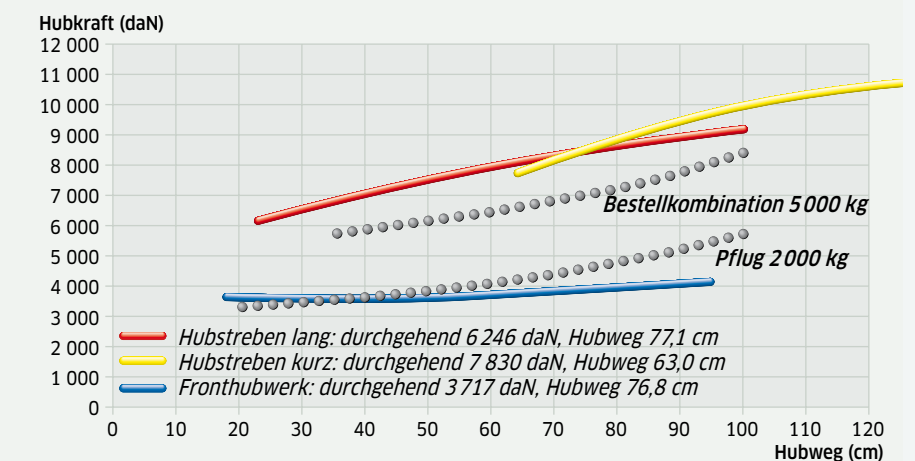
John Deere 6210R DirectDrive: 11 Gänge von 4 bis 12 km/h

Drei Gänge, 8 LS-Stufen, lastschaltbare Wendschaltung, 50 km/h bei 1 600 Touren, rückwärts maximal C4 mit 30 km/h. 11 Übersetzungen liegen sehr gleichmäßig im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h.

24 Vorwärtsgänge und 20 Rückwärtsgänge



John Deere 6210R: Hubkraft und Hubbedarf



John Deere 6210R: Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – fast 1 600 daN mehr bei 14 cm weniger Hubweg. Aufgrund der stark steigenden Hubkraft bei zunehmender Hubhöhe hebt der 6R alles, was er auch ziehen kann.