

Hans M. Wellers  
Niederneuching

# John Deere 3120 im Einsatz



*In dlz 2/1970 veröffentlichten wir einen Schleppertest über den John-Deere-Schlepper 3120 (81 PS). Der dlz-Leser Hans Markus Wellers hat sich inzwischen diesen Schlepper gekauft und damit über 200 Betriebsstunden gearbeitet. Nachstehend gibt er seine mit dieser Maschine gesammelten Erfahrungen wieder.*

Anfang Juli löste auf meinem Betrieb ein John Deere 3120 mit 81 DIN-PS einen 50-PS-Deere 710 ab. Der Schlepper ist serienmäßig mit hydraulischer Lenkung, hydraulisch unter Last schaltbarem LS-Getriebe und ebensolcher Zapfwelle ausgerüstet, zusätzlich mit fester Fahrerkabine, hinterer Bereifung 15—34, Thermostartanlage und (für die passenden schweren Geräte unbedingt zu empfehlen) ausziehbaren Unterlenkern.

Die Bedienungselemente sind praxisgerecht angeordnet und durch die hydraulischen Hilfen leicht zu bedienen. Zum Komfort der Bedienung passen die Dämpfung des Fahrersitzes, der auf das Gewicht des Fahrers gut einstellbar ist, leider jedoch nicht auf die Körpergröße: Entweder man kann die Füße nicht entspannt halten, oder man hat das Lenkrad unangenehm nahe vor dem Bauch. Zudem ist bei vorderster Sitzstellung das Auf- und Absteigen erschwert, da zwischen Sitz und Schalthebeln kein Platz mehr bleibt. Es wäre wünschenswert, wenn die Erkenntnisse optimaler Sitzgestaltung, wie im Pkw- und Lkw-Bau längst üblich, auch bei Schleppern Anwendung fänden.

Die erwartete Leistung läßt sich über das zweckmäßig abgestufte 12-Gang-Getriebe mit seinen elf verschiedenen Geschwindigkeiten gut ausnützen,

wenngleich ich mir mehr Gänge wünsche, da der LS-Effekt (Zugkraftsteigerung bei Verminderung der Geschwindigkeit) nur bei den sechs S-Gängen wirksam ist. Das LS- wie auch das ebenfalls ohne Kupplung unter Last schaltbare Zapfwellengetriebe erweisen sich in der Praxis als sehr wirkungsvoll, beide haben aber den Fehler, zu schroff einzusetzen, was z. B. bei meinem Miststreuer immer wieder zum Abspringen der Antriebskette beim Schalten der Zapfwelle bzw. zu ungewohnten Hüpfen auf festen Straßen beim Betätigen des LS-Getriebes führt. Wenig erfreulich ist auch, daß zur Veränderung der Zapfwellendrehzahl von 540 auf 1000 U/min. der Zapfwellen-

mit hohem Leistungsbedarf sich immer mehr durchsetzen.

Die wesentlichen Leistungsdaten des 3120 sind dem Leser der dlz schon aus dlz 2/70 bekannt. Sie haben sich auch bei mir bestätigt, mit einer Ausnahme: Der Ölverbrauch ist nach der Einlaufzeit minimal. Bei schwerem Einsatz muß ich etwa einen Liter Öl je zehn Stunden nachfüllen, bei leichteren Arbeiten ist fast kein Verbrauch feststellbar. Ein volles Ausnutzen der Schlepperleistung auf dem Acker ist bei serienmäßiger Ausrüstung nicht möglich. Beim Anbau eines schweren Dreischarpfluges (Bär 900) ist die Lenksicherheit beeinträchtigt. Frontgewichte sind unbedingt nötig. Der komplette Satz kostet über 1000,— DM. Für höchstens ein Zehntel davon kann man derartige Gewichte selber bauen. Zum vollen Ausnutzen der Zugleistung muß auch die Hinterachse zusätzlich belastet werden. Diese Punkte dürften aber auch auf viele andere neuere Schlepper zutreffen.

## dlz-Leser testen

stummel umständlich ausgewechselt werden muß. Dazu hat der 1000er Stummel ein anderes Profil. Gerade bei einem Schlepper dieser Größenklasse kommen auf einem Betrieb viele Arbeiten vor, die nicht die volle Schlepperleistung verlangen und daher mit der 1000er Geschwindigkeit bei halber Vollastdrehzahl unter Verminderung von Verbrauch und mechanischer Beanspruchung erledigt werden könnten. Aus der Betriebsanleitung ergibt sich eine Zapfwellenleistung von nur 70 PS bei 81 PS Motorleistung. Mit etwa 13,5 Prozent Leistungsverlust ist die hydraulische Bedienbarkeit der Zapfwelle nach meiner Meinung zu teuer erkaufft, zumal zapfwellengetriebene Geräte

Auf unseren Moorböden zeigt sich ein Nachteil der spärlich bereiften Vorderäder: Die 7,50—18er Reifen graben sich, zumal bei zusätzlichem Frontgewicht, im Boden ein. Leider ist vom Werk aus keine voluminösere Bereifung lieferbar. Auf meinen Wunsch, die Lenkachsenbereifung eines größeren John-Deere-Schleppers oder -Mähdeschers anzubringen, stellte sich heraus, daß selbst die schwersten Mähdescher nicht mehr mit breiteren Reifen als 7,50" geliefert werden. Hier scheint der Rotstift des Kalkulators dem Vertrieb und der Praxis einen unververtretbaren Streich gespielt zu haben. Selbst wenn zur Lenkfähigkeit auf schwereren Böden Reifen dieser Breite ausreichen, so ist aus Gründen der Bodenschonung

# John Deere

## Schluß

sowie der Reifenlebensdauer bei Großschleppern und -Mähdreschern eine breitere Bereifung angebracht. Durch das Entgegenkommen meiner Vertretung gelang es jedoch, für meinen Betrieb dieses Problem zu lösen.

Die John-Deere-Regelhydraulik (Zug-, Misch-, Lageregelung) ermöglicht sehr gute Pflugarbeit. Mit Hilfe der ausziehbaren Unterlenker lassen sich auch schwerste Geräte mühelos anbauen. Die zum Erreichen größerer Seitenbeweglichkeit schwenkbaren Anschläge für die Unterlenker müssen zu diesem Zweck leider mit Schrauben umständlich an- und abmontiert werden. Für regelmäßig zu ändernde Einstellungen sind nur Schnellverschlüsse zeitgemäß. Ein besonders erfreuliches Detail ist der abnehmbare große Werkzeugkasten. Zusätzlich befindet sich unter der Verkleidung vor dem Lenkrad noch ein Behälter, in dem Erste-Hilfe-Kasten, Ersatzteile und Eßbares Platz finden. Dieser Behälter ist bei Ausrüstung mit festem Fahrerhaus nur noch schwer zugänglich.

Das Fahrerhaus ist sehr empfehlenswert. Die großen seitlichen Schiebefenster ermöglichen gute Rundumsicht; es gibt kein Blindwerden der Scheiben wie bei einfachen Verdecken. Die beiderseitigen Türen für Fronteinstieg lassen sich bei heißem Sommerwetter leicht abnehmen. Leider gibt es immer noch nicht die sehr wünschenswerte Möglichkeit, die Frontscheibe in Zwischenstellungen zu arretieren.

Beim Blick durch die Scheibe fällt auf der linken Motorhaubenhälfte unübersehbar der Schalldämpfer ins Auge, dessen sichtbehindernd-imponierende Größe im Gegensatz zu seinem Unvermögen steht, seinen eigentlichen Zweck zu erfüllen. Diese Eigenschaft erwies sich bisher als unangenehmster Fehler des sonst recht komfortabel ausgerüsteten Schleppers.

Die Wartung des 3120 ist einfach, mit Hilfe der ausgezeichneten Betriebsanleitung lassen sich auch schwierigere Einstellarbeiten in der Hofwerkstatt durchführen.

Der 3120 erweist sich im Grunde als ein recht brauchbarer, leistungsfähiger Schlepper mit zeitgemäßem Bedienungskomfort, der nichtsdestoweniger — wie mit Sicherheit jeder andere Schlepper jedes anderen Herstellers auch — einige Mängel und Fehler hat, die aufzudecken der Sinn jeder Kritik

ist. Es gibt ohnedies noch andere Kriterien, nach denen man seinen Schlepper wählt, wie mechanische Zuverlässigkeit, Kundendienst, Ersatzteilversorgung und schließlich der Preis.

Abschließend noch eine Bemerkung zum Allradantrieb:

Bei Schleppern der Größenklasse ab 60 PS rückt nach verbreiteter Ansicht der Allradantrieb in den Bereich notwendiger Ausrüstungen. Zweifellos ist der Allrad die technisch ideale Lösung aller Schlupf- und Zugkraftprobleme. Er hat natürlich auch einige Fehler, wie hoher Verschleiß und hoher Aufpreis. Gerade wegen seines hohen Aufpreises scheint mir der Allradantrieb

**Alle dlz-Leser sind eingeladen, in ähnlich kritischer Form über ihre neuen Schlepper und Landmaschinen zu berichten. An einseitigen Lobeshymnen haben wir allerdings keinen Bedarf, denn dazu brauchen wir nur Prospekttexte abzdrukken. Selbstverständlich werden derartige Testberichte genauso honoriert wie alle übrigen Beiträge, dlz-Tips und sonstigen Berichte aus der Praxis. Um die einzelnen Testberichte besser aufeinander abstimmen und entsprechend einplanen zu können, wären wir den Interessenten dankbar, wenn sie uns auf einer Postkarte mitteilen, über welche Maschine sie uns einen Testbericht liefern könnten und wie groß ihr Betrieb ist. Wir setzen uns dann direkt mit dem betreffenden Leser in Verbindung. Zuschriften an dlz-Redaktion, Testabteilung, 8 München 13, Postfach 430.**

nicht in jedem Fall vertretbar. Man hat doch eine Reihe von Möglichkeiten, dem Standardschlepper zu spürbar höheren Zugleistungen zu verhelfen, die leider nur selten ausgenutzt werden. Dies ist durchaus im Sinne der Hersteller, die natürlich lieber für teures Geld den Allrad verkaufen. Diese Möglichkeiten sind:

1. Verminderung des Rollwiderstandes der Vorderachse durch möglichst voluminöse Bereifung.
2. Erhöhung der Hinterachslast bei Verwendung der größten lieferbaren Bereifung bis zur Grenze des zulässigen Gesamtgewichts durch Zusatzgewichte.
3. Verwendung der Regelhydraulik.
4. Bei schweren Anbaugeräten wird auch durch Frontgewichte bzw. Frontlader die Hinterachse belastet. ■

K. Schmude, Saarbrücken

## Mähdrescherbatterien im Winter

Man sollte meinen, Startbatterien für selbstfahrende Mähdrescher müßten länger halten, weil sie nur wenige Wochen im Einsatz sind. Leider ist dem nicht so. In vielen Fällen ist ihre Haltbarkeit geringer als derjenigen in Schleppern oder anderen Fahrzeugen.

Nun, in einer Batterie wird Strom chemisch gespeichert. Die in den Zellen befindlichen Bleiplatten sind von verdünnter Schwefelsäure umgeben. Beim Aufladen nehmen die Platten Säure auf. Dadurch wird der Strom gespeichert. Umgekehrt, bei Stromentnahme, entweicht Säure aus den Platten und wird in Spannung umgewandelt. Bei normaler Nutzung erfolgt in dieser Weise ein ständiger Wechsel.

Bekanntlich ist Schwefelsäure aktiv. Erfolgt kein Wechsel, greift sie die Platten zu sehr an. Dadurch werden sie dünner und nutzen sich ab. Je dünner nun die Platten sind, um so weniger Säure, gleichbedeutend mit Spannung, kann noch aufgenommen werden. So wird die Batterie vorzeitig unbrauchbar. Dann hilft auch kein häufigeres Aufladen mehr.

Natürlich wird eine Mähdrescherbatterie nicht schon nach einem Jahr unbrauchbar sein. Nach dem zweiten Erntejahr jedoch oft. Bei richtiger Pflege kann sie leicht drei oder vier Jahre halten.

Einfach wäre es wohl, den Mähdrescher hin und wieder einige Stunden laufen zu lassen. Jedoch ist Öl und Kühlwasser abgelassen, so daß diese Möglichkeit entfällt. Deshalb soll die Batterie nach Beendigung der Mäharbeit ausgebaut werden. In gewissen Zeitabständen — 1½ Monate — ist sie nachzuladen.

Am besten schafft man sich ein Ladegerät an. Kein großes, denn auf ein schnelles Aufladen kommt es nicht an. Ein Kleingerät macht sich sicher bezahlt. Neben der Mähdrescherbatterie können auch andere Batterien damit aufgeladen werden. Sehr zweckmäßig ist es, an der Batterie eine kleine Lampe mit einer Leistungsaufnahme von ca. 3 Watt anzuschließen. Ist die Batterie dadurch in einigen Wochen beinahe leer, so ist nachzuladen. ■