

Für meinen 65-ha-Betrieb habe ich Ende 1970 den Schlepper 1120 von John Deere angeschafft. Er wurde mit lastschaltbarer Zapfwelle und der Bereifung 14,9 × 30 hinten und 9,50 × 16 vorn geliefert und nachträglich mit einem Verdeck ausgestattet. Der Schlepper hat in bisher rund 1000 Betriebsstunden sämtliche in meinem Betrieb vorkommenden Zugarbeiten zufriedenstellend erledigt.

ZUSÄTZLICHES FRONTGEWICHT ANGEBAUT

Wegen des geringen Vorderachs-gewichtes mußte jedoch ein Frontgewicht zusätzlich angebaut werden, damit die Lenksicherheit nicht beeinträchtigt wurde. Seine 49 DIN-PS ziehen einen 3schar-Volldrehpflug in 25 cm Pflugtiefe mit einer Stundengeschwindigkeit von 6,5 km. Er ist hiermit auf leichtem Sandboden an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen. Bei einer Arbeitsbreite des Pfluges von 1 m ergibt sich eine theoretische Flächenleistung (ohne Wendezeit) von 0,65 ha pro Stunde. Diese Leistung ist für seine PS-Klasse zufriedenstellend.

Die Regelhydraulik dieses Schleppers paßt sich in ihrer Arbeitsweise den Bodenverhältnissen gut an, nicht zuletzt wegen der Unterlenkersteuerung. John Deere wählte zur Seitenbegrenzung der Unterlenker den Weg über Stabilisierungsanschlüsse. Ich finde diese Lösung besser als eine Seitenstabilisierung durch Streben oder spannbare Ketten. Nachteilig bei den Stabilisierungsanschlüssen ist jedoch der hohe Zeitaufwand zum Verstellen, hier wären Schnellverschlüsse angebracht.

Eine etwas höhere Hubkraft der Hydraulik wäre wünschenswert, jedoch nicht ständig erforderlich. Das Hydrauliksystem des 1120 wird durch den Getriebeölvorrat gespeist. Hierfür ist ein Spezialöl notwendig. Die bei älteren Schleppern noch feststellbare Verzögerung beim Ansprechen der Hydraulik ist nicht mehr vorhanden.

Die lastschaltbare Zapfwelle brachte im praktischen Einsatz den Mehrpreis rechtfertigende Vorteile, spart sie doch kostbare Arbeitszeit, besonders beim Pressen und Häckseln. Als nachteilig erwies sich jedoch ihr ruckartiges Einschlagen, das nur durch das Zurücknehmen von Gas gemildert werden kann. Während des ersten Einsatzjahres traten einige technische Fehler zutage. Ein Kupplungslager war



dlz-Leser
Gerhard Laugemann

testet
für Sie:

JOHN
1120
49 PS

verschlissen und wurde in 3 Monteurstunden als Garantieleistung ausgewechselt. Zum ändern streifte öfters die elektrische Anlage. Ursache dafür war die schlechte Verarbeitung der beiden Rücklichter.

SELBSTGEBAUTES GEWICHT AUS FASS

Wie schon erwähnt, werden bei Arbeiten mit der Hydraulik Frontgewichte benötigt. Originalgewichte waren mir zu teuer; ich baute mir deshalb aus einem ausgedienten 50-l-Faß eine

Eigenanfertigung, welches mittels Ketten über das Frontzugmaul angehängt wurde.

Das Frontzugmaul besteht aus einem schweren Gußblock. Bei Rangierarbeiten nach vorn muß man höllisch aufpassen, daß die Deichsel des Wagens nicht verbogen wird. Es fehlt genügend Spielraum zum seitlichen Ausschlag.

Der 1120 besitzt ein Muffenschaltgetriebe mit 7 Vorwärtsgängen unter 20 km/h und einem Vorwärtsgang über 20 km/h. 4 Rückwärtsgänge kommen dazu. Trotz der geringen Zahl von

7 Gängen unter 20 km/h klafft nur ein kleines Abstufungsloch im Geschwindigkeitsbereich zwischen dem 5. und 6. Gang (8,6 km/h bis 12,3 km/h). Das Getriebe läßt sich leicht schalten; auch die Schaltwege sind übersichtlich. Der Motor zeigt ein für Direkteinspritzer typisches Verhalten hinsichtlich Laufruhe und Lärmentwicklung.

Die üblichen täglichen Wartungsarbeiten sind bequem durchzuführen. Der Ölwechsel nach 150 Betriebsstunden ist in Minutenschnelle ohne viel Schmutz erledigt. Nachteilig ins Gewicht fallen die hohen Ausgaben für Ölfilter.

Zwei 12-V-Batterien sind vor dem Armaturenbrett direkt unter der Motorhaube eingebaut. Sie sind von oben her durch einen Deckel zugänglich. Will man destilliertes Wasser nachfüllen, so ist dies nur mit einer Spezialkanne möglich. Insofern sind kaum Vorteile in dieser Art der Unterbringung der Batterien zu erblicken.

Neben dem Motor, leicht zugänglich, befindet sich ein geräumiger Werkzeugkasten. Man kann ihn zu Reparaturen abnehmen. Dies ist äußerst praktisch.

ÜBERSICHTLICHER FAHRERSTAND

Der Fahrerstand des 1120 zeichnet sich durch eine gute Übersichtlichkeit über Bedienungshebel und Armaturen aus. Die Anordnung ermöglicht neben einem schnellen Schalten ein bequemes Fahren. Als Fußbremse dient eine hydraulische, nasse Scheibenbremse. Sie ist mit leichtem Pedaldruck zu betätigen und wirkt ausgezeichnet als Lenkbremse. Der Schlepper hat einen Wenderadius von 3,25 m, welcher als ausreichend angesehen wird. Die Handbremse stört trotz ihres langen Hebelarms kaum. Die Bedienungselemente der Hydraulik sind

schlicht und materialsparend gehalten. Mischregelung ist in mehreren Positionen möglich. Die Differentialsperre ist mit Hand oder Fuß zu bedienen. Der Schleppersitz kann auf Fahrergewicht und -größe eingestellt werden und macht, wenn man die wenig dauerhaften Bezüge außer acht läßt, einen recht stabilen Eindruck. Die Stoßdämpfung ist zufriedenstellend, allerdings werden feine Vibrationen, die vom Motor stammen, noch übertragen. Auch am Lenkrad sind Vibrationen spürbar.

Gespart wurde an der Ausgestaltung der Bodenplattform. Die Achstrichter sind frei von oben sichtbar. Ablageflächen für Arbeitszubehör, wie Ketten, Gerätschaften, das Frühstückspaket fehlen an diesen Stellen. Außerdem ist an kalten Tagen trotz eines Verdeckes eine Zufuhr kalter Luft festzustellen.

Der Komfort dieses Schleppers wird hauptsächlich durch die Geräuschentwicklung beeinträchtigt. Diese wird als am unangenehmsten von den gesamten Nachteilen dieses Schleppers empfunden. Lauter dürfte der Motor für mich nicht mehr sein.

Gesamturteil: Der 1120 ist ein Schlepper für Landwirte, die ein einfach zu handhabendes Fahrzeug ohne viel Extras suchen. ■

Hier führt Ihnen Gerhard Laugemann selber vor, wie praktisch ein abnehmbarer Werkzeugkasten am Schlepper ist – auch eine Anregung für die Industrie.

DEERE

