

Peter Schneider
Typenkompass
John Deere Traktoren seit 1960

Peter Schneider

John Deere Traktoren

seit 1960

Einbandgestaltung: Luis dos Santos unter Verwendung von Motiven der Autoren

Bildnachweis: Alle Bilder, so weit nicht anders vermerkt, stammen aus dem Archiv der John Deere-Werke Mannheim

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31297-5 (PDF)

Copyright © 2011 by Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co.KG

1. Auflage 2012

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de
--

Der Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. sind ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Joachim Kuch
Innengestaltung: Bernd Peter

Inhalt

Einleitung	7	1120	29
John Deere-Lanz 0er / 10er Serie		2020	30
1960–1969	10	2020 OU	31
300	12	2120	32
500	13	3120	33
700	14	John Deere 30er Serie 1972–1979	34
100	15	2030	36
200	16	2130	37
3010	17	3130	38
310	18	830	39
510	19	930	40
710	20	1030	41
John Deere 20er Serie 1964–1975	21	1130	42
3020	22	1630	43
4020	23	4230	44
820	24	4430	45
920	25	3030	46
1020	26	Deere 40er Serie 1977–1986	47
1020 OU	27	4040	48
1020 VU	28	4240	49



4440	50
840	51
940	52
1040	53
1140	54
1640	55
2040	56
2140	58
3040	59
3140	60
3640	61

John Deere 50er Serie 1986–1994	62
1350	64
1550	65
1750	66
1850	67
1850 N	68
1950	69
2250	70
2450	71
2650	72
2650 N	73
2850	74
3050	75
3350	76
3650	77

John Deere 6000er Serie 1992–1998	78
6100	79
6200	80
6300	81
6400	82
6600	83
6800	84
6900	85
6505	86

John Deere 6010er Serie 1997–2003	87
6010 SE	88
6110; 6110 SE	89
6210; 6210 SE	90

6310; 6310 SE	91
6410; 6410 SE	92
6510; 6510 SE	93
6610; 6610 SE	94
6810	95
6910	96

John Deere 6020er Serie 2003–2007	97
6120 Premium; 6120 SE; 6020 SE	98
6220 Premium; 6220 SE	99
6320 Premium; 6320 PremiumPlus; 6320 SE	100
6420 Premium; 6420 S Premium; 6420 PremiumPlus; 6420 SE	101
6520 Premium; 6520 PremiumPlus; 6520 SE	102
6620 Premium; 6620 PremiumPlus; 6620 SE	103
6820 Premium; 6820 PremiumPlus	104
6920 Premium; 6920 S Premium; 6920 PremiumPlus	105

John Deere 5020er Serie 2003–2008 / 5er Baureihe seit 2008	106
5620	107
5720	108
5820	109
5080 R; 5080 RN; 5080 M	110
5090 R; 5090 RN; 5090 M	111
5100 R; 5100 RN; 5100 M	112
5070 M	113

John Deere 6030er Serie seit 2006	114
6230 Premium; 6230	116
6330 Premium; 6330; 6330 OpenStation	117
6430 Premium; 6430	118
6530 Premium; 6530	119
6630 Premium; 6630	120
6830 Premium; 6830	121
6930 Premium; 6930	122
6130	123
6534 Premium; 6534	124
7430 Premium; 7430 E Premium	125
7530 Premium; 7530 E Premium	126

Einleitung

Die Ära der Mannheimer Traktorenproduktion begann mit dem von Dr. Fritz Huber entwickelten LANZ Bulldog HL12 mit 12 PS Leistung im Jahr 1921. Ohne jegliches Getriebe und mit Eisenrädern ausgestattet, waren diese Bulldogs mit ihren 1-Zylinder Rohölmotoren bedeutende Pioniere bei der Mechanisierung der europäischen Landwirtschaft. Der 1-Zylindermotor, der mittels einer Lötflampe in Gang gesetzt werden musste, galt als äußerst robust und tolerant gegenüber verschiedensten Kraftstoffen. Erst 1952 wurde dieser Motor durch einen moderneren Dieselmotor abgelöst. Bis zur endgültigen Einstellung der Bulldogproduktion im Jahr 1960 durch das Unternehmen John Deere, das 1956 die Aktienmehrheit der Heinrich Lanz AG übernommen hatte, waren in Mannheim insgesamt 220.000 Traktoren gebaut worden.

1960 nahm John Deere die Fertigung eines komplett neuen Baukonzeptes auf. Die neuen Modelle 300 und 500 mit 28 PS bzw. 36 PS Leistung verfügten bereits über ein 10-Gang-

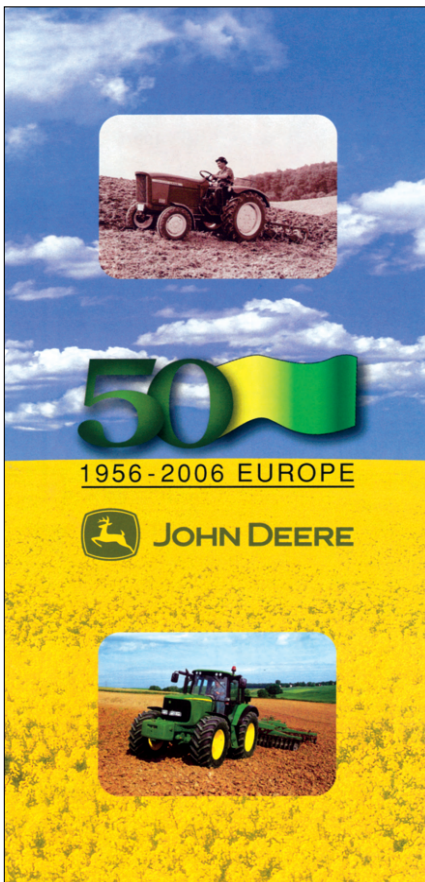
getriebe, eine moderne Regelhydraulik, Scheibenbremsen, drei Zapfwellen für die Kraftübertragung auf Anbaugeräte sowie über einen entscheidend besseren Fahrkomfort. Bis 1967 liefen diese und folgende Produkte unter dem Markennamen John Deere-Lanz vom Band. Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat eine Vielzahl von Landtechnik-Innovationen in Mannheim das Licht der Welt erblickt und damit die Ingenieurtradition von Lanz fortgeschrieben. Mannheimer John Deere Traktoren waren es, die als erste auf dem Markt 1974 mit einer integrierten Fahrerkabine ausgestattet wurden und damit den Fahrer im Falle eines Umstürzens der Maschine vor Verletzungen schützten. Die Nachfolger dieser Kabine trat die in Bruchsal ab 1981 gebaute SG2-Kabine an, die mit

Blick in die Montage der neuen Schlepper-Generation von John Deere-Lanz 1960/61. Die neuen Schleppertypen entsprachen den Vorstellungen der damaligen Zeit.



noch mehr Fahrkomfort ausgestattet war und den Geräuschpegel deutlich absenken half. 1982 stellte John Deere eine neue Vorderachse mit besonderer Wendigkeit vor. 1992 präsentierte das Unternehmen seine innovative Rahmen- und Modulbauweise, die dem Traktor mit Hilfe eines durchgehenden Brückenstahlrahmens deutlich mehr Stabilität verlieh, höhere Zuladung ermöglichte und gleichzeitig Raum für eine Vielzahl an Ausrüstungsvarianten schuf. Von dieser neu gewonnenen Flexibilität hat der Traktorbau in Mannheim seither in erheblichem Maße profitiert. Nur fünf Jahre später präsentierte die Mannheimer Fabrik eine

neu entwickelte Vorderachsfederung für Traktoren, die permanent zugeschaltet bleibt. Sie verbessert den Fahrkomfort auf der Straße, ermöglicht höhere Transportgeschwindigkeiten und sorgt auch für höhere Zugleistung auf dem Acker. Jüngste Innovation aus dem Werk Mannheim ist der neue 7030 E Premium-Traktor, der einen ersten Schritt auf dem Weg zur Elektrifizierung von Maschinen darstellt. Mit Hilfe eines Kurbelwellengenerators erzeugt dieser Traktor bis zu 5 kW elektrischer Leistung, mit der Nebenaggregate wie etwa der Lüfterflügel, der Kompressor der Klimaanlage und der Kompressor der Druckluftbremse angesteuert werden. Das spart bis zu sechs Prozent Kraftstoff. Bisher wurden diese Aggregate mechanisch über Keilriemen angetrieben. Darüber hinaus verfügen diese Maschinen über Steckdosen, an die handelsübliche Geräte angeschlossen werden können (230 V und 400 V). Seit der Übernahme vor mehr als 50 Jahren schaffte John Deere den Sprung vom einst eher »belächelten Neukömmling« zum führenden Anbieter, der weite Kreise der Landtechnik immer wieder durch Innovationen, eine durchdachte Investitions- und Modellpolitik ein Netz von hochkarätigen Vertriebspartnern fasziniert. Das Spektrum der Kunden reicht dabei von kleineren Gemischbetrieben bis hin zu großen Ackerbaubetrieben und Lohnunternehmen. Zwar hat John Deere auch in seiner Unternehmensgeschichte Höhen und Tiefen des Marktes durchlebt, deren ungeachtet ist das Unternehmen immer wieder gestärkt daraus hervorgegangen und dabei seinen langfristigen Zielen, Strategien und Überzeugungen stets treu geblieben. Unbeirrt hat John Deere seinen Weg fortgesetzt, um zum führenden Landtechnikanbieter in Europa zu avancieren und hat dieses Ziel, nach Mannheimer Überzeugung, auch erreicht. Die Übergabe des 1,5millionsten Traktors aus Mannheimer Produktion krönte das Jahr 2008, das mit 45.700 produzierter Traktoren einen neuen Produktionsrekord gebracht hatte. Etwa 90



Prozent der Maschinen ging in den Export. Mannheimer Traktoren arbeiten auf Feldern in rund 80 Ländern der Erde, einschließlich der Vereinigten Staaten. Heute gehört John Deere zur Adelsklasse der Mannheimer Unternehmen – ein echtes Vorzeigeunternehmen mit hohem sozialem Verantwortungsbewusstsein und gleichzeitig prächtigen Verkaufs- und Umsatzzahlen.

Die in diesem Band der Typenkompass-Reihe enthaltenen Traktoren von John Deere seit 1960 sind nach Baureihen geordnet, innerhalb dieser Gruppen chronologisch nach Erscheinungsjahr. Es handelt sich hierbei ausschließlich um landwirtschaftliche Traktoren der John Deere Werke Mannheim und um solche, die zwar im amerikanischen Stammwerk hergestellt und in Baugruppen aus den USA angeliefert, aber im Mannheimer Werk montiert wurden. Reine USA-Importe sind nicht berücksichtigt.

Von Anfang an rüsten die John Deere Werke Mannheim jeden Traktortyp unterschiedlich aus, so daß hunderte von Ausrüstungsvarianten von jeder Baureihe zur Wahl stehen. Sie

alle aufzuführen und näher darauf einzugehen, würde den Rahmen dieses Buches sprengen. Die technischen Beschreibungen beschränken sich deshalb auf die Hauptdaten des jeweiligen Grundmodells und enthalten gegebenenfalls Vermerke zu wichtigen Modell- und Ausstattungsvarianten, die dem John Deere Traktoren Programm seit jeher eine große Bandbreite verleihen.

Der Typenkompass versteht sich in erster Linie als eine kompakte, übersichtliche Zusammenstellung der Modellfamilien, die dem Leser und Benutzer eine Hilfe sein soll bei der Schnellidentifikation. Sei es für eine historische Zuordnung, Erweiterung des Fachwissens oder für eine Kaufentscheidung. Der Typenkompass ist aber auch eine komplette Dokumentation über die seit 1960 in Mannheim gebauten John Deere Traktoren.

Herzlichen Glückwunsch: Am 28. September 1993 verließ der Einmillionste in Mannheim gebaute Traktor, ein John Deere Typ 6400 das Montageband.



John Deere-Lanz 0er / 10er Serie 1960–1969

Mit der Übernahme der Aktienmehrheit bei der Traditionsfirma Heinrich Lanz AG durch die John Deere & Company im Jahre 1956, erfolgte ein epochaler Wandel in allen Bereichen der Unternehmensführung. Schon zu diesem Zeitpunkt fiel im Stammwerk Moline der Startschuss für die Entwicklung eines neuartigen Vierzylinder-Viertakt-Dieselschleppers für den deutschen Markt. Deutsche und amerikanische Konstrukteure begannen in einer Koproduktion zwei Schleppertypen nach modernsten Erkenntnissen der Landtechnik bis zur Serienreife zu entwickeln. Der amerikanische John Deere

Traktor wurde nun zum Vorbild der künftigen Mannheimer Produkte. Und mit der Vorstellung der neuen „Schlepper mit Zukunft“ im Jahre 1960 begann in der langen Geschichte der Mannheimer Traktorenfabrik eine neue Epoche. In den frühen 1960er Jahren entwickelte die John Deere-Lanz AG laufend neue Traktorenmodelle mit kraftvolleren Motoren, modernen Getrieben und einer hoch entwickelten Hydraulik. Dies machte die Traktoren produktiver und immer erfolgreicher. 1962 baute John Deere-Lanz mit den beiden Typen 100 und 700 sein Schlepperprogramm weiter aus. Der Typ 100



besaß einen Zweizylinder-Viertakt-Dieselmotor, der 18 PS leistete. Er war mit einem Schubradgetriebe mit sechs Vorwärtsgängen, einem Rückwärtsgang und einer Differenzialsperre ausgerüstet. Der Typ 700 hatte einen Vierzylinder-Dieselmotor mit einer maximalen Leistung von 50 PS. Ein Gruppenschaltgetriebe mit zehn Vorwärts- und drei Rückwärtsgängen sorgte für die Kraftübertragung. Dabei floss das vom ehemaligen Lanz-Chefkonstrukteur Anton Lenz patentierte und bei Lanz eingesetzte Sechs-Gang-Gruppengetriebe richtungweisend in diese aufwändige Mannheimer Getriebeentwicklung ein. Scheibenbremsen, Differenzialsperre, schmale oder breite Hinterradreifen und die Verstellbarkeit der Spurweite von 1250 auf 1500 mm verbesserten die vielseitigen Einsatzmöglichkeiten. Kennzeichnend für die Oer-Schlepperreihe 100 bis 700 war die elastische Motoraufhängung.

Zu einem Zeitpunkt, als bei John Deere-Lanz bereits seit einem Jahr die 10er Serie vom Band lief, zeigte das Mannheimer Werk auf der DLG-Schau in Frankfurt den Dieselschlepper 200, der den Typ 100 ablösen sollte und als Grünlandschlepper mit Mähwerk oder mit der, bei den größeren Typen serienmäßigen, Regelhydraulik geliefert werden konnte. Auch diese Neukonstruktion trug den Forderungen des Landmaschinenhandels nach Vereinfachung der Ersatzteillagerung durch erhöhte Standardisierung dadurch Rechnung, dass die meisten Teile der verschiedenen Typen untereinander austauschbar waren. Noch innerhalb der laufenden Serie, kurz vor Produktionsende des Typs 200 im August 1968, wurde der Schlepper in John Deere 200 umbenannt, denn zeitgleich mit der Umwandlung der John Deere-Lanz AG in die John Deere-Werke Mannheim im Juni 1967 verschwand der legendäre Name »Lanz« vom Markt und somit auch von den Motorhauben der Schlepper aus Mannheim.

Mit der 10er Serie vollzog die John Deere-Lanz AG einen weiteren Schritt zur Anpassung ihrer

Gesamtproduktion an die Bedürfnisse des europäischen Marktes und einer Reihe von Exportmärkten außerhalb Europas. Eine Vorreiterrolle spielte dabei das amerikanische Modell 3010, das – mangels Alternative – in das Mannheimer Produktionsprogramm aufgenommen wurde. Gedacht für landwirtschaftliche Großbetriebe und Lohnunternehmen in Europa und aus den USA von 1962 bis 1964 importiert, avancierte der 65 PS starke 3010 zum neuen Flaggschiff und verhalf so den Mannheimern zum Einstieg ins Oberhaus der Traktor-Branche. Für den europäischen Markt modifiziert, wurden die Hauptkomponenten, Einzelteilen und Baugruppen des 3010 vom amerikanischen Stammwerk aus Waterloo/USA angeliefert und in Mannheim montiert und zusammengebaut.

Der nachhaltige Aufstieg zum führenden Schlepperhersteller in Deutschland gelang John Deere nach einer dreijährigen Umbauphase im Werk Mannheim. Die Umstellung der Produktion auf das Baukastenprinzip wurden durch die weiterentwickelte »starke Schlepperreihe« mit den Typenbezeichnungen 310, 510, 710 eingeleitet. Deren innovatives Motorenkonzept setzte neue Standards im Schlepperbau. Die drei Nachfolgetypen, die 1964 auf den Markt kamen, galten rasch als besonders robusten und vor allem starke Schlepper.

88,4 Prozent der bei den neuen Drei- und Vierzylinderzylinder-Motoren verwendeten Bauteile waren gleich, was bedeutende Vorteile für die Ersatzteillagerung garantierte. Alle drei Typen konnten mit Normalgetriebe bis 20 km/h oder mit Schnellganggetriebe als Sonderausrüstung bis zu 27 km/h geliefert werden. Die Motoren entstanden jetzt allerdings im neu errichteten John Deere Werk in Saran, Frankreich.

Wie der kleine Zweizylinder-Schlepper Typ 200, so wurde auch die John Deere-Lanz 10er Serie mit den Modellen 310, 510 und 710 noch innerhalb der laufenden Serie ab Juni 1967 in John Deere 310, 510 und 710 umbenannt.

Typ 300

Hinterrad-Traktor

Mit dem John Deere-Lanz 300 konnte man 1960 einen von Grund auf neuen Schleppertyp präsentieren. Er entsprach den Vorstellungen der damaligen Zeit und zeichnete sich durch eine zeitlos schöne Form sowie besonders durch einen modernen und leistungsstarken Viertakt-Dieselmotor aus. Nach dem Baukastenprinzip gebaut, besaß der neue Universalschlepper eine völlig neuartige Ausrüstung: kupplungsunabhängige Kombinations-Regelhydraulik mit 4 Regelfunktionen, ein 10-Gang-Gruppenschaltgetriebe, Scheibenbremsen, Getriebe- bzw. Motorzapfwellen und einen erheblichen Fahrkomfort. Äußerliches Merkmal im Erscheinungsbild der neuen Mannheimer Schlepper war auch der knallgelb lackierte neue Fahrersitz mit gepolsterter Rückenlehne. Ebenfalls zur Standardausstattung zählten kombinierte Schluss- und Bremsleuchten sowie eine Steckdose für die elektrische Beleuchtung der Anhänger. Einmalig die doppelte Teleskopfederung der Rohrpendel-Vorderachse.

Baureihe:	Oer Serie
Modell:	300
Bauzeit:	1960–1965
Motor:	4 Zyl. 4-Takt-Diesel, Typ 401 Zweikreis-Wasserkühlung, Einspritzpumpe, Druckumlauf Lichtmaschine 12 Volt/130 Watt
Hubraum:	2367 ccm
B x H:	92 x 89 mm
Leistung:	28 PS (20,5 kW) bei 2000/min
Antrieb:	Hinterräder, Einscheiben-Kupplg.
Getriebe:	10 V, 3 R, Gruppenschaltgetr.
Fußbremse:	Doppelscheiben-Lenkbremse
Handbremse:	Feststell-Scheibenbremse
Reifen:	v: 5,00-16 AS; 6,00-16 AS hi: 10-28; 11-28; 8-32; 9-32
Leergewicht:	1750 kg (bei Bereifung 11-28)
Radstand:	1885 mm (ab 1963: 1950 mm)
Spurweite:	1250 und 1500 mm
L x B x H:	3325 x 1525 x 1520 mm
Höchstgeschw.:	20 km/h
Anmerkungen:	ab 1963: 30 PS (22 kW) 2000/min Grundpreis 1963: DM 10.220
Produktion:	10.308 Exemplare

