



Sieben Jahre lang haben Entwickler an den neuen Modellen getüftelt und getestet, immer wieder gab es Rückschläge und daraus resultierende Verbesserungen. Unzählige Versuche auf dem Feld und dem Prüfstand stellen die Betriebsfestigkeit und Genügsamkeit unter Beweis. Als am 30. August dann die „New Generation of Power“ in Dallas, Texas vorgestellt wird, sind die Händler aus aller Welt begeistert. Gleich drei Motorklassen gibt es vom Start weg: Die in Mannheim gebauten Dreizylinder, die im US-Werk Dubuque montierten Vierzylinder und die mächtigen Sechszylinder, die im Stammhaus in Wa-



terloo, Iowa, entstehen. Mit einem Schlag setzt sich John Deere an die Spitze der US-Hersteller. Von 1959 bis 1964 steigt der Marktanteil von 23 auf 34 Prozent. Eine solide Hydraulik, das moderne Synchro-Rang-Getriebe und ein breites Zubehörprogramm helfen, diese Position zu festigen.

Um den Paukenschlag perfekt zu machen, kann mit dem John Deere 4010 gleich zum Debüt der „New Generation“ auch der Sechszylinder geordert werden. Der neue Motor wird in drei Varianten angeboten: als langhubig ausgelegter Diesel mit 6,2 Liter Hubraum und als 4,9-Liter-Ottomotor mit quadratischem Bohrung/Hub-Verhältnis – entweder als Benziner oder für Flüssiggasbetrieb. Dabei übertrifft der 4010 mit 84 PS (Diesel) und 81 PS (Ben-



Breiter Hintern: Aus dieser Perspektive sind die gewaltigen Ausmaße des damals „größten und stärksten Schleppers der Welt“ besonders gut zu erkennen

die Traktoren mit liegendem Zweizylinder ausgedient, sie werden durch hochmoderne Schlepper mit völlig neuen Motoren ersetzt. Der Abschied vom geliebten „Popping Johnny“ fällt nicht leicht: Immerhin liefen mehr als 1,25 Millionen der legendären Zweizylinder von den Bändern. Parallel zum Schicksal der US-Twins besiegelt der denkwürdige Tag in Mannheim das Todesurteil der Bulldogs: Auch aus den Montagehallen der 1956 übernommenen Lanz-Werke sollen künftig moderne John Deere rollen.