



Das Flaggschiff der nächsten Generation 900 Vario von Fendt hat jetzt eine Nennleistung von 265 kW und bringt maximal 287 kW/390 PS.

Exklusiver Fahrbericht Fendt 939 Vario:

Entspannte 390 PS

Ab 2011 bietet Fendt ein neues Flaggschiff mit 265 kW/360 PS Nennleistung und maximal 287 kW/390 PS (nach ECE R 24). Der Motor ist auf optimale Verbrennung eingestellt, das Abgas wird erst nachher im Katalysator behandelt.

Es sind die Abgasvorschriften, die uns ab 2011 wieder mal neue Schlepper(motoren) bescheren. Denn oberhalb von 130 kW gilt dann die Stufe III B (Europa) bzw. 4i (USA). Fendt nutzt die Gelegenheit, die neue Baureihe 900 Vario eine Stufe nach oben zu schieben. So wird das bisher kleinste 900er Modell 922 verschwinden; dafür gibt es oberhalb des bisher größten 936 nun einen 939 Vario – mit maximal 390 PS. Fendt hat sich bei den technischen Möglichkeiten zur Erfüllung der Abgasstufe III B für die Lösung SCR-Katalysator und Zwei-Tank-System mit AdBlue entschieden und nicht die Variante mit externer Abgasrückführung und Partikelfilter gewählt. (Ab 2014 wird es ohnehin für die dann gültige Stufe IV beide Techniken im Traktor brauchen.) Der Vorteil des SCR-Katalysators: Weil der Motor nicht mehr durch verstellte Einspritzzeitpunkte und -Mengen begrenzt wird und die Abgas-Reinigung nachher erfolgt, kann

er wieder auf optimalen Verbrauch eingestellt werden und theoretisch sogar trotz der zusätzlichen AdBlue-Kosten mit günstigeren Kraftstoffkosten entspannt arbeiten. Wir freuen uns auf Mess-Ergebnisse! Der Nachteil des Katalysators ist der zweite Tank für die Harnstofflösung „AdBlue“. Dieser Tank sitzt neben dem linken Einstieg, fasst 60 l und ist am blauen Tankdeckel erkennbar. Anders als in den USA muss der Traktor in Europa übrigens nicht gedrosselt werden, wenn dieser Tank leer ist. Man kann also auch mit dem neuen 939 Vario noch nach Hause fahren, wenn der AdBlue-Tank leer ist (und der Diesel noch reicht).

Um die höhere Leistung zu erzeugen, wurde der Deutz-Motor TCD 2013 im 939 Vario auf einen Hubraum von 7,8 l „aufgebohrt“ (bisher 7,14 l), der Sechszylinder hat jetzt 2000 bar Einspritzdruck im Common-Rail-System. Das Kühlsystem kommt nun ohne gekühlte Abgas-Rückführung und mit

einem Kühler weniger aus, weil die Kühler für Getriebe- und Hydrauliköl zusammengefasst wurden und das Getriebeöl über einen Wärmetauscher gekühlt wird. Und der neue Turbolader hat einen elektronisch geregelten „Wastegate“: Der Ladedruck wird bereits bei niedriger Drehzahl aufgebaut, oben bläst der Wastegate überschüssige Luft ab. Soweit die „Pflicht“. Denn die meisten dieser Änderungen entstanden durch die neuen Abgasvorschriften. In der „Kür“ liegt bei den neuen 900er Varios nach Fendt auf Platz Eins das neue Terminal „Variotronic“, das es wie beim neuen 800 Vario in zwei Bildschirm-Größen mit 7 oder 10,4 Zoll gibt und mit einer Kombination von Touch-Screen und Tasten bedient wird. Alle Funktionen von der Schleppereinstellung über die optionalen Ausstattungen Spurführung („VarioGuide“), Dokumentation („VarioDoc“) und Kameras bis hin zur ISO-Bus-Gerätesteuerung werden hierüber bedient.



Der Deutz-Motor TCD 2013 hat statt knapp 7,2 l nun 7,8 l Hubraum und einen SCR-Katalysator, mit dem die Abgasvorschriften der Stufe III B erfüllt werden.



Zu erkennen ist der Neue auf der linken Schleppersseite am blauen zweiten Einfüllstutzen für die Harnstofflösung „AdBlue“.



...und auf der rechten Seite am großen Topf im Auspuff („Gulasch-Kanone“), der den Katalysator beherbergt.

Fendt 939 Vario

Motor

265 kW/330 PS Nennleistung, maximal 287 kW/390 PS, Deutz Sechszylinder TCD 2013 (Stufe III B) mit SCR-Katalysator; 7800 cm³ Hubraum; elektronischer Wastegate; Kraftstofftank 650 l, AdBlue-Tank mit 60 l.

Getriebe

Stufenlos, Vario „ML 260“ mit lastschaltbarer Wendeschaltung, Tempomat und TMS; 60 km/h bei reduzierten 1700 Motorumdrehungen, zwei Fahrbereiche bis 34 km/h (rückwärts bis 20 km/h) und bis 60 km/h (rückwärts bis 33 km/h).

Hubwerk und Hydraulik

Kat. III, EHR mit dw-Funktion und Schwingungstilgung, Schlupfregelung optional; Frontkraftheber Serie, Frontzapfwelle Option; Axialkolbenpumpe mit 216 l/min, 200bar, 4 ew/dw Steuergeräte (max. 8).

Fahrwerk

Zulässiges Gesamtgewicht 18 t; nasse Lamellenbremsen, Zweikreis-DL-Bremse, optional mit ABS, optional mit Reifendruck-Regelanlage; „FSC“-Fahrstabilitätskontrolle Serie; Vorderachse mit Einzelrad-Federung, Bremsen in jedem Rad. Test-Bereifung 600/70 R 34 und 710/75 R 42.

Verfügbarkeit und Preis

Serienanlauf im Dezember 2010. Preis steht derzeit nicht fest (vermutlich 10 % teurer als vergleichbarer Schlepper der bisherigen Serie).

WIR WOLLEN IHREN ALTEN TELLUS!

1.000,- €

↔

Kverneland Group – the ISOBUS Company.

Ihr Kverneland-/Vicon-Händler macht Ihnen ein unwiderstehliches Angebot: Er nimmt Ihr technisch einwandfreies, gebrauchtes Tellus-Terminal mit Traktor ECU (ganz gleich, ob 5 oder 10 Jahre alt) zurück und schreibt Ihnen dafür 1.000,- €* auf den Listenpreis (3614,- €*) für den neuen IsoMatch Tellus gut.

Ihr Vorteil: Für 2.614,- €* (UVP) bekommen sie mit dem IsoMatch Tellus das modernste ISOBUS-Terminal, das am Markt verfügbar ist. Damit haben Sie nicht nur eine extrem vielseitige Anwendungsplattform für Ihre bisherigen ISOBUS-Anwendungen, sondern machen sich gleichzeitig fit für optionale neue Anwendungen (z. B. GPS-Teilbreitenschaltung, integr. Kamera, integr. Lenksystem, Internetbrowser und PDF-Download).

Nehmen Sie über unsere ISOBUS-Hotline Kontakt mit uns auf: info.de@kvernelandgroup.com.

*Preise zzgl. MwSt.

Kverneland Group Deutschland GmbH · Coesterweg 25 · 59494 Soest · Telefon 02921 3699-0 · Fax 02921 3699-408 · E-Mail: info.de@kvernelandgroup.com · www.kvernelandgroup.de

Und wo man schon dabei war, spendierte Fendt dem Vorgewende-Management „Variotronic TI“ auch gleich eine Verbesserung: Jetzt können alle Einstellungen auch bei stehendem Schlepper editiert und geändert werden. Das Spurführungssystem „VarioGuide“ nutzt nun auch die Glonass-Satelliten, eine neue GPS-Antenne mit Receiver soll den Empfang weiter verbessern. Und die Dokumentation „VarioDoc“ erhält nun auf Wunsch auch eine GSM-Schnittstelle („VarioDoc Pro“).

Eine Silbermedaille erhielt Fendt 2009 für die erste integrierte Reifendruck-Regelanlage ab Werk. Diese Zusatz-Ausstattung ist zwar noch nicht fertig, wird aber für etwa 10 000 Euro Mehrpreis in der Optionsliste

Im Schlepperheck hat sich im Vergleich zur bisherigen Serie 900 Vario nicht viel getan, lediglich das Schienenmaß für das Zugmaul wurde vergrößert (ISO 500).

des 900er Varios stehen. In zwei Minuten ist dann ein bar Luftdruck abgesenkt, in zehn Minuten (auch während der Fahrt) wieder aufgepumpt. Ebenfalls in die Optionsliste (für 5 500 Euro) kommt die ABS-Bremse: Das Anti-Blockier-System (von Knorr) arbeitet mit vier Sensoren und drei Druckreglern im pneumatischen Bremssystem und verhindert ein Blockieren der Räder über einen



Getriebeeingriff. Bei 60 km/h Endgeschwindigkeit eine durchaus sinnvolle Ausstattung, ebenso wie die (serienmäßige) Ausrüstung mit einem „Motor-Getriebe-Schutz“: So wird die Zapfwelle zukünftig bei rasantem Drehzahlabfall geöffnet; das soll verhindern, dass der Motor abwürgt und der Turbolader ungeschmiert ausläuft.

Nach so viel Theorie nun endlich zur Praxis: Was ist anders? – Die schlichte Antwort: Eigentlich wenig. Sie sehen den blauen Tankstutzen links und den großen „Gulaschtopf“ rechts (der enthält nämlich den SCR-Katalysator). Sie finden rechts an der Sitz-Armleh-

Projektstudie: Frontlader im Heck

Den Frontlader „Cargo R“, den Fendt für die Serien 800 und 900 anbietet, kann man auch über eine Konsole im Schlepperheck anbauen. Und damit dann mit Rückfahr-Einrichtung prima laden. Eine interessante Idee.

Fendt hat dies nun in die Praxis umgesetzt und zeigt genau diesen Frontlader im Heck eines 900er Varios. Weil man sich über die Nachfrage noch nicht ganz sicher ist, zunächst allerdings nur als „Projektstudie“ – zum Diskutieren.



Auch in der Kabine wurde äußerlich wenig geändert, eine geänderte Überdruck-Lüftung erlaubt aber ein leichteres Schließen der Tür.



Das Terminal der „Variotronic“ ist neu (identisch mit der neuen 800er Serie). Fotos: Mohr

ne den neuen Bildschirm. Wer aber den bisherigen 900er Vario gewohnt ist, kann auch mit dem neuen 939 gleich loslegen. Denn in Bedienung und Handhabung hat sich ansonsten nichts geändert; das Getriebe ML 260 wurde angepasst, jedoch in der Bedienung unverändert übernommen. Weil es (wieder mal) wie der Teufel regnete, konnten wir mit unserem 939 nur auf die Straße. Und hier allenfalls „nachfahren“,

dass der Neue tatsächlich seine 60 km/h nun bei spritsparend reduzierten 1700 Motortouren bringt (bisher waren es 1900). Ansonsten hat sich in Straßenlage und Fahrkomfort nichts verändert, beides ist sehr gut. Und die Bremsen tun's auch mit dem (leeren) Güllefass auf regennasser Straße sehr gut und ohne zu blockieren. Bleibt noch nachzutragen, dass der 939 ab Dezember 2010 gebaut wird, mit Reifen bis

2,15 m Durchmesser arbeiten kann und maximal 18 t zulässiges Gesamtgewicht erlaubt. Und etwa 10 % teurer ist als ein vergleichbarer Vorgänger gewesen wäre. Wenn er dafür 15 % mehr Leistung bringt, ist der Preis vermutlich in der Praxis wieder kein Problem. Wir freuen uns wie gesagt auf den Test.

M. Neunaber

profi als Geschenk



Ein profi Jahresabonnement ist das ideale Geschenk für jeden Landwirt, Lohnunternehmer, Landmaschinenhändler und Landtechnik-Interessierten.

- Jahresbezugpreis 91,80 € (Inland)
- 12 x im Jahr Informationen der Landtechnik
- Lieferung immer pünktlich frei Haus
- kommt als Geschenkgutschein zu Ihnen oder zum Beschenkten, ganz wie Sie es wünschen!

Bestellungen

per Telefon: 0 25 01/801-303 | per E-Mail: service@lv-h.de | per Fax: 0 25 01/80 1-3 51

PrecisionFarming, Logistik und Dokumentation im Griff

ISOBUS-Terminal



- ISO-Auftragsbearbeitung
- Navigation bis zum Feld
- Parallelfahrer
- Automatische Lenkung

ISOBUS: Maschinen- und Geräteschnittstelle
...alles mit einem Terminal!

FarmPilot



- Auftrags-, Maschinen- und Logistik-Management
- Positionsdatentracking
- Dokumentation
- Ferndiagnose

Hof-PC



- Ackerschlagkartei
- LU-Managementsoftware
- FarmPilot-Bedienung

Mobilfunk



Internet

Bidirektionaler Datenaustausch ISO-XML



... wir regeln das!



BERTELSMANN

Müller-Elektronik GmbH & Co. KG · www.mueller-elektronik.de