

Schleppertest Fendt 724 Vario SCR:

(K)ein teurer Spaß

Ja, der neue Fendt 724 Vario mit 162 kW/220 PS Nennleistung (nach der „ehrlicheren“ ECE R 24) ist mit Abstand der teuerste Schlepper seiner Klasse. Dafür bietet er aber nicht nur sehr gute Leistungswerte, sondern auch eine begeisterungsfähige Bedienung.
Text: Hubert Wilmer, Fotos: Stefan Tovornik.

Keine Frage, das Design der neuen 700er-Serie (profi 7/2011) mit der bis ins Dach gezogenen Frontscheibe ist nicht jedermanns Sache. Doch sitzt man einmal in der Kabine, vermittelt die riesige Glasfläche (neben der sehr guten Sicht gerade bei Frontladerarbeiten) ein nicht gekanntes Raumgefühl. Doch alles der Reihe nach...

Was unter der Haube steckt, zeigen die Messergebnisse des DLG-Testzentrums. Auf dem Zapfwellenprüfstand lieferte der 724 Vario mit fast 155 kW/210 PS bei Nenn-drehzahl und über 169 kW/230 PS Maximalleistung schon beeindruckende Werte. Da wundert es nicht, dass der Deutz TCD 6.1 L6 mit nur 6,1 l Hubraum fast 48 % Drehmomentanstieg zu bieten hat und die 1000 Nm Drehmoment bei 1500 Touren knackt – sehr gut! Stellt sich nur noch die Frage nach dem Dieselverbrauch. Schließlich haben ja auch die 700er jetzt den SCR-Kat unten im verdickten Auspuff, um die Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) zu erfüllen. Bei den Zapfwellenmessungen lag der Verbrauch mit 243 g/kWh bei Nenn-drehzahl und 223 g/kWh bei Maximalleistung im sehr guten Bereich. Allerdings kommen hier im Schnitt rund 20 g/kWh AdBlue hinzu, was auf den Preis umgerechnet etwa 5 g/kWh Diesel entspricht.

Bei der Zugleistungsmessung brachte der 724 Vario bei Nenndrehzahl fast 124 kW an die Räder, maximal waren es 137,5 kW – gute Werte für einen Schlepper mit stufenlosem Getriebe. Dass der Wirkungsgrad in Ordnung ist, zeigt auch hier der Verbrauch: 281 g/kWh bei Nenndrehzahl und 265 g/kWh bei Maximalleistung sind gut,

selbst wenn auch hier die 25 bzw. 21 g/kWh AdBlue noch oben drauf kommen. Überzeugen konnte der 724 Vario aber vor allem bei den praxisnäheren Powermix-Messungen. Mit 254 g/kWh setzt der Schlepper den Maßstab in seiner Leistungsklasse. Auch wenn man hier die Kosten für die 28 g/kWh AdBlue berücksichtigt, ist der Verbrauch im praktischen Einsatz sehr gut.

Neben dem Lob für die sehr gute Motor-Getriebe-Steuerung wiederholen wir aber auch unsere Kritik an dem Getriebe mit den zwei Fahrbereichen. Denn diese muss der Fahrer beim Wechsel Acker/Straße nämlich nach wie vor manuell schalten. Schon bald soll es aber möglich sein, die zwei Tempomaten (für jeden Fahrbereich) sowie die zwei Drehzahl Speicher statt im Terminal einfach auch per „Drücken und Halten“ des jeweiligen Aktivierungstasters speichern zu können. Das Deaktivieren des Tempomaten über das Fahrpedal kam in der Praxis jetzt schon genauso gut an wie die automatische Grenzlastregelung. Das gilt auch für die Möglichkeit, die Wendeschaltung links wie rechts bedienen zu können – zumal der (kleine) Hebel links noch näher an das Lenkrad gerückt ist. Einen neuen Platz hat auch der Handbremshebel vorne links an der Armaturenkonzole. Stattdessen sollte ein Oberklasse-Schlepper aber besser eine (automatische) Parksperre haben. Die Zapfwelle bietet drei Drehzahlen (bequem per Knopfdruck zu wechseln), eine 1000er-Eco-Variante gibt es aber (leider) nicht. Dafür kann man per TMS eine Motordrehzahl vorwählen, die beim (auch externen) Einschalten der Zapfwelle automatisch angefahren wird – prima!

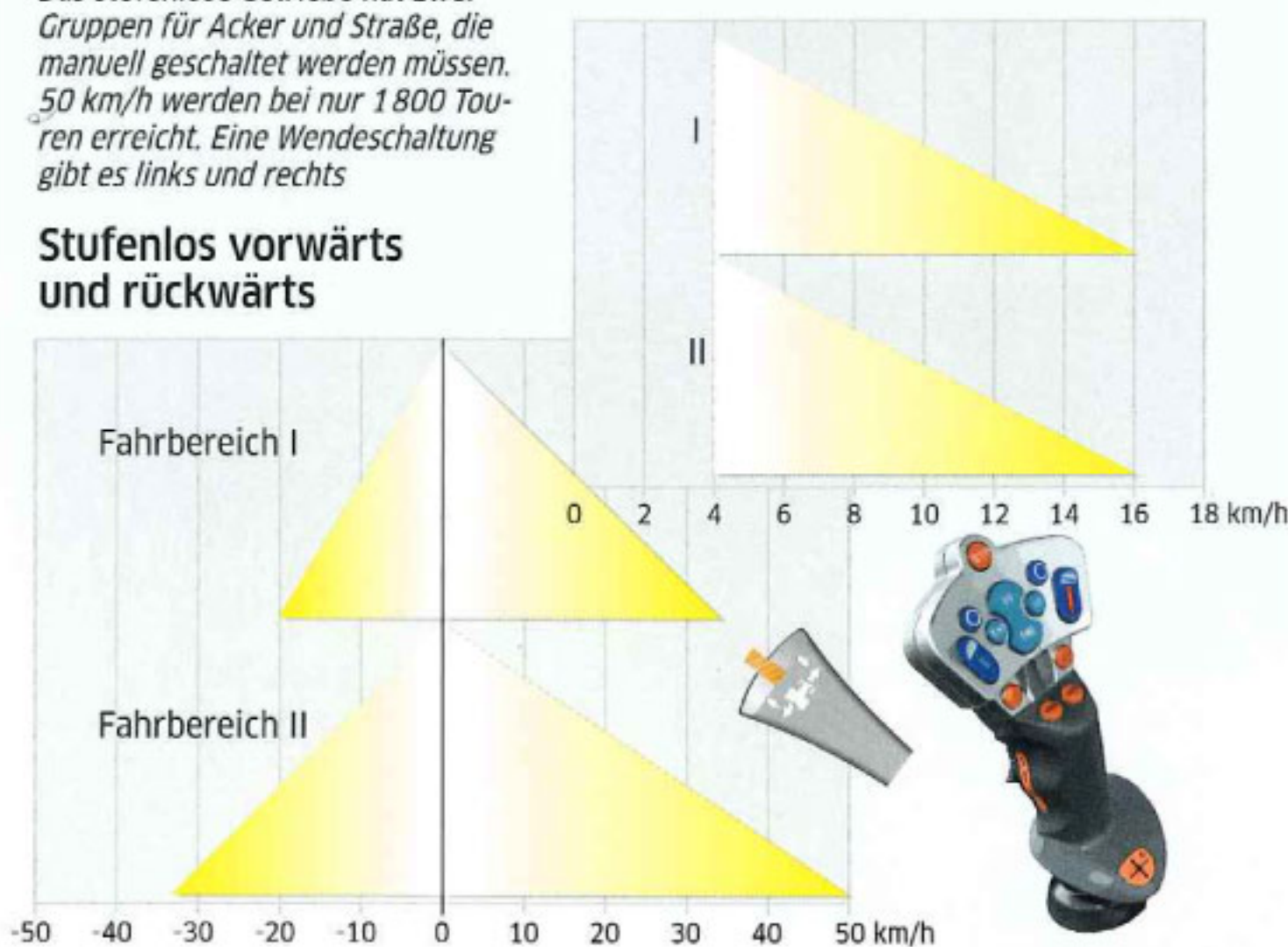


		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50	
Zugarbeiten:		Diesel-Mittelwert 255 g/kWh und 9,91 l/ha					AdBlue 29,5 g/kWh und 0,88 l/ha			
1 Schwer (100 % Last)	Pflug	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Grubber	[Bar chart]					[Bar chart]			
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Grubber	[Bar chart]					[Bar chart]			
Zapfwellenarbeiten:		Diesel-Mittelwert 248 g/kWh und 3,66 l/ha					AdBlue 26,7 g/kWh und 0,28 l/ha			
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Mähwerk	[Bar chart]					[Bar chart]			
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Mähwerk	[Bar chart]					[Bar chart]			
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Mähwerk	[Bar chart]					[Bar chart]			
Gemischte Arbeiten:		Diesel-Mittelwert 271 g/kWh und 3,90 l/ha					AdBlue 26,4 g/kWh und 0,28 l/ha			
6 Miststreuer		[Bar chart]					[Bar chart]			
7 Presse		[Bar chart]					[Bar chart]			
8 Transport ⁹⁾		[Bar chart]					[Bar chart]			
Powermix 254 g/kWh							28,0 g/kWh			

Unten links steht der Powermix-Wert in g/kWh als Mittel aller 7 gemessenen Zyklen. Die Mittelwerte der Bereiche „Zugarbeiten“, „Zapfwellenarbeiten“ und „Gemischte Arbeiten“ sind mit dem Kraftstoffverbrauch in Gramm pro Kilowatt und Stunde und in Litern pro Hektar in der Tabelle in roter Schrift angegeben. Den Verbrauch von AdBlue (der ja kein Treibstoff, sondern ein Betriebsstoff ist) zeigt die rechte Grafik. Die Balken sind schmaler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel; in blauer Schrift sind die Mittelwerte aufgeführt. Die gelbe Grundlinie der linken Grafik markiert den Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Die Länge der Balken zeigt, wie viel der Schlepper in dem jeweiligen Zyklus prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) war als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Der Mittelwert für den Powermix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten derzeit bei 296 g/kWh. ⁹⁾Der Zyklus „Transport“ wird derzeit noch nicht angegeben. Der Fendt 724 Vario SCR liegt beim Powermix im Dieserverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 14 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 8,2 Liter pro 100 Liter Diesel.

Fendt 724 Vario SCR:
Das stufenlose Getriebe hat zwei Gruppen für Acker und Straße, die manuell geschaltet werden müssen. 50 km/h werden bei nur 1800 Touren erreicht. Eine Wendschaltung gibt es links und rechts

Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Der Deutz mit 6,1 l Hubraum brachte gute Leistungswerte und ist sparsam, man muss aber auch AdBlue tanken. Bis auf den Klimakondensator stehen die Kühler jetzt fest.

Beim Hubwerk hat Fendt dem 724 Vario im Vergleich zum Vorgänger etwa 1 Tonne Hubkraft „draufgepackt“. Mit 7000 daN unten und fast 9000 daN in der obersten Position (siehe Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“) wird jetzt auch eine schwere Bestellkombi keine Probleme mehr machen. Damit das auch für die Ölversorgung gilt, empfehlen wir in jedem Fall die für 770 Euro Aufpreis lieferbare Axialkolbenpumpe mit 152 l/min. Die Serienpumpe brachte 112 l/min und 33,3 kW hydraulische Leistung – in dieser Klasse eher wenig. Alles andere als unterdurchschnittlich ist die Ventilausstattung und Bedienung sowie die 65 Liter entnehmbare Ölmenge. Bis zu fünf dw-Ventile sind im Heck (plus zwei vorne) möglich. Allesamt lassen bis zu 100 l/min durch, und Entlastungshebel gibt es auf Wunsch – sehr gut! Um die Sache perfekt zu machen, fehlen nur noch Leckölsammler an den Loadsensing-Anschlüssen. Und wir haben sehr vermisst, dass bei aktiver Zeitsteuerung jetzt auch mit dem ersten Teil des Hebelweges gar keine Proportionalbedingung der Ventile mehr möglich ist.

Die Kabine gibt es hinten wahlweise mit mechanischer (Serie) oder pneumatischer Federung (1314 Euro Aufpreis). Die von uns gefahrene Vollfederung (1907 Euro) sorgte für einen nahezu perfekten Fahrkomfort, auch wenn die vom DLG-Testzentrum



Hubgestänge, Hubkraft und Hydraulikanschlüsse sind super, die Hydraulikleistung in Serienausstattung eher nicht. Auf Wunsch gibt es aber eine größere Hydraulikpumpe – und LED-Rücklichter!

gemessenen 74,6 dB(A) sicher kein Rekordwert sind. Ebenfalls auf Wunsch (1180 Euro) gibt es eine rechte Tür samt aufstellbarer Frontscheibe. Extra bestellen kann man auch den parallelgeführten Scheibenwischer (135 Euro). Im Gegensatz zum Standardwischer sorgt der mehr im oberen Sichtfeld für Durchblick – eine „Allround“-Lösung gibt es hier aber (noch) nicht. Ein Ende hat das Warten dafür bei der Klimaautomatik – mit 500 Euro sind Sie dabei.

Bei Multifunktionsgriff und Terminal hatten wir die Vollausrüstung mit dem gut 26 cm großen Display. Und da gibt es wirklich nicht mehr viel zu meckern, zumal auf dem Hebel jetzt auch die einzelnen Tasten mit ISO-Bus-Funktionen belegt werden können. Ganz entgegen der „Fendt-Philosophie“ gelangt man aber leider nicht von allen

Man achte auf die Feinheiten: Das einfache Umstecken zwischen Kat. 2 auf 3 kennen wir ja schon. Jetzt kann man auch die Unterlenker noch hoch hängen, um mehr Platz für die Untenanhängung zu bekommen.



„Info“-Anzeigen direkt per Fingertipp in die entsprechenden Einstellmenüs. Und wenn man nach dem Motorstart die „Einstellungen wiederherstellen“ kann, würde besonders für die „TeachIn“-Sequenz ein „Warnfenster“ mit separater Bestätigung für Hydraulik, Zapfwelle und GPS-Lenkung Überraschungen beim Drücken der „Go-/End“-Tasten vermeiden helfen.

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

Nicht eine Zusammenfassung der Gesamtbewertung, sondern eine Aufzählung positiver und negativer Praxisdetails.

Positiv +

- + Fahrtschreiber-Vorrüstung mit Kardanwellensensor



Der bequem gepolsterte Beifahrersitz mit Automatikgurt ist einfach klappbar und die Lehne kann als Tisch genutzt werden.



Beispielhaft und kinderleicht sind die Möglichkeiten bei der Zuordnung von Ventilen und Fronthubwerk zu den Bedienelementen.

- + ISO-Bus-Trennschalter serienmäßig, Batterietrennschalter auf Wunsch
- + Elektrisch verstellbare Spiegel mit Weitwinkel auf Wunsch
- + Kabeldurchführung in Perfektion



Vollständig: alle Anschlussdosen, ein Terminalhalter und die Kabelführung am Holm.

Negativ -

- Nur mit codiertem Schlüssel lieferbar
- Kein Sonnenrollo an der Heckscheibe



Die Knöpfe für die externe Ventilbedienung rechts sollten in dieser Liga nicht fehlen.

- Nachtabdunkelung vom Terminal zu gering (bereits geändert)
- Blinker ohne Tonsignal



Vor allem bei angebautem Gerät ist das Kabinenluftfilter in der Rückwand nur aus der Kabine gut zugänglich.



Statt (automatischer) Parksperrhebel gibt es nach wie vor einen Handbremshebel.



Fahrhebel und Monitor sind beispielhaft, lediglich die gleichförmigen Taster auf der Armlehne sind nicht „blind“ zu unterscheiden.



Die Anzeigen und die Schaltung der Arbeitsscheinwerfer sind übersichtlich. Der Blinkerrücksteller wurde verbessert und der (kleine) Wendeschalthebel sitzt näher am Lenkrad.

Das Fahrwerk ist beim 714/716 baugleich, während der 722/724 die Vorderachse des neuen 800ers mit 500 kg mehr Traglast und 90er- statt 70er-Lenkzylindern haben. Bei der Hinterachse gibt es ab dem 718 den 10-Loch-Flansch und 13,5 statt 12,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Das sorgt bei weniger als 7,7 t Leergewicht (in kompletter Testausstattung!) für stolze 5,8 t Nutzlast. Und um die besser nutzen zu können, will Fendt die Hinterachse auch noch weiter auflasten. Die Bremsen (mit Allrad-Zuschaltung ab 20 km/h) erreichten eine Verzögerung von 4,7 m/s². Im Vergleich noch besser ist die Wendigkeit: Trotz 540/65 R 30 auf der Vorderachse (1,95 m Spur) liegt der Wendekreis bei nur



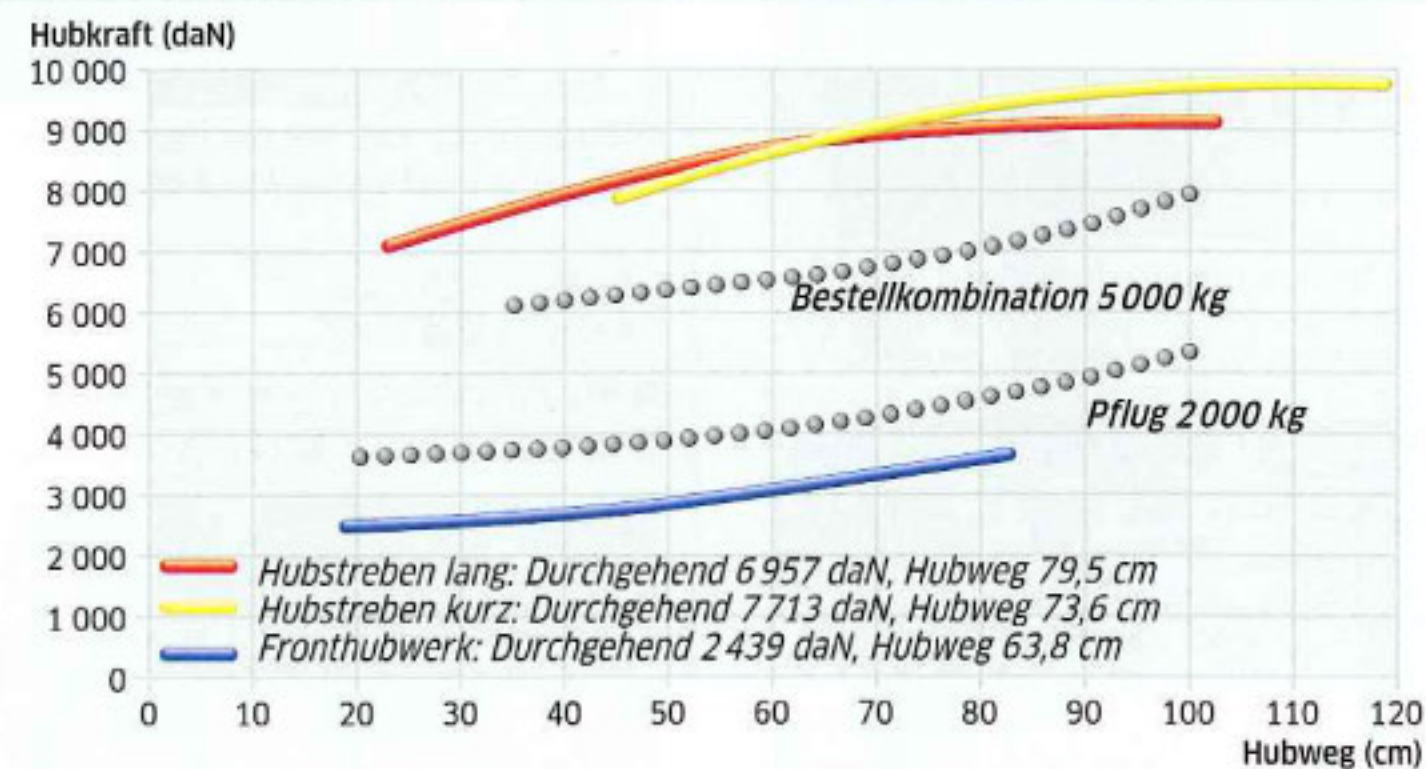
Die neue Kabine mit der (aufpreispflichtigen) Vollfederung bietet einen sehr guten Fahrkomfort und eine gute Sicht. 74,6 dB(A) unter Last sind kein Rekord, aber okay. Lenkrad samt Armaturenbrett werden mit dem mittleren Pedal entriegelt.

12,40 m. Ein „sehr gut“ bekommt auch die „VarioActive“-Lenkung, mit der die Zahl der Lenkradumdrehungen geschwindigkeitsabhängig z. B. bei Frontladerarbeiten oder am Vorgewende geändert werden kann. Und sogar den zu empfindlichen Blinker-Rücksteller hat Fendt verbessert. Auch die Wartungsintervalle (500 h für 16 l Motoröl, 1000 h für 79 l Hydraulik- und 2000 h für 47 l Getriebeöl) sind prima.

Wir fassen zusammen: Auch wenn der 724 Vario SCR von Fendt aufgrund seiner kompakten Abmessungen im Vergleich zu seinen Wettbewerbern auf den ersten Blick

den Kürzeren zieht, kann er ihnen technisch überall Paroli bieten. Zug- und Zapfwellenleistung des Vario sind ebenso gut wie der Dieselerverbrauch. In der Serienausstattung schwächelt er nur bei der Hydraulikleistung. Die Ventile und deren Bedienung sind dagegen genauso beispielhaft wie die Hubwerke: Ob einstellbare Hubgeschwindigkeiten, Druckentlastung vorne, Druckbelastung hinten oder die Seitenstabilisatoren – es sind auch die zahlreichen Details, die einfach Spaß machen. Und der hört erst beim Preis auf. Denn laut Liste kostet der 724 Vario SCR in der (kompletten) Testausstattung sage und schreibe 227 500 Euro plus MwSt.

Fendt 724 Vario SCR: Hubkraft und Hubbedarf



Fendt 724 Vario SCR: Die rote Kurve zeigt die gemessene Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – 750 daN mehr Hubkraft, 6 cm weniger Hubweg. Dank der steigenden Kurven gibt es auch mit der schweren Bestellkombination keine Probleme.

Fendt 724 Vario SCR



Breite | 252 cm
Länge | 522 cm (mit Frontkraftheber)
Höhe | 309 cm (Kabine)

Die technischen Daten

Motor | 162 kW/220 PS (nach ECE R 24) bei 2100 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 6.1 L6, 6056 cm³ Hubraum, Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) mit SCR-Katalysator, elektr. geregelter Wastegate-Turbo, Ladeluftkühlung; 400-l-Kraftstoff-, 38-l-AdBlue-Tank.

Getriebe | Stufenloses Vario ML 180 HD mit zwei manuell geschalteten Bereichen für Acker/Straße, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten, 0,02 – 50 km/h (bei 1800 Touren) vorwärts, maximal 33 km/h rückwärts.

Bremsen | Nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung ab 20 km/h; Handbremse mit Federspeicher; Druckluftanlage Serie.

Elektrik | 12 V, Batterie 180 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 4 kW/5 PS.

Hubwerk | Kat. II/III; doppeltwirkende Bosch-EHR mit Unterlenkerregelung, Frontkraftheber mit Druckentlastung, Frontzapfwelle a.W.

Hydraulik | Axialkolbenpumpe mit 109 l/min Serie, 152 l/min a.W., 200 bar, 3 Steuergeräte Serie, max. 7 mit Zeit- und Mengensteuerung; separater Ölhaushalt, 65 l Öl entnehmbar.

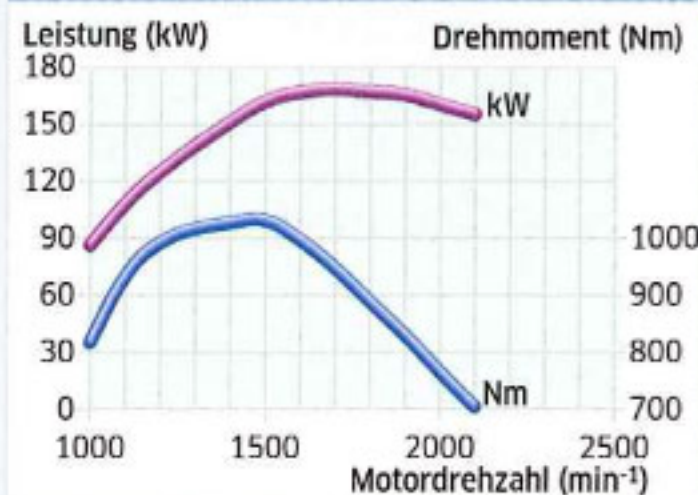
Zapfwelle | 540/540E/1000, 1 3/8 bzw. 1 3/4 Zoll, 6, 20 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet.

Achsen und Fahrwerk | Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 540/65 R 30 und 650/65 R 42.

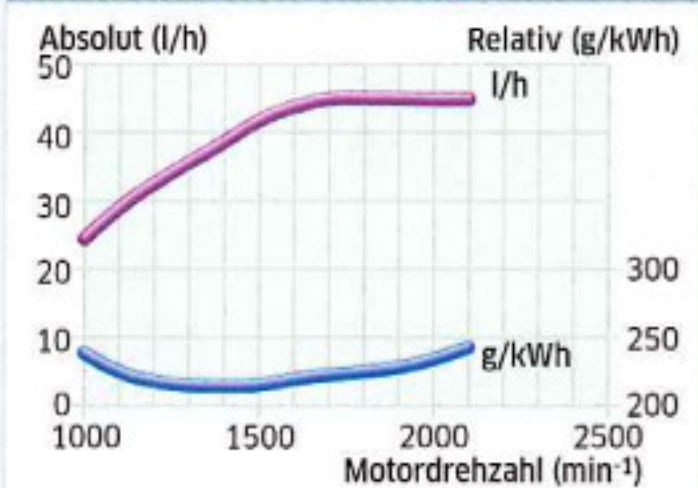
Pflege und Wartung | Motoröl 16 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 47 l (alle 2000 h); Hydrauliköl 79 l (1000 h), Motorkühler 9,2 l.

Preis | In Grundausrüstung 195 095 € (alle Preise ohne MwSt.); Fronthubwerk (mit Entlastung) 5 315 €; Frontzapfwelle 3 716 €, Komplettfederung Kabine 1 900 €, Druckluft- und Klimaanlage Serie.

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte - Testzentrum

Zapfwellenleistung |
Maximal (1700 min⁻¹) 169,2 kW
Bei Nenndrehzahl 154,8 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch |
bei max. Leistung 223 + 18,4 g/kWh
bei Nenndrehzahl 243 + 21,1 g/kWh
Verbrauch absolut Max./Nenn 45,0/44,8 l/h

Drehmoment |
Maximal 1039 Nm (1500 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 47,7 %
Drehzahlabfall 28,6 %
Anfahrmoment 116 %

Getriebe |
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos
Hubkraft Heck | (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 6957/8607/8946 daN
Hubweg unter Last 79,5 cm (23 bis 102,5 cm)

Hubkraft Front | (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 2439/2806/3582 daN
Hubweg unter Last 63,8 cm (18,9 bis 82,7 cm)

Hydraulikleistung |
Betriebsdruck 196 bar
Max. Menge 112,4 l/min
Max. Leistung 33,3 kW (106,3 l/min, 188 bar)

Zugleistung |
Max. 137,5 kW bei 1700 min⁻¹ 265 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 123,9 kW 281 g/kWh

Lautstärke | (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 74,6/81,8 dB(A)

Abbremsung |
Maximale mittlere Verzögerung 4,7 m/s²
Pedalkraft 29 daN

Wendekreis |
Ohne/mit Frontantrieb 12,35/12,95 m

Testgewicht |
Vorderachse 2880 kg
Hinterachse 4805 kg
Leergewicht 7685 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 13 500 kg
Nutzlast 5815 kg
Leistungsgewicht 47 kg/kWh
Radstand 278 cm
Spurweite vorne/hinten 195/192 cm
Bodenfreiheit (mit Untenanhangung) 48 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1933	230	44,8
Sparzapfwelle 540E	100%	1550	217	43,4
Normzapfwelle 1000	100%	1900	228	44,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80%	max.	252	37,3
Hohe Leistung	80%	90%	236	34,9
Transportarbeiten	40%	90%	280	20,6
Wenig Leistung, 1/2 Drehzahl	40%	60%	227	16,8
Hohe Leistung, 1/2 Drehzahl	60%	60%	216	23,8

Die Testurteile

Motor | ++
Leistungscharakteristik 2,0
Kraftstoffverbrauch 1,2
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,5

Gute Charakteristik, sehr gute Leistungswerte und niedriger Kraftstoffverbrauch, aber AdBlue nötig, Zapfwellenleistung sehr gut, Zugleistung für einen stufenlosen Schlepper gut.

Getriebe | ++
Gangabstufung/Funktionen 1,0
Schaltbarkeit 1,5
Kupplung, Gas 1,3
Zapfwelle 2,2

Sehr gute Motor-Getriebe-Steuerung, aber nach wie vor manueller Wechsel der Fahrbereiche Acker/Straße, Wendeschaltung links und rechts, drei Zapfwellendrehzahlen durchschnittlich.

Fahrwerk | ++
Lenkung 1,6
Allrad- und Differenzialsperre 1,3
Hand- und Fußbremse 2,0
Federung Vorderachse/Kabine 1,5
Gewicht und Nutzlast 1,5

Wendiger Schlepper mit sehr gutem Fahrkomfort, Lenkwinkel-Automatik für Allrad/Sperre, keine Parksperre, geringes Leergewicht, hohe Nutzlast, zulässige Hinterachslast von 8 t wird noch aufgelastet.

Hubwerk/Hydraulik | ++/+
Hubkraft und Hubweg 1,8
Bedienung 1,2
Leistung Hydraulik 2,0
Steuergeräte 1,3
Anschlüsse 1,0

Hubkraft gut, Hydraulikleistung in Serienausstattung nur durchschnittlich, sehr gute Steuergeräte (nur nicht proportional bei Zeitsteuerung), noch bessere Hydraulikanschlüsse.

Kabine | ++
Platzangebot und Komfort 1,2
Sicht 1,4
Heizung und Lüftung 2,0
Lautstärke 2,0
Elektrik 1,5
Verarbeitung 2,0
Wartung 1,5

Platz, Sicht und Federung sehr gut, Lautstärke mit 74,6 dB(A) unter Last okay, keine Luftdüsen im Kopfbereich.

Eignungsprofil

Basisansprüche	Mittlere Ansprüche	Hohe Ansprüche	Ackerarbeiten	Grünlandarbeiten	Transportarbeiten	Frontladerarbeiten
●	●	●	●	●	●	●

Preis | Niedrig Hoch
173 000 bis 182 000 € ●

plus Mehrwertsteuer in Grundausrüstung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2012.

Bewertung |
++ sehr gut, + gut, = durchschnittlich, - unterdurchschnittlich, - - mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

3 Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 220-PS-Klasse miteinander verglichen, die in der Vergangenheit in profi getestet worden sind.



Schlepper	Fendt 724 Vario SCR	Case IH Puma CVX 230 EP	John Deere 6210R
Ausführlicher Test in	profi 1/2013	profi 9/2011	profi 12/2012
Motor Nennleistung	162 kW/220 PS (ECE R 24)	167 kW/228 PS (ECE R 120)	154 kW/210 PS (97/68 ED)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/6,1 l/IIIB (Tier 4 i)	6/6,7 l/IIIB (Tier 4 i)	6/6,8 l/IIIB (Tier 4 i)
Zapfwellenleistung maximal	169,2 kW (1 700 min ⁻¹)	177,3 kW (1 700 min ⁻¹)	164,5 kW (1 800 min ⁻¹)
...bei Motor-Nenndrehzahl	154,8 kW (2 100 min ⁻¹)	164,2 kW (2 100 min ⁻¹)	157,9 kW (2 100 min ⁻¹)
Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	223 + 18,4 g/kWh	223 + 21,0 g/kWh	267 + 0 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	243 + 21,1 g/kWh	240 + 20,0 g/kWh	282 + 0 g/kWh
Absolut bei max. Leistung	45,0 l/h	47,3 l/h	47,6 l/h
Mittelwert Powermix	254 + 28 g/kWh	263 + 20,5 g/kWh	276 + 0 g/kWh
Drehmoment maximal	1 039 Nm (1 500 min ⁻¹)	1 020 Nm (1 600 min ⁻¹)	923 Nm (1 600 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg	47,7 %	43,1 %	29 %
...dabei Drehzahlabfall	28,6 %	27,0 %	24 %
Diesel-/AdBluetank	400/38 l	395/48 l	465/0 l
Getriebe Gangzahl gesamt	Stufenlos	Stufenlos	24/20
Lastschaltung	Stufenlos	Stufenlos	8
Gangschaltung	Stufenlos	Stufenlos	3
Gruppenschaltung	2 Gruppen	Stufenlos	-
Wendeschtaltung	Lastschaltbar	Lastschaltbar	Lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	Stufenlos	Stufenlos	11
Hubwerk Regelungsart	EHR Unterlenker	EHR Unterlenker	EHR Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	6 957/8 607/8 946 daN	7 254/8 099/8 190 daN	6 246/8 102/9 288 daN
Hubweg	79,5 cm	77,8 cm	77,1 cm
Hydraulik Betriebsdruck	196 bar	215 bar	202 bar
Maximale Fördermenge	112,4 l/min	130,7 l/min	123,0 l/min
Maximale hydraulische Leistung	33,3 kW	34,5 kW	34,4 kW
Entnehmbare Ölmenge	65 l	50 l	55 l
Zugleistung Maximal	137,5 kW	144,4 kW	140,6 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	265 g/kWh	255 g/kWh	263 g/kWh
Lautstärke Kabine zu	74,6 dB(A)	72,7 dB(A)	71,7 dB(A)
Bremsen Mittlere Verzögerung	4,7 m/s ²	5,7 m/s ²	5,8 m/s ²
dabei Pedalkraft	29 daN	32 daN	39 daN
Wendekreis Ohne Allrad	12,35 m	11,50 m	13,90 m
Mit Allrad	12,95 m	12,25 m	14,50 m
Testgewicht Vorderachse	2 880 kg	3 580 kg	3 420 kg
Hinterachse	4 805 kg	5 190 kg	5 140 kg
Gewogenes Gesamtgewicht	7 685 kg	8 770 kg	8 560 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	13 500 kg	13 000 kg	13 000 kg
Nutzlast	5 815 kg	4 230 kg	4 440 kg
Leistungsgewicht	47 kg/kW	53 kg/kW	55 kg/kW
Grundausstattung ohne MwSt. (Listenpreis laut Hersteller)	195 095 € (Januar 2013)	149 550 € (September 2011)	135 335 € (Dezember 2012)