

profi

MAGAZIN FÜR PROFESSIONELLE AGRARTECHNIK

Sonderdruck

aus 9/2012

Fendt 939 Vario:

Zugleistung mit Reserven

Der 939 Vario ist mit bis zu 390 Pferden unter derHaube das Topmodell von Fendt. Warum er das beste Diesel-Ross ist, das wir je testeten, und was Sie zum Thema „Constant Net Power“ unbedingt noch wissen sollten, steht im Schleppertest von Manfred Neunaber und Hubert Wilmer (Fotos: Stefan Tovornik).



FENDT

Fendt 939 Vario SCR:

Zugleistung mit Reserven

Der 939 Vario ist mit bis zu 390 Pferden unter der Haube das Topmodell von Fendt. Warum er das beste Diesel-Ross ist, das wir je testeten, und was Sie zum Thema „Constant Net Power“ unbedingt noch wissen sollten, steht im Schleppertest von Manfred Neunaber und Hubert Wilmer mit Fotos von Stefan Tovornik.

Mit der Umstellung von der Abgasstufe IIIA auf IIIB (bzw. Tier 3 auf Tier 4 i) hat Fendt dem 900er nicht nur einen Abgaskatalysator spendiert (profi 9/2010). Neben vielen Detailänderungen gibt es jetzt auch das bereits im neuen 800er vorgestellte große Vario-Terminal (profi 10/09 und 4/11). Doch am spannendsten war für uns zunächst die Frage nach dem Motor mit seiner Leistung und seinem Verbrauch.

Das Deutz-Kraftwerk mit sechs Zylindern und dem auf 7,8 l vergrößerten Hubraum hat im Vergleich zum Vorgänger keine Abgasrückführung mehr. Und es ist wieder auf einen optimalen Wirkungsgrad eingestellt, da der SCR-Katalysator im Auspuffsystem die Abgasreinigung übernimmt (profi 8/08). Das dafür benötigte AdBlue kommt aus einem 60 l großen Tank, der in den 600-l Dieseltank integriert ist.

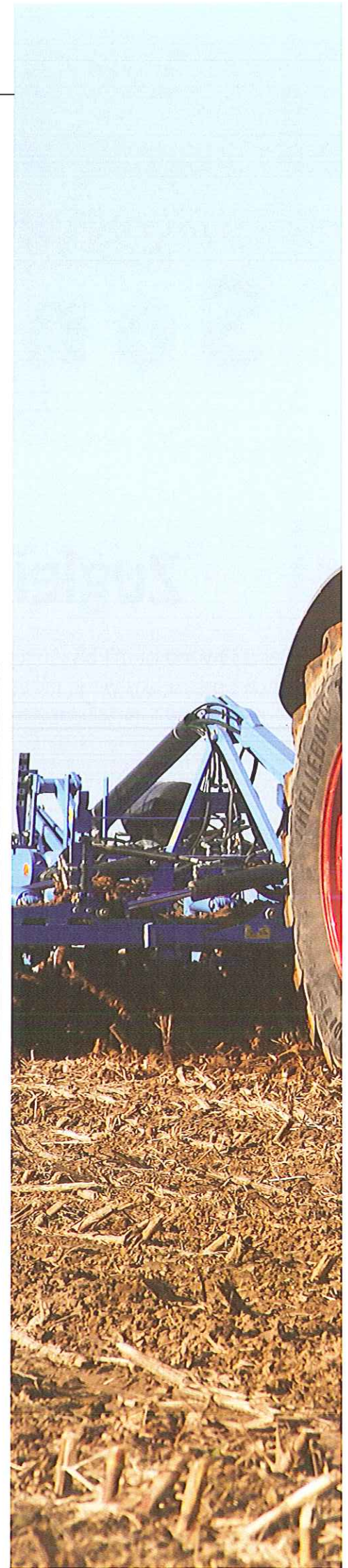
Auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG-Testzentrums zeigte das Aggregat dann, was in ihm steckt. Von den 276 kW/375 PS Nennleistung (nach der „ehrlicheren“ ECE-R 24) kommen am Stummel gute 247 kW/336 PS an. Noch besser ist die Maximalleistung: Bei 1900 Touren dreht der Fendt tatsächlich mit 276 kW/375 PS am Zapfwellenstummel – das sind fast 30 kW/40 PS Überleistung! Dementsprechend verdient die Leistungscharakteristik mit einem Drehmomentanstieg von 41 % (bei 37 % Drehzahlabfall) und einem Konstantleistungsbereich von 29 % eine sehr gute Bewertung.

Und der Verbrauch? 233 g/kWh bei Nenn-drehzahl und 230 g/kWh bei maximaler Zapfwellenleistung sind in Ordnung, aber in dieser Klasse kein Rekord – zumal man ja den AdBlue-Verbrauch nicht vergessen darf. Denn selbst wenn das „Diesel Exhaust Fluid DEF“ weniger als ein Drittel vom Diesel kostet, entspricht der durchschnittliche Verbrauch von 26 bis 29 g/kWh AdBlue immerhin rund 8 bis 10 g/kWh Diesel.

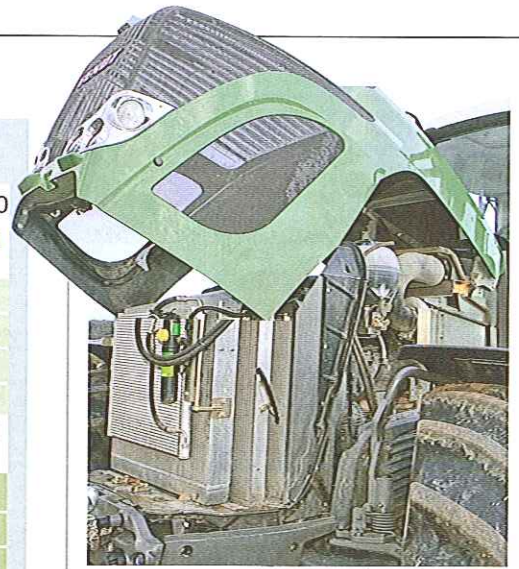
An dieser Stelle zeigt sich allerdings einmal mehr, wie wichtig die praxisnahen Powermix-Messungen mit ihren Lastwechseln und Teillastbereichen sind. Denn nur hier wird deutlich, wie gut das Zusammenspiel von Motor- und Getriebesteuerung in der Praxis funktioniert.

Und das scheint bei Fendt zu passen, denn mit einem Powermix-Wert von 243 g/kWh liegt der 939 Vario sogar noch einen Tick besser als der Fendt 828 Vario mit 246 g/kWh. Auch wenn man die 30 g/kWh AdBlue noch addiert, ist der Abstand zu Wettbewerbern – selbst mit Schaltgetriebe – noch deutlich.

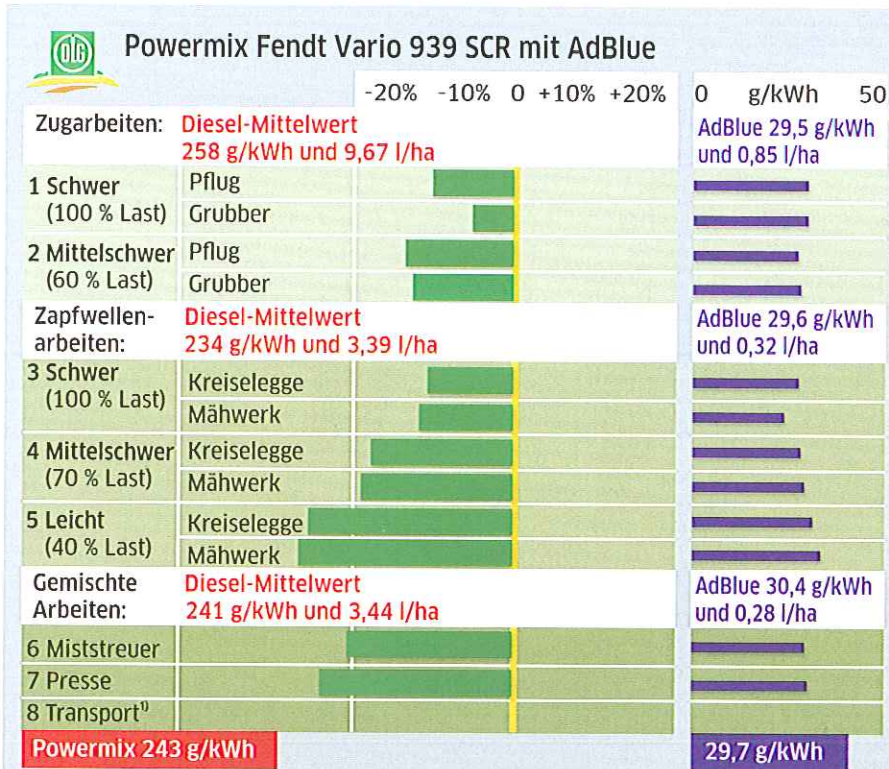
Mit dem Thema „Maximale Zugleistung“ müssen wir uns beim Fendt 939 aber ein wenig ausführlicher beschäftigen. Denn in der ersten Serie lag die maximale Zugleistung noch bei 238,4 kW (gemessen vom DLG-Testzentrum im März für den top agrar-Vergleich Heft 5/2012). Unser Testkandidat kam bei der gleichen Messung im August allerdings nur auf 222,0 kW. Woran liegt das? Grund dafür ist die Ausstattung mit einer neuen „Heavy Duty“-Software, die Fendt in-







Der Deutz-Motor hat sehr gute Leistungswerte und der Verbrauch ist auch in Ordnung.



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 298 g/kWh.

¹⁾Der Zyklus „Transport“ wird derzeit noch nicht angegeben.

Der Fendt Vario 939 SCR liegt beim Powermix im Dieserverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 23,9 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 8,1 Liter pro 100 Liter Diesel.

zwischen allen 939er Maschinen verordnet hat. Sie begrenzt die maximale Getriebe-Eingangsleistung, indem sie bei reinen schweren Zugarbeiten bis zu 5 % der Einspritzmenge für den Motor zurücknimmt. Das geschieht aber nur dann, wenn weder Hydraulik noch Zapfwelle betrieben werden und gleichzeitig auch keine Nebenverbraucher wie Lüfter, Druckluftanlage und Klimakompressor Leistung fordern.

Wenn beim 936 z.B. Zapfwelle oder Hydraulik 20 kW Leistung verlangen, muss er das bei maximaler Zugleistung durch die Reduzierung der Getriebe-Eingangsleistung liefern – die Zugleistung wird sinken.

Der 939 hingegen bedient sich hier aus der Reserve zwischen maximaler Motorleistung und fixierter Getriebe-Eingangsleistung, er hält die Zugleistung konstant. Erst wenn die durch die 5 % Einspritzmengen-Reduzierung gewonnenen Reserven aufgezehrt sind, senkt auch er die Zugleistung.

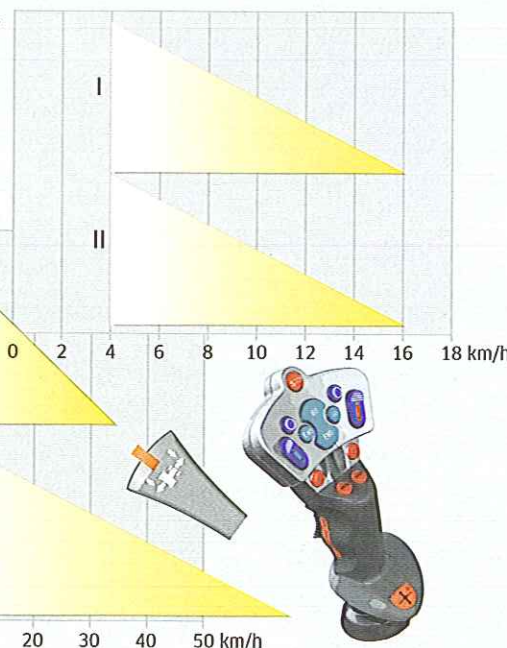
Ab 15 bis 22 km/h sinkt die Reduzierung der Einspritzmenge auf Null, oberhalb von 22 km/h steht die volle Motorleistung dann auch ohne Nebenverbraucher zur Verfügung. „Constant Net Power“ nennt Fendt diese Lösung, die das Getriebe des 939 vor extremen Lastspitzen schützen und insgesamt eine konstant hohe Zugleistung sichern soll.

Und Fendt verweist an dieser Stelle darauf, dass die „Heavy Duty“-Software nur bei reinen schweren Zugarbeiten ohne weitere Nebenverbraucher eingreift – „ein Fall, der bei vielseitigen Einsätzen in der Praxis nur selten zu finden sein wird.“ Bei allen übrigen Einsätzen mit verschiedenen (Neben-)Verbrauchern ist die volle Motorleistung des 939 verfügbar, Getriebe und Motor sind optimal aufeinander abgestimmt. Das muss man wissen.

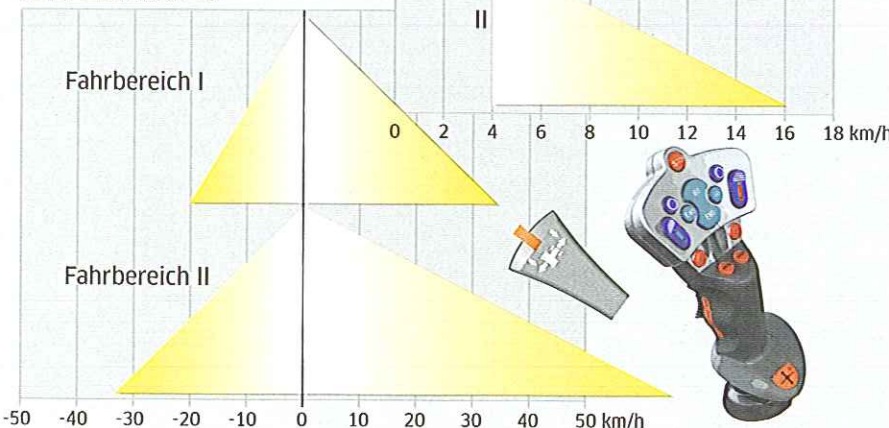
Fendt 939 Vario SCR:

Das stufenlose Vario-Getriebe ML 260 hat nach wie vor zwei Fahrbereiche für Acker und Straße. Die 60 km/h Endgeschwindigkeit werden bei nur 1700 Touren erreicht. Die Wendeschaltung kann man rechts und links bedienen.

Stufenlos im Hauptarbeitsbereich



Stufenlos Vorwärts und Rückwärts





Das Heck ist super aufgeräumt, Hubkraft und Hydraulikleistung gibt es „satt“!

und Fahrpedalmodus wechseln und dazu auf die gleichförmige Tastatur in der Armlehne umgreifen müssen.

Ansonsten stehen beim Getriebe aber fast ausschließlich Pluspunkte auf unserer Liste: Angefangen von 60 km/h bei nur 1750 Touren über die Wendschaltung links und rechts bis hin zu den sehr guten Tempo-

mat-Funktionen und die Automatik für die Grenzlastregelung (z.B. beim Einschalten der Zapfwelle).

Bei der Zapfwelle haben Sie beim Kauf die Wahl zwischen zwei Drehzahlen (540E/1000 oder 1000/1000E) – natürlich per Knopfdruck zu wechseln, und natürlich mit einer externen Bedienung links und rechts. Dass

der Drehzahlspeicher für die Motordrehzahl direkt mit den Tasten im Multifunktionsgriff programmierbar ist, fehlte uns allerdings.

Das Heckhubwerk ist mit der doppelwirkenden Bosch-EHR (profi 9/2008) vollständig ausgestattet. Das im neuen 700er (profi 7/2011) vorgestellte, last-kompensierende Senkventil hat er auch serienmäßig. Wird aber die Schnellbedienung auf den Multigriff umgelegt, fehlt der Schnelleinzug. Es sei denn, man programmiert eine Sequenz fürs Vorgewendemanagement. Doch dazu später noch einmal...

Mit einer durchgehenden Heck-Hubkraft von 9,3 t stellt der Fendt keinen neuen Rekord auf. Doch dank der nach oben hin steigenden Hubkraft (siehe Grafik) gibt es auch mit den schwersten Anbaugeräten keinerlei Probleme. Und ein Hubweg von fast 84 cm ist in jedem Fall okay.

Schade finden wir dagegen, dass das serienmäßige Fronthubwerk (trotz doppelwirkender Zylinder!) nicht doppelwirkend angeschlossen ist. Diese Funktion gibt es nur, wenn man die optionale Lageregelung für immerhin 1700 Euro extra bestellt.

Bei der Getriebe-Bedienung stört nach wie vor der manuelle Wechsel zwischen den zwei Fahrbereichen. Und es gibt Fahrer, die sich Rasten bzw. sogar einen Schleppring am Schieber zum Einstellen des Geschwindigkeits-Bereichs fürs Fahrpedal wünschen. Genauso wie es Fahrer gibt, die bei Straßenfahrt gerne zwischen Fahrhebel-

fendt.com

FENDT



Effizienz auf Weltmeister-Niveau

Überzeugend in der Praxis und in der Kraftstoffeffizienz: mit **243 g/kWh** setzt der **939 Vario** Maßstäbe auf höchstem Niveau im neutralen DLG PowerMix Test¹⁾. Grund dafür ist die Kombination der SCR-Motorentechnologie mit AdBlue-Abgasreinigung²⁾ und dem hocheffizienten Vario-Getriebe. Mehr auf www.fendt.com/powermix

1) Datenblatt DLG PowerMix September 2012 | 2) Der AdBlue-Verbrauch beträgt 8,1 % des Dieselverbrauchs



Vor allem der Multifunktionsgriff des „Vario Centers“ ist nach wie vor einzigartig. Gleiches gilt für das Vorgewende-Management.



In der geräumigen Kabine hat die DLG unter Last 77 dB(A) gemessen. Subjektiv war sie leiser und hat eine sehr gute Federung.



Auf dem Armaturenräger liegt noch die Bedienung vom Arbeitslicht und der Klimaanlage.

87 Liter entnehmbare Ölmenge aus dem separaten (!) Haushalt sind ebenso beeindruckend wie die 144 Liter Öl, die man alleine an einem Ventil pro Minute abnehmen kann. Insgesamt hat die DLG eine Fördermenge von 211 l/min und 58 kW hydraulische Leistung gemessen – allerdings mit der für weitere gut 1 100 Euro lieferbaren 216-l-Pumpe (Serie sind 160 l/min).

Nichts zu meckern gibt es bei den bis zu 8 Steuerventilen (6 hinten, 2 vorne) mit den sehr guten Anschlüssen. Da sämtliche Zuordnungen von Ventil und Bedienhebel (ein-

schließlich der externen Bedienung im Heck!) frei programmierbar sind, fehlen zum kompletten Glück eigentlich nur noch Leuchtdioden an den Hebeln, die entsprechend ihre Farbe ändern...

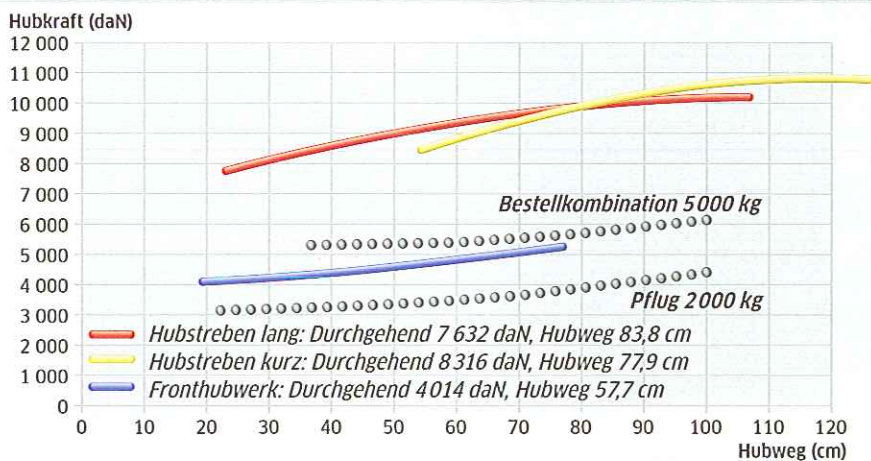
Wiederholen müssen wir unsere Kritik vom 800er an der Zeitsteuerung der Ventile, die nach wie vor für „+“ und „-“ nicht getrennt programmiert werden kann. Und statt die Proportional-Hebel zum Aktivieren über die kleine Raste ziehen zu müssen, wird das Zeitprogramm jetzt schon nach etwa zwei Drittel des Hebelweges aktiv – schade.

Außerdem würden wir uns separate Bediensperren für die Ventile und das Hubwerk wünschen. Erhöht hat Fendt dafür in dieser Terminal-Generation den Loadsensing-Steuerdruck von 20 auf 45 bar – gut!

Die Kabine haben wir bereits beim Test des 936 Vario gelobt, das neue „Vario Center“-Bedienzentrum beim Test des 828 Vario. Und auch beim 939 hat die DLG unter Last wenig schmeichelhafte 77 dB(A) am Fahrerohr gemessen. Ein Wert, den die Testfahrer in der Praxis ganz und gar nicht nachvollziehen konnten – hier scheint die Frequenz der Töne insgesamt doch sehr angenehm zu sein.

Der große Monitor mit 10,4 Zoll kostet immerhin fast 2800 Euro mehr als die 7-Zoll-Variante. Mit „Touch-Screen“ und „Dreh-/Drück-Rad“ sowie der sehr übersichtlichen Menüführung ist die Sache aber überzeu-

Fendt 939 Vario SCR: Hubkraft und Hubbedarf



Fendt 939 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 – 700 daN mehr Hubkraft, 6 cm weniger Hubweg. Dank der guten Geometrie hebt der Fendt auch schwerste Maschinen locker!

Fendt 939 Vario SCR



Breite | 274 cm

Länge | 565 cm (mit Frontkraftheber)

Höhe | 329 cm (Kabine)

Die technischen Daten

Motor | 265 kW/360 PS (nach ECE-R 24 bei 2200 min⁻¹; max. 287 kW/390 PS; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 2013L064V mit CommonRail, Turbolader und SCR-Kat für die Abgasstufe IIIB (Tier 4i); 7,8 l Hubraum; 600 l Diesel- und 60 l AdBlue-Tank.

Getriebe | Stufenloses Vario ML 260 mit zwei Fahrbereichen, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten und TMS; 60 km/h Endgeschwindigkeit.

Bremsen | Nasse Lamellenbremse; vorne Allradzuschaltung; Handbremse mit Federspeicher; Druckluftanlage Serie.

Elektrik | 12 V, Batterie 170 Ah, Lichtmaschine 2 x 150 A; Anlasser 4,7 kW/6,4 PS.

Hubwerk | Kat. III; Doppelwirkende Bosch-EHR mit Unterlenkerregelung, Schwingungstilgung und Schlupfregelung. Frontkraftheber einfachwirkend Serie.

Hydraulik | Axialkolbenpumpe mit 216 l/min, 200 bar, bis zu 8 elektr. dw Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung; 87 l Öl entnehmbar.

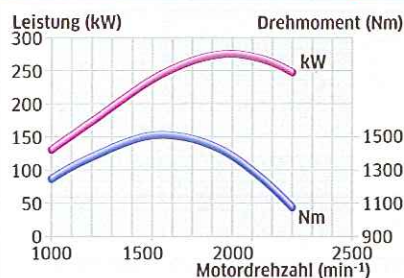
Zapfwelle | 540E/1000 oder 1000/1000E; elektrohydraulisch geschaltet, Stummel trocken wechselbar.

Achsen und Fahrwerk | Planetenachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet, VA-Federung mit Fahrwerkstabilisierung „FSC“; Testbereifung 600/70 R 34 und 710/75 R 42.

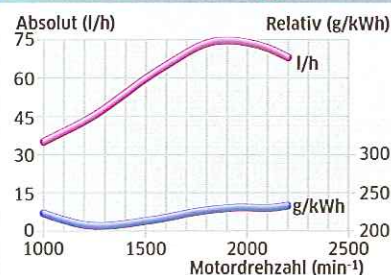
Pflege und Wartung | Motoröl 38 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 67 l (2000 h) und Hydrauliköl 109 l (1000 h); Kühlsystem mit 30 l.

Preis | In Grundausstattung mit 60 km/h, gefederter Achse und Kabine sowie Fronthubwerk 258 2370 € (ohne MwSt); Aufpreis Frontzapfwelle 3700 €; RÜFA 6380 €, GPS-Lenkung VarioGuide RTK 16 420 €.

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte - Testzentrum

Zapfwellenleistung |
Maximal (1900 min⁻¹) 276,3 kW
Bei Nenndrehzahl 247,2 kW

Diesel- + AdBlue-Verbrauch |
bei max. Leistung 230+25,6 g/kWh
bei Nenndrehzahl 233+28,6 g/kWh
Absolut Nenn./Max. 68,4+6,5/75,3+6,5 l/h

Drehmoment |
Maximal 1512 Nm (1500 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 41 %
Drehzahlabfall 32 %
Anfahrmoment 116 %

Getriebe |
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

Hubkraft Heck | (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 7632/9363/10035 daN
Hubweg unter Last 83,8 cm (23 bis 106,8 cm)

Hubkraft Front | (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 4014/4464/5157 daN
Hubweg unter Last 57,7 cm (19,3 bis 77,0 cm)

Hydraulikleistung |
Betriebsdruck 197 bar
Max. Menge 211,0 l/min
Max. Leistung 58,3 kW (205,5 l/min, 170 bar)

Zugleistung |
Max. 222,0 kW (1900 min⁻¹) 266 + 32 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 209,4 kW 278 + 34 g/kWh

Lautstärke | (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 77,1/81,8 dB(A)

Abbremsung |
Maximale mittlere Verzögerung 4,9 m/s²
Pedalkraft 38,6 daN

Wendekreis |
Ohne/mit Frontantrieb 13,90/14,60 m

Testgewicht |
Vorderachse 4750 kg
Hinterachse 5850 kg
Leergewicht 10600 kg
Zul. Gesamtgewicht 16/18 t (60/50 km/h)
Nutzlast 5,4/7,4 t (60/50 km/h)
Leistungsgewicht 47 kg/kW
Radstand 305 cm
Spurweite vorne/hinten 213/201 cm
Bodenfreiheit 40,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	-	-	-
Sparzapfwelle 540E	100%	1577	215	62,7
Normzapfwelle 1000	100%	1970	231	74,4
Sparzapfwelle 1000E	100%	1577	215	62,7
Motor im Abregelbereich	80%	max.	245	57,6
Hohe Leistung	80%	90%	228	53,5
Transportarbeiten	40%	90%	250	29,4
Wenig Leistung, ½ Drehzahl	40%	60%	213	25,1
Hohe Leistung, ½ Drehzahl	60%	60%	206	36,4

Die Testurteile

Motor | +++
Leistungscharakteristik 1,4
Kraftstoffverbrauch 1,7
Zugleistung/Zapfwellenleistung 2,9/1,2

Sehr gute Zapfwellenleistung und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch beim praxisnahen Powermix deutlich besser als der Durchschnitt dieser Klasse. Bei reiner Zugarbeit wird die Motorleistung reduziert.

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

Stufenlos mit 60 km/h bei nur 1700 Touren, aber zwei manuell zu schaltenden Fahrbereichen; sehr gute Motor-Getriebe-Steuerung, nur zwei Zapfwellen-Drehzahlen.

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

Wendig mit sehr guter Lenkung; lenkwinkelabhängige Schaltung von Allrad und Sperre, sehr gute Vorderachs- und Kabinenfederung, wenig Leergewicht, höchste Nutzlast.

Hubwerk/Hydraulik | ++
Hubkraft und Hubweg 1,7
Bedienung 1,2
Leistung Hydraulik 1,5
Steuergeräte 1,3
Anschlüsse 1,0

Hubkraft reicht auch für schwerste Geräte, Bedienung und Hydraulikleistung sehr gut, Ölanschlüsse kaum noch zu verbessern.

Kabine | + / +++
Platzangebot und Komfort 1,5
Sicht 1,5
Heizung und Lüftung 1,5
Lautstärke 3,1
Elektrik 2,0
Verarbeitung 2,0
Wartung 2,0

Platz und Sicht sehr gut, gemessene Lautstärke mit 77 dB(A) unter Last hoch, subjektiv jedoch leiser.

Eignungsprofil	- -	-	□	+	+ +
Basisansprüche					●
Mittlere Ansprüche					●
Hohe Ansprüche					●
Ackerarbeiten					●
Grünlandarbeiten				●	
Transportarbeiten					●
Frontladerarbeiten			●		
Preis	Niedrig		Hoch		
232000 bis 245000 €					●

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

Bewertung |
+++ sehr gut, + gut, □ durchschnittlich,
- unterdurchschnittlich, -- mangelhaft

Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

gend. Mit der aktuellen Software kann der Hektarzähler neben der Schwimmstellung auch mit der Druckseite eines Hydraulikventils ausgelöst werden – wichtig bei Aufsattelgeräten!

Und da Fendt sogar an Details arbeitet wie einer Prozent-Taste für den integrierten Taschenrechner, sind wir sicher, dass es schon bald auch ein Navigationssystem im Terminal geben wird.

Mit der aktuellen Software lassen sich auch nur einzelne Tasten des Multifunktionsgriffs mit Isobus-Funktionen belegen, man muss nicht mehr den ganzen Hebel umlegen. Ansonsten gibt es eigentlich nur noch die gleichförmigen Folientaster in der Armlehne (z.B. für Allrad und Sperre) zu kritisieren.

Das Vorgewende-Management „TeachIn“ mit bis zu vier unabhängigen Sequenzen, frei wählbaren Auslösern für jeden Schritt

usw. ist dagegen nach wie vor das Maß der Dinge. Fehlt nur noch die Möglichkeit, eine Sequenz mit einem Tastendruck speichern zu können (statt „surfen“ zu müssen). Und natürlich würden wir bei GPS-Lenkung am Vorgewende gerne automatisch umdrehen...

390 PS mit nur 10,6 t Leergewicht und 7,4 t Zuladung (bei 50 km/h!) sind perfekt für einen „Allrounder“. Auch der Wendekreis von 13,90 m (mit der Bereifung 600/70 R 34 vorne, Spur 2,13 m) sowie die von der DLG gemessene Bremsverzögerung von 4,9 m/s² gehen in Ordnung – und eine Taste für das optionale Anti-Blockier-System (ABS) gibt es auch schon.

Auch was das Fahrverhalten angeht, können wir nur wieder ins Schwärmen geraten. Er hat die Einzelradfederung mit Fahrwerksstabilisierung FSC (Fendt Stability Control), und die 2,15 m hohen Reifen hinten sorgen

für eine sehr ordentliche Zugkraftübertragung.

Kurz machen können wir es bei der Wartung: 500 Stunden Wechselintervall für die 38 l Motoröl, 2 000 Stunden für die 67 l Getriebeöl bzw. 1 000 Stunden für den 109-l Hydrauliköl-Haushalt sind prima.

Wir halten fest: Der neue 900er Vario SCR von Fendt ist dank seiner Technik ohne Frage das vielseitigste „Diesel-Ross“, das wir je getestet haben. Wissen muss man allerdings um die „Heavy-Duty“-Software, die Fendt den 939ern inzwischen verordnet hat: Wenn der Schlepper unterhalb von 15 km/h bei reiner Zugarbeit (ohne Hydraulik und Zapfwelle) eingesetzt wird, reduziert dieses elektronische Programm die Einspritzmenge des Motors um 5 %, um das Getriebe zu schonen und eine lange Lebensdauer zu gewährleisten. Oberhalb von 22 km/h ist diese Reduzierung aber wieder aufgehoben.

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

Positiv +

- + Vollwertige RÜFA ab Werk
- + Lenkwinkelsteuerung für Allradantrieb und Differenzialsperre
- + Zahlreiche Elektrosteckdosen und codierter Zündschlüssel



Komfortabel: Große Koffer und bequemer Beifahrersitz.



Vorbildlich: Klar gegliederte Anzeigen, Touchscreen und Navigationstasten.



Übersichtlich: Die Bedienung von Arbeitslicht und Klimatisierung.

- + Beispielhafte Beschriftung der Hydraulikanschlüsse
- + Kabinenluftfilter am Einstieg unter der Kabine gut zugänglich
- + Externe Bedienungen vorne und hinten
- + Heckscheibe voll zu öffnen

Negativ -



Nicht tastbar: Die identischen Folientaster in der Armlehne.

- Sicht auf Fronthubwerk eingeschränkt
- Kein Einbauplatz fürs Funkgerät
- Radio weit weg
- Blinkerrücksteller zu sensibel



Nicht praxgerecht: Die Werkzeug-„Schublade“ im Aufstieg.



Nicht blickfrei: Der Wischermotor gehört in die Mitte oder nach links!