

Schleppertest Fendt 720 Vario:

# Wie die Leistung, so der Preis

Irgendwie ist es wie jedes Mal: Im Vergleich zu seinen direkten Wettbewerbern liegt der Fendt 720 Vario in fast allen Disziplinen des DLG-Testzentrums auf Platz 1. Das gilt allerdings auch für den (Listen-)Preis des 200-PS-Allrounders. Was Sie für diesen Preis bekommen, klärt unser Test.

Hubert Wilmer

In der Test-Ausstattung steht der Fendt 720 Vario tatsächlich mit mehr als 230 000 Euro in der Liste. Bei vergleichbarer Ausstattung machen andere ein Angebot, das zumindest laut Liste mehr als 70 000 Euro günstiger ist. Wer sich also für die preiswertere Variante entscheidet, braucht hier nicht weiter zu lesen. Allen anderen empfehlen wir die Lektüre dieses Testes.

Denn egal, ob es um (Zug-)Leistung und Verbrauch, um Hubkräfte und Hydraulikleistung oder auch um Nutzlast und Wendigkeit geht – in fast keiner Disziplin muss der Fendt 720 Vario bei den Mess-Ergebnissen des DLG-Testzentrums einem Wettbewerber den Vortritt lassen. Erschwerend kommt hinzu, dass uns auch beim praktischen Einsatz langsam die Kritikpunkte ausgehen. Aber der Reihe nach...

**Aufgrund der strengeren Abgasstufe IV (Tier 4 f)** hat Fendt auch seine 700er-Serie noch mal überarbeiten müssen. Dazu wurde dem Deutz-Sechszylinder TCD 6.1 L6 neben der SCR-Technik ein passiver Partikelfilter und vor allem ein größeres Kühlsystem, auch für die gekühlte Abgasrückführung, verpasst. 15 % mehr Kühlerfläche und ein auf 62 cm gewachsener Lüfter (der jetzt per Vistronic auch elektronisch geregelt ist) sollen für weniger Stickoxide und Rußpartikel sorgen. Äußerlich erkennt man all diese Änderungen nur an der um gerade mal vier Zentimeter höheren Motorhaube. Und wie schon angekündigt, sind die Messwerte (mal wieder) sehr gut. Von den 136 kW/185 PS Nennleistung (nach der „ehrlicheren“

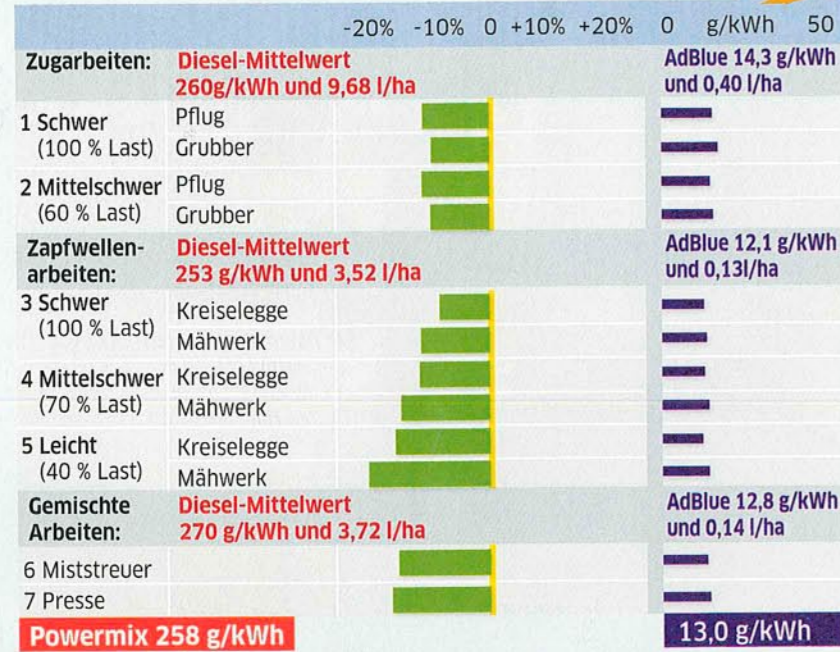
ECE-R 24 mit Lüfter) kommen auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG-Testzentrums 130 kW/176 PS an. Und maximal sind es sogar 141 kW/192 PS Zapfwellenleistung. Zu der guten Leistung kommt ein niedriger Verbrauch von 252 bzw. sogar nur 225 g/kWh. Niedrig vor allem deshalb, weil der Deutz-Motor tatsächlich nur noch 11 g/kWh zusätzliches AdBlue verbraucht – etwa die Hälfte von dem, was die meisten Wettbewerber einspritzen müssen, um die Abgasstufe IV einhalten zu können. Entsprechend hat der 720 Vario nur 38 l AdBlue, aber immerhin 400 l Diesel an Bord.

**Auch das Argument, stufenlos mit einem schlechteren Wirkungsgrad ackern zu müssen,** kann der 700 Vario entkräften: Für 110 kW Zugleistung bei Nenndrehzahl und 121 kW maximale Zugleistung braucht der Vario mit 289 bzw. 262 g/kWh weniger Diesel als mancher Schaltschlepper. Und es kommt noch besser: Bei den gemischten Arbeiten der Powermix-Messungen begnügt sich der 720 Vario mit nur 258 g/kWh – das sind 11 % weniger als der Mittelwert. Und wegen des niedrigen AdBlue-Verbrauches von nur 13 g/kWh ist es in Summe sogar weniger als der 724 Vario mit Abgasstufe IIIB beim letzten Test gebraucht hat (profi 1/2013). Und so leichtfüßig der 700er sich auf der Straße bewegt, so sparsam ist er auch. Mit 537 g/kWh bei 40 km/h und 540 g/kWh bei 50 km/h liegt der Verbrauch auch beim Transport um gut 8 bzw. 6 % unter dem Mittel aller bisher gemessenen Traktoren – dem ist nichts hinzuzufügen!



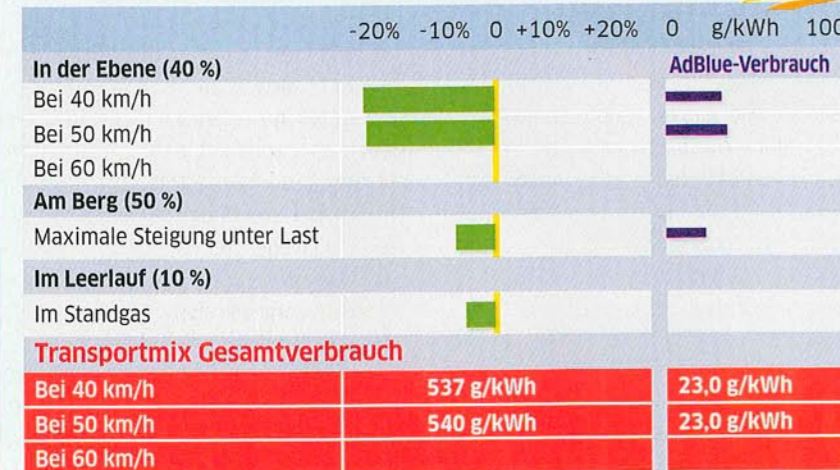
Fendt 720 Vario

Der Verbrauch bei Feldarbeiten



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 291 g/kWh. Der Fendt Vario 720 liegt beim Powermix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 11,0 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 3,8 Liter pro 100 Liter Diesel.

Der Verbrauch auf der Straße



Der Transporttest der DLG wird zurzeit auf der Straße durchgeführt. Der Testkandidat geht mit einem (passend zur gemessenen Zapfwellenleistung ballastierten) Anhänger auf einen Rundkurs, die Messungen werden jeweils dreimal wiederholt. Das Gesamtergebnis errechnet sich aus den gewichteten Einzelergebnissen von 50 % Bergfahrt, 40 % Fahrt in der Ebene und 10 % Leerlauf. Die gelbe Grundlinie in der Grafik markiert den jeweiligen Mittelwert aller bislang im Straßentransport getesteten Traktoren. Die Länge der Balken zeigt, um wie viel der Testkandidat prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) abschnidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 588 g/kWh mit 40 km/h und bei 577 g/kWh mit 50 km/h. Der Fendt Vario 720 erzielte in der Ebene und am Berg Verbrauchswerte deutlich unter dem Mittelwert. Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um 8,2 % unter dem Durchschnitt, bei 50 km/h waren es 6,2 %.



15 % mehr Kühlfläche und den zusätzlichen Partikelfilter hat Fendt unter der Haube untergebracht, um die Abgasstufe IV erfüllen zu können. Der Deutz mit 6,1 l Hubraum zeigte sich gewohnt sparsam.

Wenn wir zu dem stufenlosen Getriebe kommen, können wir – neben dem Lob für die sehr gute Motor-Getriebe-Steuerung samt automatischer Grenzlastregelung – endlich die erste Kritik loswerden: Nach wie vor muss bei dem Vario nämlich der Fahrbereich zwischen Acker und Straße manuell (und ohne Last!) gewechselt werden. Für einen Hightech-Traktor ebenso gewöhnungsbedürftig wie die immer noch fehlende automatische Parksperrle!

Ein weiterer Kritikpunkt aus dem letzten Test ist uns allerdings schon wieder abhanden gekommen: So kann der 700er jetzt nicht nur über die (stabilere) Frontzapfwelle dauerhaft 160 PS übertragen, sondern hat auch im Heck mit den vier Zapfwellendrehzahlen 540, 540E, 1000 und 1000E eine vollständige Ausstattung. Positiver Nebeneffekt des neuen Hecks ist die geänderte Hubwerksgeometrie.

Der 720 Vario hebt jetzt schon in der untersten Position 7,4 und oben über 9,5 t. Rein zahlenmäßig zwar immer noch nicht der Spitzenwert in dieser Klasse, aber zusammen mit mehr als 85 cm Hubweg und der Gestänge-Geometrie bleiben da keinerlei Wünsche mehr offen (Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“). Zumal ja auch die zuverlässigen Seitenstabilisatoren mit der einfachen Verstellung Kat. II/III und der Möglichkeit, sie einfach hochzuhängen, noch immer ihresgleichen suchen.

Auch bei der Hydraulik gibt es neben der Serienausstattung mit einer 152-l/min-Axialkolbenpumpe jetzt eine Pumpe mit 193 l/min für gut 900 Euro extra. Damit hat die DLG stolze 194,4 l/min und 51,8 kW nutzbare hydraulische Leistung gemessen. Neben den 64 l entnehmbare Ölmenge (natürlich



Viel Platz und mit 71,7 dB(A) wenig Lärm – die Kabine lässt kaum Wünsche offen. Der „Evolution Dynamic“-Sitz ist seine 3500 Euro extra aber nicht wert.



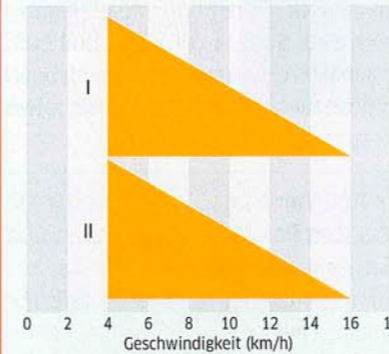
Das Armaturenbrett ist gut lesbar und klappt samt (griffigem) Lenkrad per Pedal zurück. Nur der Wendeschalthebel dürfte größer sein, und der Handbremshebel liegt weit vorne.

Ganggeschwindigkeiten

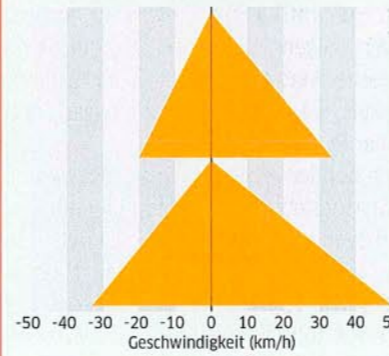
Das stufenlose ML 180 hat nach wie vor zwei manuelle Fahrbereiche, aber eine Wendeschaltung links wie rechts und eine sehr gute Motor-Getriebe-Steuerung.



Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Stufenlos vor- und rückwärts



Die Ergonomie des Bedienelements und die Menüstruktur des Terminals sind nach wie vor beispielhaft. Uns fehlt eine Proportionalbedienungs der Ventile bei aktivierter Zeitsteuerung.



aus einem vom Getriebe getrennten Haushalt) ein weiterer Top-Wert in dieser Klasse! Bleibt uns nur die Kritik, dass die Durchflussmenge an einem Ventil auf 102 l/min begrenzt ist. Und dass die Fendt-Verantwortlichen zu knickrig sind, auch auf der rechten Seite Knöpfe für die externe Bedienung eines Ventils in die bereits vorgesehenen Aussparungen zu bauen. Die DUDK- („Doppelt unter Druck kuppelbare“) Ölanschlüsse im Heck samt Entlastungshebeln sind ebenfalls Aufpreis-pflichtig, aber super. Allerdings sind maximal „nur“ fünf DW-Ventile möglich. Und mehr noch als Leckölsammler für die LS-Anschlüsse haben wir noch immer eine Proportionalbedienungs der Ventile bei aktivierter Zeitsteuerung vermisst.

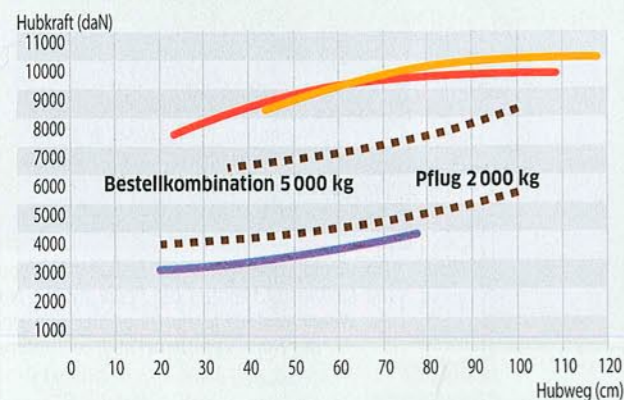
Das Votum in Sachen Fahrerhaus war schon bei unserem großen Kabinenvergleich (profi 12/2015) ziemlich eindeutig. Mit nur 71,7 dB(A), großem 300°-Scheibenwischer oder der wahlweise bestellbaren ausstellbaren Frontscheibe samt rechter Tür

gibt es hier wenig zu meckern. Da beschränkt sich die Kritik auf das zu kleine Kühlfach. Und der teure „Dynamic“-Sitz hat nur einen kleinen Federweg und wird bei mehreren kurzen Stößen zu schnell hart. Die Kritik verstummt aber komplett, wenn die Sprache auf den nahezu perfekt gestalteten Multifunktionsgriff, den super-logischen Menü-Aufbau im Terminal oder das Vorgewende-Management kommt. Stichwort Vorgewendemanagement: Wenn man nach dem Start die „Einstellungen wiederherstellen“ kann, würden wir uns für die „TeachIn“-Sequenzen ein „Warnfenster“ mit separater Bestätigung für Hydraulik, Zapfwelle und GPS-Lenkung wünschen. So könnte man „Überraschungen“ beim Drücken der „Go-/End“-Tasten vermeiden.

Auch in Sachen Fahrwerk hat der 700er mit der neuen ZF-Vorderachse noch mal nachgelegt: 14 t zulässiges Gesamtgewicht sorgen bei nur 7,8 t Leergewicht für stolze 6,2 t Nutzlast – ein weiterer Rekord

## Hubkraft und Hubkraftbedarf

**Fendt 720 Vario:** Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – etwa 800 daN mehr bei 11 cm weniger Hubweg. Aufgrund der nach oben steigenden Hubkraft hebt der 720er auch eine 5 t schwere Bestellkombination problemlos aus.



— Fronthubwerk: durchgehend 2 703 daN, Hubweg 57,4 cm  
 — Hubstreben lang: durchgehend 7 428 daN, Hubweg 85,4 cm  
 — Hubstreben kurz: durchgehend 8 275 daN, Hubweg 74,1 cm



Das Heck ist aufgeräumt, Hubkraft und Ölfördermenge passen. Ordentlich Aufpreis kosten aber die LED-Arbeitscheinwerfer und auch die LED-Rücklichter.

in dieser Liga! Und da können wir beim Wendekreis gleich weitermachen: 11,23 m bei 200 PS sind ebenfalls eine Ansage (Spur: 1,96 m; Bereifung vorne: 540/65 R 30). Bleibt vielleicht die Kritik, dass es eine Lenkbremse nur noch auf Wunsch gibt. Denn auch die Bremsverzögerung von 5 m/s<sup>2</sup> ist – genau wie die Dosierbarkeit der neuen pneumatischen Bremsanlage – hervorragend! Auch bei Thema Wartung gibt es keine Kritik an den Intervallen (500 h für Motoröl und sogar 2 000 h sowohl für das Hydraulik- als auch das Getriebeöl). Lediglich den von den „Großen“ bekannten Umkehrlüfter gibt es genauso wenig ab Werk wie die Reifendruckregelanlage. Und die tolle Bestückung mit immerhin 16 LED-Scheinwerfern steht mit mehr als 8 000 Euro in der Preisliste.



Der Beifahrersitz ist bequem, das Kühlfach dürfte allerdings größer sein und auch einer stehenden Flasche Platz bieten. Fotos: Praktiker, Tovornik, Wilmer

Praktiker-Urteile

Fendt 720 Vario

**Womit wir schon bei dem wohl größten Diskussionspunkt wären – den Preisen:** In der jetzt verfügbaren einfachsten „Power“-Ausstattung (7-Zoll-Monitor, Ölpumpe mit 109 l/min) startet Fendt laut Liste mit 193 077 Euro (alle Preise ohne MwSt.). Über 8 600 Euro mehr sind es für den „Profi“ (201 710 Euro) mit Multifunktionsgriff, 152-l/min-Ölpumpe samt 4 Linear-Bedienelementen für die Ventile, „Variotronic“-Gerätesteuerung, besserer Kabinen- und Beleuchtungsausstattung sowie beidseitig sitzdichten Hydraulikventilen. „ProfiPlus“ heißt die „High End“-Variante mit 10,4-Zoll-Terminal und Vorrüstung fürs GPS-Lenksystem samt Überlagerungslen-

### Nichts zu meckern

Josef Saller bewirtschaftet einen Milchviehbetrieb mit 90 Kühen plus Nachzucht und Bullenmast auf 25 ha Acker und 90 ha Grünland in Bodenmais, im niederbayerischen Landkreis Regen. Zweites Standbein des Betriebes ist ein Holzrückebetrieb. Im Herbst 2015 hat Josef Saller als Nachfolger für seinen Fendt 714 Vario von 2005 mit 12 000 h den 720 Vario erworben. Sein Bruder Michael hat den Traktor bislang 400 h gefahren, angefangen bei der Gülleausbringung mit dem 14-m<sup>3</sup>-Zunhammer-Fass über die



Michael (links) und Josef Saller sind sich einig: „Direkte Wettbewerber waren in vergleichbarer Ausstattung kaum günstiger.“

## Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

### Positiv

- ✦ ISO-Bus-Trennschalter Serie, Batterie-Trennschalter Wunschausstattung
- ✦ Elektrisch verstellbare Spiegel mit Weitwinkel
- ✦ Guter Innenspiegel
- ✦ Dichte Sonnenrollos
- ✦ Codierter Schlüssel jetzt wahlweise



Fernbedienung fürs Zugmaul und super Kabeldurchführung sind Standard.



Die Klimaautomatik ist sehr leistungsfähig und regelt sehr gut.



Alle Anschlussdosen und ein Terminalhalter an der richtigen Stelle.

### Negativ

- ✦ Serien-Kühlfach nur für eine liegende Flasche
- ✦ Blinker mit gutem Rücksteller, aber ohne Tonsignal
- ✦ Luftdüsen bis auf eine nur im Armaturenräger



Mit Anbaugerät ist das Kabinenluftfilter in der Rückwand noch schlechter zugänglich.



Die Knöpfe für Heben und Senken sitzen unlogisch – und für das Hydraulikventil fehlen sie rechts nach wie vor.



Bei 24 gleichförmigen Folientastern fällt die schnelle Orientierung schwer.

„Vario Active“ zur Halbierung der Lenkradumdrehungen – für weitere 7 400 Euro Aufpreis (209 072 Euro). In unserer Testausstattung kamen dann noch Dinge hinzu wie die doppelwirkende EHR (mit lastkompensierendem Senkventil!) samt hydraulischem Oberlenker für weitere 1 300 Euro. Oder der Frontkraftheber mit Lageregelung und Entlastung (5 800 Euro) sowie die größte Ölpumpe (900 Euro),

„Power beyond“-Anschlüsse, die DUDK-Kuppler sowie das vierte und fünfte Ventil (zusammen 6 100 Euro). Rechnet man dann noch die Klimaautomatik (600 Euro), die pneumatische Komfort-Kabinenfederung (1 350 Euro) oder das LED-Lichtpaket (rund 8 000 Euro!) dazu, kommt man locker auf einen Listenpreis von fast 232 000 Euro – für einen 200-PS-Schlepper wohlgerneht!!

**Fazit:** Es ist alles wie immer – Preis ganz oben, Verbrauch ganz unten! Und alles drum herum bietet mehr Anlass zum Spaß, als zur Kritik. Aber wie versprochen, hier noch mal die wenigen Kritikpunkte: Angefangen beim Fahrbereichswchsel über die fehlende Parksperr bis hin zum kleinen Kühlfach. Genauso gibt es sicher auch 700er-Kunden, die sich für die Reifendruckregelanlage VarioGrip der 800/900er-Serie interessieren...

Front-/Heck-Mähkombi und den Ladewagen von Krone bis hin zur Bodenbearbeitung und Bestellung. Gefragt nach Kritik an der Maschine fällt den Praktikern nichts ein: „Die Sicht, der Fahrkomfort und auch der Dieserverbrauch sind super!“

### Perfekt für Sonderkulturen

Florian Schelhorn ist für die Produktion auf dem Obstbaubetrieb Umberg in 46244 Bottrop-Kirchhellen verantwortlich. Dort werden neben 30 ha Ackerbau rund 23 ha Spargel, 20 ha Erdbeeren und 11 ha Folientunnel bewirtschaftet. Hinzu kommen noch 8 ha

Apfelplantagen und 3,5 ha Zwetschgen. Der Fendt 720 Vario hat auf dem Hof seit dem letzten Sommer rund 650 h gelaufen – sowohl vor Pflug und Drillmaschine als auch vor einer 8 m breiten Erdbeerpflanzmaschine, auf der acht Mitarbeiter sitzen. „Der Vario ist dank der super-feinfühligsten Bedienung und der sehr guten Wendigkeit perfekt auch für diese Spezialaufgaben geeignet“, ist Schelhorn überzeugt. Den Ausschlag für den Kauf gab aber auch das sehr gut integrierte RTK-Lenksystem. „Und mit der Bereifung 480/80 R 46 kommen wir auf 55 cm Bodenfreiheit“, sieht der Praktiker einen weiteren Pluspunkt im Spargelanbau.



Florian Schelhorn: „Auch Aushilfen können den Vario nach kürzester Einweisung problemlos fahren!“



**Technische Daten, Messwerte, Testurteile**

Breite: 254 cm; Länge: 578 cm  
(mit Frontkraftheber); Höhe: 312 cm

**Fendt 720 Vario**

**Technische Daten**

**Motor:** 136 kW/185 PS Nennleistung (nach ECE-R 24) bei 2100 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 6.1 L6, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit SCR-Kat und AdBlue, passivem Partikelfilter, Ladeluftkühlung; 6,1 l Hubraum; 400 l Kraftstoff- und 38 l AdBlue-Tank

**Getriebe:** Stufenloses Vario ML 180 mit zwei manuell geschalteten Fahrbereichen für Acker/Straße, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten, 0,02-50 km/h (bei 1800 min<sup>-1</sup>) vorwärts, maximal 33 km/h rückwärts

**Bremsen:** Nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung, pneumatisch angesteuert; Handbremse mit Federspeicher; Druckluftanlage Serie, Lenkbremse nur auf Wunsch

**Elektronik:** 12 V, Batterie 180 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 4,0 kW/5,4 PS

**Hubwerk:** Kat. II/III; doppeltwirkende EHR mit Unterlenker-Regelung und lastkompensierendem Senkventil, FKH und FZW Option

**Hydraulik:** Axialkolbenpumpe mit 193 l/min (Serie 109 l/min), 200 bar, bis zu 7 Steuergeräte (5 hinten/2 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 64 l Öl entnehmbar

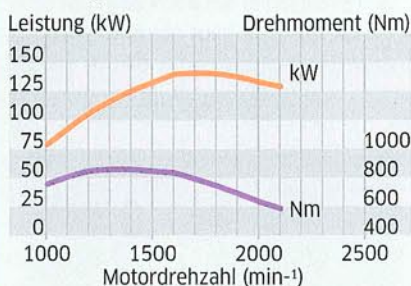
**Zapfwelle:** 540/540E/1000/1000E mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

**Achsen und Fahrwerk:** Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 540/65 R 30 vorne, 650/65 R 42 hinten

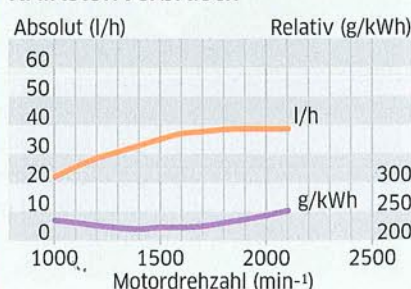
**Pflege und Wartung:** Motoröl 16 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 47 l (alle 2000 h), Hydrauliköl 79 l (alle 2000 h); Kühlsystem 9,2 l

**Preis:** Grundausrüstung „Power“ 193077 € (Preise o. MwSt.); „ProfiPlus“ 209072 €; Fronthubwerk 5802 €, Frontzapfwelle 4169 €; GPS-Lenkung ab 6581 €

**Leistung und Drehmoment**



**Kraftstoffverbrauch**



**Messwerte Testzentrum**

**Zapfwellenleistung**

Maximal (1700 min <sup>-1</sup> )	141,0 kW
Bei Nenndrehzahl	129,5 kW

**Diesel-/AdBlue-Verbrauch**

Bei maximaler Leistung	225 + 11,2 g/kWh
Bei Nenndrehzahl	252 + 10,9 g/kWh
Absolut Max./Nenn	37,8/38,9 l/h

**Drehmoment**

Maximal	859 Nm (1300 min <sup>-1</sup> )
Drehmomentanstieg	46 %
Drehzahlabfall	38 %
Anfahrmoment	129 %

**Getriebe**

Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos
----------------------------	-----------

**Hubkraft Heck** (90 % max. Öl Druck, kor.)

Unten/Mitte/Oben	7 428/9 249/9 529 daN
Hubweg unter Last	85,4 cm (23 bis 108,4 cm)

**Hubkraft Front** (90 % max. Öl Druck, kor.)

Unten/Mitte/Oben	2 703/3 148/3 939 daN
Hubweg u. Last	57,4 cm (19,8 bis 77,2 cm)

**Hydraulikleistung**

Betriebsdruck	200 bar
Max. Menge	194,4 l/min
Max. Leistung	51,8 kW (181,5 l/min, 171 bar)

**Zugleistung**

Max. 121,4 kW bei 1700 min <sup>-1</sup>	262 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 110,4 kW	289 g/kWh

**Lautstärke** (unter Last am Fahrer-Ohr)

Kabine geschlossen/offen	71,7/80,4 dB(A)
--------------------------	-----------------

**Abbremmung**

Maximale mittlere Verzögerung	5,0 m/s <sup>2</sup>
Pedalkraft	19,7 daN

**Wendekreis**

Ohne Frontantrieb	11,23 m
-------------------	---------

**Testgewicht**

Vorderachse	3 140 kg
Hinterachse	4 650 kg
Leergewicht	7 790 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	14 000 kg
Nutzlast	6 210 kg
Leistungsgewicht	57 kg/kW
Radstand	278 cm
Spurweite vorne/hinten	196/193 cm
Bodenfreiheit	48,0 cm

**Kraftstoffverbrauch im Kennfeld**

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1867	235	38,7
Sparzapfwelle 540E	100%	1499	223	35,3
Normzapfwelle 1000	100%	1903	237	38,8
Sparzapfwelle 1000E	100%	1528	223	35,6
Motor im Abregelbereich	80%	max.	262	32,2
Hohe Leistung	80%	90%	242	29,9
Transportarbeiten	40%	90%	280	17,3
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	242	14,9
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	230	21,4

**Testurteile**

**Motor**

Leistungscharakteristik	1,2
Kraftstoffverbrauch	1,2
Zugleistung/Zapfwellenleistung	1,5
Sehr gute Charakteristik, sehr gute Leistung und niedriger Kraftstoffverbrauch, da auch wenig AdBlue nötig; Zugleistung ebenfalls gut	

**Getriebe**

Gangabstufung/Funktionen	1,0
Schaltbarkeit	1,5
Kupplung, Gas	1,3
Zapfwelle	1,5
Nahezu perfekte Motor-Getriebe-Steuerung, aber der manuelle Wechsel des Fahrbereiches bleibt; Wendeschaltung an beiden Seiten und vier Zapfwellendrehzahlen sehr gut	

**Fahrwerk**

Lenkung	1,4
Allrad- und Differenzialsperre	1,3
Hand- und Fußbremse	2,0
Federung Vorderachse/Kabine	1,3
Gewicht und Nutzlast	1,1
Sehr gute Lenkbarkeit, kleiner Wendekreis, hoher Fahrkomfort und gute Bremsen, höchste Nutzlast	

**Hubwerk/Hydraulik**

Hubkraft und Hubweg	1,5
Bedienung	1,2
Leistung Hydraulik	1,3
Steuergeräte	1,3
Anschlüsse	1,0
Hubkraft und Hydraulikleistung (mit optionaler Pumpe) sehr gut, sehr gute Steuergeräte und Anschlüsse im Heck	

**Kabine**

Platzangebot und Komfort	1,2
Sicht	1,4
Heizung und Lüftung	2,0
Lautstärke	1,5
Elektrik	1,5
Verarbeitung	1,5
Wartung	1,5
Platz, Verarbeitung und Komfort super, Lautstärke unter Last niedrig, Aufstellbare Scheibe und Tür rechts auf Wunsch, aber Aufstieg rechts nicht praxisgerecht	

**Eignungsprofil**

Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				
<b>Preis</b>	<b>Niedrig</b>			<b>Hoch</b>
174000 bis 183000 €				

ohne Mehrwertsteuer in Grundausrüstung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2016  
Bewertung:  
 = sehr gut, = gut, = durchschnittlich, = unterdurchschnittlich, = mangelhaft  
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.