

Valtra T 254 Versu:

# Finnisches Feintuning

Nicht nur in Sachen Design hat Valtra mit der neuen T-Serie einen Quantensprung gemacht. Jetzt haben wir den Finnen erstmals mit der neuen „SmartTouch“-Arملهne (profi 7/2017) im Test gehabt – und zwar direkt das Topmodell T 254 Versu.

**Hubert Wilmer**

**Z**war beschränkt sich Valtra auf einen kleinen Schriftzug vorne in der Haube, trotzdem folgen leider auch die Finnen dem „Trend“, T 254 auf einen Schlepper zu schreiben, der tatsächlich gerade mal 155 kW/211 PS Nennleistung hat. Selbst als Maximalleistung ohne Boost gibt Valtra „nur“ 173 kW/235 PS an. Erst wenn der volle Boost aktiv ist, kommt der T 254 auf stolze 199 kW/271 PS.

Aber bevor wir hier einen falschen Zungenschlag in die Sache bekommen: Nicht nur was Farbe und Design angeht, spielt die T-Serie von Valtra heute in der ersten Liga! Es gibt viele tolle Details, die wir Ihnen später auch noch verraten. Aber erst mal geht es uns um die Leistung des Sechszylinders von AgcoPower mit seinen 7,4 l Hubraum.

**Der T 254 Versu ist das größte Modell der T-Serie**, das nicht als stufenloser „Direct“ zu haben ist (dort ist beim T 234 Schluss). Auf dem Prüfstand des DLG-Testzentrums kamen – bei extra für uns deaktiviertem Boost – von den genannten 155 kW Nennleistung hinten am Zapfwellenstummel genau 129,8 kW an. Das deutet auf eine eher verhaltene Motoreinstellung hin.

Aber da ist ja noch der Boost: Stufe 1 mit 15 kW/20 PS „zündet“ beim Zapfwellenbetrieb im Stand bzw. ab dem Gang C1 (was gut 12 km/h bei Nenndrehzahl entspricht). Die Stufe 2 mit weiteren 12 kW/16 PS geht ins Rennen, wenn man fährt und mindestens 350 Nm über die Zapfwelle abgenommen werden bzw. bei Transporten ab dem Gang D3 (über 30 km/h). Nachgemessen sind das genau 173,2 kW an der Zapfwelle – das kann sich sehen lassen!

**Gute Noten können wir auch für die Leistungscharakteristik** des Agco Power-Aggregates vergeben. Was sich im praktischen Einsatz oberhalb von 1500 Touren bemerkbar machte, bestätigte sich auch auf dem Prüfstand: Ein Drehmomentanstieg von fast 50 % (bei 48 % Drehzahlabfall) sowie ein maximales Drehmoment von 883 Nm (bzw. 928 Nm mit Boost) sind gut!

Bei der Zugleistung muss man für schwere Feldarbeit meistens auf den Boost verzichten. Dementsprechend hat das DLG-Testzentrum vor dem Bremswagen maximal 134,1 kW gemessen, die beim Ackern an den Rädern ankommen.

**Beim Verbrauch lag der AgcoPower im guten Mittelfeld:** 243 g/kWh bei Nenndrehzahl und 236 g/kWh bei maximaler Zapfwellenleistung sind okay. Das gilt auch für die praxisnahen Powermix-Messungen: 261 g/kWh (+21,3 g/kWh AdBlue) sind guter Schnitt in dieser Klasse.

Noch besser ist das mit dem Verbrauch beim Transport: 363 g/kWh bei 40 km/h bzw. 368 g/kWh bei 50 km/h sind fast 7 % weniger als das Mittel aller bisher auf der Rolle getesteten Traktoren – sehr schön!

**„Versu“ steht bei Valtra für ein Getriebe** mit vier Gängen und fünf Lastschaltstufen. Bereits beim Test der N-Serie (profi 1/2017) waren wir voll des Lobes in Bezug auf die Automatikfunktionen bis hin zu den „Tempomaten“. Ja tatsächlich kann man zwischenzeitlich das Gefühl bekommen, einen stufenlosen Schlepper zu fahren – bis man eben feststellt, dass der Versu zum Beispiel keinen „aktiven Stillstand“ hat.





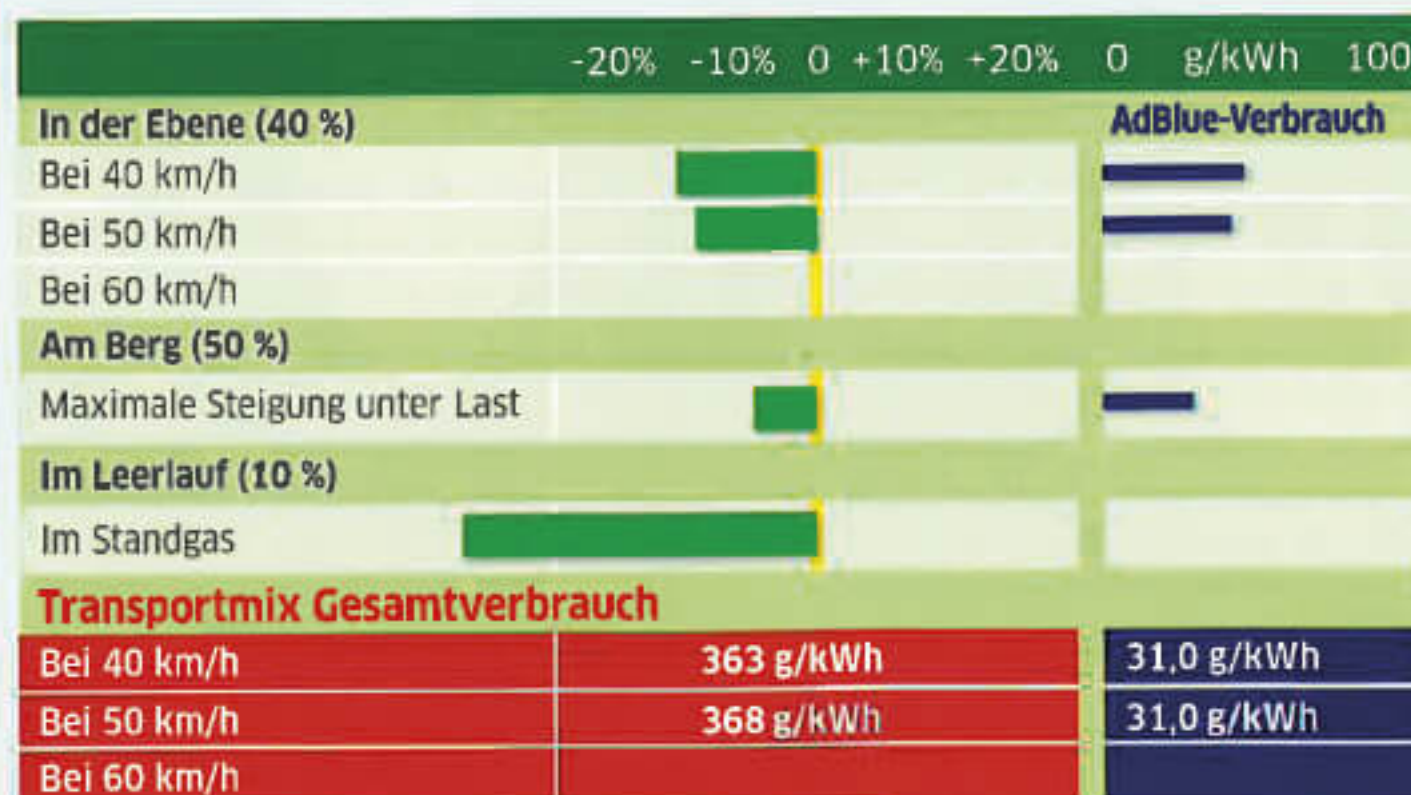
**Powermix 2.0 Valtra T 254 Versu**

**Der Verbrauch bei Feldarbeiten**



Messwerte vom Rollenprüfstand: Unten links steht der Powermix-Wert in g/kWh als Mittel aller 7 gemessenen Zyklen. Die Mittelwerte bei „Zugarbeiten“, „Zapfwellenarbeiten“ und „Gemischte Arbeiten“ sind mit dem Dieserverbrauch in Gramm pro Kilowatt und Stunde und in Litern pro Hektar in roter Schrift angegeben. Den Verbrauch von AdBlue als Betriebsstoff zeigt die rechte Grafik. Die Balken sind schmaler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel; in blauer Schrift sind jeweils 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 287 g/kWh. Der Valtra T254 Versu liegt beim Powermix im Dieserverbrauch fast überall deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 9,1 % niedriger als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 6,6 Liter pro 100 Liter Diesel.

**Der Verbrauch auf der Straße**



Der Transporttest wird auf dem Rollenprüfstand durchgeführt. 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) abscheidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 388 g/kWh mit 40 km/h und 395 g/kWh mit 50 km/h. Der Valtra T254 Versu lag bei den Messungen besser als der Durchschnitt. Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um 6,5 % unter und bei 50 km/h um 6,8 % unter dem Mittelwert.



Leistung und Verbrauch des 7,4-l-AgcoPower waren nicht rekord-verdächtig, aber gut.

Mit der geänderten Endübersetzung schafft der „T“ die 40 km/h bei nur 1600 Touren und 50 km/h bei nur 1900 U/min – schön! Und auch die Gangabstufung geht in Ordnung, obwohl es nur sechs Übersetzungen von 4 bis 12 km/h gibt.

Aber natürlich gibt es auch Kritik: Wird der Traktor gestartet, ist das Getriebe immer im Automatik-Modus. Will man manuell fahren, muss man immer erst einen Knopf in der Armlehne drücken. Hier würden wir uns eine Voreinstellung wünschen.

Da man die Wendeschaltung jetzt auch rechts bedienen kann, sollte der bewährte Hebel links unterm Lenkrad immer automatisch in die Mittelstellung zurückkehren, um beide Seiten im Wechsel nutzen zu können. Zudem dauerte der automatische Gruppenwechsel einigen Fahrern zu lange.

**Bei der Zapfwelle muss man sich beim Kauf für drei** der vier möglichen Drehzahlen (540, 540E, 1000, 1000E) entscheiden. Darüber hinaus gibt es optional eine Wegzapfwelle. Mehr diskutiert haben wir allerdings über die nicht sonderlich praktischen Zapfwellenschalter und vor allem über die Umsetzung der neuen Sicherheitsvorschriften.

Schalten Sie die Zapfwelle während der Fahrt ein (z. B. um das Vakuumfass auf dem Weg zur Zapfstelle vorzusaugen), können Sie nicht einfach absteigen, um den Schlauch anzuschließen. Die Zapfwelle würde beim Verlassen des Sitzes deaktiviert. Um das zu verhindern, bleibt nur die Möglichkeit, nach dem Anhalten aufzustehen, zu warten, bis das Zapfwellensymbol blinkt, und dann den „Standbetrieb“ zu bestätigen – alles klar?!

**Kommen wir zur Hydraulik:** Der Valtra hat einen getrennten Ölhaushalt mit 47 l entnehmbarer Menge und bietet serienmäßig eine Axialkolbenpumpe, die stolze 165,6 l/min fördert – sehr gut! Das entspricht einer



Groß, mit nur 72,1 dB(A) schön leise und mit einer super Rundumsicht: die Kabine der neuen T-Serie.



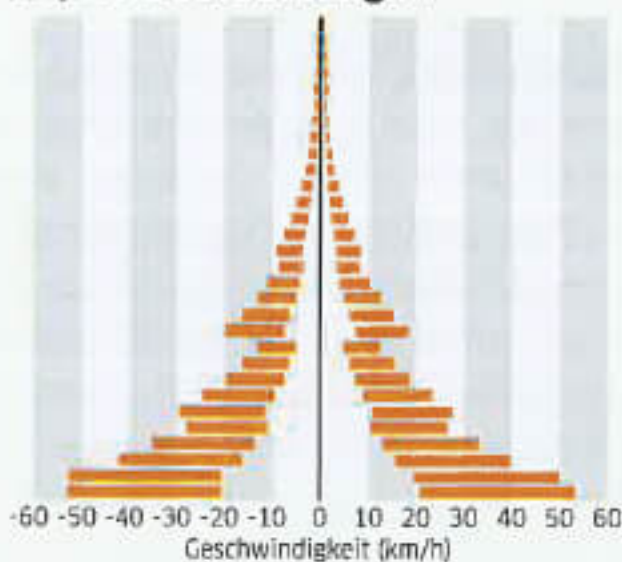
Das kleine Lenkrad kommt immer noch gut an. Der rastende Wendehebel „verträgt“ sich nicht mit der Wendeschaltung rechts.

## Ganggeschwindigkeiten

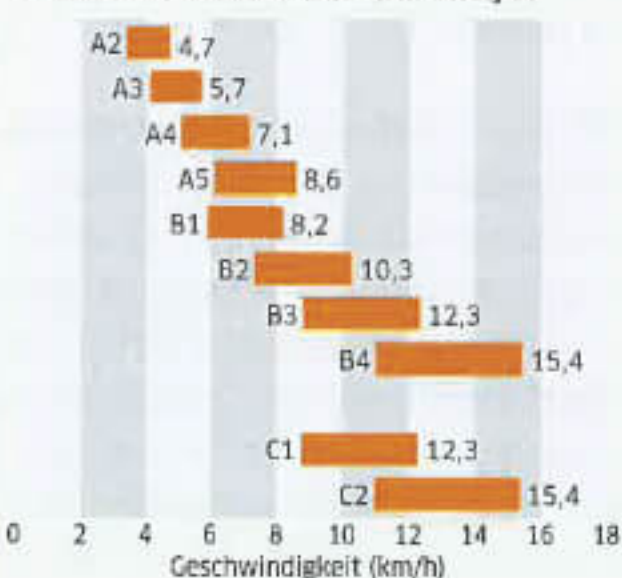
4 Gänge, 5 LS-Stufen und lastschaltbare Wendeschaltung ergeben (mit Kriechgruppe) 30/30 Übersetzungen. Nur sechs liegen zwischen 4 und 12 km/h.



### 30/30 Übersetzungen



### 6 Stufen von 4 bis 12 km/h



„SmartTouch“ nennt Valtra die neue Bedienung. Der Hebel hat uns nach einer Eingewöhnung gut gefallen, die Menüführung könnte noch intuitiver sein.



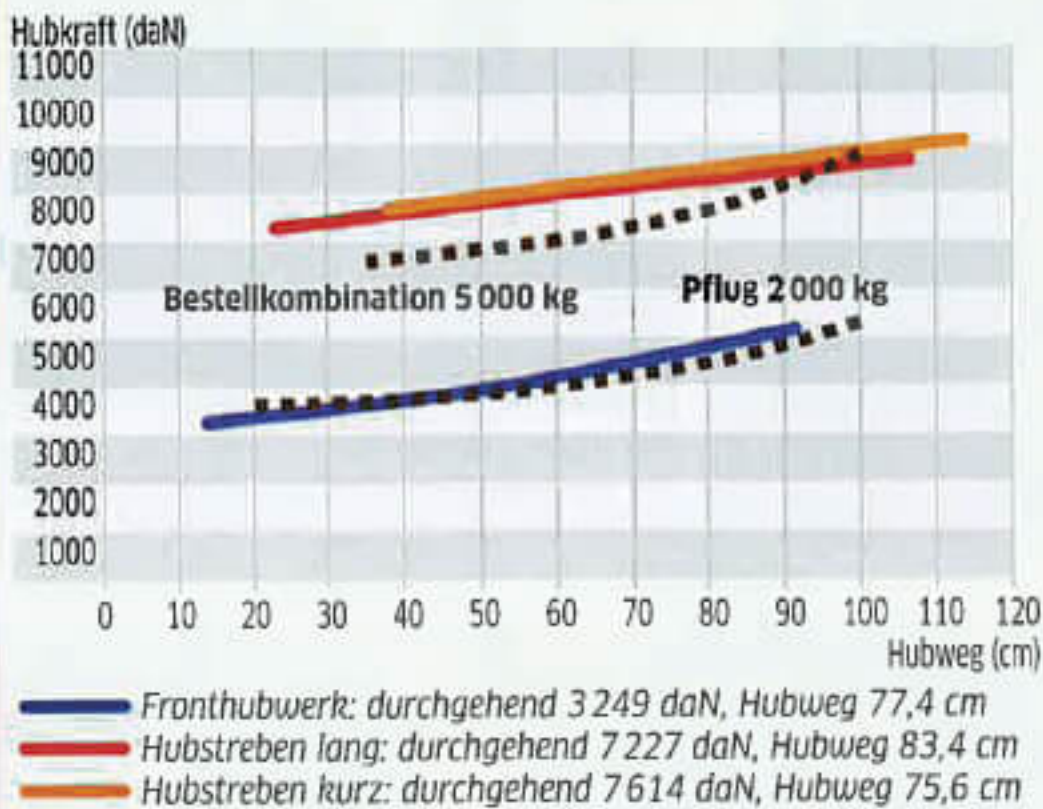
hydraulischen Leistung von 47,1 kW. Und wem das noch nicht reicht, der kann sogar eine Pumpe mit 200 l/min bestellen. Im Heck gibt es maximal vier Proportionalventile (mit max. 90 l/min Durchfluss) sowie bis zu zwei weitere s/w-Ventile (z. B. für den Oberlenker) und „Power beyond“-Anschlüsse – sehr gut! Was uns aber störte, ist die teilweise komplizierte Bedienung. Das beginnt bei der Freischaltung: Statt im Terminal die Schlepperfarbe wählen zu können, wäre uns eine eindeutige Symbolik (Schloss auf/zu) wichtiger gewesen. Zudem bleiben die Bedienhebel auch nach Ablauf der Zeitsteuerung in der jeweiligen Position stehen. Stichwort Zeitsteuerung: Die programmierten Zeiten im Hydraulikmenü können sich von denen im Vorgewende-Management unterscheiden. Und wenn man die Zeitsteuerung aktiviert hat, muss man erst ins Menü am Bildschirm, um eine Schwimmstellung aktivieren zu können – alles Punkte, die die Bedienung nicht gerade intuitiver machen. Schade auch, dass eine größere Menge Hydrauliköl nach wie vor nur durch einen der hinteren Anschlüsse gepumpt werden kann – auch wenn man nach einem Schlauchplatzer mitten auf dem Acker steht.

**Gut 7 220 daN durchgehende Hubkraft** hat die DLG beim T 254 V gemessen. Das ist Durchschnitt in dieser Leistungsklasse. Zumal es im oberen Hubbereich nicht mal 1 400 daN mehr werden, kann es mit der 5 t schweren Bestellkombination schon mal eng werden (siehe Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“). Wir hatten im Praxiseinsatz allerdings keinerlei Probleme – im Gegenteil: Sowohl mit den einfachen Seitenstabilisatoren mit Lochraster als auch mit den Fanghaken vom finnischen Zulieferer LH sind wir prima zurecht gekommen.

**Die Kabine des T 254 Versu konnte viele Pluspunkte sammeln:** Aufstieg (mit nur drei Stufen!), Sicht (mit 270° Wischer) und Komfort (mit nur 72 dB(A)) sind prima! Schade nur, dass an der Tür heute ein durchgehender Handgriff bis unten fehlt und der Türgriff innen so tief sitzt. Die mangelhafte Materialqualität oben beim Sonnendach sowie die Beulen in der Haube (offensichtlich zu lange Schrauben bei der Montage) sind laut Valtra bereits geändert. „Valtra-like“ waren dagegen schon bei uns der serienmäßig um 180° drehbare Sitz und die vergleichsweise günstige „TwinTrac“-

## Hubkraft und Hubkraftbedarf

**Valtra T 254 Versu:** 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 400 daN mehr bei 8 cm weniger Hubweg. Aufgrund der nach oben nur leicht steigenden Hubkraft kann es mit der 5 t schweren Bestellkombination schon mal eng werden.



Die Hubkraft im obersten Hubbereich könnte höher sein. Die Hydraulikleistung ist super, an die Bedienung muss man sich allerdings gewöhnen.



Die luftgefederte Vorderachse sorgt für exzellenten Fahrkomfort.

Rückfahreinrichtung. Genauso überzeugend ist das Platzangebot in der luftgefederten Kabine oder Details wie der optionale Seitenwischer, das LED-Lichtpaket oder eben auch eine kleine Akku-Taschenlampe, die griffbereit am linken B-Holm sitzt.

**Doch kommen wir endlich zu der „SmartTouch“-Bedienarmlehne** samt Monitor (profi 7/2017). Da der Joystick ein wenig „kantig“ daher kommt, braucht man einen Augenblick, um damit „warm“ zu werden. Dann aber weiß man die intuitive Unterscheidung der Knöpfe sehr zu schätzen und kommt „blind“ klar.

Das Gleiche gilt für den Monitor. Hat man die Menüführung und Bildschirmaufteilung samt Wischfunktion einmal verstanden, kommt man auch hier prima zurecht. Und der blend-anfälligen (Glas-)Oberfläche kann man

durch den weiten Verstellbereich des Terminals entgegenwirken.

Genauso müssen wir an dieser Stelle die bei unserem Testkandidaten noch vorhandenen (aber laut Valtra heute behobenen) Startschwierigkeiten des GPS-Lenksystems beim Hochfahren erwähnen. Läuft die Sache, freut man sich als Anfänger über die einfache „Go“-Funktion. Braucht man weitere Funktionen, wie zum Beispiel die Flächenvermessung, muss man aber ein Menü weiter.

Stichwort Menüs: Der Bildschirm bietet zwar eine „Viertelung“ der Anzeige, aber spätestens bei der Nutzung von ISO-Bus-Geräten muss ein zweiter Monitor her. Der ist laut Valtra noch 2018 genauso ab Werk lieferbar, wie die Teilbreiten-Steuerung „Section-Control“.

Noch keine konkreten Pläne gibt es dagegen für ein Vorgewende-Managementsystem, das GPS-gesteuert arbeitet oder gar die komplette Drehung am Vorgewende automatisiert. Wir fänden es allerdings wichtiger, zusätzlich zu den schönen, frei belegbaren Tasten auch die Menüführung und Bedienung noch ausgefeilter zu gestalten.

### Richtig gut gefallen hat uns das Fahrwerk:

Dank der (nach wie vor luftgefederten, aber jetzt per Knopfdruck abschaltbaren!) Vorderachse liegt der T 254 Versu „wie ein Brett“ auf der Straße! Hervorragend passt dazu die direkte Lenkung mit einem Wendekreis von nur 12,50 m (1,95 m Spur, Bereifung 600/65 R 28).

Ganz und gar nicht passt dazu die Fußbremse: Die Wirkung ist mit einer gemessenen Verzögerung von immerhin 5 m/s<sup>2</sup> zwar sehr gut, die Dosierbarkeit ließ bei der Testmaschine aber noch zu wünschen übrig. Gut, dass die Bremsen ein zulässiges Gesamtgewicht von immerhin 13,5 t ermöglichen haben. So bleiben bei einem gewogenen Leergewicht des Testschleppers von 8 t stolze 5,5 t Nutzlast – sehr schön!

**Fehlen nur noch die Preise:** Neben dem „Versu“ gibt es auch die einfacher ausgestatteten Varianten „HiTech“ und „Active“ sowie (bis zum T 234) den stufenlosen Direct. In Serienausstattung mit gefederter Vorderachse, Fronthubwerk, mechanischer Kabinenfederung etc. steht der T 254 Versu für 187 100 Euro (alle Preise ohne MwSt.) in der Liste. In der von uns getesteten Ausstattung mit AutoComfort-Kabinenfederung, RTK-GPS-Lenksystem, Frontzapfwelle usw. kommen wir auf einen Listenpreis von immerhin 222 710 Euro.

**Fazit:** Der T 254 Versu kommt echt modern und schnittig daher. Die Leistungswerte und der Verbrauch sind in Ordnung, der Fahrkomfort ist super! Die Bedienung, gerade auch von der Hydraulik, erfordert für jeden Anfänger eine Einweisung. Dann kommt man mit dem Joystick und dem Menüaufbau gut klar. Trotzdem könnten und sollten die Finnen hier bis zur nächsten Generation noch „Feintuning“ betreiben.



## Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 255 cm; Länge: 576 cm  
(mit Frontkraftheber); Höhe: 313 cm

### Valtra T 254 Versu

#### Technische Daten

**Motor:** 155 kW/211 PS (nach 97/68EG) bei 2100 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder AgcoPower 74 AWF, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit SCR-Kat. und AdBlue, Turbolader und Ladeluftkühlung; 7,4 l Hubraum; 380 l Kraftstoff- und 70 l AdBlue-Tank

**Getriebe:** 30/30 Übersetzungen, 5 LS-Stufen, 4 Gänge, lastschaltbare Wendeschaltung mit Parkbremse, Automatikfunktionen für Acker und Straße, 50 km/h bei 1750 min<sup>-1</sup>; Kriechgruppe ab 750 m/h

**Bremsen:** nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung; Handbremse mit Federspeicher; Druckluftanlage Serie

**Elektronik:** 12 V, Batterie 174 Ah, Lichtmaschine 150 A; Anlasser 4,3 kW/5,8 PS

**Hubwerk:** Kat. II/III; EHR mit Unterlenker-Regelung und Schlupfregelung, Frontkraftheber Serie, Frontzapfwelle Option

**Hydraulik:** Axialkolbenpumpe mit 160 l/min (Option 200 l/min), 200 bar, bis zu 9 Steuergeräte (5 hinten/4 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 47 l Öl entnehmbar

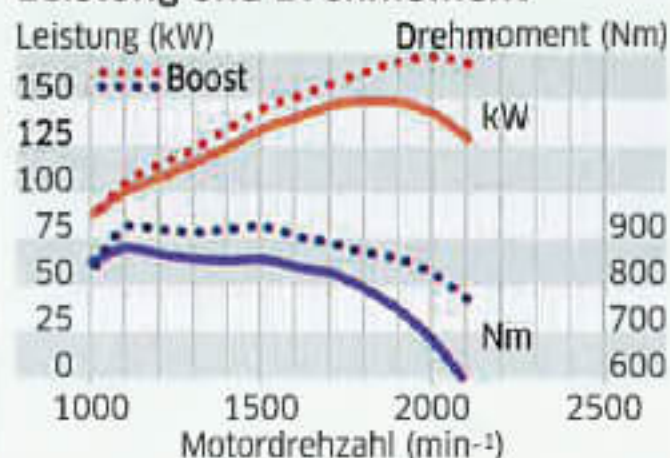
**Zapfwelle:** 540/540E/1000 oder 540E/1000/1000E mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

**Achsen und Fahrwerk:** Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 600/65 R 28 vorne, 650/65 R 42 hinten

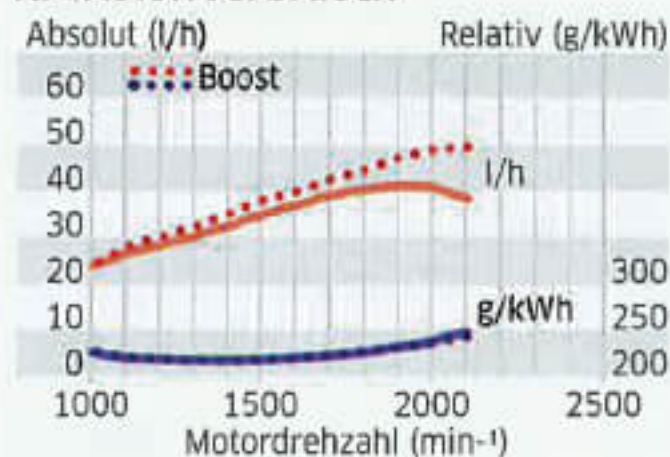
**Pflege und Wartung:** Motoröl 19 l (Wechsel alle 600 h); Getriebeöl 63 l (alle 2400 h), Hydrauliköl 62 l (alle 1200 h); Kühlsystem 28 l

**Preis:** Grundausrüstung „Versu“ 187 100 € (Preise ohne MwSt.); Testausstattung mit Fronthubwerk, gefederter Achse, RTK-GPS-Lenkung etc. 222 711 €

#### Leistung und Drehmoment



#### Kraftstoffverbrauch



#### Messwerte Testzentrum

**Zapfwellenleistung** (ohne/mit Boost)  
Maximal (1800/2000 min<sup>-1</sup>) 149,8/173,2 kW  
Bei Nenndrehzahl 129,8/169,8 kW

**Diesel-/AdBlue-Verbrauch** (ohne/mit Boost)  
Bei max. Leistung 226+19,1/236+19,0 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 248+19/243+19,3 g/kWh  
Absolut Max./Nenn 40,6/49,2//38,7/49,7 l/h

**Drehmoment** (ohne/mit Boost)  
Maximal 883/928 Nm (1100 bzw. 1500 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 49,6/20,2 %  
Drehzahlabfall 48/29 %  
Anfahrmoment 144/108 %

**Getriebe**  
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 6

**Hubkraft Heck** (90 % max. Öldruck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 7227/7983/8595 daN  
Hubweg u. Last 83,4 cm (23,1 bis 106,5 cm)

**Hubkraft Front** (90 % max. Öldruck)  
Unten/Mitte/Oben 3249/3960/5139 daN  
Hubweg unter Last 77,4 cm (13,8 bis 91,2 cm)

**Hydraulikleistung**  
Betriebsdruck 204 bar  
Max. Menge 165,6 l/min  
Max. Leistung 47,1 kW (155 l/min, 182 bar)

**Zugleistung**  
Max. 134,1 kW bei 1800 min<sup>-1</sup> 256 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 117,8 kW 281 g/kWh

**Lautstärke** (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschlossen/offen 72,1/82,8 dB(A)

**Abbremsung**  
Maximale mittlere Verzögerung 5,0 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 31,7 daN

**Wendekreis**  
Ohne Frontantrieb 12,50 m

**Testgewicht**  
Vorder-/Hinterachse 3420/4620 kg  
Leergewicht 8040 kg  
Zulässige Achslasten v/h 5500/9000 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 13500 kg  
Nutzlast 5460 kg  
Leistungsgewicht 52 kg/kW  
Radstand 300 cm  
Spurweite vorne/hinten 195/192 cm  
Bodenfreiheit 54,0 cm

#### Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1890	227	44,8
Sparzapfwelle 540E	100%	1522	218	28,3
Normzapfwelle 1000	100%	1897	231	47,4
Sparzapfwelle 1000E	100%	1677	222	42,4
Motor im Abregelbereich	80%	max.	252	41,1
Hohe Leistung	80%	90%	231	37,8
Transportarbeiten	40%	90%	264	21,5
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40%	60%	228	18,7
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60%	60%	223	20,9

#### Testurteile

**Motor**   
Leistungscharakteristik 1,3  
Kraftstoffverbrauch 1,3  
Zugleistung/Zapfwellenleistung 2,0  
Gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch gut, Zugleistung ohne Boost durchschnitt, Zapfwellen-Leistung gut

**Getriebe**   
Gangabstufung/Funktionen 1,8  
Schaltbarkeit 1,5  
Kupplung, Gas 1,3  
Zapfwelle 2,0  
Lastschaltgetriebe mit sehr guten Automatikfunktionen, Wendeschaltung auf beiden Seiten leider nicht im Wechsel nutzbar, fünf Lastschaltstufen und drei Zapfwelldrehzahlen

**Fahrwerk**   
Lenkung 1,4  
Allrad- und Differenzialsperre 1,3  
Hand- und Fußbremse 2,0/4,0<sup>1</sup>  
Federung Vorderachse/Kabine 1,2  
Gewicht und Nutzlast 1,5  
Sehr gute Lenkbarkeit und kleiner Wendekreis, hoher Fahrkomfort, hohe Nutzlast; <sup>1</sup>Dosierbarkeit laut Valtra verbessert

**Hubwerk/Hydraulik**   
Hubkraft und Hubweg 3,0  
Bedienung 2,0  
Leistung Hydraulik 1,5  
Steuergeräte 2,0  
Anschlüsse 2,0  
Hubkraft sollte oben höher sein, Hydraulikleistung sehr gut, Bedienung Steuergeräte gewöhnungsbedürftig, Anschlüsse ohne Entlastungshebel

**Kabine**   
Platzangebot und Komfort 1,4  
Sicht 1,8  
Heizung und Lüftung 1,5  
Lautstärke 1,3  
Elektrik 1,5  
Verarbeitung 3,0<sup>11</sup>  
Wartung 1,5  
Platz, Komfort und Lautstärke super, Rundumsicht gut; <sup>11</sup>Verarbeitung (Haube, Dachhimmel, Felgen) lt. Valtra heute bereits verbessert

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					

**Preis**

Noch keine Preisangabe im profi-Schlepperkatalog 2018 vorhanden!

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

## Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

### + Positiv

- Großes Wischfeld vorne
- Viele Steckdosen, auch am Armaturenbrett
- Schmierplan als Aufkleber
- Kugelhalter im Heck



Solide: Ablagen, Kühlfach, Beifahrersitz

### - Negativ

- Türgriff fast 2 m hoch
- Sitz kaum nach rechts drehbar
- Frontscheibe schlecht erreichbar zum Reinigen
- Werkzeugkiste rechts muss man zum Öffnen rausnehmen



Unsolide: die flatterige Sonnenblende ohne Griff



Praktisch: eine Akkuleuchte griffbereit am B-Holm



Sauber: der optionale Seitenwischer rechts



Unpraktisch: der Oberlenkerhalter und das Rangiermaul



Dreckig: Die untere Trittstufe ist nicht geschützt

### Praktiker-Urteile

#### Valtra T 254 Versu

### Zieht super durch!

Die Familie Schwarz aus 91799 Langenaltheim/86485 Affaltern ist bekannt für ihre Jungkuh-Vermarktung und betreibt neben 100 ha Grünland sowie 160 ha Ackerland auch noch zwei Biogasanlagen (1,2 MW). Der T 254 Versu hat bisher 500 h vor einem 17 m<sup>3</sup> Zunhammer-Fass und einer 9 m Krone-Mähkombi gelaufen. Begeistert ist Johannes Schwarz von der Leistung des Motors. „Auch die feinfühligte Bedienung mit



**Birgit Obernöder und Johannes Schwarz:** „Man kann mit dem T 254 sehr gut mit niedriger Drehzahl arbeiten!“

dem 70er Quicke-Lader gefällt uns sehr gut“, berichtet der Praktiker. Kritikpunkte sind die langsame (Gruppen-)Schaltung sowie die schlechte Regulierbarkeit der Klima-Automatik. Und da die Kugel so weit vorne sitzt, ist der Wendekreis mit dem Krone ZX 450 Tridem-Ladewagen zu groß. „Auch die schlechte Materialqualität von Dachfenster und Sonnenblende sind wir bei Valtra nicht gewohnt“, so Schwarz. „Dafür ist der T mit der Mähkombi besser ausbalanciert als unser Fendt 828!“ Um die Bedienung auch für Aushilfen einfach zu halten, hat der Praktiker im Terminal konsequent Einstell-Profile angelegt.

### Komfortabel und sparsam

Ende April kam ein T 234 Direct auf den Lohnbetrieb von Stefan Verbag in 31603 Diepenau, der mittlerweile gut 250 h gelaufen hat: „Wir haben auch den T 254 Versu mit Schaltgetriebe getestet, uns aber für den Stufenlosen entschieden, da wir damit vor allem mit der Heckenschere feinfühlig arbeiten können.“



**Stefan Verbag:** „Der Versu zieht besser, aber der Direct ist feinfühlig!“

Außerdem läuft der T vor Maisdrille, Schwader sowie Rund- und Quaderballenpresse. Für das 28 m<sup>3</sup> Zubringfass mit Dolly hat Verbag eine um 9 cm ausziehbare Kugel, die dann allerdings nur noch 2 t (statt 3 t) Stützlast hat. „Damit ist die Wendigkeit okay“, so der Lohnunternehmer. Probleme mit der Erfassung der Feldgrenzen und der Markierung der Bedeckung im Lenksystem soll ein Software-Update beheben. „Dann stört noch der hydraulische Oberlenker beim An- und Abbauen der Anhängerkupplung!“