



Fendt Vario 927 in der Profi-Version im AGRARTECHNIK-Kurztest

High-Tech-Ackerbau

Betrachtet man die europäischen Traktorabsatzzahlen über 200 PS, dann besitzt Fendt dort einen Marktanteil von zirka 40 Prozent. Ohne schon zuviel vorweg zu greifen, der Fendt Vario 927 Version Profi hat im Test gezeigt, warum dies so ist. Er bietet jedenfalls ein tolles Verhältnis aus Kraft und Komfort.

Als der 927er auf dem Testbetrieb angeliefert wurde, mussten wir natürlich zuerst mal damit auf die Straße. 60 Stundenkilometer machen in so einem Schiff echt Freude. Der Lkw-Fahrerkomfort wird durch eine Kombination aus Schwingungstilgung, pneumatischer Kabinenfederung und einer niveaugeregelten Vorderachseinzelfederung er-

reicht. Letztere ist besonders auch für die Sicherheit bei Transportarbeiten von Bedeutung, da sich der Traktor mit Anbaugerät spürbar weniger aufschauelt. Die Vorderachse hat mit diesem System immer eine gleichmäßige Last und die Lenkbarkeit bleibt somit auch in heiklen Situationen erhalten. Außerdem federt die Vorderachse ab 20 Stundenkilome-

ter nur noch nach oben und unten. Den seitlichen Bewegungen wird nicht mehr nachgegeben. So verliert der Traktor auch in Kurvenfahrten keine Stabilität. Bei den zur Silomaiserte anfallenden schweren Transportarbeiten nutzen wir in der Regel die Kugelkopfanhängung. Diese besitzt eine Zulassung für vier Tonnen Stützlast. Mit dem System erhielt Fendt auf der Agritechnica 2007 eine Silbermedaille und das völlig zu Recht. Das modulare System verbessert die Traktion des ziehenden Traktors auf dem Feld, wodurch auch zusätzliche Bodenbelastungen verhindert werden. Allerdings gab es hier das Manko, dass es bei angekuppeltem Gerät doch etwas schwierig war, hinterher noch die Zapfwelle anzuschließen. Ansonsten ist es mehr als nur angenehm in dem Vario 927 zu arbeiten. Die Kabine ist großräumig



Um die Wartungsstellen am Motorblock besser erreichen zu können, lassen sich auch die Seitenteile abnehmen (o.).

und hell, das Geräuschniveau gering und die Temperatur dank der Klimaautomatik sehr angenehm. Der Vario 927 ist, wie alle 900er, mit einer Flanschzapfwelle ausgestattet. Der Wechsel auf ein anderes Zapfwellenprofil war in wenigen Minuten möglich. Es mussten hierzu nur sechs Schrauben gelöst werden. Ebenso einfach wurde der Anbau von Reifengewichten gelöst. Diese sind nur mit drei Schrauben gesichert. Man hat die Wahl zwischen meh-



Auf den ersten Blick beeindruckt der riesige Oberlenker (l.), der eine sehr hohe Zugkraft bietet. Dahinter liegen die sechs elektrischen dw-Zusatzsteuergeräte. Sie sind als unter Druck kuppelbare Hebelkupplungen ausgelegt. Der Ventilblock (r.) befindet sich rechts unterhalb der Kabine.



Wie bei den 900er Varios üblich, sitzt die Batterie unter dem Tank. Um daran zu kommen, muss die Leiter hochgeklappt werden.



Der in der pneumatischen Kabinenfederung beinhaltenen Brems- und Nickausgleich verbessert den Komfort erheblich.

Technische Daten Fendt 927 Vario Version Profi

| | |
|--|--|
| Motornennleistung (ECE R24)/Nenndr: | 176kW / 240PS/2200 min ⁻¹ |
| Maximale Leistung (ECE R24)/Nenndr: | 199kW / 270PS/2200 min ⁻¹ |
| Max. Drehmoment bei Drehzahl: | 1 100 Nm/1 450 min ⁻¹ |
| Drehmomentanstieg: | 36 Prozent |
| Kraftstoffvorrat/Ölwechselintervall: | 660 l / 500 Betr.-Std. |
| Höchstgeschwindigkeit (Profi-Version): | 60 km/h |
| Bremsanlage (Profi-V.): | Zweikreis-Vierrad, nasse int. Lamellenb. |
| Hydraulikanlagen-Fördermenge / Druck: | 160 l/min / 200 bar |
| entnehmbare Ölmenge / max. Zahl Steuerventile: | 87 l / 8 dw |
| Hubkraft - Heck/Front: | 11 800 / 5 550 daN |
| Bereifung vorne/hinten: | 600/65 R34 / 650/85 R38 |
| Leergewicht / zulässiges Gesamtgew.: | 10 080 / 16 000 kg |
| Länge/Breite/Höhe/Radst./Wendek.: | 5,66/2,75/3,32/3,05/12,9 m |

Listenpreis ohne MwSt.

| | |
|--|----------------|
| Fendt 927 Vario Version Profi | |
| inklusive Frontkraftheber und Druckluftanlage: | 197 559,- Euro |
| Rückfahreinrichtung: | 5 425,- Euro |
| Zugkugelkopfkupplung: | 1 061,- Euro |

Fazit

Der Vario 927 gehört zur zweiten Generation der Vario-Großtraktoren. Er ist für schwere Transport- und Feldarbeiten gleichermaßen geeignet. Unser Testkandidat war ein Modell der Version Profi und bot mehr hydraulische Steuerkreise und bessere Bremsen. Besonders beeindruckend ist der Traktor in den Werten des Treibstoffverbrauchs und beim Komfort für den Fahrer, der durchaus auf Lkw-Standard liegt. Die Einstellungsmöglichkeiten durch das Vario-Terminal sind zwar anspruchsvoll, ermöglichen aber auch Arbeitsleistungen auf höchstem, ökonomischen, Niveau.



Der Frischluftfilter (l.o.) befindet sich beim linken Aufstieg unterhalb der Kabine. Die Entnahme zur Reinigung ist leicht möglich. Der 927er Vario ist bereits mit dem Inline-Luftfilter-System (l.) ausgestattet. Die Wartungsintervalle werden durch die Staubabsaugung verlängert. Das Kühlsystem (r.o.) kann zur Reinigung fächerartig ausgeklappt werden.



renen 300 Kilogramm-Scheiben oder einer Ein-Tonnen-Scheibe. Für komplexe Feldarbeiten, wie beispielsweise mit der Lemken Solitair 9, hatten wir hinten sechs und vorne zwei Steuerventile zur Verfügung. Die Ventile lassen sich auch unter Druck kuppeln. Hierfür muss aber zunächst oberhalb des Ventils ein Hebel umgelegt werden, der es kurzfristig (einseitig) sperrt. Die LoadSensing

Anlage ließ sich, variogewohnt, über das Vario-Terminal steuern. Optional sind die Unterlenker mit einer hydraulischen Verriegelung ausgestattet. Das hat uns besonders gefallen. Man kann die Lenker je nach Bedarf einstellen: immer frei, immer starr oder Verriegelung ab einer bestimmten Unterlenkerposition. Die Kraftheber des Vario 927 wirken doppelt. Sie drücken ab-



Unser Testkandidat war mit einer hydraulischen Unterlenkerverriegelung ausgestattet. Das verringert das Auf- und Absteigen und das Arbeiten an schwer zugänglichen Positionen.

Beim 927er gibt es keine Pendelachse mehr. Hier ist eine Einzelradaufhängung (l.o.) vorhanden. Damit hat sich auch die Belastbarkeit verdoppelt. Durch die Kugelanhängung (r.) können hohe Stützlasten übertragen werden. Zudem besteht eine spielfreie Verbindung zwischen Traktor und Gerät.



wärts mit etwa 50 bar. Das reicht zwar nicht, um den Traktor zum Reifenwechsel anzuheben, aber ist dennoch eine gute Erleichterung bei schnellen Bewegungen ohne Last.

Bei der Arbeit überzeugt der 927er vor allem durch den geringen Treibstoffverbrauch. Aber da praktische Verbrauchswerte manchmal mit Vorsicht zu bewerten sind, maßen wir diesen Schlepper auch an der Bremse. Das Ergebnis waren 197,2 Gramm je an der Zapfwelle geleisteter Kilowattstunde bei 2 037 Umdrehungen. Das Tolle an dem Motor ist die Leistungskurve. Denn er erreicht diesen Spitzen-

wert beinahe genau auf dem Punkt, an dem der 927er auch das Maximum an PS-Leistung zeigt: nämlich 251,9 PS an der Zapfwelle.

Auch wartungstechnisch kann man sich über den Großtraktor nicht beklagen. Per Knopfdruck öffnet sich die Haube und man hat den gesamten Kühlerblock vor sich. Dieser lässt sich fächerartig öffnen und bietet so optimale Reinigungsmöglichkeiten. Die Seitenteile können durch zwei Schnapper leicht gelöst werden. Darunter finden sich alle Wartungspunkte für den Motor und die Hydraulikanlage.

(dd/mm)



Über das Varioterminal (o.) werden die Traktoreinstellungen und, über die ISOBUS-Verbindung (l.), die Anbaugerätefunktionen gesteuert. Die komplexen Bedienungen sind zwar kompliziert, erlauben aber höchste Effektivität und Komfort.

Fotos: Dänzer

Vertriebsinfo

Die Fendt Vario 900 Baureihe umfasst insgesamt sechs Modelle von 140 kW / 190 PS bis 243 kW / 330 PS Nennleistung. Es werden bei allen Modellen zwei Zusatzausstattungs Pakete angeboten. Die beim Testkandidaten verwendete Profi-Ausführung bietet alle Möglichkeiten um professionell die komplexesten Feldarbeiten durchführen zu können. Die Power-Version ist besonders für Großbetriebe interessant, die pure Zugleistung bei bis zu 40 Stundenkilometer fordern und nur elementare Automatikfunktionen zur Erleichterung komplexer Abläufe brauchen. So sind beispielsweise kein Vorgewendemanagement, Kreuzschalt- hebel oder Frontkrafthebermodul vorgesehen.