

Deutz-Fahr 9340 TTV im AGRARTECHNIK-Test | Die intensive Überarbeitung sämtlicher Traktorenbaureihen in den letzten Jahren mündet für Deutz-Fahr mit den drei Modellen der Serie 9 im Leistungssegment über 300 PS. Im Sommer hatten wir die Gelegenheit, das Topmodell einige Wochen intensiv zu testen.

Ü-300



Von Seiten des Marketing kursierten Produktnamen, Leistungsangaben und Designentwürfe zu den beiden Großtraktorenbaureihen Serie 9 und Serie 11 schon seit Jahren. Nachdem die Serie 9 auf der Agritechnica 2013 in einem – jedenfalls von außen betrachtet – weit fortgeschrittenen Entwicklungsstand gezeigt wurde, musste Deutz-Fahr nun im wahrsten Sinne des Wortes liefern. Nach Praxiserprobungen folgte nach der Agritechnica 2015 der Start der Se-

rienproduktion. Rund 300 Einheiten (laut Herstellerangaben vornehmlich des Topmodells) wurden seither produziert und an Händler und Kunden bis nach Russland und China ausgeliefert. Der 9340 TTV holt aus dem 7,8 Liter-Deutz-Motor mit zwei Turboladern 336 PS. Bei schwerer Zugarbeit, in unserem Test überwiegend mit einem Fünf-Meter-Grubber, fuhren wir den Motor in der Regel zwischen 1 500 und 1 750 Umdrehungen pro Minute. In diesem Bereich

wird das maximale Drehmoment erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometern pro Stunde wird unter 1 800 Umdrehungen pro Minute erzielt. Immer noch ein gutes Stück unter der Nenn-drehzahl. Der Motor ist insgesamt leise und das Geräusch-niveau in Richtung Fahrer konnte durch die Entkopplung des Motors von der Kabine noch verbessert werden. Die Drehzahl des Visco-Lüfters wird nun stufenlos gesteuert, was eine optimalere Anpassung an die jeweiligen Arbeitsansprüche zur Folge haben soll. Bei einem Blick unter die Haube fällt auf, dass die Entwickler dem an sich sehr kompakten Motor vor allem vor dem Kühlerpaket sehr viel Luft zum Atmen geschenkt haben. Gleiches gilt für die großen Ansaugflächen an beiden Seiten der Abdeckung. Ein Umkehr-lüfter ist nicht vorgesehen. Die aktuell geltende Abgasstufe Tier 4 final wird durch eine Kombination aus Abgasrückführung, SCR-Behandlung und einem passiven Partikelfilter erreicht. Passiv meint hierbei im Gegensatz zu aktiven Filtern von Wettbewerbern, dass zum Frei-

brennen kein Kraftstoff verwendet wird und der Motor lediglich durch Verstellung des Einspritzzeitpunkts eine ausreichend hohe Abgastemperatur zum Verbrennen der Rußpartikel erreicht. In der 500 Stunden-Inspektion wird der Filter zudem in der Werkstatt kontrolliert freigebrannt. Zum Kraftstoffverbrauch: Wir haben unseren Testtraktor vor dem Fünf-Meter-Grubber mit Verbrauchswerten zwischen 28 und 32 Liter pro Stunde gefahren. Umgelegt auf's Hektar sind das 7,5 bis 8,5 Liter. Das geht voll in Ordnung. Bei Transportarbeiten haben wir im Tagesmittel die 24 Liter pro Stunde nicht überschritten. Auch das ist bei einer ordentlichen Durchschnittsgeschwindigkeit ein guter Wert. Der Kraftstofftank mit 600 Litern (beidseitige Einfüllstutzen) ist genau wie der 55-Liter-Adblue-Behälter für diese Traktorklasse ausreichend dimensioniert. Zu detailliert möchten wir in diesem Testbeitrag nicht auf die MaxiVision 2-Kabine eingehen. Bei unserem Test der Serie 7 (AGRARTECHNIK-Ausgabe 08/2015) haben wir bereits viele Aspekte angesprochen.



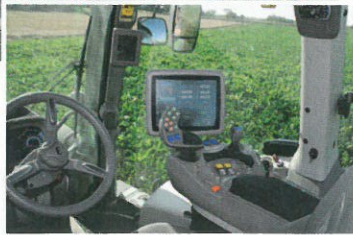
Die Motorhaube der Serie 9 wird per Tastendruck geöffnet und geschlossen. Zusätzliche Dämpfer oder eine Leine werden nicht gebraucht. Die dafür notwendigen Schalter lassen sich in einem Kästchen abschließen und im Falle eines Batterieproblems überbrücken. Das Kühlerpaket ist groß dimensioniert und doppelt klappbar.



Fotos: Gläser (6)



Das Armaturenbrett wirkt edel. Mit dem neuen Info-Center Pro lassen sich beispielsweise Kraftstoffverbrauch, Hektarzähler und Motorauslastung anzeigen oder auch das Blinkerintervall verstellen. Der Fahrersitz ist leider nicht drehbar.



Überarbeitet wurde in der Serie 9 neben der Materialbespannung verschiedener Oberflächen und der Klimaanlage, die Fahrertür. Diese schließt nun leichter. Die Armlehne mit Fahrhebel und Monitor ist uns ebenfalls schon aus vorangegangenen Maschinentests gut bekannt. Neu ist, dass sich am Fahrhebel durch Drücken des Freigabetasters zusammen mit dem Schnellaushub die Fronthydraulik auch stufenweise rauf und runter bewegen lässt. Die maximal acht Steuergeräte (zwei vorne und sechs hinten) sind frei auf die einzelnen Bedienelemente belegbar und alle proportional bedienbar. Vorbildlich! Die Betätigung der Steuergeräte per Kippschalter ist allerdings hin zur Schwimmstellung sehr feinfühlig. Im Heck verfügen die Steuergeräte übrigens über unterschiedliche Durchflussmengen von 140 Litern (li.) und 100 Litern (re.). Der Ölhaushalt zwischen Getriebe- und Hydrauliköl ist getrennt. Letzteres lässt sich auf der rechten Traktorseite anhand einer gut sichtbaren Skala kontrollieren. Die Einfüllöffnung ist interessanterweise unterhalb des Werkzeugkastens versteckt. Verbaut war in unserer Testmaschine die größere der beiden Förderpumpen mit einer Leistung von 220 Litern pro Minute. Die bis zu 100 Liter entnehmbare Ölmenge reicht satt. Auf dem riesigen 12,8 Zoll iMonitor 2 lässt sich die Bildschirmoberfläche beispielsweise in Spurführung, Traktorfunktionen und ISOBUS in einzelnen Fenstern nebeneinander anordnen. Die Auflö-

sung der Rückfahrkamera könnte besser sein. Neu ist, dass sich der Zapfwellenanlauf in drei Stufen im Monitor vorwählen lässt. Auch in der Serie 9 verbaut Deutz-Fahr weiterhin den kleinen Work-Monitor, welcher am rechten A-Holm die Belegung und Zustände der Steuergeräte sowie Angaben zur Fahrstrategie (Automatik, Zapfwelle oder manuell) übermittelt. Wichtig wird der kleine Bildschirm aber erst für Kunden, die den Traktor ohne iMonitor 2 bestellen.

Bei der Bodenbearbeitung konnten wir während unseres Maschinentests die höchste Ausbaustufe des GPS-Empfängers mit RTK-Genauigkeit mittels Mobilfunkkorrektursignal ausprobieren. Bis auf wenige Situationen funktionierte dies einwandfrei. Deutz-Fahr bietet vom einfachen GPS-Empfänger zur Dokumentation der Feldarbeit und zur Nutzung von Section Control über kostenfreie Lizenzen (Genauigkeit 30 Zentimeter EGNOS u. GLONASS) bis zu kostenpflichtigen Lizenzen verschiedene Ausbaustufen der Spurführung. Technologiepartner ist Topcon.

Das Terramatic-Getriebe mit vier automatisch schaltenden Fahrbereichen liefert ZF. Deutz-Fahr-Features, wie die in der Aggressivität einstellbare Wendeschaltung oder die aktive Stillstandsregelung, bleiben natürlich auch der Serie 9 nicht vergönnt. Die Höchstgeschwindigkeit von 60 Kilometer pro Stunde (bei 1 775 Umdrehungen pro Minute) verlangt vom Fahrer eine gute Konzentration und voraus-

Technische Daten Deutz-Fahr 9340 TTV

Motor:	Deutz TTCD 7.8 L06 (Tier IV final)
Maximale Leistung (ECE R 120) :	336 PS
Zylinder/Hubraum:	6 / 7,75 l
Max. Drehmoment:	1 372 Nm
Hubkraft am Heck:	12 000 kg
Zapfwellen: 1000/1000E/540E (Heck) / wahlw. 1000 od. 1000E (Front)	
Bereifung:	vorne 650/65 R34 u. hinten 710/75 R42
Leergewicht:	12 000 kg

Listenpreis ohne MwSt.

Testmaschine:	285 540 Euro
(u.a. Agrosky-Vorber., gefed. u. gebremste Vorderachse, FZW, 60 km/h, 8 LED-Arbeitsscheinwerfer, GPS Empf.+RTK)	
GPS Empf. RTK via Mobilfunk (in TM enthalten):	11 020 Euro
iMonitor 2 mit Kamera (in TM enthalten):	4 690 Euro

Fazit

Deutz-Fahr macht Ernst und schiebt die Serie 9 in ein Leistungssegment, auf das Kunden und Händler schon lange gewartet haben. Auf uns wirkte die Testmaschine sehr durchdacht und für eine neue Baureihe absolut serienreif! Unserer Meinung nach konnten die Lauerer sehr stark von den Erfahrungen, die mit der Serie 7 gemacht wurden, profitieren. Die MaxiVision 2-Kabine ebenfalls auf die Serie 9 zu bauen, ist nachvollziehbar. Vom Platzangebot würden sich manche Kunden in dieser Leistungsklasse unserer Meinung nach vielleicht einen größeren Fußraum wünschen.

Das maximal zulässige Gesamtgewicht von 18 000 Kilogramm bei 60 Kilometer pro Stunde ist richtig gut. Trotz den rund 12 000 Kilogramm Leergewicht des Traktors bleibt noch genug Luft für Nutzlast. Für eine ausreichende Bremsleistung sorgen neben den nassen Bremsen an den Hinterrädern, trockene Scheibenbremsen an den Vorderrädern – die Bremssättel sind wie bei einem Sportwagen deutlich zu sehen. Der Frontkraftheber mit Lageregelung ist bei der Serie 9 serienmäßig.

Vertriebsinformation

Angeboten wird die Serie 9 mit drei Modellen ab 295 PS. Verschiedene Ausstattungslinien, wie es bei den kleineren Traktorenbaureihen von Deutz-Fahr üblich ist, gibt es nicht. Die 60-Kilometer-pro-Stunde-Endgeschwindigkeit können auf 50 oder 40 begrenzt werden. Bei gleichem Getriebe wirkt sich dies auch auf eine geringere notwendige Motordrehzahl aus, um jene Maximalgeschwindigkeit zu erreichen.

schauendes Fahren. Wir haben nur leichte Wankbewegungen festgestellt. An der Vorderachse (Dana) stabilisieren zwei schräg eingebaute Federzylinder ab einer Geschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde den

Traktor auf der Straße. Bei der pneumatischen Kabinenfederung verbaut Deutz-Fahr nun wieder die außenliegende Niveauregulierung. Mit dem Fahrkomfort waren wir sehr zufrieden. (tg)

