

Deutz-Fahr 6185 RCshift:

Leuchtendes Beispiel

Immer wieder kam es in der Vergangenheit vor, dass ein Testkandidat von Deutz-Fahr viele gute Komponenten hatte, aber es an einigen Details haperte. Dass dies auch besser geht, dafür steht der neue Deutz-Fahr 6185 RCshift (133 kW/181 PS) als ein leuchtendes Beispiel.

Hubert Wilmer

Das Deutz-Fahr beim Design weit vorne ist, haben wir hier ja bereits mehrfach kundgetan. Doch was nützt der stylische Werkzeugkasten, wenn kein Hammer reinpasst?

Aber nicht nur dieses Problem hat Deutz-Fahr längst im Griff. So hatte unser Testkandidat z. B. nicht nur eine schicke Motorhaube, sondern die zahlreichen LED-Scheinwerfer machten die Nacht auch zum Tag!

Aber – wie immer – der Reihe nach:

Unter der Haube sitzt der bewährte Deutz TCD 6.1L6 mit sechs Zylindern und 6,1 l Hubraum. Die sollen laut Hersteller für 133 kW/181 PS Nenn- sowie 139 kW/188 PS Maximalleistung sorgen. Für die Abgasstufe IV ist der Motor mit Abgasrückführung, Partikelfilter und SCR-Kat. ausgestattet. Der wird aus einem 35 l Tank mit AdBlue versorgt, hinzu kommen 280 l Diesel – gut!

Auf dem Zapfwellenprüfstand der DLG konnte das Aggregat dann beweisen, was in ihm steckt: So kamen bei Nenndrehzahl genau 108,2 kW hinten am Stummel an, maximal waren es 119,1 kW. Das deutet auf eine eher verhaltene Einstellung des Motors hin, ist aber in Ordnung.

Genauso verhält es sich mit der Leistungscharakteristik: Fast 45 % Drehmomentanstieg sind sehr gut. Auch 128 % Anfahrmoment



sind gut. Sie konnten allerdings nicht verhindern, dass wir den Schlepper häufiger abwürgten, vor allem wenn die Automatik zu schnell schaltete. Doch dazu später...

Was den Dieselverbrauch angeht, müssen wir ein wenig differenzieren:

Läuft der Deutz-Motor im Bereich seiner maximalen Leistung mit rund 1600 Touren, ist der Verbrauch mit 233 g/kWh (+ 10,7 g/kWh AdBlue) gut. Dreht das Aggregat allerdings höher, schnellte der Verbrauch auf 277 g/kWh.

Das gilt auch für die Ergebnisse der Zugleistungsmessungen: Mit knapp 100 kW Zugleistung bei Nenndrehzahl sowie 110,6 kW bei Maximalleistung des Motors passt das Ergebnis zu den Zapfwellenmessungen.

Und entsprechend ist der Verbrauch mit genau 252 g/kWh bei maximaler Zugleistung gut, 301 g/kWh bei Nenndrehzahl sind dagegen überdurchschnittlich.

Dieses Ergebnis spiegelt sich auch bei den praxisnahen Powermix-Messungen wider:

285 g/kWh (+ 12 g/kWh AdBlue) liegen fast exakt im Mittel aller bisher getesteten Traktoren. Etwas mehr ist es allerdings bei den Transportmessungen: Mit 634 g/kWh (bei 40 km/h) und sogar 643 g/kWh (50 km/h) liegt der 6.185 RCshift 8 bzw. sogar 12 % über dem Durchschnitt. Und das, obwohl das neue Getriebe eine Drehzahlabenkung auf nur 1160 min⁻¹ bei 40 km/h bzw. 1450 min⁻¹ bei 50 km/h ermöglicht – schade!

Stichwort „neues Getriebe“: Bei dem „RCshift“ handelt es sich um das TPT 20 von ZF. Es bietet mit seinen fünf Gängen, sechs Lastschaltstufen sowie der lastschaltbaren Wendeschaltung (rückwärts gehen nur drei LS-Stufen) genau 30/15 Übersetzungen. Davon liegen immerhin 12 Stufen im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h, und bei Bedarf kann man zudem eine Kriechgruppe (ab 390 m/h) bestellen – prima! Ebenfalls wahlweise ist die Ausführung des Getriebes: In der manuellen Version gibt es den bekannten Ganghebel für die fünf Gänge

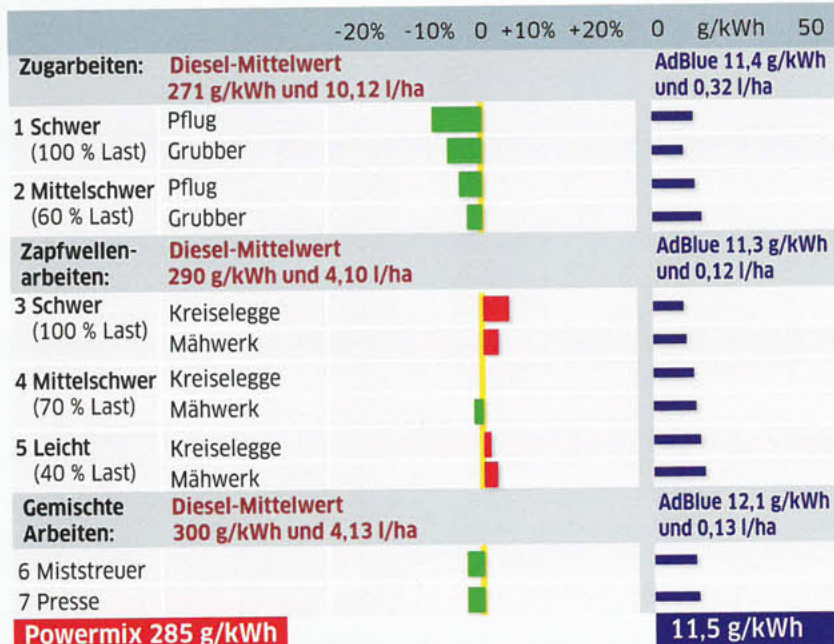
sowie separate Taster für die Lastschaltung. In der elektronisch gesteuerten Variante – die auch wir hatten – werden alle Gänge und Lastschaltstufen mit dem Multifunktionsgriff auf der Armlehne geschaltet. Zudem gibt es in dieser Version vier verschiedene Schaltmodi: Manuell, Semi-Automatik sowie „Full Auto Field“ und „Full Auto Road“.

„Semi-Automatik“ bedeutet, dass der Fahrer die Gänge selber schaltet, während die Automatik die Lastschaltstufen wechselt. Die Schalt-Drehzahl kann dabei über den „Eco/Power“-Potenziometer auf der Armlehne einfach verstellt werden. Das gilt auch für die Modi „Full Auto Field“ und „Full Auto Road“, die aber zusätzlich auch die Gänge automatisch wechseln. Sie unterscheiden sich in unterschiedlich programmierten Schaltbereichen. Zudem bietet „Full Auto Road“ noch eine „Kick down“-Funktion. Abgesehen davon, dass wir die Bezeichnungen etwas unglücklich finden, haben wir aber alle Transport- und Ackerarbeiten mit



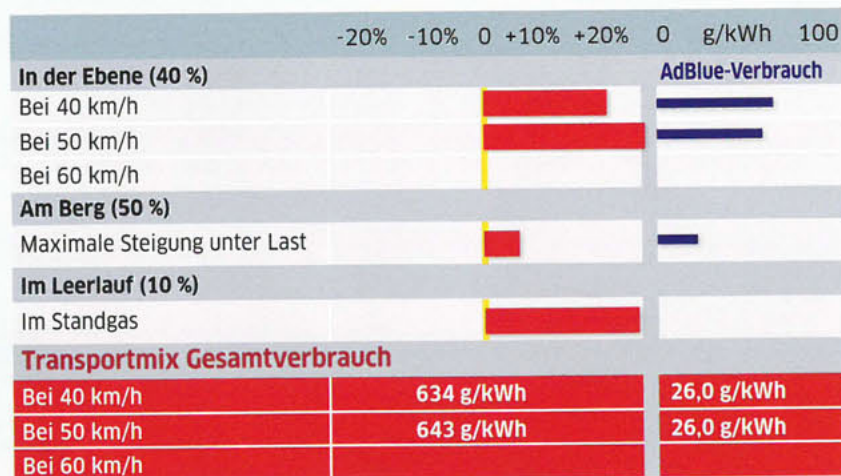
Deutz-Fahr 6185 RCshift

Der Verbrauch bei Feldarbeiten



Unten links steht der Powermix-Wert in g/kWh als Mittel aller sieben 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 zeigt die rechte Grafik. Die Balken sind schmaler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel. 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 288 g/kWh. Der Deutz-Fahr 6185 RCshift liegt beim Powermix im Dieserverbrauch leicht unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 0,9 % niedriger als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 2,4 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) abscheidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 588 g/kWh mit 40 km/h und 574 g/kWh mit 50 km/h. Der Deutz-Fahr 6185 RCshift lag bei den Messungen über dem Durchschnitt. Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um 7,9 % über und bei 50 km/h um 12,1 % über dem Mittel aller bisher gemessenen Traktoren.



Der Sechszylinder von Deutz zeigte sich auf dem Prüfstand etwas verhalten eingestellt, und der Verbrauch könnte auch niedriger sein.

der Automatik gemacht. Wie bereits erwähnt, kam es dabei schon mal vor, dass die Automatik zu schnell hochschaltete (laut Deutz-Fahr soll man dann die Schaltdrehzahl ändern). Auch zum Beispiel beim Güllefahren oder Getreideabfahren sind wir ohne Automatik besser klar gekommen. Deshalb hat uns nicht gefallen, dass der Knopf zum Umschalten unter der Armlehnen-Abdeckung versteckt ist und man immer durch alle Modi „zappen“ muss.

Weitere dicke Pluspunkte sind die „Stop & Go“-Funktion und die „Komfortkupplung“ am Joystick, vor allem aber auch der Tempomat. Bei Arbeiten ohne Zapfwelle geben Sie dann nur die Geschwindigkeit vor und die Automatik „sucht“ die optimale Kombination aus Gang und Motordrehzahl – sehr gut! Stichwort Zapfwelle: Auch beim RCshift ist Deutz-Fahr den vier Übersetzungen (540, 540E, 1000, 1000E) treu geblieben. Und wer eine Frontzapfwelle ordert, kann auch hier zwei Drehzahlen (1000, 1000E) bekommen – prima!

Bei Hydraulik und Hubwerk gibt es bei dem 6185 RCshift ebenfalls nichts zu meckern. Mit der 160-l/min-Axialkolbenpumpe (120 l/min Serie) hat die DLG eine Ölfördermenge von 147,8 l/min (42 kW) gemessen – okay.

Das stabile Hubgestänge hat auf dem Prüfstand des Testzentrums eine durchgehende Hubkraft von immerhin 7641 daN unter Beweis gestellt. Zusammen mit der nach oben hin noch weiter steigenden Hubkraft lässt der Deutz-Fahr 6185 RCshift auch die schwerste Bestellkombination nicht stehen (Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“).



Mit 74 dB(A) leise: die Kabine des 6185 RCshift. Nur der Sitz lässt sich nicht seitlich drehen, und der Bezug ist zu empfindlich.



Die Bedienarmlehne samt Multifunktionsgriff gefällt uns sehr gut. Der Knopf für die Getriebeautomatik sitzt allerdings unter der Abdeckung.



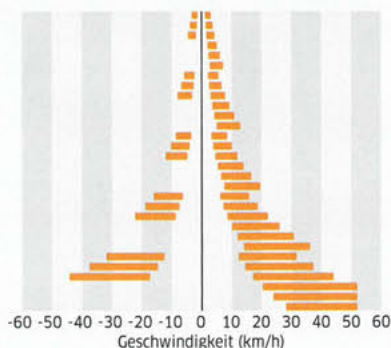
Medaillen-verdächtig: Das informative Armaturenbrett! Fotos: Tovornik, Wilmer

Ganggeschwindigkeiten

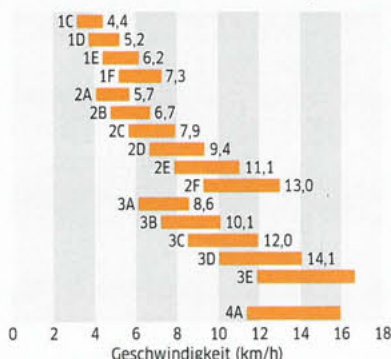
5 Gänge, 6 Lastschaltstufen und last-schaltbare Wendeschaltung. Außerdem Automatikfunktionen für Acker und Straße bietet das neue RCshift-Getriebe von ZF.



30 Vor- und 15 Rückwärtsgänge



12 Stufen von 4 bis 12 km/h



Einen Sprung nach vorne hat Deutz-Fahr bei der Bedienung der Steuergeräte gemacht. So ist ein Wechsel der Zuordnung Hebel/Anschlüsse jetzt viel intuitiver möglich als früher. Und das System mit Nummern an den Hebeln und Farben an den Anschlüssen hat uns auch gut gefallen. Einzige Wermutstropfen: Bei aktivierter Zeitsteuerung ist keine Proportionalbedienung der Ventile mehr möglich. Ebenfalls haben die Anschlüsse im Heck keine Entlastungshebel, um ein An-/Abkuppeln der Ölschläuche zu erleichtern.

Womit wir schon bei der Kabine wären, die wir von der Serie 7 und Serie 9 ja bereits kennen. Positiv überrascht hat uns als erstes, dass die Tür (dank stabilerer Befestigung und eines neuen Schlosses) endlich wunderbar einfach schließt! Dementsprechend sorgte auch die Lautstärke mit 74 dB(A) unter Voll-Last für eine weitere positive Überraschung. Genauso, wie eine Raste, die den Beifahrersitz jetzt zuverlässig oben hält...

So schick die Kabine von innen auch sein mag, den hellen Bezugsstoff halten wir nach wie vor für zu empfindlich. Und einen seitlich drehbaren Sitz sollte es auch in dieser Leistungsklasse geben. Diese Kritik kann uns aber nicht davon abhalten, für das neue Armaturenbrett eine Medaille zu vergeben: Übersichtlich, informativ und sehr gut lesbar! Da wundert es uns nicht, wenn viele Käufer auf den optionalen iMonitor (erst mal) verzichten.

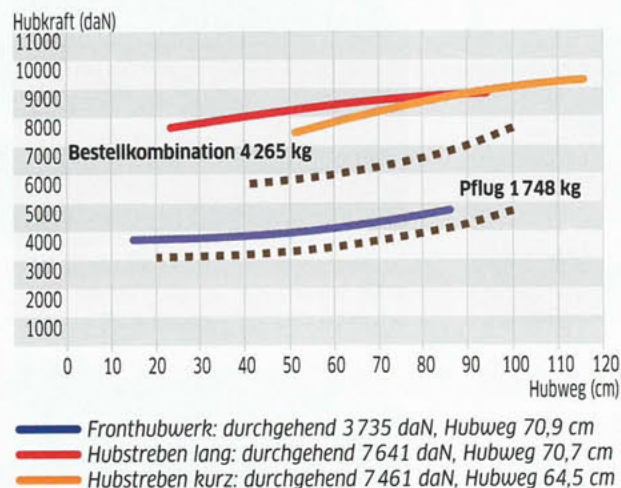
Auf nichts verzichten muss man dagegen bei der Beleuchtung: Egal, ob im Spiegelarm am Aufstieg, im Heck am Dreipunkt oder die ungezählten LED-Arbeitscheinwerfer rundum!

12,5 t zulässiges Gesamtgewicht sind für den 6185 RCshift angegeben. Bei 8015 kg Leergewicht bleiben davon (ordentliche) 4485 kg Nutzlast übrig. Mit Rädern der Größe 540/65 R 30 vorne und 650/65 R 42 hinten ist der Testkandidat zudem sehr ordentlich bereift. Aber 13,25 m Wendekreis (195 cm Spur) sind auch mehr als die meisten in dieser Klasse brauchen. Eine Verzögerung bei den Bremsen von 4,5 m/s² passt. Ein Wort noch zu der automatischen K80, die (statt der eingeschobenen oder geschraubten Version) im Test montiert war: Sie lässt sich nicht nur aus der Kabine entriegeln, sondern man kann auch keine Sicherung vergessen – gut! Sie sitzt nur (zu) weit vorne, so dass es zwischen Deichsel und Bock schnell eng wird.

Fehlen noch die Preise: Der 6185 RCshift kostet in einfachster Ausführung mit mechanischer Schaltung ab 136 250 Euro (alle Preise ohne MwSt.). In der günstigsten Variante mit Armlehne und „robotisierter“ Schaltung sind es 147 350 Euro. Und unser Testkandidat in ziemlich kompletter Ausstattung kommt auf immerhin 161 500 Euro. Trotzdem sind das im Vergleich zum TTV noch 4 600 Euro weniger.

Hubkraft und Hubkraftbedarf

Deutz-Fahr 6185 RCshift: 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 – nicht mehr Hubkraft und etwas weniger Hubweg. Da die Hubkraft nach oben noch steigt, hebt der 6185 RCshift auch die schwere Bestellkombination locker aus.



Fazit: Der 6185 RCshift geht bei Deutz-Fahr als leuchtendes Beispiel voran. Viele Details, die uns sonst beim Test geärgert haben, haben die Lauinger heute im Griff. Hinzu kommt, dass der Testkandidat sich auch bei den Messwerten nicht verstecken muss –

hier passt (fast) alles! Abgerundet wird das Ganze von dem neuen Getriebe mit sechs Lastschaltstufen und vielfältigen Automatikfunktionen. Bleiben noch Kleinigkeiten wie der helle Stoff in der Kabine oder der nicht seitlich drehbare Fahrersitz.

Und natürlich der Preis: Der 6185 RCshift kostet in der kompletten Testausstattung laut Liste immerhin 161 500 Euro plus MwSt. Das sind aber trotzdem noch 4600 Euro weniger als der stufenlose TTV kosten würde.

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

Positiv

- ✚ Praxisgerechte Kabeldurchführung
- ✚ Übersichtliche Schaltung der Arbeitsscheinwerfer
- ✚ Geflanschter Druckluftkompressor
- ✚ Parallel-geführter Scheibenwischer



Die Rückenlehne ist auch als Tisch zu gebrauchen.



Ein großer, gut erreichbarer Werkzeugkasten.



Externe Batterie-Pole erleichtern die Starthilfe.

Negativ

- ✘ Haubenschloss schwergängig
- ✘ iMonitor nicht ausreichend dimmbar
- ✘ Druckluftanschlüsse im Heck sehr hoch angebracht
- ✘ Rechte Tür nur noch als Notausstieg ohne Gasdruckdämpfer und Schloss



AdBlue kann man nur rechts tanken, Diesel auf beiden Seiten.



Eine große Flasche passt nur ins Kühlfach unterm Beifahrersitz.



Die Luftdüsen sind noch immer nicht dicht zu schließen.

Schaltet wunderbar!

Nahe der niederländischen Grenze in 41379 Brüggen liegt der Betrieb von Dieter Orths. Auf 250 ha werden neben Gerste vor allem Zuckerrüben, aber auch Mais und Kartoffeln angebaut. Dafür hat Orths neben seinem Claas im Sommer auch einen 6185 RCshift bekommen, der bisher knapp 500 h gelaufen hat. Dabei wurde der Traktor für alle Arbeiten eingesetzt: von der Bodenbearbeitung



Dieter Orths:
„Die Federung
von Kabine
und Achse
ist super!“

mit einer 3 m Horsch Joker über die 3 m breite Bestellkombination aus Frontpacker, Kurzgrubber, Kreiselegge und Sämaschine bis hin zur 6000-l-Anhängespritze. Wegen einer 500 kW Biogasanlage läuft der Deutz zudem viel im Transport mit einem 28-Kubik-Zubringer. „Die Fahrer sind von dem Fahrkomfort und der automatischen Getriebeschaltung sehr angetan“, so der Betriebsleiter. Auf den iMonitor hat Orths zunächst noch verzichtet, da der Betrieb (noch) keine ISO-Bus-Maschinen hat und auch ohne Spurführung arbeitet: „Wichtiger war uns, z. B. für den hydraulischen Gebläseantrieb der Maisdrille, eine hohe Ölförderleistung!“

Vieles verbessert!

Achim Thiele aus 99428 Utzberg nahe Weimar bewirtschaftet einen Nebenerwerbsbetrieb mit 65 Hektar Fläche und ein paar Mutterkühen. Nach einem Deutz-Fahr

Achim Thiele:
„Der Knopf für die Automatik gehört an den Joystick!“

Agrotron 150 sowie einem Agrotron M620 hat er seit letztem Sommer einen neuen 6185 RCshift im Einsatz.

„Im Gegensatz zu den Vorgängermodellen hat Deutz-Fahr an der neuen Serie 6 einiges verbessert“, ist der Praktiker von dem Traktor bereits nach gut 100 Einsatzstunden überzeugt. Vor allem das neue Getriebe gefällt dem Landwirt: „Die Geschwindigkeitsabstufung ist besser und das Schalten einfacher.“ Beim Transport mit dem Hängerzug fährt Thiele meistens im Automatik-Modus, auf dem Acker mit Grubber, Pflug oder Bestellkombination dagegen „aus Gewohnheit“ oft noch mit manueller Schaltung.

Pflanzenschutztechnik

MEHRWERT-AKTION!



Im Wert von bis zu 4.000,- € zzgl. MwSt.

schenkt Ihnen AMAZONE optionale Ausstattungen Ihrer Wahl beim Neukauf bestimmter Spritzenmodelle.

Die Aktion ist gültig vom 01.08.2017 bis zum 30.11.2017.

Mehr unter: www.amazone.de/mehrwert

Aktionen gültig nur für Deutschland und Österreich. Nicht kombinierbar mit anderen Aktionen! Für ein verbindliches Angebot und weitere Details wenden Sie sich bitte an Ihren AMAZONE Vertriebspartner.

GO for Innovation | AGRITECHNICA Halle 9
www.amazone.de/go

100 Jahre Düngetechnik

LIMITER EDITION!



AMAZONE Streuer erfüllen die europäische Umweltnorm

100 Jahre · 100 Tage · 100 Prozent

In den 100 Tagen vom 1. September bis 9. Dezember 2017 erhalten Sie beim Neukauf eines ZA-X-, ZA-M- oder ZA-V-Düngerstreuers 100% Preisnachlass auf die hydraulisch betätigte Grenzstreuervorrichtung Limiter®.

Mehrpreis für den elektrischen Limiter V*: 510,- € zzgl. MwSt. Der Angebotspreis ist eine unverbindliche Preisempfehlung.

Mehr unter: www.amazone.de/100jahre



AMAZONE



Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 250 cm; Länge: 494 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 303 cm (GPS)

Deutz-Fahr 6185 RCshift

Technische Daten

Motor: 133 kW/181 PS (nach ECE-R 120) bei 2 100 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 6.1 L6, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit EGR, DPF und SCR-Kat. samt AdBlue, Turbolader, Ladeluftkühlung; 6,1 l Hubraum; 280 l Kraftstoff- und 35 l AdBlue-Tank

Getriebe: 5 Gänge, 6 Lastschaltstufen und eine optionale Kriechgruppe (ab 390 m/h) bietet das TPT20 von ZF, außerdem lastschaltbare Wendeschaltung und Automatikfunktionen, 50 km/h bei 1 447 min⁻¹ vorwärts, maximal 50 km/h rückwärts

Bremsen: Nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung; mechan. Handbremse; Druckluftanlage serienmäßig

Elektronik: 12 V, Batterie 143 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 4,0 kW/5,4 PS

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

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 160 l/min (120 l/min Serie), 200 bar, bis zu 7 Steuergeräte (5 hinten/2 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 40 l Öl entnehmbar

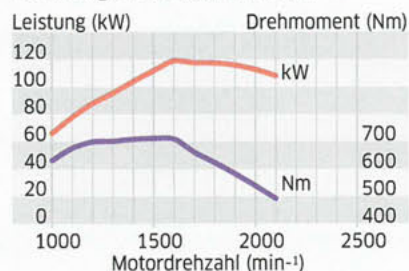
Zapfwelle: 540/540E/1 000/1 000E mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

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

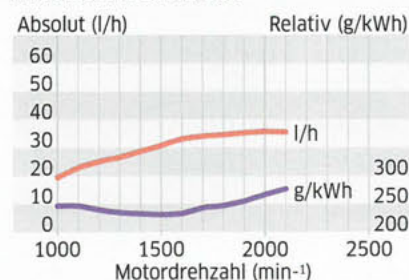
Pflege und Wartung: Motoröl 15 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 72 l (alle 1 000 h); Kühlsystem 36 l

Preis: RCshift-Ausstattung 40 km/h 147 350 € (Preise o. MwSt.); 50 km/h mit Vorderachs-/Kabinenfederung, Druckluft, 4 Ventile und FHW 161 500 €; Frontzapfwelle 3 200 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1 600 min⁻¹) 119,1 kW
Bei Nenndrehzahl 108,2 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 233 + 10,7 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 277 + 8,4 g/kWh
Absolut Max./Nenn 33,0/35,6 l/h

Drehmoment
Maximal 712 Nm (1 500 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 45 %
Drehzahlabfall 29 %
Anfahrmoment 128 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 12

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 7 641/8 398/8 820 daN
Hubweg unter Last 70,7 cm (23,3 bis 94,0 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 3 735/3 964/4 743 daN
Hubweg unter Last 70,9 cm (14,9 bis 85,8 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 201 bar
Max. Menge 147,8 l/min
Max. Leistung 42,0 kW (140 l/min, 180 bar)

Zugleistung
Max. 110,6 kW bei 1 600 min⁻¹ 252 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 99,6 kW 301 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 74,1/81,0 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,5 m/s²
Pedalkraft 34,2 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 13,25 m

Testgewicht
Vorder-/Hinterachse 3 370/4 645 kg
Leergewicht 8 015 kg
Zul. Achslast vorne/hinten 5 200/9 200 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 12 500 kg
Nutzlast 4 485 kg
Leistungsgewicht 60 kg/kW
Radstand 267 cm
Spurweite vorne/hinten 195/186 cm
Bodenfreiheit (mit Kugel) 44,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1980	264	35,7
Sparzapfwelle 540E	100%	1600	233	33,0
Normzapfwelle 1000	100%	1980	264	35,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	1600	233	33,0
Motor im Abregelbereich	80%	max.	302	31,1
Hohe Leistung	80%	90%	272	28,0
Transportarbeiten	40%	90%	338	17,4
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	272	14,0
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	247	19,1

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 1,7
Kraftstoffverbrauch 2,5
Zugleistung/Zapfwellenleistung 2,5
Gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch Durchschnitt; Zug- und Zapfwellenleistung auch

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 1,9
Schaltbarkeit 1,5
Kupplung, Gas 2,0
Zapfwelle 1,5
Fein abgestuftes 6-fach Lastschaltgetriebe mit Automatikfunktionen, Wendeschaltung links/rechts leider nur im Wechsel zu bedienen, vier Zapfwellendrehzahlen

Fahrwerk
Lenkung 2,5
Allrad- und Differenzialsperre 1,3
Hand- und Fußbremse 2,0
Federung Vorderachse/Kabine 1,2
Gewicht und Nutzlast 1,5
Gute Lenkbarkeit, aber Wendekreis überdurchschnittlich, hoher Fahrkomfort, gute Bremsen, ordentliches Leergewicht, ausreichend Nutzlast

Hydraulik/Hubwerk
Hubkraft und Hubweg 1,2
Bedienung 2,0
Leistung Hydraulik 1,5
Steuergeräte 1,5
Anschlüsse 2,0
Hubkraft satt, praktische Seitenstabis, Hydraulikleistung prima, Steuergeräte auch, nur Anschlüsse im Heck ohne Entlastungshebel

Kabine
Platzangebot und Komfort 1,9
Sicht 1,4
Heizung und Lüftung 1,8
Lautstärke 2,0
Elektrik 1,5
Verarbeitung 2,0
Wartung 1,5
Platz, Verarbeitung und Komfort gut, Lautstärke unter Last auch, keine Lüftung im Kopfbereich, Sitz nicht seitlich drehbar, heller Stoff

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					

Preis **Niedrig** **Hoch**
136 000 bis 142 000 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2017

Bewertung:

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