

Deutz-Fahr 9340TTV:

Starker Start

Mit der Serie 9 steigt Deutz-Fahr erstmals in die 300-PS-Klasse ein (profi 8/2015). Wir haben auf dem Prüfstand und in der Praxis getestet, was das Topmodell 9340TTV (232 kW/316 PS Nenn- und 247 kW/336 PS Maximalleistung nach ECE-R 120) drauf hat. Fazit: Der Einstieg ist gelungen, auch wenn noch Verbesserungen im Detail möglich sind.

Hubert Wilmer

In Sachen Design braucht man den Italienern sicherlich nichts mehr zu erklären. Auch wenn das LED-Tagfahrlicht leider wieder verschwunden ist, ist nicht nur der äußerst markante Kühlergrill in der elektrisch(!) betätigten Motorhaube bei der neuen Serie 9 von Deutz-Fahr ein echter Hingucker!

Was aber nützt der ganze schöne Schein – letztendlich zählen auch bei diesem Testkandidaten die inneren Werte. Zumal Deutz-Fahr ja mit der Serie 9 in

eine neue Liga vorstößt. Also ging es mit dem 9340TTV zunächst zum DLG-Testzentrum nach Groß-Umstadt. Vor der Zapfwellenbremse kamen von den 232 kW Nennleistung (nach 97/68 EG ohne Lüfterflügel) genau 203,7 kW hinten am Stummel an – das passt!

Zumal das Deutz-Aggregat TTCD 7.8 L06 mit sinkender Drehzahl noch mal ordentlich nachlegt: Immerhin 224,5 kW Maximalleistung liegen bei 1900 Touren an der Zapfwelle an! Zusammen mit fast 40 % Drehmomentanstieg (bei 29 % Drehzahlabfall)

sowie 132 % Anfahrmoment können wir dem Aggregat eine sehr gute Leistungscharakteristik bescheinigen.

Und es kommt noch besser: In Sachen Dieserverbrauch markiert der Neuling in diesem Leistungssegment gleich mal sein Revier! 252 g/kWh (+7,9 g/kWh AdBlue) bei Nenndrehzahl sowie nur noch 234 g/kWh (+9,3 g/kWh) bei Maximalleistung sind ziemlich gute Werte. Das gilt auch für den praxisnäheren Powermix-Verbrauch von 261 g/kWh (+11,2 g/kWh AdBlue) – über



12 % weniger als der Durchschnitt aller bisher getesteten Traktoren. Auch bei den Transportmessungen auf der Straße liegen die Werte gut 8 % (40 km/h) bzw. gut 5 % (50 km/h) besser als der Durchschnitt. Lediglich bei 60 km/h lag der 9340TTV beim Verbrauch 6,5 % über den bisher gemessenen Schleppern.

Womit wir schon beim Getriebe

wären: Die Serie 9 gibt es nur mit dem stufenlosen Terramatic TMT32 von ZF. Das hat drei Zapfwellendrehzahlen (540E/1000/1000E) und vier automatisch wechselnde Fahrbereiche mit Lamellenkupplungen.

Dieser Triebssatz ermöglicht zusammen mit der bis zu 2,15 m hohen Bereifung 40 km/h bei nur 1300 Touren, 50 km/h bei 1480 min⁻¹ oder sogar 60 km/h bei 1780 U/min – sehr gut! Sehr gut vor allem auch deshalb, weil nicht zuletzt die gigantischen Scheibenbremsen in der Vorderachse selbst bei 60 km/h noch stolze 18 t zulässiges Gesamtgewicht erlauben – ein Alleinstellungsmerkmal in dieser Leistungsklasse!

Aber zurück zum Getriebe: Dass der Wirkungsgrad stimmt, bestätigen die Zugleistungsmessungen. 182,5 kW bei Nenndrehzahl und fast 194 kW bei Maximalleistung sind gut. Auch der Verbrauch liegt dabei mit 276 bzw. 269 g/kWh im Durchschnitt dieser Klasse.

Treu geblieben ist Deutz-Fahr seiner

Bedienphilosophie: egal ob bei den verschiedenen Fahrmodi (Manuell, Automatisch, Zapfwelle) oder bei den Drehknöpfen für den Wechsel zwischen „Eco“ und „Power“ bzw. die Einstellung der Beschleunigung. Man muss aber wissen, dass zum Beispiel im PTO-Modus die Drückung im Terminal eingestellt wird und das Fußgas dann keine Funktion mehr hat, während im „Auto“-Modus die Drehzahlspeicher nicht funktionieren und im manuellen Modus die Tempomaten nicht aktiviert werden können.

Stichwort Tempomaten: Sie lassen sich nach wie vor nicht mit dem Fahrhebel übersteuern, ohne sofort den gespeicherten Wert zu verändern. Dafür gibt es aber zum Beispiel bei eingeschalteter Zapfwelle einen „eigenen“ Tempomaten (der im Untermenü verstellt wird). Gefallen hat uns die Bedienung des Richtungswechsels links unterm Lenkrad und rechts auf dem Fahrhebel – nur leider muss der Hebel links dazu auf „N“ stehen, wenn man mit den Tasten rechts die Richtung wechseln möchte.

Die Hydraulik hat einen separaten(!)

Ölhaushalt mit sage und schreibe 100 l entnehmbarer Ölmenge! Und was die Axialkolbenpumpe angeht, kann man eine Variante mit 160 oder 210 l/min bekommen. Mit der großen Pumpe hat die DLG sehr ordent-

liche 214,4 l/min bzw. 64,4 kW hinten an den Anschlüssen gemessen. Nächstes Schmäckerl dabei: Insgesamt 6 dw-Ventile sind alleine im Heck lieferbar (plus zwei vorne)! Und davon haben die drei linken eine maximale Durchflussmenge von 140 l/min (rechts: 100 l/min) – sehr gut!

Während diese Ventile leckagedicht sein sollen, war es das Ventil des Fronthubwerks bei unserem Traktor leider nicht: Nach weniger als zwei Stunden war das Gewicht unten, wenn man vergaß, den Absperrhahn zu schließen.

Aber genauso gut wie der hydraulische Umschaltblock vorne zu erreichen ist, so aufgeräumt ist auch das Heck. Hinzu kommen eingelassene(!) Symbole für die „Power beyond“-Anschlüsse und ein wirklich praxisgerechter Oberlenker-Halter. Fehlen uns nur noch Entlastungshebel an den Ölanschlüssen (die zudem in der Reihenfolge der Bedienhebel angeordnet sein sollten) sowie die Luftanschlüsse etwas weiter oben.

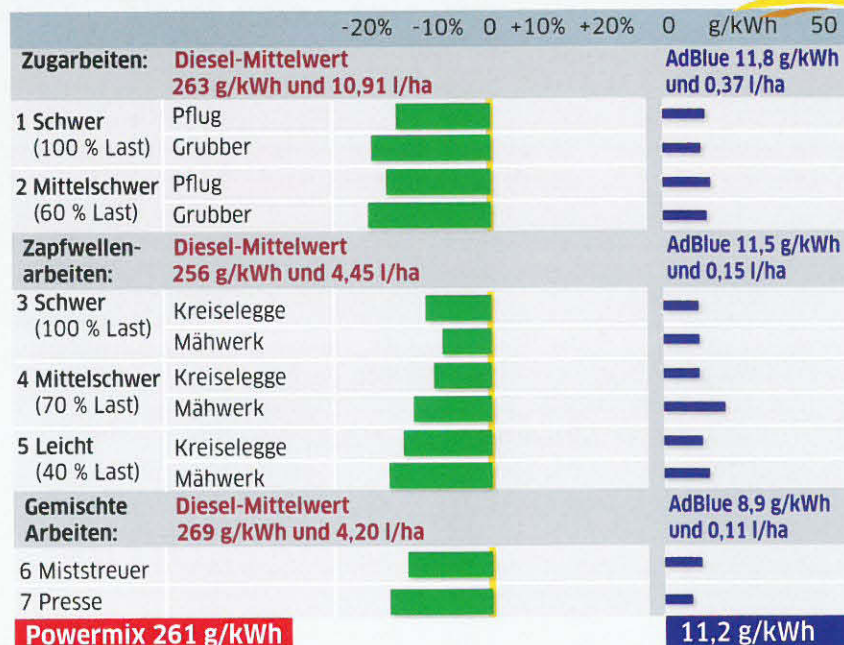
Bei der Einstellung gibt es noch Opti-

mierungspotenzial: Natürlich sind zwei Proportionalventile auf dem Multifunktionsgriff eine tolle Sache. Aber die Rasten könnten etwas deutlicher sein, zumal man die Schwimmstellung leider nicht mehr wie bei der Serie 7 sperren kann. Zudem sind die unterschiedlichen Ventilstände mit ver-



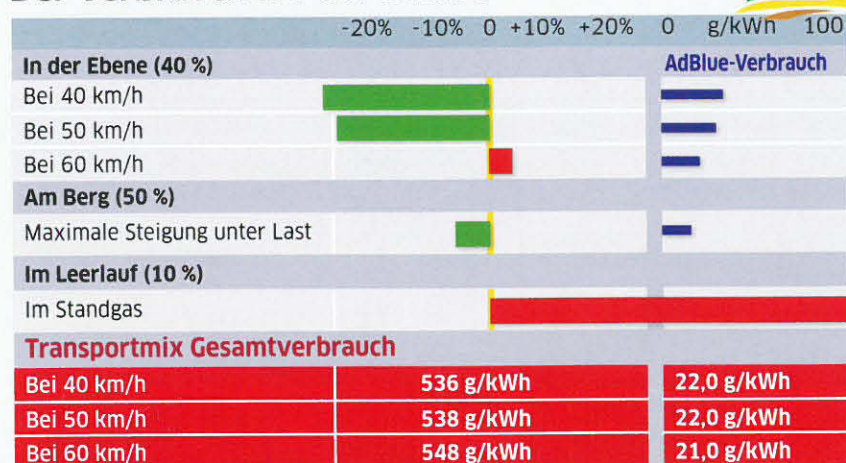
Deutz-Fahr 9340TTV

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 Powermixkandidaten. Der Mittelwert für den Powermix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten derzeit bei 289 g/kWh. Der Deutz-Fahr 9340 TTV liegt beim Powermix im Dieserverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 12,4 % niedriger als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel nur niedrige 2,5 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 Straßenverkehr 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 585 g/kWh mit 40 km/h und bei 568 g/kWh mit 50 km/h. Der Deutz-Fahr 9340TTV lag bei den Messungen meist deutlich unter den Mittelwerten, nur der Wert bei Standgas lag sehr deutlich darüber (was aber ja kaum ins Gewicht fällt). Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um 8,3 %, bei 50 km/h um 5,4 % unter dem Durchschnitt aller bisher gemessenen Traktoren, bei 60 km/h lag er um 6,5 % über dem Mittelwert.



schiedenen Grautönen in der Anzeige kaum zu unterscheiden. Dafür gibt es aber beim 9er die Möglichkeit, zwei frei wählbare Ventile extern (auf beiden Seiten am Kotflügel!) zu bedienen – prima!

Mehr als 10,1 t durchgehende Heckhubkraft bietet der 9340TTV – damit lässt das stabile Heckhubwerk kein auch noch so schweres Gerät stehen! Und dass Deutz-Fahr es ernst meint mit der Stabilität, erkennt man zum Beispiel auch an der Abstützung der automatischen Seitenstabilisatoren von hinten vor die Achse und nicht darunter.

Was die Bedienung angeht, gibt es jetzt im Fahrhebel sogar Knöpfe fürs Fronthubwerk – schön! Trotzdem ist die Drehrichtung des Tiefenreglers für viele intuitiv „falsch“ herum, und der Orientierungsring hilft beim Wiederfinden der richtigen Einstellung auch nicht viel weiter.

„MaxiVision“ heißt die Kabine auch bei dem neuen Boliden von Deutz-Fahr. Lob gibt es für den breiten (vom Spiegel aus sogar beleuchteten!) Aufstieg. Weniger mit Platz protzen kann dagegen das Fahrerhaus selbst. Die riesige Bedienarmlehne samt 30 cm großem Terminal verhindert sogar ein seitliches Drehen des Fahrersitzes – was für einen (Acker-)Schlepper in dieser Liga eine sinnvolle Sache wäre!

Die von der DLG unter Vollast gemessenen 76,3 dB(A) wurden von den Fahrern überhaupt nicht als unangenehm empfunden. Viel mehr nervten dagegen die Warnmeldungen: Da gab es z. B. Hinweise von der elektrischen Handbremse und vom Lenkwinkelsensor (die nicht ordnungsgemäß kalibriert waren) oder Fehlermeldungen vom Getriebe (wenn laut Deutz-Fahr beim Start der interne Check nicht abgewartet wird).



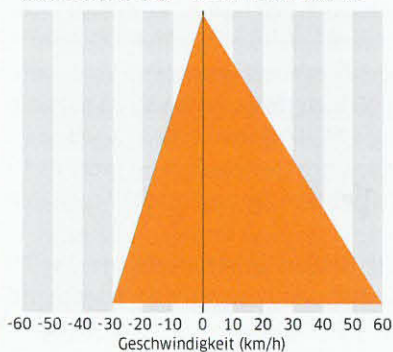
Die Show: Per Knopfdruck öffnet sich die riesige Motorhaube! Darunter: der Deutz TTCD 7.8 L06 mit prima Leistung und niedrigem Verbrauch. Fotos: Tovornik, Uhlig, Wilmer

Ganggeschwindigkeiten

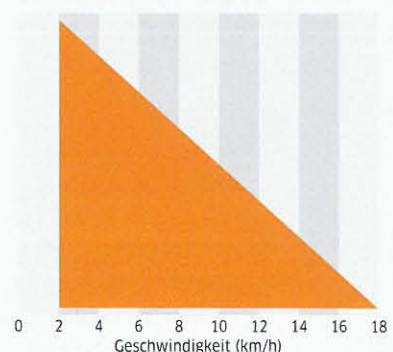
Das ZF-Getriebe TMT 32 mit 4 automatisch wechselnden Fahrbereichen schafft 60 km/h bei nur 1780 min⁻¹, hat eine lastschaltbare Wendeschaltung und Tempomaten.



Stufenlos vor- und rückwärts



Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Die Sechs-Pfosten-Kabine hat sehr helle Verkleidungen und eine leistungsfähige Klimaanlage. Das Platzangebot ist für diese Leistungsklasse aber nicht zu groß.

Der Fahrhebel bietet zahlreiche Funktionen, hat aber gleichförmige Knöpfe (die alle mit dem Daumen bedient werden müssen). ISO-Bus-Funktionen gehen auf dem schwarzen Knopf und den beiden blauen Wippen.



Das Lenkrad ist schön griffig und das gut ablesbare Armaturenbrett sehr informativ.

Aber genug genörgelt: Sowohl der „MaxCom“-Fahrhebel mit seinen vielen Funktionen als auch der große „iMonitor2“ mit seiner intuitiven Bedien-Oberfläche sind eine sehr gute Basis. Neben der Bedienung der Hubwerke, zweier Hydraulikventile usw. fehlt uns auf dem Hebel eigentlich nur ein separater Knopf zum Aktivieren der GPS-Lenkung.

Und statt Anzeigen für den „Ladedruck des Turboladers“ würden wir uns im Terminal zumindest einen praxisgerechten Grundbildschirm mit den wichtigsten Infos von Motor,

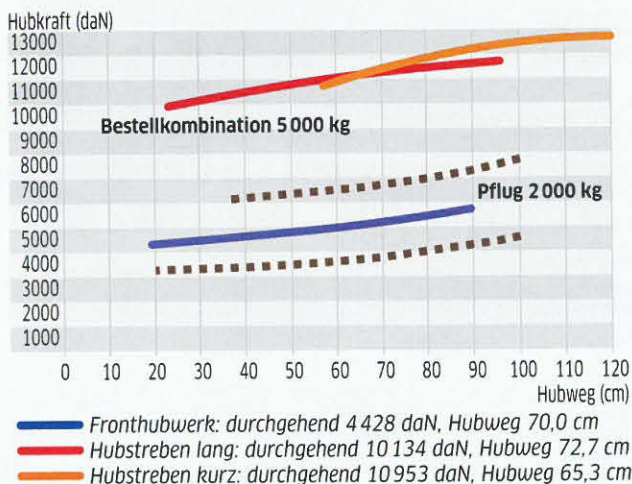


Es gibt viele Ablagen, ein großes Kühlfach und einen bequemen Beifahrersitz.

Getriebe, Hubwerk und Hydraulik wünschen. Gelingen ist das bereits in dem neuen, sehr gut ablesbaren Armaturenbrett, wo Uhrzeit, Geschwindigkeit, Zapfwellen-Drehzahl und z. B. auch die Hubhöhe genauso übersichtlich angezeigt werden können, wie der Verbrauch oder ein Hektarzähler. Zudem gibt es jetzt einen parallel geführten Wischer, und die Klimaanlage hat mehr „Bums“. Fehlt nur noch, dass die Luftdüsen dicht verschließbar werden, das große Terminal schneller hochfährt (2 Minuten) und sich bei Dunkelheit noch deutlich stärker dimmen lässt.

Hubkraft und Hubkraftbedarf

Deutz-Fahr 9340TTV: 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. Der Deutz-Fahr „spielt“ selbst mit einer 5 t schweren Bestellkombination. Und auch vorne hebt der 9340TTV durchgehend weit mehr als 4 t.



Alles komplett! Das Sauter-Fronthubwerk mit stabilem Unterzug hebt durchgehend über 4,4 t, und die Vorderachsfederung hat eine Fahrwerksstabilisierung.



Das Heck ist super-aufgeräumt und es gibt Hubkraft satt. Außerdem bis zu sechs dw-Ventile und über 214 l/min Öl.

Auch wenn er jetzt schwarz lackiert ist: Der Nummernschildhalter oben im Dach ist noch immer bruchgefährdet und wird auch noch immer von den schönen, verstellbaren LED-Scheinwerfern angeleuchtet.

Fehlen noch die Preise: Der 9340TTV kostet in der einfachen 40-km/h-Ausführung 248 840 Euro (alle Preise plus MwSt.). Hinzu kommen neben dem serienmäßigen Fronthubwerk unter anderem 6 630 Euro für die 60 km/h mit gebremster Vorderachse, 4 690 Euro für den iMonitor samt Kamera sowie 15 000 Euro für die RTK-Lenkung. In kompletter Testausstattung kommen so 289 090 Euro für den 9340TTV zusammen.

Wir fassen zusammen: Der 9340TTV beweist, dass Deutz-Fahr der Einstieg in die 300-PS-Klasse gelungen ist. Leistung und Verbrauch passen in die Welt. Genauso der Fahrkomfort, 18 t zulässiges Gesamtgewicht bei 60 km/h, durchgehend über 10 t Hubkraft und ein 30 cm großes Touch-Terminal. Über dem Durchschnitt in dieser Klasse liegt allerdings der Wendekreis, unter dem Durchschnitt das Platzangebot in der Kabine (der auch ein seitlich drehbarer Sitz fehlt). Gestört haben uns bei dem Testschlepper noch einige Fehlermeldungen. Die bekommt Deutz-Fahr aber bei der Serienproduktion sicher schnell in den Griff. Zumal der Schlepper in der kompletten Testausstattung mit fast 290 000 Euro ja alles andere als ein Schnäppchen ist.

15,10 m Wendekreis liegen sicher mit an den großen Reifen (650/65 R 34 mit 2,12 m Spur). Und auch das Leergewicht ist mit mehr als 13 t in dieser Klasse schon ordentlich – zumal die zwei Radgewichte à 900 kg dabei demontiert waren. Gut, dass es die erwähnten 18 t zulässiges Gesamtgewicht gibt, die trotzdem für nahezu 5 t Nutzlast sorgen. Die neue Vorderachsfederung mit den schrägen Zylindern federt jedenfalls bei jeder Belastung prima und hat sogar eine Wank-Stabilisierung, die automatisch aktiv wird, wenn man schneller als 30 km/h fährt.

Stichwort Wartung: Über den Sinn der (bereits erwähnten) elektrisch zu öffnenden Haube wollen wir hier nicht diskutieren. Die Zugänglichkeit ist hervorragend, und für „den Fall der Fälle“ gibt es einen Notzugang von oben. Auch der Vorrat von 600 l Diesel und 55 l AdBlue lässt genauso wenige Wünsche offen wie der getrennte Ölhaushalt von Hydraulik und Getriebe. Der 9340TTV hat Flanschachsen, Stummelachsen gibt es leider keine. Zwei Radgewichte à 900 kg sind prima, allerdings wäre eine Montagehilfe beim An- und Abbau hilfreich.

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

Positiv

-  Geschützte Ventile außen an den Felgen
-  Gut erreichbare Batteriepole
-  Trittstufe zum Scheibe Reinigen



Komplett: Zapfwelle, Hubwerk und zwei Ventile können extern bedient werden. Allerdings in 1,90 m Höhe.



Alles da: Ob Aufstiegsbeleuchtung, Batterietrennschalter – oder eben die Knöpfe für die Motorhaube.



So einfach: Der Oberlenkerhalter ist einfach und praktisch.

Negativ

-  Werkzeugkiste rechts
-  Terminal sollte stärker zu dimmen sein
-  Gurtende vom Beifahrersitz hängt oft in der Tür und Sitz bleibt nicht in Position (bereits geändert)



Gefährdet, Teil 2: Der Splint vom Oberlenkerhalter wird oft falsch gesteckt und ist dann sofort krumm.



Gefährdet, Teil 1: Das Nummernschild prominent vorne am Dach.



Weit weg: Die Radiobedienung ist oben zu weit vorne und sollte besser einen Drehknopf haben.

Praktiker- Urteile

Deutz-Fahr 9340TTV

Super zum Pressen!

Der Lohnbetrieb Karl Krumm in 88416 Oberstetten bei Ulm hat neben sieben Mähdreschern und fünf Häckslern unter anderem auch acht Packenpressen. Zwei Krone 1290 HDP mit Vorbauhäcksler werden seit letztem Sommer von zwei Deutz-Fahr 9340TTV gezogen.

„Die Vorgänger X720 waren mit 270 PS für die Pressen nicht stark genug“, so Hubert Krumm, „außerdem ist der stu-



Hubert Krumm:
„Beim Pressen sollte die Klimaanlage noch mehr Leistung haben!“

fenlose Antrieb viel besser als die Lastschaltung!“ Auch die 1000E-Zapfwelle schätzt der Praktiker: „Vor der Drillkombi mit Frontgrubber und Kreiselegge arbeiten wir mit 1400 min⁻¹ sehr dieselsparend.“ Je rund 600 Stunden haben die beiden 9340TTV schon auf dem Zähler. „Bis jetzt ohne nennenswerte Probleme“, fasst Krumm zusammen.

Zugstark!

Der Agrarservice Flehm aus 24327 Högsdorf ist mit seinem 9340TTV seit April 2016 in der Holsteinischen Schweiz unterwegs. Bereits 1100 h hat der Schlepper fast nur vor dem 20-m³-Veenhuis-Faß mit 6-m-Grubber und 24-m-Schlepperschlauch gelaufen. „In dem kupierten Gelände zählt die Zugkraft“, so Julian Scharffetter, „und da steht der 9340TTV dem 939 Vario nichts nach! Bei 13 t Leergewicht können wir zudem auf Radgewichte verzichten, und vor allem brauchen wir keine Fahrstufe mehr wechseln.“ In Sachen Fahr- und Bremskomfort sieht der Praktiker den Deutz-Fahr in der 60-km/h-Version auf gleichem Level,



Julian (links) und Sebastian Scharffetter:
„Die Luftansaugung stört die Sicht und das Lenkrad sollte per Fußtaster klappen!“

nachdem die Aufhängung der Kabinenfederung modifiziert wurde. Ansonsten gab es im ersten Jahr noch ein Problem mit einem Abgassensor, und der undichte Dieseltank wurde getauscht. Für die Wendigkeit hat der Händler die Spurweite vorne angepasst. „Das Lenksystem haben wir von AutoFarm mit separatem Terminal, aber wir schätzen den großen iMonitor gerade auch für unsere Kameras!“, fasst Scharffetter zusammen.



Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 274 cm; Länge: 615 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 344 cm

Deutz-Fahr 9340TTV

Technische Daten

Motor: 232 kW/316 PS Nennleistung (nach ECE-R 120) bei 2100 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TTCD 7.8 L06, Abgasstufe IV (Tier 4f) mit SCR-Kat und AdBlue, Turbolader, Ladeluftkühlung; 7,8 l Hubraum; 600 l Kraftstoff- und 55 l AdBlue-Tank

Getriebe: Stufenloses ZF TMT 32 mit vier automatisch wechselnden Fahrbereichen, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten, 0,02-60 km/h (bei 1780 min⁻¹) vorwärts, maximal 30 km/h rückwärts

Bremsen: Nasse Scheibenbremsen hinten, trockene Scheibenbremsen vorne, Allradzuschaltung; elektr. Handbremse; Druckluftanlage serienmäßig

Elektronik: 12 V, Batterie 180 Ah, Lichtmaschine 2 x 200 A; Anlasser 4 kW/5,4 PS

Hubwerk: Kat. III; EHR mit Unterlenkerregelung und Schlupfregelung, Frontkraftheber Serie, Frontzapfwelle 1000 o. 1000E Option

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 160 l/min Serie (Test 210 l/min), 200 bar, bis zu 8 Steuergeräte (6 hinten/2 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 100 l Öl entnehmbar

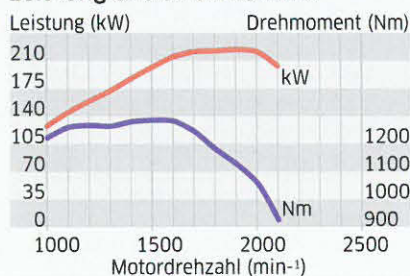
Zapfwelle: 540E/1000/1000E mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung IF650/65 R 34 vorne, IF710/75 R 42 hinten

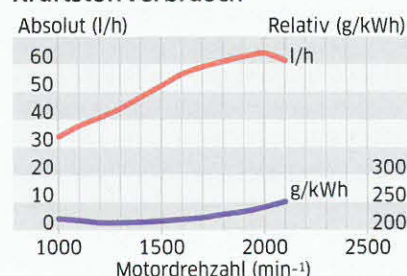
Pflege und Wartung: Motoröl 38 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 110 l (2000 h), Hydrauliköl max. 110 l (1000 h); Kühlsystem 36 l

Preis: Grundausrüstung 248 840 € (Preise o. MwSt.); Fronthubwerk Serie, Frontzapfwelle 3260 €; RTK-Lenkung 15 000 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1900 min⁻¹) 224,5 kW
Bei Nenndrehzahl 203,7 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 234 + 9,3 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 252 + 7,9 g/kWh
Absolut Max./Nenn 62,8/61,4 l/h

Drehmoment
Maximal 1287 Nm (1500 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 38,9 %
Drehzahlabfall 29 %
Anfahrmoment 132 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 10134/11277/11943 daN
Hubweg unter Last 72,7 cm (23 bis 95,7 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 4428/4987/5850 daN
Hubweg unter Last 70,0 cm (19,2 bis 89,2 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 203,8 bar
Max. Menge 214,4 l/min
Max. Leistung 64,4 kW (200 l/min, 194 bar)

Zugleistung
Maximal 193,8 kW bei 1900 min⁻¹ 269 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 182,5 kW 276 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 76,3/84,0 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,8 m/s²
Pedalkraft 37,3 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 15,10 m

Testgewicht
Vorder-/Hinterachse 6080/7045 kg
Leergewicht 13125 kg
Zul. Achslast vorne/hinten 7500/12000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 18000 kg
Nutzlast 4875 kg
Leistungsgewicht 57 kg/kW
Radstand 314 cm
Spurweite vorne/hinten 212/202 cm
Bodenfreiheit 49,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	-	-	-
Sparzapfwelle 540E	100%	1580	219	56,5
Normzapfwelle 1000	100%	1943	238	63,4
Sparzapfwelle 1000E	100%	1605	220	56,6
Motor im Abregelbereich	80%	max.	263	51,2
Hohe Leistung	80%	90%	239	46,4
Transportarbeiten	40%	90%	282	27,4
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	263	25,5
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	220	32,2

Testurteile

Motor 
Leistungscharakteristik 1,5
Kraftstoffverbrauch 1,5
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,5
Gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch sowie Zug- und Zapfwellenleistung ebenfalls gut bis sehr gut

Getriebe 
Gangabstufung/Funktionen 1,4
Schaltbarkeit 1,2
Kupplung, Gas 1,4
Zapfwelle 2,0
Stufenlos bis zu 60 km/h bei reduzierter Drehzahl möglich, viele Einstellmöglichkeiten, aber Bedienung noch zu verbessern, drei Zapfwellen-drehzahlen

Fahrwerk 
Lenkung 2,5
Allrad- und Differenzialsperre 1,1
Hand- und Fußbremse 1,3
Federung Vorderachse/Kabine 1,2
Gewicht und Nutzlast 2,3
Gute Lenkbarkeit, aber überdurchschnittlicher Wendekreis, hoher Fahrkomfort, aber auch hohes Leergewicht; Nutzlast trotzdem okay

Hubwerk/Hydraulik 
Hubkraft und Hubweg 1,0
Bedienung 2,0
Leistung Hydraulik 1,0
Steuergeräte 1,7
Anschlüsse 1,5
Hubkraft exzellent, Hydraulikleistung mit großer Pumpe ebenfalls sehr gut, viele Steuergeräte, aber Anschlüsse und Bedienung noch zu verbessern

Kabine 
Platzangebot und Komfort 2,3
Sicht 1,4
Heizung und Lüftung 1,8
Lautstärke 3,0
Elektrik 2,0
Verarbeitung 2,0
Wartung 2,0
Platz und Komfort in dieser Klasse nur Durchschnitt (Sitz nicht seitlich drehbar), Lautstärke überdurchschnittlich, Klimaanlage verbessert

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					
Preis	Niedrig		Hoch		
231 000 bis 241 000 €					

ohne Mehrwertsteuer in Grundausrüstung;
Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2017

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

Drei Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 300-PS-Klasse miteinander verglichen, die in der Vergangenheit von profi getestet worden sind.



Schleppertyp Ausführlicher Test in	Deutz-Fahr 9340TTV profi 4/2017	Fendt 828 Vario profi 12/2014	New Holland T7.315 AC profi 2/2017
Motor Nennleistung	232 kW/316 PS (EG 97/68)	206 kW/280 PS (ECE-R 24)	221 kW/301 PS (ISO 14396)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/7,8 l/IV (Tier 4 f)	6/6,1 l/IV (Tier 4 f)	6/6,7 l/IV (Tier 4 f)
Zapfwellenleistung max./mit Boost	224,5 kW (1900 min ⁻¹)/kein Boost	195,5 kW (1800 min ⁻¹)/kein Boost	220,1 kW (1800 min ⁻¹)/kein Boost
...bei Motor-Nennndrehzahl	203,7 kW (2 100 min ⁻¹)	193,6 kW (2 100 min ⁻¹)	205,7 kW (2 200 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	Deutz/TTCD 7.8 L06	Deutz/TTCD 6.1 L6	FPT/NEF 6.7
Kraftstoff-Verbrauch und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	234 + 9,3 g/kWh	223 + 9,4 g/kWh	214 + 22,6 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	252 + 7,9 g/kWh	237 + 9,6 g/kWh	221 + 22,1 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	62,8 l/h	52,0 l/h	56,2 l/h
Mittelwert Powermix	261 + 11,2 g/kWh	248 + 14,1 g/kWh	249 + 22,9 g/kWh
Drehmoment maximal	1 287 Nm (1 500 min ⁻¹)	1 190 Nm (1 300 min ⁻¹)	1 223 Nm (1 500 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg	39 %	35 %	31 %
...dabei Drehzahlabfall	29 %	38 %	29 %
Diesel-/AdBlue-Tank	600/55 l	500/50 l	630/96 l
Getriebe Gangzahl gesamt	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Lastschaltung	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Gangschaltung	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Gruppenschaltung	stufenlos	2 Gruppen	stufenlos
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Hubwerk Regelungsart	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	10 134/11 277/11 943 daN	7 974/9 684/10 089 daN	9 500/9 671/10 070 daN
Hubweg	72,7 cm	81,6 cm	82,9 cm
Hydraulik Betriebsdruck	204 bar	200 bar	210 bar
Maximale Fördermenge	214,4 l/min	207,0 l/min	164,9 l/min
Maximale hydraulische Leistung	64,4 kW	58,4 kW	41,7 kW
Entnehmbare Ölmenge	100 l	80 l	70 l
Zugleistung Maximal	193,8 kW	164,8 kW	191,0 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	269 g/kWh	262 g/kWh	247 g/kWh
Lautstärke Kabine zu	76,3 dB(A)	77,3 dB(A)	76,2 dB(A)
Bremsen Mittlere Verzögerung	4,8 m/s ²	5,4 m/s ²	4,3 m/s ²
...dabei Pedalkraft	37,3 daN	27,2 daN	28,5 daN
Wendekreis Ohne Allrad	15,10 m	12,00 m	13,50 m
Testgewicht	13 125 kg	9 475 kg	11 385 kg
...davon auf der Vorderachse	6 080 kg (46 %)	3 770 kg (40 %)	5 040 kg (44 %)
...auf der Hinterachse	7 045 kg (54 %)	5 705 kg (60 %)	6 345 kg (56 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	18 000 kg	16 000 kg	16 000 kg
Nutzlast	4 875 kg	6 525 kg	4 615 kg
Leistungsgewicht	57 kg/kW	45 kg/kW	52 kg/kW
Listenpreis laut Hersteller Grundausrüstung ohne MwSt.	248 840 € (Stand 4/2017)	229 870 € (Stand 12/2014)	242 300 € (Stand 1/2017)