



Fendt 728 Vario

Aufsteigen und glücklich sein?

Keine Frage, der neue 700er Vario gehört in die Premium-Liga – sowohl bei der Technik als auch beim Preis. Fehlt noch was zum Glücklichsein?



GUT ZU WISSEN

Mit 242 g/kWh im Powermix liegt der 728 in den Top 5, beim Transport ist er der sparsamste Schlepper überhaupt.

Es gibt nur noch einen Fahrbereich, vier Zapfwelldrehzahlen und einen automatischen Allradantrieb.

Die Testmaschine hat einen Listenpreis von sage und schreibe 389 000 Euro.

Der 728 Vario ist mit 208 kW/283 PS das Topmodell der neuen 700er Serie. Hinzu kommen mit Dynamic Performance noch weitere 15 kW/20 PS.
Fotos: Tovornik, Wilmer

In unserem ersten Fahrbericht (profi 10/2022) haben wir die neue 700er Serie von Fendt mit den insgesamt fünf Modellen vom 720 Vario bis zum 728 Vario bereits vorgestellt. Jetzt war es Zeit für einen ausführlichen Schleppertest, um zu sehen, ob der neue 700er hält, was Fendt verspricht.

AgcoPower mit Dynamic Performance

Anders als bei der bekannten 700er Serie dieselt unter der Haube kein Deutz-Aggregat mehr, sondern der neue AgcoPower Core 75 mit 7,5 l Hubraum. Im 728 Vario hat er eine Nennleistung von 208 kW/283 PS bei 1700 Touren. Hinzu kommt bei dem Topmodell noch das „Dynamic Performance (DP)“ mit 15 kW/20 PS. Anders als der von anderen Herstellern bekannte Boost wird diese Leistung – unabhängig von der Zapfwelle oder Fahrgeschwindigkeit auch im Stand – frei, sobald irgendwelche Nebenverbraucher (Kühlerlüfter, Klimakompressor usw.) aktiv sind.

Wir waren natürlich gespannt, wie sich der Testkandidat auf dem Prüfstand in Sachen Leistung und Verbrauch schlägt. Zumal Fendt, wie bei den Großtraktoren der 900er und 1000er Serie auch hier jetzt auf ein Niedrigdrehzahl-Konzept setzt. Außerdem hat der neue 700er ebenfalls das aufwändige „Concentric Air System“, bei dem die Luft von einem – zusammen mit Voith entwickelten – hydraulischen Lüfter durch das Kühlerpaket gedrückt wird.

Top-Werte bei Leistung und Verbrauch

An der Zapfwellenbremse blieb der Zeiger unter Nenndrehzahl bei 203 kW stehen, maximal 206 kW waren es bei 1500 Touren. Bezogen auf die 223 kW Maximalleistung mit DP ein sehr guter Wert. Das gilt auch für das maximale Drehmoment von stolzen 1364 Nm (bei 1300 U/min). Logischerweise ist allerdings der Drehmomentanstieg wegen der kaum vorhandenen Überleistung mit nicht einmal 20 % (bei 24 % Drehzahlabfall) sehr bescheiden.

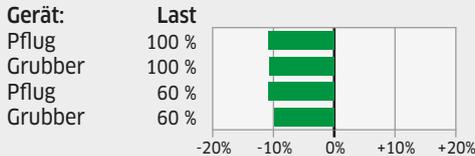
Das gleiche gilt für das Anfahrmoment von gerade einmal 101 %. In Verbindung mit dem stufenlosen Getriebe tut beides der Leistung in der Praxis allerdings keinen Abbruch. Der Motor läuft immer im optimalen Drehzahlbereich und wenn die Drückung größer wird, regelt das Getriebe die Geschwindigkeit runter – fertig.

Was den Dieselverbrauch angeht, lässt der Blick auf die 220 g/kWh (+21,8 g/kWh AdBlue) bei Nenndrehzahl sowie die nur noch 217 g/kWh (+21,1 g/kWh) bei Maximalleistung an der Zapfwelle erahnen, wie sparsam der 728 Vario ist. Richtig offenbar wird das allerdings erst bei den praxisnahen Powermix-Messungen: Egal, ob bei schweren Zug-, Zapfwellen- oder gemischten Arbeiten ist der Testkandidat fast durchweg im zweistelligen Prozentbereich sparsamer als das Mittel aller getesteten Traktoren. Insgesamt gibt das einen Powermix-Gesamtwert von lediglich 242 g/kWh (+24,2 g/kWh AdBlue). Damit gehört er zu den Top 5 der sparsamsten Traktoren überhaupt!

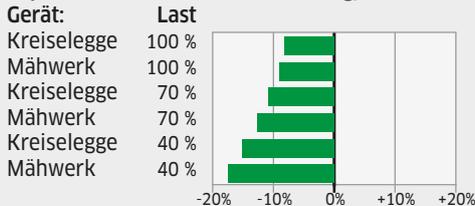
FENDT 728 VARIO

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

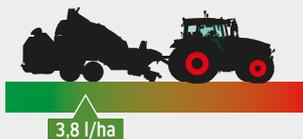
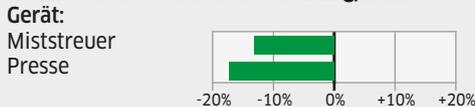
Zugarbeiten: Im Mittel 251 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 237 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 242 g/kWh



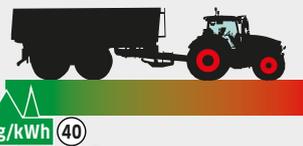
Powermix:

AdBlue: 7,7 %

242 g/kWh

DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



336 g/kWh (50)
338 g/kWh (60)

Transportmix: AdBlue: 9,9 %

Bei den praxisnahen Powermix-Verbrauchsmessungen ist der Fendt 728 Vario in allen Zyklen – teils sehr deutlich – sparsamer als das Mittel aller bisher getesteten Traktoren. Beim Transport ist er sogar der Sparsamste, den wir je getestet haben – selbst bei 60 km/h liegt der Verbrauch unter dem aktuellen 40-km/h-Bestwert.

Noch besser kommt es beim Transport: 332 g/kWh bei 40 km/h sind 20 % weniger als der Durchschnitt, und selbst 338 g/kWh bei 60 km/h sind noch weniger als die nächstbesten Traktoren bei 40 km/h verbrauchen – Hammer!

Bleibt natürlich noch die Frage nach der Zugleistung des neuen 700er Flaggschiffs. Und siehe da, mit maximal 172,5 kW bei einem spezifischen Verbrauch von lediglich 248 g/kWh steht der 728 Vario auch hier sehr gut da.

Maximal 484 l Diesel an Bord

Trotz aller Sparsamkeit wird das Glück an einer Stelle getrübt: Fendt gibt das Dieseltankvolumen mit nur 450 l (+48 l AdBlue) an. Nur wenn man auf die Möglichkeit verzichtet 800er/900er Räder zu montieren, sind maximal 484 l möglich. Das ist für einen Schlepper in dieser Leistungsklasse – trotz seiner Sparsamkeit – wenig. Zudem muss bei jedem Tankstopp auch AdBlue nachgefüllt werden – da hat die super-kompakte Bauweise ihren Preis.

Aber zurück zur Zugleistung: Der neue 700er hat das VarioDrive-Getriebe TA190, das genau wie das TA400 im 900/1000 Vario keine Gruppenschaltung mehr hat – sehr gut. Noch besser gefallen hat uns der verspannungsfreie, automatisch geregelte Allradantrieb, der bei unseren Testbedingungen immer perfekt funktionierte.

Hinzu kommen Highlights wie die (optionalen) 60 km/h bei nur 1450 Touren oder die Parkbrems-Automatik (schließt beim Verlassen des Sitzes, öffnet beim Losfahren). Einmal die gut 1200 Euro Aufpreis investiert, muss man sich nie wieder um den, etwas weit vorne an der Armatur liegenden, Handbremshebel kümmern – absolute Kaufempfehlung!

Vier Zapfwellendrehzahlen

Standardmäßig ist die Zapfwelle mit vier Drehzahlen (540/540E/1000/1000E) im Heck ausgestattet, das gibt es woanders in dieser Klasse nicht mal optional. Um das Glück perfekt zu machen, würden wir uns allerdings auch für vorne noch eine ECO-Drehzahl wünschen, um beispielsweise mit Mähwerken das Sparpotenzial voll ausnutzen zu können.



Die Luft wird durch das Kühlerpaket gedrückt, und der 7,5-l-Agco-Power dreht nur mit 1700 Touren. Das macht ihn sensationell sparsam.



Serienmäßig liefert die Axialkolbenpumpe der Hydraulik gemessene 173,3 l/min hinten an den Anschlüssen. Wem das nicht reicht, der kann die Pumpe mit 220 l/min ordern (1.100 Euro Aufpreis). Genauso gibt es optional insgesamt bis zu zehn Steuer-

ventile (fünf hinten, drei mittig, zwei vorne), die – samt der Anschlüsse mit Entlastungshebeln hinten – baugleich mit denen der Großschlepper sind. 120 l/min Durchfluss je Ventil sind Serie, und bis zu 170 l/min bei $\frac{3}{4}$ Zoll-Kupplungen sind möglich.

Die Kabine ist mit nur 69,5 dB(A) schön leise. Auch die Sicht passt, nur nach hinten können Sonnenrollo und Wischermotor stören. Und mehr Platz wäre gut.

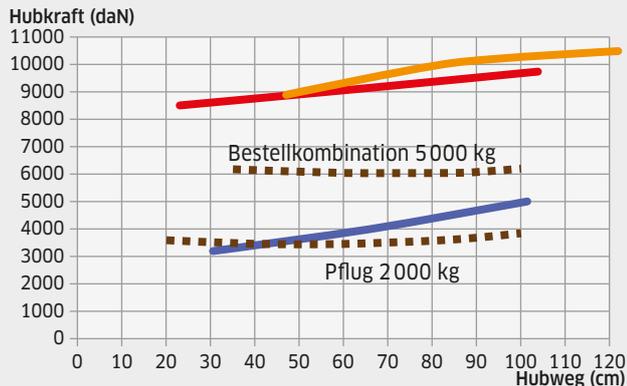


Die Speichen stören die Anzeige weniger als gedacht, ein A-Holm-Display finden wir trotzdem besser.

Elektronisches LS lieferbar

Abgerundet wird das Ganze vom separaten Ölhaushalt sowie von bis zu 80 l entnehmbarer Ölmenge. Und jetzt können die Zwischenachsventile auch bei abgekoppeltem Frontlader mit Zeitsteuerung genutzt

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Mit mehr als 8 500 daN durchgehender Hubkraft hebt der 728 Vario locker jedes Gerät, das er auch ziehen kann. Und gut 80 cm Hubweg passen auch in die Welt.

- Hubstreben lang: durchgehend 8 505 daN, Hubweg 80,8 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 8 892 daN, Hubweg 74,9 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3 195 daN, Hubweg 70,9 cm



Aufgeräumt, mit genug Hubkraft und (zumindest optional) auch reichlich Ölleistung: das Heck des 728 Vario.

und über Teach In gesteuert werden. Beim Loadensing findet man noch mehr Alleinstellungsmerkmale: Man kann nicht nur den Regeldruck des Powerbeyond bequem im Terminal von 20 bis 45 bar verstellen, sondern Fendt kann auch schon Geräte mit elektronisch geregelter LS betreiben.

Andererseits kann man z.B. nach wie vor die Zeit für die Steuergeräte ein/aus nicht getrennt programmieren oder bei Frontladerbetrieb die Schwimmstellung der Gerätebedienung am Kreuzhebel deaktivieren. Und Neulingen ist auch nicht sofort klar, dass das Schlüssel-Symbol rot bzw. weiß leuchtet (gesperrt/frei).

Hubwerke mit Entlastung

Aber wo wir gerade bei Alleinstellungsmerkmalen waren: Wie schon vom Fronthubwerk bekannt, kann man beim 600er

und 700er Fendt jetzt auch beim Heckhubwerk eine hydraulische Entlastung von bis zu 50 bar einstellen. So lässt sich ganz einfach Gewicht vom Anbaugerät auf den Schlepper übertragen – top!

„Top“ ist auch das Urteil der Tester für die hydraulischen Seitenstabilisatoren, wengleich man mit den sehr praxisgerechten mechanischen Stabis in jedem Fall auch glücklich werden kann. Eher unglücklich ist da die Entscheidung von Fendt, dass Fronthubwerk serienmäßig nur einfachwirkend auszuliefern. Bestellt man die dw-Option mit Entlastungsregelung (2200 Euro Aufpreis), lässt sich dank elektronischem Umschalthahn der Schlepper jetzt auch legal mit den Hubwerken aufbocken.

8500 daN durchgehende Hubkraft hat das DLG Testzentrum gemessen. Zusammen mit mehr als 80 cm Hubweg ist man so für alle

Einsätze gerüstet. Und an dieser Stelle sei auch die Hebehilfe für den hydraulischen Oberlenker noch einmal erwähnt: Der Seilzug mit Gasdruckfedern funktioniert super.

Kabine

Die Kabine ist vom „kleinen“ 700er bekannt, dürfte in dieser Liga aber gerne etwas geräumiger sein, um (wie der Aufstieg) ein „Doppel-Plus“ zu bekommen. Neu sind Details wie der Tablethalter am A-Holm oder der Scheibenwischer rechts. Hier fehlt nur noch eine Sonnen-Jalousie. Und leider konnten wir den neuen Sitz von Isringhausen mit Massagefunktion noch nicht testen, da dieser erst jetzt lieferbar ist.

Nur 69,5 dB(A) hat die DLG unter Last am Fahrerohr gemessen. Das ist so leise, dass die Fahrer jetzt ein zwitschernd, pfeifendes Untergeräusch der Lüftung störte. Und außerhalb der Kabine war die Geräuschentwicklung des Umkehrlüfters ein Problem, da der beim Umschalten regelrecht „losbrüllt“. Gut, dass er zumindest im Stand, z. B. an der Ampel, nicht automatisch auslöst, um keine Radfahrer zu erschrecken...

Fendt One

Die Fendt One-Bedienung ist bekannt. Nicht nur die Offboard-Möglichkeiten sind nach wie vor überschaubar, auch Software-Updates gibt es nur in der Werkstatt. Außerdem fehlt ein Passwortschutz für die



Die Fendt-One-Bedienung lässt kaum Wünsche offen. Die Kühlbox dahinter ist aber schlecht zu erreichen.

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

+ POSITIV

- + Motor auch für hydriertes Pflanzenöl (HVO) geeignet
- + Luftfilter-Beladungsanzeige
- + Integrierte Kameras vorne und hinten
- + Einstellbares Wischfeld und Vierfach-Intervall



Kinderleicht: die Hebehilfe für den Oberlenker



Blendfrei:
Beleuchtung mit Jalousie



Durchblick: Seitenwischer rechts mit 97° Wischfeld

- NEGATIV

- Heckwischer im Sichtfeld
- Kleiderhaken zu klein
- Luftfilter mit montiertem Frontlader nicht erreichbar
- Waagerechte Wischerblätter sammeln Staub usw.
- Haubverschluss lästig



Kleiner Drehwinkel:
der Fahrersitz



Schlecht erreichbar:
der Kabinenluftfilter



Nicht ausgereift:
die Werkzeugkisten rechts

Konfigurationen, Geräte usw. Vor allem dann, wenn hier (hoffentlich) später auch Isobus-Funktionen im Teach In programmiert und ausgeführt werden können (im weiteren Schritt vielleicht sogar im automatischen Wendevorgang). Der Wendevorgang auf dem Acker selber funktioniert (dank neuer Einstellparameter) gut, was aber nicht für Ausläufer usw. gilt!

12,25 m Wendekreis

Beim Fahrwerk hat der neue 700er nicht nur die bei 60 km/h serienmäßige Wankstabilisierung (FSC), sondern die Lenkzylinder haben 100 statt 90 mm Durchmesser, um auch mit Zwillingen lenkbar zu bleiben. Apropos Zwillinge: Hinten gibt es optional auch eine 2,55-m-Stummelachse mit Duo-Radnabe. Ebenso Option ist die integrierte Reifendruckregelanlage VarioGrip mitsamt angeflanschem, wassergekühlten Doppelkolbenkompressor mit 800 l/min. Gleichzeitig hat Fendt den Abschaltdruck auf die bei Lkw üblichen 12,5 bar erhöht, um Platz für zusätzliche Kessel zu sparen. Noch mehr beeindruckt hat uns aber die



Der Aufstieg ist super, der Dieseltank mit maximal 484 l für 300 PS eher klein.

Wendigkeit. Auch dank des „Pull-in-turn“-Effektes vom automatischen Allradantrieb haben wir nur 12,25 m gemessen (VF600/70 R 30 mit 1,98 m Spur) – sehr gut!

Ein „sehr gut“ bekommt der 728 auch bei der Nutzlast – zumindest, wenn er nicht auf 60 km/h zugelassen und das Gesamtge-

wicht auf 14 (statt 15) t beschränkt ist. Bei gut 9,3 t Testgewicht bleiben so 5,7 t Zuladung – rekordverdächtig.

Rekordverdächtig ist auch der Preis des 728 Vario. Bereits in der grundausgestatteten Version startet der Listenpreis bei mehr als 323 000 Euro (alles natürlich ohne MwSt.). In der mehr oder weniger kompletten Testausstattung kommt man sogar auf gewaltige 389 000 Euro.

Wir fassen zusammen

Auch der neue 700er Vario von Fendt schafft es mal wieder, im Schleppertest zu überraschen: egal ob mit grundlegenden Dingen wie dem sensationell niedrigen Verbrauch oder mit Details wie der entlastenden Hubwerksregelung und dem spannungsfreien, automatischen Allradantrieb. Abgesehen von dem Preis kann man deshalb summa summarum das Satzzeichen am Ende der Überschrift mit Fug und Recht auch ändern: „Aufsteigen und glücklich sein!“

Hubert Wilmer

PRAKTIKERURTEILE

Quantensprung zum 800er

Thomas Wenninger bewirtschaftet einen Betrieb mit Bullenmast, Biogasanlage und Hackschnitzelhandel in bayrischen Hofkirchen bei Passau. Seit Herbst 2023 gibt es auf dem Betrieb neben mehreren 718ern und einem 828 Vario auch einen 728 Vario. Dieser hat bislang gut 200 Stunden vor allem im Mais-, Gülle- und Hackschnitzeltransport, aber auch vor einer 5 m-Kreisel-egge und



Thomas Wenninger:

„Die Kabine sollte geräumiger sein!“

einem Pflug gelaufen. Regelrecht begeistert ist der Praktiker vom ruhigen Fahrverhalten und dem niedrigen Verbrauch. Im Vergleich zum 800er ist ihm aber die Kabine zu klein und die Fendt One-Bedienung bräuchten er und seine Fahrer nicht. Gut findet Wenninger die integrierte VarioGrip-Reifendruckregelanlage, um den Druck bei Feldarbeiten anpassen zu können.

Motor und Getriebe besser

Thomas Sierck bewirtschaftet einen Betrieb mit 420 ha Ackerbau, Biogasanlage und Putenmast an der Wurster Nordseeküste. Er hat im August vergangenen Jahres einen 728 Vario als Nachfolger für einen 828 Vario bekommen. Der 728 wird überwiegend für die Gülleausbringung mit einem 20-m³-Fass von Samson samt Schleppschlauchverteiler genutzt und hat mittlerweile gut 400 Stunden gelaufen.



Thomas Sierck:
„Der Dieseltank ist für lange Tage zu klein!“

Sehr zufrieden ist der Landwirt mit der Handhabung: „Kein Fahrer kann den Fahrbereichswechsel mehr vergessen, nicht mal der Allradantrieb muss mehr geschaltet werden. Außerdem ist der 700er spritziger, leiser und hat den besseren Motor gegenüber dem 800er“, so der Praktiker. Einzig der Dieseltank ist an langen Tagen zu klein, zumal der Traktor mit seinen 900er Reifen nur Platz für den 450-l-Tank bietet.



Breite: 271 cm; Länge: 548 cm;
Höhe: 322 cm

FENDT 728 VARIO

Technische Daten

MOTOR: 208 kW/283 PS Nennleistung, 223 kW/303 PS mit Dynamic Performance; Wassergekühlter Sechszylinder AgcoPower Core 75 mit 7,5 l Hubraum, Abgasstufe V mit DPF, DOC und SCR-Kat.; 450 l Diesel, 48 l AdBlue

GETRIEBE: Stufenloses VarioDrive-Getriebe TA 190 mit einem Fahrbereich von 0,02 bis 60 km/h, rückwärts 30 km/h, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten etc.

BREMSEN: Nasse Scheibenbremsen hinten, hydraul. betätigt, Allradzuschaltung, hydro-pneum. Handbremse mit Automatik, Druckluftanlage Serie

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 180 Ah; Lichtmaschine mit 240 A

HUBWERK: Kat. III; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

HYDRAULIK: Axialkolbenpumpe mit 165 l/min Serie (a.W. 220 l/min); separater Ölhaushalt und bis zu 10 dw-Ventile mit Zeit- und Mengensteuerung; 80 l entnehmbar

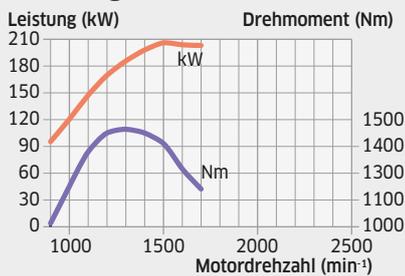
ZAPFWELLE: 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet, Frontzapfwelle a. W.

ACHSEN UND FAHRWERK: Planetenachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 600/70 R 30 vorne, 710/70 R 42 hinten

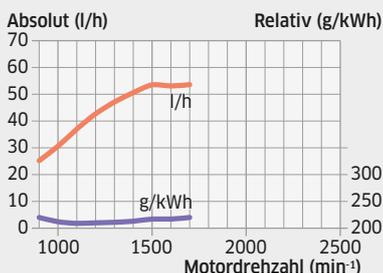
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 23 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 53 l (2000 h); Hydrauliköl 95 l (2000 h)

PREISE: Grund-Ausstattung 323 205 € (Preise o. MwSt.); Testausstattung „Profi+“ 389 000 € ohne Frontlader (ab 21 188 €)

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG	
Maximal bei 1500 min ⁻¹	206,0 kW
Bei Nenndrehzahl	203,1 kW

DIESEL-VERBRAUCH	
Bei max. Leistung	217 + 21,1 g/kWh
Nenndrehzahl	220 + 21,8 g/kWh
Absolut Max./Nenndrehzahl	53,5/53,6 l/h

DREHMOMENT	
Maximal	1364 Nm (1300 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall	19,6/24 %
Anfahrmoment	101 %

GETRIEBE	
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos

HUBKRAFT HECK (90 % max. Öl Druck, korr.)	
Unten/Mitte/Oben	8505/9108/9738 daN
Hubweg u. Last	80,8 cm (23,0 bis 103,8 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Öl Druck, korr.)	
Unten/Mitte/Oben	3195/3996/5004 daN
Hubweg u. Last	70,9 cm (30,5 bis 101,4 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG	
Betriebsdruck	199 bar
Maximale Menge	173,3 l/min
Leistung	51,4 kW (165,4 l/min, 186 bar)

ZUGLEISTUNG	
Max. 172,5 kW bei 1500 min ⁻¹	248 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 169,7 kW	254 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)	
Kabine geschlossen	69,5 dB(A)

ABBREMSUNG	
Maximale mittlere Verzögerung	6,4 m/s ²
Pedalkraft	24,2 daN

WENDEKREIS	
mit autom. Frontantrieb	12,25 m

TESTGEWICHT	
Vorder-/Hinterachse	3590/5720 kg
Leer-/zul. Gesamtgewicht	9310/14000 kg
Zulässige Achslast v/h	6900/11500 kg
Nutzlast	4690 kg (60 km/h)
Leistungsgewicht	42 kg/kWh

ABMESSUNGEN	
Radstand	290 cm
Spurweite vorne/hinten	198/200 cm
Bodenfreiheit	44,7 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

ARBEITSBEREICHE	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1618	217	53,1
Sparzapfwelle 540E	100 %	1405	213	50,6
Normzapfwelle 1000	100 %	1649	217	53,2
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1432	214	51,5
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	223	43,4
Hohe Leistung	80 %	90 %	215	41,9
Transportarbeiten	40 %	90 %	233	22,7
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40 %	60 %	216	21,2
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60 %	60 %	211	30,9

Testurteile

MOTOR	
Leistungscharakteristik	
Kraftstoffverbrauch	
Zugleistung/Zapfwellenleistung	
Durchschnittliche Leistungscharakteristik, aber sehr niedriger Verbrauch, insbesondere auch beim Transport, Zug-/Zapfwellenleistung dank „DynamicPerformance“ sehr gut	

GETRIEBE	
Gangabstufung/Funktionen	
Schaltbarkeit	
Kupplung/ Gas	
Zapfwelle	
Stufenloses Getriebe mit sehr guter Motor-Getriebe-Steuerung, nur noch ein Fahrbereich mit automatischem Allradantrieb, vier Zapfwellendrehzahlen sehr gut	

FAHRWERK	
Lenkung	
Allrad- und Differenzialsperre	
Hand- und Fußbremse	
Federung Vorderachse/Kabine	
Leergewicht/Nutzlast	
Sehr gute Lenkbarkeit, kleinster Wendekreis, ordentlich Leergewicht, nur durchschnittliche Nutzlast (60 km/h), sehr gute Bremsen	

HUBWERK/HYDRAULIK	
Hubkraft und Hubweg	
Bedienung	
Leistung Hydraulik	
Steuergeräte	
Anschlüsse	
Hubkraft und Bedienung sehr gut, Steuerventile und Anschlüsse ebenso, Hydraulikleistung mit Serien-Pumpe nur durchschnittlich	

KABINE	
Platzangebot und Komfort	
Sicht	
Heizung und Lüftung	
Lautstärke	
Elektrik	
Verarbeitung	
Wartung	
Platz, Komfort und Sicht gut, Lautstärke mit nur 69,5 dB(A) niedrig, Lüftung und Bildschirm-Platzierung im Dach nicht optimal	

EIGNUNGSPROFIL				
Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				

PREIS	NIEDRIG	HOCH
323 206		
Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2024		
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 250/300-PS-Klasse verglichen, die in der Vergangenheit bereits im profi-Schleppertest veröffentlicht worden sind. Die kompletten Ergebnisse finden Sie in den entsprechenden Ausgaben.



Schleppertyp Ausführlicher Test in	Fendt 728 Vario profi 2/2024	John Deere 6250R profi 6/2018	Deutz-Fahr 8280 TTV profi 5/2022
MOTOR NENNLEISTUNG	208 kW/283 PS (ECE-R 120)	184 kW/250 PS (97/68 EC)	197 kW/268 PS (ECR-R 120)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/7,5 l/V	6/6,8 l/V (Tier 4f)	6/6,1 l/V
Zapfwellenleistung max./mit Boost	k. A./206,0 kW (1500 min ⁻¹)	179,9/193,7 kW (1 800 min ⁻¹)	198,0 kW(1 700 min ⁻¹)/kein Boost
...bei Motor-Nenndrehzahl	k.A./203,1 kW (1 700 min ⁻¹)	157,1/183,5 kW (2 100 min ⁻¹)	193,5 kW (2 100 min ⁻¹) kein Boost
Hersteller/Typ	AgcoPower/Core 75	DPS/PowerTech PSS	Deutz/TTCD 6.1 L6
KRAFTSTOFF- UND ADBLUE-VERBRAUCH			
Spezifisch bei maximaler Leistung	217 + 21,1 g/kWh	230 + 11,7 g/kWh	228 + 8,8 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	220 + 21,8 g/kWh	237 + 9,5 g/kWh	241 + 8,3 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	53,5 l/h	53,3 l/h	54,4 l/h
Mittelwert Powermix	242 + 24,2 g/kWh	257 + 10,8 g/kWh	261 + 12 g/kWh
Drehmoment maximal (o./m. Boost)	k.A./1 364 Nm (1 300 min ⁻¹)	1 060/1 100 Nm (1 600 min ⁻¹)	1 169 Nm (1 300 min ⁻¹)/kein Boost
Drehmomentanstieg (o./m. Boost)	19,6 %	48/32 %	32,6 %
...dabei Drehzahlabfall (o./m. Boost)	24 %	24/24 %	38 %
Diesel-/AdBlue-Tank	450 l (opt. 484 l)/48 l	470/25 l	505/35 l
GETRIEBE GANGZAHL GESAMT	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Lastschaltung	stufenlos	keine	keine
Gangschaltung	stufenlos	keine	keine
Gruppenschaltung	stufenlos	keine	keine
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangschaltung von 4 bis 12 km/h	stufenlos	stufenlos	stufenlos
HUBWERK REGELUNGSART	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	8 505/9 108/9 738 daN	7 353/9 318/10 323 daN	7 200/8 800/10 200 daN
Hubweg	80,8 cm	75,5 cm	82,1 cm
HYDRAULIK BETRIEBSDRUCK	199 bar	205 bar	203 bar
Maximale Fördermenge	173,3 l/min	161,1 l/min	226,0 l/min
Maximale hydraulische Leistung	51,4 kW	42,5 kW	62,8 kW
Entnehmbare Ölmenge	80 l	80 l	90 l
ZUGLEISTUNG MAXIMAL	172,5 kW	166,6 kW	162,3 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	248 g/kWh	252 g/kWh	270 g/kWh
LAUTSTÄRKE KABINE ZU	69,5 dB(A)	72,6 dB(A)	75,2 dB(A)
BREMSEN MITTLERE VERZÖGERUNG	6,4 m/s²	4,8 m/s²	5,2 m/s²
...dabei Pedalkraft	24,2 daN	25,9 daN	35,2 daN
WENDEKREIS OHNE ALLRAD	12,25 m (mit Allrad)	13,70 m	13,00 m
TESTGEWICHT	9 310 kg	9 570 kg	10 565 kg
...davon auf der Vorderachse	3 590 kg (38 %)	3 780 kg (39 %)	4 365 kg (41 %)
...auf der Hinterachse	5 720 kg (62 %)	5 790 kg (61 %)	6 200 kg (59 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	14 t (60 km/h); 15 t (40/50 km/h)	15 000 kg	16 000 kg
Nutzlast	4 690 bzw. 5 690 kg	5 430 kg	5 435 kg
Leistungsgewicht	42 kg/kW	52 kg/kW	50 kg/kW
GRUNDAUSSTATTUNG OHNE MWST. Listenpreis laut Hersteller	323 205 € (Stand 12/2023)	206 642 € (Stand 5/2018) 233 216 € (Stand heute)	270 280 € (Stand 5/2022)