

Quanten-Sprung

Beim 900er Fendt ist der Generationswechsel gelungen: neuer Motor, anderes Getriebe, mehr Leistung – nur das Bedienkonzept ist geblieben. Das Topmodell im Test.

Die Überschrift „Kleiner Bruder“ beim Fahrbericht (profi 8/2019) war der Tatsache geschuldet, dass der neue 900er Vario nicht nur beim Design, sondern auch bei der Technik viel mit dem 1000er Vario gemein hat. So setzt Fendt jetzt auch beim 900er auf einen MAN-Sechszylinder, allerdings mit 9 statt 12,4 l Hubraum. Und anders als beim 1000er Vario sitzt der Kühlerlüfter beim 900er saugend hinter den Kühlern. Das bedeutet weniger Bauaufwand; außerdem ist der 900er im Gegensatz zu seinem großen Bruder mit Frontzapfwelle zu haben.

Das MAN-Aggregat hat Vierventiltechnik, eine CommonRail-Einspritzung mit 2500 bar sowie eine variable Turbolader-Geometrie mit gekapseltem Gestänge. Dank Partikelfilter (DPF) sowie Dieseloxydationskatalysator (DOC) und SCR-Katalysator, aber ohne Abgasrückführung, erfüllt der Motor die Abgasstufe V. Zudem arbeitet er mit dem bekannten Niedrigdrehzahlkonzept. Das heißt, im Bereich von 1500 bis 1700 U/min liegt immer die volle Leistung an.

Natürlich haben wir beim DLG-Testzentrum in Groß-Umstadt nachmessen lassen, wie viel von den angegebenen 305 kW/415 PS (Nennleistung nach ECE-R 120) hinten ankommen. Und tatsächlich: Schon bei nur 1500 Touren liegen am ZW-Stummel fast 270 kW an. Das steigert sich „nur“ noch auf knapp 277 kW/377 PS bei der Nenndrehzahl von 1700 Touren. Dementsprechend fällt auch der Drehmomentanstieg mit nicht mal 17 % sehr bescheiden aus.

Keine Überleistung, kein Boost

Diese Charakteristik ohne Überleistung und Boost kennen wir bereits vom 1000er Vario, der ebenfalls konsequent auf das stufenlose Getriebe abgestimmt ist: Der Motor kann z. B. bei 1500 Touren konstant arbeiten, während das Getriebe die Schwankungen im Leistungsbedarf durch Geschwindigkeitsänderungen ausgleicht. Und über 1800 Nm Drehmoment bis hinunter auf 1200 Touren sorgen für die nötige „Standfestigkeit“ auch bei schweren Zapfwellenarbeiten.

Die niedrigen Drehzahlen resultieren in Rekorden beim Verbrauch: Nur 211 g/kWh (+23,7 g/kWh AdBlue) bei maximaler Zapfwellenleistung sind Spitze in dieser Liga! Entsprechend gespannt waren wir auf die Ergebnisse der praxisnahen Powermix-Messungen auf dem DLG-Rollenprüfstand: Mit einem Gesamtverbrauch von nur 237 g/kWh (+ 32 g/kWh AdBlue) spielt der 942 Vario auch hier ganz vorne mit.

Damit ist er etwa 15 % sparsamer als das Mittel aller bisher getesteten Traktoren und muss sich nur dem 1050 Vario (233 g/kWh) geschlagen geben. Auch der John Deere 8400R spielt mit einem Verbrauch von 238 g/kWh und nur 9 g/kWh AdBlue in dieser Liga mit, erfüllt aber nur die Abgasstufe IV. Außerdem hatte der John Deere ein Schaltgetriebe, das bei den (schweren) Zug- und Zapfwellenarbeiten für einen Vorsprung sorgt, den der 942 Vario mit deutlichen besseren Werten bei den „gemischten Arbeiten“ sogar fast wieder ausgleichen kann.



DIE LIEBE ZUM DETAIL

Spätestens wenn man aber die Transportarbeiten berücksichtigt, zeigt sich der Fendt 942 Vario von seiner besten Seite: Sensationell niedrige 383 g/kWh bei 40 km/h sind super (auch wenn immerhin 45 g/kWh AdBlue hinzukommen). Hier waren es beim 8400R z. B. 428 g/kWh (+ 14 g/kWh AdBlue).

Zieht mehr als der Vorgänger

Womit wir zur Zugleistung des Testtraktors kommen, der mit dem gleichen Getriebe ausgestattet ist wie der 1000er Vario. Vor dem DLG-Bremswagen hat der 942 Vario maximal genau 241,1 kW gezogen. Das sind über 15 kW mehr als seinerzeit beim Fendt 939 (profi 8/2015). Aber es sind auch deutlich weniger, als der Claas Axion 960 (259,4 kW) oder der John Deere 8400R (275,1 kW) vor dem Bremswagen gerissen haben. Dass der Wirkungsgrad aber auch bei Zugarbeit passt, beweist der spezifische Dieselverbrauch: Mit 244 g/kWh gehört der 942 Vario zu den Top 3 in dieser Liga, wobei

An vielen Stellen hat auch der 900er Fendt praktische Details, die ziemlich einzigartig sind. Hier ein paar Beispiele.



Die elektrisch teleskopierbaren Spiegel können mit nur einem Tastendruck eingezogen werden, wenn es mal eng wird.



Der Sitz wird von der Druckluftanlage versorgt und hat keinen eigenen Kompressor mehr. Zudem gibt es einen Anschluss zum Ausblasen der Kabine.



Ab Werk gibt es die Warn tafeln mit integriertem Blinker und eine dritte Bremsleuchte oben im Kabinendach.

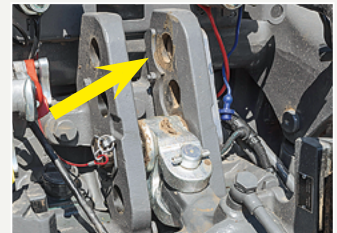


Der Oberlenkerhalter mit Gasdruckdämpfern erleichtert die Arbeit.



Die Unterlenker lassen sich einfach hochhängen, und es gibt eine dauerhafte Skala für die Längeneinstellung.

Die Blechkulisse (Pfeil) als Führung für den schweren Oberlenker vereinfacht das Einführen des Bolzens. Ein Entlastungssystem für den Oberlenker beim Geräteanbau soll kommen.



GUT ZU WISSEN

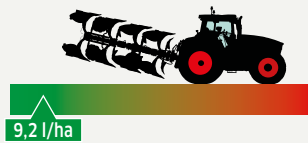
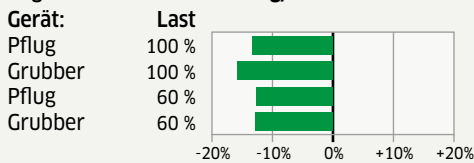
- ▶ Wie der 1000er Fendt hat jetzt auch der 900er einen MAN-Motor und das neue Stufenlos-Getriebe ohne Fahrbereichswchsel.
- ▶ Leistung und Verbrauch liegen trotz Abgasstufe V unter den Top 3 dieser Liga (mit Abgasstufe IV).
- ▶ Viele Details wie z. B. die voll integrierte Rüfa oder das doppeltwirkende Heckhubwerk hat Fendt nach wie vor als Alleinstellungsmerkmal.



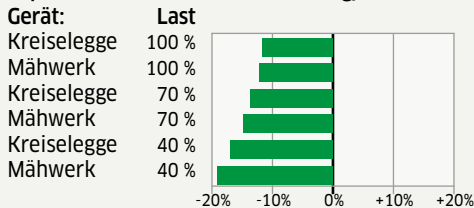
FENDT 942 VARIO

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

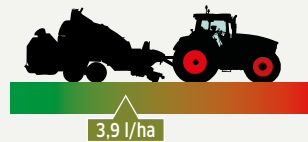
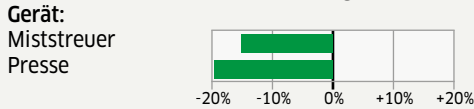
Zugarbeiten: Im Mittel 244 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 232 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 239 g/kWh

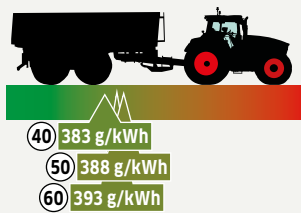


Powermix:



DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



Transportmix: AdBlue: 11,4 %

Bei allen Arbeiten auf dem Acker, dem Grünland und auf der Straße ist der Fendt 942 Vario mit der Abgasstufe V sparsamer als der Durchschnitt aller bisher getesteten Traktoren (mit niedrigeren Abgasstufen). Gerade bei leichten Arbeiten verbraucht er bis zu 20 % weniger Diesel als das Mittel der Testgruppe. Und auch beim Transport sind es bis zu 10 % weniger.

man auch hier den vergleichsweise hohen AdBlue-Verbrauch von mehr als 30 g/kWh berücksichtigen muss.

TA300 (statt TA400 im 1000er Vario) heißt das Getriebe übrigens, da die Größe der Hinterachse und das Drehzahlniveau auf den 900er abgestimmt sind. Entsprechend muss jetzt auch beim 900er kein Fahrbereich Acker/Straße mehr gewechselt werden, und es gibt das geniale Allradkonzept, wie wir es vom 1000er kennen (profi 10/2017). Was die Zapfwelle angeht, sind für den 900er nach wie vor maximal zwei Drehzahlen möglich: entweder 540E/1000 oder 1000/1000E.

Auch beim 900er ist es Fendt mal wieder perfekt gelungen, die Motor- und Getriebe- steuerung in Einklang zu bringen. Egal, ob auf dem Acker oder auf der Straße – das ganze Fahrverhalten ist ein Gedicht. Einzig der Wechsel zwischen der Fahrhebel- und Fahrpedal-Bedienung ist in unseren Augen nach wie vor unnötig kompliziert.

Hydraulik und Hubwerk super

Ein getrennter Getriebe-/Hydrauliköl-Haus- halt mit 90 l entnehmbarer Ölmenge sowie auf Wunsch zwei Axialkolbenpumpen mit getrennten Ölkreisläufen und Steuergeräte mit einem Durchfluss von 140 l/min (optional sogar 170 l/min) sind nur einige Bei- spiele dafür, dass Fendt auch in Sachen Hydraulik in einer eigenen Liga spielt. Wir würden uns nicht wundern, wenn Fendt schon bald auch zwei getrennte „Power beyond“-Kreise installiert.

Serienmäßig fördert die Axialkolbenpumpe 165 l/min, optional sind es (für gerade ein- mal 900 Euro mehr) 220 l/min (wie beim Testschlepper) oder gar zwei Pumpen mit zusammen 430 l/min. In der Testausstattung hat die DLG an den Anschlüssen 225,5 l/min bei über 66 kW nutzbarer hydraulischer Leistung gemessen – sehr gut!

Ebenfalls ein „sehr gut“ verdient das Hub- werk: Mit über 8,6 t durchgehender Hubkraft bei nahezu 85 cm Hubwerk gibt es genauso wenig zu meckern, wie bei den Seitenstabi- lisatoren – fast 50 Jahre alte Technik, der aber nach wie vor niemand das Wasser reichen kann. Trotzdem würden wir in die- ser Liga immer 1350 Euro für die noch kom- fortablere hydraulische Stabilisierung inves- tieren. Denn auch hier hat Fendt eine Lösung parat, die selbst bei 900er Reifen mit dem Platz klarkommt. Genauso sind die Markt- oberdorfer nach wie vor die Einzigen, die das doppelwirkende Heckhubwerk im Pro- gramm haben.



Der MAN-Sechszylinder mit 9 l Hubraum hat nur 1700 Touren Nennrehzahl und einen variablen Turbo mit gekapseltem Gestänge.



Die Kabine ist identisch mit der des 1000 Vario, hat aber eine Dreipunktfederung.



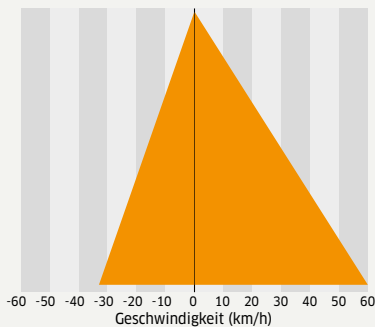
Armaturenbrett statt A-Holm-Display und Handbremshebel weit vorne (der aber dank optionaler Automatik kaum gebraucht wird).

FENDT 942 VARIO

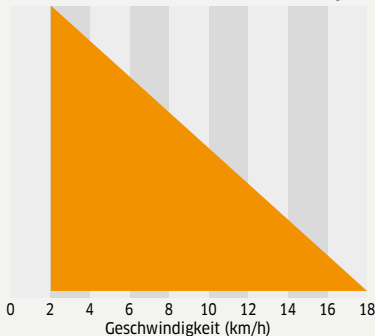
Das Getriebe hat nur noch einen Fahrbereich von 0,02 bis 60 km/h! Zudem Tempomaten, Wendeschaltung li/re und eine automatische Parkbremse!



Stufenlos vor-/rückwärts



Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Auch die Bedienung ist (alt-)bekannt und bewährt. Das neue Fendt One-Bedienkonzept kommt mit der 300er und 700er Serie.

Blieben zwei Wermutstropfen: Zum einen verzichtet Fendt auch im 900er bei der Zugwiderstandsregelung auf Kraftmessbolzen und nutzt den Getriebeöldruck samt GPS-Daten als Regelgröße. Das bedeutet, dass die einfache „Power“-Ausführung ohne GPS keine Zugwiderstandsregelung hat. Zum anderen gelingt es den Marktoberdornern nicht, die Handhabung des bleischweren hydraulischen Oberlenkers zu vereinfachen und das Zugmaul bei montiertem Oberlenker ausbauen zu können. Zumindest für den Oberlenker soll es schon bald eine Lösung geben – wir sind gespannt!

Bekannte Kabine und...

Bei der Kabine müssen wir uns erst dem Aufstieg widmen. Wie beim 1000er handelt es sich um eine echte „Freitreppe“ mit 45 cm breiten Stufen. Oben angekommen fühlt sich der Fendt-Fahrer sofort heimisch, da sich am Interieur sowie der Bedienung wenig geändert hat.

Die neue Fendt One-Bedienung wird vorerst nur in den Serien 300 und 700 Einzug halten. Es gibt aber auch beim 900er viele

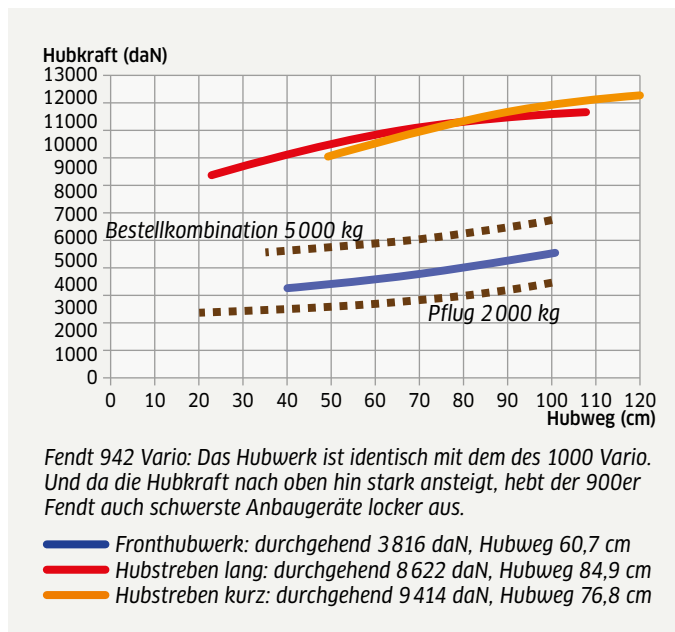
Details, wie das Infotainment-Paket mit Digitalradio, vier Lautsprechern, Subwoofer und acht Mikros, die Spaß machen (aber leider auch mit 2770 Euro in der Liste stehen). Genauso findet man praktische Dinge, wie das „TI Headland“, das ein komplett automatisiertes Wenden am Feldende ermöglicht – wenn man sich „eingefuchst“ hat und die Flächen nicht nur Ausläufern haben. Denn für den „U-Turn“ direkt in die nächste Spur sind deutlich über 20 m Vorgewende nötig.

...bester Fahrkomfort

In Sachen Fahrkomfort können wir dem 900er ebenfalls beste Noten ausstellen. Im Unterschied zum 1000er steht die Kabine zwar nach wie vor auf drei statt vier Federpunkten, hatte aber die pneumatische Komfortfederung (1747 Euro).

Kritik üben wir da eher an den Lenkgeräuschen unseres Testtraktors. Und auch die von der DLG gemessenen 73 dB(A) unter Last sind kein Rekord in Sachen Lärmdämmung. Trotzdem ist das Gefühl, mit 60 km/h bei weniger als 1500 Touren „dahinzugleiten“ sensationell.

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Hubwerk und Hydraulik lassen in Sachen Leistung und Bedienung keine Wünsche offen.

Eher für Rekorde taugt da die auf LED umgestellte Beleuchtung mit Leuchtweitenregulierung für das Fahrlicht und 66 000 Lumen rundum. Dank der guten Verstellmöglichkeiten und unterschiedlicher Streugläser macht man so die Nacht zum Tag, muss allerdings auch rund 7000 Euro für die Vollausstattung investieren.

Apropos Nacht: Eine dritte Bremsleuchte oben im Dach (die auch beim Verzögern per Fahrhebel leuchtet) oder Blinker auf den Warntafeln sind genauso Highlights, wie die teleskopierbaren Rückspiegel für 620 Euro extra, die per Tastentipp gleichzeitig eingezogen werden können.

Fast 13 t Leergewicht

Mit 12 795 kg in Testausstattung ist der 942 kein Leichtgewicht. Damit hat er fast 2 t im Vergleich zum „alten“ 900er zugelegt, bleibt aber noch eine 1 t unter dem 1000 Vario.



Die Vorderachse hat bis 25 km/h einen permanenten Allradantrieb.

Bei 17 t zul. Gesamtgewicht (60 km/h) bleiben so nur gut 4,2 t Nutzlast. Gut, dass Ausnahmegenehmigungen für 19 t (50 km/h) bzw. 20 t (40 km/h) möglich sind.

Einer der Gründe für das Mehrgewicht ist – dank 3,15 m Radstand (bisher 3,05 m) – die Möglichkeit, 2,20 m hohe Hinterräder aufziehen zu können. Auch gibt es keine Einschränkungen für bis zu 75 cm breite Zwillinge hinten (60 cm vorne). Und natürlich ist auch der neue 900er mit Radgewichten bis 1 t pro Seite sowie Reifendruckregelanlage VarioGrip zu haben. Der Zweizylinder-Kompressor mit 720 cm³ ist wassergekühlt, und die Anlage arbeitet jetzt mit 12,5 bar, um auf die Luftkessel in den Radkästen verzichten zu können. Eine bittere Pille ist aber der Listenpreis von stolzen 15 600 Euro!

Ölwechsel nur alle 1000 h

In Sachen Wartung gibt es Lob für die wechselbaren Ölfilter-Einsätze sowie das Wechselintervall von 1000 h für das Motoröl. Jedoch passen immerhin 43 l Öl in die Wanne des Sechszylinders. Schade nur, dass die Elektronik den Verschmutzungsgrad des Luftfilters anzeigt, aber nicht automatisch den Ölstand ermittelt. Stichwort Luftfilter: Er saugt unter der Haube nur noch von oben an, damit kein Dreck vom Umkehrlüfter in den Ansaugbereich gerät.

Die Codierung für den Zündschlüssel gab es ja bereits seit Längerem optional. Jetzt bekommt der Traktor dazu dann auch einen individuellen Schließmechanismus, einheitlich für Türen, Tank, Haube und Zündschloss.

Hoffen wir nur, dass diese Ära nicht Jahrzehnte Bestand hat und bald von einem Zugang ganz ohne Schlüssel abgelöst wird.

1 000 Euro pro PS

Womit wir bei den Preisen wären: In der einfachsten „Power“-Version gibt es den 942 Vario ab rund 341 000 Euro (alle Preise plus MwSt.). In der „ProfiPlus“-Version mit großem Multifunktionsgriff, großem Terminal sowie den Basispaketen für die Maschinensteuerung, Spurführung und Telemetrie sind es schon 362 500 Euro.

Hinzu kommen dann noch Dinge wie z. B. Frontkraftheber (4900 Euro), drei zusätzliche Steuerventile (6 200 Euro) sowie VarioGuide RTK mit NovaTel-Antenne für 5600 Euro und 900er IF-Bereifung für rund 5000 Euro. Unterm Strich sind so für den 942 Vario in Testausstattung 414 900 Euro fällig – 1000 Euro pro PS!

Fazit

Mit der sechsten Generation der 900er Serie ist Fendt in Sachen Motor und Getriebe ein Quantensprung gelungen. Hinzu kommen die zahlreichen Kleinigkeiten, die die Arbeit mit dem Dieselross im Alltag zum Vergnügen machen. Leider gilt das nicht für den Preis: Fast 415 000 Euro in Testausstattung sind alles andere als ein Schnäppchen – und 65 000 Euro mehr, als der 939 Vario im Test vor fünf Jahren gekostet hat. Auch ein Quantensprung!

Hubert Wilmer

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

POSITIV

- Praxisgerechte Kabeldurchführung
- 300° Scheibenwischer vorn
- Heckwischer Serie
- Tagfahrlicht
- Nur noch eine (leistungsstärkere) Lichtmaschine



Der Wischer sorgt für Durchblick auch zur Seite.



Werkzeugkasten de luxe, es fehlt nur eine Kiste für Kugeln etc.



Breiter, flacher Aufstieg mit Griffen an den richtigen Stellen.

NEGATIV

- ❌ Handbremshebel weit vorn (optional Automatik)
- ❌ Werkzeugkiste 1,50 m hoch und rechts statt links
- ❌ Keine Lüftung im Kopfbereich



Die Anzeige von ISO-Bus-Geräten war unscharf.



Serie ist nur ein Klima-Kühlfach für liegende Flaschen.



Der codierte Schlüssel hat jetzt auch einen individuellen Bart.

PRAKTIKERURTEILE

Fendt 942 Vario

Wenig Sprit, viel AdBlue

Das Lohnunternehmen Agrarservice MV südlich von Teterow in Mecklenburg-Vorpommern hat seit Februar 2020 zwei Fendt 942 Vario sowie einen 936 Vario der neuen Generation im Einsatz. Die Traktoren haben seitdem jeweils mehr als 1000 Betriebsstunden vorwiegend bei der Gülleausbringung mit Scheibenegge und Schlitzgerät, aber auch beim Maislegen mit einer 9 m Amazone EDX,



Tobias Nedel:

„Zuverlässigkeit und Leistung sind super!“

einer 10 m Horsch Joker-Kurzscheibenegge sowie vor einer Stabilisierungsfräse im Wegebau gearbeitet.

„Hatten wir bei den Vorgängern noch Probleme, sind wir von der Zuverlässigkeit der MAN-Motoren und dem Vario-Getriebe begeistert! Unser 1050 Vario ist sogar schon über 4 500 Stunden problemlos gelaufen“, fasst Tobias Nedel seine Erfahrungen zusammen. Und zum Kraftstoffverbrauch meint er: „Die neuen 900er brauchen zwar viel AdBlue, aber der Dieselverbrauch ist sogar noch geringer als vorher. Lediglich auf der Straße merkt man das höhere Leergewicht.“

Schäden gab es bei den neuen Traktoren bislang nur an einem Kühlerlüfter, der sich selbstständig machte. Außerdem war eine Vorderachse undicht, vermutlich aufgrund eines Montagefehlers. Und die Fahrer kritisieren den Rundlauf der 750er-Reifen von Trelleborg. „Genauso nervt das dumpfe Surren in der Kabine und das Infotainment-System hängt sich immer mal wieder auf“, so der Lohnunternehmer abschließend.



Fahrer Sascha Schulz und Jan Gerdau:

„Man muss täglich AdBlue tanken!“

Fahren, fahren, fahren!

Lohnunternehmer Ernst-Ulrich Wiegels aus 21445 Wulfsen südlich von Hamburg hat im Februar 2020 drei 942 Vario bekommen. Die Traktoren haben seitdem jeweils rund 1 500 h bei der Gülleausbringung mit Samson-Fässern (PG II mit 27 und 31 m³) sowie beim Häckselguttransport (Krone TX 560) gelaufen. Fahrer Sascha Schulz ist begeistert vom Fahrkomfort und der Zuverlässigkeit: „Außer dem turnus-mäßigen Service hat es fast keine Störung gegeben!“

FENDT 942 VARIO



Breite: 299 cm; Länge: 589 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 348 cm

Technische Daten

Motor: 305 kW/415 PS (nach ECE-R 120)
Nennleistung bei 1700 min⁻¹; kein Boost,
wassergekühlter Sechszylinder MAN mit
9,0 l Hubraum, Abgasstufe V mit DPF, DOC-
und SCR-Kat. sowie AdBlue; 625 l Diesel,
70 l AdBlue

Getriebe: Stufenloses VarioDrive-Getriebe
TA 300, 0,02 bis 60 km/h vorwärts, max.
33 km/h rückwärts, lastschaltbare Wende-
schaltung, 60 km/h bei 1450 Touren

Bremsen: nasse Mehrscheibenbremsen in der
Hinterachse, Allradzuschaltung; Druckluft-
anlage serienmäßig

Elektronik: 2 Batterien, 12 V, 180 Ah; Anlas-
ser 24 V, 7 kW, Lichtmaschine 14 V, 275 A

Hubwerk: Kat. III; EHR ohne Kraftmessbolzen,
manuelle Seitenstabilisatoren, Frontkraft-
heber/Frontzapfwelle optional

Hydraulik: Axialkolbenpumpe 165 l/min Serie,
Testausstattung 220 l/min (220 + 210 l/min
optional), 200 bar, max. 8 Steuergeräte mit
Zeit-/Mengensteuerung; 90 l Öl entnehmbar

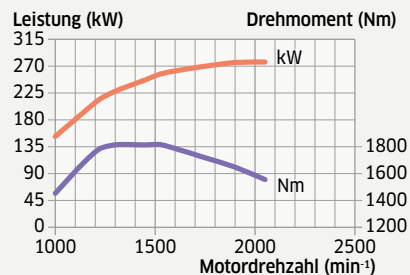
Zapfwelle: 540E/1000 oder 1000/1000E,
1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch
geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse (opt.
Verstellachse), Lamellen-Differenzialsperre,
permanenter Frontantrieb; Testbereifung
710/60 R 34 vorne, 900/60 R 42 hinten

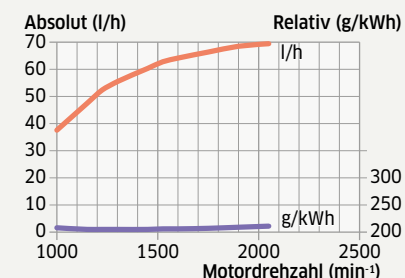
Pflege und Wartung: Motoröl 43 l (Wechsel
alle 1000 h); Getriebeöl 67 l und Hydrauliköl
122 l (alle 2000 h); Kühlsystem 70 l

Preis: Grund-Ausstattung „Power“ 341 362 €
(Preis o. MwSt.); Testausstattung „ProfiPlus“
(26 146 €) mit VarioGrip (15 605 €), Voll-LED
(7 000 €), RTK (5 594 €), Fronthubwerk
(4 903 €) etc. für 414 896 €.

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

Zapfwellenleistung
Max. (1700 min⁻¹) 276,9 kW
Bei Nenndrehzahl 276,9 kW

Diesel- + AdBlue-Verbrauch
Bei max. Leistung 211 + 23,7 g/kWh
Nenndrehzahl 211 + 23,7 g/kWh
Absolut Max./Nenn. 69,4/69,4 l/h

Drehmoment
Max. 1816 Nm (1350 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 16,8 %
Drehzahlabfall 21 %
Anfahrmoment 105 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korrt.)
Unten/Mitte/Oben 8622/10523/11304 daN
Hubweg u. Last 84,9 cm (22,8 bis 107,7 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öldruck, korrt.)
Unten/Mitte/Oben 3816/4433/5319 daN
Hubweg u. Last 60,7 cm (40,0 bis 100,7 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 198 bar
Maximale Menge 225,5 l/min
Leistung 66,6 kW (220,4 l/min, 181,4 bar)

Zugleistung
Max. 241,1 kW bei 1700 min⁻¹ 244 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 241,1 kW 244 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschl./offen 73,0/82,4 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,6 m/s²
Pedalkraft 35,7 daN

Wendekreis
Mit Frontantrieb 14,90 m

Testgewicht
Vorder-/Hinterachse 5690/7205 kg
Leergewicht 12795 kg
Zul. Achslast v/h 8500/11500 kg
Zul. Ges.-Gew. (60/50 km/h) 17000/18000 kg
Nutzlast (60/50 km/h) 4205/5205 kg
Leistungsgewicht 42 kg/kWh

Abmessungen
Radstand 315 cm
Spurweite vorne/hinten 205/207 cm
Bodenfreiheit 50,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	-	-	-
Sparzapfwelle 540E	100%	1274	205	57,5
Normzapfwelle 1000	100%	1604	210	68,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	1286	205	57,5
Motor im Abregelbereich	80%	max.	216	56,8
Hohe Leistung	80%	90%	209	55,3
Transportarbeiten	40%	90%	236	31,1
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	212	28,0
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	206	40,7

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 1,2
Kraftstoffverbrauch 1,2
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,7
Gute Leistungswerte, Niedrigdrehzahlkonzept,
niedriger Verbrauch, gute Zug- und Zapfwel-
lenleistung

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 1,0
Schaltbarkeit 1,0
Kupplung, Gas 1,2
Zapfwelle 1,5
Bei Stufenlos-Getrieben derzeit der Maßstab
in Sachen Motor-Getriebe-Abstimmung, opti-
onal 60 km/h (bei nur 1450 Touren), leider nur
zwei Zapfwelldrehzahlen

Fahrwerk
Lenkung 1,5
Allrad- und Differenzialsperre 1,1
Hand- und Fußbremse 1,5
Federung Vorderachse/Kabine 1,2
Gewicht und Nutzlast¹⁾ 2,9
Gute Lenkbarkeit, (Über-)durchschnittlicher
Wendekreis, sehr gute Vorderachs-/Kabinen-
federung, starke Bremsen, ordentliches Eigen-
gewicht; ¹⁾mit Ausnahmegenehmigung höhere
Nutzlast bei 40/50 km/h möglich

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 1,6
Bedienung 1,2
Leistung Hydraulik 1,3
Steuergeräte 1,3
Anschlüsse 1,0
Hubkraft und Hydraulikleistung (sehr) gut,
Bedienung ebenfalls, einfach programmier-
bare Steuerventile, sehr gute Anschlüsse

Kabine
Platzangebot und Komfort 1,8
Sicht 1,7
Heizung und Lüftung 2,0
Lautstärke 1,9
Elektrik 1,5
Verarbeitung 1,5
Wartung 1,5
Platz und Lautstärke gut, Verarbeitung und
Komfort auch, Ablagen geht noch besser,
Ergonomie für Handbremse usw. auch

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					n.v.

Preis **Niedrig** **Hoch**
304 000 bis 320 000 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung;
Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2020
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 400-PS-Klasse miteinander 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 942 Vario profi 10/2020	Claas Axion 960 profi 2/2020	John Deere 8400R profi 5/2017
Motor Maximalleistung (mit Boost)	305 kW/415 PS (kein Boost)	327 kW/445 PS (kein Boost)	318 kW/432 PS (331 kW/450 PS)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/9,0 l/ Stufe V	6/8,7 l/Stufe IV	6/9,0 l/Stufe IV
Zapfwellenleistung max./mit Boost	276,9 kW (1 700 min ⁻¹)/kein Boost	293,3 kW (1 800 min ⁻¹)/kein Boost	299,6/312,3 kW (1 800 min ⁻¹)
...bei Motor-Nenn Drehzahl	276,9 kW (1 700 min ⁻¹)/kein Boost	290,7 kW (2 000 min ⁻¹)/kein Boost	272,0/297,8 kW (2 100 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	MAN/DE1556	FPT/Cursor 9	DPS/PSS 9.0
Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	211 + 23,7 g/kWh	233 + 23,6 g/kWh	217 + 5,6 g/kWh
Spezifisch bei Nenn Drehzahl	211 + 23,7 g/kWh	226 + 25,8 g/kWh	223 + 5,6 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	69,4 l/h	81,2 l/h	80,5 l/h
Mittelwert Powermix	237 + 32,0 g/kWh	252 + 28,3 g/kWh	238 + 9,0 g/kWh
Drehmoment maximal (o./m. Boost)	1 816 Nm (1 350 min ⁻¹)	1 737 Nm (1 400 min ⁻¹)	1 717/1 720 Nm (1 500/1 600 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg (o./m. Boost)	16,8 %/kein Boost	25,2 %/kein Boost	39/27 %
...dabei Drehzahlabfall (o./m. Boost)	21 %/kein Boost	30,0 %/kein Boost	29/24 %
Diesel-/AdBlue-Tank	625/70 l	640/62 l	690/25 l
Getriebe Gangzahl gesamt	stufenlos	stufenlos	23/11
Lastschaltung	keine	keine	23
Gangschaltung	keine	keine	keine
Gruppenschaltung	keine	keine	keine
Wendeschtaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos	stufenlos	7
Hubwerk Regelungsart	EHR-Hydrostatdruck i. Getriebe	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	8 622/10 523/11 304 daN	8 650/9 697/10 490 daN	8 892/10 323/11 646 daN
Hubweg	84,9 cm	73,2 cm	80,2 cm
Hydraulik Betriebsdruck	198 bar	180 bar	204 bar
Maximale Fördermenge	225,5 l/min	207,6 l/min	223 l/min
Maximale hydraulische Leistung	66,6 kW	51,2 kW	61,6 kW
Entnehmbare Ölmenge	90 l	80 l	40 l (90 l auf Wunsch)
Zugleistung Maximal	241,1 kW	259,4 kW	275,1 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	244 g/kWh	264 g/kWh	234 g/kWh
Lautstärke Kabine zu	73,0 dB(A)	79,1 dB(A)	71,2 dB(A)
Bremsen Mittlere Verzögerung	4,6 m/s ²	4,8 m/s ²	5,0 m/s ²
...dabei Pedalkraft	35,7 daN	44 daN	47,1 daN
Wendekreis	14,90 m	16,50 m	12,80 m
Testgewicht	12 795 kg	15 010 kg	13 110 kg
...auf der Vorderachse	5 690 kg (44 %)	6 100 kg (41 %)	5 940 kg (45 %)
...auf der Hinterachse	7 205 kg (56 %)	8 910 kg (59 %)	7 170 kg (55 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	17 000 kg (18 t bei 50 km/h)	18 000 kg	18 000 kg
Nutzlast	4 205 kg (5 205 kg bei 50 km/h)	2 990 kg	4 890 kg
Leistungsgewicht	42 kg/kW	46 kg/kW	45 kg/kW
Listenpreis ohne MwSt. für Grundausstattung laut Hersteller	341 362 € (Stand 10/2020)	310 315 € (Stand 2/2020)	269 100 € (Stand 5/2017)