

Fendt 942 Vario:

Salto quantico

Con la serie 900 a Fendt ha messo a segno il cambio generazionale: un nuovo motore, un cambio diverso maggiore potenza – solo il concetto operativo è rimasto immutato. Il modello di punta sottoposto a test.

Il titolo "Fratello minore" nel Rapporto di guida (rivista profi, numero di 8/2019) era dovuto al fatto che il nuovo Vario della serie 900 non solo per il design, ma anche per la tecnologia ha molto in comune con il Vario della serie 1000. Infatti, anche per il Vario della serie 900 Fendt, utilizza un motore MAN da 6 cilindri, sebbene con una cilindrata da 9 litri anziché da 12,4. E, diversamente dal Vario della serie 1000, la ventola del radiatore è collocata, nella serie 900, in aspirazione dietro ai radiatori. Questo significa un minore costo costruttivo; inoltre la serie 900, diversamente dal suo fratello maggiore, è dotata di una presa di forza (anche nota come presa di potenza o PTO: Power take-off) frontale.

Il gruppo MAN è dotato di tecnologia a quattro valvole, un'iniezione CommonRail con 2500 bar nonché un turbocompressore a geometria variabile con aste incapsulate. Grazie al filtro antiparticolato Diesel (DPF), al catalizzatore di ossidazione diesel (DOC - Diesel Oxidation Catalyst) e al catalizzatore SCR (Selective Catalytic Reduction - Riduzione Selettiva Catalitica), ma senza ricircolo dei gas di scarico, il motore rispetta il livello dei gas di scarico V. Inoltre il trattore lavora con il noto concetto di bassa

velocità, cioè di basso numero di giri. Questo significa che nell'intervallo compreso tra 1.500 e 1.700 giri/min il motore produce sempre piena potenza.

Naturalmente abbiamo fatto misurare nuovamente nel Centro di test della DLG (Deutsche Landwirtschafts-Gesellschaft (Società Tedesca indipendente per l'Agricoltura) di Groß-Umstadt quanti dei 305 kW/415 CV (potenza nominale secondo la normativa ECE-R 120) dichiarati siano effettivamente generati. Ed effettivamente: Già a soli 1500 giri sull'albero della presa di forza sono presenti quasi 270 kW. Questo valore aumenta ancora "solo" a circa 277kW/377 CV con un numero di giri nominale di 1700 giri. Corrispondentemente, l'incremento della coppia risulta piuttosto modesto con un valore che non raggiunge nemmeno il 17%.

Nessuna sovrapotenza, nessun boost

Questa caratteristica, cioè l'assenza di sovrapotenza e boost, ci è già nota dai Vario della serie 1000, ed è costantemente abbinata al cambio a variazione continua: Il motore, ad esempio, può lavorare costantemente a 1500 giri, mentre il cambio com-

pensa le fluttuazioni di potenza richieste tramite variazioni della velocità. E oltre 1.800 Nm di coppia, scendendo fino a 1.200 giri, garantiscono la necessaria "stabilità" anche in caso di pesanti lavori con la presa di forza.

Il basso numero di giri offre un risultato da record in termini di consumo: Un consumo di soli 211g/kWh (+23,7 g/kWh di AdBlue) con la massima potenza della presa di forza è un dato da veri campioni della propria classe! Eravamo inoltre curiosi di conoscere i risultati delle misurazioni Powermix, vicine ai valori ottenuti nella pratica, eseguite sul banco di prova a rulli della DLG: Con un consumo totale di soli 237 g/kWh (+ 32 g/kWh di AdBlue) anche in questo caso il 942 Vario sale sul podio.

Infatti consuma il 15% in meno rispetto alla media di tutti i trattori finora testati e deve arrendersi solo di fronte al Vario 1050 (233 g/kWh). Anche il John Deere 8400R, con un consumo di 238 g/kWh e di soli 9 g/kWh di AdBlue si classifica ai primi posti in questa classe, ma deve accontentarsi del livello dei gas di scarico IV. Inoltre il John Deere dispone di un cam-

bio manuale che, in caso di lavori (pesanti) di trazione e con la presa di forza, costituisce un vantaggio, che però il 942 Vario può in pratica annullare con valori nettamente migliori in caso di "lavori misti". Infine, quando si prendono in considerazione i lavori di trasporto, il Fendt 942 Vario mostra il suo lato migliore: I valori eccezionalmente bassi di 383 g/kWh a 40 km/h sono strepitosi (anche se comunque vanno aggiunti i 45 g/kWh di AdBlue). In questo caso i consumi del John Deere 8400R si sono ad esempio attestati sui seguenti valori: 428 g/kWh (+ 14 g/kWh di AdBlue).

Tira di più del suo predecessore

Prendendo in considerazione la potenza di trazione del trattore di test che è equipaggiato con lo stesso cambio del Vario della serie 1000. Davanti al carro frenante della DLG il 942 Vario ha tirato al massimo con una potenza esattamente pari a 241,1 kW. Questo valore supera di 15 kW il dato ottenuto a suo tempo dal Fendt 939 (profi,

L'AMORE PER I DETTAGLI

Anche il Fendt della serie 900 presenta in molti punti dettagli pratici che sono piuttosto unici. Citiamo giusto qualche esempio.



Gli specchietti telescopici elettrici possono essere ritirati premendo semplicemente un tasto, quando la situazione si fa difficile.



Il sedile viene alimentato dall'impianto dell'aria compressa e non dispone più di un proprio compressore. Inoltre è presente un attacco per la pulizia tramite soffiaggio della cabina.



Il trattore è dotato in fabbrica di pannelli di avviso con lampeggiante integrato e di una terza luce di arresto in alto, sul tetto della cabina.



Il supporto del braccio 3° punto con ammortizzatori a pressione di gas facilita il lavoro.



I bracci inferiori si possono attaccare in alto con facilità ed esiste una scala permanente per la regolazione della lunghezza.

La coulisse in lamiera (freccia) come guida di scorrimento per il pesante braccio 3° punto semplifica l'inserimento del perno. È prevista l'introduzione a breve di un sistema di alleggerimento per il braccio 3° punto, come accessorio



BUONO A SAPERSI

- Come il Fendt della serie 1000, adesso anche il trattore della serie 900 ha un motore MAN e il nuovo cambio a variazione continua, senza cambio di marcia.
- Potenza e consumo si collocano, nonostante il livello dei gas di scarico V, nella top 3 di questa classe (con livello dei gas di scarico IV).
- Molti dettagli come ad esempio il dispositivo di retromarcia completamente integrato o il sollevatore posteriore a doppio effetto continuano ad essere un'argomentazione esclusiva di vendita.

FENDT 942 VARIO

IL CONSUMO DURANTE I LAVORI IN CAMPO

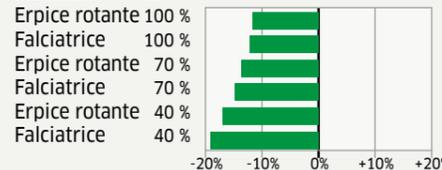
Lavori di traino: in media 244 g/kWh

Macchina: carico



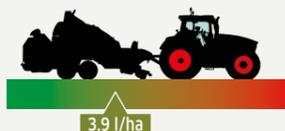
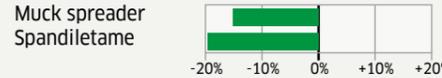
Lavori con presa di forza (PTO): in media 232 g/kWh

Macchina: carico



Lavori misti: in media 239 g/kWh

Macchina:

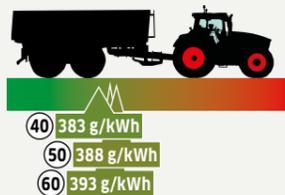
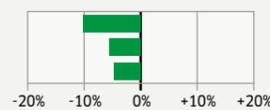


Powermix:

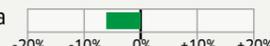


IL CONSUMO SU STRADA

In pianura:
a 40 km/h
a 50 km/h
a 60 km/h



In montagna:
Pendenza massima



Mix consumi attiv. trasporto AdBlue: 11,4 %

In tutte le attività su campo coltivato, prato e su strada il Fendt 942 Vario, con il livello dei gas di scarico V, consuma di meno della media dei trattori testati finora (con livelli dei gas di scarico inferiori). Addirittura, in caso di lavori leggeri, il trattore consuma fino al 20% in meno di diesel rispetto alla media del gruppo di test. E anche durante le attività di trasporto il trattore consuma fino al 10% in meno.



Il sei cilindri MAN, con una cilindrata di 9 l, offre un numero di giri nominale di soli 1.700 giri e un turbocompressore a geometria variabile con aste incapsulate.

numero di 8/2015). Tuttavia il dato è anche nettamente inferiore rispetto a quanto hanno tirato davanti al carro frenante il Claas Axion 960 (259,4 kW) o il John Deere 8400R (275,1 kW).

Ma che il grado di efficacia sia buono anche per i lavori di trazione lo dimostra il consumo diesel specifico: Con 244 g/kWh il 942 Vario si classifica nella top 3 di questa classe, sebbene anche in questo caso si debba tenere presente il consumo comparativamente elevato di AdBlue, pari a più di 30 g/kWh.

Peraltro il cambio si chiama TA300 (anziché TA400 come nella serie 1000), poiché nella serie 900 la dimensione dell'asse posteriore e il livello del numero di giri sono armonizzati. Allo stesso modo, anche con la serie

900 non si deve ora più cambiare marcia passando dal campo alla strada ed è presente il geniale design a quattro ruote, che conosciamo già a partire dalla serie 1000 (profi numero di 10/2017). Per quanto riguarda la presa di forza, continuano ad essere possibili anche per la serie 900 due numeri di giri: o 540E/1.000 o 1.000/1.000E.

Anche con la serie 900 Fendt è nuovamente riuscita a sintonizzare perfettamente il controllo del motore e quello del cambio. A prescindere che si tratti di campo o di strada, il comportamento alla guida è un'autentica meraviglia. Unicamente il passaggio tra il comando con pedale di marcia e il comando con leva di marcia è, secondo il nostro parere, inutilmente complicato.

Idraulica e sollevatore al top

Un serbatoio separato per l'olio idraulico/ per il cambio, con 90 litri di olio prelevabili e, a richiesta, due pompe a pistoni assiali con circuiti dell'olio e centraline separati, aventi una portata di 140 l/min (come opzione addirittura 170 l/min) sono solo alcuni esempi che mostrano come Fendt, anche in materia di sistema idraulico, costituisce un mondo a parte. Non ci meraviglieremo se Fendt installasse tra poco anche due circuiti "Power Beyond" separati (si tratta prese ad alta pressione dirette con scarichi liberi, dette anche attacchi Power Beyond)

La pompa a pistoni assiali trasporta, di serie, 165 l/min, e, opzionalmente, (per soli 900 euro in più) 220 l/min (come nel caso del trattore sottoposto a test) oppure si possono scegliere due pompe con una portata combinata di 430 l/min. Nell'equipaggiamento sottoposto a test, la DLG ha misurato sugli attacchi una portata di 225,5 l/min con più di 66 kW di potenza idraulica utilizzabile: un ottimo risultato!

Anche il sollevatore merita il voto "ottimo": Con una forza di sollevamento costante di oltre 8,6 t, per all'incirca 85 cm, il sollevatore non presta il fianco ad alcuna critica e lo stesso dicasi per gli stabilizzatori laterali, una tecnologia che ha quasi 50 anni di età, ma che continua a non avere paragoni. Ciò nonostante investiremmo volentieri, in questa classe, altri 1.350 Euro per la stabilizzazione idraulica, ancora più comoda. Ma anche in questo caso Fendt ha pronta una soluzione, che risolve la problematica con gli pneumatici della serie 900. Ugualmente, l'azienda di Marktoberdorf continua ad essere l'unica ad avere in pro-

gramma il sollevatore posteriore a doppio effetto.

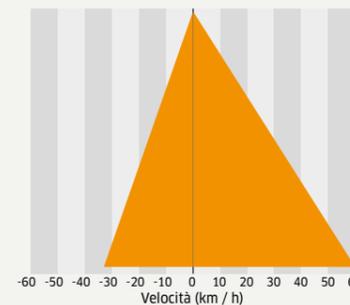
Rimangono due note stonate: Una è dovuta al fatto che Fendt rinuncia, anche nella serie 900, alle celle di carico a perno per la regolazione della resistenza alla trazione e utilizza la pressione dell'olio per il cambio con tutti i dati GPS come variabile di regolazione. Questo significa che la versione semplice "Power", senza GPS non dispone di regolazione della resistenza alla trazione. L'altra nota stonata è dovuta al fatto che l'azienda di Marktoberdorf non riesce a semplificare la manipolazione del pesantissimo braccio 3° punto idraulico, in modo da potere smontare il gancio di traino quando il braccio 3° punto è montato. Perlomeno per il braccio 3° punto dovrebbe essere pre-

FENDT 942 VARIO

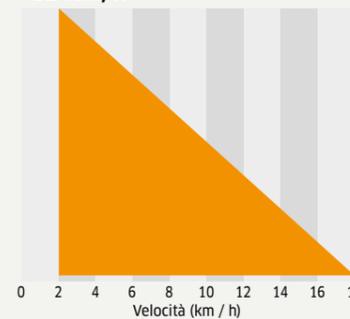
Il cambio ha una sola marcia da 0,02 a 60 km/h! Oltre a questo dispone di Tempomat, inversore Power-Shuttle sinistra/destra e un freno di stazionamento automatico!



A variazione continua avanti/indietro



A variazione continua da 4 a 12 km/h



La cabina è uguale a quella del 1000 Vario, ma ha una sospensione elastica a tre punti.

sto messa a punto una soluzione: rimaniamo in fervente attesa!

La nota cabina e...

Per quanto riguarda la cabina ci dobbiamo concentrare solo sull'accesso. Come per la serie 1000 si tratta di una vera e propria "scala esterna" con gradini aventi una larghezza di 45 cm. Una volta salito al suo posto il conducente del trattore Fendt si sente immediatamente a casa, poiché sia gli interni che i comandi sono cambiati di poco. Il nuovo comando Fendt One per il momento fa il suo ingresso solo nelle serie 300 e 700. Tuttavia anche nella serie 900 sono presenti molti nuovi dettagli, come il pacchetto di Infotainment con la radio digitale, quattro altoparlanti, subwoofer e otto micro, con i quali ci si può divertire (ma che a listino costano purtroppo la bellezza di 2.770 Euro). Parimenti si trovano dispositivi di utilità pratica, come il "TI Headland" (la gestione intelligente della capezzagna, in inglese headland), che consente di voltare in modo completamente automatico una volta arrivati alla capezzagna, se ci si è impraticati e le superfici non hanno solo stoloni. Tuttavia, per l'inversione a U direttamente nel successivo filare del campo sono necessari oltre 20 m di capezzagna.

... massimo comfort di guida

Anche in materia di comfort di guida possiamo assegnare al trattore della serie 900 il massimo dei voti. Diversamente dai trattori della serie 1000 la cabina continua, esattamente come prima, a poggiare su tre anziché su quattro punti di sospensione elastica, ma offre anche la sospensione "comfort" pneumatica (1.747 Euro). Rimaniamo invece piuttosto critici sulla rumorosità dello sterzo del nostro trattore di test. E anche i 73 dB(A) misurati dalla DLG sotto carico non sono certo un record in materia di isolamento acustico. Ciò nonostante la sensazione di "scivolare sulla neve" che si prova, procedendo a 60 km/h, con un regime inferiore ai 1500 giri, è davvero incredibile.



Cruscotto anziché display Arthur Holm e leva del freno manuale molto in avanti (ma che, grazie al sistema automatico opzionale, non viene quasi mai utilizzata).



Anche i comandi sono noti (da tempo) e sperimentati. Il nuovo concetto operativo Fendt One fa la sua comparsa con la serie 300 e 700.

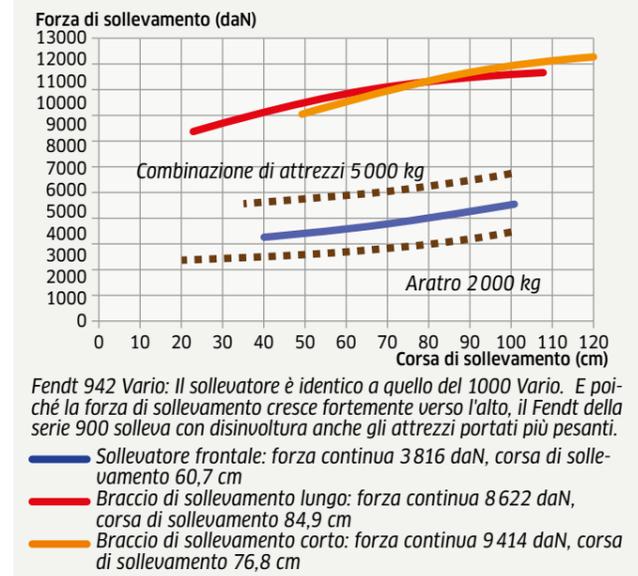
Piuttosto, quel che è veramente da record è l'illuminazione, passata a LED, con la regolazione della profondità delle luci per le luci anabbaglianti e un flusso luminoso pieno di 66.000 lumen. Grazie alle buone opzioni di regolazione e agli svariati vetri diffusori dei fari si può ben dire che la notte si converte in giorno, ma si deve anche mettere in conto un investimento di circa 7.000 euro per l'equipaggiamento completo.

Per rimanere in tema notturno: Una terza luce di arresto, in alto sul tetto (che si accende anche in caso di rallentamento azionato dalla leva di marcia) oppure un lampeggiante sui pannelli di avviso sono altri punti di forza, come gli specchietti retrovisori telescopici, per l'importo extra di 620 euro, che possono essere ritirati simultaneamente toccando un tasto.

Quasi 13 t di peso a vuoto

Con 12.795 kg nell'equipaggiamento sottoposto a test, il 942 non può certo dirsi un

FORZA DI SOLLEVAMENTO E FORZA DI SOLLEVAMENTO RICHIESTA



Il sollevatore e l'impianto idraulico soddisfano qualsiasi esigenza in termini di potenza e azionamento.

peso leggero. A tal riguardo ha aggiunto quasi 2 t rispetto al "vecchio" trattore della serie 900, ma rimane ancora 1 t al disotto del 1000 Vario. Con 17 t di peso totale ammesso (a 60 km/h) rimangono così giusto 4,2 t di carico utile. È quindi buona cosa che siano possibili autorizzazioni speciali per 19 t (a 50 km/h) e 20 t (a 40 km/h). Uno dei motivi per la maggiorazione di peso è rappresentato dalla possibilità, grazie all'interasse di 3,15 m (in precedenza di 3,05 m), di montare ruote posteriori alte 2,20 m. Non esistono limitazioni nemmeno riguardo a cerchi gemelli posteriori, larghi fino a 75 cm (60 cm anteriormente). E naturalmente anche per il nuovo trattore della serie 900 è previsto un peso delle ruote fino ad 1 t per lato e l'impianto di regolazione della pressione degli pneumatici VarioGrip. Il compressore a due cilindri con 720 cm³ è raffreddato ad acqua e l'impianto lavora

adesso con 12,5 bar, per potere rinunciare ai serbatoi dell'aria nei passaruota. Peccato che, a listino, questo costi la bellezza di 15.600 Euro, un vero boccone amaro da inghiottire!

Cambio dell'olio soltanto ogni 1000 ore

In materia di manutenzione si devono elogiare le cartucce sostituibili del filtro dell'olio, nonché l'intervallo di sostituzione dell'olio motore, pari a 1000 ore. Bisogna però dire che il serbatoio dell'olio del sei cilindri ospita comunque 43 litri di olio. Peccato che il sistema elettronico indichi il grado di sporchezza del filtro dell'aria, ma non rilevi automaticamente il livello dell'olio. La parola chiave è filtro dell'aria: Questo aspira sotto il cofano ancora solo dall'alto, affinché la sporcizia proveniente dalla ventola a inversione non venga a trovarsi nella zona di aspirazione.

La codifica della chiave di accensione è un optional già disponibile da lungo tempo. Adesso il trattore viene anche dotato di un meccanismo di chiusura individuale, unico per porte, serbatoio, cofano e blocchetto di accensione. Speriamo solo che questa era non duri decenni e che si passi presto ad un accesso interamente senza chiave.

1.000 Euro per ogni CV

È il momento di parlare di prezzi: Nella versione "Power" più semplice il 942 Vario è disponibile a partire da 341.000 Euro tondi

(tutti i prezzi IVA esclusa). Nella versione "ProfiPLUS" con una grossa impugnatura multifunzione, un grande terminale nonché pacchetti base per il controllo della macchina, la guida parallela e la telemetria si sale già a 362.500 Euro.

Si possono poi aggiungere altri optional come ad es. il sollevatore frontale (4.900 Euro), tre valvole di comando aggiuntive (6.200 Euro), nonché il VarioGuide RTK (Real Time Kinematic - Cinematica in tempo reale) con antenna NovaTel per 5.600 Euro e gli pneumatici con tecnologia IF (Improved Flexion - Flessione migliorata) per 5.000 Euro tondi. Alla fin fine, per il 942 Vario con la dotazione sottoposta a test si devono pagare 414.900 Euro, cioè 1000 Euro per ogni CV!

Conclusioni

Con la sesta generazione della serie 900, Fendt ha compiuto un vero e proprio salto quantico, una rivoluzione, in materia di motore e cambio. Si aggiungono poi i numerosi dettagli che rendono divertente il lavoro quotidiano con il Dieselross (il cavallo a gasolio, nome tradizionale dei trattori Fendt). Purtroppo il prezzo non può dirsi divertente: Quasi 415.000 Euro nell'equipaggiamento sottoposto a test non sono certo un affare e 65.000 euro in più, rispetto al Vario 939 sottoposto a test cinque anni fa, sono una bella cifra. Anche quello del prezzo è stato un salto quantico!

Hubert Wilmer

ALTRI DETTAGLI DERIVANTI DAL NOSTRO IMPIEGO NELLA PRATICA

Non un semplice riassunto della valutazione complessiva, bensì un'elencazione di dettagli pratici positivi e negativi.

POSITIVI

- +
- +
- +
- +
- +



Il tergilicristallo consente la vista anche di lato.



Cassetta degli attrezzi de luxe, manca solo la cassa per i ganci a sfera ecc.



Accesso più largo e più basso con maniglie al posto giusto.

NEGATIVI

-
-
-



Di serie c'è solo un vano refrigerato per bottiglie in orizzontale.



La visualizzazione degli strumenti ISOBUS era sfocata.



Adesso la chiave codificata ha anche un ingegno individuale.

GIUDIZI DEGLI UTENTI

Fendt 942 Vario

Meno benzina, più AdBlue

L'azienda di contoterzisti Agrarservice MV a sud di Teterow nel Land Meclemburgo-Pomerania Anteriore utilizza da febbraio 2020 due Fendt 942 Vario e un 936 Vario della nuova generazione. I trattori hanno da allora operato con più di 1.000 ore di esercizio, prevalentemente per lo spargimento del letame con erpice a dischi e spandilicame, ma anche per la semina del mais con una Amazone EDX da 9 m, un erpice a dischi corti Joker Horsch da 10 m, nonché davanti ad una stabilizzatrice a fresa nel



Tobias Nedel:
"L'affidabilità e la potenza sono al top!"

settore delle costruzioni stradali.

"Con i precedenti mezzi avevamo dei problemi, mentre siamo entusiasti dell'affidabilità dei motori MAN e del cambio Vario! Tobias Nedel ricapitola la sua esperienza con la macchina: "Il nostro 1050 Vario, che ha accumulato oltre 4.500 ore di esercizio, continua a funzionare senza dare alcun problema", E, riferendosi al consumo di carburante: "I nuovi trattori della serie 900 consumano molto AdBlue, però il consumo di Diesel è addirittura inferiore a prima. Solo quando marcia su strada si nota l'elevato peso a vuoto."

Gli unici danni verificatisi finora sui nuovi trattori hanno riguardato una ventola del radiatore, che si è sistemata da sola. Oltre a questo un asse anteriore ha avuto problemi di tenuta, presumibilmente per un errore di montaggio. E i conducenti criticano lo sciorinamento degli pneumatici di Trelleborg montati sulla serie 750. "Il ronzio sordo in cabina è davvero fastidioso e il Sistema di Infotainment si blocca continuamente," conclude il contoterzista.

Conducenti Sascha Schulz e Jan Gerdau:

"Si deve aggiungere AdBlue tutti i giorni!"



Viaggiare, viaggiare, viaggiare!

Il contoterzista Ernst-Ulrich Wiegels di Wulfsen, cap 21445, un comune a sud di Amburgo, ha acquistato nel febbraio del 2020 tre 942 Vario. Da allora i trattori sono stati in funzione per circa 1.500 ore, operando nello spargimento del letame con spandilicame Samson (PG II da 27 e 31 m³) e nel trasporto di trinciato (con un carro Krone TX 560). Il conducente Sascha Schulz è entusiasta del comfort di guida e dell'affidabilità: "A parte il fatto di dover lavorare su turni, non c'è stato alcun problema!"

FENDT 942 VARIO



Larghezza: 299 cm; Lunghezza: 589 cm (con sollevatore frontale); Altezza: 348 cm

Dati tecnici

Motore: 305 kW/415 CV (in base a ECE-R 120) Potenza nominale a 1.700 giri/min; nessun Boost, Sei cilindri raffreddato ad acqua MAN con 9,0 l di cilindrata, livello dei gas di scarico V con DPF (Filtro antiparticolato diesel), catalizzatore DOC (di ossidazione diesel) e SCR (a riduzione selettiva) e AdBlue; 625 l Diesel, 70 l AdBlue

Cambio: Cambio VarioDrive a variazione continua TA 300, da 0,02 a 60 km/h marcia avanti, max. 33 km/h retromarcia, inversore Power-Shuttle, 60 km/h a 1450 giri min

Freni: Freni a dischi multipli in bagno d'olio nell'asse posteriore, innesto trazione integrale; impianto aria compressa di serie

Impianto elettronico: 2 Batterie, 12 V, 180 Ah; Starter 24 V, 7 kW, Alternatore 14 V, 275 A

Sollevatore: Cat. III; EHR (Elektronische Hubwerkregelung: sollevatore a regolazione elettronica) senza celle di carico a perno, stabilizzatori laterali manuali, sollevatore frontale/presa di forza frontale opzionali

Impianto idraulico: Pompa a pistoni assiali 165 l/min di serie, equipaggiamento sottoposto a test 220 l/min (220 + 210 l/min opzionali), 200 bar, max. 8 centraline con controllo temporale e delle quantità; 90 l olio prelevabile

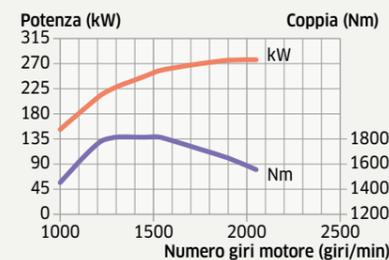
Presa di forza (anche nota come presa di potenza o PTO: Power take-off): 540E/1.000 o 1.000/1.000E, 1 3/8 pollici, 6 o 21 chiavette, a commutazione elettroidraulica

Assi e telaio: Asse flangiato (opz. asse regolabile), differenziale autobloccante a lamelle, trazione anteriore permanente; pneumatici sottoposti a test 710/60 R 34 davanti, 900/60 R 42 dietro

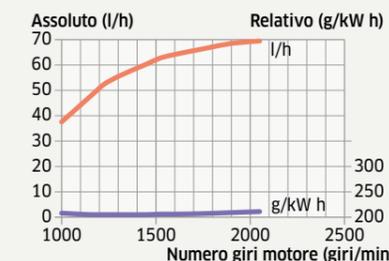
Cura e manutenzione: Olio motore 43 l (sostituzione ogni 1000 h); olio per ingranaggi 67 l e olio idraulico 122 l (ogni 2000 h); sistema di raffreddamento 70 l

Prezzi: Equipaggiamento di base "Power" 341.362 € (prezzi IVA esclusa.); equipaggiamento sottoposto a test "ProfiPlus" (26.146 €) con VarioGrip (15.605 €), LED integrali (7.000 €), RTK - Real Time Kinematic (5594

Potenza e coppia



Consumo di carburante



Valori misurati Centro di test

Potenza della presa di forza
Max. (1.700 giri/min) 276,9 kW
Al numero di giri nominale 276,9 kW

Consumo Diesel + AdBlue
Alla potenza max. 211 + 23,7 g/kWh
Numero di giri nominale 211 + 23,7 g/kWh
Consumo assoluto Max./Nomin. 69,4/69,4 l/h

Coppia
Max. 1816 Nm (1.350 giri/min)
Incremento della coppia 16,8 %
Calo del numero di giri 21 %
Coppia di spunto 105 %

Cambio
Numero di marce da 4 a 12 km/h a variazione continua

Forza di sollevamento posteriore (90 % max. pressione dell'olio, corret.)
Sotto/Al centro/Sopra 8.622/10.523/11.304 daN
Corsa di sollevamento sotto carico 84,9 cm (da 22,8 a 107,7 cm)

Forza di sollevamento frontale (90 % max. pressione dell'olio, corret.)
Sotto/Al centro/Sopra 3.816/4.433/5.319 daN
Corsa di sollevamento sotto carico 60,7 cm (da 40,0 a 100,7 cm)

Potenza idraulica
Pressione di esercizio 198 bar
Quantità massima 225,5 l/min
Potenza 66,6 kW (220,4 l/min, 181,4 bar)

Potenza di trazione
Max. 241,1 kW a 1.700 giri/min 244 g/kWh
Al numero di giri nominale 241,1 kW 244 g/kWh

Intensità sonora
(sotto carico, all'orecchio del conducente)
Cabina chiusa/aperta 73,0/82,4 dB(A)

Frenata
Decelerazione massima media 4,6 m/s²
Forza esercitata sul pedale 35,7 daN

Diametro di sterzata
Con trazione anteriore 14,90 m

Peso di prova
Asse anteriore/posteriore 5.690/7.205 kg
Peso a vuoto 12.795 kg
Carico Assiale ammesso ant/post 8500/11500 kg
Peso totale ammesso (60/50 km/h) 17.000/18.000 kg
Carico utile (60/50 km/h) 4.205/5.205 kg
Rapporto potenza/peso 42 kg/kW

Dimensioni
Interasse 315 cm
Carreggiata anteriore/posteriore 205/207 cm
Altezza libera dal suolo 50,0 cm

Consumo di carburante nel diagramma caratteristico

Ambiti lavorativi	Po-tenza	Num. di giri	g/kWh	l/h
Presa di forza normale 540	100 %	-	-	-
Presa di forza mod. economy 540E	100 %	1274	205	57,5
Presa di forza normale 1000	100 %	1604	210	68,7
Presa di forza mod. economy 1000E	100 %	1286	205	57,5
Motore al regime massimo consentito	80 %	max.	216	56,8
Potenza elevata	80 %	90 %	209	55,3
Lavori di trasporto	40 %	90 %	236	31,1
Potenza minore, ½ num. di giri	40 %	60 %	212	28,0
Potenza elevata, ½ num. di giri	60 %	60 %	206	40,7

Giudizi del test

Motore
Caratteristiche di potenza 1,2
Consumo del carburante 1,2
Potenza di trazione/Potenza della presa di forza 1,7
Buoni valori di potenza, concetto di bassa velocità, consumi ridotti, buona potenza di trazione e della presa di forza

Cambio
Cambio marcia/Funzioni 1,0
Scorrevolezza del cambio 1,0
Frizione, acceleratore 1,2
Presa di forza 1,5

Nell'ambito dei cambi a variazione continua attualmente sono il modello di riferimento in materia di sintonia motore-cambio, come opzione 60 km/h (a soli 1.450 giri/min), peccato per i numeri di giri della presa di forza, limitati a due

Telaio
Sterzo 1,5
Differenziale centrale (4WD lock) e differenziale autobloccante 1,1
Freno manuale e a pedale 1,5
Sospensioni asse anteriore/cabina 1,2
Peso e carico utile¹⁾ 2,9

Buona sterzabilità, diametro di sterzata nella media (o leggermente sopra), ottime sospensioni sull'asse anteriore/cabina, freni robusti, peso proprio regolare; ¹⁾con autorizzazione speciale possibile un carico utile maggiore a 40/50 km/h

Sollevatore/Impianto idraulico
Forza di sollevamento e corsa di sollevamento 1,6
Comando 1,2
Potenza impianto idraulico 1,3
Centraline 1,3
Attacchi 1,0

Forza di sollevamento e potenza idraulica (molto) buone, anche il comando, valvole di comando programmabili con facilità, ottimi attacchi

Cabina
Disponibilità di spazio e comfort 1,8
Visibilità 1,7
Riscaldamento e ventilazione 2,0
Intensità sonora percepita 1,9
Impianto elettrico 1,5
Lavorazione 1,5
Manutenzione 1,5

Spazio e intensità sonora percepita buoni, lavorazione e comfort anche, i vani/scomparti di appoggio possono essere migliorati, anche l'ergonomia per il freno manuale

Profilo di idoneità

Esigenze di base	Esigenze medie	Esigenze elevate	Lavori sui campi coltivati	Lavori di fienagione	Lavori di trasporto	Lavori con caricamento frontale