

profi

MAGAZIN FÜR PROFESSIONELLE AGRARTECHNIK

SONDERDRUCK

aus 7/2016

Claas Xerion 4000:

Über den Dingen

Zur Agritechnica 2013 hat Claas den neuen Xerion vorgestellt (profi 11/2013). Jetzt hat sich der Riese aus Harsewinkel mit seinen 308 kW/419 PS Nennleistung (nach ECE-R 120) dem Schleppertest gestellt – und schwebt hier und da über den Dingen...



CLAAS Vertriebsgesellschaft mbH

Münsterstr. 33
33428 Harsewinkel
Tel.: 05247 12 - 0
claas.com

CLAAS





Claas Xerion 4000:

Über den Dingen

Zur Agritechnica 2013 hat Claas den neuen Xerion vorgestellt (profi 11/2013). Jetzt hat sich der Riese aus Harsewinkel mit seinen 308 kW/419 PS Nennleistung (nach ECE-R 120) dem Schleppertest gestellt – und schwebt hier und da über den Dingen...

Hubert Wilmer

Nur zum Pflügen? – Viel zu schade!“, hatten wir seinerzeit über den Test des Xerion 3300 (profi 9/2005) geschrieben. Und daran hat sich auch beim neuen Xerion 4000 nichts geändert. Der Thron des Riesen mit seinen vier gleich großen (und jetzt bis zu 2,15 m hohen!) Rädern muss allerdings über einen senkrechten, 7-stufigen Aufstieg erklommen werden. Das erfordert vielleicht noch kein Sauerstoffgerät, aber schwindelfrei sollte man schon sein, auch wenn Claas die Haltegriffe inzwischen noch mal verbessert hat. Belohnt wird der Aufwand zudem mit dem Gefühl, dann „über den Dingen“ zu sitzen.

Aber für echte Xerion-Fans kann die gigantische Motorhaube allein den fehlenden Auspuff vorne offensichtlich nicht ersetzen (es soll schon Ersatzteilbestellungen vom Vorgänger gegeben haben :-). Spannender wird es aber unter der Haube: OM470LA heißt das „Stern“-Kraftwerk von Mercedes-Benz, das mit 10,6 l Hubraum immerhin 435 PS Maximalleistung erzeugen soll! Das Brennmaterial dazu stammt aus einem „nur“ 740 l großen Dieseltank, der aber mit einem Zusatztank auf 930 l erweitert werden kann – okay. Hinzu kommen noch 120 l AdBlue für den elektronisch geregelten SCR-Kat. Schließlich erfüllt der Xerion

die Abgasstufe IV (Tier 4 final) ganz ohne Partikelfilter und ohne Diesel-Oxidations-Katalysator.

Bei gewaltigen 1900 Nm blieb der Zeiger auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG-Testzentrums stehen – neuer Rekord im profi-Schleppertest!! Das gilt auch für die Zapfwellenleistung: 265,5 kW bei Nenndrehzahl und 287,7 kW Maximalleistung (bei 1500 min⁻¹) sind noch mehr als der Axion 950 zu bieten hat (profi 8/2013). Gepaart mit gut 42 % Drehmomentanstieg (bei nur 26 % Drehzahlabfall) und 139 % Anfahrmoment steht hier also einer sehr guten Note nix mehr im Wege – über den Dingen eben.



Auch beim Dieselverbrauch macht der Mercedes

mit 235 g/kWh bei Nenn-drehzahl und nur 220 g/kWh bei Maximalleistung eine sehr gute Figur. Auch wenn hier noch 13,5 bzw. 8,7 g/kWh AdBlue dazukommen, steht dem wirtschaftlichen Einsatz z. B. vor einem Hacker nichts im Wege.

Stichwort Hacker: Auch wenn es 400 Pferde nicht schaffen, den kalten Xerion auf Endgeschwindigkeit zu bringen – die Fahrt zum Einsatzort bewältigt der Riese nicht komfortabel, aber sparsam: 538 g/kWh bei 40 km/h und sogar nur 536 g/kWh bei 50 km/h sind 8,3 bzw. 7,1 % weniger als der Durchschnitt im DLG-Transporttest – sehr gut!

Wer den Xerion dagegen auf dem Acker einsetzen möchte, interessiert sich sicher mehr für die Zugleistung: Mit maximal 247 kW (bei einem Verbrauch von 255 g/kWh) stellt der Xerion den nächsten profi-Rekord auf – sehr gut! Ein Powermix-Wert von 265 g/kWh (plus 10,9 g/kWh AdBlue) ist zwar kein Rekord, aber trotzdem noch 9 % sparsamer als der Durchschnitt aller bisher getesteten Traktoren. Das geht für ein Universaltalent von diesem Kaliber vollkommen in Ordnung. Und sollten Sie Zweifel am Begriff „Universaltalent“ haben, empfehlen wir einen Beitrag im nächsten Monat, der alleine die Möglichkeiten bei der Gülleausbringung zeigt.

Womit wir schon bei den verschiedenen Varianten des Xerion als Trac

(mit fester Kabine mittig), als Trac VC (mit drehbarer Kabine) oder als SaddleTrac (mit fester Kabine vorne) wären. Dementsprechend gibt es nämlich auch zwei Getriebe-Varianten des stufenlosen ZF Eccom: zum einen das 4.5 mit Längsdifferenzial und Nebenantrieb (z. B. für eine Leistungshydraulik). Zum anderen das (700 kg leichtere und 6745 Euro günstigere) Eccom 5.0.

Ansonsten gibt es in Sachen Getriebe wenig zu vermelden. So kann man beim Xerion z. B. per Kippschalter nur zwischen zwei Geschwindigkeitsbereichen (statt drei wie



Unter der mächtigen Motorhaube sitzt der Mercedes mit 10,6 l Hubraum. Leistung und Verbrauch waren top – und schon das Fronthubwerk stemmt 7,7 Tonnen!

bei den Standardschleppern) wechseln. Und es gibt links keinen Hebel für die Wendeschaltung. Außerdem störte uns, dass der gespeicherte Tempomat beim Betätigen des Fahrhebels immer sofort überschrieben wird. Aber egal, ob die Motor-Getriebe-Steuerung oder der Cmotion-Fahrhebel – hier hat Claas auch beim Xerion ganze Arbeit geleistet.

Ganze Arbeit kann auch die Zapfwelle leisten: Es gibt sie zwar nur im Heck und auch nur eine Übersetzung mit 1000 U/min (bei 1730 Motor-Touren). Aber Claas liefert wahlweise einen Stummel mit sage und schreibe 2¼ Zoll (58 mm!), der auch dauerhaft die komplette Motorleistung verträgt.

Bei den möglichen Hydraulikausstattungen erkennt man die Vielseitigkeit des Xerion ebenfalls: Serie ist die Axialkolbenpumpe mit 195 l/min. Schon damit hat die DLG eine verfügbare hydraulische Leistung von 51,8 kW gemessen. Wahlweise gibt es dann einen zweiten Kreislauf mit 80 l/min sowie bis zu sechs dw-Ventile hinten und zwei vorne dazu. Und wem das nicht reicht, der kann (zusätzlich!) die Leistungshydraulik mit 250 l/min und 90 kW ordern. Leider nicht in der Preisliste findet man Entlastungshebel für die (etwas weit vorne sitzenden) Ölanschlüsse. Gefallen hat uns wiederum die Proportionalfunktion der Ventile auch bei aktiver Zeitsteuerung.

In einer eigenen Liga spielen die Hubwerke: 7,7 t durchgehende Hubkraft auf dem DLG-Prüfstand sind erst mal nichts Besonderes. Bis man sieht, dass es sich um das Fronthubwerk handelt! Noch größeres Besteck kommt im Heck zum Einsatz: Hubarme aus 55 mm starken Platten oder

Claas Xerion 4000

Der Verbrauch bei Feldarbeiten



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50	
Zugarbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue 11,3 g/kWh			
		259 g/kWh und 10,53 l/ha					und 0,34 l/ha			
1 Schwer (100 % Last)	Pflug									
	Grubber									
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug									
	Grubber									
Zapfwellenarbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue 10,5 g/kWh			
		264 g/kWh und 3,97 l/ha					und 0,12 l/ha			
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
Gemischte Arbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue 11,5 g/kWh			
		278 g/kWh und 4,13 l/ha					und 0,12 l/ha			
6	Miststreuer									
7	Presse									
Powermix 265 g/kWh							10,9 g/kWh			

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 Powermix-Kandidaten. Der Mittelwert für den Powermix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten derzeit bei 291 g/kWh. Der Claas Xerion 4000 liegt beim Powermix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert liegt bei Diesel um 9,0 % unter dem Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten.

Der Verbrauch auf der Straße



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	100	
In der Ebene (40 %)							AdBlue-Verbrauch			
Bei 40 km/h										
Bei 50 km/h										
Bei 60 km/h										
Am Berg (50 %)										
Maximale Steigung unter Last										
Im Leerlauf (10 %)										
Im Standgas										
Transportmix Gesamtverbrauch										
Bei 40 km/h		538 g/kWh					19 g/kWh			
Bei 50 km/h		536 g/kWh					19 g/kWh			
Bei 60 km/h										

Der Transporttest der DLG wird zurzeit auf der Straße durchgeführt. Der Testkandidat geht mit einem (passend zur gemessenen Zapfwellenleistung ballastierten) Anhänger auf einen Rundkurs, die Messungen werden jeweils dreimal wiederholt. Das Gesamtergebnis errechnet sich aus den gewichteten Einzelergebnissen von 50 % Bergfahrt, 40% Fahrt in der Ebene und 10 % Leerlauf. Die gelbe Grundlinie in der Grafik markiert den jeweiligen Mittelwert aller bislang im Straßentransport getesteten Traktoren. Die Länge der Balken zeigt, um wie viel der Testkandidat prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) abscheidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 587 g/kWh mit 40 km/h und bei 577 g/kWh mit 50 km/h. Der Claas Xerion 4000 erzielte in der Ebene und am Berg Verbrauchswerte deutlich unter dem Mittelwert. Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um 8,3 % und bei 50 km/h um 7,1 % unter dem Durchschnitt.

ein zentnerschwerer, hydraulischer Kat. IV-Oberlenker passen zu der Hubkraft von fast 9,2 t in der untersten und fast 12,2 t in der obersten Position – der nächste Rekord! Bleibt an Kritik der etwas spartanische Lage-regler (ohne Skala oder Raster) und das Spiel in den Hubstangen beim Drehen des Aufsattelpfluges. Außerdem gibt Claas das Fronthubwerk nicht für ein Schiebeschild frei. Das macht zwar mit gedrehter Kabine und Schild im Heck mehr Spaß, für vollen Schub muss man dann aber die Räder drehen...

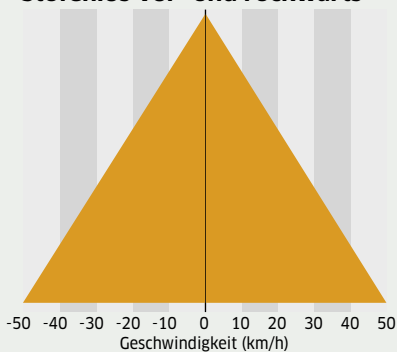
Stichwort Kabine: Wenn man einmal oben ist, kann man neben der Aussicht (selbst mit einem Kopiloten auf dem bequemen Beifahrersitz) auch die Ruhe von nur 71 dB(A) unter voller Last genießen. Der

Ganggeschwindigkeiten

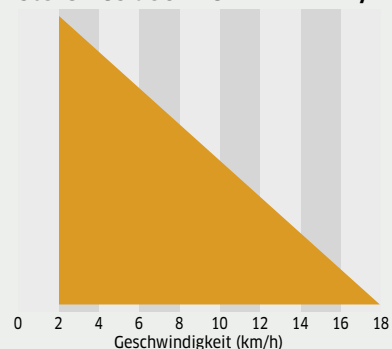
Das ZF Ecom 4.5 fährt 50 km/h in beide Richtungen, wenn man die Kabine gedreht hat. Es gibt aber links keinen Hebel für die Wendeschaltung.



Stufenlos vor- und rückwärts



Stufenlos auch von 4 – 12 km/h



Die Kabine ist kurz, beim Blick nach hinten stört die Lenksäule, und es fehlte ein drehbarer Sitz. 71 dB(A) sind allerdings super, und auch der Komfort für Fahrer und Beifahrer kommt nicht zu kurz.

Fahrkomfort auf der Straße ist aber wegen des schlechteren Geradeauslaufs und des Aufschaukelns der (semi-aktiv gefederten) Kabine nicht mit einem gefederten Standard-schlepper zu vergleichen. Und die Lenksäule zwischen den Beinen stört einige Fahrer beim Blick nach hinten genauso wie uns der (auf Wunsch aber lieferbare) seitlich drehbarer Sitz beim Ackern fehlte. Dafür gibt es jetzt aber hängende Pedale, und die A-Holme sind noch schmaler geworden.

Einzigartig ist die Bedienung mit dem Cebis-Terminal und dem „Hotkey“-Zugriff. Wer hiermit einmal vertraut ist, vermisst nicht mal mehr einen Touchscreen. Der würde aber gerade Anfängern das Leben sicher erleichtern. Apropos Anfänger: Super ist auch die Freischaltung der zahlreichen Menüebenen in drei Stufen: Anfänger, Normal und Experte! Auch der Speicher für die Geräteeinstellungen und das Vorgewende-Management sind Claas-like. Leider fehlen im Speicher die bereits erwähnten „Hotkey“-Programmierungen.

Ein paar Sätze mehr gibt es zum Fahrwerk des Xerion 4000. Vier Pneu der Größe 710/85 R 38 (2,15 m hoch) bringen es bei 2,30 m Spur auf gerade 298 cm Außenbreite. Und damit haben wir dank der Allradlenkung einen Wendekreis von 16,5 m gemessen. Das ist für dieses Format vollkommen okay.

Und von welchem Format wir sprechen, offenbart die Waage: 16,3 t Leergewicht sind schon mal eine Ansage – bei nur 18 t zulässigem Gesamtgewicht bedeuten sie aber auch winzige 1,7 t Nutzlast. Wem das nicht



Der Cmotion-Hebel hat sich bewährt, die Cebis-Bedienung mit Hotkeys braucht Übung, geht dann aber super. GPS und ISO-Bus brauchen ein separates Terminal wie hier das S 10.

reicht, dem bietet Claas aber die Möglichkeit, den Xerion mit einer zusätzlichen „Hilfs“-Achse und dann 24,5 t Gesamtgewicht (bzw. 8,2 t Nutzlast) auszustatten.

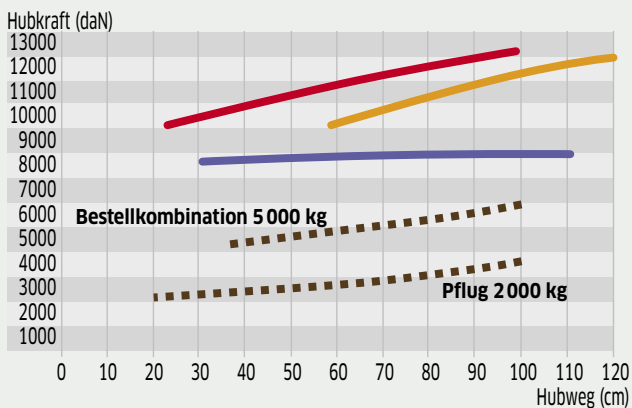
Zum Thema Gewicht passt das Ballastierungs-Konzept:

Leer lasten 55 % des Gewichtes auf der Vorderachse, um hinten entsprechende Stützlasten aufzunehmen. Zusätzlich kann man dann mit bis zu sieben je 400 kg schweren „Lego-Steinen“ flexibel hinter der Kabine auf dem 200-kg-Grundträger oder vorne auf dem 1800-kg-Gewicht den Xerion um bis zu 4,8 t auflasten. Für die Raba-Achsen mit je 20 t erlaubter Traglast im Feld kein Problem.

Mit gut 8 000 Euro in der Aufpreisliste steht sogar eine – per Cebis gesteuerte – Reifendruckregelanlage mit einfach abnehmbarer Zuführung von außen und 900 l/min-Kompressor. Der soll die Füllzeiten im Vergleich zum Vorgängermodell halbieren – und

Hubkraft und Hubkraftbedarf

Claas Xerion 4000: 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 – Hubkraft und Hubweg ändern sich kaum. Aufgrund der gewaltigen Hubkräfte stemmt der Xerion eine 5 t Bestellkombi auch bequem mit dem Fronthubwerk!



— Fronthubwerk: durchgehend 7 709 daN, Hubweg 80,0 cm
 — Hubstreben lang: durchgehend 9 189 daN, Hubweg 75,8 cm
 — Hubstreben kurz: durchgehend 9 189 daN, Hubweg 72,9 cm



Trotz 2,15 m Pneu dreht der Xerion (dank gelenkter Hinterachse) auf 16,50 m. Hubkraft und Ölfördermenge gibt es satt. Die Bedienung sitzt allerdings auf den (zu) kurzen Kotflügeln in 2 m Höhe. Und die Ölschlüsse weit vorne...

pumpt die Reifen bei Aktivierung des Straßen-Sicherheitsschalters (der z. B. auch die Allradlenkung und Geschwindigkeitsbegrenzung deaktiviert) automatisch auf – sehr gut!

Alles weitere in Kürze:

- Zwillingsreifen sind freigegeben, dafür gibt es zukünftig auch hinten auf Wunsch einen Zusatzlenkzylinder.
- Der Antrieb hat ein Längs- und zwei Querdifferenziale, die alle 100 % sperrbar sind.
- Die hintere Achse lenkt um 4° verzögert, um nicht jede Lenkbewegung auf ein Anbaugerät zu übertragen.

- Die GPS-Lenk Vorbereitung ist Serie.
- Es werden immer die Radargeschwindigkeit und der Schlupf angezeigt – sehr gut!
- Für die Vorderachse gibt es eine hydraulische Abstützung, um die Standfestigkeit (z. B. mit Gülleaufbau) zu verbessern.
- Es gibt zwei Batteriekästen und 24 Volt Bordspannung, was man beim Überbrücken und Glühbirnentausch wissen muss. Die Steckdosen haben aber die üblichen 12 Volt.
- Das Heckhubwerk kann – auf ein Steuerventil umgestellt – doppelwirkend agieren.
- Der hydraulische Kühlerlüfter kann auf Knopfdruck reversieren.

- Eine (Vorder-)Achsfederung fehlt.
- Unter der Abgasanlage gibt es ein großes Staufach, das eigens einen Lüfter hat, damit das Werkzeug nicht zu heiß wird.
- Die Fernüberwachung „Telematics Professional“ (profi 10/2011) ist serienmäßig.

Bleiben noch die Preise: Laut Liste kostet der einfachste Xerion 4000 Trac (feste Kabine, kein Hubwerk etc.) 346 130 Euro (alle Preise ohne MwSt.). Die Variante Trac VC mit drehbarer Kabine sowie Eccom 4.5-Getriebe etc. kostet dagegen mindestens 374 700 Euro.

In der gefahrenen Testausstattung mit Front- und Heckhubwerk, Zapfwelle sowie RTK GPS-Lenkung, Ballastgewichten usw. sind es – zumindest laut Liste – immerhin stolze 420 000 Euro.

Fazit: Nicht nur wer Größe mag, wird den Xerion lieben. Jeder, der – zumindest einen Teil – der zahlreichen Möglichkeiten dieses Universaltalentes nutzen kann, wird gefallen an dem Boliden aus Harsewinkel finden. Denn in Sachen (Zug-)Leistung, Dieserverbrauch sowie auch Hubkräften und Hydraulikleistung macht dem Xerion so schnell keiner was vor.

Handlungsbedarf gibt es sicher noch bei Details wie zu kurzen Kotflügeln oder noch komfortableren Ölschlüssen. Aber das erscheint einem alles wie Kleinigkeiten, wenn man als Fahrer in fast vier Metern Höhe über den Dingen thront...



Beste Rüfa der Welt! In wenigen Sekunden wird beim Trac VC aus hinten vorne – mit allen Funktionen und 50 km/h schnell!
 Fotos: Tovornik, Wilmer

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

+ Positiv

- + Vier Scheibenwischer mit großen Wischfeldern
- + AdBlue-/Dieseltankdeckel mit nur einem Schlüssel (aber Stützen in 2 m Höhe)
- + Serienmäßig codierte Schlüssel (a. W. ohne)
- + Felgen mit allen Ventilen außen und Schutz



Vorrat: Große, aktive Kühlkiste unter dem Beifahrersitz

- + Warntafeln mit Überlastsicherung und Schnellverschluss



Lego: 1 800 kg Grundgewicht und 400 kg Platten.



Stabil: Kugel mit zukünftig 5 t Stützlast.

- Negativ

- Blinkerhebel weit vom Lenkrad entfernt (aber guter Rücksteller)
- Keinerlei Ablage hinter dem Fahrersitz
- Externe Bedienung vollständig, aber 2 m hoch



Senkrecht: Mit 7 Stufen geht es auf 2 m Höhe.



Dreckig: Zu kurze Kotflügel vorne und hinten.



Spiel: Die Hubstangen bieten den Unterenkern ordentlich Spiel.

Praktiker-Urteile

Claas Xerion 4000

Vorm Hacker hui, auf der Straße...

Tim Wüller aus 45768 Marl setzt seinen Xerion 4000 Trac VC fast ausschließlich mit einem Jenz HEM583Z-Hacker ein. Seit Frühjahr 2015 hat die Maschine bereits mehr als 2500 Stunden ohne größere Störung gelaufen. Lediglich ein Hydraulikschlauch und ein klemmender Knopf für den Fahrtrichtungswechsel mussten getauscht werden. „Im Vergleich zum Vorgängermodell mit



Tim Wüller: „Laut Anleitung darf das Fronthubwerk nicht zum Siloschieben oder Planieren benutzt werden!“

Cat-Motor sind wir mit der Zuverlässigkeit und der Leistung des Mercedes-Motors sehr gut zufrieden“, so der Praktiker.

Auch der Verbrauch bei schwerer Arbeit passt. Im Vergleich zum Standard-Schlepper bewertet Wüller den Fahrkomfort auf der Straße aber nach wie vor mit „mangelhaft“. Außerdem würde er das Fronthubwerk gerne mit einem Schiebe-Schild nutzen, „da der Grip der Reifen in die Richtung einfach besser ist und wir für die paar Tage im Jahr nicht die Räder drehen möchten“.

Der Gülle-Selbstfahrer

Die Landwirtschaft Körner GmbH bewirtschaftet in Thüringen einen 1850-ha-Betrieb mit 600 Kühen, 390 Sauen und 2800 Mastschweinen. Mitte 2015 kam ein Xerion 4500 Trac VC auf den Betrieb, der ein 24 m³ Schwanenhalsfass von Kaweco zieht. In den 1100 Betriebsstunden gab es – bis auf einen Tausch des Fahrhebels – kein nennenswertes Problem. „Auch Bedienung, Platz und Geräuschkulisse sind viel besser als beim 3800er“, so Geschäftsführer Karsten Lutze.



Karsten Lutze: „Der Sound des 3800ers war viel besser, aber vor allem der Verbrauch spricht für den 4500er!“

Und die stärkeren Achsen mit der 900er Bereifung sieht der Praktiker als weiteres Plus bei dem neuen Xerion, der hinter dem Fass außer einem 18 m-Schleppschlauchverteiler entweder eine 5-m-Kurzscheibenegge oder einen 4,5-m-Grubber zieht. Der alte Xerion 3800 kann derweil mit seinem Gewicht und dem Hundegang seine Stärken nicht nur auf dem Silo ausspielen. Mit der 800er-Bereifung und Hundegang ersetzt er auch auf dem Acker einen Standard-schlepper mit Zwillingerrädern.



Technische Daten, Messwerte, Testurteile

**Breite: 298 cm; Länge: 771 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 294 cm**

Claas Xerion 4000

Technische Daten

Motor: 308 kW/419 PS (nach ECE-R 120) bei 1900 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Mercedes-Benz OM 470 LA, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit SCR-Kat. und AdBlue, Ladeluftkühlung; 10,6 l Hubraum; 740 + 190 l Kraftstoff- und 120 l AdBlue-Tank

Getriebe: Stufenloses ZF Ecom 4.5 mit zwei Geschwindigkeitsbereichen und Tempomaten, lastschaltbare Wendeschaltung, 0,02-50 km/h (bei 1800 min⁻¹) in beide Richtungen

Bremsen: Nasse Lamellenbremsen in beiden Achsen, Längs- und Querdifferenziale; Handbremse mit Federspeicher; Druckluftanlage serienmäßig

Elektronik: 24/12 V, Batterien 4 x 75 Ah, Lichtmaschinen 24 V, 150 A und 12 V, 240 A; Anlasser 7 kW/10 PS

Hubwerk: Kat. IV; EHR mit Unterlenker-Regelung, umstellbar auf dw, Frontkraftheber Serie, Frontzapfwelle nicht lieferbar

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 195 l/min (Wunsch + 260 l/min), 200 bar, bis zu 10 Steuergeräte (7 hinten/3 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 80 l Öl entnehmbar

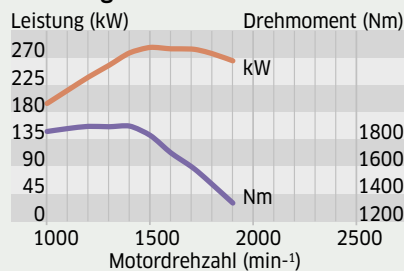
Zapfwelle: 1000 min⁻¹ mit Wechselstummel, 1 3/4 Zoll, 6 oder 20 Keile bzw. 2 1/4 Zoll mit 22 Keilen, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachsen mit Lamellen-Differenzialsperren, elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 710/85 R 38 bzw. 710/75 R 42 rundum

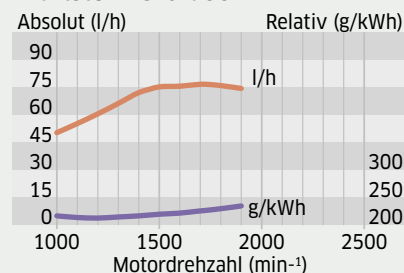
Pflege und Wartung: Motoröl 39 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 68 l (alle 1500 h), Hydrauliköl 130 l (alle 1500 h)

Preis: Grundausstattung „Trac“ ab 346 130 € (Preise o. MwSt.); „Trac VC“ ab 374 700 €; mit Hubwerken, Zapfwelle, GPS-Lenkung etc. 420 000 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1500 min⁻¹) 287,7 kW
Bei Nenndrehzahl 265,5 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 220 + 8,7 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 235 + 13,5 g/kWh
Absolut Max./Nenn 75,3/74,5 l/h

Drehmoment
Maximal 1900 Nm (1400 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 42 %
Drehzahlabfall 26 %
Anfahrmoment 139 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 9 189/10 862/12 178 daN
Hubweg unter Last 75,8 cm (23 bis 98,8 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 7 709/7 964/8 012 daN
Hubweg unter Last 80,0 cm (30,6 bis 110,6 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 190 bar
Max. Menge 193,7 l/min
Max. Leistung 51,8 kW (181 l/min, 172 bar)

Zugleistung
Maximal 247 kW bei 1500 min⁻¹ 255 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 235 kW 271 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen 71,0 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,7 m/s²
Pedalkraft 23,1 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 16,50 m

Testgewicht
Vorderachse 8920 kg
Hinterachse 7390 kg
Leergewicht 16310 kg
Zul. Gesamtgewicht (Zusatzachse) 18 (24,5) t
Nutzlast 1690 bzw. 8190 kg
Leistungsgewicht 53 kg/kW
Radstand 360 cm
Spurweite vorne/hinten 230/230 cm
Bodenfreiheit 53,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	-	-	-
Sparzapfwelle 540E	100%	-	-	-
Normzapfwelle 1000	100%	1729	227	76,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80%	max.	247	62,7
Hohe Leistung	80%	90%	231	58,5
Transportarbeiten	40%	90%	277	35,1
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	222	28,2
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	214	40,8

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 1,1
Kraftstoffverbrauch 1,4
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,4/1,1
Sehr gute Leistung und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch niedrig, auch wenn zusätzlich AdBlue nötig; Zugleistung ebenfalls sehr gut

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 1,3
Schaltbarkeit 1,2
Kupplung, Gas 1,3
Zapfwelle 2,5
Stufenlos mit zwei Geschwindigkeitsbereichen, gute Motor-Getriebe-Abstimmung, Wendeschalter nur rechts, nur eine Zapfwellendrehzahl

Fahrwerk
Lenkung 2,0
Allrad- und Differenzialsperre 1,0
Hand- und Fußbremse 2,0
Federung Vorderachse/Kabine n.v./3,5
Gewicht und Nutzlast 5,0¹⁾
Riesige Bereifung rundum, aber auch ordentlicher Wendekreis, Allradlenkung mit vielen Möglichkeiten, geringer Federungskomfort, aber vor allem hohes Leergewicht und viel zu geringe Nutzlast; ¹⁾mit Zusatzachse: 1,0

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 1,0
Bedienung 1,5
Leistung Hydraulik 1,9
Steuergeräte 1,5
Anschlüsse 1,5
Bärenstarke Hubwerke vorne und hinten, hohe Hydraulikleistung (a. W. noch mehr), sehr gute Steuergeräte, aber Anschlüsse zu verbessern

Kabine
Platzangebot und Komfort 2,5
Sicht 2,0
Heizung und Lüftung 1,5
Lautstärke 1,5
Elektrik 2,0
Verarbeitung 2,0
Wartung 2,0
Platz, Verarbeitung und Komfort gut, aber Federung zu verbessern, senkrechter Aufstieg und kein Drehsitz, sehr leise

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					nicht lieferbar
Preis	Niedrig				Hoch
348 000 bis 363 000 €					

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2016
Bewertung:
 = sehr gut, = gut, = durchschnittlich, = unterdurchschnittlich, = mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.