

Case IH Maxxum 150 ActiveDrive8:

# Hubraum ist durch nichts zu ersetzen...

...außer durch noch mehr Hubraum!“ Dieser Spruch ist der Überlieferung nach gut 100 Jahre alt. Passt er auch heute noch? Das klärt unser Test vom Case IH Maxxum 150 mit 107 kW/145 PS, sechs Zylindern und acht Lastschaltstufen.

Es ist ziemlich genau zwei Jahre her, dass wir den Test vom New Holland T6.175 DynamicCommand veröffentlicht haben, der ja bekanntlich auf der gleichen CNH-Plattform beruht – nur eben mit vier Zylindern. Entsprechend gibt es auch bei Case IH den Maxxum 145 mit Vierzylinder-Motor und 4,5 l Hubraum. Unser jetziger Testkandidat war aber eben der Maxxum 150, der bei gleichen Abmessungen und gleichem Radstand den Sechszylinder von FPT mit 6,7 l Hubraum unter der Haube hat.

Somit waren wir natürlich gespannt, wie sich der Sechszylinder im Vergleich zum Vierzylinder schlägt. Für den praktischen Einsatz können wir dem Sechs-Ender jedenfalls nur beste Noten ausstellen: Laufruhe, Drehfreude und vor allem das Durchhaltevermögen vor Grubber, Pflug oder Drillkombination waren mehr als vorbildlich – sehr gut!

**Bestätigt wird das Ganze mit den Ergebnissen vom Zapfwellenprüfstand** des DLG-Testzentrums erst auf den zweiten Blick: Ohne Boost kommt der Maxxum 150 auf 92,3 kW bei Nenndrehzahl, und

## GUT ZU WISSEN

- ▶ Der Maxxum 150 mit 6 Zylindern ist das Pendant zum sonst baugleichen Maxxum 145 mit 4 Zylindern.
- ▶ Er empfiehlt sich für (Acker-)Arbeiten, der 145er ist bei leichten (Pflege-)Arbeiten sparsamer.
- ▶ Das 8-stufige LS-Getriebe bekommt bei beiden beste Noten.

maximal sind es 107,4 kW. Noch besser wird es, wenn der Boost bei Zapfwellenarbeiten (ab 0,5 km/h) oder eben beim Transport ab 14 km/h aktiv wird. Dann blieb der Zeiger der Zapfwellenbremse erst bei 106,1 bzw. 120,2 kW Maximalleistung stehen.

Während diese Werte sehr vergleichbar mit dem Vierzylinder sind, zeigt sich der Unterschied in der Leistungscharakteristik: Über 50 % Drehmomentanstieg bei gut 30 % Drehzahlabfall sowie 34 % Konstantleistungsbebereich sprechen genauso für sich wie Anfahrmomente von mehr als 130 % – sehr gut!

### **Bleibt die Frage nach dem Dieserverbrauch.**

Schließlich brauchen zwei Töpfe mehr logischerweise auch zusätzlichen Brennstoff. Und wenn man die spezifischen Verbräuche bei den Zapfwellenmessungen vergleicht, ist das bei hohen Drehzahlen auch tatsächlich der Fall. Hier fließen etwa 3 bis 5 % mehr Diesel durch die Leistungen. Doch schon bei der Maximalleistung ist davon nichts wiederzufinden, hier liegen Vier- und Sechszylinder gleich auf!

Wenn man die praxisnahen Powermix-Werte von Vier- und Sechszylinder miteinander vergleicht, zeigt sich folgendes Bild: Bei den schweren und mittelschweren Zugarbeiten liegt der Sechszylinder mit seinen sehr sparsamen 266 g/kWh fast exakt auf dem Niveau des Vierzylinders (265 g/kWh).

### **Etwas größer ist der Abstand bei den Zapfwellenarbeiten**

mit höheren Drehzahlen und teils geringerer Auslastung. Statt der 250 g/kWh vom Vierzylinder kommt der Sechszylinder hier auf 259 g/kWh. Das ist aber ohne Frage ebenfalls noch sehr sparsam. Und dann sind da noch die „gemisch-

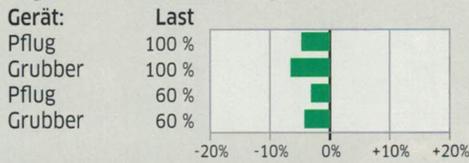




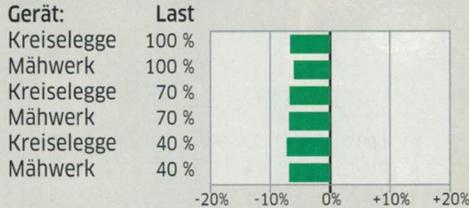
CASE IH MAXXUM 150 AD8

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

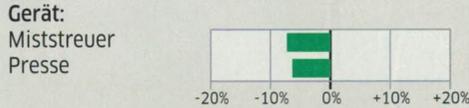
Zugarbeiten: Im Mittel 273 g/kWh



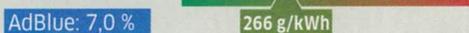
Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 259 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 276 g/kWh

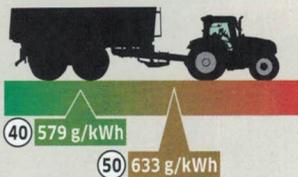
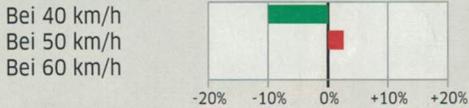


Powermix:

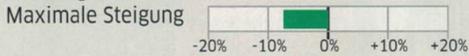


DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



AdBlue: 8,3 %

Der Maxxum 150 von Case IH ist durchweg in allen Mess-Zyklen sparsamer als das Mittel aller bisher getesteten Traktoren. Mit einem Powermix-Gesamtwert von 266 g/kWh (+24 g/kWh AdBlue) ist der Maxxum somit fast 4 % sparsamer. Fast genauso verhält es sich beim Transport: Zumindest bei 40 km/h (mit nur 1525 Touren) liegt der Maxxum 10 % unter dem Mittel.

ten Arbeiten“ wie Mist streuen oder Pressen. Hier wird der Vorteil des Vierzylinders am deutlichsten: Mit 265 g/kWh ist dieser rund 4 % sparsamer als der Sechszylinder: 276 g/kWh stehen bei dem auf der Skala. Insgesamt kommt der Maxxum 150 damit auf einen Powermix-Wert von 266 g/kWh (+ 24 g/kWh AdBlue). Im Vergleich dazu war der Vierzylinder mit 257 g/kWh im Mittel aller Ackerarbeiten gerade mal 3 % sparsamer. Selbst bei den Transportmessungen auf der Straße sieht das nicht viel anders aus: Mit 378 g/kWh bei 40 km/h und 385 g/kWh bei 50 km/h ist hier der Verbrauchsvorteil des Vierzylinders sogar noch etwas kleiner (377 und 381 g/kWh). Als Fazit zum Motor bleibt damit festzuhalten, dass der Sechszylinder insbesondere bei schweren (Acker-)Arbeiten die richtige Wahl ist. Stehen dagegen überwiegend mittlere und leichte (Pflege-)Arbeiten und Frontladereinsatz auf dem Programm, kann der Vierzylinder zumindest seinen Verbrauchsvorteil ausspielen, da die Abmessungen ja gleich sind.

Doch kommen wir zum neuen „Active Drive 8“-Getriebe des Maxxum 150:

Das bietet mit seinen drei Gruppen und acht Lastschaltstufen insgesamt 24/24 Übersetzungen ab 2,5 km/h (optional ist noch eine Kriechgruppe ab 250 m/h zu haben). Gut, dass die drei Gruppen weit überlappen, um im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h 11 Übersetzungen zu haben (auch wenn die Gangsprünge in einer Gruppe durchaus groß sind). Dafür kann man beim Transport auch mit beladenen Anhängern locker in Gruppe C anfahren, obwohl C1 bei Nenndrehzahl 13,5 km/h schnell ist. Und die 50 km/h werden bei weniger als 2000 min<sup>-1</sup> erreicht (40 km/h bei 1680 min<sup>-1</sup>) – sehr gut!

Sehr gut fällt unser Urteil über das Getriebe auch im praktischen Einsatz aus: Anders als bei der Vorserienversion im letzten Test (profi 2/2018) war neben den praxisgerechten Automatikfunktionen jetzt auch die Tempomatfunktion mit dem „erweiterten Getriebemanagement“ für 300 Euro Aufpreis verfügbar. Dabei wählen Sie – wie bei einem stufenlosen Schlepper – nur die Wunschgeschwindigkeit vor, den Rest erledigen Motor und Getriebe! Genauso gefallen haben uns die „ActiveClutch“-Funktion zum Kuppeln mit der Bremse sowie das „Smooth Shift“, das die Motordrehzahl beim Schalten automatisch reduziert.

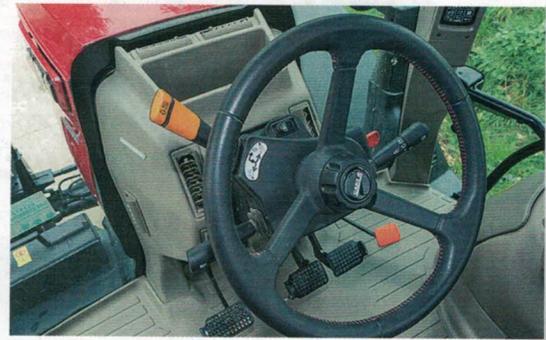
Abgerundet wird die Getriebebedienung mit der beidseitigen Wendeschaltung samt integrierter Parkbremse. Lediglich dem kleinen



Der Aufstieg ist (zu) schmal. Dafür fasst der Dieseltank ordentliche 250 l (+39,5 l AdBlue).



Mit nur vier Pfosten und super-leise, aber ergonomisch nicht mehr auf der Höhe der Zeit – die Kabine des Maxxum.



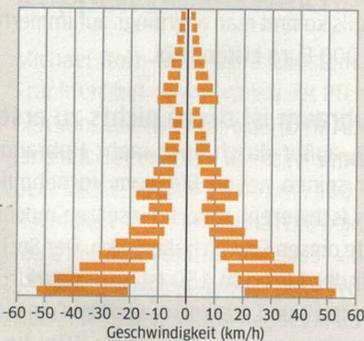
Lenkrad und Wendehebel mit Parksperre kommen super an, der weit entfernte Blinkerhebel und das offene Kühlfach weniger.

## CASE IH MAXXUM 150

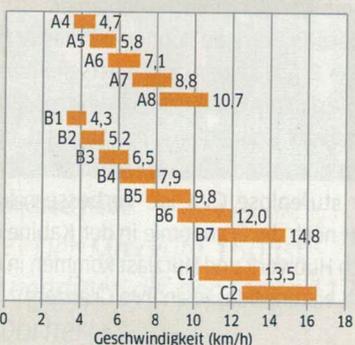
Das ActiveDrive 8 bietet drei Gruppen, acht LS-Stufen und 11 Übersetzungen im Hauptarbeitsbereich. 50 km/h werden bei 1905 min<sup>-1</sup> erreicht.



### 24/24 Übersetzungen



### 11 Gänge von 8 bis 12 km/h



Die Armlehne mit den zahlreichen Folientastern lässt sich genauso wenig intuitiv bedienen wie das Terminal mit den zahlreichen Bildschirmseiten. Super ist der Schieber für die Einstellung der Schaltzeitpunkte des Getriebes.

Joystick mit den erweiterten (ISO-Bus-) Funktionen fehlt nicht nur der Platz, um ihn vernünftig zu bedienen, sondern auch ein Knopf für den Richtungswechsel. Stichwort fehlt: Man muss sich beim Kauf für drei der vier möglichen Zapfwellendrehzahlen (540/540E/1000/1000E) entscheiden.

### Die Ausstattung von Hydraulik und Hubwerk

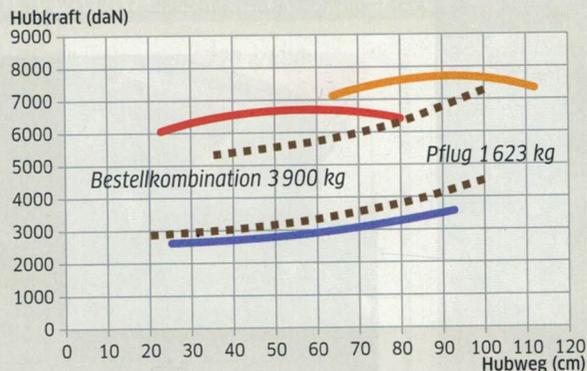
ist bei dem Maxxum 150 exakt identisch mit dem Maxxum 145 (bzw. New Holland T6.175). Deshalb hier nur das Wichtigste in Kürze: Die Fördermenge der Axialkolbenpumpe ist mit ca. 135 l/min (38,2 kW) in dieser Leistungsklasse in Ordnung. Allerdings reichte die entnehmbare Ölmenge bei normalem Ölstand mit nur 18 l nicht, um einen 16-t-Tandemkipper komplett anzuheben. Gut, dass man den Ölstand bis auf 38 l entnehmbare Ölmenge erhöhen darf. Knapp sind Hubweg und -kraft: 5778 daN reichen bei uns nicht, um eine drei Meter breite Bestellkombination mit Saatgut komplett auszuheben (siehe Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“). Hinzu kommt, dass

die Seitenstabilisatoren nicht dafür vorgesehen sind, die Unterlenker auf ein Spreizmaß der Kat. III einzustellen. Zudem reagierte der Schnellaushubtaster nicht immer wie er sollte, sondern ging hin und wieder in den „Not-Aus“. Ein Problem, an dem Case IH aber bereits arbeitet.

### Doch bevor wir zur Kabine kommen,

müssen wir den schmalen Aufstieg genauso kritisieren wie wir es seinerzeit beim Vierzylinder getan haben. In der Kabine angekommen, findet sich der Case IH Fahrer aber schnell zurecht: Bedienarmlehne, Multicontroller, Terminal – hier ist alles „beim Alten“ geblieben. Leider gilt das aber auch für den weit entfernten Blinkerhebel, das kleine Wischfeld oder das Sonnenrollo auf Augenhöhe. Ebenso stößt der Sitz beim Federn nach wie vor seitlich an die Verkleidung. Einen Fortschritt gibt es beim Anschluss von ISO-Bus-Geräten sowie dem Betrieb mit dem Lenksystem. Nicht gefallen haben uns aber die zahlreichen verschiedenen Warn- und Hinweistöne, die einem bei der Arbeit keine

## HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Case IH Maxxum 150: Da der Hubweg kurz ist und die Hubkraft mit zunehmender Hubhöhe nicht steigt, hatte der Maxxum auch in der Praxis Probleme, eine 3-m-Kombination komplett auszuheben.

- Fronthubwerk: durchgehend 2511 daN, Hubweg 67,5 cm
- Hubstreben lang: durchgehend 5778 daN, Hubweg 57,2 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 6786 daN, Hubweg 48,1 cm



Sechs Zylinder, die schnurren wie eine Katze: der FPT mit seinen 6,7 l Hubraum hat top Leistungswerte und ist sparsam.

Hilfe sind. Das gleiche gilt auch für die Menüs auf dem Monitor: Man kann zwar die Seiten frei programmieren, aber wir vermissen eine Info-Seite, wo man auf einen Blick Dinge wie z. B. die Steuerventilbelegung samt Zeit- und Mengeneinstellungen sowie die Getriebe- und Hubwerkseinstellungen usw. sehen kann. Zudem sollten in den zehn Statusfeldern oben links im Terminal die Infos immer an der gleichen Stelle angezeigt werden. Ein sehr guter Ansatz ist dagegen das neue Kreismenü mit anschaulichen Symbolen für die Einstellungen.

Apropos Hubwerkseinstellungen: Für das Fronthubwerk empfiehlt sich in jedem Fall

das optionale Hubwerksmanagement mit Lageregelung. Schade nur, dass die nicht bei einfach wirkendem Hubwerk funktioniert. Case IH empfiehlt, z. B. einen Packer mit dem Unterlenker in den Langlöchern zu fahren.

### Was das Gewicht des Maxxum 150 angeht,

hat CNH das Kunststück fertiggebracht, dass der Sechszylinder kaum schwerer ist als der Vierzylinder. Genau 7190 kg haben wir gewogen. Bei 10,5 t zulässigem Gesamtgewicht bleiben da gerade mal 3,3 t Nutzlast, das ist in dieser Liga (zu) wenig. Ebenfalls klein – aber im positiven Sinne – ist der Wendekreis: Dank des gleichen Radstandes wie beim Vierzylinder (2,68 m) haben wir einen Wendekreis von maximal 11,10 m gemessen (vorne Spur 1,97 m, Bereifung 540/65 R 28) – prima!

Was die Vorderachsfederung angeht, hat der Zylinder jetzt auch beim Maxxum auf beiden „Seiten“ (Ring- und Kolbenkammer) einen Stickstoffspeicher. Trotzdem würden wir uns wünschen, dass die Federung ab Werk noch „weicher“ eingestellt würde. Bereits jetzt auf der Options-Liste steht die Möglichkeit, bei GPS-Vorbereitung des Traktors für nur 300 Euro mehr eine Schnell-Lenkung zu bestellen. Das adaptive Bremsventil für 400 Euro extra ist dagegen nur für den stufenlosen Maxxum CVX verfügbar!

### Fehlt noch das Thema Wartung und Preise.

Maximal 250 l Diesel (Serie 210 l) hat der Maxxum an Bord (+39,5 l AdBlue). Das ist genauso okay, wie die Ölwechselintervalle von 600 bzw. 1200 h. Zudem gibt

es beim „ActiveDrive 8“ serienmäßig die LED-Lichtausstattung, unter anderem mit Scheinwerfern in der stylischen Haube, die fast 90° zu den Seiten leuchten.

Und was kostet der Maxxum 150? In der Grundausstattung stehen 122520 Euro in der Preisliste. Das sind nur 2600 Euro mehr als beim Vierzylinder. Mit Vorderachsfederung (6450 Euro), Fronthubwerk (4230 Euro), Druckluftanlage (3850 Euro), Monitor (3675 Euro) sowie Lenksystemvorbereitung (3740 Euro) und vielen weiteren Details kommt man allerdings auf immerhin 161000 Euro Listenpreis.

### „Hubraum ist durch nichts zu ersetzen, außer durch noch mehr Hubraum!“

Wer seinen neuen Maxxum vornehmlich zum (schweren) Ackern einsetzen möchte sollte diesen Spruch beherzigen. Der Sechszylinder Maxxum 150 ist spritzig, durchzugsstark und trotzdem wendig. Der Vierzylinder ist dagegen die bessere Wahl, wenn viele leichtere (Pflege-)Arbeiten usw. erledigt werden sollen. Hier sind zwei Brennräume weniger einfach sparsamer.

In Sachen Getriebe können wir das ActiveDrive 8 mit seinen acht Lastschaltstufen sowie den praxisperechten Automatikfunktionen nur empfehlen – nicht zuletzt, da es auch noch rund 6000 Euro preiswerter als der stufenlose CVX ist. Verbessern kann CNH noch die Ergonomie in der Kabine und auch Hubwerk und Nutzlast kommen in dieser Leistungsklasse an ihre Grenzen.

Hubert Wilmer



Das Heck ist aufgeräumt und hat externe Bedienungen. Hubkraft und Hydraulikleistung sind aber für die Klasse unterdurchschnittlich.

## WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

### + POSITIV

- + Vollwertige Tür rechts, aber Terminal im Weg
- + Einstellung Schaltpunkte
- + Türen mit niedrigem Griff
- + Arbeitsscheinwerfer seitenweise schaltbar



Der Beifahrersitz lässt keine Wünsche offen.



Statt Armaturenbrett: Da ist kein Lenkrad im Sichtfeld.



Hubwerk, Zapfwelle und ein Ventil sind extern zu bedienen.

### - NEGATIV

- Kleines Wischfeld
- Offenes Kühlfach
- Tür ohne Kindersicherung
- Ventilbeschriftung am Kreuzhebel nicht eindeutig



Leider gibt es vorne keine Kat.III-Fanghaken analog zu hinten. Zudem ist der Oberlenker (zu) lang und der Halter unpraktisch.



Den großen Kotflügeln fehlt eine ordentliche Gummikante. Und der große Kasten der Parkbremse wirkt deplatziert.



Nur drei Gebläsestufen und Klimaautomatik gegen Aufpreis.

## PRAKTIKERURTEIL

### Case IH Maxxum 150

#### Kuppelt butterweich!

Michael Roth aus 65817 Eppstein bei Frankfurt hat einen Betrieb mit Pferdepension, 100 ha Grün- und 30 ha Ackerland mit Getreidebau. Er hat im September 2019 seinen Maxxum 150 als Nachfolger für einen Steyr 4120 bekommen, der als „Mädchen für alles“ eingesetzt wird. Angefangen bei einer Front-/Heck-Mähkombi über eine Rund-



Michael Roth:

„Der Maxxum 150 ist wendiger als der Steyr 4120 vorher!“

ballenpresse bis hin zur 1000-l-Spritze und drei Meter breiten Bestellkombination. Für den Sechszylinder hat sich Roth entschieden, da dieser „unten rum“ deutlich besser durchzieht. Begeistert ist der Praktiker auch von dem neuen achtstufigen Lastschaltgetriebe, insbesondere von der deutlich besser dosierbaren Fahrkupplung. „Das war bei dem Steyr, gerade bei Frontladerarbeiten, ein echtes Manko“, so der Landwirt. Auch mit dem Lenk- und Federungsverhalten ist Roth zufrieden.

#### 6 Zylinder ziehen besser!

Josef Mühlbauer aus 94371 Rattenberg im Bayerischen Wald hat im Frühjahr einen Maxxum 150 bekommen, nachdem er auch einen Vierzylinder ausprobiert hatte. Auf dem Grünlandbetrieb mit 40 ha und 50 Kühen muss der Allrounder die Gülle ausbringen (12,5 m<sup>3</sup>), mit einer Schmetterlingskombi mähen sowie einen 28-m<sup>3</sup>-Silierwagen ziehen. „Der Sechszylinder kommt mit



Josef Mühlbauer:

„Aufstieg und die Sicht nach rechts könnten besser sein!“

den Hanglagen besser klar als der Vierzylinder – und das bei gleichem Radstand und gleicher Wendigkeit“ begründet Mühlbauer seine Entscheidung. Das große Terminal braucht der Praktiker in erster Linie, um die Steuerventile zu programmieren, ISO-Bus-Geräte und Lenksysteme hat der Betrieb nicht im Einsatz. Begeistert ist der Landwirt von der achtstufigen Lastschaltung mit der einfachen Einstellung. „Immer mal wieder auftauchende Fehlercodes sind seit einem Software-Update verschwunden“, so der Praktiker.



Breite: 250 cm; Länge: 519 cm  
(mit Frontkraftheber); Höhe: 301 cm

# CASE IH MAXXUM 150

## Technische Daten

**Motor:** 107 kW/145 PS (nach ECE-R 120)  
Nennleistung bei 2 200 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder Fiat Powertrain Technologies (FPT) mit 6,7 l Hubraum, Abgasstufe IV (Tier 4 final) mit SCR-Kat und AdBlue; Turbolader und Ladeluftkühlung; 250 l Diesel, 39,5 l AdBlue

**Getriebe:** 24/24 Übersetzungen, 3 Gruppen, 8 Lastschaltstufen, lastschaltbare Wendeschaltung, 50 km/h bei 1 905 Touren

**Bremsen:** Nasse Scheibenbremsen in der Hinterachse (Vorderachse optional), Allradzuschaltung; Parkbremse elektrisch angesteuert, Druckluftanlage optional

**Elektronik:** 12 V Batterie, 176 Ah, Lichtmaschine mit 150 A; Anlasser 4,2 kW/5,6 PS

**Hubwerk:** Kat. II/IIIN; EHR mit Unterlenker-Regelung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber/Frontzapfwelle optional

**Hydraulik:** Axialkolbenpumpe, 127 l/min, 210 bar, maximal 5+3 Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung; 18/38 l Öl entnehmbar

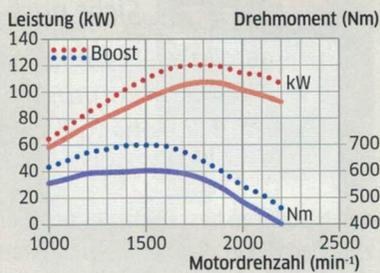
**Zapfwelle:** 540/540E/1000 oder 540E/1000/1000E, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

**Achsen und Fahrwerk:** Verstellachse (Serie: Flanschachse) mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 540/65 R 28 vorne, 650/65 R 38 hinten

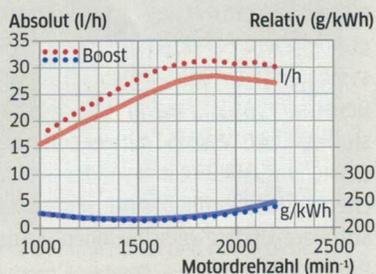
**Pflege und Wartung:** Motoröl 15 l (Wechsel alle 600 h); Getriebe-/Hydrauliköl 62 l (alle 1 200 h); Kühlsystem 22,5 l

**Preise:** Grundausstattung 122 520 € (Preise ohne Mehrwertsteuer); Testausstattung mit Vorderachsfederung (6 450 €), Fronthubwerk (4 230 €), Druckluftanlage (3 850 €) usw. genau 161 002 €.

## Leistung und Drehmoment



## Kraftstoffverbrauch



## Messwerte -Testzentrum

**Zapfwellenleistung** (ohne/mit Boost)  
Max. (1 800 min<sup>-1</sup>) 107,4/120,2 kW  
Bei Nenndrehzahl 92,3/106,1 kW

**Diesel- + AdBlue-Verbrauch** (ohne/mit Boost)  
Bei max. Leistung 222+21,5/219+21,7 g/kWh  
Nenndrehzahl 248+23,7/239+23,9 g/kWh  
Absolut Max./Nenn. 28,2/31,1/27,1/30,1 l/h

**Drehmoment** (ohne/mit Boost)  
Max. 603/699 Nm (1 500 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 50/52 %  
Drehzahlabfall 32/32 %  
Anfahrmoment 134/139 %

**Getriebe**  
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 11

**Hubkraft Heck**  
Unten/Mitte/Oben 5 778/6 375/6 120 daN  
Hubweg u. Last 57,2 cm (22,8 bis 80,0 cm)

**Hubkraft Front**  
Unten/Mitte/Oben 2 511/2 778/3 411 daN  
Hubweg u. Last 67,5 cm (25,2 bis 92,7 cm)

**Hydraulikleistung**  
Betriebsdruck 199 bar  
Maximale Menge 134,8 l/min  
Leistung 38,2 kW (130 l/min, 176 bar)

**Zugleistung** (Werte vom Maxxum 145)  
Max. 93,3 kW bei 1 900 min<sup>-1</sup> 251 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 87,2 kW 269 g/kWh

**Lautstärke** (Werte vom Maxxum 145)  
Kabine gesch./offen 74,4/83,7 dB(A)

**Abbremsung** (Werte vom Maxxum 145)  
Maximale mittlere Verzögerung 5,0 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 42,5 daN

**Wendekreis**  
Ohne Allrad (links/rechts) 10,85/11,10 m

**Testgewicht**  
Vorder-/Hinterachse 3 000/4 190 kg  
Leergewicht 7 190 kg  
Zul. Achslast v/h 4 900/7 300 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 10 500 kg  
Nutzlast 3 310 kg  
Leistungsgewicht 56 kg/kW

**Abmessungen**  
Radstand 268 cm  
Spurweite vorne/hinten 197/189 cm  
Bodenfreiheit 46,0 cm

## Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1969	226	30,8
Sparzapfwelle 540E	100 %	1546	214	28,6
Normzapfwelle 1000	100 %	1893	222	31,0
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1621	214	29,6
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	222	31,2
Hohe Leistung	80 %	90 %	240	24,4
Transportarbeiten	40 %	90 %	297	15,1
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	243	12,4
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60 %	60 %	224	17,1

## Testurteile

**Motor**   
Leistungscharakteristik 1,2  
Kraftstoffverbrauch 1,3  
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,5  
Sehr gute Leistungscharakteristik und gute Leistungswerte, unterdurchschnittlicher Dieserverbrauch, hohe Laufruhe

**Getriebe**   
Gangabstufung/Funktionen 1,2  
Schaltbarkeit 1,5  
Kupplung, Gas 2,0  
Zapfwelle 2,5  
Obwohl nicht stufenlos, sehr gut bewertet wegen der praxisgerechten Automatik- und Tempomatfunktionen, 50 km/h bei 1 905 min<sup>-1</sup>; Wendeschaltung links wie rechts, Parkbremse; leider nur drei Zapfwelendrehzahlen

**Fahrwerk**   
Lenkung 1,5  
Allrad- und Differenzialsperre 1,2  
Hand- und Fußbremse 2,0  
Federung Vorderachse/Kabine 3,0/2,0  
Gewicht und Nutzlast 2,3  
Gute Lenkbarkeit und kleiner Wendekreis, Vorderachsfederung (zu) hart und Nutzlast (zu) gering, gute Bremsen

**Hubwerk/Hydraulik**   
Hubkraft und Hubweg 3,3  
Bedienung 2,8  
Leistung Hydraulik 2,3  
Steuergeräte 2,2  
Anschlüsse 2,3  
Hubkraft (zu) gering, Hydraulikleistung durchschnittlich, aber Loadensing Serie, elektrische Steuerventile gut, Bedienung zu verbessern

**Kabine**   
Platzangebot und Komfort 2,0  
Sicht 1,6  
Heizung und Lüftung 2,5  
Lautstärke 1,9  
Elektrik 2,0  
Verarbeitung 2,0  
Wartung 2,0  
Platz, Verarbeitung, Beifahrersitz gut; Lautstärke gering; Ergonomie und Details zu verbessern

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					

**Preis**   
108 000 bis 115 000 €

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.