

Case IH Magnum 380 CVX:

# Feld-Meister

Mit 279 kW/379 PS Nennleistung (nach ECE R120) und 320 kW/435 PS Maximalleistung mit Boost gehört der Magnum 380 CVX zu den ganz Großen in seiner Liga. Wir haben den „Feld-Meister“ beim DLG-Testzentrum und im praktischen Einsatz unter die Lupe genommen.

**Hubert Wilmer**

**N**atürlich kommen wir beim Test eines Magnum von Case IH nicht drum herum, wieder einmal an den ersten profi-Test vom „Ruckenden Riesen“ vor mehr als 25 Jahren zu erinnern (profi 1/89 und 12/2014). Was sich seitdem beim Magnum getan hat, sieht man schon an der Leistung: Damals hat man sich noch nicht einmal getraut, das Topmodell mit 246 PS aus den USA zu importieren, der 7120 mit 182 PS sollte für Europa erst mal reichen. Und tatsächlich schaffte es dieser „imposant und futuristisch aussehende Magnum“ seinerzeit schon, die Zapfwellenbremse beim profi-Test in ihre Einzelteile zu zerlegen.

**Mit dem aktuellen Spitzenmodell Magnum 380 CVX** (das heute natürlich auch in Europa verfügbar ist) sind wir bei sage und schreibe 320 kW/435 PS angekommen. Eine gewaltige Leistung, die allerdings von der Zapfwellenbremse des DLG-Testzentrums spielend in die Knie gezwungen wurde. Bei exakt 286 kW/389 PS Maximalleistung mit Boost blieb der Zeiger stehen – das passt – obwohl wir hier statt der versprochenen 17 PS Boost an der Zapfwelle „nur“ 11 PS gemessen haben.

Deutlicher ist der Unterschied bei Nenndrehzahl: Ohne Boost waren es 244,8 kW Zapfwellenleistung, mit Boost 265,9 kW – prima! Die hohe Überleistung sorgt auch für einen Drehmomentanstieg von über 42 Prozent bei nur 35 Prozent Drehzahlabfall. Zusammen mit dem gewaltigen Drehmoment von 1664 Nm sowie 127 Prozent Anfahrmoment ist ein „sehr gut“ für die Leistungscharakteristik des FPT-Motors mit seinen 8,7 l Hubraum gesetzt.

Apropos Motor: Der Cursor 9 erfüllt die Abgasstufe IV ausschließlich mit einem Dieseloxydations- und einem SCR-Katalysator.

Beides sorgt für einen Auspuff fast so groß wie eine 240-l-Mülltonne, der aber die Sicht weniger stört, als man zunächst glauben mag. Und unter der gewaltigen Haube des Magnum ist weder eine Abgasrückführung noch ein Partikelfilter zu finden. Stattdessen sitzt neben dem linken Aufstieg außer dem Dieseltank mit 617 l ein AdBlue-Tank mit 99 l. Freuen Sie sich beim Nachtanken aber nicht zu früh über die Sparsamkeit des Magnum. Wenn die Pistole abschaltet, kann man unter viel Blubbern noch 80 l Diesel nachtanken – lästig! Zumal das Tankvolumen für einen Boliden ohnehin nicht zu üppig ist.

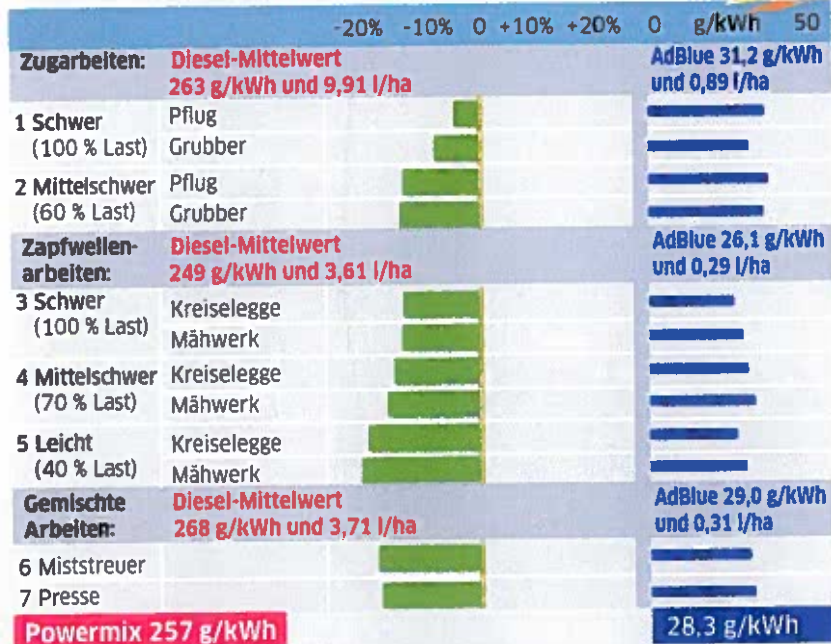
**Dabei kann sich der Verbrauch sehen lassen:** Nicht nur 225 bzw. sogar nur 220 g/kWh an der Zapfwelle bei Nenndrehzahl bzw. Maximalleistung sind Spitzenwerte! Auch bei Zugarbeit kann der Riese aus dem amerikanischen Racine im Bundesstaat Wisconsin überzeugen: 256 g/kWh bei maximaler Zugleistung sind super! Und es kommt noch besser: Bereits ab 15 km/h schaltet der Boost zu, und aus den 241 kW maximaler Zugleistung werden gewaltige 255 kW – mehr als je ein Traktor im Test erreicht hat! Ebenfalls rekordverdächtig dabei ist der Verbrauch von nur 252 g/kWh! Die 257 g/kWh bei der praxisnahen Powermix-Messung sind zwar kein Rekord, aber genau wie die Ergebnisse der Transportfahrten (509 g/kWh bei 40 km/h bzw. 513 g/kWh bei 50 km/h) liegt der Wert fast 12 Prozent unter dem Mittel aller bisher getesteten Traktoren.

**Womit wir beim Getriebe des Magnum wären:** Während es die kleineren Modelle (Magnum 250, 280, 310 und 340) wahlweise mit dem 19/4-Full-Powershift-Getriebe gibt, ist der große Magnum 380 nur als stufenloser CVX zu haben.



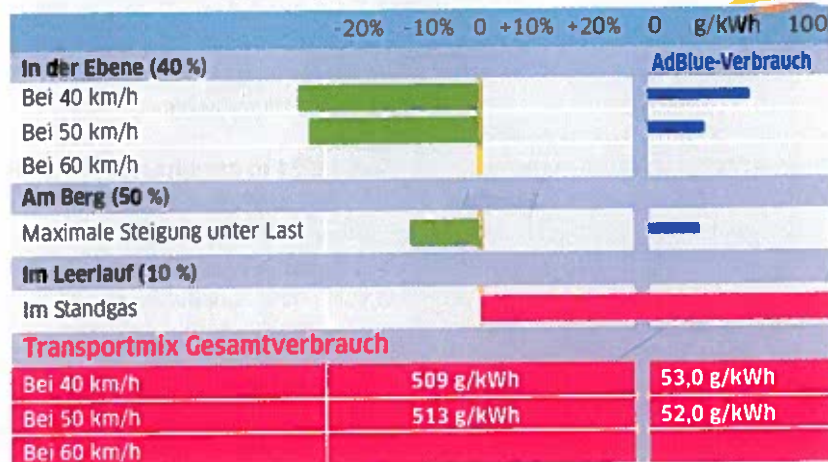
## Case IH Magnum 380 CVX

### Der Verbrauch bei Feldarbeiten



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 Powermix-Kandidaten derzeit bei 291 g/kWh. Der Case IH Magnum 380 CVX liegt beim Powermix im Dieserverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 11,5 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 8,6 Liter pro 100 Liter Diesel.

### Der Verbrauch auf der Straße



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) abschnidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 586 g/kWh mit 40 km/h und bei 574 g/kWh mit 50 km/h. Der Case IH Magnum 380 CVX erzielte Verbrauchswerte deutlich unter dem Mittelwert. Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um gut 13 Prozent und bei 50 km/h um gut 10 Prozent unter dem Durchschnitt der bisher gemessenen Traktoren. Nur der Verbrauch im Leerlauf war mit 72 % über dem Mittel extrem hoch.



Unter der gewaltigen Haube verbergen sich 435 Pferde, die bei Bedarf lospreschen – und dabei auch noch genugsam sind.

Damit erübrigt sich die Diskussion, ob für einen reinen Ackerschlepper das Schaltgetriebe besser wäre. Außerdem beweisen die Zugleistungen und Verbrauchswerte, dass der Wirkungsgrad des CVX-Getriebes in jedem Fall in Ordnung ist. Und was den Fahrkomfort und die Möglichkeiten angeht, ist „Stufenlos“ ja ohnehin die erste Wahl.

#### Diskutieren kann man höchstens über die Bedienung:

Ein Hebel bzw. Knopf für die Wendeschaltung links und rechts gefällt uns ebenso wie die integrierte Parkbremse. Auch die drei frei einstellbaren und sehr einfach zu wechselnden Geschwindigkeitsbereiche sind prima. Was die Tempomaten angeht, kann man allerdings bei Case IH traditionell nichts speichern, der Schiebhebel ist aber prima zu dosieren. Und wer das System mit dem geteilten Handgashebel einmal verstanden hat, kommt gut klar. Kritisiert haben die Fahrer allerdings die Dosierbarkeit des Fahrpedals, vor allem beim Rangieren. Und gespart haben die Amerikaner bei der Zapfwellenausstattung: Es gibt zwar die zwei Übersetzungen (540/1000 min<sup>-1</sup>). Aber die lassen sich nur mit einem Stummelwechsel ändern. Und das mit dem kleineren 1 3/8-Zoll-Stummel nur die 540er Drehzahl geht, liegt wohl an amerikanischen Vorschriften.

#### Alles andere als bescheiden ist dagegen die Hydraulikausstattung:

Serie ist eine Axialkolbenpumpe mit 221 l/min, auf Wunsch gibt es sogar eine „Twin-Flow“-Ausstattung mit zwei unabhängigen Pumpen-Kreisläufen und stolzen 282 l/min – sehr gut!



Willkommen auf dem roten Leder-  
sofa! 75 dB(A) unter Vollast sind  
allerdings nur Durchschnitt.



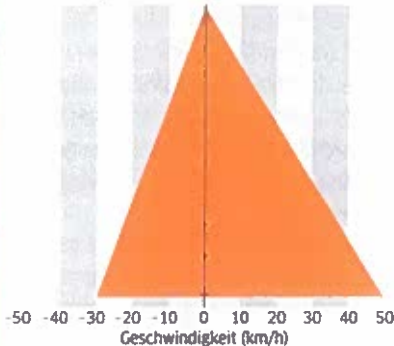
Angenehmes Lederlenkrad; statt Armaturen-  
brett gibt es alle wichtigen Anzeigen im rechten  
A-Holm.

## Ganggeschwindigkeiten

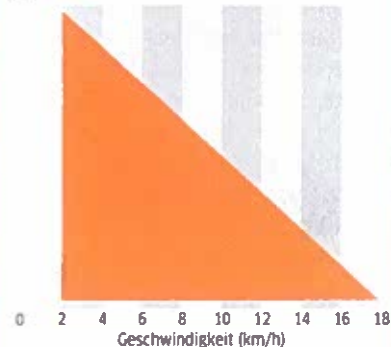
Stufenlos mit drei einstellbaren Geschwin-  
digkeitsbereichen und max. 50 km/h bei  
nur 1730 min<sup>-1</sup>; lastschaltbare Wende-  
schaltung mit Bedienung links und rechts.



### Stufenlos vor- und rückwärts



### Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Die Armlehne ist  
bekannt, die vielen  
Folientaster sind  
schwer zu unter-  
scheiden. Noch  
schwieriger ist das  
aber bei den mehr  
als 150 Auswahl-  
fenstern in dem  
Monitor.



Die DLG hat schon mit der Serienausstattung  
sehr ordentliche 232 l/min und fast 64 kW  
hydraulische Leistung gemessen. Und auch  
die maximale Durchflussmenge von unglaub-  
lichen 167 l/min durch nur ein Ventil ist  
super! Um so mehr wundert es, dass es an  
den Anschlüssen keine Entlastungshebel gibt  
und die Kennzeichnung der „Power beyond“-  
Anschlüsse mangelhaft ist – zumal die  
Anschlüsse für Druck und Rücklauf tatsäch-  
lich identisch sind, was zu teuren Schäden  
an der Gerätehydraulik führen kann!  
Wiederholen müssen wir natürlich die Kri-  
tik an den schwergängigen Bedienhebeln in  
der Armlehne, die ja auch nach Ablauf einer  
Zeitsteuerung noch immer nicht wieder in  
die Mittelposition zurückspringen.

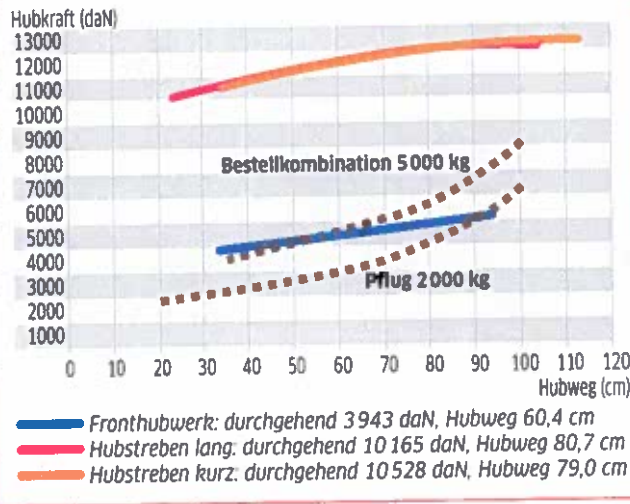
**Noch wichtiger wäre aber eine bes-  
sere Anzeige der Ventile im Terminal.**  
Man hat im Grundbildschirm keine Übersicht  
über die Belegung und Einstellungen der  
Steuergeräte. Und selbst auf den frei konfi-  
gurierbaren Seiten finden maximal vier Ven-  
tile auf einer Seite Platz. Stichwort konfigu-  
rieren: Man kann tatsächlich bei jedem

Menüpunkt aus über 150 (aus unserer Sicht  
für den Alltagsbetrieb weitgehend sinnlo-  
sen) Informationen auswählen. Will man  
aber mal schnell einen Hektarzähler starten,  
scheitert man grandios! Hier müsste drin-  
gend aufgeräumt werden.

**Fast 10,2 t in der untersten und über  
12 t Hubkraft in der obersten Posi-  
tion** (siehe Grafik: „Hubkraft und Hubkraft-  
bedarf“) reichen genauso wie 4 bis 5,2 t im  
Fronthubwerk. Hier dürfen die Unterlenker  
aber gerne tiefer als die gemessenen 33 cm  
absenken. Genauso wie die Knöpfe der  
externen Bedienung für Hubwerk und Zapf-  
welle im Heck auch ruhig etwas tiefer als die  
gut zwei Meter angeordnet sein dürften.  
Kommt man in die „Luxury-Performance“-  
Kabine mit Teppich und roten Ledersitzen,  
umweht einen gleich ein Hauch Amerika –  
mit viel Platz und Komfort. Aber auch einer  
so großen Motorhaube, die einen Blick aufs  
Fronthubwerk unmöglich macht. Die Bedien-  
armlehne mit rund 30 (schwer zu unterschei-  
denden) Folientastern sowie dem Multicon-  
troller kennen wir bereits vom Puma (profi

## Hubkraft und Hubkraftbedarf

**Case IH Magnum 380 CVX:** 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 – knapp 400 daN mehr bei 2 cm weniger Hubweg. Aufgrund der gewaltigen Hubkräfte von mehr als 10 t hebt der Magnum auch eine 5 t schwere Bestellkombination spielend aus.



12 t Hubkraft sind super! Leider haben die Ölanschlüsse keine Entlastungshebel, und die Power beyond-Anschlüsse kann man verwechseln.



Das Fronthubwerk hebt fast 4 t, die gefederte Vorderachse hat außenliegende Zylinder.



2,15 m hohe 900er Räder und bis zu 1 250 kg Radgewichte auf jeder Seite sorgen dafür, dass die Zugleistung auch auf den Boden kommt.

11/2015). Und auch beim Magnum fehlt noch die Möglichkeit, die Knöpfe für ISO-Bus-Funktionen nutzen zu können.

### Gut 75 dB(A) unter Last sind in dieser Klasse Durchschnitt.

Dass der Beifahrer allerdings dank Vorderachs- und Kabinenfederung teils komfortabler unterwegs ist als der Fahrer, ist wohl der mangelhaften Abstimmung mit dem semiaktiv gefederten Sitz geschuldet. Ansonsten haben wir nur ein Kühlfach vermisst (unter dem Beifahrersitz wäre Platz genug), und die Bedienung von Klimaanlage, Scheibenwischer etc. liegt sehr weit hinten auf der Konsole.

Exakt 13 590 kg brachte der Magnum auf die Waage. Bei 18 t zulässigem Gesamtgewicht blieb so mit gut 4,4 t Nutzlast wenig Spiel-

raum, neben der Stützlast im Heck auch vorne noch zu ballastieren. Genauso sind die auf dem Typenschild vermerkten maximal 26 t Anhängelast zu wenig für ein ausgewachsenes Tridem. Richtig gut gefallen hat uns dagegen der Wendekreis von nur 13,65 m bei Vorderrädern der Größe 650/60 R 34 (mit 1,97 m Spur).

Und auch 900/60 R 42 hinten (2,15 m hoch!) sind ausgewachsene Räder, um die Zugkraft auf den Boden zu bekommen. Zudem kann jeder, dem das noch nicht reicht, den Magnum sogar ab Werk als „RowTrac“ bestellen – mit 40 km/h schnellen Raupenlufwerken auf der Hinterachse! Laut Prospekt fast 4 t schwerer und laut Preisliste sage und schreibe mehr als 90 000 Euro teurer – aber für die schwerste Zugarbeit unschlagbar.

**Fazit:** Der Magnum 380 CVX hat mit seiner 435 PS Maximalleistung im profi-Schleppertest mehr gezogen als bislang jeder andere Standardschlepper. Zusammen mit den niedrigen Verbrauch macht er sich damit zum „Feld-Meister“. Und diesen Titel kann ihm auch eine kleine Schwäche im Fahrkomfort auf der Straße nicht streitig machen. Im Gegenteil: Das stufenlose Getriebe und die große Kabine mit Lederapplikationen haben mit dem „Ruckenden Riesen“ von einst nicht mehr gemein.

Das gilt aber leider auch für den Preis: Statt der 133 000 DM von damals steht heute für den größten Magnum mit Klimaautomat, Druckluftanlage sowie GPS-Vorbereitung, ISO-Bus und Radar ziemlich genau vier mal soviel in der Liste: 258 800 Euro – plus Mehrwertsteuer natürlich. Hinzu kommt noch die gefederte Vorderachse (6 694 Euro), das Fronthubwerk (4 610 Euro) oder auch die Lederausstattung (3 000 Euro) etc. Summa summarum sind so für den Testkandidaten laut Liste genau 277 121 Euro plus Mehrwertsteuer zu berappen. Und wer die „Row Trac“-Version haben möchte, muss noch einmal mehr als 90 000 Euro nachlegen, um dann einen wahren „Feld-Meister“ sein Eigen nennen zu können.

## Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

### + Positiv

- + Angenehmes Lederlenkrad, per Pedal verstellbar
- + Gut erreichbarer Blinkerhebel samt Rücksteller
- + Batterie-Hauptschalter am rechten Aufstieg



Aufstieg mit Handlauf auch am Dach erleichtert die Reinigung von Scheiben und Spiegel.

- + Werkzeugkasten gut zugänglich, aber verschmutzt



Das Kabinenluftfilter ist vom Boden ohne Werkzeug auszubauen.



Lederpolster auch für den Beifahrer!

### - Negativ

- Sicherungen hinter Sitz sehr schlecht zugänglich
- Heckscheibe öffnet nur einen Spalt weit
- Keine externe Ventilbedienung im Heck
- Adapterstecker für Verbraucher i. d. Kabine nötig



Das Sonnenrollo geht gut, ist aber nicht wirklich sonnendicht.



Der Frontwischer hat zwar eine einstellbare Intervallschaltung, aber nur 90° Wischfeld.



Die Ventilhebel bleiben noch immer nach Ablauf der Zeitsteuerung stehen.

## Praktiker-Urteile

### Case IH Magnum 380 CVX

#### Stufenlos macht Sinn

Das Landgut Kornhochheim südlich von Erfurt hat 300 Mastrinder und bewirtschaftet rund 640 Hektar teils schwere Böden. Der Magnum 315 CVX hat im letzten Jahr einen „ruckenden Riesen“ Magnum 7240 von 1996 abgelöst. „Gerade mit der 6 m Köckerling Ultima-Drille macht die Arbeit mit dem stufenlosen CVX noch mehr Spaß als mit einem Magnum 340 Powershift, der auch bei



Hendrik Friebe und Marcus Hobein (links): „Dank Motor-Getriebe-Steuerung ist der Verbrauch nicht höher als beim Schalter!“

uns läuft“, sind sich Hendrik Friebe und Marcus Hobein einig. „gerade im Bereich vom 12./13. Gang!“ Auch den Dieserverbrauch ordnen die Praktiker selbst bei der schweren Bodenbearbeitung mit einem Horsch Terrano und einem Väderstad Swift als sparsam ein. Probleme gab es bislang nur mit ein paar (Software-)Kleinigkeiten, „und der Bildschirm blendet zu stark“, fassen die Landwirte ihre Erfahrungen in den ersten 500 Stunden zusammen.

#### Einfach und stark

Thomas Kube betreibt zusammen mit seinem Vater Wolfgang in 17209 Karchow an der Müritz einen 150-ha-Betrieb und ein Lohnunternehmen. Ein Magnum 340 CVX ist rund zwei Jahre alt und hat 2100 h gelaufen, den größten Teil vor einem AP Güllewagen mit 25 m<sup>3</sup> und 24 m Schleppe-schlauchverteiler. Der zweite Magnum 290 CVX läuft seit knapp einem Jahr und gut 600 h hauptsächlich vor einer 6 m Horsch Pronto DC (mit ISO-Bus) sowie einer zwölf-reihigen Amazone EDX.



Wolfgang (links) und Thomas Kube: „Den stufenlosen Magnum kann man auch einer Aus-hilfe schnell erklären!“

Bislang gab es bei beiden Traktoren noch keine Ausfälle, und die Kubes sind mit Leistung und Verbrauch der Maschinen sehr zufrieden. „Allerdings springen die Tankanzeigen durchaus von 200 auf 50 l, und wir haben auch schon mal eine Maschine in hügeligem Gelände trocken gefahren“, bemängelt Thomas Kube. Die Motor-Getriebe-Steuerung gefällt den Praktikern gut. „lediglich die Wendeschaltung ist manchmal ziemlich ruppig.“



**Technische Daten, Messwerte, Testurteile**

**Breite: 270 cm; Länge: 708 cm  
(mit Frontkraftheber); Höhe: 344 cm**

**Case IH Magnum 380 CVX**

**Technische Daten**

**Motor:** 279 kW/379 PS (nach ECE-R 120) bei 2000 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder FPT Cursor 9, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit SCR-Kat und AdBlue, Ladeluftkühlung; 8,7 l Hubraum; 617 l Kraftstoff- und 99 l AdBlue-Tank

**Getriebe:** Stufenlos, drei frei einstellbare Geschwindigkeitsbereiche, lastschaltbare Wendeschaltung, 0,03-50 km/h (bei 1730 min<sup>-1</sup>) vorwärts, maximal 25 km/h rückwärts

**Bremsen:** Nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung; Handbremse mit Federspeicher; Druckluftanlage serienmäßig

**Elektronik:** 12 V, Batterie 1900 CCI, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 4,2 kW/5,7 PS

**Hubwerk:** Kat. III/IV; EHR mit Unterlenkerregelung, Schwingungstilgung und Schlupfregelung, Frontkraftheber und Frontzapfwelle Option

**Hydraulik:** Axialkolbenpumpe mit 221 l/min Serie, Wunsch „Twin-Flow“ mit 282 l/min, 200 bar, bis zu 6 Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung; 63 l Öl entnehmbar

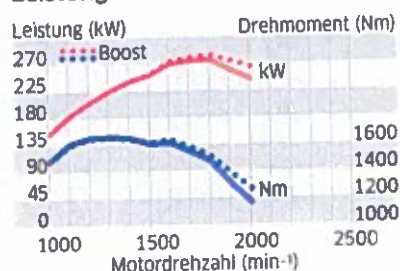
**Zapfwelle:** 540/1000 mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, bzw. 1 3/4 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

**Achsen und Fahrwerk:** Steckachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 650/60 R 34 vorne, 900/60 R 42 hinten

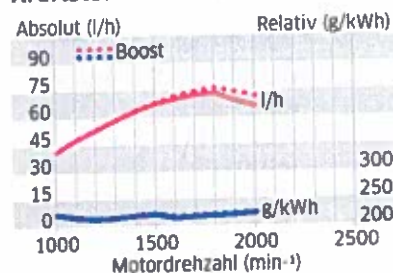
**Pflege und Wartung:** Motoröl 25 l (Wechsel alle 600 h); Getriebe-/Hydrauliköl 206 l (alle 1200 h); Kühlsystem 26,5 l

**Preis:** Grundausstattung (40 km/h) 258800 € (Preise o. MwSt.); Fronthubwerk ab 4610 €, Frontzapfwelle 6585 €, Vorderachsfederung 6694 €, GPS-Lenkung mit Mobil-RTK 15324 €

**Leistung und Drehmoment**



**Kraftstoffverbrauch**



**Messwerte Testzentrum**

**Zapfwellenleistung (ohne/mit Boost)**  
Maximal (1800 min<sup>-1</sup>) 277,9/285,9 kW  
Bei Nenndrehzahl 244,8/265,9 kW

**Diesel-/AdBlue-Verbrauch (ohne/mit Boost)**  
Bei max. Leistung 220+25,6/222+24,9 g/kWh  
Bei Nenndrehz. 225+31,2/225+31,0 g/kWh  
Absolut Max./Nenn 76,7+6,5/72,1+7,6 l/h

**Drehmoment (ohne/mit Boost)**  
Maximal 1664/1659 Nm (1300 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 42,4/30,6 %  
Drehzahlabfall 35/35 %  
Anfahrmoment 127/100 %

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

**Hubkraft Heck** (90 % max. Öl Druck, kor.)  
Unten/Mitte/Oben 10165/11672/12100 daN  
Hubweg unter Last 80,7 cm (23 bis 103,7 cm)

**Hubkraft Front** (90 % max. Öl Druck)  
Unten/Mitte/Oben 3943/4572/5255 daN  
Hubweg unter Last 60,4 cm (33,1 bis 93,5 cm)

**Hydraulikleistung**  
Betriebsdruck 199 bar  
Max. Menge 231,6 l/min  
Max. Leistung 63,9 kW (211 l/min, 182 bar)

**Zugleistung** (mit Boost bei 15 km/h)  
Maximal 254,6 kW bei 1800 min<sup>-1</sup> 252 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 233,8 kW 260 g/kWh

**Lautstärke** (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschlossen/offen 75,1/85,9 dB(A)

**Abbremsung**  
Maximale mittlere Verzögerung 5,2 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 41,1 daN

**Wendekreis**  
Ohne Frontantrieb 13,65 m

**Testgewicht**  
Vorderachse 5820 kg  
Hinterachse 7770 kg  
Leergewicht 13590 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 18000 kg  
Nutzlast 4410 kg  
Leistungsgewicht 45 kg/kW  
Radstand 316 cm  
Spurweite vorne/hinten 197/206 cm  
Bodenfreiheit 46,0 cm

**Kraftstoffverbrauch im Kennfeld**

Arbeitsbereiche	Leis- tungs- /h	Dreh- zahl /min	g/ kWh	h
Normzapfwelle 540	100%	1592	218	72,3
Sparzapfwelle 540E	100%	-	-	-
Normzapfwelle 1000	100%	1803	222	76,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80%	max.	234	59,9
Hohe Leistung	80%	90%	222	57,0
Transportarbeiten	40%	90%	257	33,0
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	237	30,5
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	220	42,4

**Testurteile**

**Motor**   
Leistungsscharakteristik 1,2  
Kraftstoffverbrauch 1,2  
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,2  
Sehr gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch niedrig, obwohl AdBlue nötig; Zug- und Zapfwellenleistung hoch

**Getriebe**   
Gangabstufung/Funktionen 1,4  
Schaltbarkeit 1,4  
Kupplung, Gas 1,5  
Zapfwelle 2,5  
Stufenlos mit einfach zu wechselnden Geschwindigkeitsbereichen, aber keine Tempomaten, Wendeschaltung auf beiden Seiten, nur 2 Zapfwelldrehzahlen mit Wechselstummel

**Fahrwerk**   
Lenkung 2,0  
Allrad- und Differenzialsperre 1,2  
Hand- und Fußbremse 1,5  
Federung Vorderachse/Kabine 2,0  
Gewicht und Nutzlast 3,5  
Sehr gute Lenkbarkeit, kleiner Wendekreis, Parkbremse, Fahrkomfort geht besser, hohes Leergewicht und geringe Nutzlast

**Hubwerk/Hydraulik**   
Hubkraft und Hubweg 1,2  
Bedienung 2,0  
Leistung Hydraulik 1,5  
Steuergeräte 1,8  
Anschlüsse 1,5  
Sehr hohe Hubkraft und Hydraulikleistung, Übersicht der Steuergeräte geht besser und Anschlüsse ohne Entlastungshebel

**Kabine**   
Platzangebot und Komfort 1,7  
Sicht 1,4  
Heizung und Lüftung 2,0  
Lautstärke 2,5  
Elektrik 2,0  
Verarbeitung 2,0  
Wartung 2,0  
Platz, Verarbeitung und Komfort gut, Lautstärke unter Last Durchschnitt, wenig Ablagen, kein Kühlfach

Eignungsprofil				
Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				
<b>Preis</b>	<b>Niedrig</b>	<b>Hoch</b>		

245000 bis 261000 €  
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.