

Schlepper John Deere 6R 150 AutoPowr

Handlicher, aber teurer Hirsch

Der 6R 150 ist mit 177 PS Maximalleistung (mit Boost) der stärkste Vierzylinder von John Deere. Im Test konnte er beweisen, dass er handlich geblieben und sein Geld wert ist.

Der neue 6R 150 hat sich im Test super präsentiert – egal, ob auf dem Acker mit der Drillkombination oder auf dem Hof mit dem Frontlader. Fotos: Tovornik, Wilmer



Vor allem in Deutschland sind leistungsstarke Vierzylinder sehr gefragt: Wendig für die Arbeit mit dem Frontlader, aber auch stark genug, um mit der schweren 3 m Drillkombination fertig zu werden. Auch John Deere konnte sich diesem Trend nicht entziehen und hat vor etwa einem Jahr die beiden „kleinen“ 6R 140 und 6R 150 mit 2,58 m Radstand und vier Zylindern unter der Haube vorgestellt.

Erkennen kann man die Neuen nicht nur an den grün lackierten Spiegeln, sondern auch am fehlenden Armaturenbrett. Stattdessen gibt es ein Display am A-Holm, wie wir es schon vom 7R, 8R und 9R kennen. Doch werfen wir zunächst einen Blick unter die Haube. Hier war unser Testkandidat statt des ab Werk lieferbaren Hägele-Umkehrlüfters (3000 Euro) mit dem elektronisch

geregelten Viscolüfter ausgestattet. Und um die Abgasstufe V zu erfüllen, sind hier Partikelfilter (DPF) und Dieseloxydationskatalysator (DOC) untergebracht, der SCR-Kat. sitzt im Auspufftopf rechts.

Ergebnisse an der Zapfwelle

Der 6R 150 ist mit 110 kW/150 PS Nenn- und 121 kW/165 PS Maximalleistung angegeben. Hinzu kommt noch ein Boost, der bei Zapfwellen- und Hydraulikarbeiten (ab 0,5 km/h) sowie beim Transport (ab 15 km/h) aktiv ist. Dann legt der DPS-Motor mit 4,5 l Hubraum laut Prospekt noch einmal 20 PS bei Nenndrehzahl und 12 PS bei Maximalleistung nach.

Das haben wir natürlich auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG Testzentrums kontrollieren lassen. Tatsächlich kommen beim 6R 150 bei Nenndrehzahl ohne Boost

von den 110 kW Motorleistung genau 88,8 kW hinten am Stummel an. Etwas besser sieht das bei der Maximalleistung aus, die bei 1700 Touren erreicht wird: Von den 121 kW im Prospekt sind es dann an der Zapfwelle 103,3 kW.

Wird noch der Boost per Laptop aktiviert (in der Praxis müsste der Schlepper über 0,5 km/h fahren), steigt die Zapfwellenleistung bei Nenndrehzahl auf 101,5 kW. Und maximal sind es dann 109,1 kW, die von den angegebenen 130 kW Motorleistung hinten ankommen – in Ordnung.

Sehr sparsam unterwegs

Sehr in Ordnung ist auch die Leistungscharakteristik: 50 % Drehmomentanstieg und 125 % Anfahrmoment sind genauso gut wie mehr als 600 Nm Drehmoment. Bleibt noch der Dieserverbrauch. Auch hier kann

der 6R 150 mit den Besten seiner Klasse mithalten: 268 g/kWh an der Zapfwelle bei Nenndrehzahl sowie 254 g/kWh bei Maximalleistung mit Boost sind auch deshalb gute Werte, weil der Hirsch zusätzlich nur rund 8 g/kWh AdBlue verbraucht.

Bei den praxisnahen Powermix-Messungen zeigte sich der 6R 150 mit einem Mittelwert von 274 g/kWh (+8 g/kWh AdBlue)

ebenfalls sehr sparsam und kann somit locker mit den Schaltschleppern in dieser Leistungsklasse mithalten. Noch besser wird es beim Transport: Mit 375 g/kWh bei 40 km/h ist der 6R nicht nur der sparsamste Vierzylinder, er liegt auch unter den besten fünf Traktoren, die wir je auf dem Rollenprüfstand beim Transport gemessen haben. Ein Grund dafür ist sicher auch das stufenlose AutoPowr-Getriebe, mit dem der 6R 150 serienmäßig ausgestattet ist. Das ermöglicht 40 km/h bei nur 1480 min⁻¹ (50 km/h bei 1850 min⁻¹).

Serienmäßig stufenlos

Stichwort AutoPowr: Neu ist auch die Möglichkeit, den Vierzylinder optional mit der 1000E-Zapfwelle ausstatten zu lassen. Man muss sich zuvor jedoch nach wie vor entscheiden, welche Drehzahlkombination

man möchte (540/540E/1000 oder 540E/1000/1000E). Lieber wäre uns für so einen Allrounder natürlich, wenn man alle vier Drehzahlen nutzen könnte. Eine weitere wichtige Entscheidung steht beim Schlepperkauf in Sachen Getriebe-Bedienung an: Standard oder CommandPro? Die altbekannte Bedienung über den kleinen Stick mit den zwei Geschwindigkeitsbereichen versteht jeder Fahrer sofort.

Für nur gut 1800 Euro Aufpreis bietet die CommandPro-Ausstattung allerdings eine Menge Möglichkeiten, auf die eingewiesene Fahrer nicht mehr verzichten möchten. Angefangen bei der automatischen Parkbremse über den aktiven Stillstand sowie die Möglichkeit zur Wendeschaltung links und rechts bis hin zu den Tempomat-Funktionen. Vom völlig problemlosen Wechsel zwischen Pedal- und Hebelmodus beim

GUT ZU WISSEN

177 PS Maximalleistung hat der stärkste John Deere-Vierzylinder.

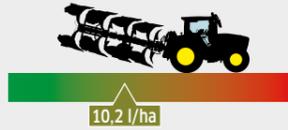
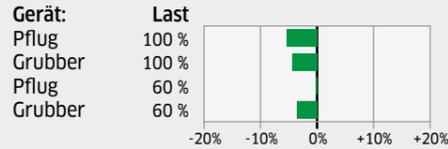
Handhabung und Komfort überzeugen genau wie der Verbrauch.

Über 240000 Euro sind für die Vollausstattung mit Lader fällig.

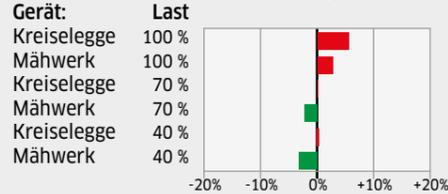
JOHN DEERE 6R 150 AUTOPOWR

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

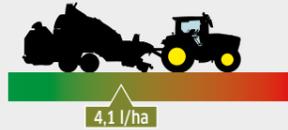
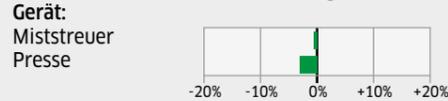
Zugarbeiten: Im Mittel 272 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 273 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 282 g/kWh

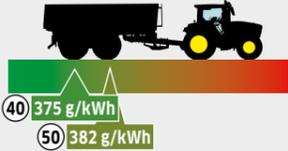
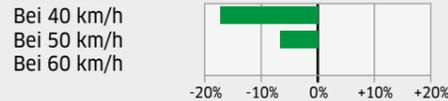


Powermix:

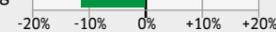


DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:
Maximale Steigung



Transportmix: AdBlue: 3,2 %

Bei den praxisnahen Powermix-Messungen liegt der John Deere 6R 150 AutoPowr ziemlich genau im Mittel aller getesteten Traktoren – bei (schweren) Zugarbeiten ist er etwas besser, bei Zapfwellenarbeiten etwas schlechter. Über 10 % sparsamer als der Durchschnitt ist der Hirsch auch beim Transport mit 40 km/h.



Der DPS-Vierzylinder ist sparsam. Trotzdem ist der Dieseltank zu klein und der AdBlue-Tank reicht nicht für zwei Dieselfüllungen.

Fahren sowie der individuellen Funktions-Belegung der zahlreichen Tasten auf dem Hebel ganz zu schweigen.

Genug Hubkraft...

Zwei der Tasten kann man z.B. mit der Schnellbedienung der Hubwerke vorne und hinten belegen. Der Clou dabei: Die zwei-stufigen Taster erlauben erst einen langsamen Aushub, bevor der Schnellaushub aktiviert wird – super! Andererseits ist dann z.B. die Umstellung ew/dw vom Fronthubwerk nicht möglich. Doch bevor wir uns in Details verlieren, kommen wir zur Hubkraft: Die 85-mm-Zylinder sorgen mit geänderter Hubwerksgeometrie für eine durchgehende Hubkraft von fast 5000 daN. So stemmt der kleine 6R schwerere Anbaugeräte, als es die maximale Hinterachslast von knapp 7,3 t zulässt.

Beim Fronthubwerk passt nicht nur die durchgehende Hubkraft von 3500 daN. Es gibt auch einen geschickten Oberlenkerhalter, man kann die Unterlenker vom Schlepper sehen, und sie lassen sich einklappen, ohne mit losen Splinten hantieren zu müssen – sehr gut!

Sehr gut sind auch die hydraulischen Seitenstabilisatoren im Heck, 1640 Euro Aufpreis sind dafür anzulegen. Fehlt nur noch ein Ein-/Ausschalter, um beim Geräteanbau nicht die Einstellungen ändern zu müssen. Noch mehr stört, dass man zum Ändern des Spreizmaßes zwischen Kat. II und Kat. III nach wie vor kurbeln muss.

...und noch mehr Öl

Serienmäßig liefert die Axialkolbenpumpe nur 118 l/min. Daher sollte man in jedem Fall rund 900 Euro Aufpreis für die Pumpe mit 155 l/min investieren. Damit hat das DLG Testzentrum 156,3 l/min sowie eine hydraulische Leistung von 44,9 kW an den Anschlüssen gemessen. Das ist genauso gut, wie 120 l/min Durchflussmenge durch nur ein Ventil.

Stichwort Steuergeräte: Neben den Power beyond-Anschlüssen gibt es maximal vier dw-Ventile im Heck und drei Zwischenachsventile. Hier muss man aber im Menü das Deaktivieren des Lader-Modus erst einmal finden, um z.B. die Zeitsteuerung nutzen zu können. Ansonsten gibt es aber



Die Kabine begeistert mit Platz, Komfort und nur 69,7 dB(A)!

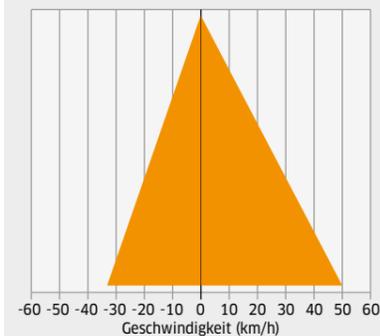


Das Lederlenkrad ist nicht teuer und sehr angenehm. Statt Armaturenbrett gibt es jetzt ein A-Holm-Display.

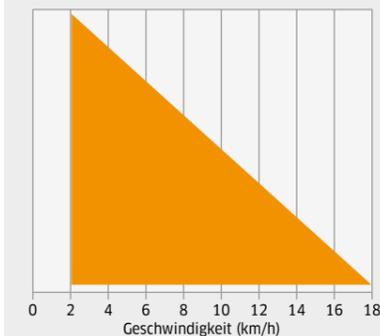
JD 6R 150 AP
Das stufenlose AutoPower mit CommandPro hat aktiven Stillstand sowie Wendeschaltung links und rechts.



Stufenlos vor und zurück



Stufenlos im Arbeitsbereich



Auch wenn die Bedienung etwas komplizierter scheint, empfehlen wir Command-Pro. Neu ist der vielseitige Hydraulikkreuzhebel daneben, der z. B. eine Wendeschaltung beinhaltet.

sowohl für das Programmieren der Steuerventile als auch die Zuordnung zu den Bedienhebeln fast nur Lob. „Fast“ deshalb, weil z.B. in der Standard-Einstellung das vierte Ventil gar nicht zugeordnet und somit nicht auffindbar ist. Genau das Ventil ist aber für die externe Bedienung – z.B. für den Oberlenker – zuständig.

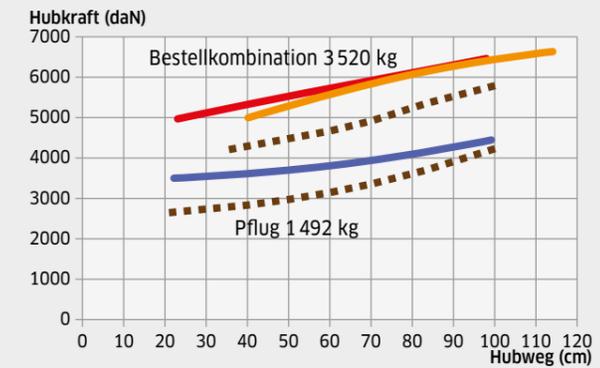
Komfortable Kabine

Was den Kabinenkomfort angeht, macht John Deere so schnell keiner etwas vor. 69,7 dB(A) sind genauso wie die Verarbeitung und das gewaltige Platzangebot ein Maßstab. Hinzu kommt die aufwändige (und mit über 3000 Euro nicht gerade günstige) hydropneumatische Kabinenfederung, die zusammen mit der gefederter Achse für herausragenden Fahrkomfort sorgt.

Wir können hier weitermachen mit dem beispielhaft weit seitlich drehbaren Sitz oder dem neuen A-Holm-Display, bei dem wir nur die Anzeige der Zapfwellen-drehzahl vermisst haben.

Aber natürlich gibt es auch etwas zu kritisieren: Zum Beispiel verkratzt der Lack der neuen Spiegelkappen an der ersten Hecke. Die Spiegel waren sogar elektrisch teleskopierbar, können aber unverständlicherweise kaum unter 3 m Außenbreite eingezogen werden. Auch z.B. beim Silowalzen ein No-Go. Im Kühlfach müssen die Flaschen nach wie vor liegend transportiert werden, und das DAB-Radio kann nicht mehr im Display bedient werden. Die wichtigsten Tasten sitzen aber in der Armlehne, und künftig wird es auch den 6R mit dem 6,5-Zoll-Touch-Display und Apple Carplay/Android Auto geben.

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Dank der noch oben hin ansteigenden Hubkraft hebt der John Deere 6R 150 auch die 3,5 t schwere Drillkombination locker aus.

- Hubstreben lang: durchgehend 4968 daN, Hubweg 74,9 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 4995 daN, Hubweg 73,9 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3501 daN, Hubweg 77,0 cm



Der „kleine“ 6R hat Hubkraft satt und mit der optionalen Ölpumpe auch reichlich Ölfördermenge.

Etwas mehr diskutiert haben wir beim Thema Programmierung und Bedienung: Man kann zwar persönliche Profile anlegen, die sehr viele Einstellungen bis hin zur Vorgewende-Automatisierung speichern. Wir würden uns aber zum Beispiel wünschen, auch die im Layout-Manager angelegten Bedienseiten per PIN sperren zu können.

Lästig ist auch, immer den Einstellungs- und Geräte-Manager beim Wechsel des Arbeitsgerätes aufrufen zu müssen. Und man erwischt sich oft dabei, Einstellungen direkt auf dem zweiten Monitor ändern zu wollen. Das funktioniert aber erst nach dem Wechsel auf die CommandCenter-Anzeige.

10,45 t zul. Gesamtgewicht

Um der höheren Leistung gerecht zu werden, hat die Hinterachse des 6R 150 nicht nur fast 7,3 t zulässige Achslast, sondern endlich auch wieder eine Nabe mit 275 mm Lochkreisdurchmesser (statt 203 mm). Zudem sind 1,80 m hohe Räder freigegeben (z.B. Reifengröße 650/65 R 38), und wahlweise kann man heute bei dem Vierzylinder auch eine Verstellachse ordern. Genau wie die Hinterachse ist auch die Vorderachse verstärkt und hat dickere Lenkzylinder, zum Beispiel für den Frontladereinsatz. Die Wendigkeit hat das allerdings nicht verbessert, 11,80 m Wendekreis sind nur durchschnittlich.

Überdurchschnittlich gut sind die Bremsen: Mit einer gemessenen Verzögerung von 5,1 m/s² kann man den Hirsch hervorragend zügeln. Das bietet vielleicht die Möglichkeit, das zulässige Gesamtgewicht von fast 10,5 t noch weiter zu erhöhen. Denn bei einem Leergewicht des 6R von 6,8 t (ohne Frontlader) bleiben nur 3,65 t Nutzlast – das ist für einen Allrounder in der 150-PS-Klasse zu knapp.

Aber noch mal zurück zum Lenken: Unser Testkandidat hatte bereits den neuen Star-Fire 7000-Empfänger. Er kann neben amerikanischen GPS- und russischen Glonass-Satelliten jetzt auch die Signale der Satelliten aus Europa (Galileo), Indien (Beidou) und Japan (QZSS) empfangen. Außerdem gibt es die Möglichkeit, auch das RTK-Signal nicht mehr nur per Mobilfunk, sondern auch per Satellit zu empfangen (SF RTK).

Stolze Preise

Bleiben noch die Preise. In einer fahrbaren Basisausstattung kostet der John Deere 6R 150 bereits 164420 Euro. Zugegebenmaßen gehören das stufenlose Getriebe und die gefederte Vorderachse hier schon dazu. Trotzdem kommt bei dem Testkandidaten noch eine lange Liste an Zusatzausstattungen hinzu. So stehen allein das Fronthubwerk und die Frontzapfwelle mit 6650 und 4270 Euro im Konfigurator. Besonders zu Buche

schlägt außerdem die AutoTrac-Vorbereitung samt Aktivierung und zweitem CommandCenter Gen4-Terminal (3000 plus 3500 plus 1500 Euro).

Neben vielen Details fehlen dann noch die Frontlader-Vorbereitung (7780 Euro) und der 623R-Lader, für den wir noch einen eigenen Test veröffentlichen, der ebenfalls mit stolzen 16333 Euro in der Liste steht. So kostet der komplett ausgestattete Testkandidat dann insgesamt kaum vorstellbare 240000 Euro, natürlich zuzüglich der Mehrwertsteuer!

Fazit

Der John Deere 6R 150 überzeugte im Schleppertest mit niedrigem Dieserverbrauch und sehr guter Leistungscharakteristik – wenn auch die Leistung selber durchaus noch etwas höher hätte ausfallen können. Das tat dem sehr guten Fahrkomfort, der beispielhaften Kabine sowie dem wohl besten Spurführungssystem allerdings keinen Abbruch. Noch etwas mehr Nutzlast sowie einen etwas kleineren Wendekreis, und der Hirsch steht ziemlich perfekt da. Leider schlägt sich das aber auch im Listenpreis nieder: 240000 Euro für einen 150-PS-Schlepper, wenn auch in Voll-Ausstattung, sind eine neue Dimension.

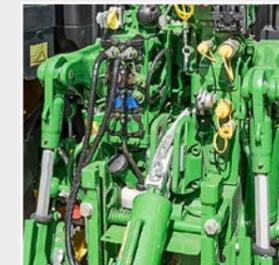
Hubert Wilmer

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

POSITIV

- Siebe vor dem Kühler erleichtern die Reinigung
- Große Wischfläche vorne
- Reichlich Steckdosen für USB etc.



Erleichternd: die Entlastungsfeder am Oberlenker.



Vorbildlich: guter Oberlenkerhalter und Bolzen der Unterlenker ohne lose Splinte.



Komfortabel: die hydropneumatische Kabinenfederung.

NEGATIV

- Oberlenker vorne (zu) lang
- Dachabläufe auf Frontscheibe
- Vorderachsfederung (z. B. für Frontladerarbeit) nur im Menü auf max. Härte zu stellen



Lästig: hydraulische Stabis, aber Kurbeln zum Kat.-Wechsel.



Gefährdet: Spiegel stehen zu weit über und verkratzen.



Undicht: Die Sonnenblende ist schmal und scheint durch.

PRAKTIKERURTEIL

Einer für alles

Sebastian Moneke aus 58640 Iserlohn im Sauerland hat für seinen Bullenmastbetrieb mit 70 ha Acker und 20 ha Grünland seit Juli 2022 den 6R 150. Vom vierfurchigen Pflug über die 3-m-Drillkombi und die 3200-l-Spritze bis zum 21-t-Hakenliftkipper muss der 6R als Nachfolger für einen Fendt 414 Vario alle Arbeiten erledigen. „Da die



Sebastian Moneke:

„Der Fernzugriff auf das Display ist super!“

Getriebeansteuerung per Pedal beim 6R nicht ganz so feinfühlig ist, gefällt uns der Wechsel zwischen Fahrpedal und Fahrhebel umso besser“, so der Landwirt. Moneke nutzt auch die Option, Einstellungsprofile zu speichern, vor allem begeistert ihn aber der Display-Fernzugriff, um z.B. seinem Vater bei Einstellungen zu helfen, ohne zum 8 km entfernten Betriebsteil fahren zu müssen. Das muss er dennoch, um Diesel nachzubringen.

Bester Fahrkomfort

Thore Hansen bewirtschaftet mit seinem Vater einen 280-ha-Futterbaubetrieb mit 180 Kühen und 600-kW-Biogasanlage in 25866 Mildstedt an der Nordsee. Neben drei größeren 6R läuft hier seit Juli 2022 auch ein 6R 150, überwiegend vor einem Vierkreiselschwader von Pöttinger sowie einer 3500-l-Anhängerspritze von Lemken. „Sowohl die ISO-Bus-Bedienung vom Schwader als auch das SectionControl an der



Thore Hansen:

„Der Tank ist einfach zu klein!“

Spritze funktionieren bei dem neuen 6R zum ersten Mal problemlos“, freut sich Hansen. Viel Lob gibt es dank der Kabinenfederung und des Ultimate-Ledersitzes auch für den Fahrkomfort. „Und das Hubwerk stemmt auch die volle 3-m-Drillkombination“, so Hansen zufrieden. Größter Kritikpunkt ist der Dieseltank: „Selbst mit dem Schwader kommt man nicht über einen langen Arbeitstag!“



SCHLEPPERTEST



Breite: 245 cm; Länge: 460 cm; Höhe: 293 cm

JOHN DEERE 6R 150 AP

Technische Daten

MOTOR: 110 kW/150 PS (ECE-R 120) Nenn- und 130 kW/177 PS Max.-Leistung mit Boost; Vierzylinder JD Power Systems PowerTech PSS mit 4,5 l Hubraum, Stufe V mit DPF, DOC und SCR-Kat.; 199/225 l Diesel, 13,5 l AdBlue

GETRIEBE: Stufenloses AutoPowr, vier autom. wechselnde Fahrbereiche; 0,03 bis 50 km/h, lastschaltb. Wendeschaltung, CommandPro-Bedienung mit akt. Stillstand, Tempomaten

BREMSEN: Nasse Scheibenbremsen hinten, hydraul. betätigt, Allradzuschaltung, autom. Parkbremse, Druckluftanlage optional

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 174 Ah; 200 A Lichtmaschine; Anlasser 3,2 kW/4,4 PS

HUBWERK: Kat. IIIN; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

HYDRAULIK: Axialkolbenverstellpumpe mit 155 l/min (114 l/min Serie), 205 bar, maximal 5+3 Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung, 25 bzw. 32 l Öl entnehmbar

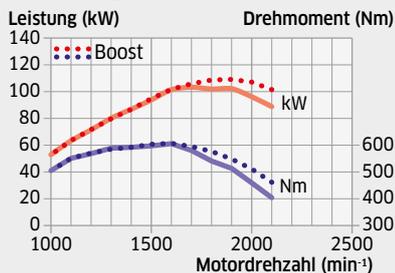
ZAPFWELLE: 540/540E/1000 U/min (opt. 1000E); 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet, Frontzapfwelle a. W.

ACHSEN UND FAHRWERK: Planeten- oder Steckachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung Trelleborg TM1060 VF520/60 R 28 vorne, VF650/60 R 38 hinten

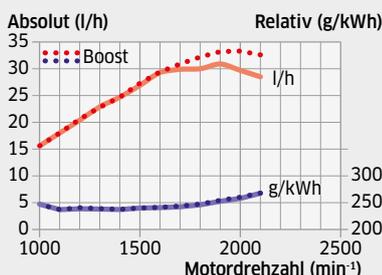
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 11,6 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 47,5 l (1500 h); Kühlsystem 20 l

PREISE: Grundausrüstung 164 420 € (Preise o. MwSt.); mit AutoPowr (10 511 €), AutoTrac samt Monitor (ca. 8 000 €) etc. 213 573 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG (ohne/mit Boost)
Max. bei 1700/1900 min⁻¹ 103,3/109,1 kW
Bei Nenndrehzahl 88,8/101,5 kW

DIESELVERBRAUCH (ohne/mit Boost)
Bei max. Leistung 242 + 7,7/254 + 8,4 g/kWh
Nenndrehzahl 268 + 8,2/268 + 8,0 g/kWh
Absolut Max./Nenndrehzahl 27,2/27,8 l/h

DREHMOMENT (ohne/mit Boost)
Maximal 606/607 Nm (1600 min⁻¹)
Drehm.-Anst./Drehz.-Abfall 50/24/32/24 %
Anfahrmoment 125/109 %

GETRIEBE
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

HUBKRAFT HECK (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 4 968/5 736/6 462 daN
Hubweg u. Last 74,9 cm (23,0 bis 97,9 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 3 501/3 816/4 446 daN
Hubweg u. Last 77,0 cm (22,1 bis 99,1 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG
Betriebsdruck 206 bar
Maximale Menge 156,3 l/min
Leistung 44,9 kW (143,8 l/min, 188 bar)

ZUGLEISTUNG
Max. 93,5 kW bei 1700 min⁻¹ 269 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 80,0 kW 297 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen 69,7 dB(A)

ABBREMSUNG
Maximale mittlere Verzögerung 5,1 m/s²
Pedalkraft 31,2 daN

WENDEKREIS
Ohne Frontantrieb 11,80 m

TESTGEWICHT
Vorder-/Hinterachse 2 750/4 050 kg
Leer-/zul. Ges.-Gewicht 6 800/10 450 kg
Zul. Achslast v/h 4 980/7 270 kg
Nutzlast 3 650 kg
Leistungsgewicht 62 kg/kW

ABMESSUNGEN
Radstand 258 cm
Spurweite vorne/hinten 182/182 cm
Bodenfreiheit 43,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld (mit Boost)

ARBEITSBEREICHE	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1967	260	33,3
Sparzapfwelle 540E	100 %	1496	240	27,3
Normzapfwelle 1000	100 %	1962	260	33,3
Sparzapfwelle 1000E	100 %	-	-	-
Motor im Abregelbereich	100 %	max.	281	27,3
Hohe Leistung	80 %	90 %	255	24,8
Transportarbeiten	80 %	90 %	300	14,6
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40 %	60 %	253	12,3
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60 %	60 %	239	17,4

Testurteile

MOTOR +
Leistungscharakteristik +
Kraftstoffverbrauch +
Zugleistung/Zapfwellenleistung +
Sehr gute Leistungscharakteristik, niedriger Kraftstoffverbrauch, Zug- und Zapfwellenleistung Durchschnitt

GETRIEBE ++
Gangabstufung/Funktionen +
Schaltbarkeit +
Kupplung, Gas +
Zapfwelle +
Stufenloses Getriebe mit sehr guter Motor-Getriebe-Steuerung, Bedienung mit CommandPro sehr gut, nur drei Zapfwelldrehzahlen

FAHRWERK ++
Lenkung +
Allrad- und Differenzialsperre +
Hand- und Fußbremse +
Federung Vorderachse/Kabine +
Gewicht und Nutzlast +
Sehr gute Lenkbarkeit, ordentlicher Wendekreis, Leergewicht okay, aber Nutzlast (zu) niedrig, sehr gute Fuß- und Parkbremse; Vorderachsfederung leider nicht sperrbar (z. B. zum Paletten stapeln)

HUBWERK/HYDRAULIK ++
Hubkraft und Hubweg +
Bedienung +
Leistung Hydraulik +
Steuergeräte +
Anschlüsse +
Hubkraft und Hydraulikleistung überdurchschnittlich; Bedienung und Steuergeräte vorbildlich

KABINE ++
Platzangebot und Komfort +
Sicht +
Heizung und Lüftung +
Lautstärke +
Elektrik +
Verarbeitung +
Wartung +
Platz und Komfort genauso wie Lautstärke, Multifunktionsgriff und Anzeige-Terminal sehr gut

EIGNUNGSPROFIL	++	+	0	-	--
Basisansprüche					●
Mittlere Ansprüche					●
Hohe Ansprüche					●
Ackerarbeiten					●
Grünlandarbeiten					●
Transportarbeiten					●
Frontladerarbeiten					●

PREIS NIEDRIG HOCH
k.A.

Im Schlepperkatalog 2022 keine Preisangabe
Bewertung:
++ sehr gut, + gut, 0 durchschnittlich,
- unterdurchschnittlich, -- mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht
zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.