

Fendt 211 Vario mit Fendt One:

Super gereift

Nach unserem letzten Test (profi 8/2020) ist der 200er Vario noch weiter gereift. Trotzdem haben wir bei dem Marktoberdorfer noch ein paar grüne Körner gefunden.

Auch wenn das Grundfahrzeug mit Achsen, Getriebe usw. gleich geblieben ist, hat sich bei dem neuen 200er Vario nicht nur das Styling der Motorhaube geändert (profi 11/2020). Auch unter der Haube hat sich einiges getan, damit der Dreizylinder von Agco Power mit seinen 3,3 l Hubraum die Abgasstufe V erfüllt.

Dazu gibt es neben dem DOC jetzt zusätzlich einen SCR-Kat. plus Partikelfilter (DPF), während man auf die Abgasrückführung verzichten konnte. Zudem hat der Motor jetzt Hydrostößel, da aufgrund des immer enger werdenden Bauraumes ein Nachstellen der Ventile sehr aufwändig wäre.

Dynamic Performance

Gespannt waren wir, welchen Einfluss die verschärfte Abgasnorm auf die Leistungs- und Verbrauchswerte des 211 Vario hat. Der 211er ist mit seinen 77 kW/105 PS Nennleistung übrigens das größte von fünf Modellen ab 53 kW/72 PS (207 Vario). Und bevor wir zu den Ergebnissen des DLG-Testzentrums kommen, müssen wir kurz die Leistungsangaben erklären.

Schließlich hat der neue 211er dank des „Dynamic Performance“ (DP) von 10 PS eine Maximalleistung von 91 kW/124 PS. Das DP ist ein Boost, der nicht – wie sonst oft üblich – nur bei Zapfwellenarbeiten oder ab einer Mindestgeschwindigkeit genutzt werden kann. Das System wird für jeden Nebenverbraucher (z. B. Klima-/Druckluftkompressor, Hydraulikpumpe oder Lüfter) aktiv, wenn der Schlepper unter Voll-Last arbeitet.

Apropos Kühlerlüfter: Optional bietet Fendt für den 200er ab Werk den Umkehrlüfter von Hägele an. Auch wenn der mit mehr als

3000 Euro in der Liste steht, lohnt sich der Kauf alleine aufgrund der Diesersparnis (profi 4/2021) – wobei der Spar-Effekt durch die Kühlerreinigung auf Knopfdruck hier noch gar nicht berücksichtigt ist.

Viel Leistung, wenig Verbrauch

Aber zu den Ergebnissen auf dem Zapfwellenprüfstand: Bei Nenndrehzahl kamen knapp 98 der 105 PS hinten am Stummel an, maximal waren es bei 1700 Touren sogar 110 PS Zapfwellenleistung von 124 PS Motorleistung. Im Vergleich zum Vorgänger profitiert man hier vom bereits beschriebenen „Dynamic Performance“. Und das hat auch der Leistungscharakteristik keinen Abbruch getan: Ein Drehmomentanstieg von fast 43 % bei nur 29 % Drehzahlabfall sowie 125 % Anfahrmoment sind top.

Bleibt die Frage nach dem Verbrauch. Und siehe da: Mit 265 g/kWh bei Nenndrehzahl und nur 243 g/kWh bei Maximalleistung (zu 287 bzw. 268 g/kWh vorher) ist der neue 211er ein ganzes Stück besser geworden. Berücksichtigt man allerdings den zusätzlichen AdBlue-Verbrauch von immerhin 31,1 bzw. 22,6 g/kWh, schmilzt der Vorsprung ein gutes Stück dahin.

285 g/kWh Powermix

Vor allem die Powermix-Messungen bescheinigen dem neuen 211 Vario trotzdem seine Sparsamkeit. Er liegt bei allen Arbeiten rund um den Mittelwert der bisher getesteten Traktoren – ein sehr gutes Ergebnis für einen Traktor in dieser Leistungsklasse. Summa summarum liegt folglich auch der Gesamt-Powermixwert mit 285 g/kWh (+27 g/kWh AdBlue) nur zwei Prozent über dem Mittel aller Traktoren.





GUT ZU WISSEN

Leistungen und Verbrauch des neuen 200ers sind super.

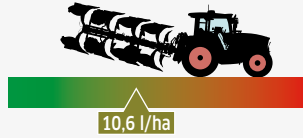
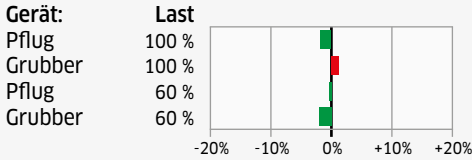
Das gilt auch für die Hydraulik, nicht aber für die Hubkraft.

Serienmäßig gibt es die neue Bedienarmlehne samt Joystick.

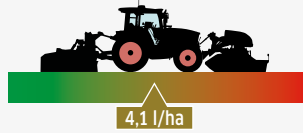
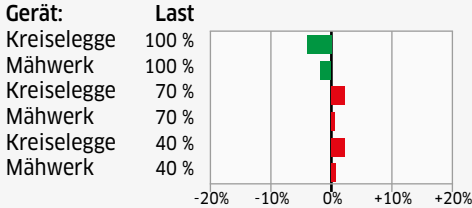
FENDT 211 VARIO

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

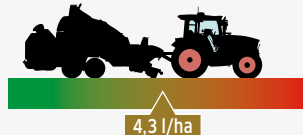
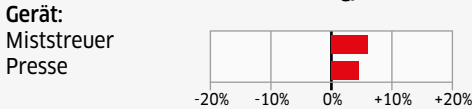
Zugarbeiten: Im Mittel 282 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 281 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 303 g/kWh



Powermix:

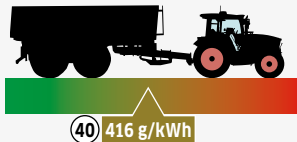
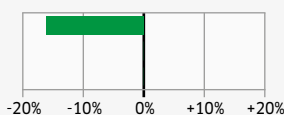
AdBlue: 9,3 %

285 g/kWh

DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

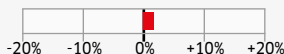
In der Ebene:

Bei 40 km/h
Bei 50 km/h
Bei 60 km/h



Am Berg:

Maximale Steigung



Transportmix:

AdBlue: 9,1 %

Der Fendt 211 Vario ist wesentlich sparsamer als sein Vorgänger und liegt bei nahezu allen Arbeiten rund um den Mittelwert aller bisher getesteten Traktoren. Der AdBlue-Verbrauch ist mit ca. 27 g/kWh allerdings höher als bei den meisten anderen Traktoren.

Stufenlos mit 40 km/h

Auch beim Transport hat sich der Verbrauch verbessert: Die 416 statt der 487 g/kWh werden nur durch die 38 g/kWh AdBlue relativiert. Mit einer gemessenen maximalen Zugleistung von 71,7 kW/97,5 PS bei einem Verbrauch von nur 276 g/kWh ist auch der Wirkungsgrad des Vario-Getriebes über jeden Zweifel erhaben. Und das, obwohl es im Unterschied zu den großen Varios bei dem ML 75 nur einen Fahrbereich gibt und das lästige Umschalten entfällt. Allerdings gibt es den 200er auch nur mit 40 km/h (bei 1 550 Touren).

Richtig punktet der 211er auch bei der sehr gut abgestimmten Motor-Getriebe-Steuerung sowie der Bedienung des Getriebes, die jetzt wie bei den Großen mit Fendt One aufgebaut ist. Umso weniger verstehen wir, dass die Schieber für Handgas und Pedalspreizung beim 200er unter einer Klappe in der Armlehne versteckt sind.

Stichwort Armlehne: Hier fällt tatsächlich nur wenigen auf, dass diese nicht am Sitz, sondern an der Seitenkonsole befestigt ist. Noch einmal zur Diskussion stellen wir aber das Thema, warum Fendt an einer aktiven Umschaltung zwischen Fahrpedal- und Fahrhebel-Modus festhält.

Öl satt, Hubkraft knapp

Bevor wir zur neuen Kabine kommen, erst noch ein paar Sätze zur Hydraulik und zum Hubwerk. Erste Empfehlung ist hier, die optionale Axialkolbenpumpe (für 1 500 Euro Aufpreis) zu ordern. Dann ist der 211er nicht nur für „Loadsensing“ startklar, sondern die DLG hat auch eine maximale Ölfördermenge von 101,6 l/min sowie fast 30 kW nutzbare Hydraulikleistung gemessen.

Das gefällt uns genauso, wie der vom Getriebe getrennte Hydraulikkreislauf und 35 l entnehmbare Ölmenge. Leider gibt es nur maximal vier Steuergeräte, von denen eins jetzt auch nach vorne gelegt werden kann. Wenn dann gelb und blau noch für den Frontlader genutzt werden, bleibt nur die Lösung mit Absperrhähnen.

Ein echter Fortschritt ist dagegen die Einstellmöglichkeit der Ventile: Jetzt kann man z. B. wählen, ob die Zeitsteuerung sofort aktiv wird oder bis zur Raste eine Proportionalbedienung möglich ist.



Das Luftfilter ist gut zugänglich, der Kühler weniger...

...dafür sollte man ohnehin den Umkehrlüfter ordern.





Die neue Kabine ist leiser und hat das neue Bedienkonzept Fendt One.



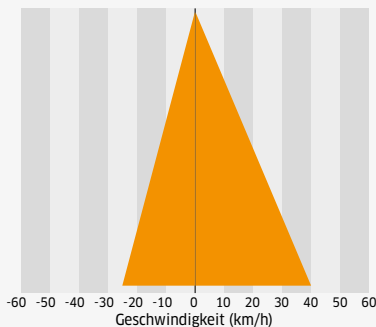
„Armaturenbrett“ mit Top-Grafik, leider teils vom (super griffigen) Lenkrad verdeckt.

FENDT 211 VARIO

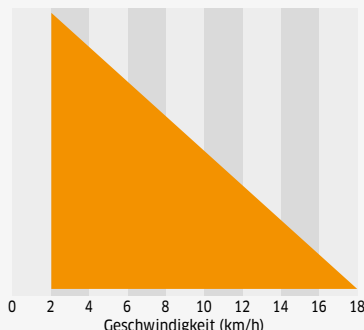
Das ML75 regelt stufenlos von 0,02 bis 40 km/h, hat nur einen Fahrbereich und eine lastschaltbare Wendeschaltung links wie rechts.



Stufenlos vor und zurück



Stufenlos im Arbeitsbereich



Simpel gibt es nicht mehr. Wer sich aber nicht abschrecken lässt, hat eine ziemlich perfekte Bedienung für den universellen Einsatz. Fotos: Tovornik, Wilmer

Keine Änderung gibt es bei dem Hubwerk: Wie schon beim letzten Test bemängelt, sind weniger als 3 500 daN durchgehende Hubkraft knapp für schwerste Anbaugeräte. Ansonsten ist auch beim Hubwerk nur positives zu vermelden: Egal, ob die bewährten Seitenstabilisatoren, die Möglichkeit, das Hubgestänge in jeder Position ganz einfach per Absperrhahn zu fixieren oder eben die komplett neue Bedienung – auch wenn man sich daran erst gewöhnen muss.

Neues Bedienkonzept mit...

Damit wären wir in der neuen Kabine. Neu schon deshalb, weil das Dach des Fahrerhauses jetzt baugleich mit dem der Valtra G-Serie ist (profi 1/2022). Vor allem aber, weil der 200er jetzt – wie seine großen Geschwister – das Fendt One-Bedienkonzept mit der neuen Armlehne samt großem Multifunktionsgriff hat. Vorbei ist die Zeit

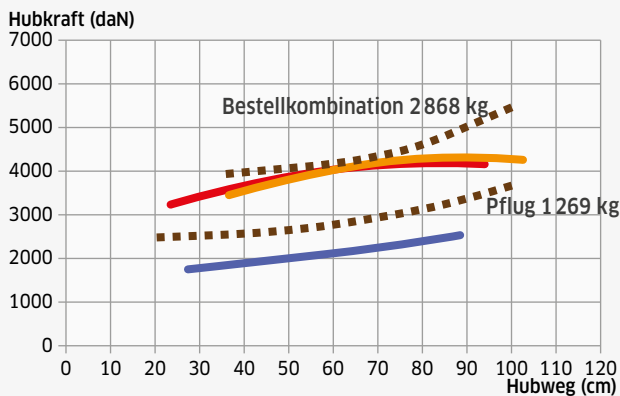
der – im letzten Test noch so gelobten – einfachen EHR-Bedienung oder die Möglichkeit, mechanische Ventile zu ordern.

Anders herum betrachtet, übertragen jetzt keine mechanischen Gestänge mehr Lärm und Vibrationen in die Kabine (was sich in nur noch 73,5 dB(A) bemerkbar macht). Und es gibt serienmäßig die schon angesprochene und weiter verbesserte Zeit- und Mengensteuerung für jedes Ventil. Was die Hubwerksbedienung angeht, muss man das System einmal verstanden haben, dann bietet es, z.B. mit dem Speichern von zwei Arbeitstiefen, neue Einsatzvielfalt.

...,unendlichen“ Möglichkeiten

Zum neuen 200er gehört auch immer das neue „Armaturenbrett“: ein in die schwenkbare Lenkkonsole integriertes 10-Zoll-Display mit brillanter Anzeige und logischem Aufbau. Da es aber nach wie vor hinter dem

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Fendt 211 Vario: Die Hubkraft reicht nicht aus, um eine fast 2,9 t schwere Bestellkombination zu heben. Beim knapp 1,3 t schweren Pflug gibt es dagegen kein Problem.

- Hubstreben lang: durchgehend 3 492 daN, Hubweg 70,5 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 3 726 daN, Hubweg 66,0 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 1 890 daN, Hubweg 61,1 cm



Hydraulik satt, Hubkraft knapp – das Heck des Fendt 211 Vario.

Lenkrad sitzt, wird es immer etwas verdeckt und erlaubt keine Touch-Bedienung. Wer allerdings die Profi-Ausstattung ordert, bekommt zusätzlich das 12-Zoll-Touch-Terminal an der Bedienarmlehne.

Mit sechs konfigurierbaren Kacheln sowie der Kopf- und Fußzeile mit Schnellzugriff über die Symbole z. B. auf die Bedienung von Telefon, Radio, Klima etc. ein Umsteiger vom alten 200er von den Möglichkeiten des neuen erst mal erschlagen werden. Das gilt genauso für den neuen Joystick mit mehr als 15 Tastern, Scrollrad usw.

Damit gehört auch die kleinste Serie aus Marktoberdorf jetzt endgültig in die Kategorie „Hightech“, auch wenn die „Offboard“-Möglichkeiten von Fendt One (also die Planung von Aufträgen/Einstellungen usw. für den Schlepper am Büro-PC oder Tablet) aktuell noch sehr begrenzt sind.

Einfacher Sitz, toller Joystick

Auch wenn der Fahrersitz laut Fendt verbessert wurde: Die kurze, nicht verstellbare Sitzfläche ist eines Schleppers in dieser Preislige nicht würdig. Freuen kann sich der professionelle Anwender aber über die jetzt verfügbare Anzeige der GPS-Navigation im Armaturenbrett sowie den optionalen 3L-Joystick, der neben der Frontladerbedienung jetzt in allen Ebenen mit ISO-Bus-Funktionen belegt werden kann. Und wer einen Frontlader hat, freut sich auch über

das große Glasdach der neuen Kabine. Bei der Bestellung nicht vergessen dürfen Sie allerdings das Häkchen bei der Klimaanlage, die beim 200er nach wie vor Sonderausstattung ist. Heute ebenfalls als (genauso teure) Sonderausstattung verfügbar (und schon deshalb sicher nicht für jeden so relevant) ist das TI Headland zum GPS-gesteuerten Ausheben und Drehen am Vorgewende.

Höhere Nutzlast, höherer Preis

Für den ein oder anderen ein K. o.-Kriterium könnte die Höhe des neuen 211 Vario sein (egal, ob mit oder ohne Kabinenfederung): Mit 264 cm (540/65 R 34) sind es +9 cm (und sogar +14 cm mit GPS-Antenne) gegenüber dem Vorgänger. Auch den Radstand hat Fendt um 5 cm vergrößert, was allerdings der Wendigkeit keineswegs geschadet hat: 8,75 m (440/65 R 24 mit 173 cm Spur) sind super. Mit einem Leergewicht von 4 720 kg bei der Testmaschine sowie dem auf 7,5 t erhöhten zulässigen Gesamtgewicht bietet der Neue zudem fast 2,8 t Nutzlast. Das passt ebenso in die Welt, wie die Bremsverzögerung von 4,5 m/s².

Bleiben noch die Preise für den 211 Vario: In der Grundausstattung stehen hier knapp 115 000 Euro in der Liste (alle Preise ohne MwSt.). Hinzu kommen z. B. rund 3 000 Euro für das „Profi Setting 2“ mit dem 3L-Joystick sowie weitere 3 000 Euro für das Touch-Terminal. Gut 3 600 Euro kostet das Front-

hubwerk, ca. 5 000 Euro die Vorderachsfederung. Summa summarum kommen so mit weiteren Extras wie Klima- und Druckluftanlage etc. fast 142 000 Euro zusammen.

Fazit

Auch die kleinste Serie von Fendt ist endgültig im Hightech-Zeitalter angekommen. Zwar hatte schon das Vorgängermodell ein stufenloses Getriebe, aber jetzt ist auch der 200er nur noch mit elektrohydraulischen Ventilen sowie der neuen Fendt One-Bedienung samt großem Joystick zu haben. Für alle, die den Kleinen universell einsetzen wollen, eine tolle Sache. Hier sollte nur noch die ISO-Bus-Verkabelung ordentlich integriert werden.

Für die, die dagegen einen einfachen (Frontlader-)Schlepper für den Hof suchen, bietet selbst die Power-Ausstattung vielleicht etwas zu viel des Guten. Außerdem ist der Schlepper fast 10 cm höher als sein Vorgänger, während er bei der Hubkraft leider nicht zugelegt hat. Fahrkomfort, Leistungs- und Verbrauchswerte sind dagegen über jeden Zweifel erhaben, ausgereift eben.

Allerdings hat das ganze auch seinen Preis: Fast 142 000 Euro in der Testausstattung (Ohne Frontlader, Lenksystem oder Ähnliches) sind eine Ansage für einen Schlepper mit maximal 125 PS.

Hubert Wilmer

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

POSITIV

- ➕ Heckwischermotor nicht im Sichtbereich
- ➕ Werkzeugkiste am Aufstieg
- ➕ Entlastungsregelung für das Fronthubwerk
- ➕ Optionale Wegzapfwelle



Fein gefedert: die Kabine



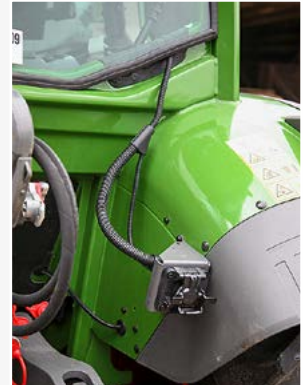
Mit Skala: die Längenverstellung der Hubstreben



Auch extern alles da: Hubwerk, Hydraulik und Zapfwelle

NEGATIV

- ➖ Handbremshebel mit zu kurzem Griff
- ➖ Klappung Beifahrersitz etwas lästig
- ➖ Liegende Ölfilter nicht mehr zeitgemäß



Kabelsalat: lose ISO-Bus-Verkabelung



Orangenhaut: Die Lackierung ist verbesserungsfähig



Nicht kleckern! Der AdBlue-Tank auf der Haube

PRAKTIKERURTEILE

Sparsamer Hofschlepper

Auf dem Bio-Betrieb mit 100 Kühen plus Nachzucht von Christian Sitzberger aus 94577 Winzer zwischen Deggendorf und Passau wurde im Oktober 2021 ein Farmer 309 vom neuen 211 Vario abgelöst. Der war bis jetzt 350 h vor einem 18-m³-Vertikalmischer sowie mit Seilwinde und 15-t-Rückwagen im Einsatz. „Wir haben deshalb die einfache Power-Variante gewählt, vermissen beim Ein-

satz von Hacke und Striegel aber schon jetzt das Lenksystem“, so der Landwirt. Ansonsten ist Sitzberger begeistert vom niedrigen Dieselverbrauch (4 l/h vorm Futtermischwagen, 7 l/h mit dem Schwader). Im Vergleich zum alten 200er ist die neue Kabine für den 1,90 m großen Praktiker jetzt akzeptabel vom Platzangebot, „da geht es rund um den Motor sehr viel enger zu“. Außerdem stört Sitzberger das automatisch erhöhte Standgas nach dem Start des kalten Motors.

Jonathan Kraul:

„Nur rund 4,5 l/h auf dem Hof.“



tem sowie dem Vorgehende-Management begeistert. Neben den Grünland- und Pflegearbeiten läuft der 211er auch vor einem Lucas Futter- und Einstreugerät und ist mit einem Cargo-Frontlader auf dem Hof im Einsatz. „Hier stört die große Haube die Sicht auf die abgesenkte Palettengabel“, so Kraul. Außerdem kritisiert der 1,85 m großen Praktiker den niedrigen Einstieg und die knappe Beinfreiheit, „dank der begrenzten Höhe kommen wir aber in alle Altgebäude.“

Christian Sitzberger:

„Einzige Kritik: der Preis.“



Technik wie die Großen

Die Kraul GbR aus 72218 Wildberg im Schwarzwald hat 4000 Hühner im Mobilstall sowie 100 ha mit viel Grünland, aber auch Kartoffelanbau. Im Winter hat der Bio-Betrieb zwei New Holland- gegen zwei Fendt-Schlepper getauscht. „Der 211er hat uns bei einer Vorführung mit seiner Technik restlos überzeugt“, ist Jonathan Kraul z. B. von der Hydraulikbedienung, dem Lenksys-



Breite: 217 cm; Länge: 451 cm;
Höhe: 264 cm

FENDT 211 VARIO

Technische Daten

MOTOR: 77 kW/105 PS (nach ECE-R 120)
Nennleistung bei 2 100 min⁻¹; wassergekühlter
Dreizylinder AgcoPower 33LFTN mit 3,3 l
Hubraum, Abgasstufe V mit DPF, DOC und
SCR-Kat.; 125 l Diesel, 20 l AdBlue

GETRIEBE: Stufenloses Vario-Getriebe ML 75
mit einem Fahrbereich von 0,02 bis 40 km/h,
rückwärts 25 km/h, lastschaltbare Wende-
schaltung, TMS-Regelung, Tempomaten

BREMSEN: Nasse Ringkolbenbremsen hinten,
hydraul. betätigt, Allradzuschaltung, mechan.
Handbremse, Druckluftanlage optional

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 100 Ah; Licht-
maschine mit 120 A; Anlasser 3,2 kW/4,4 PS

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

HYDRAULIK: Tandemzahnradpumpe mit 42 +
33 l/min Serie, Axialkolbenpumpe mit 71 +
33 l/min Testausstattung, 200 bar, maximal
vier Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteue-
rung; getrennter Ölhaushalt, 34 l entnehmbar

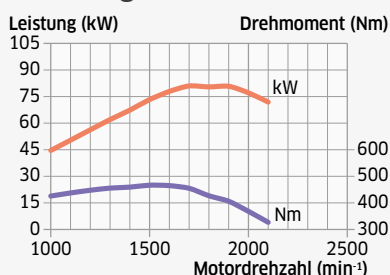
ZAPFWELLE: 540/540E/1000 (optional Weg-
zapfwelle), 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydrau-
lisch geschaltet, Frontzapfwelle a. W.

ACHSEN UND FAHRWERK: Planetenachse mit
Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb
elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung
440/65 R 24 vorne, 540/65 R 34 hinten

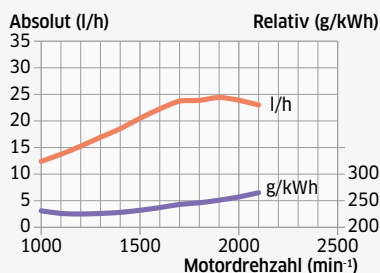
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 10 l (Wech-
sel alle 500 h); Getriebeöl 30 l (2000 h);
Hydrauliköl 39 l (1000 h); Kühlsystem 12,5 l

PREISE: Grund-Ausstattung 114 800 € (Preise
o. MwSt.); Testausstattung „Profi+“ 141 700 €
mit FHW (3 640 €), VA-Federung (6 160 €) etc.

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG
Maximal bei 1700 min⁻¹ 81,0 kW
Bei Nenndrehzahl 71,9 kW

DIESEL-VERBRAUCH
Bei max. Leistung 243 + 22,6 g/kWh
Nenndrehzahl 265 + 31,1 g/kWh
Absolut Max./Nenndrehzahl 23,7/23,0 l/h

DREHMOMENT
Maximal 467 Nm (1500 min⁻¹)
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall 42,7/29 %
Anfahrmoment 125 %

GETRIEBE
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

HUBKRAFT HECK (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 3 492/4 338/4 491 daN
Hubweg u. Last 70,5 cm (23,4 bis 93,9 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 1 890/2 262/2 736 daN
Hubweg u. Last 61,1 cm (27,3 bis 88,4 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG
Betriebsdruck 216 bar
Maximale Menge 101,6 l/min
Leistung 29,3 kW (97,8 l/min, 180 bar)

ZUGLEISTUNG
Max. 71,7 kW bei 1700 min⁻¹ 276 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 61,0 kW 300 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen 73,5 dB(A)

ABBREMSUNG
Maximale mittlere Verzögerung 4,5 m/s²
Pedalkraft 35,2 daN

WENDEKREIS
Ohne Frontantrieb 8,75 m

TESTGEWICHT
Vorder-/Hinterachse 1850/2870 kg
Leer-/zul. Ges.-Gewicht 4720/7500 kg
Zul. Achslast v/h 3400/5300 kg
Nutzlast 2780 kg
Leistungsgewicht 56 kg/kW

ABMESSUNGEN
Radstand 237 cm
Spurweite vorne/hinten 173/166 cm
Bodenfreiheit 43,5 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

ARBEITSBEREICHE	Leis- tung	Dreh- zahl	g/ kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1906	251	24,4
Sparzapfwelle 540E	100 %	1455	232	20,5
Normzapfwelle 1000	100 %	1890	250	24,3
Sparzapfwelle 1000E	100 %	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80 %	MAX.	269	18,7
Hohe Leistung	80 %	90 %	255	17,7
Transportarbeiten	40 %	90 %	296	10,3
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	241	8,4
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60 %	60 %	227	11,8

Testurteile

MOTOR
Leistungseffizienz
Kraftstoffverbrauch
Zugleistung/Zapfwellenleistung
Gute Leistungscharakteristik, niedriger Verbrauch,
insbesondere auch beim Transport, Zug-/Zapf-
wellenleistung besser als beim Vorgänger

GETRIEBE
Gangabstufung/Funktionen
Schaltbarkeit
Kupplung, Gas
Zapfwelle
Stufenloses Getriebe mit sehr guter Motor-
Getriebe-Steuerung, Bedienung mit Fendt One
ebenfalls weiter perfektioniert, drei Zapfwel-
lendrehzahlen

FAHRWERK
Lenkung
Allrad- und Differenzialsperre
Hand- und Fußbremse
Federung Vorderachse/Kabine
Gewicht und Nutzlast
Sehr gute Lenkbarkeit und kleiner Wendekreis,
ordentlich Leergewicht, durchschnittliche
Nutzlast, gute Bremsen

HUBWERK/HYDRAULIK
Hubkraft und Hubweg
Bedienung
Leistung Hydraulik
Steuergeräte
Anschlüsse
Hubkraft unter-, Hydraulikleistung überdurch-
schnittlich; Bedienung und Steuergeräte vor-
bildlich, aber max. 4 Steuergeräte

KABINE
Platzangebot und Komfort
Sicht
Heizung und Lüftung
Lautstärke
Elektrik
Verarbeitung
Wartung
Platz, Komfort und Sicht in Ordnung, Lautstär-
ke Durchschnitt, sehr gute Bedienarmlehne
und Anzeige-Terminals

EIGNUNGSPROFIL					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					
PREIS	NIEDRIG	HOCH			
109901 €					

Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2022

Bewertung:
 sehr gut, gut, durchschnittlich,
 unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht
zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.