

Schleppertest Deutz-Fahr 6180 P:

Nicht nur was fürs Auge

Mit der Abgasstufe IIIB hat Deutz-Fahr die Serie 6 vorgestellt (profi 10/2012), mit SCR-Technik und schickem Facelift. Was – neben dem neuen Design – wichtig ist, erfahren Sie im Test des 6180 P mit 123 kW/167 PS.

Hubert Wilmer

Dunkelgraue Felgen, Motorhaube mit Silberstreif, Heckkotflügel mit LED-Leuchten – was das Aussehen angeht, zeigt die Arbeit der italienischen Designschmiede Giugiaro Wirkung: Unser Testkandidat 6180 P – mit 123 kW/167 PS Nennleistung (nach ECE-R 120 ohne Lüfter) der zweitgrößte der **Serie 6 – kommt wirklich schick daher.**

Doch bevor wir uns lange mit Äußerlichkeiten beschäftigen, kommen wir lieber zu den „inneren“ Werten. Die Bezeichnung des Deutz-Aggregates „TCD 6.1 L06 4V Tier 4 i“ steht für die Ausstattung mit Turbolader (T), Ladeluftkühlung (C=Cooling), Diesel (D), 6,1 l Hubraum (6.1), Reihenmotor (L=Line) mit sechs Zylindern (06) sowie vier Ventilen je Zylinder (4V). Außerdem entspricht der Motor der europäischen Abgasstufe IIIB (Tier 4 i). Dazu gibt es einen SCR-Katalysator im unteren Teil des Auspuffs. **Auf dem Prüfstand des DLG-Testzentrums konnte der Nachfolger vom Agrottron M640 (profi 3/2009) dann sein Können beweisen. Bei Nenndrehzahl kamen von den 123 kW/167 PS hinten am Stummel 105,1 kW an, bei Maximalleistung (1700 min⁻¹) waren es immerhin 113,4 kW – das ist gut! Mit einem Konstantleistungsbereich von 28 % (mit gut 8 kW Überleistung) sowie fast 41 % Drehmomentanstieg war die Leistungscharakteristik ebenfalls gut. Und der konstante Drehmomentverlauf im unteren Drehzahlbereich sorgte für sehr gute 140 % Anfahrmoment!**

Richtig gespannt waren wir auch auf den Dieselverbrauch. Im Vergleich zu seinem Vorgänger verbrauchte der 6180 P an der Zapfwelle mit 265 g/kWh bei Nenndrehzahl zwar etwas mehr Diesel (zumal noch fast 21 g/kWh AdBlue hinzukommen). Da die Maximalleistung aber bei

1700 statt 1900 Touren erreicht wurde, **war es hier mit 230 g/kWh etwas weniger Diesel als beim Vorgänger.** Selbst wenn man hier das AdBlue hinzurechnet, ist der Schlepper genauso sparsam wie vorher.

Das gilt auch für Zugarbeiten: Bei Nenndrehzahl ist der Verbrauch mit 293 g/kWh zwar etwas höher, bei Maximalleistung liegt er aber schon wieder auf dem Level des M640 (248 g/kWh) – plus AdBlue versteht sich. Und obwohl der 6180 P mit einer Zugleistung von 94,1 kW bei Nenndrehzahl bzw. 104,4 kW bei Maximalleistung nicht die Topwerte des Vorgängers erreichte, **liegt er bei den Powermix-Messungen in seiner Klasse auf dem ersten Platz: 266 g/kWh sind fast 10 % weniger, als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Traktoren verbrauchte!**

Bei den neuen Transportmessungen können wir zwar keinen Vergleich zum Vorgänger des 6180 P ziehen.

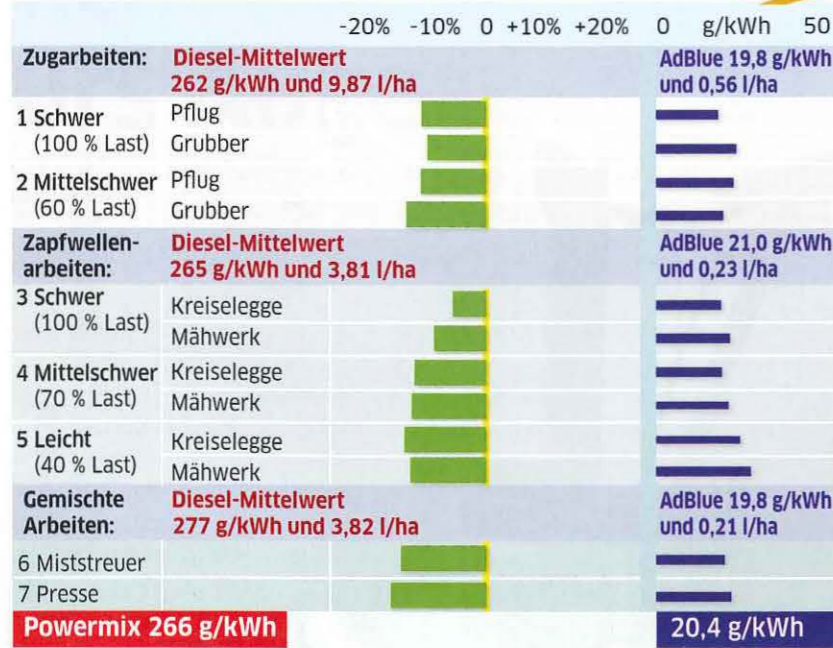
Doch **im Vergleich zu den bisher vorliegenden Messergebnissen steht der Testkandidat auch hier sehr gut da:** Sowohl bei den Fahrten am Berg als auch in der Ebene lag der Dieselverbrauch unter dem Durchschnitt. Im Mittel lag der 6180 P bei 40 km/h immerhin fast 8 % besser, bei 50 km/h waren es noch gut 2 %.

Grund dafür ist letztlich sicher auch das bewährte Schaltgetriebe mit sechs Gängen und vier Laststufen – bei 40 km/h kann man die Drehzahl auf 1680 Touren reduzieren, während die 50 km/h nur bei Vollgas erreicht werden. Ansonsten gibt es zu der Schaltbox wenig zu sagen. Hat man sich an die schräg gestellte Kulisie mit dem zum Fahrer hin versetzten Schalthebel gewöhnt, sind die nach wie vor langen Schaltwege gut zu meistern. Der neu gestaltete Griff ist eher der Optik geschuldet, **echte Pluspunkte haben wir aber für den weichen Wechsel der**



Deutz-Fahr 6180 P

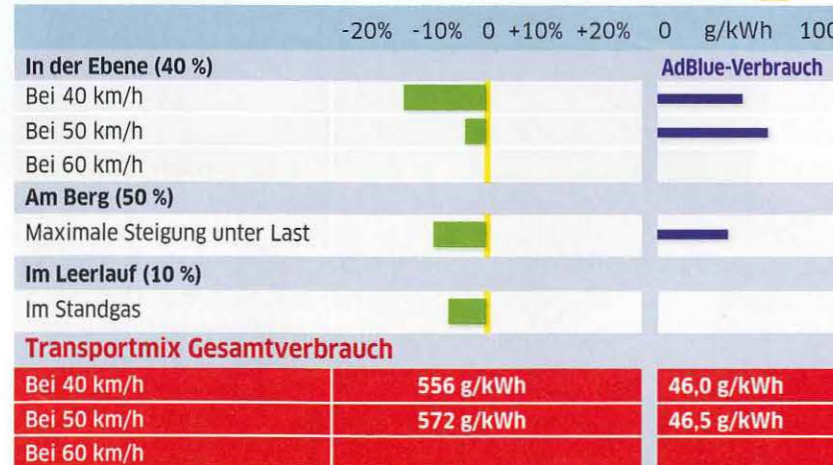
Der Verbrauch bei Feldarbeiten



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 Testkandidaten derzeit bei 295 g/kWh.

Der Deutz-Fahr 6180 P liegt beim Powermix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um knapp 10 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 5,3 Liter pro 100 Liter Diesel.

Der Verbrauch auf der Straße



Der Transporttest der DLG wird zur Zeit 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) abschneidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 603 g/kWh bei 40 km/h und bei 584 g/kWh mit 50 km/h. Der Deutz-Fahr 6180 P erzielte bei 40 km/h in fast allen Messungen Verbrauchswerte unter dem Mittelwert, bei 50 km/h lag der Verbrauch etwas unter dem Mittelwert. Der Gesamtverbrauch lag mit 556 g/kWh bei 40 km/h um 7,8 % und bei 50 km/h um 2,1 % niedriger als der Durchschnitt.



Der Sechszylinder der Abgasstufe IIIB zeigte sich auf Acker und Straße sparsam und mit guten Leistungswerten.

Lastschaltstufen (Deutz-Fahr nennt das „SenseShift“) sowie die Verstellbarkeit der Wendeschaltung notiert. Mit einem kleinen Schieber auf dem Hebel links unter dem Lenkrad wird die Aggressivität des Richtungswechsels in fünf Stufen verstellbar. Nach wie vor können wir uns aber nicht daran gewöhnen, dass der Hebel unter dem Lenkrad nicht im Wechsel mit den Tasten auf dem PowerCom S-Hebel rechts auf der Armlehne genutzt werden kann.

Apropos Armlehne: Diese gibt es bei allen Modellen, während der Multifunktionshebel „PowerCom S“ der „P“-Ausstattung vorbehalten bleibt. Erkennbar ist die von außen an dem kleinen „P“ in der Typenbezeichnung. Den Hebel selbst müssen wir an dieser Stelle – trotz seiner vielen Funktionen – aber noch einmal kritisieren: Die Ergonomie ist bei dem im 6TTV sowie der Serie 7 vorgestellten Griff viel besser!

Aber kommen wir zu Hubwerk und Hydraulik: 7317 daN durchgehende Hubkraft reichen auch für schwerste Anbaugeräte genauso locker aus, wie die Ölfördermenge der serienmäßigen Axialkolbenpumpe mit 121 l/min und 35,4 kW hydraulischer Leistung in Ordnung sind. Mit dem Öl können bis zu sieben(!) Ventile (fünf davon im Heck) versorgt werden – sehr gut! Nicht so gut ist die dagegen die Bedienung von bis zu drei Ventilen mit den kleinen Drehknöpfen in der Konsole. Allerdings besteht ja die Möglichkeit, die Hebel-/Ventil-Zuordnung zu ändern.

Beim Fahrwerk sorgt eine neue Bremsanlage für eine sehr gute Verzögerung mit 5,8 m/s² sowie 1 t mehr zulässiges Gesamtgewicht (11 t). Der Testkandidat ist mit 7090 kg zwar auch 300 kg schwerer als sein Vorgänger, trotzdem bleiben jetzt immerhin 3910 kg Nutzlast übrig. Dafür liegt der Wendekreis mit 13,00 m (540/65 R 28 vorne, 1,88 m Spur) etwas über dem Level des Vorgängers. Was die gefederte Vorderachse angeht, können wir das Fahrverhalten und den Fahrkomfort in Kombination mit der Kabinenfederung aber nur loben.

Die Kabine selber ist ein wenig in die Jahre gekommen und liegt mit einer Lautstärke von 76,6 dB(A) über dem, was heute möglich ist. Dafür ist die Sicht (trotz



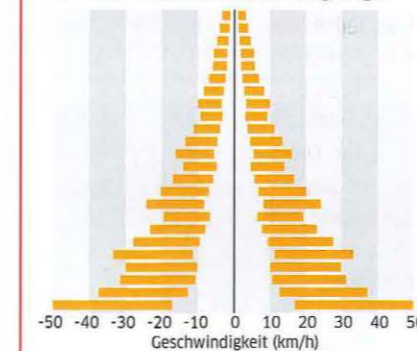
Trotz der sechs Pfosten ist die Sicht gut. Trotzdem sollte die Kabine in etlichen Details überarbeitet werden. Auch eine Geräuschbelastung von 76,6 dB(A) ist kein Spitzenwert. Fotos: Tovornik, Praktiker

Ganggeschwindigkeiten

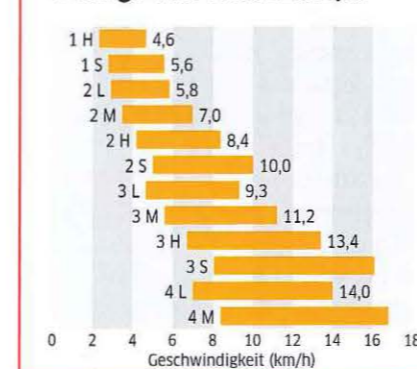
6 Gänge, 4 LS-Stufen und lastschaltbare Wendeschaltung ergeben 24/24 Übersetzungen, acht davon im Hauptarbeitsbereich. Hinzu kommen 16/16 Kriechgänge.



24 Vor- und Rückwärtsgänge



8 Gänge von 4 bis 12 km/h



Hat man sich an die schräg gestellte Schaltkulisse gewöhnt, ist der neue Hebel okay. Die Schaltwege bleiben aber lang, und der Multifunktionsgriff ist vielen Fahrern zu klobig.



Die Wendeschaltung links kann nicht im Wechsel mit den Tastern rechts genutzt werden. Der SCR-Kat rechts vor der Scheibe stört die Sicht im Alltag wenig.

der sechs Pfosten) nach wie vor (besonders nach vorne) sehr gut. Die Türen lassen sich allerdings häufig nur schwer schließen und auch eine Klimaautomatik sucht man in der Ausstattungsliste vergeblich. Laut Deutz-Fahr wird es aber zukünftig den ISO-Busfähigen „iMonitor“ als Sonderausstattung geben.

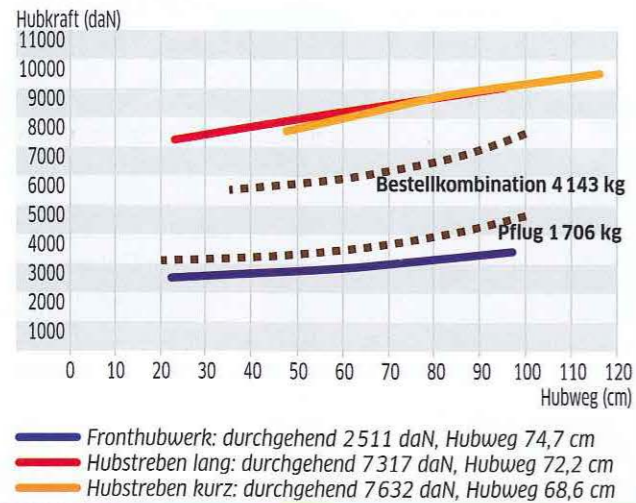
bleibt noch die Wartung: 15 l Motoröl alle 500 Stunden zu wechseln ist ebenso okay, wie die 80 l Getriebe-/Hydrauliköl alle 1000 Stunden; wenn auch nicht jeder den gemeinsamen Ölhaushalt mag. Der Dieseltank bleibt mit 300 l so groß wie vorher, obwohl jetzt rechts ein 35-l-AdBlue-Tank integriert ist. Das bedeutet aber auch, AdBlue und Diesel zeitgleich tanken geht nur rechts.

Wir fassen zusammen: Ein dickes Lob verdient sich unser Testkandidat vor allem für den niedrigen Dieselverbrauch im

Powermix. Wenn man von der strengeren Abgasstufe und dem überarbeiteten Design mal absieht, haben sich bei der Serie 6 ansonsten nur Details geändert. An erster Stelle steht hier das Getriebe mit dem neu gestalteten Ganghebel, der „SenseShift“-Lastschaltung mit Automatikfunktionen sowie der verstellbaren Wendeschaltung. Es bleiben allerdings die langen Schaltwege sowie 50 km/h nur bei Nenndrehzahl. Auch die Sechs-Pfosten-Kabine könnte in einigen Details überarbeitet werden. Wie das aussehen könnte, zeigt die bereits vorgestellte stufenlose Variante TTV des Agrotron 6. Doch dazu kommen wir schon bald in einem separaten Test. Wer allerdings auf diese Ausstattungen gut verzichten kann, bekommt mit dem 6180 P einen sparsamen und leistungsstarken Schaltschlepper, dessen Listenpreis mit 121 500 Euro plus MwSt. nicht nur was fürs Auge ist.

Hubkraft und Hubkraftbedarf

Deutz 6.180 P: 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 – 315 daN mehr bei 4 cm weniger Hubweg. Aufgrund der nach oben steigenden Hubkraft hebt der Schlepper auch schwerste Bestellkombinationen problemlos aus.



Die Hubkraft reicht immer. Die Ölschlüsse könnten aber besser beschriftet sein und auch hinten wünschen wir uns Walterscheid-Kuppler.

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

Positiv

- Fronthubwerk mit externer Bedienung und Behelfszugmaul
- Ein Schlüssel für Türen und Zündschloss
- Boxen und Radioeinbau vorgerüstet
- Heckscheibe weit aufstellbar
- Schwenkbare Vorderradkotflügel
- Integrierte Fernbedienung fürs Zugmaul



Groß: Ablage und Kühlfach bieten ausreichend Platz.



Komplett: Links wie rechts gibt es eine externe Bedienung für Hubwerk, Hydraulik und Zapfwelle.



Sicher: Der Batterie-Hauptschalter schützt vor stillen Verbrauchern.

Negativ

- Kabinenluftfilter nicht gut erreichbar
- Aktivieren des Heckhubwerkes nervig
- Türen häufig schlecht zu schließen
- Keine Hubhöhenanzeige
- Ganghebel muss zum Motorstart in „N“



Eingedrückt: Es gibt nur vier Gebläsestufen und keine Klimaautomatik. Außerdem drücken sich die neuen Knöpfe immer wieder ein.



Lästig: Das Gurtschloss hängt in der Tür und der Gurt rollt nicht auf.



Grazil: Die kleinen (nur mit Aufkleber an der Scheibe beschrifteten) Dreher in der Konsole für bis zu drei Ventile.

Praxis Urteile

Der Deutz-Fahr 6180 P im Urteil der Praxis

Lastschaltung reicht vollkommen

Der 6180 P hat im Oktober unseren Agrottron 150 MK2 ersetzt und ist seitdem rund 70 Stunden vor einer 3-m-Amazone-Drillkombination gelaufen. **Besonders gut gefallen hat uns dabei das Vorgewendemanagement zusammen mit den elektrischen Steuergeräten. Auf den teils hängigen Flächen funktioniert auch die automatische Lastschaltung prima.** Für die Transporte mit einem 14-Kubik-Güllefass haben wir die auf 40 km/h reduzierte Version mit gefederter Vorderachse gewählt. Der Kraftstoffverbrauch ist in Ordnung, AdBlue tanken wir an einem 200-l-Faß mit Handpumpe, das wir zusammen mit einem Nachbarbetrieb haben.



Henning Grotjahn aus 31196 Sehlme-Evensen bewirtschaftet 60 ha und arbeitet nebenberuflich in einer Biogasanlage.

Einfache Bedienung ist wichtig

Wir haben unseren 6180 P im November bekommen und sind seitdem schon 165 Stunden gefahren. Auf unseren Flächen mit bis zu 14 % Steigung muss der Schlepper eine 6-m-Front/Heck-Mähkombi, einen Zweikreiselschwader und eine Rundballenpresse ziehen. Außerdem haben wir einen 8-Kubik-Güllewagen, müssen Naturschutzflächen mulchen und erledigen Heutransporte mit dem Tieflader. Da wir fast ausschließlich mit verschiedenen Fremdarbeitskräften den Hof bewirtschaften, war uns die einfache Bedienung wichtig. Genauso wie eine gute Service-Werkstatt in der Nähe. **Der 6180 P hat einen AgroStar 6.61 ersetzt und wir sind bisher sehr zufrieden.**



Jakob Bissels aus 53940 Hellenthal bewirtschaftet einen 198-ha-Grünlandbetrieb vorwiegend mit Fremd-Arbeitskräften.

Übersichtlich und wendig

Wir haben den 6180 P bereits seit Mai letzten Jahres insgesamt 520 Stunden eingesetzt. Er läuft am meisten vor einem 4-furchigen Lemken-Pflug, einer 4 Meter breiten Lemken-Kreiselegge sowie einer 3-m-Bestellkombi mit Kreiselegge von Vogel&Noot und Drillmaschine von Amazone. **Mit der Leistung, Übersicht und Wendigkeit des neuen Traktors sind wir sehr zufrieden.** Anfangs hatten wir lediglich einmal das Problem, dass der Motor unvermittelt stehen geblieben ist. Diesen Fehler konnte unsere engagierte Service-Werkstatt aber sehr schnell wieder beheben.



Josef, Ludwig und Johannes Ederer (v. l.) haben einen 80-ha-Betrieb mit 350 Saven in 84160 Frontenhausen.



Die neue X-tra-KLASSE!



2 Jahre Garantie auch beim Gülleeinsatz!

Carrier X 425-525-625

- ✓ Konische Scheiben aus V 55 Stahl
- ✓ Langlebige Gummiaufnahme der Scheibenarme
- ✓ Ein Tragarm - eine Scheibe - großer Durchgang
- ✓ Wartungsfreie, abgedichtete Lager
- ✓ Hydraulische Tiefeneinstellung und Kontrolle
- ✓ Zur Substrat- und Gülleeinbearbeitung geeignet



→ zum Video: Carrier X beim Gülleeinsatz

www.vaderstad.com





Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 252 cm; Länge: 524 cm (mit Frontkraftheber); Höhe: 303 cm (Kabine)

Deutz-Fahr 6180 P

Technische Daten

Motor: 123 kW/167 PS (nach ECE-R 120) bei 2 100 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 6.1 L06 4V, Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) mit SCR-Kat und AdBlue, Wastegate-Turbo, Ladeluftkühlung; 6,1 l Hubraum; 300 l Kraftstoff- und 35 l AdBlue-Tank

Getriebe: 40/40; 6 Gänge, 4 LS-Stufen, Kriechgruppe 16/16 ab 390 m/h, lastschaltbare Wendeschaltung, Schaltautomatiken, 50 km/h bei Nenndrehzahl

Bremsen: Nasse Scheibenbremsen hinten, vorne Allradzuschaltung; mech. Handbremse; Druckluftanlage serienmäßig (bei 50 km/h)

Elektronik: 12 V, Batterie 143 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 4,0 kW/5,4 PS

Hubwerk: Kat. II/III; EHR mit Unterlenker-Regelung und Schwingungstilgung, Frontkraftheber und Frontzapfwelle Option

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 120 l/min (Serie 83 l/min), 200 bar, bis zu 7 Steuergeräte (5 hinten/2 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 32 + 8 l Öl entnehmbar

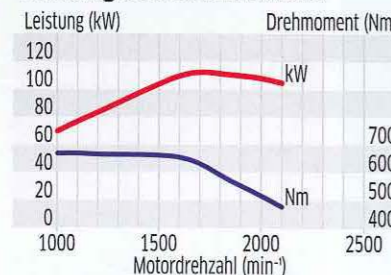
Zapfwelle: 540/540E/1000/1000E, Wechselstummel 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; VA-Federung, Testbereifung 540/65 R 28 vorne, 650/65 R 38 hinten

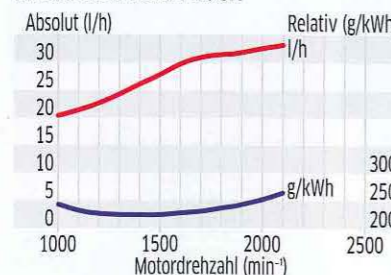
Pflege und Wartung: Motoröl 15 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 80 l (alle 1000 h); Kühlsystem mit 18 l

Preis: „P“-Ausstattung 40 km/h 117 500 € (Preise ohne MwSt.); 50 km/h einschließlich gefederter Vorderachse und pneumatischer Kabinenfederung 121 500 €; Fronthubwerk 4 600 €, Frontzapfwelle 3 000 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1 700 min⁻¹) 113,4 kW
Bei Nenndrehzahl 105,1 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 230 + 21,1 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 265 + 20,9 g/kWh
Absolut Max./Nenn 31,1/33,3 l/h

Drehmoment
Maximal 672 Nm (1 100 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 40,6 %
Drehzahlabfall 48 %
Anfahrmoment 140 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 8

Hubkraft Heck (90 % max. Öl Druck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 7 317/8 298/9 162 daN
Hubweg unter Last 72,2 cm (23 bis 95,2 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öl Druck)
Unten/Mitte/Oben 2 511/2 844/3 438 daN
Hubweg unter Last 74,7 cm (22,3 bis 97,0 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 202 bar
Max. Menge 121 l/min
Max. Leistung 35,4 kW (109 l/min, 194 bar)

Zugleistung
Max. 104,4 kW bei 1 700 min⁻¹ 248 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 94,1 kW 293 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 76,6/83,9 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 5,8 m/s²
Pedalkraft 32,9 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 13,00 m

Testgewicht
Vorderachse 2 820 kg
Hinterachse 4 270 kg
Leergewicht 7 090 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 11 000 kg
Nutzlast 3 910 kg
Leistungsgewicht 55 kg/kW
Radstand 277 cm
Spurweite vorne/hinten 188/187 cm
Bodenfreiheit (mit Kugel) 44,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	2005	252	32,7
Sparzapfwelle 540E	100%	1608	228	30,0
Normzapfwelle 1000	100%	1995	252	32,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	1600	228	30,0
Motor im Abregelbereich	80%	max.	284	28,4
Hohe Leistung	80%	90%	261	26,3
Transportarbeiten	40%	90%	326	16,4
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40%	60%	249	12,5
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60%	60%	234	17,5

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 2,2
Kraftstoffverbrauch 1,4
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,9

Gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch beim praxisnahen Powermix sehr gut, aber AdBlue nötig.

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 2,3
Schaltbarkeit 2,4
Kupplung, Gas 1,6
Zapfwelle 1,8
Teils lange Schaltwege, nur vier Lastschaltstufen und 50 km/h nur bei Nenndrehzahl. **Einstellbare Wendeschaltung und vier Zapfwellendrehzahlen mit Automatik sehr gut!**

Fahrwerk
Lenkung 2,4
Allrad- und Differenzialsperre 1,3
Hand- und Fußbremse 1,7
Federung Vorderachse/Kabine 1,5
Gewicht und Nutzlast 2,3
Wendigkeit und Antriebsstrangmanagement okay, Federung gut, Bremsen sehr gut, Nutzlast durchschnittlich.

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 1,1
Bedienung 2,5
Leistung Hydraulik 1,8
Steuergeräte 1,8
Anschlüsse 2,8
Hubkraft und Hydraulikleistung sehr gut, Steuergeräte mit vielen Funktionen, Anschlüsse im Heck zu verbessern.

Kabine
Platzangebot und Komfort 1,6
Sicht 1,5
Heizung und Lüftung 2,0
Lautstärke 3,3
Elektrik 2,0
Verarbeitung 2,0
Wartung 2,0
Aufstieg und Sicht sehr gut, Lautstärke durchschnittlich, aber fehlende Klimaautomatik, unpraktischer Gurt am Beifahrersitz und schlecht zu schließende Türen nicht zeitgemäß.

Eignungsprofil
Basisansprüche
Mittlere Ansprüche
Hohe Ansprüche
Ackerarbeiten
Grünlandarbeiten
Transportarbeiten
Frontladerarbeiten

Preis
106 000 bis 110 000 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2014
Bewertung:
 sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

Drei Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 160-PS-Klasse miteinander verglichen, die in der Vergangenheit von profi getestet worden sind.



Schleppertyp	Deutz-Fahr 6180 P profi 3/2014	Case IH Puma 160 CVX profi 6/2012	Valtra N 163 Direct profi 4/2013
Ausführlicher Test in			
Motor	Nennleistung 123 kW/167 PS (ECE-R 120)	118 kW/160 PS (ECE-R 120)	120 kW/163 PS (97/68 EC)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/6,1 l/IIIB (Tier 4 i)	6/6,7 l/IIIB (Tier 4 i)	4/4,9 l/IIIB (Tier 4 i)
Zapfwellenleistung max./mit Boost	113,4 kW (1 700 min ⁻¹)/kein Boost	112,7/129,2 kW (1 800/1 500 min ⁻¹)	112,3/116,4 kW (1 800 min ⁻¹)
...bei Motor-Nenndrehzahl	105,1 kW (2 100 min ⁻¹)	96,2/116,7 kW (2 200 min ⁻¹)	94,6/101,2 kW (2 200 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	Deutz/TCD 6.1 L06 4V	FPT/NEF 6.7	AgcoPower/49-AWI-4V
Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	230 + 21 g/kWh	232+20/230+17 g/kWh	239 + 15 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	265 + 21 g/kWh	265+21/253+19 g/kWh	262 + 15 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	31,1 + 2,2 l/h	31+2/35+2 l/h	33,2 + 1,6 l/h
Mittelwert Powermix	266 + 20 g/kWh	278 + 20,2 g/kWh	294 + 17,0 g/kWh
Drehmoment max. (ohne/mit Boost)	672 Nm (1 100 min ⁻¹)/kein Boost	702/784 Nm (1 400/1 500 min ⁻¹)	640/666 Nm (1 600 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg	41 %	68/55 %	56/52 %
...dabei Drehzahlabfall	48 %	36/32 %	27/27 %
Diesel-/AdBluetank	300 + 35 l	330 + 48 l	230 + 27 l
Getriebe	Gangzahl gesamt 40/40	stufenlos	stufenlos
Lastschaltung	4-fach	keine	keine
Gangschaltung	6 Gänge	keine	keine
Gruppenschaltung	2 Gruppen	keine	4 Gruppen
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	8	stufenlos	stufenlos
Hubwerk	Regelungsart EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	7 317/8 298/9 162 daN	7 550/7 659/7 435 daN	6 624/6 489/6 504 daN
Hubweg	72,2 cm	69,4 cm	78,3 cm
Hydraulik	Betriebsdruck 202 bar	196 bar	200 bar
Maximale Fördermenge	121 l/min	139,2 l/min	163,0 l/min
Maximale hydraulische Leistung	35,4 kW	39,1 kW	47,4 kW
Entnehmbare Ölmenge	32 + 8 l	45 l	47 l
Zugleistung	Maximal 104,4 kW	97,7 kW	95,4 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	248 g/kWh	265 g/kWh	273 g/kWh
Lautstärke	Kabine zu 76,6 dB(A)	73,7 dB(A)	73,4 dB(A)
Bremsen	Mittlere Verzögerung 5,8 m/s ²	4,4 m/s ²	5,8 m/s ²
...dabei Pedalkraft	32,9 daN	42 daN	38,9 daN
Wendekreis	Ohne Allrad 13,00 m	13,25 m	12,40 m
Testgewicht	7 090 kg	7 550 kg	6 710 kg
...davon auf der Vorderachse	2 820 kg (40 %)	3 060 kg (38 %)	2 900 kg (43 %)
...auf der Hinterachse	4 270 kg (60 %)	4 490 kg (62 %)	3 810 kg (57 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	11 000 kg	11 500 kg	11 000 kg
Nutzlast	3 910 kg	3 950 kg	4 290 kg
Leistungsgewicht	55 kg/kW	54 kg/kW	57 kg/kW
Listenpreis laut Hersteller (Grundausstattung ohne MwSt.)	117 500 € (Stand 2/2014)	117 920 € (Stand 6/2012)	116 790 € (Stand 4/2013)