

Schleppertest Deutz-Fahr 7250 TTV:

Zu schön, um wahr zu sein?

Mit der Serie 7 hat Deutz-Fahr in der wichtigsten Leistungsklasse von 180 bis 240 PS ein schönes Modell am Start. Was der Schlepper kann, haben wir mit dem Topmodell 7250 TTV mit 174 kW/236 PS Nennleistung (nach ECE-R 120) getestet.

Hubert Wilmer

Echt schick! – das waren die ersten Reaktionen, als der Testkandidat auf dem Hof stand. Unter der Haube im Giuliano-Design steckt der Deutz-Sechszylinder TCD 6.1 L06 4V mit 6,1 Hubraum. Ausgestattet mit Turbolader, geregeltem Wastelgate und SCR-Katalysator erfüllt er die Abgasstufe IIIB (Tier 4 i). Und laut Prospekt schaltet er bei Zapfwellenarbeiten sowie bei Transportarbeiten (ab 20 km/h) noch einen Boost frei.

Das wollen wir natürlich genau wissen und haben beim DLG-Teststrum gemessen. Und tatsächlich: Schon bei Nenn Drehzahl ohne Boost kamen hinten am Zapfwellensummel 171 kW/233 PS an; und maximal waren es sogar 181 kW/246 PS! Grund für die sehr guten Werte ist laut Deutz-Fahr eine neue Motor-Software, die jetzt in die Serie eingeführt wird und die unser Testkandidat bereits hatte. Damit steht deutlich mehr Leistung auch ohne Boost zur Verfügung – primal!

Deshalb kamen mit freigeschaltem Boost auch nur noch 8 PS bei Nenn Drehzahl bzw. sogar nur 5 PS bei Maximalleistung hinzu. Auffällig war der Drehmomentanstieg von unter 25 % (mit Boost) sowie der Konstantleistungsbereich von weniger als 20 %. Wenngleich das stufenlose Getriebe diese Schwäche mehr oder weniger wettmacht.

Ein noch wichtigeres Kriterium ist der Dieselverbrauch. Mit 24,3 g/kWh bei Nenn Drehzahl und sogar nur 22,9 g/kWh bei Maximalleistung ist der 7250 TTV in seiner Liga ganz vorne mit dabei! Auch wenn hier jeweils noch rund 20 g/kWh AdBlue hinzukommen.

Noch besser lief es für den Testkandidaten beim Powermix: 264 g/kWh (plus 24,2 g/kWh AdBlue) sind sehr gut – und über 10 % weniger als der Durchschnitt aller bisher getesteten Schlepper.

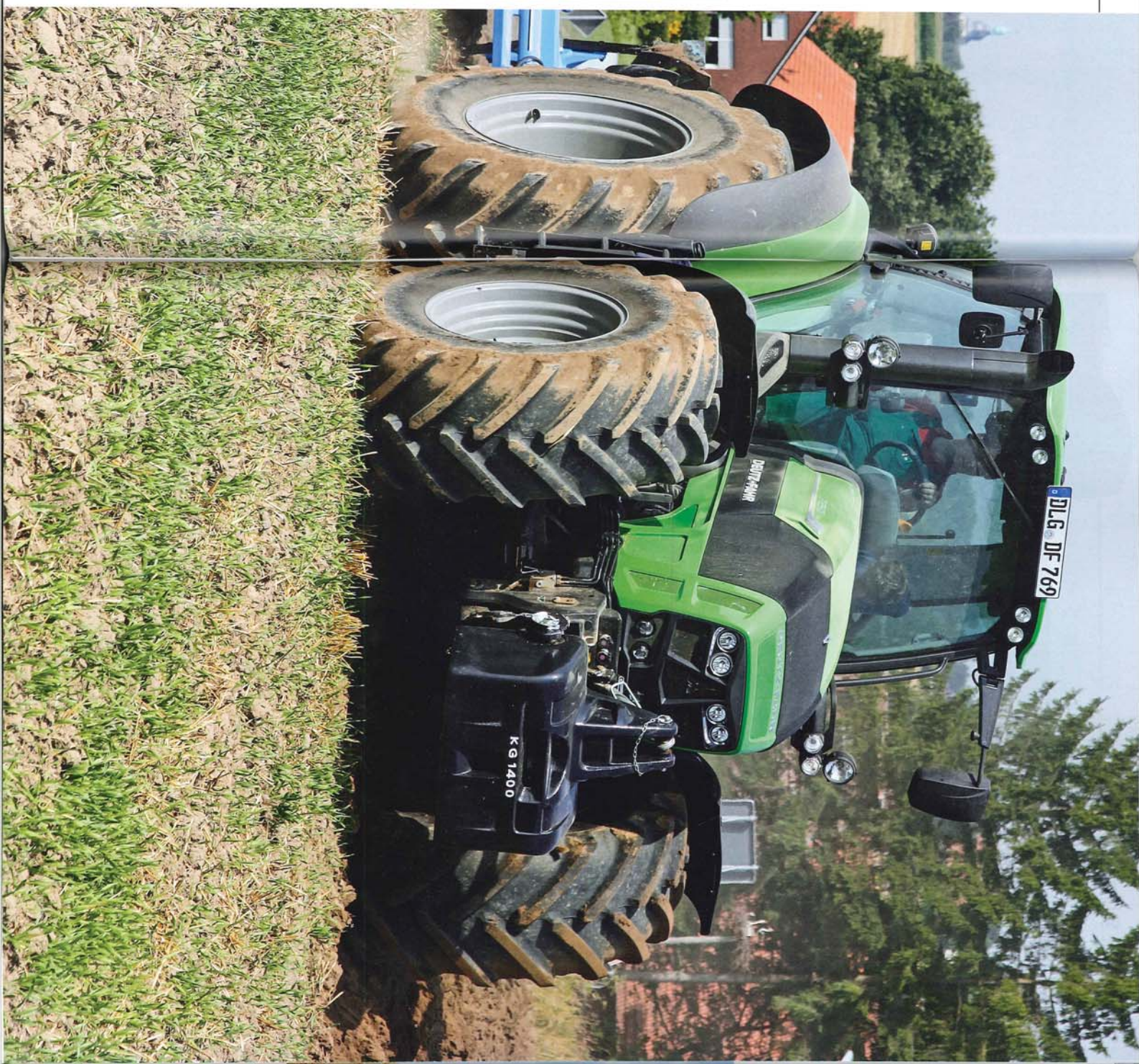
Und bei Strassenfahrten? Auch hier hat der 7250 TTV sich sehr wacker geschlagen. Bei 40 km/h lag der Verbrauch mit 51,4 g/kWh mehr als 12 % unter dem Mittel aller Kandidaten. Und sogar bei 50 km/h waren es noch 3 % weniger als der Durchschnitt – sehr gut!

Womit wir bei dem stufenlosen Getriebe waren. Das „Smatic“ kennen wir in seiner Ursprungsform aus dem Case IH CVX. Es wird samt Hinterachse von ZF geliefert und arbeitet mit vier Fahrbereichen, die automatisch mit Klauenkupplungen gewechselt werden. Im praktischen Einsatz merkt man davon in der Regel kaum etwas. Nur unter allerschwerster Last ist es uns mal passiert, dass das Getriebe an seine Grenze kam und der Schlepper stehen blieb.

Anderes war das vor dem Bremswagen der DLG: Bei rund 10 km/h hat der 7250 TTV eine maximale Zugleistung von fast 151 kW erreicht – primal! Und auch hier war der Verbrauch mit 270 g/kWh in Ordnung.

Um diese Kraft auch im Feld „auf den Boden“ zu bekommen, kann man auf den 7250 TTV allerdings maximal 1,95 m hohe Hinterräder (z. B. 710/70 R 38) montieren. Wahlweise gibt es mittlerweile ab Werk zumindest auch Radgewichte mit maximal 1.800 kg.

Das Getriebe wird mit verschiedenen Endübersetzungen und Höchstgeschwindigkeiten von 40, 50 oder sogar 60 km/h geliefert. Unsere „HD“-Version erreichte 50 km/h



Deutz-Fahr 7250 TTV

Der Verbrauch bei Feldarbeiten

Zugarbeiten:	Diesel-Mittelwert 275 g/kWh und 10,37 l/ha	g/kWh	l/ha
1 Schwer (100 % Last)	Pflug	24,3	9,0
2 Mittelschwer (60 % Last)	Grubber	24,2	8,9
Zapfwellenarbeiten:	Diesel-Mittelwert 256 g/kWh und 3,68 l/ha	24,2	8,9
3 Schwer (100 % Last)	Kreislegge	23,8	8,7
4 Mittelschwer (70 % Last)	Mähwerk	23,8	8,7
5 Leicht (40 % Last)	Kreislegge	23,8	8,7
Gemischte Arbeiten:	Diesel-Mittelwert 267 g/kWh und 3,88 l/ha	23,8	8,7
6 Miststreuer		23,8	8,7
7 Presse		23,8	8,7
Powernix 264 g/kWh		24,2	8,9

Unter links steht der Powernix-Wert in g/kWh als Mittel aller 7 gemessenen Zyklen. Die Mittelwerte der Bereiche Zapfwellenarbeiten und Gemischte Arbeiten sind ebenfalls als Mittelwert zu verstehen. Den Verbrauch von AdBlue (der ja kein Treibstoff, sondern ein Betriebsstoff ist) zeigt die rechte Grafik. Die Balken sind schmäler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel. In blauer Schrift sind die Mittelwerte angegeben. Die gelbe Grundlinie der linken Grafik markiert den Durchschnitt aller bisher gemessenen Powernix-Kandidaten. Die Lage der Balken zeigt, wie viel der Schlepper in dem jeweiligen Zyklus prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) war als der Durchschnitt aller gemessenen Powernix-Kandidaten. Der Mittelwert für den Powernix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten bei 264 g/kWh. Der Deutz-Fahr 7250 TTV liegt beim Powernix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten unter den gemessenen Kandidaten. Der Powernix-Gesamtwert ist bei Diesel um 10,2 % besser als der Mittelwert aller bisherigen Testkandidaten. Der AdBlue-Verbrauch liegt dafür über dem Durchschnitt der bisher gemessenen Testkandidaten: pro 100 Liter Diesel werden 5,9 Liter AdBlue verbraucht.

Der Verbrauch auf der Straße

In der Ebene (40 %)	-20%	-10%	0	+10%	+20%	g/kWh	l/ha
Bei 40 km/h						47	1,7
Bei 50 km/h						52	1,9
Bei 60 km/h						59	2,1
Am Berg (50 %)						63	2,3
Maximale Steigung unter Last						63	2,3
Im Leerlauf (10 %)						49	1,8
Im Standgas						49	1,8
Transportsmix Gesamtverbrauch						51,4	1,9
Bei 40 km/h						47	1,7
Bei 50 km/h						52	1,9
Bei 60 km/h						59	2,1

Der Transporter der DLG wird zuerst auf der Straße durchgeführt. Der Testkandidat geht mit einem Lastzettel zu gemessenen Zapfwellenleistungen balastierten Anhänger auf einen Rundkurs. Die Messungen werden 50 Sekunden wiederholt. Das Gesamtergebnis errechnet sich aus den gewichteten Einzelergebnissen. Die gemessenen Werte sind im Strahlendiagramm dargestellt. Die rote Linie zeigt den Durchschnitt aller Teilnehmer. Der Mittelwert für den Transporter auf der Straße liegt aktuell bei 61,3 g/kWh mit 40 km/h. Unter dem Mittelwert, im Leerlauf lag der Verbrauch etwas über dem Mittel. Der Gesamtverbrauch lag mit 51,4 g/kWh bei 40 km/h um 12,3 % und bei 50 km/h um 3,0 % unter dem Durchschnitt der bisherigen Mess-Ergebnisse.



Der Motor hat gute Leistungswerte und ist sehr sparsam.



Der Dieselmotor fress 435 l der AdBlue-Tank 50 l. Er kann nur von rechts befüllt werden.



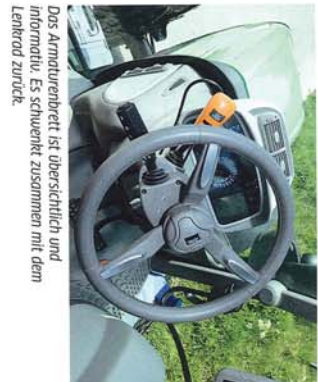
Die neue Kabine macht auf den ersten Blick einen sehr guten Eindruck. Mit 76,6 dB(A) ist die Lautstärke durchschnittlich.



Die Armlehne mit dem „MakKom“-Hebel ist prima. Die Menüsstruktur in dem großen Terminal holtens wir über für verbesserungsfähig.

wie vor nicht mit dem Hebel übersetzen, ohne den gespiegelten Wert zu verändern. Ein echtes Highlight ist dagegen die Handbremse mit Taster in der Armlehne und elektrischem Stellmotor. Sie schließt automatisch, wenn der Schlepper länger steht oder man den Motor abstellt (samt Ansteuerung der Anhängerbremse). Und – noch besser – sie öffnet auch automatisch, wenn man eine Fahrtrichtung vorwählt, der Schlepper steht dann im aktiven Stillstand!

Deutlich aufwändiger scheint dagegen die Bedienung des Getriebes: Egal, ob die verschiedenen Fahrmodi (Manuell, Automatisch, Zapfwelle), die Wahl zwischen „Eor“ und „Power“ oder die Einstellung der Beschleunigung – hier gibt es viele Zusammenhänge, die man wissen muss. So wird zum Beispiel im PTO-Modus die Druckung im Terminal eingestellt, und das Fußgas verliert seine Funktion. Im „Auto“-Modus wiederum kann man die Drehzahlspeicher nicht nutzen und im manuellen Modus können die Tempomaten nicht aktiviert werden.



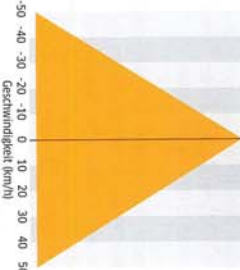
Das Armaturenbrett ist übersichtlich und informativ. Es schwenkt zusammen mit dem Lenkrad zurück.

Ganggeschwindigkeiten

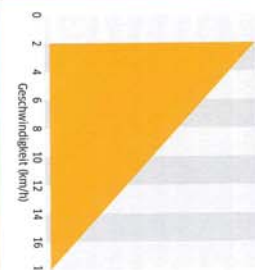
Das Strukt-Getriebe fährt stufenlos vorwärts wie rückwärts und ist mit 40, 50 oder 60 km/h zu haben, 50 km/h werden bei 1750 Touren erreicht.



Stufenlos vor- und rückwärts

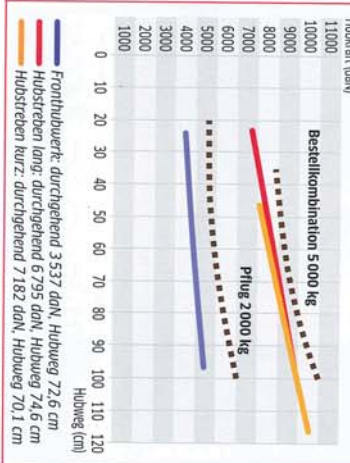


Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Hubkraft und Hubkraftbedarf

Deutz-Fahr 7250 TTV. Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) bis durchgehende Hubkraft an den Koppelunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei überkurzten Hubstreben – etwa 400 daN mehr bei 4,5 cm weniger Hubweg. Trotzdem kann es bei einer sehr schweren Bestellkombination vor allem im oberen Hubbereich knapp werden.



Das Heck ist sehr aufgeräumt und hat eine komplette externe Bedienung. Die Hydraulik konnte höher sein, gut, die Hubkraft konnte höher sein. Fotos: Touanric Wilmer

Für das Hubwerk gibt Deutz-Fahr maximal 10 t Hubkraft an. Gemessen hat die DLG eine durchgehende Hubkraft von knapp 6.800 daN – da kann es bei einer sehr schweren Bestellkombination vor allem im oberen Hubbereich eng werden (siehe Grafik „Hubkraft und Hubkraftbedarf“).

Gefallen hat uns die einfache Umstellung der Unterlenker vom Spreizmaß der Kat. II auf Kat. III sowie die Walterscheid-Kuppler hinten wie vorne. Gefehlt hat uns eine brauchbare Hubhohenanzeige. Und der Tiefenregler dreht intuitiv „falsch“ herum.

Womit wir schon bei der neuen „Maxivision“-Kabine wären. Sie hat

nach wie vor den bekannten Rahmen mit sechs Prosten, ist aber – genau wie bei der Serie 6 TTV – komplett neu gestaltet worden. Die Lautstärke unter Last lag bei unserem Testschlepper mit 76,6 dB(A) noch über dem Mittel in dieser Klasse. Laut Deutz-Fahr sind mittlerweile aber die Nebenabtriebe und die Lüftung leiser geworden, außerdem gibt es ein verbessertes Dämmpaket und das untere Kabinenfenster im Heck hat Doppelverglasung. Und damit die Bedienarmlehe des (seitlich nicht mehr drehbaren) Fahrersitzes die empfindliche Seitenverkleidung nicht mehr beschädigen kann, ist die Halterung verbessert worden. Viel Lob gibt es für den neuen „MaxiCom“-Fahrregel. Hier lassen sich unter anderem Hubwerk, Wendeschaltung, zwei Proportional(1)-Ventile sowie die Tempomaten bedie-

nen. Außerdem ist der Hebel – wie die Armlehe – gut unterleuchtet. Wunschausstattung ist der neue „Monitor2“ mit 30 cm Diagonale, Touchscreen und ISO-Bus-Tauglichkeit. Statt einer relativ prominenten Anzeige von so unwesentlichen Dingen wie Turbo-Ladendruck oder Speicherplatz des Rechners hätten wir uns aber einen Grundbildschirm mit den wichtigsten Infos von Motor, Getriebe, Hubwerk und Hydraulik gewünscht. Außerdem sollte uns unserer Sicht die zusätzliche Tastenbedienung auf der Armlehe und nicht auf der Konsole sitzen.

Und so lassen sich noch weitere Details finden, die Deutz-Fahr noch verbessern kann: Angefangen bei den sechsen, aber nicht dicht verschließbaren Luftdüsen über das zu kleine Wischfeld des Schiebenschwingers bis hin zum weit vorne im Dach eingebauten Radio. Dagegen stehen aber auch schöne Details wie die kleine Scheinwerfer für den Heckanbau, die Aufstiegsbeleuchtung, oder – noch wichtiger – das neue Vorgegendemangament.

Der TTV/7250 wog in der Testausstat-

tung 9.535 kg. Bei 13,5 t zulässigem Gesamtgewicht (14,5 bei 40 km/h) blieben knapp 4 t Nutzlast übrig. Das ist durchschnittlich. Deutlich über dem Durchschnitt lag leider der Wendekreis: 14,20 m mit Reifen der Größe 600/70 R 30. Statt maximal 2 m Spur- ist künftig aber mehr möglich. Pluspunkte gibt es für die Federung der Carrosserie und die Bremsen: Nicht zuletzt

danke der Scheibenbremsen vorne hat die DLG die gute Verzögerung von 5,1 m/s² gemessen. Die sogenannte „Schnell-Lenkung“ gibt es nur in Verbindung mit dem GPS-Lenkensystem Agrosky (ab 13.700 Euro). Das Antriebsstrang-Management ASM mit Lenkwinkel-abhängiger Schaltung für Allrad und Sperre ist dagegen Serie.

Fehlen nur noch die Wartung und die

Preis: 435 t Diesel und 50 l AdBlue reichen für einen Arbeitstag aus. Wartungsintervalle von 500 Stunden für die 15,5 l Motoröl und 1.000 Stunden für 67 l Getriebe- sowie 60 l Hydrauliköl sind ebenfalls okay. Der 7250 TTV kostet mit 50 km/h, gefederter Vorderachse, Druckluftanlage und Fronthubwerk genau 158.250 Euro (alle Preise ohne MwSt.). Hinzu kommen der „Monitor2“ (3.600 Euro) samt der ISO-Bus-Verkabelung (1.600 Euro), die Klimaautomatik (600 Euro) sowie die große Dipmappe (700 Euro) und die Bremse in der Vorderachse (3.000 Euro).

Fazit: Der neue Deutz-Fahr 7250 TTV ist nicht nur schön, sondern überzeugt auch mit guten Leistungsdaten und vor allem einem niedrigen Dieserverbrauch. Verbessern kann Deutz-Fahr noch die Verführung in dem großen Terminal und vor allem die Motor-Getriebe-Steuerung. Gefallen haben uns die Bedienarmlehe und vor allem der neue Fahrregel sowie die vollständige Hydraulikausstattung. Wünschen würden wir uns mehr Hubkraft und einen Drehsitz.

Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Deutz-Fahr 7250 TTV

Technische Daten

Motor: 174 kW/236 PS (nach ECE-R 120) bei 2100 min⁻¹; Wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 6.1106, Abgasstärke IIIb (Tier 4 i) mit SCR-Kat und AdBlue, Turbopuffer und Ladefuhrhöhe: 6057 cm³; 435 l Kraftstoff- und 50 l AdBlue-Tank
Getriebe: Stufenloses „Smart“-Getriebe vonZF mit vier automatischen Wechselschaltungen, Tempomat, 50 km/h (bei 1.750 min⁻¹)
Bremsen: Nasse Scheibenbremsen hinten, trockene Scheibenbremsen vorne, automatische Parkbremse mit Spindelmotor, Druckluftanlage serienmäßig
Elektronik: 12 V, Batterie 180 Ah, Lichtmaschine 200 A, Anlasser 3,1 kW/4,2 PS
Hubwerk: Kat. III, EHR mit Unterlenker-Regelung und Schwingungsstülper, Frontkraftheber und Frontszahlweiche Option
Hydraulik: Axielliebepumpe mit 150 l/min (Serie 120 l/min), 200 bar, bis zu 7 Steuergerate (3 hinten, 2 vorne) mit 24-t und Mengensteuerung 50 l Öl eintrichterbar
Zapfwelle: 5,40E/1.000/1.000E mit Wechselsummel, 1 1/2, 201, 6 oder 21 Keile, elektr. trochyranschl. geschnitten
Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, vier Frontantrieb elektrohhydraulisch geschaltet, Testbefähigung 600/70 R 30 vorne, 710/70 R 38 hinten
Pflege und Wartung: Motoröl 15,5 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 67 l (alle 1.000 h); Hydrauliköl 60 l (alle 1.000 h)
Preis: 50 km/h-Ausstattung mit gefederter Achse, Dübel und Fronthubwerk 158.250 € (Preis ohne MwSt.); Frontszahlweiche 3.000 €; „Monitor2“ 3.600 €; ISO-Bus-Verkabelung 1.600 €; GPS-Lenkung „Agrosky“ ab 13.700 €

Messwerte

Zapfwellenleistung (ohne/mit Boost)
 Maximal 181,0/184,5 kW
 Bei Nenndrehzahl 171,1/177,2 kW
Diesel-/AdBlue-Verbrauch (ohne/mit Boost)
 Bei max. Leistung 227,2/219,2 g/kWh
 Bei Nenndrehzahl 244,18/243,19 g/kWh
 Absolut Max./Nenn (Boost) 50,4/51,3 l/h

Drehmoment (ohne/mit Boost)

Maximal 991/1004 (1.700 min⁻¹)
 Drehmomentanstieg 27/25 %
 Drehzahlabfall 19 %
 Antriebsmoment 97/100 %

Getriebe

Gangzahl von 4 bis 12 km/h
 Hubkraft Heck (90 % max. Druck, korrig.) 6.795/7.897/8.991 daN
 Hubweg unter Last 74,6 cm (23 bis 97,6 cm)

Hubkraft Front

(90 % max. Öldruck)
 Unten/Mitte/Oben 3.537/3.942/4.509 daN
 Hubweg unter Last 72,6 cm (24 bis 96,6 cm)

Hydraulikleistung

Bei Nenndrehzahl 203 bar
 Max. Menge 152,3 l/min
 Max. Leistung 47,3 kW (147 l/min, 192 bar)

Zugleistung

Maximal 150,9 kW bei 1.800 min⁻¹; 270 g/kWh
 Bei Nenndrehzahl 144,8 kW
 28,4 g/kWh

Laustärke

(unter Last am Fahrer-Ohn)
 Kabine geschossen/offen 76,6/82,9 dB(A)
Abbremsung
 Maximale mittlere Verzögerung 5,1 m/s²
 Pedalkraft 35,3 daN

Wendekreis

Ohne Frontantrieb 14,20 m
Testgewicht
 Vorderachse 3.965 kg
 Hinterachse 5.570 kg
 Leergewicht 9.535 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 13.500 kg
 Nutzlast 3.965 kg
 Leistungsgewicht 50 kg/kW
 Raststand 282 cm
 Spurweite vorne/hinten 200/200 cm
 Bodenfreiheit 48,5 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbede	Les- Dreh- / tung zahl / h	l/h
Normzaplweiche 540	100%	1850 229 50,4
Spurzapfwelle 540E	100%	1580 220 43,8
Normzaplweiche 1000	100%	1943 232 50,5
Spurzapfwelle 1000E	100%	1600 221 44,3
Motor im Abgabebereich	80%	max. 254 42,8
Hohe Leistung	80%	90% 231 36,9
Transportarbeiten	40%	90% 265 22,4
Wenig Leistung, 1/3 Drehz	40%	60% 265 22,5
Hohe Leistung, 1/3 Drehz	60%	60% 227 28,8



Breite: 272 cm; Länge: 559 cm (mit Frontkraftheber); Höhe: 317 cm

Testurteile

Motor + + + +
 Leistungscharakteristik 2,9
 Kraftstoffverbrauch 1,2
 Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,2
 Sehr gute Leistungsreserve, durchschnittliche Charakteristik, sehr sparsam, obwohl zusätzlich AdBlue nötig; Zug- und Zapfwellenleistung sehr gut

Getriebe

Gangabstufung/Funktionen 1,7
 Schaltbarkeit 1,2
 Kupplung, Gas 1,6
 Zapfwelle 2,3
 Stufenlos, 60 km/h möglich, aber Abstimmung von Tempomaten und Wendeschaltung noch zu verbessern, drei Zapfwellendrehzahlen

Fahrwerk

Allrad- und Differenzialsperre 2,3
 Hand- und Fußbremse 1,1
 Federung, Vorderachse/Kabine 1,3
 Gewicht und Nutzlast 3,0
 Gute Lenkbarkeit, aber überdurchschnittlicher Wendekreis, hoher Fahrkomfort, leistungsstarke Bremsen, durchschnittliches Leergewicht und Nutzlast (1 t mehr bei 40 km/h)

Hubwerk/Hydraulik

Hubkraft und Hubweg 2,8
 Bedienung 2,0
 Leistung/Hydraulik 1,7
 Steuergeräte 1,2
 Anschlüsse 1,5
 Hubkraft durchschnittlich, Hydraulikleistung mit großer Pumpe sehr gut, sehr gute Steuergeräte und Anschlüsse im Heck

Kabine

Platzangebot und Komfort 1,3
 Sicht 1,4
 Heizung und Lüftung 2,0
 Lautstärke 3,1
 Elektrik 3,1
 Verkleidung 2,0
 Wartung 3,0
 Platz, Komfort und Sicht gut, u. Lautstärke und Verarbeitung an der Testmaschine durchschnittlich, neue hat Hersteller aber beides bereits verbessert

Eignungsprofil

Basisanprüche	+	+	+	+	+	+	+
Mittlere Ansprüche	+	+	+	+	+	+	+
Hohe Ansprüche	+	+	+	+	+	+	+
Ackerarbeiten	+	+	+	+	+	+	+
Grundarbeiten	+	+	+	+	+	+	+
Transportarbeiten	+	+	+	+	+	+	+
Frontalarbeiten	+	+	+	+	+	+	+

Preis

146.000 bis 157.000 €
 ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung;
 Angaben aus profil-Schlepperkatalog 2014
Bewertung:
+ sehr gut, + gut, + durchschnittlich,
- unterdurchschnittlich, - mangelhaft
 Die Einzelnoten aus Auszüge ergeben nicht zwingend ein mathematisches Gesamtnote.

Weitere Details aus unserem Praxisinsatz

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

+ Positiv

- Batterie-Trennschalter Serie
- Zwei Werkzeugkisten (Option), eine davon gut zugänglich



Bequem: Der Behälterriser ist Komfortatol, darunter ist ein Kühltisch für eine stehende Flasche.

+ Positiv

- Klimautomatik (Option) und Heckanbauraum vorne und hinten
- Beleuchtung am Aufstieg und Heckanbauraum
- Viele, auch geschlossene Ablagen



Breit: Drei Spiegel sorgen für den optimalen Überblick.

- Negativ

- Kein einfacher Verbrauchs- messer (neue geändert)
- Bedienarmleiste wackelig (geändert)
- Blinderückspiegel gewöhnungsbedürftig
- Arbeitsscheinwerfer im Dach Blenden



Unzugänglich: Das Radio sitzt vorne oben im Dach schlicht – und bringt mehr Sicherheit.

- Negativ

- Kein einfacher Verbrauchs- messer (neue geändert)
- Bedienarmleiste wackelig (geändert)
- Die Luftdosen sind schick, aber nicht dicht.



Unruhig: Das Sonnendach ist dicht, klappert aber.

Praxis-Urteile

Deutz-Fahr 7250 TTV

Großer Fortschritt im Vergleich zum Agrottron 630 TTV



Michael Hoyer aus 86681 Fünfstetten hat einen 230-hp-Ackerbockler und 800 kW Biogas mit Fernwärme für rund 150 Haushalte.

Im Sommer letzten Jahres haben wir unseren zwei Jahre alten Agrottron 630 TTV durch einen 7250 TTV ersetzt. Seit- her hat der Schlepper rund 750 Stunden gelaufen, etwa 70 % der Zeit im Transport mit einem Joskin-Häckseltransportwagen und einem 18-m³-Fass von Fuchs. Den Rest der Zeit fährt der Traktor auf dem Acker, z.B. vor einem 4-m-Horsch-Grü- ber. Im Vergleich zu seinen Vorgänger ist der 7250 TTV ein echter Fortschritt in Sachen Qualität und Bedienung. Auch wenn die Getriebesteuerung noch nicht

perfekt ist und man den Gruppenwechsel spüren kann, halten wir bisher keinerlei Probleme und sind sehr zufrieden. Die

Räder könnten größer sein

Wir haben unseren 7250 TTV im Septem- ber letzten Jahres als Nachfolger für einen Agrottron 630 TTV bekommen und seither rund 1150 Stunden gefahren. Der Traktor läuft meist vor einem 25-m³-Fass von Pecocon, einer Straußmann Giga- Vitesse 4001 sowie einer 12-reihigen Maisrille. Außerdem setzen wir ihn vor einer Mulde im Erdbau ein. Er ist mit einem RTK-Lenkensystem von AgLeader ausgestattet.

Mit dem Spritverbrauch sind wir sehr zufrieden. Sehr gut gefällt uns die neue Kabine mit dem neuen Fahrbel und dem einfach zu programmierenden Vorgewen- de-Management. Leider ist die Armlen- ne aber wackelig und nicht hoch genug ein- stellbar. Direkt war bisher ein Gebläse- motor der Klimautomatik, und bei 500 Betriebsstunden gab es eine Rückrufak-

tion. Zugkraft ist gut und der Schlepper ist sehr sparsam. Beim Transport verbraucht er nur zwischen 12 und 15 Liter pro Stunde!



Tim Böhm aus 25767 Offenbüttel hat einen Lahnberber für Land- und Bauwirtschaft.

tion wegen eines Sensors am Getriebe- filter. Sonst läuft der Schlepper bisher sehr gut, vieles ist besser als bei seinem Vorgänger. Lediglich sollten ab Werk grö- ßere Räder möglich sein. Und bei schwe- ren Zugarbeiten wechselt das Getriebe den Fahrbereich schon mal recht laut, wenn der Fahrer die Geschwindigkeit noch nicht manuell angepasst hat.

Drei Schlepper im Vergleich

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



Schleppertyp Ausführlicher Test in	Deutz-Fahr 7250 TTV prof. 9/2014	Fendt 828 Vario prof. 4/2011	New Holland 17.270AC prof. 2/2013
Motor	Nennleistung 174 kW/236 PS (ECE-R 120)	191 kW/260 PS (ECE-R 24)	168 kW/228 PS (ECE-R 120)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/6,1 l/118 (Tier 4 i)	6/6,1 l/118 (Tier 4 i)	6/6,7 l/118 (Tier 4 i)
Zapfwellenleistung max./mit Boost	181,0/184,5 kW (1.800 min ⁻¹)	194,2 kW (1.700 min ⁻¹)	167/179,8 kW (1.800 min ⁻¹)
...bei Motor-Nenn Drehzahl	171,1/172,2 kW (2.100 min ⁻¹)	178,8 kW (2.100 min ⁻¹)	146,1/166,4 kW (2.200 min ⁻¹)
Kraftstoff-Verbrauch- und AdBlue-Verbrauch	Deutz TCD 6.1 L06	Deutz TCD 2012 L06	FPT/NEF 6.7 L
Spezifisch bei maximaler Leistung	227 + 21,2/29 + 20 g/kWh	219 + 18,8 g/kWh	225 + 21,2/19 + 18,6 g/kWh
Spezifisch bei Nenn Drehzahl	244 + 18/243 + 19 g/kWh	229 + 20,9 g/kWh	242 + 21,9/240 + 21,1 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	50,4/51,3 l/h	50,6 l/h	47,0 l/h
Mittelwert Powermix	264 + 24,2 g/kWh	246 + 22,5 g/kWh	261 + 21,5 g/kWh
Drehmoment maximal	991/1.004 Nm (1.400 min ⁻¹)	1.174 Nm (1.400 min ⁻¹)	997/1.053 Nm (1.500 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg	27/25 %	44 %	57/46 %
...dabei Drehzahlabfall	19 %	33 %	32 %
Diesel-/AdBlue-Tank	435/50 l	505/42 l	395/48 l
Getriebe	Gangzahl gesamt	stufenlos	stufenlos
Lastschaltung	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Gangschaltung	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Gruppenerschaltung	stufenlos	2 Gruppen	stufenlos
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Hubwerk	Regelungsart	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	6795/7897/8991 dan	8343/9783/9801 dan	8121/8993/9515 dan
Hubweg	72,6 cm	82,9 cm	79,8 cm
Hydraulik	Betriebsdruck	203 bar	193 bar
Maximale Fördermenge	152,3 l/min	134,4 l/min	149,4 l/min
Maximale hydraulische Leistung	47,3 kW	40,2 kW	39,2 kW
Entnehmbare Ölmenge	50 l	80 l	50 l
Zugleistung	Maximal	150,9 kW	164,7 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	270 g/kWh	255 g/kWh	253 g/kWh
Laufstärke	Kabine zu	76,6 dB(A)	78,4 dB(A)
Bremsen	Mittlere Verzögerung	5,1 m/s ²	5,3 m/s ²
...dabei Pedalkraft	35,3 daN	29 daN	36 daN
Wendekreis	Ohne Allrad	14,20 m	11,95 m
Testgewicht	9535 kg	9230 kg	8858 kg
...davon auf der Vorderachse	3620 kg (42 %)	3620 kg (39 %)	3509 kg (40 %)
...auf der Hinterachse	5570 kg (58 %)	5610 kg (61 %)	5349 kg (60 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	13500 kg	14000 kg	13000 kg
Nutzlast	3965 kg	4770 kg	4142 kg
Leistungsgewicht	50 kg/kW	48 kg/kW	53 kg/kW
Grundausstattung ohne MwSt.	158.250 € (Stand 9/2014)	216.500 € (Stand 4/2011)	160.630 € (Stand 2/2013)
Listenpreis laut Hersteller			