

Schleppertest Deutz-Fahr 7250 TTV:

Zu schön, um wahr zu sein?

Mit der Serie 7 hat Deutz-Fahr in der wichtigen 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 Giugiaro-Design steckt der Deutz-Sechszylinder TCD 6.1 L06 4V mit 6,1 l Hubraum. Ausgestattet mit Turbolader, geregelter Wastegate 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 wollten wir natürlich genau wissen und haben beim DLG-Testzentrum gemessen. Und tatsächlich: Schon bei Nenndrehzahl ohne Boost kamen hinten am Zapfwellenstummel 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 – prima!

Deshalb kamen mit freigeschaltetem Boost auch nur noch 8 PS bei Nenndrehzahl 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 243 g/kWh bei Nenndrehzahl und sogar nur 229 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 514 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 wären: 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. Anders war das vor dem Bremswagen der DLG: Bei rund 10 km/h hat der 7250 TTV eine maximale Zugleistung von fast 151 kW erreicht – prima! 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 1800 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



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0 g/kWh	50
Zugarbeiten:							Diesel-Mittelwert	AdBlue 24,3 g/kWh
							275 g/kWh und 10,37 l/ha	und 0,70 l/ha
1 Schwer (100 % Last)	Pflug							
	Grubber							
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug							
	Grubber							
Zapfwellenarbeiten:							Diesel-Mittelwert	AdBlue 24,2 g/kWh
							256 g/kWh und 3,68 l/ha	und 0,26 l/ha
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge							
	Mähwerk							
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge							
	Mähwerk							
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge							
	Mähwerk							
Gemischte Arbeiten:							Diesel-Mittelwert	AdBlue 23,8 g/kWh
							267 g/kWh und 3,88 l/ha	und 0,26 l/ha
6 Miststreuer								
7 Presse								
Powermix 264 g/kWh							24,2 g/kWh	

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 294 g/kWh.

Der Deutz-Fahr Agrotron 7250 TTV liegt beim Powermix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 10,2 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. 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

		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0 g/kWh	100
In der Ebene (40 %)							AdBlue-Verbrauch	
Bei 40 km/h								
Bei 50 km/h								
Bei 60 km/h								
Am Berg (50 %)								
Maximale Steigung unter Last								
Im Leerlauf (10 %)								
Im Standgas								
Transportmix Gesamtverbrauch								
Bei 40 km/h							514 g/kWh	47 g/kWh
Bei 50 km/h							525 g/kWh	49 g/kWh
Bei 60 km/h								

Der Transporttest der DLG wird zurzeit auf der Straße durchgeführt. Der Testkandidat geht mit einem (passend zur gemessenen Zapfwellenleistung ballastierten) Anhänger auf einen Rundkurs, die Messungen werden jeweils dreimal wiederholt. Das Gesamtergebnis errechnet sich aus den gewichteten Einzelergebnissen von 50 % Bergfahrt, 40 % Fahrt in der Ebene und 10 % Leerlauf. Die gelbe Grundlinie in der Grafik markiert den jeweiligen Mittelwert aller bislang im Straßentransport getesteten Traktoren. Die Länge der Balken zeigt, um wie viel der Testkandidat prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) abscheidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 613 g/kWh mit 40 km/h.

Der Deutz-Fahr Agrotron 7250 TTV erzielte sowohl in der Ebene als auch am Berg Verbrauchswerte deutlich unter dem Mittelwert, im Leerlauf lag der Verbrauch etwas über dem Mittel. Der Gesamtverbrauch lag mit 514 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 Dieseltank fasst 435 l, der AdBlue-Tank 50 l. Er kann nur von rechts befüllt werden.

bei 1950 min⁻¹ (alternativ 1650 min⁻¹). Was die Bedienung angeht, kennen wir viele Dinge vom 6160.4 TTV (profi 6/2014). Dem entsprechend können wir an dieser Stelle Lob und Tadel von damals wiederholen.

Das fängt an mit der Wendeschaltung (deren Reaktion sogar in fünf Stufen verstellbar ist) und den Tempomaten: Toll ist die Bedienung des Richtungswechsels links unterm Lenkrad und rechts auf dem Fahrhebel – nur leider muss der Hebel links auf „Neutral“ stehen, wenn man mit den Tasten rechts die Richtung wechseln möchte.

Mehr störte uns aber die Motor-Getriebe-Steuerung. So steht der Schlepper beim Wechsel der Fahrtrichtung schon mal ein, zwei Sekunden still, bevor es in die andere Richtung geht. Oder wenn man den Tempomaten z. B. auf 5 km/h programmiert hat, fuhr der Schlepper bei wechselnder Belastung irgendwo zwischen 4,5 und 6,5 km/h. Stichwort Tempomaten: Sie lassen sich nach



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



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



Die Armlehne mit dem „MaxCom“-Hebel ist prima. Die Menüstruktur in dem großen Terminal halten wir aber für verbesserungsfähig.

wie vor nicht mit dem Hebel übersteuern, ohne den gespeicherten 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 „Eco“ und „Power“ oder die Einstellung der Beschleunigung – hier gibt es viele Zusammenhänge, die man wissen muss. So wird zum Beispiel im PTO-Modus die Drückung im Terminal eingestellt, und das Fußgas verliert seine Funktion. Im „Auto“-Modus wiederum kann man die Drehzahl Speicher nicht nutzen, und im manuellen Modus können die Tempomaten nicht aktiviert werden.

Während der 7210 TTV vier Zapfwellendrehzahlen bietet, sind es bei den beiden größeren Modellen 7230 TTV und 7250 TTV „nur“ drei Drehzahlen (540E/1000/1000E). Die werden aber komfortabel per Taster gewechselt, und es gibt einen trocken wechselbaren Stummel.

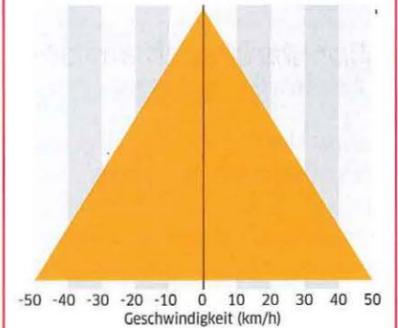
Die Hydraulik hat einen getrennten Ölhaushalt mit 50 l entnehmbare Ölmenge und einer serienmäßigen Axialkolbenpumpe mit 120 l/min. „Unser“ Testkandidat hatte die wahlweise lieferbare 160-l/min-Pumpe. Damit hat die DLG (über drei Ventile) 152 l/min sowie eine nutzbare Leistung von 47,3 kW an den Anschlüssen gemessen – prima! Ebenfalls prima ist die Ventilausstattung: Serie sind 4, wahlweise bis zu 7 Steuerventile (5 hinten) mit Zeit- und Mengenregelung, sehr guter Bedienung und sogar sperrbarer Schwimmstellung. Außerdem ist laut Deutz-Fahr die Symbolik mittlerweile verbessert, um auch eine eindeutige Zuordnung von Ventilen und Hebeln zu haben.

Ganggeschwindigkeiten

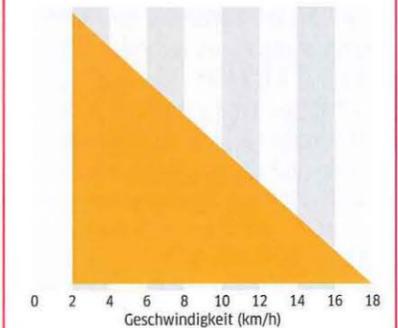
Das Smatic-Getriebe fährt stufenlos vorwärts wie rückwärts und ist mit 40, 50 oder 60 km/h zu haben. 50 km/h werden bei 1750 Touren erreicht.



Stufenlos vor- und rückwärts

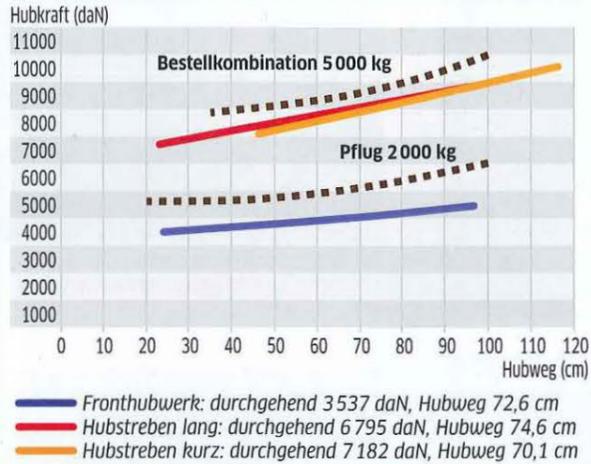


Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Hubkraft und Hubkraftbedarf

Deutz-Fahr 7250 TTV: Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten 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 Hydraulikleistung ist sehr gut, die Hubkraft könnte höher sein. Fotos: Tovornik, Wilmer

Für das Hubwerk gibt Deutz-Fahr maximal 10 t Hubkraft an. Gemessen hat die DLG eine durchgehende Hubkraft von knapp 6800 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 Hubhöhenanzeige. 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 Pfosten, ist aber innen – 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 Nebenaggregate und die Lüftung leiser geworden, außerdem gibt es ein verbessertes Dämmpaket und das untere Kabinenfenster im Heck hat Doppelverglasung. Und damit die Bedienarmlehne 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 „MaxCom“-Fahrhebel:** Hier lassen sich unter anderem Hubwerk, Wendeschaltung, zwei Proportional(!)-Ventile sowie die Tempomaten bedie-

nen. Außerdem ist der Hebel – wie die Armlehne – gut unterleuchtet. Wunschausstattung ist der neue „iMonitor2“ mit 30 cm Diagonale, Touchscreen und ISO-Bus-Tauglichkeit. Statt einer relativ prominenten Anzeige von so unwesentlichen Dingen wie Turbo-Ladedruck oder Speicherplatz des Rechners hätten wir uns aber einen Grundbildschirm mit den wichtigsten Infos von Motor, Getriebe, Hubwerk und Hydraulik gewünscht. Außerdem sollte aus unserer Sicht die zusätzliche Tastenbedienung auf der Armlehne und nicht auf der Konsole sitzen. Und so lassen sich noch weitere Details finden, die Deutz-Fahr noch verbessern kann: Angefangen bei den sschicken, aber nicht dicht verschließbaren Luftdüsen über das zu kleine Wischfeld des Scheibenwischers bis hin zum weit vorne im Dach eingebauten Radio. Dagegen stehen aber auch schöne Details wie der kleine Scheinwerfer für den Heckanbaubereich, die Aufstiegsbeleuchtung, oder – noch wichtiger – das neue Vorgewendemanagement.

Der TTV7250 wog in der Testausstattung 9535 kg. Bei 13,5 t zulässigem Gesamtgewicht (14,5 t bei 40 km/h) bleiben 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 Carrarovorderachse und die Bremsen: Nicht zuletzt

dank 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 Preise: 435 l 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 Getriebeöl 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 „iMonitor2“ (3 600 Euro) samt der ISO-Bus-Verkabelung (1 600 Euro), die Klimaautomatik (600 Euro) sowie die große Ölpumpe (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 Leistungswerten und vor allem einem niedrigen Dieserverbrauch. Verbessern kann Deutz-Fahr noch die Menüführung in dem großen Terminal und vor allem die Motor-Getriebe-Steuerung. Gefallen haben uns die Bedienarmlehne und vor allem der neue Fahrhebel sowie die vollständige Hydraulikausstattung. Wünschen würden wir uns mehr Hubkraft und einen Drehsitz.

Technische Daten, Messwerte, Testurteile



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

Deutz-Fahr 7250 TTV

Technische Daten

Motor: 174 kW/236 PS (nach ECE-R 120) bei 2 100 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder Deutz TCD 6.1 L06, Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) mit SCR-Kat und AdBlue, Turbolader und Ladeluftkühlung; 6 057 cm³; 435 l Kraftstoff- und 50 l AdBlue-Tank

Getriebe: Stufenloses „Smatic“-Getriebe von ZF mit vier automatisch wechselnden Fahrbereichen, lastschaltbare Wendeschaltung, 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 Schwingungstilgung, Frontkraftheber und Frontzapfwelle Option

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 160 l/min (Serie 120 l/min), 200 bar, bis zu 7 Steuergeräte (5 hinten/2 vorne) mit Zeit- und Mengensteuerung; 50 l Öl entnehmbar

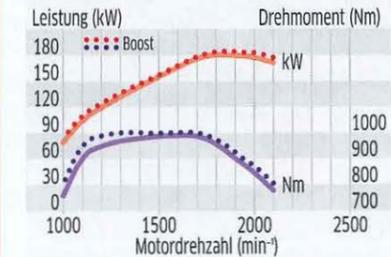
Zapfwelle: 540E/1 000/1 000E mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 600/70 R 30 vorne, 710/70 R 38 hinten

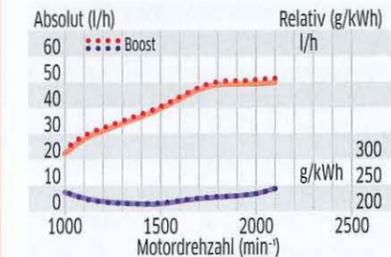
Pflege und Wartung: Motoröl 15,5 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 67 l (alle 1 000 h), Hydrauliköl 60 l (alle 1 000 h)

Preis: 50 km/h-Ausstattung mit gefederter Achse, Drulu und Fronthubwerk 158 250 € (Preise ohne MwSt.); Frontzapfwelle 3 000 €; „iMonitor2“ 3 600 €; ISO-Bus-Verkabelung 1 600 €; GPS-Lenkung „Agrosky“ ab 13 700 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

Zapfwellenleistung (ohne/mit Boost)
Maximal (1 800 min⁻¹) 181,0/184,5 kW
Bei Nenndrehzahl 171,1/177,2 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch (ohne/mit Boost)
Bei max. Leistung 227+21/229+20 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 %
Anfahrmoment 97/100 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

Hubkraft Heck (90 % max. Öl Druck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 6 795/7 897/8 991 daN
Hubweg unter Last 74,6 cm (23 bis 97,6 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öl Druck)
Unten/Mitte/Oben 3 537/3 942/4 509 daN
Hubweg unter Last 72,6 cm (24 bis 96,6 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 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 284 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/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
Radstand 282 cm
Spurweite vorne/hinten 200/200 cm
Bodenfreiheit 48,5 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1850	229	50,4
Sparzapfwelle 540E	100%	1580	220	43,8
Normzapfwelle 1000	100%	1943	232	50,5
Sparzapfwelle 1000E	100%	1600	221	44,3
Motor im Abregelbereich	80%	max.	254	42,8
Hohe Leistung	80%	90%	231	38,9
Transportarbeiten	40%	90%	265	22,4
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40%	60%	265	22,5
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60%	60%	227	28,8

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 2,9
Kraftstoffverbrauch 1,2
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,2
Sehr gute Leistungswerte, 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
Lenkung 2,3
Allrad- und Differenzialsperre 1,1
Hand- und Fußbremse 1,3
Federung Vorderachse/Kabine 1,3
Gewicht und Nutzlast 3,0
Gute Lenkbarkeit, aber überdurchschnittlicher Wendekreis, hoher Fahrkomfort, leistungsfähige Bremsen, durchschnittliches Leergewicht und Nutzlast (1 t mehr bei 40 km/h)

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 2,8
Bedienung 2,0
Leistung Hydraulik 1,2
Steuergeräte 1,7
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 3,1¹⁾
Elektrik 2,0
Verarbeitung 3,0¹⁾
Wartung 2,0
Platz, Komfort und Sicht gut; ¹⁾ Lautstärke und Verarbeitung an der Testmaschine durchschnittlich, heute laut Hersteller aber beides bereits verbessert

Eignungsprofil

Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				

Preis **Niedrig** **Hoch**
146 000 bis 152 000 €
ohne Mehrwertsteuer in Grundausrüstung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2014
Bewertung:
 sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

+ Positiv

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



Bequem: Der Beifahrersitz ist komfortabel, darunter ist ein Kühlfach für eine stehende Flasche.

- Klimaautomatik (Option)
- Walterscheid-Fanghaken vorne und hinten



Breit: Drei Spiegel sorgen für den optimalen Überblick.



Beleuchtet: LED-Tagfahrlicht ist schick – und bringt mehr Sicherheit.

- Beleuchtung am Aufstieg und Heckanbaubereich
- Viele, auch geschlossene Ablagen

- Negativ

- Blinkerrücksteller gewöhnungsbedürftig
- Arbeitscheinwerfer im Dach blenden



Unzugänglich: Das Radio sitzt vorne oben im Dach schlecht zugänglich.

- Kein einfacher Verbrauchsmesser (heute geändert)
- Bedienarmlehne wackelig (geändert)



Undicht: Die Luftdüsen sind schick, aber nicht dicht.



Unruhig: Das Sonnendach ist dicht, klappert aber.

Praxisurteile

Deutz-Fahr 7250 TTV

Großer Fortschritt im Vergleich zum Agrottron 630 TTV



Michael Hofer aus 86681 Fünfstetten hat einen 230-ha-Ackerbaubetrieb 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-Grubber. **Im Vergleich zu seinem 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, hatten wir bisher keinerlei Probleme und sind sehr zufrieden. Die

Räder könnten größer sein

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

Mit dem Spritverbrauch sind wir sehr zufrieden. Sehr gut gefällt uns die neue Kabine mit dem neuen Fahrhebel und dem einfach zu programmierenden Vorgewende-Management. Leider ist die Armlehne aber wackelig und nicht hoch genug einstellbar. Defekt war bisher ein Gebläse-motor der Klimaautomatik, und bei 500 Betriebsstunden gab es eine Rückrufak-

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



Tim Blohm aus 25767 Offenbüttel hat einen Lohnbetrieb für Land- und Bauwirtschaft.

tion wegen eines Sensors am Getriebeölfilter. Sonst läuft der Schlepper bisher sehr gut, vieles ist besser als bei seinem Vorgänger. Lediglich sollten ab Werk größere Räder möglich sein. Und bei schweren 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	Deutz-Fahr 7250 TTV	Fendt 828 Vario	New Holland T7.270AC
Ausführlicher Test in	profi 9/2014	profi 4/2011	profi 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 I/IIIB (Tier 4 i)	6/6,1 I/IIIB (Tier 4 i)	6/6,7 I/IIIB (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	171,1/177,2 kW (2 100 min ⁻¹)	178,8 kW (2 100 min ⁻¹)	146,1/166,4 kW (2 200 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	Deutz/TCO 6.1 L06	Deutz TCD 2012 L06	FPT/NEF 6.7 L
Kraftstoff-Verbrauch- und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	227 + 21/229 + 20 g/kWh	219 + 18,8 g/kWh	225 + 21/219 + 18,6 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	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	stufenlos
Lastschaltung	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Gangschaltung	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Gruppenschaltung	stufenlos	2 Gruppen	stufenlos
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Hubwerk	Regelungsart EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	6 795/7 897/8 991 daN	8 343/9 783/9 801 daN	8 121/8 993/9 515 daN
Hubweg	72,6 cm	82,9 cm	79,8 cm
Hydraulik	Betriebsdruck 203 bar	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	143,9 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	270 g/kWh	255 g/kWh	253 g/kWh
Lautstärke	Kabine zu 76,6 dB(A)	78,4 dB(A)	75,1 dB(A)
Bremsen	Mittlere Verzögerung 5,1 m/s ²	5,3 m/s ²	4,8 m/s ²
...dabei Pedalkraft	35,3 daN	29 daN	36 daN
Wendekreis	Ohne Allrad 14,20 m	11,95 m	12,10 m
Testgewicht	9 535 kg	9 230 kg	8 858 kg
....davon auf der Vorderachse	3 965 kg (42 %)	3 620 kg (39 %)	3 509 kg (40 %)
...auf der Hinterachse	5 570 kg (58 %)	5 610 kg (61 %)	5 349 kg (60 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	13 500 kg	14 000 kg	13 000 kg
Nutzlast	3 965 kg	4 770 kg	4 142 kg
Leistungsgewicht	50 kg/kW	48 kg/kW	53 kg/kW
Grundausrüstung ohne MwSt.	158 250 € (Stand 9/2014)	216 500 € (Stand 4/2011)	160 630 € (Stand 2/2013)
Listenpreis laut Hersteller			