

Praxis • Zukunft • Leben

Sonderdruck

aus Heft 12/2011 | Postfach 40 05 80 | 80705 München
Tel. +49(0)89-12705-276 | reddlz@dlv.de | www.dlz-agrarmagazin.de

dlz

agrarmagazin



**Blauer
Kraftprotz**

überreicht durch:



Maximal 269 PS bringt der New Holland T 7.270, hier in der maseratiblaunen Sonderausstattung, auf die Straße.

Blauer Kraftprotz

Fahrbericht Der T 7 von New Holland tummelt sich in der oberen Mittelklasse. Mit dem T 7.270 Blue Power und maximal 269 PS hatten wir das stärkste Modell im Test. Die Ausstattung des agilen Traktors lässt kaum Wünsche offen. Was uns gefiel und was nicht, lesen Sie in unserem exklusiven Fahrbericht.

Zurzeit dreht sich bei Traktoren alles um die Motoren. Grund ist die Einführung der Abgasnorm Tier 4a. Seit dem Jahr 2011 müssen alle Traktoren von 130 bis 560 kW dieser Abgasnorm entsprechen. Zu Beginn des Jahres 2012 folgten die Traktoren mit einer Leistung von 56 bis 130 kW. Die Abgasnorm Tier 4a, auch Tier 4 interim genannt, entspricht der Europäischen Norm 3b. Diese zwei zeitgleich verwendeten Bezeichnungen und die verschiedenen Übergangsregelungen und Techniken sorgen für Verwirrung. Die Abgasnorm kann man mit einer Abgasrückführung oder mit einer selektiven katalytischen Reduktion (SCR) erfüllen.

New Holland hat sich bei den größeren Traktoren für die SCR-Technik entschieden, die New Holland ECOBlue nennt. Eine eingedüste Harnstofflösung im Katalysator reinigt die Abgase. Vorteil: Die Verbrennung des Motors ist effizienter als bei der Abgasrückführung, was sich laut New Holland in rund zehn Prozent geringeren Verbräuchen niederschlägt. Nachteil: Die Technik macht die Traktoren teurer und AdBlue muss getankt werden.

Unter und auf der Haube

Diese ECOBlue-SCR-Technologie nutzen die FTP (Fiat Power Train)-Motoren in der T7-Baureihe. Die Baureihe ersetzt die alten

6-Zylinder T 6000 Range und Power Command sowie die T-7000-Serie. Insgesamt gibt es neun Modelle von 170 bis 270 PS Maximalleistung. Die Leistung nach ISO-TR 14396 findet sich in den letzten drei Ziffern der Typenbezeichnung wieder. In unserem Fall beim T 7270 sind es 269 PS oder 198 kW.

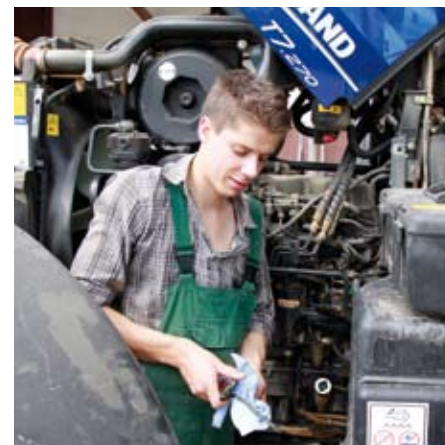
Die T-7-Modelle fahren entweder mit dem stufenlosen Getriebe Auto Command oder mit dem Teillastgetriebe Range Command beziehungsweise dem Volllastgetriebe Power Command mit 18 bzw. 19 Vorwärtsgängen. Ausnahme ist der T 7270, der nur stufenlos angeboten wird. Ähnlich variabel geht es bei der Ausstattung zu.



Foto: Feuerborn



Foto: Feuerborn



Der Motor hat einen Hubraum von 6,75 l. Die Maximalleistung beträgt 249 PS/183 kW, mit Boost 269 PS/198 kW.

Dank einteiliger, weit öffnender Motorhaube sind alle Wartungspunkte gut zugänglich. Der Ölstand lässt sich auch geschlossen messen.

Eine Standardarmlehne gibt es nur mit den mechanischen Getrieben. Die Sidewinder-Armlehne ist bei den AutoCommand-Traktoren Standard, bei den anderen Option.

Spürbares Drehmoment

In unserem Testschlepper T 7.270 war der agile 6-Zylinder Motor von FTP mit 6,7 l Hubraum verbaut. Kennzeichen des 24-Ventil-Motor mit Common-Rail-Hochdruckeinspritzung ist das Elektronische

Motormanagement EPM. Beträgt die Nennleistung bei 2.200 U/min 228 PS und steigt die Maximalleistung bei 1.900 U/min auf 249 PS, so liegen mit EPM die Werte bei 261 beziehungsweise bei 269 PS. Das sind ordentliche Werte.

Leider arbeitet das EPM erst ab 15 km/h oder wenn Zapfwelle oder Hydraulik Leistung abverlangen. So mussten wir beim Grubbern oder Pflügen mit maximal 249 PS auskommen. Gerade vor dem 5 m breiten Grubber hätten wir uns die zusätzlichen EPM-PS schon gewünscht. Auf der Straße haben uns die bis zu 31 PS Mehrleistung gut gefallen. Gerade am Berg stemmt sich der Motor, der im Boost-Modus bis zu 1.160 Nm Drehmoment hat, ordentlich rein. Da merkt man die 45 Prozent Drehmomentanstieg deutlich.

Der Verbrauch lag bei unserem Testeinsatz bei rund 16 l/ha vor dem 5-m-Köckerling-Grubber bei flacher Stoppelbearbeitung. Beim Pflügen auf schwerem Boden mit dem 5-Schar-Pflug kamen wir auf 23 l/h. Da sollte der 395-l-Dieseltank



auch an langen Arbeitstagen ausreichen. Der AdBlue-Tank fasst 48 l.

Geräumige 4-Posten-Kabine

Die Kommandozone des maseratiblaunen Schmuckstücks verzichtet zugunsten einer guten Rundumsicht auf die B-Holme. Die hinten angeschlagene Tür öffnet weit und

1 Alle Einstellungen lassen sich über den Intelliview-III-Touchscreen Monitor einstellen. Hier ist die Lenkautomatik IntelliSteer integriert.

2 Die Sidewinder-Armlehne ist das Kennzeichen aller größeren New-Holland-Traktoren. Die Bedienung ist einfach und oft selbsterklärend.



1



2

Foto: Feuerborn



In der Wendeschaltung (oranger Hebel) ist die elektronische Parkbremse integriert, die sich automatisch bei längerem Halt aktiviert.

sorgt so für einen bequemen Aufstieg. Mit dem AutoCommand-Getriebe ausgestattet, ist die Sidewinder-Armlehne serienmäßig. Damit zieht sich das gelungene Bedienkonzept mit der Armlehne nun durch fast alle Baureihen.

Die wichtigsten Bauteile sind der CommandGrip-Multifunktionsgriff, der gut in der Hand liegt, der Touchscreen-Monitor IntelliView III und das Bedienpanel sowie der Kreuzsteuerhebel für die Hydraulik und die „EHR-Maus“. Die Position von Maus und Joystick wählt der Kunde beim Kauf aus.



Die integrierte Fronthydraulik mit Fernbedienung hebt maximal 3.785 kg. Ein doppeltwirkendes Hydraulikventil vorn ist möglich.

Lob und Tadel

Motor: Der FTP-Motor mit 6,75 l Hubraum und maximal 269 PS hat uns gut gefallen, er ist sehr durchzugsstark. Schade, dass das EPM erst ab 15 km/h aktiviert wird, die 20 PS hätten wir beim Grubbern und Pflügen gern genutzt. ■■■■■

Getriebe: Das stufenlose Getriebe funktioniert gut. Die Bedienung ist einfach. Die drei vorwählbaren Geschwindigkeitsbereiche lassen sich gut und ohne Lastunterbrechung nutzen. Joystick und Fahrpedal reagieren sehr feinfühlig. ■■■■■□

Hydraulik und Kraftheber: Der T 7.270 überzeugt mit sehr guter Hubkraft und ordentlicher Hydraulikausstattung. Die Bedienung ist tadellos. Nicht gefallen hat uns die Unterenkerverriegelung. ■■■■■□

Kabine: Die Kabine bietet alles, was das Herz begehrt. Das Sidewinder-Bedienkonzept macht die Handhabung sehr einfach. Der CommandGrip-Hebel liegt gut in der Hand und funktioniert sehr gut. ■■■■■

Funktionalität: Wendigkeit und Übersichtlichkeit sind gut. Hohe Nutzlast und gutes Fahrverhalten machen den T 7 zu einem vielseitig nutzbaren Ackerschlepper. ■■■■■□

dlz 2011



Die Kabine hat einen bequemen Aufstieg und ist mit 69 db(A) angenehm leise. Die Ledersitze sind Sonderausstattung.

Das Getriebe lässt sich fast komplett mit dem Joystick steuern. Steht der in Neutralstellung fährt der Schlepper in der gewählten Geschwindigkeit. Vier Fahrmodi stehen zur Verfügung: auto, Tempomat, Zapfwelle und manuell. Wir sind meist im Auto- oder Tempomatmodus gefahren. Im Automodus kann die Geschwindigkeit über das Fahrpedal oder den CommandGrip-Multifunktionshebel erfolgen. Per Tastendruck lassen sich drei Zielgeschwindigkeiten für vor- und rückwärts anwählen. Die Geschwindigkeit stellt der Fahrer an einem kleinen Scrollrad am Joystick ein. Das ist praktisch und funktioniert gut. Die Zielgeschwindigkeiten entsprechen den Tempomatgeschwindigkeiten. So kann man schnell ohne Rucken zwischen den Geschwindigkeitsbereichen hin- und herschalten und auch die Geschwindigkeiten sind schnell und einfach verstellbar.

Für das Fahrpedal lassen sich drei Beschleunigungsstufen vorwählen. Der Fahrhebel gibt die Beschleunigung vor, je nachdem, wie weit der Fahrer den Joystick ausgelenkt. Das hat uns gut gefallen. Getriebe und Motor waren harmonisch aufeinander abgestimmt. Die Fahrtrichtung kann sowohl über den Joystick als auch über die Wendeschaltung am Lenkrad angenehm weich gewechselt werden.

Im Zapfwellenmodus, der sich mit der Zapfwelle automatisch zuschaltet, wird dann nur noch die Geschwindigkeit ver-

ändert, die Motordrehzahl bestimmt der Fahrer über das Handgas. Im manuellen Modus werden die Motordrehzahl über das Pedal und die „Getriebeübersetzung“ über den Joystick bestimmt.

Das Getriebe verfügt über eine aktive Stop-Start-Funktion: Sobald der Schlepper steht, hält das Getriebe die Räder fest. Das hat uns gut gefallen. Weniger gut: Die elektronische Parkbremse aktiviert zu schnell. Steht man zu lange vor einer roten Ampel: Schon wird die Parkbremse aktiviert. Zudem nervt ein Pfeifgeräusch bei der Aktivierung. Die Parkbremse wird auch aktiviert, wenn der Fahrer den Sitz verlässt. Ansonsten lässt sich die Parkbremse gut bedienen, da sie in die Wendeschaltung am Lenkradhebel integriert wurde.

Alle weiteren wichtigen Funktionen wie Allrad, Differenzialsperre und Arbeitsscheinwerfer bedient der Fahrer über Folientaster an der integrierten Bedienkonsole (IPC). Hier erkennt der Fahrer auf einen Blick, welche Taste für welche Funktion ist. Die Kabine ist mit 69 dB(A) angenehm leise. Die zweistufig verstellbare Kabinenfederung und der luftgefederte Sitz lassen einen zusammen mit der gefederten Vorderachse ohne große Stöße über den Acker fahren. In der 50-km/h-Version sind integrierte Scheibenbremsen in der Vorderachse verbaut.

Der Ledersitz ist auf Wunsch erhältlich. Er wird zwar nicht so schnell dreckig, aber

Technische Daten

New Holland T 7.270

Motor

Hersteller	FPT
Zylinder/Aufladung/Ventile	6/Turbo/4 je Zyl.
Hubraum	6,75 l
Kühlung	Wasser
Nennleistung (ISO TR 14396)	168 kW/228 PS
Nennleistung EPM (Boost)	192 kW/261 PS
Bei Drehzahl	2.200 U/min
Maximalleistung (ISO TR 14396)	183 kW/249 PS
Maximalleistung EPM (Boost)	198 kW/269 PS
Bei Drehzahl	1.900 U/min
Max. Drehmoment	1.089 Nm bei 1.500 U/min
Max. Drehmoment (Boost)	1.160 Nm bei 1.500 U/min
Kraftstoff-/AdBlue-Tankinhalt	395 l/48 l

Getriebe/Zapfwelle

Typ	AutoCommand
Bauart	stufenlos-leistungs- verzweigt
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h (a. W. 40 km/h)
Zapfwellen	540/540E/1000/1000E

Hydraulik

Typ	CCLS-Hydraulikanlage
Eigener Ölhaushalt	nein
Kraftheber hinten	Kat II od. Kat III
Max. Hubkraft hinten	10.463 kp
durchgehende Hubkraft	9.266 kp
Max. Hubkraft vorne	3.785 kp
Steuergeräte hinten	4 dw (5 dw a. W.)
Förderleistung/Druck	150 l/215 bar, a.W. 170 l

Sonstige Daten

Leergewicht	3.360 kg/4340 kg
Vorderachse /Hinterachse	
Leergewicht	7.700 kg
Max Achslast vorn/hinten	6.000 kg/9.500 kg
Zuläss. Gesamtgewicht	13.000 kg
Höhe über Kabine	3,13 m
Breite/Länge	2,23 m/4,92 m
Radstand	2,88 m
Wenderadius	6,10 m
Bereifung vorn/hinten	540/65 R30/650/65 R42

Listenpreise (zzgl. MwSt.)

Grundmaschine	155.415 Euro
Blue-Power-Lackierung	2.769 Euro
2 el. Zwischenachssteuergeräte	2.389 Euro
Hydr. Oberlenker, 5. Steuergerät	1.162 Euro
4 Xenon Arbeitsscheinwerfer	1.568 Euro
Vorbereitung IntelliSteer	4.054 Euro
IntelliSteer-Spurführung	9.761 Euro
Fronthubwerk und -zapfwelle	6.656 Euro
Gesamtpreis Testmaschine	183.774 Euro

Quelle: Herstellerangaben



Foto: Feuerborn



1 Das Heck bietet 10.463 kp maximale Hubkraft, bis zum fünf Steuergeräte und vier Zapfwelldrehzahlen.

2 Das Hubwerk, der hydraulische Oberlenker und die Zapfwellen lassen sich vom Heckkotflügel aus bedienen.

wir haben recht schnell darauf geschwitzt. Der Beifahrersitz ist angenehm komfortabel.

Kräftige Heckhydraulik

Im Heck stemmt die EHR satte 10.463 kg. Das ist auch für schwere Saatbettkombinationen ausreichend. Zum Anbau von Geräten lässt sich die EHR bequem über die Kotflügel bedienen. Die Unterlenkerstreben verriegeln automatisch über Federn. Leider sind die Haken versteckt angebracht. Außerdem sind die Streben schlecht zugänglich, wenn man sie verstellen muss. Vorne hebt der New Holland 3.785 kg. Hier gibt es ebenfalls eine Fernbedienung und bis zu zwei Steuergeräte.

Die Hydraulikanlage mit einer LS-Verstellpumpe hat eine Förderleistung von

120 l/min bei 215 bar Druck, auf Wunsch sind 150 l/min möglich. Auch die Lenkung wird über ein Prioritätsventil über die Loadensing-Anlage versorgt. Bis zu fünf Hydraulikventile lassen sich über Fingertippsschalter, über den Joystick oder den CommandGrip-Hebel bedienen. Zeit- und Mengensteuerung sind für alle Ventile Standard.

Vier Zapfwellengeschwindigkeiten von 540 über 540 E, 1000 und 1000 E lassen keine Wünsche offen. Die Drehzahl wird elektronisch über einen Drehschalter vorgewählt. Eine Softstartsteuerung sorgt für sanftes Anlaufen der Zapfwelle. Das schont Schlepper und Gerät.

IntelliView-Monitor

Wie bei allen modernen Schleppern erfolgt die Bedienung und Verstellung von Getriebe, Motordrückung, Hydraulikventilen und so weiter über einen Touchscreen-Monitor. So auch beim T 7.270. Hier ist noch der IntelliView-III-Monitor verbaut. Die Bedienung ist recht einfach. Manchmal mussten wir uns etwas durch das Menü hangeln, um zu finden, was wir gesucht haben. Aber in der Regel haben wir es schnell gefunden.

Natürlich wird über diesen Monitor auch das Lenksystem IntelliSteer bedient. Wir hatten den Dreh schnell raus und es macht Spaß, wie von Geisterhand über den Acker zu fahren. Gut gefallen hat uns die Aktivierungstaste für das Lenksystem auf dem Joystick. Hier hat sich New Holland etwas gedacht. Leider hatten wir am Anfang nur Egnos als Korrektursignal und aufgrund von Abschattungen oft Probleme, den rechten Kurs zu finden. Mit dem Korrektursignal Omnistar HP ging das Arbeiten dann schon genauer. Das Lenksystem entlastet den Fahrer enorm, allerdings schlägt auch ein Preis von 14.000 Euro zu Buche.

Unser Gesamteindruck

Der T 7.270 ist ein Schlepper, der Spaß macht. Das Design und die attraktive Farbe haben uns gefallen. Die Bedienung mit der Sidewinder-Armlehne ist einfach und oft selbsterklärend. Nur mit der Menüführung im Terminal haben wir manchmal etwas gehadert – sicher auch ein Stück Gewohnheit. Gut gewöhnen konnten wir uns an das Motor-Getriebe-Management; der Schlepper fährt sich angenehm, ohne Rucken und Stoßen. Die Wendevorgänge sind schön weich. Trotz seiner Größe und der 270 PS ist der New Holland erstaunlich wendig. Die Hydraulik- und Hubkraftausstattung waren mehr als ausreichend. Was uns wirklich geärgert hat, war nur die Verriegelung der Unterlenker, hier sollte New Holland für Abhilfe sorgen. fe