

Guter Kern in schicker Schale

Die N4-Traktorserie mit Vierzylinder-Motoren bietet Valtra in verschiedensten Ausstattungsvarianten an. Wir haben die einfachste, die „HiTech“-Ausführung, rund 100 Betriebsstunden im harten Praxiseinsatz testen können.

OTTO KRÖNIGSBERGER, LANDWIRT

Die N4-Reihe von Valtra kann man durchaus als Vierzylindervariante der Sechszylinder T4-Reihe sehen – nicht nur die Kabine ist praktisch baugleich. Die Motorhaube ist vereinfacht ausgedrückt bloß „um zwei Zylinder kürzer“, der Radstand mit 266,5 Zentimetern (cm) um 33 cm kleiner, das Leergewicht um ein bis zwei Tonnen geringer. Also: mehr Komfort und mehr intelligente Bauteile als in der vorherigen Generation, aufgebaut auf vielfach bewährten Komponenten.

Unser Testkandidat war ein Valtra N114e „HiTech“-Allradtraktor mit leicht gehobener Basisausstattung. Besonderheiten der Österreichausführung sind eine elektrische Motorvorwärmung, Sitzheizung und eine zusätzliche elektrische Fußraumheizung, um auch für tiefste Temperaturen gerüstet zu sein.

Basisausführung bedeutet hier auch, dass keine Multifunktionsarmlehne eingebaut ist, sondern alle wesentlichen Bedienelemente sich am Kotflügel rechts vom Fahrer und am Armaturenbrett befinden. Ein- und Ausstieg auf der rechten Kabinenseite sind so ebenfalls problemlos möglich – die rechte Kabinentür ist allerdings aufpreispflichtig.

Eine fast perfekte Kabine

Auffallend niedrig im Klassenvergleich und damit beim Aufstieg leicht erreichbar ist der Türgriff angebracht. Die Kehrseite der Medaille: Zum Ausstieg muss sich der Fahrer von seinem Sitz aus weit nach vorne beugen, um das Türschloss zu erreichen. Die rahmenlosen Türen schwenken weit auf, der Aufstieg ist sicher und komfortabel.

In der Kabine dominieren glatte und damit pflegeleichte, helle Kunststoffmaterialien, sie ist großzügig dimensioniert. Ihre relativ große Breite auf Schulterhöhe kommt auch dem Beifahrer zugute, der einen behördlich genehmigten, gut gepolsterten Sitz mit ausreichend Platz vorfindet.

Schon die ungefederte Kabine ist vibrationsarm und leise, das Fahrgefühl souverän. Sie gibt nichtsdestotrotz jede grobe Unebenheit direkt weiter. Ein guter Luftfederungssitz, der beim N114e „HiTech“ zur Serienausstattung gehört, ist damit das wesentlichste Element für den Fahrkomfort. Freilich fährt man so auch eher Material schonender, da man über das Gesäß deutliche Rückmeldungen vom holprigen Untergrund bekommt.

Wenngleich die Rundumsicht an-

sonsten in Ordnung ist, bleibt bei der N4-Serie die Einschränkung, dass man ohne den serienmäßigen Spiegel an der Rückscheibe – der tatsächlich gut hilft, sofern man die große Scheibe komplett öffnen kann – vom Fahrersitz aus ohne Verrenkungen nicht zufriedenstellend auf die Koppelpunkte und das Zugmaul sehen kann. Das liegt vor allem daran, dass die Kabine mit serienmäßigem Drehsitz für eine Rückfahreinrichtung optimiert ist.

So ist nicht verwunderlich, dass relativ viele N4-Traktoren in (Bio-) Ackerbaubetrieben Reihenhackgeräte, die eigentlich für den Frontanbau vorgesehen sind, in „verkehrter“ Fahrtrichtung im Heckhubwerk schieben, weil die Sicht auf alle Aggregate eben so optimal ist wie die Lenkbarkeit (optional gibt es auch beim N4 die variable Lenkübersetzung „Quicksteer“, die mit dem Hecklenkrad gleichermaßen funktioniert).

Sehr gut ablesbare S/W-Displays am Armaturenbrett und A-Säulendisplay ermöglichen Tag wie Nacht, Einstellungen und Infos rasch zu erfassen. Die LED-Innenbeleuchtung ist, wie die separate Aufstiegsbeleuchtung, außerordentlich hell. Bei stark abgesenkter Leerlaufdrehzahl (700 UpM) und gleichzeitig voller Arbeitsscheinwerfer-Beleuchtung (ca. 800 Watt) sowie weiteren Verbrauchern beginnen die Scheinwerfer ganz leicht zu flackern, das verschwindet erst über ca. 1000 UpM (Spannungsschwankungen).

Verbesserte Bedienung

Valtra-typisch sind einige Bedienelemente noch immer ein bisschen „anders“ als beim Gros des Mitbewerbs. Z. B. ist die Aushubhöhe des Heckhubwerks mittels Drehschalter nur in neun Stufen begrenzt.

Im Vergleich zu früheren Modellen wurde die Bedienung intuitiver, vereinfacht und logisch. Sie bietet angenehme Details wie eine automatische Blinkerhebelrückstellung oder eine „coming home“-Funktion (einzelne Scheinwerfer schalten verzögert aus).

Valtra legt dem N4 eine vorbildliche Kurz-Bedienungsanleitung bei, die freilich nicht alle Feinheiten der knapp 500-seitigen Langform wiedergeben kann.

Etwas fehlt trotzdem nicht nur der HiTech-Variante: geschlossene Fächer z. B. für Dokumente und Wiegescheine. Immerhin ist gegen Aufpreis eine passgenaue elektrische Kühlbox links vom Fahrer lieferbar, in die auch 1,5



FOTOS (4) KRÖNIGSBERGER

Valtra offeriert eine Unmenge an Möglichkeiten, die Maschinen den persönlichen Wünschen anzupassen. Allerdings überzeugen bei der N4-Serie bereits die Standard-Ausführungen durch hohe Qualität und ansprechendes Design.

Liter (l)-Flaschen hineingehen.

Motor

Die N4-Serie besteht aus sechs Leistungsstufen, vom N104 bis zum N174, die Zahl entspricht ungefähr der Leistung. Von 105 bis 125 PS beträgt der Hubraum 4,4 l und von 135 bis 175 PS (201 PS Boostleistung) 4,9 l.

Abgasstufe „4 final“ erreichen die Finnen ohne Partikelfilter und ohne Abgasrückführung, verbunden mit merkbar höherem Ad-Blueverbrauch als bei der Stufe 3B.

Der N114e ist zehn PS stärker als der N104 und wie seine stärkeren Geschwister auf eine höhere Hinterachslast (acht statt sechs Tonnen) ausgelegt. Das „e“ hinter der Typennummer steht für zwei mittels Knopfdrucks jederzeit umschaltbare Motorkennlinien – quasi „Eco-Chiptuning“ ab Werk. Im Eco-Modus läuft der Motor niedertouriger, die Maximalleistung wird bei 1750 UpM und das höchste Drehmoment bei 1250 UpM geliefert. Damit soll laut Valtra bis zu zehn Prozent Verbrauchseinsparung möglich sein. In der Praxis war diese Ansage leider kaum überprüfbar, da weder konstante Rahmenbedingungen noch entsprechende Testgeräte verfügbar waren.

WARTUNG/REPARATUR

Kaum Beanstandungen

Die N114e „HiTech“ lief im Prinzip tadellos. Nur wenige Kleinigkeiten fielen negativ aus. So löste sich die Leckölleitung von den Hydraulikkupplungen im Heck zum Auffangbehälter mehrfach, was in Ölflecken am Boden resultierte, und der Lenkraddeckel mit Valtra-Logo lockerte sich sporadisch, sodass er bei Unebenheiten auf den Kabinenboden fiel. Bedeutendes Manko gab es nur eines: Schon nach wenigen Betriebsstunden fiel eine merkbar zunehmende innere Undichtheit im Lenkorbitrol mit notwendigem Austausch desselben auf – ein Fertigungsdefekt eines Zuliefererteiles, der bei jedem Hersteller passieren kann. Ansonsten war kein außerplanmäßiger Werkstattbesuch bei rund 100 Betriebsstunden erforderlich. Viele Wartungsintervalle sind mit 600 Stunden und ihrem Vielfachen lang, die Schmiernippel an Hubwerken und Vorderachse sollten alle 50 Stunden versorgt werden. Dank hochklappbarer Motorhaube und zwei leicht werkzeuglos abnehmbaren Seitenteilen sind Motor und Aggregate gut zugänglich.

Die Dieselvebrauchsanzeige zeigt beim Testtraktor im unteren Teillastbereich zudem wesentlich weniger an, als der tatsächliche Verbrauch ist (etwa um ein Fünftel), im Volllastbereich scheinen die Werte eher zum Verbrauch an der geeichten Zapfsäule zu passen. Nichtsdestotrotz: in Summe ist der N114e äußerst „elastisch“ in seinem Verbrauch und verbrennt bei wenig Belastung tatsächlich erfreulich wenig Diesel.

Die Arbeitsaufgaben müssen dabei zu den Drehzahlen passen. Um z. B. je nach erforderlicher Zapfwellendrehzahl im

optimalen Bereich arbeiten zu können, macht die Umschaltmöglichkeit Sinn.

Effizientes Getriebe

Kombiniert mit dem lang übersetzten EcoSpeed-Getriebe, das bereits unter 1600 UpM 40 km/h erreicht, sind – auch dank hohem Getriebewirkungsgrad, sobald der Antriebsstrang warm gelaufen ist – recht sparsame Transportarbeiten möglich.

Das Getriebe bietet vier Gruppen plus zwei Kriechganggruppen mit je-

Bitte umblättern >>



Beim N114e HiTech sind die Bedienung einfach sowie die Hebel, Tasten und Drehregler griffgünstig angeordnet – auch ohne Bedienarmlehne.



Auch beim N4 ist die Unterseite relativ glatt und hat hohe Bodenfreiheit. Das ist gut im Wald (optionale Schutzplatte) und gut auch in wachsenden Beständen im Pflanzenbau.



Sicherer und breiter Aufstieg mit höhenverstellbarer unterer Stiege



Die vorderen Kotflügel sind drehbar und bieten eine Wartungsposition für bessere Zugänglichkeit zum Motor.

weils fünf Lastschaltstufen (= 20 Gänge plus zehn Kriechgänge vorwärts und retour). Im Vollautomatikmodus schaltet es folgerichtig im Eco-Betrieb bereits bei niedrigeren Drehzahlen.

Speziell während kalter Umgebungstemperaturen wirkt das Getriebe nach dem Starten „innerlich etwas gebremst“, erst nach einigen Kilometern Fahrt läuft es leicht und geschmeidig.

Die Gangwechsel erfolgen beim HiTech ohne Bedienarmlehne mittels zweier Wipptasten, eine für die Gruppe, die zweite für die Lastschaltstufe. Gänge lassen sich problemlos überspringen, Speedmatching der passenden Lastschaltstufe funktioniert beim Hochschalten der Gruppe klaglos, beim Retourschalten nicht immer ohne unnötig hohe Motordrehzahlen.

Zwischen Gruppe „C“ und „D“ ist die Schaltung für Transportaufgaben automatisierbar, so kann man auch längere Strecken nur mit Gaspedal und Bremse zurücklegen. Bloß: der Traktor schaltet, wann er es für richtig hält und kann z. B. Steigungen nicht voraussehen. Weiters dauert die Unterbrechung der Kraftübertragung beim Gruppenwechsel relativ lang. Manuell geschaltet laufen die Schaltvorgänge subjektiv angenehmer ab,

so lässt es sich „mit Fingertipp“ ausgezeichnet fahren.

Durch die Auskuppelfunktion beim Betätigen des Bremspedals plus der automatischen Motordrehzahlanhebung zum Losfahren könnte man nach dem Starten auf die Betätigung des Kupplungspedals fast verzichten – abgesehen von zentimetergenauem Rangieren.

Auch in der einfachen Ausführung sind weitere Automatikfunktionen, zum Beispiel bei welchen Drehzahlen die Automatik Lastschaltstufen wechseln soll, Anfahrgänge, Kupplungsaggressivität oder Vorwärts-Rückwärts-Gangverhältnis, programmierbar. Allerdings ist dies nicht so einfach möglich wie bei den gehobenen Ausführungen mittels Klartext-Armlehnenendisplay, sondern nur mittels Eingabe von Codes am A-Säulen-Display, die in der Bedienungsanleitung nachgeschaut werden können. Sparen bei der

FAZIT

Alte und neue Tugenden

Abgesehen vom offenbar defekt zugelieferten Lenkorbitrol traten nur wenige mehr oder weniger lästige Kleinigkeiten in rund hundert Teststunden mit dem N114e auf. Das untermauert den Qualitätsanspruch der Finnen. Valtra hat sich mit der N4-Reihe konstruktiv wie designmäßig endgültig auch im Vierzylindersegment weg vom „braven“ Forstraktor hin zu modernen Allroundmaschinen bewegt: Tugenden wie Zuverlässigkeit und servicefreundlicher Aufbau blieben erhalten, modernes Design und hohes Komfortniveau beweisen die Ambitionen, in der Premiümiga mitzumischen. Im Vergleich mit der Konzernverwandtschaft erscheint der N4 ein wenig als der sportliche Naturbursch, hier und da mit geringfügig weniger Komfort, das heißt z. B. weniger Dämmmaterial rund um die Kabine, aber dafür vielleicht auch etwas besserer Reparaturzugänglichkeit. Jedenfalls ist der N4 ein Traktor, der nicht nur in den Wäldern des hohen Nordens, sondern auch im hiesigen Ackerbau beherzt seine Aufgaben erledigt.

Ausstattung bedeutet hier höheren Lern- und Zeitaufwand.

Hydraulik

Maximal vier mechanische Hecksteuergeräte gibt es in der HiTech-Ausführung: Zwei in der Funktionsweise einstellbare und mittels Drehregler mengenregulierbare (eines davon aus der Kabine) sowie zwei einfache, nicht einstellbare. Weiters sind bis zu vier elektronische Ventile für den Frontbereich bestellbar.

HiTech bedeutet Konstantstrom-Hydrauliksystem mit maximal 78 oder 90 Liter Pumpenfördermenge pro Minute, ab dem N 134 sind weitere Varianten erhältlich:

„Active“ hat eine Load Sensing Hydraulikpumpe bis 200 l/Min und

ebenfalls mechanische Steuergeräte. Getriebe- und Hydraulikölhaushalt sind ab dieser Ausstattung getrennt.

„Versu“ bietet serienmäßig eine Armlehnenbedienung mit integriertem Display (in der neuesten Version mit „Smart Touch“-Display und neuem Multifunktionsbedienhebel) sowie durchgehend elektrische, programmierbare Steuergeräte.

„Direct CVT“ ist die Stufenlosvariante bei Valtra, aber ansonsten ähnlich wie „Versu“ ausgestattet.

■ Tipp: Eine Fotogalerie zum Traktortest finden Sie auf BauernZeitung.at

BauernZeitung.at: Jetzt inserieren und gewinnen



Wer bis 20. April eine Wort-(Bild)-Anzeige online auf unserem Kleinanzeigen-Marktplatz aufgibt, nimmt automatisch an der Verlosung einer Husqvarna-Motorsense teil.

Sie wollen etwas rund um Haus & Hof verkaufen? Dann sind sie auf der Börse unter BauernZeitung.at/kleinanzeigen-marktplatz goldrichtig und in diesen Wochen auch eine potenzielle Gewinnerin bzw. ein potenzieller Gewinner. Denn wer bis 20. April auf unserem Kleinanzeigen-Marktplatz eine Anzeige aufgibt, der nimmt automatisch an unserem Gewinnspiel teil und kann mit etwas Glück bald eine Husqvarna Akku-Motorsense im Wert von 867 Euro sein Eigen nennen. Als weiteres Zuckerl verlosen wir unter allen online gebuchten Wort-Bild-Anzeigen in dieser Zeitspanne drei gratis XL-Schaltungen in der Printausgabe der BauernZeitung.

- Direktvermarktung,
- Forst und Holz,
- Futterbörse,
- Kraftfahrzeuge,
- Pacht,
- Partnersuche,
- Realitäten,
- Stellenmarkt
- Tiermarkt,
- Verschiedenes und Weinbau.

Egal, welche Kategorie Sie unter BauernZeitung.at/kleinanzeigen-marktplatz bis 20. April zum Inserieren benutzen, Sie nehmen automatisch an unserer Verlosung teil. Bitte beachten Sie aber: Für Traktoren sowie andere landwirtschaftliche Maschinen steht die internationale Plattform technikboerse.at zur Verfügung.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, der Gewinn ist nicht in bar ablösbar. Es gelten die Geschäftsbedingungen der Österreichischen BauernZeitung. Weitere Details im Web unter BauernZeitung.at/kleinanzeigen-gewinnen

Nutzen Sie die Chance

Bei der Aufgabe der Kleinanzeige stehen auf unserem Marktplatz zahlreiche Kategorien zur Verfügung:

MF Dyna-4 Getriebe nun auch für MF 5700-Modelle



Der MF 5710 und der MF 5711 sind jetzt optional mit dem Dyna-4-Lastschaltgetriebe erhältlich.

Mit Einführung des MF Dyna-4 Getriebes für die Vierzylinder-Modelle der Serie MF 5700 Global auf der Techagro 2018 in Brunn erweitert MF die Auswahl bei seinen Allzwecktraktoren.

„Der MF 5710 und der MF 5711 verfügen über dieselben Grundmerkmale wie ihre Brüder der Global Series, sind jetzt jedoch optional mit MF’s beliebtem Dyna-4 Lastschaltgetriebe erhältlich. Sie liefern 4,3 Tonnen Hubkraft und sind auf Wunsch mit einer mechanischen Kabinenfede-

rung lieferbar. Damit haben Landwirte, die nach einem kostengünstigen, robusten und bewusst einfach gehaltenen Traktor für verschiedenste Hof-, Feld-, Transportarbeiten sowie den Frontladereinsatz suchen, eine noch größere Auswahl“, erläutert Francesco Quaranta, Vice-President Sales, Marketing & Product Management MF EME. Je nach Kundenwunsch können die beiden Vierzylindermodelle mit 100 und 110 PS weiterhin mit dem 12x12-Getriebe bestellt werden.

VALTRA N 114E HITECH: TECHNISCHE DATEN IM ÜBERBLICK

Motor

- Vierzylinder „AGCO Power 44AWF.962“ mit 4397 cm³ Hubraum und vier Ventilen pro Zylinder
- Abgasnorm TIER IV „final“ mit SCR-Katalysator und Dieseloxydationskatalysator; kein Partikelfilter und keine Abgasrückführung
- Leistung (alle Daten nach ISO 14396): 85 kW/115 PS bei 1900 UpM, lt. Zulassungsschein 90 kW/122 PS bei 2100UpM
- Boost-Maximalleistung: 92 kW/125 PS bei 1750 UpM
- Maximales Drehmoment: 500 Nm bei 1500 UpM bzw. 570 Nm mit Boost im Eco-Modus bei 1250 UpM
- Zwei umschaltbare Motorcharakteristiken, wobei „Eco“ mit ca. 10 % Dieselsparpotential laut Hersteller: hohe Leistung schon bei niedrigen Drehzahlen, Maximalleistung bei 1750 UpM
- * Drehzahlbereich von 700 UpM (automatisch abgesenktes Standgas bei aktivierter Federspeicher-Feststellbremse) bis 2260 UpM (obere Leerlaufdrehzahl)
- * Treibstofftank: Standard: 235 Liter Diesel plus 45 Liter AdBlue, optional: 315 Liter Diesel oder 160 Liter Forsttank mit 25 Liter AdBlue
- Lichtmaschine mit 150A Leistung, 174 Ah Starterbatterie
- Diesel gemäß Norm EN 590:2009, Schwefelanteil soll unter 15 mg/kg liegen
- AdBlue-Verbrauch: ca. vier bis acht Volumprozent des Dieselverbrauchs
- Motorölwechsel: alle 600 Std. mit 15 Liter



Abmessungen und Gewicht des Valtra N 114e HiTech

10W-40 API CJ-4 /E9-Öl bzw. 250 Std. bei Betrieb unter erschwerten Bedingungen (z. B. Biodieselanteil >> 7 %);

- Getriebeöl, Luft- und Kraftstofffilterwechsel: alle 1200 Std

Getriebe & Hydraulik

- Vier Gruppen A/B/C/D, wobei C-D automatisch schaltbar
- Fünf Lastschaltstufen in jeder Gruppe, automatisierbar/programmierbar
- Plus zwei Kriechganggruppen LA/LB mit je fünf Lastschaltstufen, ab 0,4 km/h bei 1400 UpM
- EcoSpeed-Getriebe: 40 km/h bei ca. 1550 Motor-UpM, elektronisch begrenzt auf 43 km/h, optional 50 km/h bei 1850 UpM
- Lastschaltbare Wendeschaltung mit separaten Mehrscheiben-Lamellenkupplungen für Vorwärts- und Retourfahrt, diese sind

gleichzeitig Fahrkupplungen

- Optional „HiTrol“-Turbokupplung
- Wendekreisradius rund 4,5 m (max. 55° Lenkeinschlag)

Zapfwelle

- Drei Geschwindigkeiten aus 540/540e/1000/1000e möglich, jeweils erreicht bei 1890/1522/1897/1677 Motor-UpM
- Wegzapfwelle auf Wunsch

Hydraulik

- Heckhubwerk Cat. 3, Hubkraft max. 63 oder 78 kN optional, dreifach umsteckbarer Hubweg 721 bis max. 862 mm, mit 76 bis 55 kN durchgehender Hubkraft; wobei max. Hinterachslast: 8000 kg
- Hubkraft Front (Cat. 3/2): 47 kN, wobei max. Vorderachslast 5000 kg sowie max. zulässiges Gesamtgewicht 10.000 kg
- „open center“-Konstantstrom-Hydraulik mit max. 73 oder 90 Liter/Minute
- Maximal vier mechanische Steuergeräte im Heck, eines von der Kabine aus, das Zweite im Heck mit Drehregler mengenregulierbar
- Alle Hydraulikanschlüsse links vom Oberlenker (Druckluftbremsanschlüsse rechts davon)
- Maximal vier separate elektronische Steuerventile für den Frontbereich
- Gemeinsamer Ölhaushalt Getriebe und Hydraulik (65 Liter)
- Max. entnehmbare Ölmenge: 40 Liter