

Case IH, Claas, Deutz-Fahr, John Deere, Massey Ferguson, New Holland, Valtra:

7 x 200 PS im Vergleich

Mehrere (nord-)europäische Fachzeitschriften haben insgesamt sieben 200-PS-Schlepper mit Lastschaltgetriebe unter die Lupe genommen. Wir haben die interessanten Ergebnisse und Bewertungen in einem ersten Beitrag für Sie zusammengefasst.

Der 200er ist auf vielen Betrieben auch in Deutschland der Hauptschlepper. Egal, ob für schwere Ackerarbeiten, den Einsatz mit dem Frontlader oder für Düngung und Pflanzenschutz: In dieser Liga müssen die Traktoren „alles“ können.

Als Voraussetzung für die Teilnahme am Test definierten die Experten deshalb „die höchstmögliche“ Ausstattung. Lediglich beim Getriebe wollte man bewusst nur Modelle mit Lastschaltgetriebe vergleichen,

da es hier in den letzten Jahren einige Neu- und Weiterentwicklungen gegeben hat. Das ist auch der Grund dafür, warum Fendt in der Gruppe fehlt.

Diese sieben Traktoren waren dabei:

- Case IH Puma 220 MultiController
- Claas Axion 810 Hexashift
- Deutz-Fahr 6215 RCShift
- John Deere 6195R DirectDrive
- Massey Ferguson 7722 Dyna-6
- New Holland T7.245 PowerCommand
- Valtra T214 Versu

Wenn man jetzt einen Blick auf die Tabelle „Alle Test-Ergebnisse im Überblick“ wirft, wird schnell klar, dass sich die Kandidaten im wahrsten Sinne des Wortes ein „Kopf-an-Kopf“-Rennen lieferten.

Mit insgesamt 788 Punkten gewinnt Valtra knapp vor John Deere (777 Punkte) und Claas (754 Punkte). Dann gibt es einmal einen etwas größeren Punkte-Abstand, bevor sich die vier Traktoren von Deutz-Fahr, New Holland, Case IH und Massey Ferguson mit nur 16 Punkten Unterschied auf den Plätzen vier bis sieben anschließen.



Auf einer Skala mit bis zu 1000 Punkten sind die Unterschiede somit vergleichsweise gering. Sieht man allerdings etwas genauer hin, wird deutlich, dass sich die Traktoren in den verschiedenen Testkategorien teilweise erheblich unterscheiden. Und genau hier setzen wir an...

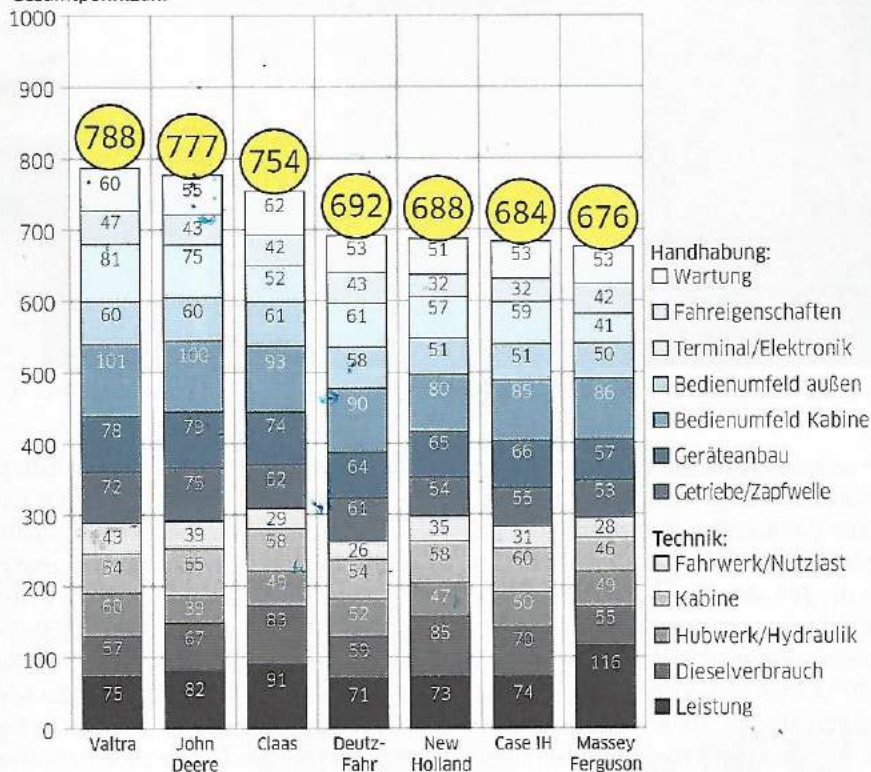
Die Motoren haben eine Nennleistung zwischen 143 kW/195 PS (John Deere) und 164 kW/223 PS (Case IH), wobei Claas als einziger keinen Boost hat (siehe Grafik: „Motor-, Zapfwellen- und Zugleistung“ auf der nächsten Seite). Allerdings muss man bedenken, dass auch bei allen anderen Kandidaten der (Zapfwellen-)Boost bei der Messung im Stand nicht aktiv war. In Bezug auf die Nennleistung im Prospekt kamen im Mittel hinten am Zapfwellenstummel 21 kW/ 29 PS weniger an.

Dass bei Massey Ferguson die Zapfwellenleistung gerade mal 12 kW unter der angegebenen Motorleistung liegt, ist laut MF logisch, da man den Boost möglichst klein halten will und auch im Prospekt 144 kW Zapfwellenleistung angibt.

Umgekehrt ist es bei Deutz-Fahr: Hier fehlen bei der Messung hinten am Zapfwellenstummel genau 23 kW/31 PS im Vergleich zur im Prospekt angegebenen Nennleistung des Motors.

ALLE TEST-ERGEBNISSE IM ÜBERBLICK

Gesamtpunktzahl



Die Punktezahl macht deutlich, wie eng das Rennen um den Sieg ist. Auch die letzten vier Traktoren trennen nur 16 Punkte voneinander. Grafiken: Tovornik





Alle Traktoren mussten sich sowohl auf dem Acker...



...als auch auf der Straße beweisen. Fotos: Michel Velderman

Ein weiteres wichtiges Kriterium in dem Zusammenhang ist natürlich der Dieserverbrauch (siehe Grafik: „Dieselverbrauch bei Zapfwellenleistung“). Am effizientesten sind hier der FPT-Motoren, die im Case IH/New Holland sowie im Claas zu finden sind. Sie haben bei maximaler Motorleistung nur 231 bis 239 g/kWh verbraucht. Höher liegen die Werte bei Massey Ferguson und Deutz-Fahr mit 251 bzw. 248 g/kWh. Dazwischen liegen der John Deere (241 g/kWh) sowie Valtra (245 g/kWh).

Zum Getriebe: In den letzten Jahren haben die Traktorenhersteller alle fünf-, sechs- und achstufige Lastschaltgetriebe vorgestellt, die zunehmend dem (teureren) stufenlosen Getriebe Konkurrenz machen. Und dieser Test beweist sogar, dass nicht

unbedingt die Anzahl der Lastschaltstufen ausschlaggebend ist. Obwohl er nur fünf Lastschaltstufen hat, bekommt der Valtra dank intuitiver Bedienung und praxisgerechter Automatikfunktionen die besten Bewertungen. Ebenfalls schöne Details sind die 50 km/h Endgeschwindigkeit bei nur 1 450 Touren von Deutz-Fahr oder die achstufige Lastschaltung von John Deere. Einziger Nachteil hier sind die vielen Schaltvorgänge, die man dank der guten Automatik aber meistens kaum spürt.

Die höchste Zugleistung wurde zwischen 4 und maximal 12 km/h gemessen (siehe Grafik: „Motor-, Zapfwellen- und Zugleistung“). Und das ist auch der Grund dafür, warum MF diese Disziplin klar gewinnt (und der Unterschied zur Zapfwellenleistung ohne Boost so gering ist!): Bei dem Dyna-6-

Getriebe wird der Boost bereits bei mehr als 6 km/h aktiv und kann so auch beim Ackern ohne Zapfwelle genutzt werden – sehr gut!

Auch auf der Straße überzeugte der MF mit seiner Zugleistung.

Und dabei waren auch der Geradeauslauf und die Federung sehr gut. Ohne Last war die Schaltung auch beim MF eher steif und nahezu aggressiv. Beim Valtra dauert der Gruppenwechsel zwei bis drei Sekunden, was beim Überqueren einer belebten Straße ein Problem sein kann. Und manchmal blockierte auch die Kabinenaufhängung, was zu entsprechenden Erschütterungen für Fahrer und Beifahrer führte.

Obwohl der John Deere immer durch alle Gänge schalten muss, beschleunigt er dennoch am schnellsten. Bei Claas dauert es statt 12 fast 18 Sekunden, wobei der Verbrauch allerdings fast 5 % niedriger lag.

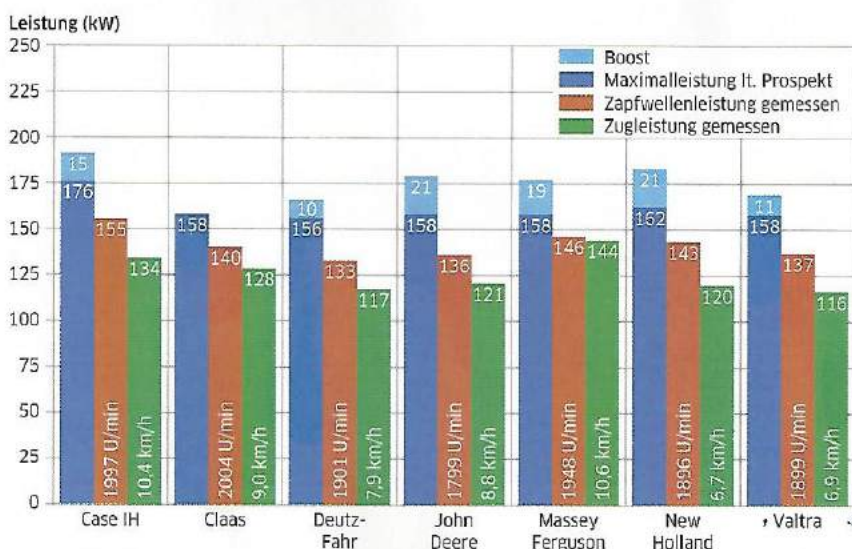
Case IH und New Holland haben „nur“ neunzehn Gänge. Auf dem Feld ging das gerade noch in Ordnung, auf der Straße werden die 50 km/h aber erst bei 2 200 U/min erreicht.

Was die Schaltautomatiken angeht,

sind die Unterschiede enorm. So bestimmt die MF-Software beispielsweise den Gangwechsel ausschließlich anhand der Motordrehzahl. Bei Deutz-Fahr entscheidet die Software dagegen – basierend auf vielen Parametern wie Geschwindigkeit, Gaspedalstellung, Motordrehmoment usw. – wann hoch bzw. runter geschaltet wird.

Wir testeten die Schaltgeschwindigkeit und -intelligenz, indem wir eine steile Steigung sowohl mit als auch ohne automatische Schaltung hochfuhren. Und siehe da: Bei fast allen Traktoren sind Sie schneller, wenn Sie die automatische Schaltung nutzen. Nur im Valtra gewinnt der Fahrer gegenüber der

MOTOR-, ZAPFWELLEN- UND ZUGLEISTUNG



Da bei den Zapfwellen-Messungen im Stand der Boost nicht aktiv war, zeigt die hohe Leistung von MF, dass der Motor offensichtlich mehr Leistung hatte als angegeben. Und bei der Zugleistungsmessung mit 10,6 km/h war der Boost bereits aktiv.

Software, indem er unnötige und (sehr) lange Gruppenwechsel vermeidet. Und beim Deutz-Fahr ist die RShift-Automatik zu langsam – man würgt den Schlepper schon mal ab (was laut Deutz-Fahr bei richtiger Einstellung nicht passiert).

Anhalten per Bremspedal: Die „Stop&Go“-Funktion (nicht bei CNH und Claas) macht das Kupplungspedal fast überflüssig. Damit fährt sich der John Deere nicht nur wie ein Automatik-Pkw, er lässt sich beim Geräteanbau auch millimetergenau rangieren. Schade, dass man die Funktion bei MF nach jedem Motorstart neu aktivieren muss. Und ebenfalls schade, dass das „Stop&Go“ bei Deutz-Fahr nicht funktioniert, wenn man den Drehzahl Speicher aktiviert hat. Dann scheidet die Nutzung z. B. bei der Rundballenpresse schon mal aus.

Stichwort Geräteanbau: Die gemessene Hubkraft (siehe Grafik: „Hubkräfte im Vergleich“) variierte in der Testgruppe von nur 63,2 kN (ca. 6,3 t) beim John Deere bis auf 85,2 kN (ca. 8,5 t) beim Case IH – das sind über 35 % mehr! Ähnlich groß sind die Unterschiede bei der Ölfördermenge der Hydraulik.



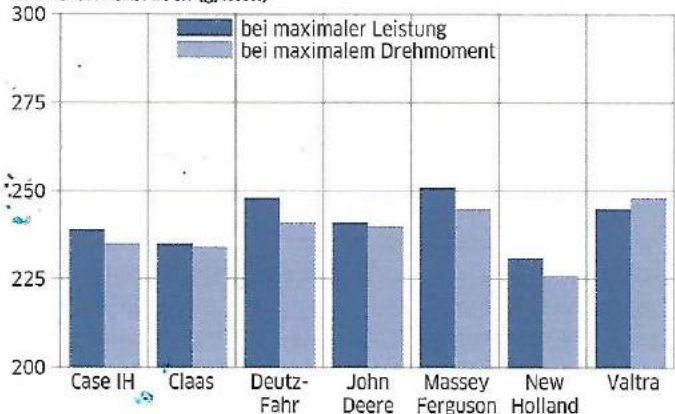
Außerdem wurden Leistung und Kraftstoffverbrauch...



...sowie Hubkraft und Hydraulikleistung gemessen.

VERBRAUCH BEI ZAPFWELLENLEISTUNG

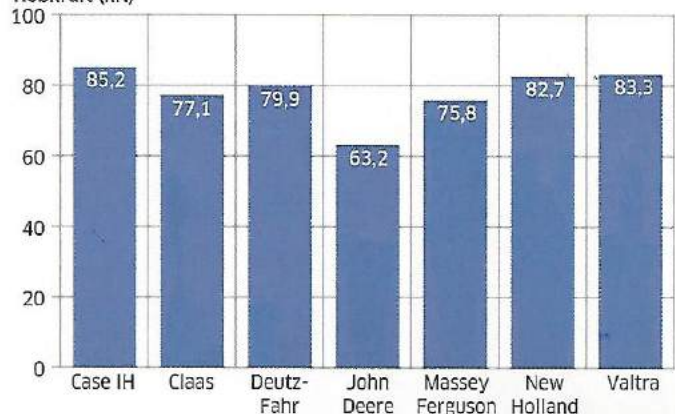
Kraftstoffverbrauch (g/kWh)



Die FPT-Motoren im Case IH/New Holland sowie Claas sind am sparsamsten. Beim AgcoPower von MF war der spezifische Verbrauch am höchsten.

DIE HUBKRÄFTE IM VERGLEICH

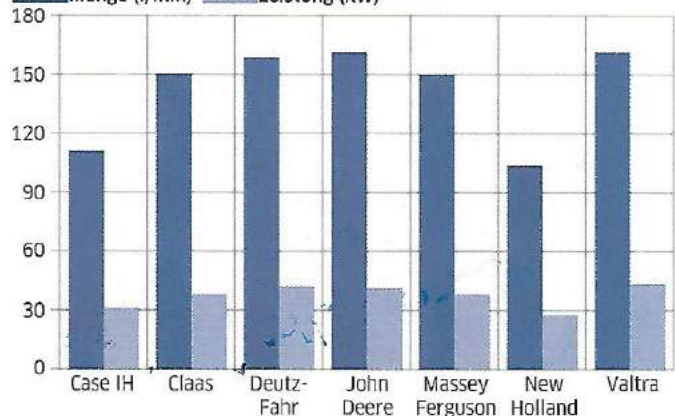
Hubkraft (kN)



Einzig wirklicher Ausreißer bei den Hubkräften ist der John Deere mit nur 6,32 t. Beim Case IH sind es über 8,5 t.

ÖLFÖRDERMENGEN UND -LEISTUNG

Menge (l/min) Leistung (kW)



Bei Case IH und New Holland liegt die Ölfördermenge unter 120 l/min. Alle anderen liefern 150 l/min und mehr.

lik (siehe Grafik: „Ölfördermengen und -leistung“). Während bei Case IH und New Holland 111 bzw. 104 Liter pro Minute hinten an den Ventilen ankommen, sind es bei allen anderen Testkandidaten 150 bis 162 l/min.

Entsprechend variiert auch die nutzbare hydraulische Leistung der durchweg mit Axialkolbenpumpen ausgestatteten Traktoren zwischen weniger als 30 kW (New Holland) und fast 45 kW (Valtra). Anders war das bei der Zahl der Steuergeräte selbst: Alle Traktoren hatten zwischen fünf und sieben Ventile mit Zeit und Mengensteuerung.

John Deere, Claas und MF waren allerdings die einzigen mit Druckentlastungshebeln. Was die Bedienung angeht, hat uns die freie Belegung der Tasten am Multifunktionsgriff „Cmotion“ bei Claas am besten gefallen. Die Einstellung der Ölmenge ist bei allen im Terminal gut machbar, geht aber bei Deutz-Fahr am einfachsten mit der Nutzung der separaten Programmertaste.

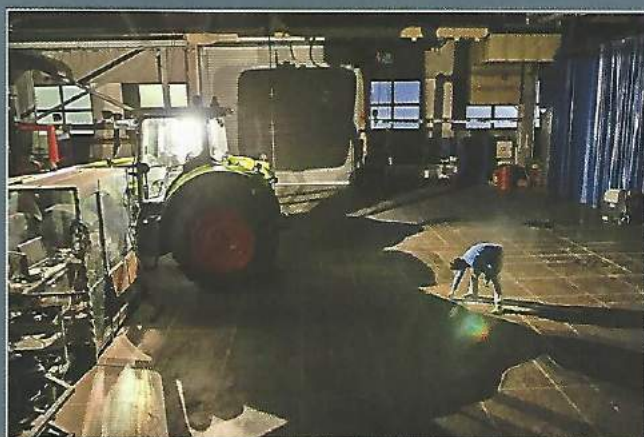
Betrachtet man die Kabinen insgesamt, können John Deere und Valtra punkten, wenn es um die Wahl hochwertiger Materialien und die Verarbeitung geht. John Deere gewinnt auch in praktischen Details

wie Ablagen, Steckdosen oder Zugänglichkeit der Sicherungen. Valtra überzeugte mit seinem Multifunktionshebel, mit der Heizung/Lüftung oder auch mit dem Scheibenwischer. Dagegen wirken die Kabinen von Case IH und New Holland nicht nur wegen der kleinen Scheibenwischer in die Jahre gekommen. Zudem gibt es nur wenige Ablagen.

Sowohl John Deere als auch Valtra haben kompakte Armlehnen mit integrierten Terminals, die das Sichtfeld kaum beeinträchtigen. Der John Deere war allerdings nicht mit dem Multifunktionshebel

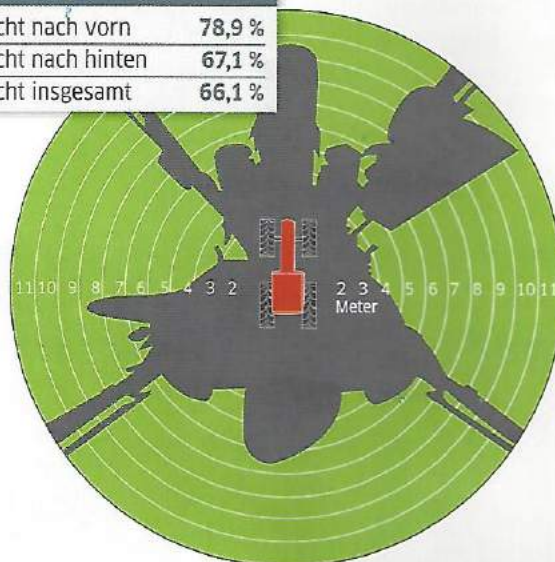
SO GUT IST DIE RUNDUMSICHT BEI DEN SIEBEN TESTKANDIDATEN

Um die Rundumsicht messen zu können, wurde in Augenhöhe des Fahrers eine Lichtquelle installiert und die Schattenfläche rundum auf dem Boden abgetragen. Die %-Werte zeigen den Anteil der sichtbaren Fläche im Umkreis von 11 Metern an.



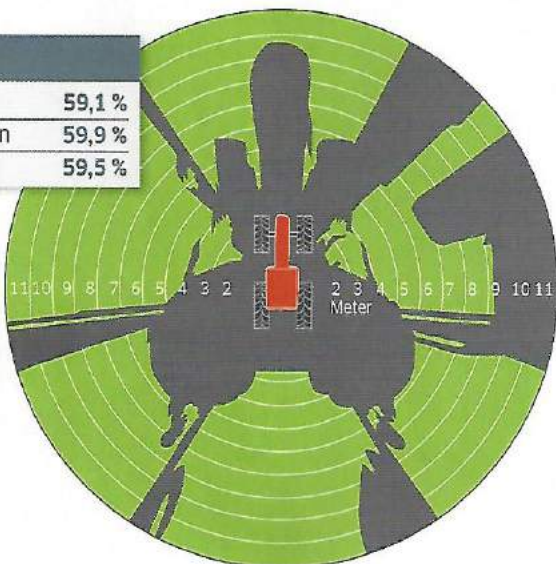
Case IH Puma 220

Sicht nach vorn	78,9 %
Sicht nach hinten	67,1 %
Sicht insgesamt	66,1 %



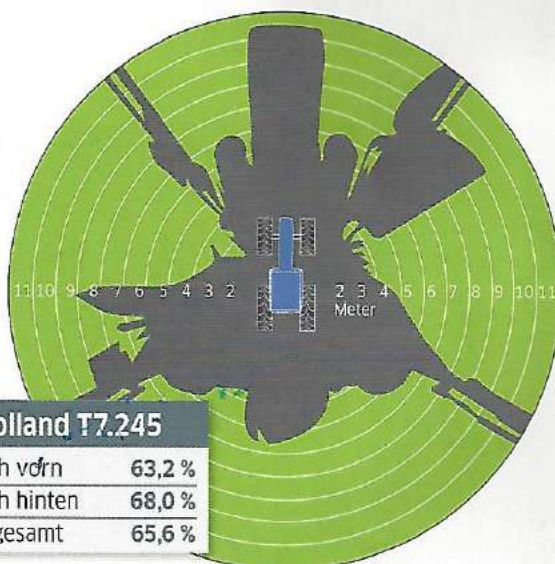
MF 7722

Sicht nach vorn	59,1 %
Sicht nach hinten	59,9 %
Sicht insgesamt	59,5 %



New Holland T7.245

Sicht nach vorn	63,2 %
Sicht nach hinten	68,0 %
Sicht insgesamt	65,6 %



„CommandPro“ ausgestattet, der optional nur für den AutoPowr lieferbar ist. Die Multifunktionshebel haben sich besonders bei Claas, Deutz-Fahr und Valtra als ein großes Plus erwiesen, insbesondere wenn sie auch noch frei programmierbare Tasten haben.

Das 10 Zoll große John Deere 4600-Terminal hat viele durchdachte Funktionen und eine logische Menüstruktur. Es gibt jedoch viele Untermenüs, so dass man teils häufiger drücken muss, um etwas zu erreichen. Das „SmartTouch“-Terminal von Valtra ist dagegen so aufgebaut, dass Sie den Bild-

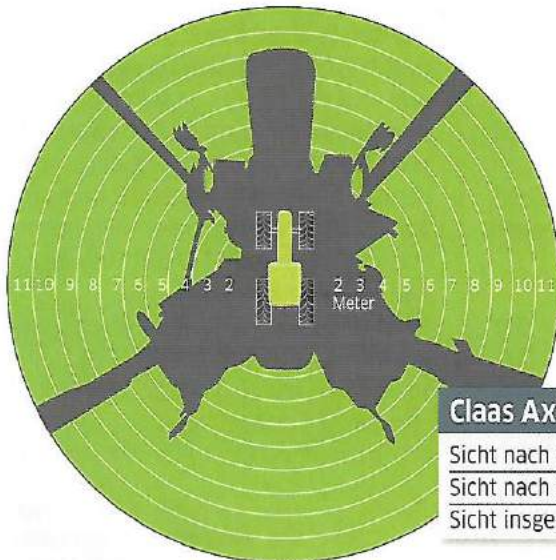
schirm nie mehr als zweimal antippen müssen, um das gewünschte Menü auszuwählen. Ebenfalls nur bei Valtra und JD ist es möglich, für jeden Fahrer oder jede Maschine ein eigenes Profil zu speichern. Und damit können Sie beim Geräte- oder Fahrerwechsel sofort alle gewünschten Einstellungen für Vorgewendemanagement, Hydraulik, Motor und Getriebe abrufen. Auch bei dem neuen Cebis im Axion 810 bleibt Claas weiter bei der „Zwei-Terminal-Strategie“. Sie können also auch mit dem neuen Cebis keine GPS-Lenkung bedienen. Zumindest der Kontrast auf dem Bildschirm ist jetzt mit einem Update aber deutlich ver-

bessert. Komplett veraltet ist dagegen die Datatronic 4 von Massey Ferguson: Kein Touchscreen, kein Autopilot und der kleine Bildschirm mit viel zu kleinen Symbolen und Texten sind das eine. Überraschend viele Funktionen in einer Menüstruktur, die kaum einer versteht, sind das andere.

Ebenfalls wichtige Bewertungskriterien waren das Auf- und Absteigen, das Tanken von Diesel und AdBlue, der Werkzeugkasten oder auch der Zugang zur Batterie. In Sachen Spiegel freuen wir uns, dass Weitwinkelspiegel jetzt vorgeschrieben sind. Erwähnenswert ist auch die prak-

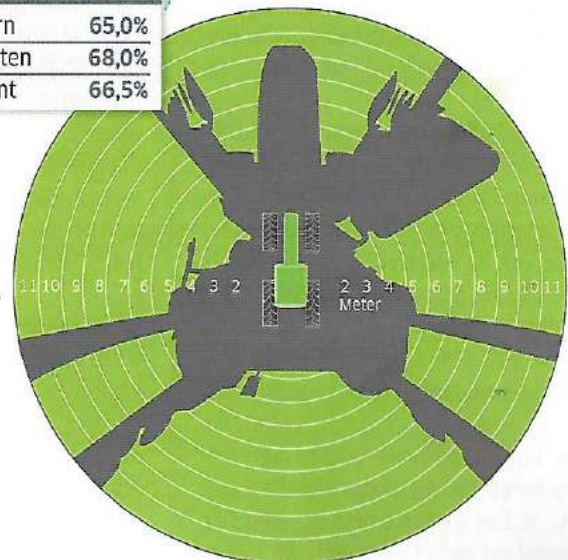
Deutz-Fahr 6215

Sicht nach vorn	65,0%
Sicht nach hinten	68,0%
Sicht insgesamt	66,5%



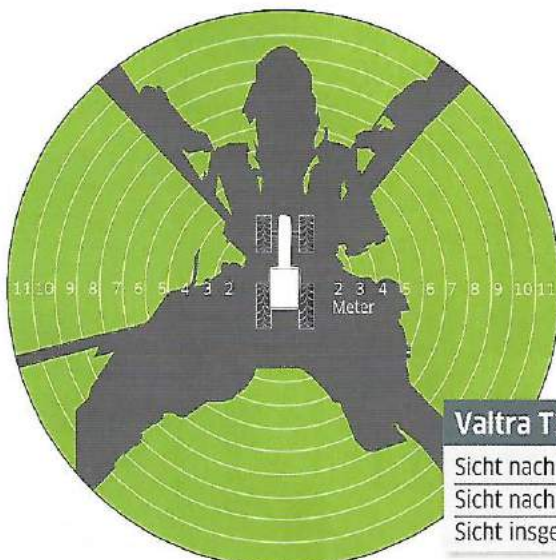
Claas Axion 810

Sicht nach vorn	72,7%
Sicht nach hinten	73,0%
Sicht insgesamt	72,9%



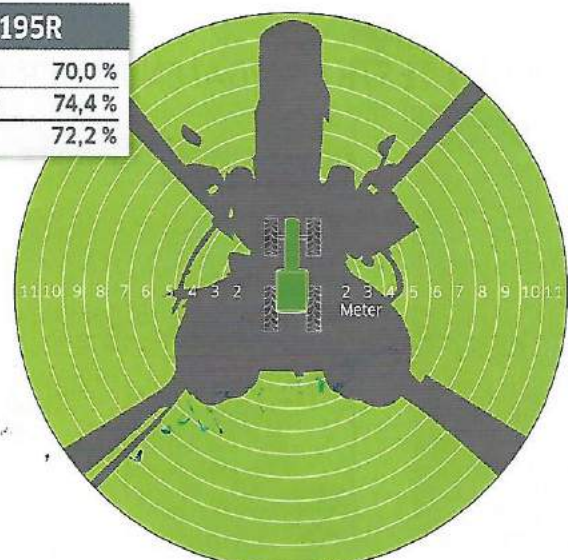
John Deere 6195R

Sicht nach vorn	70,0%
Sicht nach hinten	74,4%
Sicht insgesamt	72,2%



Valtra T214

Sicht nach vorn	71,4%
Sicht nach hinten	65,8%
Sicht insgesamt	68,6%





Auch die Wendekreise der sieben Testschlepper haben die Finnen gemessen.

DIE WENDEKREISE

Wendekreis (m)	links	rechts
Case IH	13,46	13,42
Claas	12,75	12,62
Deutz-Fahr	14,34	14,43
John Deere	12,22	12,20
Massey Ferguson	12,44	12,50
New Holland	12,40	12,50
Valtra	12,04	12,17

Am wenigsten Platz zum Drehen braucht der Valtra, gefolgt vom John Deere. Am meisten Platz braucht der Deutz-Fahr.

tische Beleuchtung beim Deutz-Fahr für den Aufstieg und vor allem den Anbaubereich hinten – sehr praktisch beim Kuppeln von Geräten. In Sachen Einstieg schneiden John Deere und Claas am besten ab: solide Treppen mit sicheren Griffen und eine breite Türöffnung.

Um das Sichtfeld bestimmen zu können, wurde auf dem Fahrersitz in Augenhöhe eine Lichtquelle positioniert. Den dabei entstehenden Schattenwurf im Umkreis von 11 Metern sehen Sie in den Grafiken. „So gut ist die Rundumsicht bei den sieben Testkandidaten“.

Der Claas (72,9 %) und der John Deere (72,2 %) sind eindeutig die Besten, wenn es um den gemessenen Sichtbereich geht. Das andere Ende der Skala bildet hier der Massey Ferguson mit einem Sichtfeld von nur 59,5 %. Das kommt einem auf dem Sitz erst einmal gar nicht so vor, aber die Sechsposten-Kabine fordert hier unter anderem ihren Tribut.

Die Lautstärke in der Kabine lag im Mittel aller Traktoren bei nur 71,5 dB(A) – sehr gut! Selbst der höchste Wert von 76,5 dB(A) beim New Holland ist noch gut. Nur interessant, dass der Case IH mit gleichem Motor und Kabinenrahmen das leiseste Fahrerhaus mit einem Pegel von nur 67,3 dB(A) hat. Eine Erklärung sind die unterschiedlichen Kühlerlüfter: Während der Case IH einen drehzahlgesteuerten Visco-Lüfter hatte, war es beim New Holland der „Eco-Fan“ mit Winkelsteuerung und fester Übersetzung.

Was das Leergewicht angeht, war der Valtra mit „nur“ 8 t am leichtesten, während der Case IH und der Claas immerhin 9,1 t auf die Waage brachten. Zusammen mit dem maximal zulässigen Gesamtgewicht ergibt sich die Nutzlast der Testkandidaten. Während MF hier gerade mal 3,6 t zu bieten hat, sind beim Valtra stolze 5,5 t Zuladung möglich. Und auch der John Deere bietet fast 5 t Nutzlast – sehr gut!

Nicht ganz so groß sind die Unterschiede bei den Wendekreisen (siehe Grafik oben). Während der Valtra mit nur gut 12 m auskommt, sind es bei Deutz-Fahr über 14 m.

Bei den Preisen liegen die Testkandidaten in der Serienausstattung schon teils sehr weit auseinander. So steht der MF mit „nur“ 143 430 Euro in der Liste, während es beim Claas 179 165 Euro sind. Genauso ist der Axion auch in der Testausstattung mit 220 559 Euro der Teuerste, während der Massey Ferguson mit 167 330 Euro wiederum der Günstigste ist.

Stichwort Testausstattung: Gefordert waren neben der gefederten Vorderachse insbesondere die größte Ölpumpe, vier elektrische Ventile, Frontkraftheber und -zapfwelle, LED-Beleuchtung und das größte Terminal.

Tapio Vesterinen, Uolevi Oristo, Tuomas Anttila (Koneviesti, Finnland), John Christensen (TraktorTech, Dänemark), Ola Tande, Magnus Soerlie (Bedre Gardsdrift, Norwegen), Bas van Hattum, Bob Karsten (Trekker, Niederlande)

DIE SIEBEN TESTKANDIDATEN IN DER KURZZUSAMMENFASSUNG

Im ersten Teil des großen Vergleichs wurden vor allem die technisch messbaren Unterschiede der sieben Testkandidaten bewertet. Im zweiten Teil im nächsten Monat geht es dann mehr um die Handhabung und Bedienung.

Case IH Puma 220 MC

Der Puma zeichnet sich durch einen niedrigen Kraftstoffverbrauch und die leiseste Kabine aus. 19 Gänge sind für einen Universalschlepper allerdings etwas knapp, und die Handhabung könnte besser sein.



Claas Axion 810 Hexashift

Mit dem Axion 800 bekommen Sie einen Traktor mit guter Hardware, praktischen Details und dem effizientesten FPT-Motor. Um aber ganz vorne mitmischen zu können, muss Claas das „Cebis“-Terminal noch weiter verbessern.

Deutz-Fahr 6215 RCShift

Der Deutz-Fahr hat die beste Optik und fährt sich sehr komfortabel. Beim Verbrauch des Motors und den Automatikfunktionen des Getriebes gibt es aber noch Verbesserungspotenzial.



TECHNISCHE DATEN UND PREISE IM VERGLEICH

Marke	Case IH	Claas	Deutz-Fahr	John Deere	Massey Ferguson	New Holland	Valtra
Modell	Puma 220 MC	Axion 810 Hexashift	6215 RCSHift	6195R DirectDrive	7722 Dyna-6 Efficient	T7.245 PCE	T214 Versu Smart Touch
Motor							
Typ	FPT NEF 6	FPT NEF 6	TCD 6.1 L06	PowerTech PVS	Agco Power74-4	FPT NEF 6	Agco Power 74AWF
Zylinder/Hubraum	6/6,7 l	6/6,7 l	6/6,1 l	6/6,8 l	6/7,4 l	6/6,7 l	6/7,4 l
Nennleistung	164 kW/223 PS	151 kW/205 PS	148 kW/201 PS	143 kW/194 PS	153 kW/208 PS	147 kW/200 PS	k.A.
Maximaleistung	176 kW/240 PS	158 kW/215 PS	156 kW/212 PS	158 kW/215 PS	158 kW/215 PS	162 kW/220 PS	158 kW/215 PS
Max.-Leistung mit Boost	191 kW/260 PS	-	166 kW/226 PS	179 kW/243 PS	177 kW/241 PS	183 kW/249 PS	169 kW/230 PS
Max. Drehmoment (ohne/mit Boost)	838/1100 Nm	816 Nm	715/889 Nm	777/910 Nm	828/1046 Nm	812/1035 Nm	788/910 Nm
Dieseltank	390 l	455 l	280 l	355 l	430 l	395 l	380 l
AdBlue-Tank	48 l	42 l	35 l	28 l	50 l	48 l	70 l
Getriebe							
Hersteller	CNH	GIMA GBA 15	ZF TPT20	John Deere DirectDrive	GIMA GBA 15	CNH	Valtra Versu
Anzahl LS-Stufen	19	6	6	8	6	19	5
Mögliche Zapfwellen-Drehzahlen	540/540E/1000/1000E	540E/1000/1000E	540/540E/1000/1000E	540/540E/1000/1000E	540/540E/1000/1000E	540/540E/1000/1000E	540/540E/1000/1000E
Hydraulik/Hubwerk							
Max. Anzahl Ventile	5	7	5	6	5	5	5
Gemessene Ölfördermenge	111 l/min	150 l/min	159 l/min	162 l/min	150 l/min	104 l/min	162 l/min
Gemessene Hubkraft	8520 daN	7710 daN	7990 daN	6320 daN	7580 daN	8270 daN	8330 daN
Fahrwerk							
Radstand	288 cm	298 cm	285 cm	280 cm	297 cm	288 cm	300 cm
Maximal zulässiges Gesamtgewicht	13600 kg	13000 kg	12500 kg	13450 kg	12000 kg	13600 kg	13500 kg
Gewogenes Leergewicht	9100 kg	9100 kg	8300 kg	8500 kg	8400 kg	9000 kg	8000 kg
Nutzlast	4500 kg	3900 kg	4200 kg	4950 kg	3600 kg	4600 kg	5500 kg
Preise (ohne MwSt.)							
Listenpreis	167 238 €	179 165 €	166 900 €	175 291 €	142 430 €	159 859 €	174 778 €
Serienausstattung							
Preis in Testausstattung (inkl. GPS)	202 070 €	220 559 €	212 010 €	214 414 €	167 330 €	194 312 €	204 126 €

Herstellerangaben (wenn nicht als gemessen angegeben); k.A. = keine Angabe



John Deere 6195R DirectDrive

Der John Deere ist fast perfekt. Dies gilt insbesondere für die geräumige Kabine, die gute Wendeschaltung und die acht Lastschaltstufen mit der „Stop-&Go“-Funktion. Lediglich die Menüstruktur ist manchmal sehr vielschichtig.

Massey Ferguson 7722 Dyna-6

Der MF überzeugte mit seiner Zugkraft, da der Boost bereits ab 6 km/h aktiv ist. MF muss jedoch die Benutzerfreundlichkeit verbessern. Außerdem war der Verbrauch am höchsten.



New Holland T7.245 PowerCommand

Der FPT-Motor im T7 erweist sich in allen Testläufen als der wirtschaftlichste. Die Kabine und das Getriebe brauchen im Vergleich zum Wettbewerb aber ein Update.

Valtra T214 Versu

Der Valtra ist intuitiv zu bedienen und verfügt über etliche praktische Details. Das Getriebe hat „nur“ fünf Lastschaltstufen, aber eine sehr gute Schaltautomatik und Wendeschaltung.

