

Langzeittest Valtra N 154 e Versu:

Fast nix kaputt!

Mit der neuen N-Serie mit SmartTouch ist Valtra erfolgreich im Markt unterwegs. Zu Recht wie unser Langzeittest über zwei Jahre und mehr als 1 300 Stunden zeigt.



VALTRA

**AGCO Deutschland
GmbH**

Geschäftsbereich Valtra
Johann-Georg-Fendt-Str. 14
87616 Marktoberdorf
valtra.deutschland@
agcocorp.com
www.valtra.de

Langzeittest Valtra N 154 e Versu:

Fast nix kaputt!

Mit der neuen N-Serie mit SmartTouch ist Valtra erfolgreich im Markt unterwegs. Zu Recht wie unser Langzeittest über zwei Jahre und mehr als 1300 Stunden zeigt.

Nach der T-Serie hat Valtra auch die N-Serie im Jahr 2017 mit neuer Kabine sowie der „SmartTouch“-Bedienung vorgestellt. Im März 2018 kam unser Testkandidat, ein N 154 e Versu, dann auf den Veredlungsbetrieb mit Ackerbau. Hier hat er als einziger Schlepper auf dem Hof seither ein vielseitiges Programm zu absolvieren (Kasten: „Einsatzspiegel“).

Angefangen bei der Bodenbearbeitung mit einem 3 m breiten Amazone Ceniuss-Grubber sowie einem fünffurchigen Kverneland-Pflug über die Bestellung mit einer 3 m breiten Kreiseleggen-Drillkombination von Amazone bis hin zu Düngung und Pflanzenschutz. Dafür stehen neben einem 12 m³ großen Stapel-Güllefass samt 15 m breitem Schleppschlauchverteiler ein Düngerstreuer von Amazone sowie eine Spritze von Jacoby bereit. Außerdem wird für Transporte eine Krampe-Mulde angehängt, und der Valtra ist mit einem MX-Frontlader T412+ ausgestattet.

Stichwort Ausstattung: Der Finne in der „Unlimited“-Edition bietet neben der Federung von Vorderachse und Kabine auch eine Reifendruckregelanlage von Strotmann, um mit den Reifen der Größe 650/65 R 38 hinten und 540/65 R 28 vorne immer optimal unterwegs zu sein. Aber der Reihe nach...

AgcoPower mit bis zu 165 PS

Unter der Haube des N 154 e dieselt das Aggregat von AgcoPower (vormals Sisu) mit seinen 4,9 l Hubraum und 114 kW/155 PS Maximalleistung. Da daraus mit Boost (bei eingeschalteter Zapfwelle bzw. ab Gruppe „C“) sogar 165 PS werden, gibt es in Sachen Leistung auch keinerlei Kritik.

Im Gegenteil: Dank des Eco-Modus mit einem maximalen Drehmoment von 700 Nm bei nur 1250 Touren ist der Valtra gerade

im unteren Drehzahlbereich „bären-stark“! Und niedrige Drehzahlen sind auch das Stichwort, wenn es um den Dieserverbrauch des Testkandidaten geht. Wenn man bei der Arbeit darauf achtet, nicht zu hochtourig zu fahren, ist der Verbrauch sehr in Ordnung.

Kleiner Dieseltank

Trotzdem ist der Dieseltank mit seinen gerade mal 235 l für lange Arbeitstage knapp. Hier wären die 315 l (Option) die bessere Wahl gewesen. Anders ist das mit dem AdBlue-Vorrat von 45 l. Hier muss man höchstens bei jedem zweiten Tank

*Der Valtra N 154 e Versu läuft seit zwei Jahren und über 1300 Stunden als „Mädchen für alles“ auf einem Veredlungsbetrieb.
Fotos: Tovornik*



profi LANGZEITTEST

1 3 1 5, 8 h





GUT ZU WISSEN

- Der Valtra N 154 e Versu hat im Eco-Modus seine Nenndrehzahl schon bei 1900 Touren.
- Im Alltag überzeugte der Traktor mit seiner Leistung und seinem Fahrkomfort.
- Repariert werden musste bislang das Terminal, die Trittstufen rosten und der Scheibenwischer hakt schon mal.

DATENKOMPASS

Valtra N 154 e Versu

Motor

114 kW/155 PS (nach ISO 14396) Maximalleistung, mit Boost 121 kW/165 PS, Agco Power mit 4,9 l Hubraum, Abgasstufe IV (Tier 4 final) mit SCR- und DOC-Katalysator, Turbo, 235 l Dieseltank (optional 315 l), 45 l AdBlue-Tank

Getriebe

„Versu“ Lastschaltgetriebe mit 4 Gruppen und 5 Lastschaltstufen, 40 km/h (optional 50 km/h), serienmäßig mit Kriechgruppe 10/10 Gänge; Zapfwellen 540/540E/1000

Hydraulik/Hubwerk

Axialkolbenpumpe mit 115 l/min (optional 160 oder 200 l/min), 3 elektronische Ventile im Heck (plus 1 S/W-Ventil), gemeinsamer Ölhaushalt, Kategorie II-Hubwerk, 7,8 t Hubkraft

Gewichte, Abmessungen

5,20 m Länge, 2,96 m Höhe, 2,67 m Radstand; 7 000 kg leer, 11 000 kg zulässiges Gesamtgewicht, Bereifung 540/65 R 28 vorne, 650/65 R 38 hinten

Grundausstattung laut Hersteller



Serienmäßig ist der Tank mit 235 l knapp. Es gibt viele praktische Details, wie den geräumigen Aufstieg oder die Taschenlampe. Wegen Rost wird die Treppe noch kostenlos getauscht.



stopp nachfüllen. Insgesamt haben Motor und Abgasanlage den Testzeitraum von zwei Jahren und gut 1300 Stunden ohne einen einzigen Aussetzer überstanden: Keine Fehlermeldung, keine Störung – das erlebt man leider viel zu selten!

Fünf Lastschaltstufen, aber nur drei Zapfwellendrehzahlen

Ähnlich verhält sich das bei dem Getriebe: Mit seinen vier Gruppen und fünf Lastschaltstufen bietet es zwar nicht die perfekte Abstufung im Hauptarbeitsbereich. Das ist aber dank des elastischen Motors auf den schweren Böden und hügeligen Flächen des Betriebes kein Problem.

Und damit es auch bei Bedienung und Funktion keine Probleme gibt, gab es sowohl nach 402 als auch bei 559 Betriebsstunden je ein Update für die Software der N-Serie, die der Vertriebspartner im Rahmen der Produktverbesserung aufgespielt hat. Stichwort Produktverbesserung: Dazu gehörte auch ein Halter für den Elektrostecker unten am Sitz, der in dem Zuge nachgerüstet wurde.



Der Motor begeistert mit seiner Durchzugskraft und machte samt Abgasanlage bislang keinerlei Probleme.

Richtig gut kommt die Wendeschaltung in der Praxis an. Und als geradezu genial bezeichnen die Praktiker die Parkposition des Wendeschalthebels mit Ansteuerung der Anhängerbremse – hier hat Valtra alles richtig gemacht! Lediglich eine vierte Zapfwellendrehzahl wäre bei dem ein oder anderen



Statt der jetzt aktuellen Luftfederung ist dieser N noch hydraulisch gefedert. Der Fahrkomfort und die Wendigkeit gehen aber kaum besser.

WARTUNGSKOSTEN

Valtra N 154 e Versu

Motor

Öl- und Filterwechsel bei 600/1800 h etc. (16 l) **472 €**

Getriebe und Hydraulik

Hydrauliköl/-filter (1200 h) **1118 €**

Getriebeöl- und -filterwechsel alle 2400 h (63 l) **1534 €**

Wartungskosten je Betriebsstunde

1,20 €/h*

*inkl. Mehrwertsteuer, ohne Arbeitskosten

Einsatz hilfreich. Genauso wie die Wendeschaltung rechts auf dem Multifunktionsgriff selten genutzt wird, da der Hebel links dazu in der Mitte stehen muss.

Beim Thema Hubwerk und Hydraulik können wir es kurz machen: Die angegebene Hubkraft von 7800 daN reicht für den fünf-furchigen Pflug genauso, wie für die Drillkombi. Und auch die Fördermenge der (kleinsten) Hydraulikpumpe ist mehr als ausreichend. Zudem weiß man auch auf dem Testbetrieb mit vielen Maschinen in Gemeinschaft die Vorteile eines separaten Ölhaushalts genauso zu schätzen wie die entnehmbare Ölmenge von immerhin 47 l.



Das Terminal musste einmal erneuert werden – es braucht 30 Sekunden zum Hochfahren!

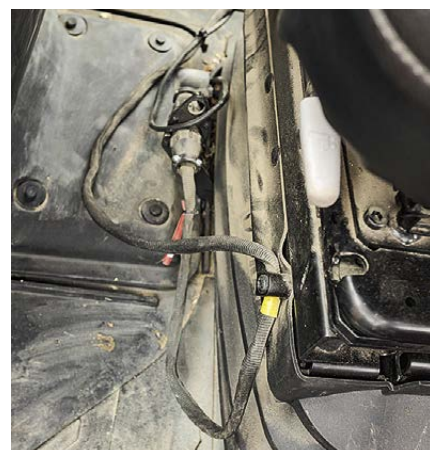
Die Wendeschaltung und vor allem die integrierte Parkbremse kommen in der Praxis sehr gut an!



Die Reifendruckregelanlage von Strotmann funktioniert sehr gut, hält aber über Nacht nicht dicht, wenn die Kugelhähne offen bleiben.

Kameramodus beseitigen. Hohe Nutzlast und kleiner Wendekreis

Ein Argument für die Anschaffung des N 154 war auch sein hohes zulässiges Gesamtgewicht. Immerhin 11 t darf der Valtra wiegen, bei gut 7 t Leergewicht eine ordentliche Nutzlast in dieser Klasse. Gleichzeitig sorgt die hydraulisch gefederte Vorderachse samt der mechanischen Kabinenfederung für einen herausragenden Fahrkomfort und eine sehr gute Wendigkeit. Damit sind wir wieder bei Reifendruckregelanlage von Strotmann. Sie wird nur vom



Für die Steckverbindung unten am Sitz wurde eine Halterung nachgerüstet.

REPARATURTAGEBUCH

Valtra N 154 e

4 0 2 , 0 Stunden

Softwareupdate (Produktverbesserung, Garantie)

4 9 5 , 0 Stunden

Bildschirm vom „SmartTouch“-Terminal defekt, Terminal komplett getauscht (Garantie)

5 5 9 , 0 Stunden

2. Softwareupdate sowie Halter am Sitz für Steckverbindung nachgerüstet (Produktverbesserungen im Rahmen der Garantie), Frontlader-Joystick erneuert (Garantie)

1 2 0 0 , 0 Stunden

Trittschrauben rosten (Ersatz im Rahmen der Garantie)

1 3 1 3 , 0 Stunden

Scheibenwischer hakt hin und wieder (Reparatur folgt)

zu vergessen das Premium-Radio samt Freisprechanlage und Bose Soundsystem, das seinen Aufpreis wirklich wert ist.

Anlass zur Kritik bietet das „SmartTouch“-Terminal. Es braucht rund 30 Sekunden zum Hochfahren und schon nach wenigen Monaten zeigte der Bildschirm „Streifen“. Deshalb wurde das komplette Terminal nach 495 Betriebsstunden getauscht (im Rahmen der Garantie kostenlos).

Ebenfalls kostenlos wird die Reparatur des Scheibenwischers sein. Er kann zwar zwischen 180° und 270° Aktionsradius wechseln, hakt aber oft kurz in der „10-Uhr-Stellung“. Lob gibt es wiederum für die intuitive Bedienoberfläche des Terminals, die integrierten Kameraanschlüsse usw.

Apropos Kameraanschlüsse: Der Valtra ist vorne und hinten mit einer Kamera ausgestattet. Vorne wird so die eingeschränkte Sicht auf die Zinken der Palettengabel erheblich verbessert. Und hinten hat man das Umfeld deutlich besser im Blick – automatisch, wenn man den Rückwärtsgang einlegt! Und ein Software-Update soll auch schon bald das „Umlaufen“ des Bildes im

Kompressor der Bremsanlage versorgt, was aber für den Betrieb völlig ausreicht. Beim Güllefahren wird sogar das Fass (mit einem zusätzlichen Vorratsbehälter) von der Anlage versorgt. Einziger Kritikpunkt ist der schleichende Luftverlust – die Luftleitungen und Drehüberträger müssen regelmäßig gewartet werden, um morgens keine unangenehme Überraschung zu erleben.

Eine schöne Überraschung ist dagegen der Frontlader T412+ von MX. Die hydraulische Parallelführung sorgt für eine gute Übersicht, und die (Proportional-)Bedienung mit dem kleinen Kreuzhebel auf der Armlehne ist eine Wucht! Allerdings gab es für den Hebel bei 559 Stunden auch einen Eintrag ins Reparaturtagebuch: Da der Taster für die dritte Funktion manchmal klemmte, wurde der Hebel getauscht (Garantie).

Wartung etwas teurer, aber bisher kaum Reparaturen

Womit wir schon bei den Wartungskosten für den N 154 e Versu wären (Kasten: „Wartungskosten“). Danach schlagen die Kosten



Hubkraft und Hydraulikleistung satt! Und Reparaturen gab es in den ersten 1300 Stunden auch im Heck keine.

für sämtliche Öle und Filter mit immerhin 1,20 Euro je Betriebsstunde zu Buche (einschließlich Mehrwertsteuer, aber ohne Arbeitskosten). Das ist leicht überdurchschnittlich im Vergleich zum Wettbewerb – und das, obwohl das Getriebeöl sogar nur alle 2400 Stunden gewechselt werden muss. In Summe gibt es ein sehr gutes Zeugnis für den Valtra N 154 e Versu – es war fast nix kaputt! Einzige ernst zu nehmende

Reparaturen in den zwei Jahren und mehr als 1300 Betriebsstunden waren der Tausch des Terminals und des kleinen Joysticks. Auch was die Handhabung und den Fahrkomfort des Allrounders auf dem Betrieb angeht, gibt es viel Lob. Die Kritik beschränkt sich auf „Kleinigkeiten“ wie das langsame Hochfahren des Terminals, die rostenden Trittstufen oder die Aussetzer des Scheibenwischers.

Hubert Wilmer

EINSATZSPIEGEL

Valtra N 154 e Versu

Bodenbearbeitung

5-furchiger Kverneland Pflug Variomat mit 700er-Doppelpacker, 3-m-Grubber Amazone Cenius, 6-m-Großfederzinken-egge und 5,30-m-Walze (Eigenbau)

Bestellung

3-m-Bestellkombination aus Amazone Kreiselgrubber KX mit ADP 303-Drille

Düngung/Pflanzenschutz

Amazone Düngerstreuer 1500 l, Jacoby Anbauspritze 1000 l mit 15-m-Gestänge, Stapel Güllefass 12 m³ mit 15-m-Schleppschlauchverteiler

Transport

Krampe Muldenkipper 18 t

Frontlader

MX T412+ mit Palettengabel, Reisiggabel, Schaufel etc.