

Traktor des Jahres: Doppel-Hirsch

OLDTIMER

LUXUS-ROSS

Fendt Favorit 818



traction

# traction

Das Landtechnikmagazin für Profis

Januar/Februar 2022 | 7,20 €

**EXTRA**

**AGRI  
TECHNICA**<sup>®</sup>  
THE WORLD'S NO. 1

Highlights hier  
statt in Hannover

www.traction-magazin.de



**ENDLICH ERWACHSEN!**  
Case IH Optum wird rassig



**SILO-KRIECHER**  
S.W.A.T.-Agrarraupe im Test

# FINNEN-SPRINT

Valtra T:  
Stufenlos oder Lastschalter?



dlv

# Die Finnen Sprinter

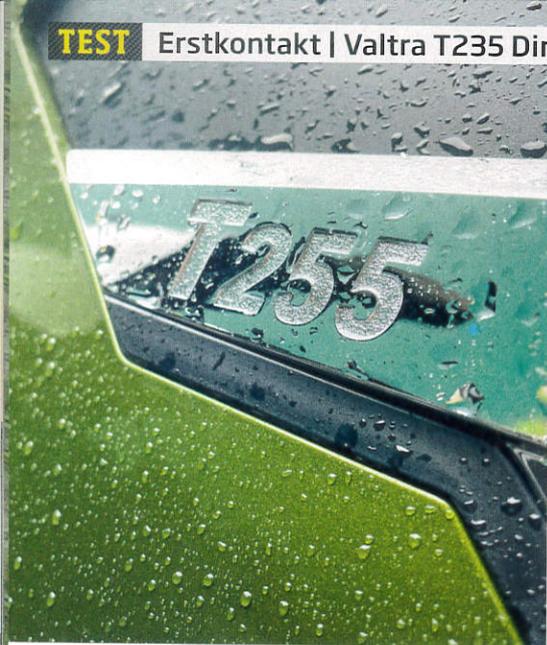
Die 5. Generation der T-Serie von Valtra geht an den Start. Überarbeitungen in der Getriebesteuerung sollen die Schlepper spritziger machen. Wir haben die Spitzenmodelle mit Stufenlos- und Schaltgetriebe gegeneinander antreten lassen.



**TESTKANDIDAT:**  
Der T255 Versu legte im Getreide-  
transport eine ordentliche  
Beschleunigung auf den Asphalt.



**TESTKANDIDAT:**  
Ganz in schwarz gekleidet trat der T235 Direct  
mit stufenlosem Getriebe an.



**Technische Daten**

Der 5. Generation der T-Serie spendierten die Finnen leichte Designanpassungen.

Von Alexander Brockmann

**V**altra stellt für das aktuelle Modelljahr die fünfte Generation seiner T-Serie vor. Zum einen haben die Finnen die Baureihe fit für die Abgasstufe V gemacht, zum anderen kleine Designanpassungen vorgenommen und softwaretechnisch aufgerüstet. Für einen Erstkontakt standen uns die beiden Spitzenmodelle T235 Direct und T255 Versu zu Verfügung. Eine einfache Neuheitenpräsentation schien uns bei dieser Gelegenheit zu trivial und so ließen wir die beiden Schlepper auf der Straße gegeneinander antreten.

Der Valtra T235 Direct ist mit einem stufenlosen Getriebe und 250 PS ausgerüstet, der T255 Versu kommt mit 270 PS und einem

**Motor**

AGCO-Power 7,4 l Sechszylinder; 220 oder 235 PS Max.-Leistung bei 1.900 U/min; mit Boost bis zu 250/ 271 PS; Nenndrehzahl 2.100 U/min; Stufe V

**Getriebe**

stufenlos leistungsverzweigtes Getriebe mit 4 Fahrbereichen oder 30V/30R-Lastschaltgetriebe mit 5 Lastschaltstufen und Kriechgang; 6 Zapfwellenoptionen

**Hydraulik & Kraftheber**

Load-Sensing mit 115, 160 oder 200 l/min; max. 5 elektr. Steuerventile im Heck; 9,5 t max. Hubkraft hinten; 5,1 t vorne

**Gewichte**

Einsatzgewicht: 7.300 kg; max. Gesamtgewicht 13.500 kg

**Listenpreis (zzgl. MwSt.)**

214.437 € Versu / 217.954 € Direct

Darunter fällt z.B. eine geänderte Motorhaube.

Lastschaltgetriebe daher; ansonsten sind beide komplett gleich konfiguriert.

Uns stellte sich die Frage, welcher Schlepper beim Getreidetransport besser performt? Ist es der stärkere Lastschalter oder der Stufenlose mit rund 20 PS weniger unter der Haube?

**DRAG-RACE**

Für unseren kleinen Vergleich stand uns ein etwa 10 Tonnen schwerer Getreidehänger zur Verfügung. Mit einer Stoppuhr ausgestattet ließen wir die beiden Schlepper aus dem Stand auf 40 km/h beschleunigen. Die Wunschgeschwindigkeit hatten wir bei beiden Maschinen mit dem Tempomaten vorgewählt.

Zuerst ging es mit dem stufenlosen Valtra T235 Direct an den Start. Dank des stufenlosen Getriebes marschierte er stracks auf die 40 km/h zu. Es gab keinerlei Lastunterbrechungen oder Schaltrücke zu spüren – sehr geschmeidig. Anfangs, etwa 2 Sekunden lang, beschleunigten wir per Fußpedal. Dann legten wir den Fahrhebel für den Tempomaten um.

Nach 22 Sekunden knackte er die 40 km/h-Marke. Wir wiederholten den Beschleunigungsdurchlauf mehrfach und landeten immer bei rund 22 Sekunden.

Den Zweiachser-Hänger hinter den Valtra T255 Versu gespannt ging es ebenfalls auf die Piste. Als Anfahrtsgang wählten wir den hohen C1 aus, stellten auf Schaltautomatik und traten aufs Gas. Der Versu wechselt sowohl die beiden großen Gruppen C und D als auch die fünf Lastschaltstufen selbstständig. Unmittelbar nach dem Startsignal aktivierten wir den Tempomaten für die Fahrt mit 40 km/h.

Bis auf den Gruppenwechsel zu D schalteten die Stufen stramm durch. Der T255 Versu brauchte aber 26 Sekunden für die



Unter der Haube schlägt bei beiden Testkandidaten der 7,4 l große AGCO-Power.



Valtra setzt nach wie vor auf eine pneumatische Vorderachsfederung.

Beschleunigungsfahrt von 0 auf 40 km/h. Damit gaben wir uns nicht zufrieden, da natürlich jeder Gangwechsel Zeit kostete und die Automatik jede Lastschaltstufe von der Gruppe C einlegte.

Also nahmen wir das Zepter selbst in die Hand und übersteuerten die Automatik für einen Gruppenwechsel bei Gang C3. So ging es per Tastendruck von C3 in D1. Auf diese Weise konnten wir den T255 Versu schon nach 24 Sekunden über die 40 km/h-Marke bringen. Der Fahrer hat es in der Hand, aber mehr konnten wir leider nicht rausholen.

Damit stand unser Tagessieger für das kleine Beschleunigungsrennen fest: der Valtra T235 Direct. Er war in unserem Fall um 2 Sekunden schneller als das stärkere Flaggschiff mit Schaltbox.

Doch rechnet man die Einsparung auf eine Strecke von z.B. 10 km hoch, wäre der Stufenlose um eine Sekunde eher am Ziel als der Schalter T255. Und somit relativiert sich die um 10 Prozent höhere Beschleunigungsleistung wieder.

## UNTER DEM BLECHKLEID

Vor unserer Challenge machten wir uns mit der 5. Generation der T-Serie vertraut. Neu ist zunächst die Bezeichnung. Die letzte Ziffer der Typen bezeichnet die aktuellste Generation. Die Vorgänger hießen entsprechend T254 und T234.

Unter der Haube arbeitet nach wie vor der 7,4 l große Sechszylinder von AGCO-Power. Ausgenommen sind die beiden Einstiegsmodelle T145 und T155 mit dem 6,6 l großen AGCO-Aggregat.

Das größte Modell der Serie mit stufenlos-leistungsverzweigtem Getriebe ist der T235 Direct mit 220 PS Maximalleistung. Mit Boost im Zapfwellenbetrieb bringt er es auf satte 250 PS. Der größte Lastschalter der T-Serie hat hingegen mehr Pferdestärken zu



Hydraulik, Kraftheber und Zapfwellen-Konfiguration sind bei den T-Maschinen unverändert.

bieten. Der T255 leistet 235 PS Maximalleistung und damit genauso viel wie sein kleiner Bruder, der T235 Versu. Dennoch gibt es auch bei ihm einen satten Boost, sodass 271 Pferdchen aus dem Motor kommen. Damit sind es über 20 PS mehr als beim stufenlosen T-Flaggschiff.

Entsprechend liegen die Drehmomentwerte auf unterschiedlichem Niveau: im Boost-Modus kommt der Versu auf 1.000 Nm, der Direct auf 930 Nm – beide bei 1.500 Motorumdrehungen.

Die maximale Leistung liegt bei 1.900 Touren. Die Nenndrehzahl ist mit 2.100 Motorumdrehungen recht hoch; der Wettbewerb hat aber auch nicht weniger zu bieten.

Für die Stufe V haben die T-Maschinen bis auf eine AGR alles an Bord: DOC + DPF

+ SCR. Das Wartungsintervall des Motors schlägt alle 600 Bh an – das geht in Ordnung.

## KÜRZERE SCHALTVORGÄNGE

Der Versu verfügt über ein Lastschaltgetriebe mit vier Gruppen und fünf Stufen. Zusammen mit dem Kriechganggetriebe kommt man auf 30 Vorwärts- und 30 Rückwärtsgänge. Laut Valtra wurde die Schaltung der Fahrbereiche gegenüber der 4. Generation verkürzt. Der Hersteller spricht sogar von einer Halbierung. Einerseits spendierte man den Kupplungen neue Beläge, andererseits nahm man ein Feintuning an der Getriebehardware vor.

Beide Testmaschinen waren mit der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt, die der stufenlose Direct bei



1



2



3

- 1 Die moderne Kabine lädt zu langen Arbeitstagen ein.
- 2 Unsere Test-Maschinen hatten die tolle SmartTouch-Bedienoberfläche.
- 3 Das neue A-Säulen-Display lässt sich individuell konfigurieren und selbst Einstellungen sind darüber möglich.

1.800 Touren toppte. Der Versu brauchte hierfür jedoch 1.853 Motorumdrehungen.

Es dürfte gerne an niedrigen Transportdrehzahlen gearbeitet werden. Darüber hinaus gibt es ab dem T175, also bei allen Maschinen mit dem großen 7,4 l Motor, die 57 km/h-Variante.

### EDLE KABINE

Kleine aber feine Änderungen wurden in der Kabine vorgenommen. In der Premium-Version gibt es dunkles Interieur bzw. dunkle Verkleidung mit verchromten Akzenten an den Fußpedalen und am Lenkrad. Das schaut wertig aus. Zudem wurde die Seitenarmlehne übersichtlicher gestaltet und die Lenksäule sowie das Armaturenbrett angepasst.

Ein neuer Wendeschalthebel zog ein und der Blinkerschalter wanderte auf die linke Seite – endlich. Eingefleischte Valtra-Fahrer müssen sich gegebenenfalls umstellen,

neue Kunden brauchen sich nicht mehr umgewöhnen.

Der Wendeschalthebel kehrt nach der Aktivierung der Fahrtrichtung in die Mittelposition zurück. Die Neutralstellung ist schnell durch ein Tippen nach unten eingelegt. Hebt man den Ring und parkt den Hebel in die untere Position, so ist die Feststellbremse eingelegt. Toll ist, dass sich dann automatisch die Leerlaufdrehzahl von 850 auf 650 Touren senkt.

Dem Fahrer spendierten die Finnen einen komfortableren Sitz. Es gibt eine Kühlfunktion und für die kalten Monate eine Sitzheizung. Optional kann die Kabine über die AutoComfort-Luftfederung gedämpft werden. Sie hält die Kanzel angenehm ruhig. Für die Vorderachse kommt die Valtra-typische pneumatische Vorderachsfederung ins Spiel.

### ALLES IM BLICK

Eine Anzeige gibt es mit dem modernen A-Säulen Display, bei dem der Fahrer die Menge an Informationen individuell einstellen kann – von minimal übersichtlich bis randvoll mit Infos. Auch lassen sich einige Motor-, Getriebe-, Zapfwellen- und Hydraulikanpassungen vornehmen. Für den Motor lassen sich die minimale oder die maximale Umdrehung einstellen sowie der Eco-Betrieb aktivieren (nur beim Active und HiTech, sonst über die SmartTouch-Oberfläche).

Beim Getriebemenü sind der automatische Gruppenwechsel, die Anfahrtingstellung sowie die automatische Schlupfregelung (neu) wählbar. Besonders interessant

## Wettbewerbsspiegel Valtra T-Testkandidaten

	Valtra T235 Direct	Valtra T255 Versu
		
Motor	7,4 l AGCO-Power, 6-Zylinder	7,4 l AGCO-Power, 6-Zylinder
Nennleistung	183 kW	198 kW
Max.-Leistung	220 PS bei 1.900 U/min	235 PS bei 1.900 U/min
max. Drehmoment	900 Nm bei 1.500 U/min	930 Nm bei 1.500 U/min
Getriebe	stufenlos, leistungsverzweigt	Lastschalt. 5 Stufen, 30V/30R
vmax	50 km/h bei 1.800 U/min	50 km/h bei 1.853 U/min
Beschleunigung (40 km/h)	22 Sekunden	24 Sekunden
Bedienoberfläche	SmartTouch	SmartTouch
Einsatzgewicht	7.300 kg	7.300 kg



Der Wendeschalthebel bekam geänderte Funktionen.

ist das für die sparsame Ausstattung ohne SmartTouch, wie sie die Active- oder Hi-Tech-Maschinen haben. Denn anders als die stufenlosen T-Schlepper können die Schalter mit unterschiedlichen Bedienkonzepten und Ausstattungen geordnet werden. Die Direct-Maschinen gibt es nur mit SmartTouch.

#### PANIKLEUCHTEN-UPDATE

Als tolles Designelement ist das auffällige Tagfahrlicht zu nennen. Im Bereich der Arbeitsbeleuchtung gibt es ebenfalls neue Features. Eine Rundumleuchten-Automatik ist mit an Bord, welche die Rundumleuchten ab einer Geschwindigkeit von 25 km/h automatisch strahlen lässt. Die Automatik für das Kurvenlicht sorgt für die entsprechende Ausleuchtung des Kurveninneren über die seitlichen Leuchten.

Für die Multimedia-Anwendungen gab es weitere Überarbeitungen, die dem Fahrer ein Plus an Komfort verschaffen. Beispielsweise werden Telefonanrufe und Namen im A-Säulen- und SmartTouch-Display angezeigt.

Entscheidet sich der Landwirt für einen T-Schlepper mit Frontlader, kann er auf die Precision Lift & Load-Anwendung zurückgreifen. Die Funktion ist für alle G-, N- und T-Maschinen erhältlich, die in der SmartTouch-Variante vom Band laufen.

#### HYDRAULIK BLEIBT

Je nach Wunsch des Landwirts lassen sich unsere Testmaschinen mit der 115, 160 oder 200 l/min-Load-Sensing-Hydraulikanlage ausrüsten. Der Getriebe- und Hydraulikölhaushalt sind dabei getrennt. Im Heck

können bis zu fünf und vorne bis zu vier Steuerventile konfiguriert werden.

Die maximale Hubkraft des Heckkrafthebers gibt Valtra mit 9,5 Tonnen an. Das ist bei den Maschinen ab dem T175 Standard. Vorne liegt der Maximalwert bei 5,1 Tonnen.

Für die Zapfwellen-Ausstattung gibt es bei den Finnen sechs Optionen. Darunter die gängigen mit dreifacher Geschwindigkeitsvorwahl, aber auch die Möglichkeit die T-Maschinen mit einer Wegezapfwelle auszustatten. Außerdem bringt die optionale Frontzapfwelle 1.000 U/min mit. 

[alexander.brockmann@dlv.de](mailto:alexander.brockmann@dlv.de)

### Unser Fazit

Die beiden Valtra Modelle T255 Versu und T235 Direct legten bei unserem Sprint eine solide Beschleunigung auf den Asphalt. Zwar war der Stufenlose ein paar Sekunden schneller, doch hat dieses bei der Gesamtfahrzeit keinerlei Auswirkungen.

Der 5. Generation spendierte Valtra einige Design-Highlights. Schnellere Schaltzeiten sollen die Maschinen noch spritziger machen. Die Übersichtlichkeit des Terminals ist nach wie vor gut.

- + tolles Design
- + übersichtliche Bedienoberfläche
- + hohe Ausstattungsvielfalt
- Lastschaltstufenwechsel per Fahrhebelbewegung

# 100 Jahre Reihenweise gute Ideen

Innovationskraft liegt in unserer Natur. Die kontinuierliche Entwicklung patentierter Lösungen definieren die effiziente Düngerapplikation immer wieder neu.



[www.rauch.de](http://www.rauch.de)

