

Übersichtlicher Allrounder

Von G wie genial leitet Valtra den Namen seiner neuen Allroundmodellreihe ab. Vor allem seine Hubkraft, Arbeitshydraulik und die Rundumsicht hebt der Hersteller hervor. Kann der Finne diese Vorschusslorbeeren in unserem Praxistest bestätigen?



1



2

Seit zwei Jahren ist die Serie G von Valtra inzwischen am Markt. Sie hat die kleinere N-Serie abgelöst, ist aber etwas kleiner und leichter als die Vorgänger. Für unseren Praxistest stellte uns AGCO Austria das Modell G125e Active zur Verfügung.

SCHNELL GELESEN

Der Valtra G125e ist ein kompakter Mittelklassetraktor, der auch mit schwerem Gerät sehr gut zurechtkommt.

Die Kabine bietet eine sehr gute Übersicht, alle Hebel sind einfach bedienbar. Auch der Einstieg ist bequem.

Der Vierzylindermotor erwies sich bei unseren Praxiseinsätzen als durchzugsstark.

Das Getriebe mit 24/24 Gängen erfüllte seine Arbeit zufriedenstellend. Aber gerade im Gelände wäre ein stufenloses Getriebe wünschenswert.

Potenzial für Verbesserungen sehen wir bei der Anhängung, der Heckbedienung und der Reinigung des Kühlers.

MITTLERE ACTIVE-AUSSTATTUNG

Die G-Serie umfasst vier Modelle von 105 bis 135 PS in den Ausstattungsvarianten Versu, Active und Hitech. Die gehobene Variante Versu ist u. a. mit der Smarttouch-Armlehne und einem Load Sensing-System mit vier elektrischen Steuergeräten ausgestattet. Unsere Testmaschine in der Active-Ausführung hat die einfachere ARM-Armlehne und ein Load Sensing-System mit drei mechanischen Steuerventilen sowie einem elektrischen Heckventil und zwei elektrischen Frontventilen.

Der G125e besticht durch eine sehr kompakte Bauweise. Sein von uns gemessenes Gewicht betrug 5 760 kg. Zudem haben wir einen vergleichsweise kleinen Wendedurchmesser von 5,8 m ermittelt.

Die Kabine stammt aus der A-Serie, wurde innen aber komplett überarbeitet. Generell finden wir das Design des Arbeitsplatzes sehr gelungen. Der Einstieg in die Kabine ist sehr komfortabel gelöst – mit großer Türöffnung und breiten Stufen. Die rutschfesten Alugussstufen bieten zudem eine Selbstreinigung. Beim Aufstieg rechts ist eine schwenkbare Trittstufe sowie Werkzeug- und Sicherungskasten verbaut.



Fotos: Schuller, Altmann (1)

3

In der Kabine haben Fahrer und Beifahrer ausreichend Platz und die Übersicht ist sehr gut. Vor allem nach vorne hat man durch die abgeschrägte Motorhaube eine ausgezeichnete Sicht. Der Auspuff ist so integriert, dass die Sicht nicht eingeschränkt wird. Den Geräuschpegel in der Kabine empfanden wir als sehr leise und angenehm. Durch die Vorderachsfederung und die mechanische Kabinenfederung bietet sich dem



4



5



6

△ 1) Die Bedienung der Heckhydraulik oben am Kotflügel ist unserer Meinung nach zu hoch und zu weit weg von der Hydraulik angebracht. 2) Die ARM-Armlehne in der Active-Ausführung erfüllte die an sie gestellten Anforderungen ordentlich. 3) Der Werkzeugkasten ist praktisch in den rechten Aufstieg integriert. 4) Für leichte Grünlandarbeiten ist das Lastschaltgetriebe ausreichend. 5) Der kräftige Motor hatte mit dem Krananhänger keine Probleme. 6) Beim Walzen am Fahrsilo zeigte die Wendeschaltung ihre Stärken.

Fahrer auch an langen Arbeitstagen ein hoher Fahrkomfort. Minuspunkt in der Kabine: Leider sind nur wenige Ablagefächer vorhanden, auch ein Kühlfach für Getränke haben wir vermisst. Es kann aber als Option gewählt werden.

SPRITZIGER MOTOR

Unter der Haube arbeitet ein 4,4 l Motor von AGCO Power. Dieser erfüllt die Abgasnorm Stufe 5. Bei unserem Zapf-

wellentest konnten wir bei einer Zapfwellenumdrehung von 1014 U/min ein Drehmoment von 886 Nm und eine Leistung von 116/85 PS/kW ermitteln. Für unseren Geschmack ist der Motor sehr spritzig und leistungsstark. Dies hat sich in der Praxis gezeigt: Im Einsatz mit einer 3 m-Scheibenegge ebenso wie beim Gülleausbringen konnte er seine Kraft des Öfteren unter Beweis stellen. Das Lastschaltgetriebe ist mit

24 Vorwärts- und 24 Rückwärtsgängen sowie kupplungslosen Gruppenwechseln ausgestattet. Die Gänge werden in vier Gruppen mit jeweils sechs Lastschaltstufen geschaltet.

Alle Gänge können über den Fahrhebel geschaltet werden. Im letzten Gang wird die Höchstgeschwindigkeit von 43 km/h bereits bei einer reduzierten Motordrehzahl von 1640 U/min erreicht. Man kann natürlich die Einstellungen



△ Das Verhältnis von Adblue- und Dieseltank passt gut (l.). Der Kühler ließ sich für unseren Geschmack relativ schwer reinigen.



Fotos: Schuller

verändern, wie aggressiv oder sanft die Schaltvorgänge vonstattengehen sollen und in welchen Gang man wieder losfährt: Nach dem Wenden bzw. sobald man die Kupplung betätigt, wird in den programmierten Gang geschaltet. Dies führte im Gelände leider zu sehr vielen Schaltvorgängen – hier haben wir gemerkt, dass unter bestimmten Umständen ein stufenloses Getriebe auch in dieser Klasse wünschenswert wäre.

KRÄFTIGES HUBWERK

Der Traktor verfügt über die Zapfwelengeschwindigkeiten 540, 540 E und 1000 U/min. Diese werden komfortabel elektronisch mittels Knopf geschaltet. Das kräftige Hubwerk zeigte auch mit dem 6 m-Leichtgrubber keine

Schwächen. Im Heck kann an beiden Kotflügeln Hydraulik, ein Steuergerät und das On/Off Ventil sowie die Zapfwelle bedient werden, diese Bedienung liegt weit außen und oben. Somit ist sie schlecht per Hand zu erreichen.

Die Einstellungen für Getriebe oder Hydraulik oder auch der elektronischen Steuergeräte werden im Armaturenbrett angezeigt und können dort auch verändert werden. Dies ist aber etwas unübersichtlich. Die Steuergeräte im Heck sind einfach zugänglich und lassen sich bequem koppeln.

Bei der herkömmlichen Anhängerkupplung mit Kugelkopf mussten wir bei Anhängung am unteren Punkt des Anhängeschlittens schnell feststellen, dass wir die Zapfwelle darüber nicht kuppeln konnten. Denn der Zapfwelenschutz stand bei der Halterung an. Somit konnten wir mit dieser Anhängung keine Zapfwellenarbeiten durchführen. Es gibt aber von Scharmüller eine andere Anhängerkupplung mit obenliegenden Schlittenbolzen. Damit hängt die Kupplung tiefer und die Zapfwelle hat ausreichend Platz.

WARTUNG NICHT GANZ EINFACH

Alle Flüssigkeiten können einfach kontrolliert werden. Die Kühler werden durch das feine Sieb der Motorhaube gut geschützt. Jedoch lassen sie sich zum Ausblasen nicht aufklappen. So stehen zwischen den Kühlern nur zwei

DATENKOMPASS

Valtra G125e Active

Motor: AgcoPower 4,4 l Hubraum, 4 Zylinder, Abgasstufe V

Getriebe: 24/24 Gänge, 6 Lastschaltstufen, 40 km/h, mit Federspeicherbremse

Länge/Breite/Höhe: 4544 mm/2460 mm/2787 mm

zul. Gesamtgewicht: 9500 kg

Gesamtgewicht Vorderachse: 3800 kg

Gesamtgewicht Hinterachse: 7125 kg

Radstand: 2550 mm

Anzahl hydraulischer Steuergeräte: 3 mech. + 2 elektr. + 1 On/Off-Ventil

Hydraulik: Load Sensing Hydraulikanlage, 110 l Förderleistung,

Hubwerke: Heckhubwerk max. 5075 kg, Fronthubwerk max. 2900 kg

Zapfwelle: 540/540E/1000 U/min

Bereifung: 540/65R 38 + 440/65R 28, Testtraktor auf Wunsch mit 600/65R38 + 480/65R28

Listenpreis inkl. MwSt.:

Grundausrüstung: 147 697 €
Testtraktor: 175 209 €

Zusatzausstattungen u. a.: (Listenpreise inkl. MwSt.): Gefederte Vorderachse 5596 € (aktuell bei Auswahl Komfortpaket gratis), Kabinenfederung mech. 1536 €, Fronthubwerk + Frontzapfwelle inkl. 2 Stk. Frontventile 14 733 €

PLUS UND MINUS

Valtra G125e Active

- + Einstieg
- + Bedienung
- + Übersicht
- Kühlerreinigung
- Untenanhängung
- Heckbedienung



◁ Durch seine schräge Motorhaube sind Frontgeräte ausgezeichnet sichtbar.

kleine Öffnungen zu Verfügung, in die man mit der Luftpistole hineinkommt. Das funktioniert aber nicht besonders gut.

Fazit: Der Valtra G125e überzeugt mit seiner Übersicht in der Kabine, dem durchzugsstarken Motor und dem kraftvollen Hubwerk. In einigen Punkten haben wir Verbesserungspotenzial geortet, wie z.B. bei den Ablagemöglichkeiten in der Kabine oder der Anhängung von zapfwellenbetriebenen Geräten. Mit einem Listenpreis von rund 175 000 € brutto in der von uns gefahrenen Testvariante würden wir von einem guten Preis-/Leistungsverhältnis sprechen.

*Georg Schuller, Hans Grasser,
top agrar-Testteam Hartberg
Ihr Kontakt zur Redaktion:
torsten.altmann@topagrar.at*