

Mit der Q-Serie will Valtra künftig in der wichtigen Leistungsklasse von 250 bis 300 PS punkten.
Fotos: Tovornik, Wilmer



Valtra Q 285

Nordic working

Die neue Q-Serie ist die Allzweckwaffe von Valtra für Lohnunternehmen und größere Betriebe. Im Test vom Q 285 mit 210 kW/285 PS Maximalleistung lesen Sie, wie es sich mit dem Nordeuropäer so arbeiten lässt.

GUT ZU WISSEN

Der Valtra Q basiert auf der gleichen Agco-Plattform wie der 8S von Massey Ferguson.

Das Vario-Getriebe ML260 steckte früher im Vario 900 von Fendt.

Kabine und Bedienkonzept von Valtra und MF unterscheiden sich grundsätzlich.



Zwischen der T-Serie (155 bis 235 PS) und der S-Serie (280 bis 420 PS) hat Valtra seit 2022 (profi 10/ 2022) die Q-Serie im Programm. Sie basiert auf der gleichen Agco-Plattform wie der 8S von Massey Ferguson (profi 8/2023) und schließt mit fünf Modellen von 230 bis 305 PS Maximalleistung genau die Lücke in dieser so wichtigen Leistungs-kategorie. Entsprechend hoch sind natürlich die Erwartungen der Kunden, bei denen es sich vornehmlich um größere Betriebe und Lohnunternehmen handeln dürfte.

Mit Boost bis zu 305 PS

Wie alle Q-Modelle hatte auch unser Testkandidat, der Q 285 mit 210 kW/285 PS Maximalleistung, das zweitgrößte Modell der Serie, den Sechszylinder mit 7,4 l Hubraum von AgcoPower unter der Haube.

Der erfüllt dank DOC und SCR-Kat nicht nur die Abgasstufe V, sondern legt bei Zapfwellen- und/oder Hydraulikarbeiten sowie bei Straßenfahrten mit mehr als 15 km/h noch mal 14 kW/20 PS Boost nach – so weit, so gut.

Bleibt die spannende Frage, wie viel von der versprochenen Motorleistung tatsächlich hinten am Stummel als Zapfwellenleistung bzw. an den Rädern als Zugleistung ankommt. Also ging es zunächst auf den Prüfstand des DLG-Testzentrums.

Bei Nenndrehzahl, die bei nur 1950 Touren liegt, kamen hinten am Stummel 165 kW an. Da Valtra keine Angabe zur Nennleistung macht, ist hier eine Einordnung schwierig. Maximal hat die DLG hinten am Stummel 181 kW bei 1700 Touren gemessen. Bezogen auf die angegebenen 210 kW Motorleistung geht das in Ordnung, zumal

noch der genannte Boost hinzukommt. Damit leistet der Q 285 bei Nenndrehzahl dann 181 kW, maximal immerhin 192,7 kW – das passt.

Spritzig und nicht zu durstig

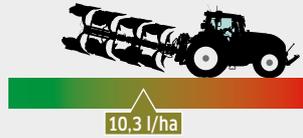
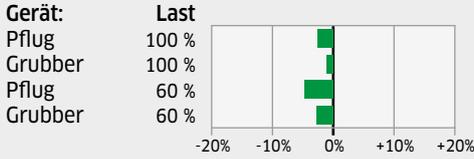
Das Gleiche gilt für die Leistungscharakteristik: Fast 40 % Drehmomentanstieg (bei 33 % Drehzahlabfall) konnten zusammen mit dem maximalen Drehmoment von 1128 Nm schon ohne Boost überzeugen – der Q kam wirklich spritzig daher!

Und der Dieselverbrauch? Mit 242 g/kWh bei Nenndrehzahl sowie noch 233 g/kWh bei Maximalleistung (je + 21 g/kWh AdBlue) stellt der Finne keine Rekorde in Sachen Sparsamkeit auf. Trotzdem passen die Werte gut in die Welt. Insbesondere bei den praxisnahen Powermix-Messungen zeigt sich nämlich, dass der Verbrauch des

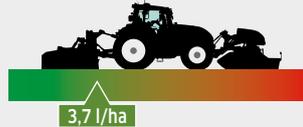
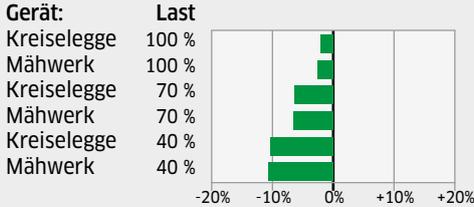
VALTRA Q 285

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

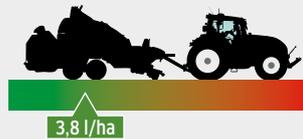
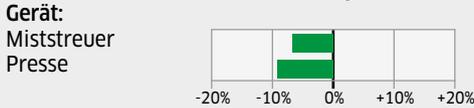
Zugarbeiten: Im Mittel 272 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 251 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 261 g/kWh



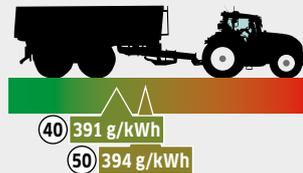
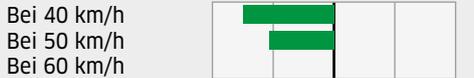
Powermix:

AdBlue: 7,09 %



DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



Transportmix: AdBlue: 9,4 %

Bei den praxisnahen Powermix-Verbrauchsmessungen ist der Valtra Q 285 in allen Zyklen sparsamer als das Mittel aller bisher getesteten Traktoren – im Teillastbereich, z. B. beim Kreiseln oder Mähen, bis zu 10 %. Das Gleiche gilt für Transportfahrten, wo der Q ebenfalls sparsam unterwegs ist.

Q 285 durchweg bei allen Arbeiten niedriger als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Traktoren ist. Insgesamt kommt der Schlepper auf einen Verbrauch von 260 g/kWh (+ 24 g/kWh AdBlue) – mehr als 5 % sparsamer als der Schnitt. Genauso ist das beim Transport: Mit 391 g/kWh bei 40 km/h sowie mit 394 g/kWh bei 50 km/h liegt der Verbrauch des Q 285 besser als der Durchschnitt.

Auf dem Acker zählt dagegen die Zugleistung. Mit 160,9 kW bei Maximalleistung (ohne Boost) sowie einem Verbrauch von 263 g/kWh bleibt der nordische Arbeiter hier leider ein wenig hinter den Erwartungen zurück.

Vario-Getriebe aus dem Allgäu

Anders als die N- und T-Serie gibt es den Q nur stufenlos. Statt des Valtra-eigenen Triebsatzes aus den kleineren Traktoren hat der Q – wie der MF 85 – allerdings das, aus dem alten 900er Fendt bekannte Vario ML 260 verbaut. Mit seinen zwei manuell zu wechselnden Fahrstufen wird dieser Triebatz deshalb ab dem Sommer auch in einem neuen finnischen Getriebewerk gebaut.

In Sachen Motor-Getriebe-Steuerung gibt es hier wenig zu verbessern. Wir würden uns nur noch eine Speicherung der Fahrpedalspreizung im jeweiligen Fahrbereich wünschen. Und die Taster für den Wechsel der Fahrbereiche sitzen wiederum unnötig prominent auf dem Fahrhebel, wo ein Taster zum Aktivieren des Lenksystems und auch zusätzliche, frei belegbare M-Tasten sehr viel wichtiger wären.

Und wo wir gerade bei der Kritik sind: Gut wäre auch, wenn man den Tempomaten mit dem Fahrpedal deaktivieren könnte. Außerdem muss man mit dem Wendeschalthebel links immer erst die P-Stellung wählen, wenn man den Sitz verlassen hat – lästig.

Starke Hydraulik

In Serienausstattung hat der Q eine Axialkolbenpumpe, die mit 200 l/min angegeben ist. Für 1500 Euro Aufpreis bietet Valtra tatsächlich eine zusätzliche Zahnradpumpe, sodass die Gesamtförderleistung rechnerisch auf 240 l/min steigt. Zum



Der 7,4-l-Sechszylinder von Agco-Power hat ordentliche Leistungswerte und auch der Verbrauch passt.



Die Kabine bietet Platz und ist gut verarbeitet. Bei der Lautstärke gab es einen Nachtest mit einer Serienmaschine: 72,1 dB(A) passen!



Das sportliche Lenkrad passt zum Wendekreis des Q 285. Neu ist der Wendehelb ohne Rastfunktion.

Wirkungsgrad dieser Kombination können wir nichts sagen. Das DLG-Testzentrum hat hinten an den Anschlüssen eine maximale Fördermenge von sehr guten 230 l/min sowie eine nutzbare hydraulische Leistung von 62,6 kW gemessen. Zusammen mit den Anschlüssen im Heck, dem getrennten Haushalt mit 85 l entnehmbarer Ölmenge sowie einem maximalen Durchfluss von 140 l/min durch jedes einzelne Ventil eine runde Sache.

Das gilt auch für die Möglichkeit, extern zwei Steuergeräte bedienen zu können. Unser Q hatte allerdings das Valtra-typische s/w-Ventil für einen Oberlenker noch gar nicht. So waren zwei der vier Tasten ohne Funktion und die Beschriftung aller vier Tasten nicht einleuchtend.

Ebenso ist es unpraktisch, dass die Bedienwippen in der Kabine nach Ablauf der Zeitsteuerung in der Raststellung bleiben. Hinzu kommt, dass Valtra unterschiedliche Zeiten für die Ventile im Hydraulikmenü und im Vorgewende-Management nutzt. Das gilt übrigens auch für den Motordrehzahl Speicher. Wenn man diese Dinge nicht weiß, kann das zu unnötiger Verwirrung führen.

Starkes Hubwerk

Mit einer durchgehenden Hubkraft von mehr als 7300 daN hebt der Q 285 alles, was er ziehen kann – sehr gut. Wir hatten zudem die neusten hydraulischen Seitenstabilisatoren am Testschlepper, die Valtra



Insbesondere das Terminal hat allen Testern gefallen. Das kann man von dem kantigen Fahrhebel mit nur zwei M-Tasten nicht behaupten.

vom finnischen Zulieferer Piippo Hydraulics bezieht. Diese sind doppelwirkend und werden über die Isobus-Elektronik gesteuert, was viele Einstellmöglichkeiten bringt – ob sinnvoll oder nicht, wird die Praxis zeigen. Gleiches gilt für den knappen Freigang von nur ± 5 cm beim Spreizmaß der Kat. III.

Knapp bemessen ist beim Fronthubwerk auch der Platz für die Finger zwischen den eingeklappten Unterlenkern und den Tastern der externen Bedienung. Außerdem verbaut Valtra beim sehr gut integrierten Fronthubwerk tatsächlich unten Kat.-III-Fanghaken und oben einen Kat.-II-Oberlenker (dem ebenfalls ein gescheiter Halter fehlt) – schade.

Womit wir beim Fahrerhaus des Testkandidaten angekommen wären. Wie Massey Ferguson ist auch Valtra der Aufstieg sehr

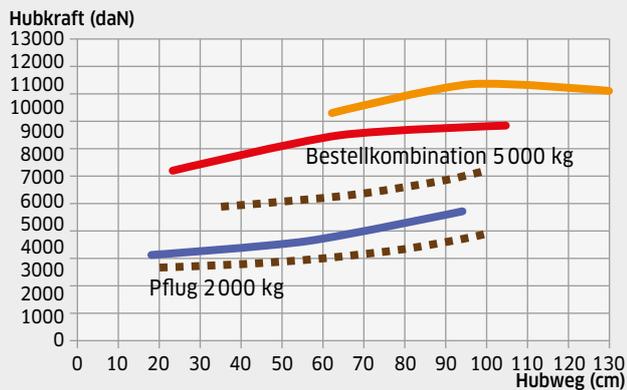
gut gelungen. Und selbst wenn die Kabine nicht so riesig ist wie bei der Konzernschwester – an Platz fehlt es dem Q nicht wirklich.

Brillante Terminals

Überzeugt hat uns zudem das Terminal mit seiner brillanten Anzeige. Außerdem lassen sich Maschinen-Einstellungen und Grundanzeigen sehr einfach speichern – prima. Allerdings empfehlen wir aufgrund der Größe in jedem Fall die Investition von rund 2000 Euro in ein weiteres, baugleiches Terminal – insbesondere wenn man Isobus-Geräte nutzen möchte.

Einziger Wermutstropfen: Man kann die Anzeigen nicht „switchen“, um die Touchbedienung immer an der Armlehne durchführen zu können. Ein größerer Minuspunkt bei dem Testkandidaten war die

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Mit einer durchgehenden Hubkraft von mehr als 7 300 daN hebt der Valtra Q 285 alle Geräte, die er ziehen kann. Und mit 16 t zulässigem Gesamtgewicht gibt es zudem Nutzlast reichlich – sehr gut.

- Hubstreben lang: durchgehend 7 326 daN, Hubweg 81,4 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 9 811 daN, Hubweg 67,7 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3 694 daN, Hubweg 76,0 cm



Die Hubkraft reicht immer, die hydraulischen Stabis lassen aber bei Kat. III nur ± 5 cm seitliches Spiel.



Gut integriertes Hubwerk und luftgefederte Vorderachse überzeugen.

Lautstärke aufgrund einer nicht richtig montierten Frontscheibe. Die Nachmessung mit einem Serienschlepper hat dann aber gute 72,1 dB(A) ergeben – das geht in jedem Fall in Ordnung.

Fahrhebel nicht optimal

Diskutiert haben wir über die klobige Form des Fahrhebels. Zudem sehen wir Rasthalter wie für das Hubwerk in einem Widerspruch zu künftigen Automatisierungen. Und beim Wendeschalthebel ist die Rastfunktion ja schon Geschichte. Nicht Geschichte, sondern nach wie vor eine Option ist die TwinTrac-Rückfahreinerichtung. Unser Testkandidat hatte die Ausstattung zwar nicht, aber Valtra ist in die-

ser Klasse einer der wenigen Hersteller, der so etwas ab Werk anbietet. Das Gleiche gilt für eine durchgehende Metall-Bodenplatte, die man künftig ebenfalls ab Werk für den Q ordern kann.

Luftfederung und viel Nutzlast

Beim Fahrwerk des Q 285 setzt man Valtratypisch auf eine Luftfederung, sowohl bei der Vorderachse als auch bei der Kabine (2240 Euro, alle Preise plus MwSt.). Das Zusammenspiel funktionierte gut. Noch besser gefallen hat uns das zulässige Gesamtgewicht des Q: Dank der 16 t bleiben selbst bei den gewogenen 10 130 kg Leergewicht stolze 5 870 kg Nutzlast übrig – sehr gut. Das die Bremsen das auch locker hergeben, zeigt das Ergebnis der Bremsenprüfung: Eine Verzögerung von 5,4 m/s² bei einer nötigen Pedalkraft von nur 36,5 daN st prima!

Schön wendig

Beim Thema Wendekreis ist jedenfalls keine Nachmessung notwendig: 12,90 m bei Reifen der Dimension VF 600/70 R 30 (2,02 m Spur) sind ziemlich gut. Die Note „gut“ können wir auch den neuen Reifen Nokian SoilKing verleihen, ohne spezielle Tests damit gemacht zu haben. Sowohl unter schwierigen Bedingungen auf dem Acker und vor allem bei Straßenfahrten hat sich das durchgehende Mittenprofil

bewährt. Allerdings waren Straßenfahrten mit 0,8 bar kein Vergnügen, zu groß sind die Einfederung und das Aufschaukeln. Ab 1,2 bar ist dagegen alles bestens. Fehlen noch die Preise: Zu 226 610 Euro in der Grundausstattung kommen neben vielen Details einige „dicke Brocken“ wie die GPS-Lenkung (14 980 Euro), das Fronthubwerk (6 210 Euro) oder die angesprochene VF-Bereifung (22 300 Euro). Insgesamt stehen somit für den Q 285 in Testausstattung immerhin 337 250 Euro in der Preisliste, plus MwSt. versteht sich.

Fazit

Summa summarum bekommt man dafür einen schicken Schlepper, der sogar in einer der vielen Wunschfarben geliefert werden kann. Die Zug- und Zapfwellenleistung gehen in Ordnung, der Dieserverbrauch liegt sogar durchweg besser als beim Durchschnitt. Zudem kommt der Q 285 dank seiner hervorragenden Motor-Getriebe-Abstimmung spritzig daher, und das Fahrverhalten ist gut. Außerdem hat der Q in Sachen Nutzlast einiges zu bieten und die Nachmessung der Lärmbelastung bei einem Serienschlepper hat gute 72,1 dB(A) ergeben. Somit steht dem „Nordic working“ nichts mehr im Wege.

Hubert Wilmer

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

Nicht eine Zusammenfassung der Gesamtbewertung, sondern eine Aufzählung positiver und negativer Praxisdetails.

➕ POSITIV

- ➕ Lackierung in vielen Wunschfarben
- ➕ Umkehrlüfter von Hägele lieferbar
- ➕ Blinker im Dach



Geräumig: der Aufstieg



Bequem: der Sitz für den Beifahrer/die Beifahrerin



Einfach: der Ausbau des Kabinenfilters

➖ NEGATIV

- ➖ Licht der Überbreitenmarkierung blendet
- ➖ Kabeldurchführung unpraktisch
- ➖ Sitz beim Ackern nur 15° nach rechts drehbar



Unverständlich: die Symbole auf den Tastern im Heck



Unpraktisch: Kat.-II-Oberlenker und Halter



Unlogisch: farbige ±-Kennzeichnung der Ölschlüsse

PRAKTIKERURTEILE

Stufenlos und wendig

Heinrich Meyer bewirtschaftet mit Schwiegersohn Jan Hecht einen 220 ha Ackerbaubetrieb in Oiste südlich von Bremen auf den schweren Böden der Wesermarsch. Hier hat der Valtra Q 305 im vergangenen Jahr einen John Deere 8210 für die schwere Bodenbearbeitung ersetzt. Nach gut 500 Stunden, unter anderem vor einem Köcker-



Jan Hecht und Heinrich Meyer:

„Luftgefederte Achse und Kabine sind super!“

ling-Universalgrubber Quadro 400 sowie einer 5-m-Kurzscheibenegge Rubin 10 von Lemken zieht der Praktiker eine positive Bilanz: „Den guten Motor kennen wir von der T-Serie und die Getriebeabstimmung ist beim Q sehr viel besser!“ Bemängelt hat Meyer das Abbauen des Oberlenkers und die Verwechslungsgefahr der Taster von Hubwerk und Fahrbereichswechsel. „Ansonsten ist die Bedienung intuitiv, und es gab keine Kinderkrankheiten“, so Meyer.

Kompakte 300 PS

Markus Geppert bewirtschaftet mit seinen Söhnen einen 150-ha-Betrieb mit 80 Mutterkühen und einer 300-kW-Biogasanlage in Emskirchen, westlich von Nürnberg. Seit April 2023 läuft auf dem Betrieb neben drei anderen Valtras der neue Q 305, nunmehr gut 500 Stunden. Dabei wird der Q vielseitig eingesetzt: Vom 17-m³-Marchner-Güllefass mit 15-m-Bomech-Verteiler über



Familie Geppert:

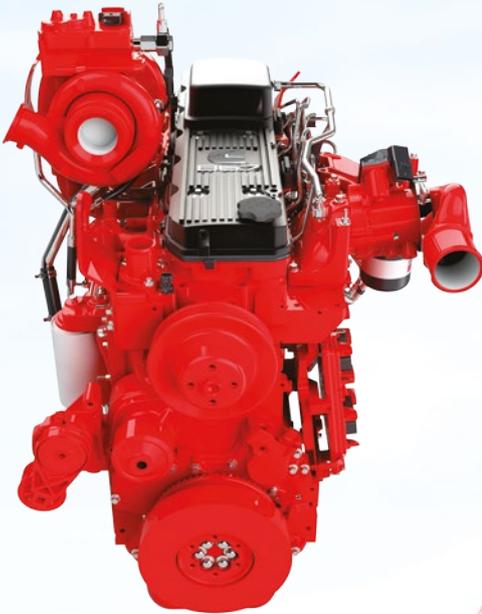
„Die Bedienung ist einfach intuitiv.“

einen 6-m-Kuhn-Grubber bis hin zum Häckseltransportwagen TX 460/560 von Krone. Überzeugt hat die Gepperts der durchzugsstarke Motor sowie das stufenlose Getriebe. Aber auch viele Kleinigkeiten wie der geräumige Aufstieg, die Entlastungshebel an den Ölschlüssen oder die kompakte Bauweise haben sich bewährt. Das Gleiche gilt für das gute Abblend- und Fernlicht.

LEISTUNG, DIE BAHNBRECHEND IST.

Mehr Leistung, mehr Laufzeit, mehr Produktivität. Und das mit weniger Komplexität, weniger Gewicht und weniger Wartungsaufwand.

Die Stufe V B6.7™ Motor von Cummins ist die ideale Lösung.



B6.7™
PERFORMANCE
SERIES



**FÜR
EINE WELT
DIE NIE
STILLSTEHT**

Drei Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 250/300-PS-Klasse miteinander verglichen, die bereits im profi-Schleppertest veröffentlicht worden sind. Die kompletten Ergebnisse finden Sie in den entsprechenden Ausgaben.



Schleppertyp Ausführlicher Test in	Valtra Q 285 profi 4/2024	Case IH Puma 260 CVX profi 3/2024	Fendt 728 Vario profi 2/2024
MOTOR NENNLEISTUNG	210 kW/285 PS (ECE-R 120)	191 kW/260 PS (ECE-R 120)	208 kW/283 PS (ECE-R 120)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	6/7,4 l/V	6/6,7 l/V	6/7,5 l/V
Zapfwellenleistung max./mit Boost	181,0/192,7 kW (1 700/1 850 min ⁻¹)	186,5/201,7 kW (1 800 min ⁻¹)	k. A./206,0 kW (1 500 min ⁻¹)
...bei Motor-Nenndrehzahl/m. Boost	165,0/181,0 kW (1 950 min ⁻¹)	165,5/178,9 kW (2 200 min ⁻¹)	k. A./203,1 kW (1 700 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	AgcoPower/LFTN-D5	FPT/NEF 67	AgcoPower/Core 75
KRAFTSTOFF- UND ADBLUE-VERBRAUCH (ohne/mit Boost)			
Spezifisch bei maximaler Leistung	233+21/239+22 g/kWh	220+25/220+24,9 g/kWh	217 + 21,1 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	242+21/242+21 g/kWh	235+26,5/234+27,3 g/kWh	220 + 21,8 g/kWh
Absolut bei max. Leistung	50,5/55,9 l/h	49,5/53,3 l/h	53,5 l/h
Mittelwert Powermix	260 + 24,0 g/kWh	249 + 31,0 g/kWh	242 + 24,2 g/kWh
Drehmoment maximal (o./m. Boost)	1 128 Nm/k.A. (1 300 min ⁻¹)	1 076/1 187 Nm (1 200/1 400 min ⁻¹)	k. A./1 364 Nm (1 300 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg (o./m. Boost)	40 %/k.A.	50/53 %	k.A./20 %
...dabei Drehzahlabfall (o./m. Boost)	33 %/k.A.	45/36 %	k.A./24 %
Diesel-/AdBlue-Tank	430/45 l	470/54 l	450 l (opt. 484 l)/48 l
GETRIEBE GANGZAHL GESAMT	stufenlos	stufenlos	stufenlos
Lastschaltung	keine	keine	keine
Gangschaltung	keine	keine	keine
Gruppenschaltung	2 Gruppen	keine	keine
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangschaltung von 4 bis 12 km/h	stufenlos	stufenlos	stufenlos
HUBWERK REGELUNGSART	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	7 326/8 850/9 269 daN	8 109/8 865/8 667 daN	8 505/9 108/9 738 daN
Hubweg	81,4 cm	76,8 cm	80,8 cm
HYDRAULIK BETRIEBSDRUCK	196 bar	203 bar	199 bar
Maximale Fördermenge	230,9 l/min	170,0 l/min	173,3 l/min
Maximale hydraulische Leistung	62,6 kW	49,1 kW	51,4 kW
Entnehmbare Ölmenge	85 l	51 l	80 l
ZUGLEISTUNG MAXIMAL	160,9 kW	170,6 kW	172,5 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	263 g/kWh	242 g/kWh	248 g/kWh
LAUTSTÄRKE KABINE ZU	72,1 dB(A)	68,4 dB(A)	69,5 dB(A)
BREMSEN MITTLERE VERZÖGERUNG	5,4 m/s²	5,7 m/s²	6,4 m/s²
...dabei Pedalkraft	36,5 daN	34,0 daN	24,2 daN
WENDEKREIS OHNE ALLRAD	12,90 m	13,85 m	12,25 m (mit Allrad)
TESTGEWICHT	10 130 kg	10 440 kg	9 310 kg
...davon auf der Vorderachse	4 185 kg (41 %)	4 370 kg (42 %)	3 590 kg (38 %)
...auf der Hinterachse	5 945 kg (59 %)	6 070 kg (58 %)	5 720 kg (62 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	16 000 kg	15 000 kg	14 t (60 km/h); 15 t (40/50 km/h)
Nutzlast	5 870 kg	4 560 kg	4 690 bzw. 5 690 kg
Leistungsgewicht	47 kg/kW	50 kg/kW	42 kg/kW
GRUNDAUSSTATTUNG OHNE MWST. Listenpreis laut Hersteller	226 610 € (Stand 2/2024)	293 515 € (Stand 1/2024)	323 205 € (Stand 12/2023)



 **HORSCH**

#FUTUREGROUND

FLACHE BODENBEARBEITUNG IN PERFEKTION: **CRUISER 7 - 9 XL**

Der **HORSCH Cruiser XL** ist ein Spezialist für flache Bodenbearbeitung und Stoppelbearbeitung. Unter harten Bedingungen in der Stoppelbearbeitung spielt er die Vorteile seines Zinkens und der unterschiedlichen Scharbestückung gut aus. **HORSCH.COM**

- Flache Stoppelbearbeitung bis maximal 15 cm
- Saatbettbereitung für Folgekulturen oder zur Aussaat von Zwischenfrüchten in Kombination mit einer MiniDrill
- Schwarzhalten der Flächen nach der Bodenbearbeitung
- Bekämpfen von Ausfallgetreide und Unkräutern
- Einebnen der Flächen vor der Aussaat

ZUSAMMEN FÜR EINE GESUNDE LANDWIRTSCHAFT.



► für mehr Infos Code scannen