

Schleppertest Kubota M5111:

Japanisches Original

Die Serie M5001 tritt mit den beiden Modellen M5091 und M5111 die Nachfolge der Modelle M8560 und M9960 an. Sie werden komplett von Kubota in Japan gebaut, sollen aber auch in Europa für Furore sorgen. Wir haben dem M5111 mit seinen 84 kW/114 PS mal auf den Zahn gefühlt.

Neben dem neuen Hauben-Design fällt auf den ersten Blick die deutlich vergrößerte Kabine des M5111 im Vergleich zum Vorgänger ins Auge. Stolze 18 cm ist das Fahrerhaus breiter geworden. Doch dazu kommen wir später.

Zuerst werfen wir einen Blick unter die modern gestylte Motorhaube, die sich – ganz „Mother-Regulation“-konform – nur noch per Werkzeug öffnen lässt. An dem Motor hat sich im Vergleich zum Vorgänger

nichts geändert. Der Vierzylinder wird von Kubota gebaut, hat 3,8 l Hubraum und leistet laut Prospekt 84 kW/114 PS bei stolzen 2600 Touren.

Neu ist die Abgasnachbehandlung aus EGR (Abgasrückführung), DOC (Diesel-Oxidations-Katalysator), DPF (Diesel-Partikel-Filter) und SCR-Katalysator, die für die Einhaltung der Abgasstufe IV (Tier 4 final) sorgt. Dazu gibt es heute neben dem (nur) 105 l großen Dieseltank noch einen 12-l-AdBlue-Tank.

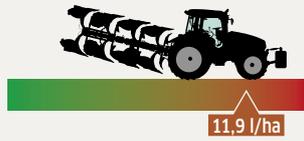
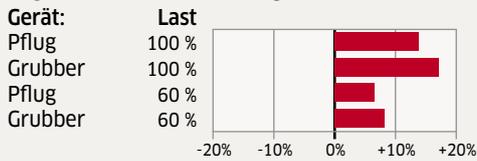




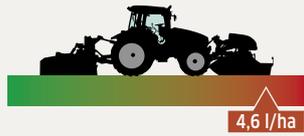
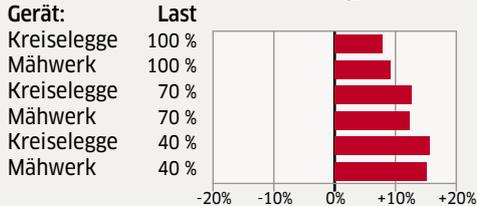
KUBOTA M5111

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

Zugarbeiten: Im Mittel 315 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 320 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 337 g/kWh



Powermix:

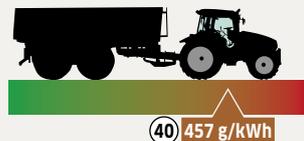
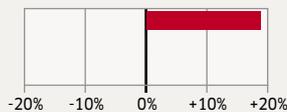
AdBlue: 1,4 %



DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

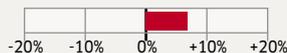
In der Ebene:

Bei 40 km/h
Bei 50 km/h
Bei 60 km/h



Am Berg:

Maximale Steigung



Transportmix:

AdBlue: 1,6 %

Der Kubota M5111 liegt mit seinem Verbrauch sowohl bei schweren Zugarbeiten als auch bei leichteren, gemischten Arbeiten mit Zapfwellen- und Hydraulikanteil über dem Durchschnitt. Im Mittel verbraucht der M5111 mit 321 g/kWh fast 12 % mehr als alle bisher gemessenen Traktoren. Beim Transport auf der Straße sind es mit 457 g/kWh genau 8,9 % mehr.

Auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG-Testzentrums kamen von der Motorleistung

bei Nenndrehzahl 71,2 kW hinten am Stummel an, maximal waren es 75,6 kW bei 2 300 Touren – das ist okay. Gleiches gilt – trotz der relativ geringen Überleistung von gerade einmal 6 PS – mit 36 % für den Drehmomentanstieg (bei 38 % Drehzahlabfall) sowie das Anfahrmoment von 124 %. Damit kann man arbeiten!

Die hohen Drehzahlen führten aber wie erwartet auch zu etwas überdurchschnittlichen Verbräuchen: 282 g/kWh bei Nenndrehzahl und noch 261 g/kWh bei maximaler Zapfwellenleistung liegen etwa 5 % über dem Mittel in dieser Leistungsklasse.

Und bei Zugarbeit?

Die DLG hat eine maximale Zugleistung von 65,1 kW gemessen – das ist gerade noch in Ordnung. Entsprechend liegt auch der spezifische Verbrauch hier bei 305 g/kWh. Diesen Trend bestätigen auch die praxisnäheren Powermix-Messungen: Mit immerhin 321 g/kWh (+ 6 g/kWh AdBlue) liegt der Wert fast 12 % über dem Mittel aller bisher getesteten Traktoren.

Fast genauso verhält es sich beim Transport: Der M5111 erreicht 40 km/h zwar „schon“ bei 2 144 Touren, dennoch liegt der mittlere Verbrauch auch hier knapp 9 % über dem der bisher auf der Rolle getesteten Traktoren.

Womit wir schon beim Getriebe des M5111 wären.

Hier setzt Kubota nach wie vor auf eine recht einfache Schaltbox mit sechs Gängen, drei Gruppen und zwei Lastschaltstufen. Das ergibt immerhin 36 Übersetzungen, von denen neun im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h liegen. Außerdem gibt es serienmäßig eine lastschaltbare Wendeschaltung – prima! Mit dem Schalten sind wir grundsätzlich gut klargekommen, allerdings konnten wir uns mit dem großen Hebel für die mechanische Parksperrung nicht anfreunden. Ignoriert man ihn, wird man allerdings immer mit einem penetranten Warnton erinnert.

Die Zapfwelle bietet maximal zwei Drehzahlen.

Hier muss man sich entscheiden, ob man die Übersetzungen 540/540E oder 540/1000 haben möchte. Die Normdrehzahl erreicht die Zapfwelle bei fast 2 400 Motorumdrehungen (1000er) bzw. bei schon gut 2 000 Touren (540er). Und was die neue EU-Regulierung angeht, muss Kubota hier noch Feinschliff leisten. Bei unserer Maschine gab es in der Kabine noch keine Möglichkeit, die Zapfwelle so zu



Der Vierzylinder von Kubota erfüllt die Abgasstufe IV und hat eine ordentliche Charakteristik. Er braucht aber etwas mehr Diesel als der Durchschnitt, vermutlich weil er mit bis zu 2 600 Touren dreht.

Fotos: Tovornik, Wilmer (1)



Die Kabine ist geräumig und solide. Aber mit fast 83 dB(A) unter Last viel zu laut.



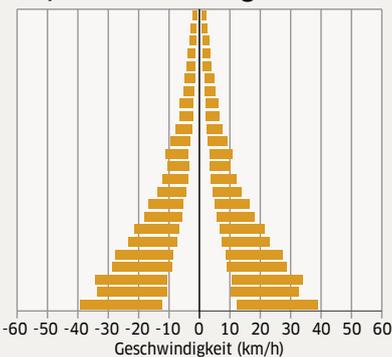
Das Armaturenbrett hat alles, was man braucht, samt Lenkradverstellung per Fußtaster.

KUBOTA M5111

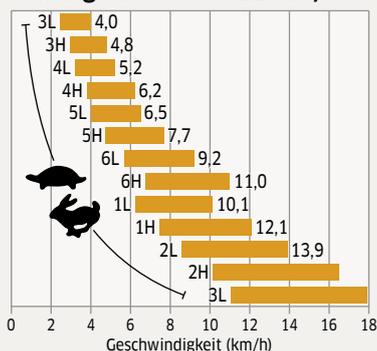
6 Gänge, 3 Gruppen, 2 LS-Stufen, lastschaltbare Wendeschaltung; Kriechgang ab 340 m/h, 9 Stufen von 4 bis 12 km/h und 40 km/h bei 2 144 min⁻¹.



36/36 Übersetzungen



9 Gänge von 4 bis 12 km/h



Ganghebel, Gruppenhebel und Parksperrhebel dominieren die rechte Konsole. Das Hubwerk wird mechanisch bedient, der gewaltige Frontladerhebel lässt sich besser bedienen als man zunächst denkt.

aktivieren, dass sie auch beim Verlassen des Schleppers eingeschaltet bleibt (nur extern möglich). Das will man aber genauso ändern, wie es zukünftig auch die vorgeschriebenen Weitwinkelspiegel gibt.

Bei der Hydraulikausstattung bietet der M5111 nur die Zahnradpumpe mit 64,5 l/min. Dank einer separaten Lenkpumpe hat die DLG damit allerdings auch sehr ordentliche 66,4 l/min hinten an den Anschlüssen gemessen (bzw. 13,7 kW hydraulische Leistung). Serienmäßig wird das Öl an zwei Steuerventile im Heck geliefert. Optional sind hier maximal drei mechanische dw-Steuergeräte möglich, wobei man sowohl die Schwimmstellung als auch eine Durchflussmengen-Regelung separat bestellen muss.

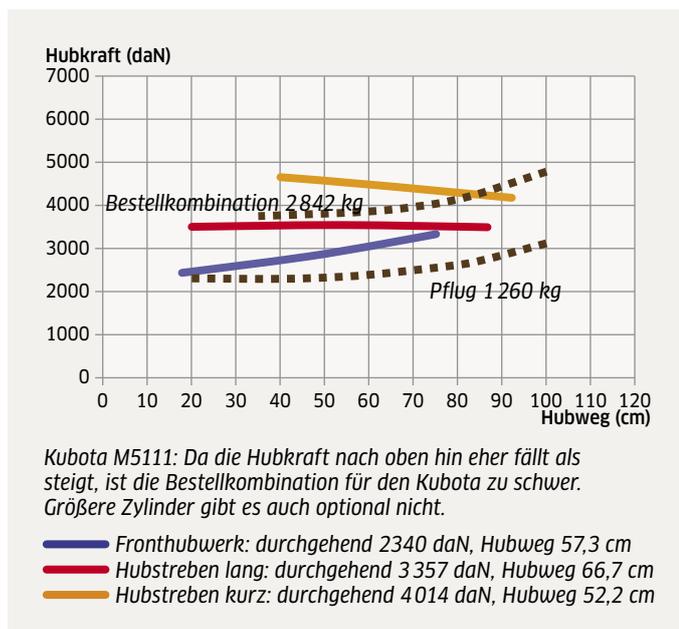
Wenn man einen Frontlader ordert (der übrigens auch von Kubota, aber in den USA gebaut wird), sind entsprechende Zwischenachssteuergeräte installiert. Diese sollten aber auch verfügbar sein, wenn der Traktor mit einem Fronthubwerk (vom Zulieferer Folger) ausgestattet wird. Denn bei der Test-

maschine blockierten die vier Schläuche schon zwei Steuergeräte im Heck – unpraktisch!

Bislang gibt es das Heckhubwerk des Testkandidaten nur mit einer mechanischen Oberlenkerregelung. Kubota testet aber gerade für Europa die Nachrüstung einer EHR mit Oberlenkerregelung – sicher eine wichtige Ergänzung! Mindestens genauso wichtig wäre auch eine Erhöhung der Hubkraft. Mit den beiden außenliegenden Zylindern hat die DLG eine durchgehende Hubkraft von gerade einmal 3,36 t gemessen. Und da die Kurve bei zunehmender Hubhöhe auch nicht ansteigt, würde eine schwerere Bestellkombination am Boden stehen bleiben (Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“)

Kommen wir zur Kabine des neuen M5111: Wie bereits erwähnt ist sie 18 cm breiter als beim Vorgängermodell und bietet einen entsprechend bequemen Einstieg. Gefallen hat uns auch die Rundumsicht, obwohl sechs Pfosten heute nicht mehr wirklich zeitgemäß sind. Mehr gestört hat

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Die Hubkraft ist unterdurchschnittlich, die Ölfördermenge okay. Zudem sind 25 l Öl entnehmbar. Das mechanische Hubwerk kann auch extern bedient werden.

uns aber die Geräuschbelastung: 82,9 dB(A) bei geschlossener Kabine sind eine Zumutung – hier kann man bei einer Neukonstruktion mehr erwarten. Zumal es keine eine aufstellbare Frontscheibe gibt. Ansonsten hatten wir wenig zu meckern: Die Verkleidungen sind unempfindlich und solide, Ablagen und Beifahrersitz passen auch gut in die Welt. Bleibt in Sachen Bedienung nur die Fragen, was ein „Konstant-Drehzahl“-Knopf anders macht als ein Drehzahlspeicher? Und warum man das Handgas auf 1000 Touren einstellen muss, um die Drehzahlspeicher nutzen zu können?

Keine offenen Fragen gibt es beim

Fahrwerk: Klar ist, dass es auch optional keine Vorderachsfederung gibt. Dafür wendet man aber auch ohne das von den großen Modellen bekannte „BiSpeed“ in einem Kreis von gerade mal 8,65 m (360/70 R 24 mit 1,64 m Spur) – das ist sehr gut! Während ein kleiner Wendekreis gut ist, verhält es sich bei der Nutzlast andersherum: Von den laut Typenschild vorhandenen 6650 kg zulässigem Gesamtgewicht bleiben bei 3950 kg Leergewicht (ohne Frontlader!) nur 2700 kg Nutzlast übrig. Kommen dann noch Frontlader(-Konsolen) und Heckballast dazu, sind die Grenzen des Erlaubten schnell erreicht.

Die Bremsen sind jedenfalls nicht der

limitierende Faktor: Mit gemessener Verzögerung von 4,9 m/s² bei nur 20 daN Pedalkraft ist hier alles im „grünen Bereich“. Allrad und Differenzialsperre werden bei

dem M5111 ebenfalls ganz komfortabel elektrohydraulisch geschaltet. Dabei hat die Sperre neben dem Pedal im Fußraum einen Taster an der Wendeschaltung für die Automatik – prima! Ab Werk gibt es zwar keine ISO-Bus-Verkabelung und GPS-Ausstattung für den M5111. Aber sowohl die ISO-Bus-Nachrüstung samt Tellus-Terminal als auch die automatische Lenkung per Lenkradmotor wird als Nachrüstungsatz von Kubota Deutschland angeboten.



Der Aufstieg ist geräumig und vor Verschmutzung geschützt. Diesel- und AdBlue-Tank fassen nur 105 bzw. 12 l – (zu) wenig!

Fehlen zum Schluss nur noch die

Preise: Den M5111 gibt es in Grundausstattung schon ab 66 040 Euro (alle Preise ohne Mehrwertsteuer). In der von uns getesteten Ausstattung kommen neben „Kleinigkeiten“ noch das Fronthubwerk (2 320 Euro), die Frontzapfwelle (2 757 Euro) sowie der Kabinscheinwerfersatz (323 Euro) dazu. Außerdem fehlt natürlich noch der Frontlader (6 064 Euro) zuzüglich der Hydraulikvorbereitung samt drittem und viertem Steuerkreis, Schnellkuppelsystem, Schwingungsdämpfung usw. für insgesamt rund 4 300 Euro. So kommt der von uns getestete Schlepper auf einen Listenpreis von insgesamt genau 86 559 Euro.

Wir fassen zusammen:

Der M 5111 als „japanisches Original“ überzeugt mit seinem frischen Design, der deutlich vergrößerten Kabine sowie der guten Verarbeitung und dem kleinen Wendekreis. Auch die Motorcharakteristik ist in Ordnung, wenngleich der Dieselverbrauch etwas über dem Durchschnitt liegt. Was das Getriebe angeht, muss man sich sowohl mit zwei Lastschaltstufen als auch maximal zwei Zapfwelldrehzahlen begnügen. Verbessern muss Kubota außerdem die Hubkraft sowie die Geräuschdämmung der Kabine. Dann passt der Listenpreis von gut 86 500 Euro für das voll ausgestattete „japanische Original“ auf jeden Fall in die Welt.

Hubert Wilmer

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

POSITIV

- Dachluke sorgt für gute Sicht
- Frontlader mit zwei Hubzylinderpositionen
- Parallelführung am Frontlader abschaltbar



Beifahrersitz und Ablagen sind prima.

NEGATIV

- ❑ Symbolik der Ölschlüsse/ Hebel nicht eindeutig
- ❑ Keine Klimaautomatik lieferbar (Klimaanlage aber serienmäßig!)
- ❑ Oberlenkerhalter vorne unpraktisch



Das Kabinenfilter sitzt fest verschraubt im Dachüberstand.



Die Vorderachse hat den bekannten Portalantrieb.



Das Motor-Luftfilter ist gut zugänglich.



Fronthubwerk und ein Frontanschluss blockieren im Heck alles.



Die Parksperre (ganz rechts) schlägt beim Absteigen Alarm.

PRAKTIKERURTEIL

Kubota M5111

Drei Jahre Garantie waren mit drin

Oliver Storzum aus 67283 Obrighheim setzt seinen M5111 seit dem Herbst als Nachfolger für einen Deutz-Fahr Agropius 85 ein. In den 250 Betriebsstunden bisher hat Storzum vor allem Pflegearbeiten mit einem 1,70 m breiten Auslegemulcher und einer Astsäge gemacht. „Die Ölpumpe mit 65 l/min



Oliver Storzum:

„3 000 Stunden oder drei Jahre Garantie sind schon ein Wort!“

reicht dabei für den Antrieb vollkommen aus“, so der Lohnunternehmer, „gerne hätten wir aber auch eine gefederte Vorderachse gehabt!“

Probleme gab es bislang nur mit den Vorderradkotflügeln, die an das Blockprofil der „Multiuse“-Reifen von Alliance angepasst werden mussten. „Und der ständige Piepton der Parksperre beim Absteigen nervt, selbst wenn man die Handbremse angezogen hat“, resümiert der Praktiker.

Nicht nur günstig, sondern auch schnell lieferbar

Marcus Wiechert aus 49545 Tecklenburg bewirtschaftet einen rund 40 Hektar großen Gemischtbetrieb mit Schweinezucht und -mast sowie Milchviehhaltung mit Nachzucht. Er hat den Kubota M5111 Mitte 2017 bekommen und bisher rund 450 Stunden damit gearbeitet.

Die Maschine mit Frontlader und Fronthubwerk wird auf dem Betrieb sowohl zur Grün-



Marcus Wiechert:

„Dank der geringen Bauhöhe passt der M5111 in jeden Stall!“

fütterernte als auch im Ackerbau eingesetzt. „Der M5111 hebt das 2,80 m breite Aufbereitermähdwerk genauso problemlos, wie auch die 2,50 m breite Bestellkombination aus Kreiselegge und Drillmaschine“, so der Praktiker.

„Gerne hätten wir aber noch eine dritte Zapfwellendrehzahl gehabt, und auch der Dieseltank ist ziemlich klein geraten.“ Entscheidend beim Kauf waren für Marcus Wiechert neben Details wie die Portal-Vorderachse vor allem die kurze Lieferzeit und der attraktive Preis für den M5111.



Breite: 212 cm; Länge: 463 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 263 cm

KUBOTA M5111

Technische Daten

Motor: 84 kW/114 PS (nach 97/68 EC)
Nennleistung bei 2 600 min⁻¹; kein Boost, wassergekühlter Vierzylinder Kubota mit 3,8 l Hubraum, Abgasstufe IV (Tier 4 final) mit DPF, DOC- und SCR-Kat. sowie AdBlue; 105 l Diesel, 12 l AdBlue

Getriebe: 36/36 Übersetzungen, 6 Gänge, 3 Gruppen, 2 Lastschaltstufen, lastschaltbare Wendeschaltung, 40 km/h bei 2 100 Touren

Bremsen: nasse Scheibenbremsen in der Hinterachse, Allradzuschaltung; Druckluftanlage optional

Elektronik: 12 V Batterie, Lichtmaschine mit 150 A

Hubwerk: Kat. II; MHR mit Oberlenker-Regelung, manuelle Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber/Frontzapfwelle optional von Folger

Hydraulik: Zahnradpumpe 64,5 l/min Serie, 206 bar, maximal vier mechanische Steuergeräte (davon eins mit Mengenteiler); 25 l Öl entnehmbar

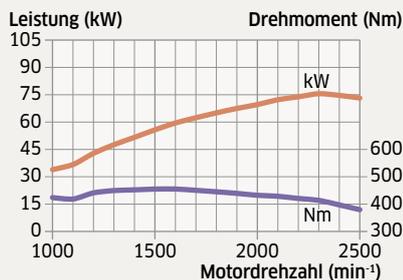
Zapfwelle: 540/540E oder 540/1 000, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 360/70 R 24 vorne, 480/70 R 34 hinten

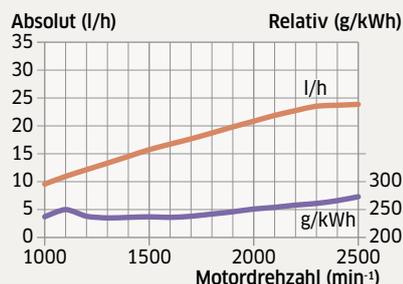
Pflege und Wartung: Motoröl 10,7 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 69,5 l (alle 1 000 h); Kühlsystem 10 l

Preis: Grund-Ausstattung 66 040 € (Preise ohne Mehrwertsteuer); Testausstattung mit Fronthubwerk (2 320 €) und Frontzapfwelle (2 757 €) sowie Frontlader (6 064 €) zusammen 86 559 €.

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

Zapfwellenleistung
Max. (2 300 min⁻¹) 75,6 kW
Bei Nenndrehzahl 71,2 kW

Diesel- + AdBlue-Verbrauch
Bei max. Leistung 261 + 6,2 g/kWh
Nenndrehzahl 282 + 5,9 g/kWh
Absolut Max./Nenn. 23,5/23,9 l/h

Drehmoment
Max. 355 Nm (1 600 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 36 %
Drehzahlabfall 38 %
Anfahrmoment 124 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 9

Hubkraft Heck (90 % max. Öl Druck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 3 366/3 406/3 357 daN
Hubweg u. Last 66,7 cm (20 bis 86,7 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öl Druck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 2 340/2 709/3 204 daN
Hubweg u. Last 57,3 cm (17,8 bis 75,1 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 198 bar
Maximale Menge 66,4 l/min
Leistung 13,7 kW (55,5 l/min, 148 bar)

Zugleistung
Max. 65,1 kW bei 2 300 min⁻¹ 305 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 61,4 kW 330 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschl./offen 82,9/84,5 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,9 m/s²
Pedalkraft 20 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 8,65 m

Testgewicht
Vorder-/Hinterachse 1 770/2 180 kg
Leergewicht 3 950 kg
Zul. Achslast v/h 2 990/4 985 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 6 650 kg
Nutzlast 2 700 kg
Leistungsgewicht 47 kg/kW

Abmessungen
Radstand 225 cm
Spurweite vorne/hinten 164/165 cm
Bodenfreiheit 42,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	2035	252	21,1
Sparzapfwelle 540E	100%	1519	237	15,4
Normzapfwelle 1000	100%	2389	265	23,7
Sparzapfwelle 1000E	100%	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80%	max.	306	20,8
Hohe Leistung	80%	90%	276	18,7
Transportarbeiten	40%	90%	346	11,8
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40%	60%	264	9,0
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60%	60%	247	12,6

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 1,8
Kraftstoffverbrauch 3,5
Zugleistung/Zapfwellenleistung 2,7
Gute Leistungscharakteristik und ordentliche Leistungswerte, etwas überdurchschnittlicher Dieserverbrauch und (zu) kleiner Dieseltank

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 3,0
Schaltbarkeit 3,0
Kupplung, Gas 3,0
Zapfwelle 3,5
(Nur) zweistufige Lastschaltung, aber neun Übersetzungen von 4 bis 12 km/h, lastschaltbare Wendeschaltung, 40 km/h bei 2 144 Touren, nur zwei Zapfwelldrehzahlen

Fahrwerk
Lenkung 1,2
Allrad- und Differenzialsperre 2,5
Hand- und Fußbremse 2,5
Federung Vorderachse/Kabine n.v.
Gewicht und Nutzlast 2,7
Gute Lenkbarkeit und sehr kleiner Wendekreis, weder Vorderachs- noch Kabinenfederung, ordentliche Bremsen, geringes Eigengewicht, durchschnittliche Nutzlast

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 4,0
Bedienung 3,5
Leistung Hydraulik 3,7
Steuergeräte 3,5
Anschlüsse 3,0

Hubkraft und Hydraulikleistung (zu) gering, nur MHR, (zukünftig auch EHR); auch optional kein Loadensing, mechanische Steuerventile, nur teils mit Mengenregelung oder/und Schwimmstellung

Kabine
Platzangebot und Komfort 2,7
Sicht 2,0
Heizung und Lüftung 3,0
Lautstärke 4,5
Elektrik 2,0
Verarbeitung 2,0
Wartung 2,0
Platz und Verarbeitung gut, Ablagen und Beifahrersitz ebenfalls okay; abgewertet wegen der Lautstärke (unter Last mit fast 83 dB(A) viel zu hoch)

Eignungsprofil				
Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				

Preis
61 000 bis 62 800 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2018

Bewertung:
 sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

Drei Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 110-PS-Klasse miteinander verglichen, die in der Vergangenheit bereits im profi-Schleppertest veröffentlicht worden sind. Die kompletten Ergebnisse finden Sie in den entsprechenden Ausgaben.



Schleppertyp Ausführlicher Test in	Kubota M5111 profi 2/2019	Fendt 312 Vario profi 11/2016	Steyr Multi 4120 profi 8/2017
Motor Nennleistung	84 kW/114 PS (97/68 EC)	85 kW/116 PS (ECE-R 24)	86 kW/117 PS (ECE-R 120)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	4/3,8 l/IV (Tier 4 final)	4/4,4 l/IV (Tier 4 final)	4/3,4 l/IV (Tier 4 final)
Zapfwellenleistung max./mit Boost	75,6 kW (2 300 min ⁻¹)/kein Boost	88,8 kW (1 700 min ⁻¹)/kein Boost	80,6 kW (1 900 min ⁻¹)/kein Boost
...bei Motor-Nenn Drehzahl	71,2 kW (2 600 min ⁻¹)	79,9 kW (2 100 min ⁻¹)	78,2 kW (2 200 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	Kubota/3800-TIEF4	AgcoPower/44AWI	FiatPowerTrain/F5C
Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	261 + 6,2 g/kWh	226 + 21,8 g/kWh	236 + 9,1 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	282 + 5,9 g/kWh	251 + 15,4 g/kWh	253 + 10,0 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	23,5 l/h	24,0 l/h	22,7 l/h
Mittelwert Powermix	321 + 6,0 g/kWh	272 + 17,1 g/kWh	273 + 10,9 g/kWh
Drehmoment maximal (o./m. Boost)	355 Nm (1 600 min ⁻¹)/kein Boost	530 Nm (1 500 min ⁻¹)/kein Boost	461 Nm (1 500 min ⁻¹)/kein Boost
Drehmomentanstieg (o./m. Boost)	36 %	46 %	52 %
...dabei Drehzahlabfall (o./m. Boost)	38 %	29 %	35 %
Diesel-/AdBlue-Tank	105/12 l	210/23 l	150/14 l
Getriebe Gangzahl gesamt	36/36	stufenlos	32/32
Lastschaltung	2-fach	keine	4-fach
Gangschaltung	6-fach	keine	4-fach
Gruppenschaltung	3 Gruppen	2 Gruppen	2 Gruppen
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	9	stufenlos	13
Hubwerk Regelungsart	MHR-Oberlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	3 366/3 406/3 357 daN	4 750/6 003/4 636 daN	4 176/4 662/4 851 daN
Hubweg	66,7 cm	72,4 cm	61,7 cm
Hydraulik Betriebsdruck	198 bar	193 bar	200 bar
Maximale Fördermenge	66,4 l/min	107,4 l/min	113,2 l/min
Maximale hydraulische Leistung	13,7 kW	30,2 kW	31,0 kW
Entnehmbare Ölmenge	25 l	43 l	36 l
Zugleistung Maximal	65,1 kW	76,9 kW	66,2 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	305 g/kWh	262 g/kWh	274 g/kWh
Lautstärke Kabine zu	82,9 dB(A)	72,8 dB(A)	74,4 dB(A)
Bremsen Mittlere Verzögerung	4,9 m/s ²	5,2 m/s ²	5,0 m/s ²
...dabei Pedalkraft	20,0 daN	38,9 daN	46,5 daN
Wendekreis Ohne Allrad	8,65 m	10,20 m	10,70 m
Testgewicht	3 950 kg	5 440 kg	5 210 kg
...davon auf der Vorderachse	1 770 kg (45 %)	2 400 kg (44 %)	2 260 kg (43 %)
...auf der Hinterachse	2 180 kg (55 %)	3 040 kg (56 %)	2 950 kg (57 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	6 650 kg	8 500 kg	8 000 kg
Nutzlast	2 700 kg	3 060 kg	2 790 kg
Leistungsgewicht	47 kg/kW	64 kg/kW	61 kg/kW
Grundausstattung ohne MwSt. Listenpreis laut Hersteller	66 040 € (Stand 1/2019)	117 170 € (Stand 11/2016)	81 650 € (Stand 7/2017)