

Steyr Multi 4120:

Feinkost aus Österreich

Vor einem Jahr hat Steyr das Update für seinen erfolgreichen „Multi“ vorgestellt (profi 7/2016). Jetzt hat der Österreicher im Schleppertest sowohl auf dem Prüfstand als auch in der Praxis sein Können unter Beweis gestellt. Fazit: Feinkost aus Österreich!



Hubert Wilmer

Die Bezeichnung „Multi“ beschreibt die Fähigkeiten unseres Testkandidaten sehr gut. Wobei die Typenbezeichnung „Luxum“ von seinem Case IH-Pendant in rot der Sache vielleicht noch gerechter wird: Beide Schlepper bieten in der Leistungsklasse von 98 bis 117 PS nicht nur sehr gute Leistungs- und Verbrauchswerte, sondern auch viele interessante Ausstattungen, die einen Hauch von „Luxus“ bieten. Aber zurück zum Multi...

Der 3,4-l-Vierzylinder F5C von FPT erfüllt dank DOC und SCR die Abgasstufe IV ohne Partikelfilter. Dazu ist zwar noch eine Abgasrückführung nötig, die leitet aber nur noch maximal 10 statt der sonst üblichen 25 % vom Auspuff in die Brennräume zurück. Ebenfalls neu sind die Vierventiltechnik sowie das elektro-pneumatisch gesteuerte Wastegate am Turbolader und 1800 statt 1600 bar CommonRail-Druck. Summa summarum kamen bei der DLG von den 86 kW/117 PS Nennleistung des Motors hinten am Stummel stolze 78,2 kW an – sehr gut. Allerdings hat das Aggregat mit

maximal 80,6 kW Zapfwellenleistung (bei 1900 min⁻¹) keine nennenswerte Überleistung. Aber fast 23 % Konstantleistungsbereich und 52 % Drehmomentanstieg können sich sehen lassen.

Trotz des gemessenen Anfahrmomentes von immerhin 127 % fehlte uns im praktischen Einsatz aber im unteren Drehzahlbereich ein wenig die Durchzugskraft. Gerade bei Frontladerarbeiten würgt man den Multi gerne mal ab. Hat der Motor aber einmal Drehzahl (die man aufgrund der hervorragenden Laufruhe kaum wahrnimmt!), ist er nicht mehr aufzuhalten!

Was die Zugleistung angeht, hat die DLG bei Nenndrehzahl 62,9 kW gemessen, maximal waren es 66,2 kW – das ist auch okay. Allerdings liegt der spezifische Verbrauch hier mit 300 bzw. 274 g/kWh ein wenig über dem Mittel in dieser Leistungsklasse. Dagegen sind nur 253 g/kWh bei Nenndrehzahl und sogar nur 236 g/kWh bei Maximalleistung an der Zapfwelle in diesem Leistungssegment sensationell niedrige Werte! Zumal auch nur ein AdBlue-Verbrauch von rund 10 bzw. 9,1 g/kWh dazukommt.



Der FPT-Vierzylinder F5C mit 3,4 l Hubraum erfüllt die Abgasstufe IV ohne Partikelfilter. Leistung, Verbrauch und vor allem die Laufruhe sind super!



Steyr Multi 4120

Der Verbrauch bei Feldarbeiten



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50
Zugarbeiten:								Diesel-Mittelwert	
								276 g/kWh und 11,50 l/ha	
								AdBlue 9,6 g/kWh und 0,30 l/ha	
1 Schwer (100 % Last)	Pflug								
	Grubber								
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug								
	Grubber								
Zapfwellenarbeiten:								Diesel-Mittelwert	
								265 g/kWh und 4,16 l/ha	
								AdBlue 12,0 g/kWh und 0,14 l/ha	
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge								
	Mähwerk								
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge								
	Mähwerk								
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge								
	Mähwerk								
Gemischte Arbeiten:								Diesel-Mittelwert	
								289 g/kWh und 4,24 l/ha	
								AdBlue 10,1 g/kWh und 0,11 l/ha	
6 Miststreuer									
7 Presse									
Powermix 273 g/kWh								10,9 g/kWh	

Unten links steht der Powermix-Wert in g/kWh als Mittel aller 7 gemessenen Zyklen. Die Mittelwerte der Bereiche „Zugarbeiten“, „Zapfwellenarbeiten“ und „Gemischte Arbeiten“ sind mit dem Kraftstoffverbrauch in Gramm pro Kilowatt und Stunde und in Litern pro Hektar in der Tabelle in roter Schrift angegeben. Den Verbrauch von AdBlue (der ja kein Treibstoff, sondern ein Betriebsstoff ist) zeigt die rechte Grafik. Die Balken sind schmaler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel; in blauer Schrift sind die Mittelwerte aufgeführt. Die gelbe Grundlinie der linken Grafik markiert den Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Die Länge der Balken zeigt, wie viel der Schlepper in dem jeweiligen Zyklus prozentual besser (grün)

Entsprechend konnte der Multi auch bei den noch praxis-näheren Powermix-Messungen überzeugen: 273 g/kWh (+10,9 g/kWh AdBlue) sind 5,4 % weniger als das Mittel aller bisherigen Testkandidaten (und das, obwohl hier viele in der Regel effizientere Großtraktoren dabei sind!) Umso mehr gilt das bei den Transportmessungen: 591 g/kWh entsprechen genau dem Mittel aller bisher gemessenen Testkandidaten – das ist sehr gut für einen 120-PS-Schlepper! Da geht auch der Tank mit (nur) 150 l Diesel und 14 l AdBlue noch in Ordnung.

Womit wir beim Getriebe des Steyr Multi wären: Die Schaltbox von ZF bietet vier Gänge und vier LS-Stufen, die zusammen mit einer Gruppenschaltung 32/32 Übersetzungen liefern – prima! Geschaltet wird ganz bequem per Tastendruck in dem Multicontroller auf der rechten Armlehne. Allerdings funktioniert die Schaltautomatik so gut, dass das tatsächlich nur selten nötig war. Vor allem die Verstellung der Schaltzeitpunkte mit dem geteilten Handgasschieber (den viele Praktiker von den Stufenlosen kennen) hat uns sehr gut gefallen. Hier ist die Einstellung ruck-zuck angepasst.

360° Hier geht's zum Panoramabild der Kabine



Das Display zeigt eine Menge, sollte aber z. B. automatisch auf die Zapfwellendrehzahl umspringen, wenn die startet. Die Wendeschaltung kann man wahlweise links oder rechts bedienen.

Die Kabine bietet Platz, Ablagen und ist mit gut 74 dB(A) nicht zu laut.

Alles im Griff: An die 13 Taster im Multicontroller muss man sich gewöhnen. Der Kreuzhebel für Frontlader/Hydraulik ist auch schön, hier fehlen nur Taster für die Wendeschaltung.

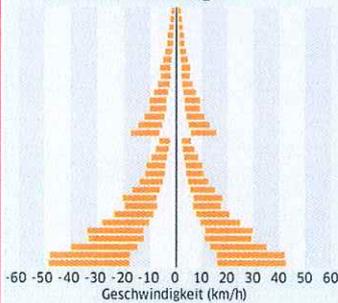


Ganggeschwindigkeiten

2 Gruppen, 4 Gänge, 4 LS-Stufen und die lastschaltbare Wendeschaltung ergeben 32/32 Übersetzungen. 40 km/h werden schon bei 1700 min⁻¹ erreicht.



32/32 Übersetzungen



13 Gänge von 4 bis 12 km/h

2H 4,6
5,6

40 km/h Endgeschwindigkeit (50 km/h sind leider nicht lieferbar) erreicht der Multi bereits bei 1700 Touren – sehr gut. Ebenso zu dem Allrounder passt die Ausstattung mit vier Zapfwellendrehzahlen 540/540E/1000/1000E (wahlweise plus Wegzapfwelle, die stationär sogar in beide Drehrichtungen nutzbar ist!). Gewundert haben wir uns allerdings darüber, dass die 540er Drehzahl schon bei 1800 Motorumdrehungen erreicht wird, während es bei der 540E nur gut 200 Touren weniger sind.

Gut gefällt uns nach wie vor der getrennte Öl-Haushalt von Getriebe und Hydraulik mit einer maximal entnehmbaren Ölmenge von 36 l. Ebenfalls dicke Pluspunkte bekommt die serienmäßige Axialkolbenpumpe, die hinten an den Anschlüssen 113 l/min abgeliefert hat (31 kW). Das ist sehr gut, zumal fast die gesamte Ölmenge durch ein Ventil gepumpt werden kann.

Stichwort Ventile: Serienmäßig hat der Multi neben den zwei mechanischen Steuergeräten zwei elektrische Ventile (natürlich mit komfortabler Zeit- und Mengensteuerung). Maximal möglich sind – wie beim Testkandidaten – zusätzlich „Power beyond“-Anschlüsse sowie

zwei weitere elektrische Zwischenachsventile (z. B. für den Frontlader).

Die Ventil-Bedienung über Taster auf dem „Multicontroller“ sowie den separaten (und sehr einfach zwischen vorne und hinten umstellbaren!) Kreuzhebel in der Armlehne sind prima. Vermisst haben wir an dem (per Sitzkontakt gesicherten!) Hebel eigentlich nur die Bedienung der Wendeschaltung. Und die Beschriftung mit Farbe draußen und Zahlen drinnen ist unglücklich. Außerdem sollten die Rasten zur Schwimmstellung bei den mechanischen Ventilen deutlicher sein.

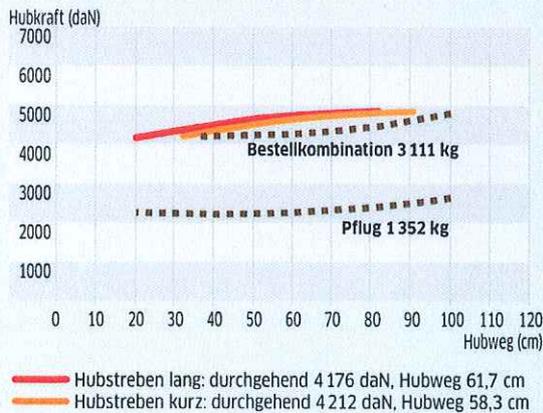
Hydrac ist der Erstausrüster bei Steyr für Frontlader. Wen der doch vergleichsweise kleine Einkippwinkel sowie die nach oben hin deutlich spürbare Abnahme der Hubkraft bei dem Hydrac SF3720 stört, der kann aber natürlich auch jeden anderen Frontlader bekommen.

Apropos Hubkraft: Nicht mal 4,2 t durchgehende Hubkraft hat die DLG am Heckhubwerk gemessen. Und da dieser Wert nach oben hin auf nicht mal 4,9 t steigt, stemmt der Multi die 3,1 t schwere Bestellkombi nur so gerade (Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“). Auch die nach wie vor fehlende „echte



Hubkraft und Hubkraftbedarf

Steyr Multi 4120: Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – mit fast den gleichen Werten. Da die Hubkräfte nach oben hin nur wenig ansteigen, wird es für den Multi bei einer über 3,1 t schweren Bestellkombination knapp.



Das Heck ist schön aufgeräumt, es gibt LED-Licht rundum, und die Ölfördermenge stimmt auch. Die Hubkraft dürfte aber – genau wie die Nutzlast – ruhig etwas größer sein.



profi Schleppertest

Mischregelung“ der EHR notierten wir im Testprotokoll. Andererseits wollen wir aber das optional lieferbare „elektronische Fronthubwerk eFH“ mit einstellbarer Druckentlastung natürlich auch positiv erwähnen.

Wie schon die Bedienung von zwei Hydraulikventilen sitzt auch die Schnellbedienung des Hubwerks auf dem „Multi-Controller“. Zusammen mit der Bedienung für die Last- und Wendeschaltung, den Wechsel des Drehzahlspeichers sowie je einen Taster zur Bedienung der Fahrkupplung und der Lastschaltautomatik sind das genau 13 Knöpfe auf engstem Raum. Gut, dass es hier alle möglichen Farben und vor allem Formen gibt, damit zumindest geübte Fahrer „blind“ zurecht kommen. Neulinge und Aushilfen müssen sich dagegen sicher erst mal „eingewöhnen“...

Womit wir schon in der Kabine des Multi wären: Für einen kompakten Schlepper waren wir mit der Sicht, dem Platzangebot sowie nur gut 74 dB(A) Lautstärke unter Last sehr zufrieden. Und neben der bereits erwähnten Bedienarmlehne können wir noch zahlreiche positive Dinge wie den 200°-Wischer, die in zwei Stufen öffnende Heckscheibe oder das optional lieferbare S-Tech 300-Terminal nennen.



Die Vorderachsfederung mit Querschwinge ist neu und sorgt für einen sehr guten Fahrkomfort. Und auch 10,70 m Wendekreis können sich sehen lassen.

Fotos:
Tovornik, Wilmer,
Praktiker

Auch das samt Armaturenbrett einfach per Pedal schwenkbare Lenkrad hat uns gefallen. Der Blinkerhebel hat allerdings noch immer keinen Rücksteller. Hat man ihn vergessen, macht er nach einiger Zeit durch einen schrillen Warnton auf sich aufmerksam. Noch deutlichere Kritik gibt es für die vergleichsweise kurzen Trittstufen und die störende Verkleidung links neben dem Kupplungspedal. Vor allem aber die (auch ganz

eingeschoben!) viel zu weit überstehenden Rückspiegel sind für einen Hofschlepper ein K.-o.-Kriterium. Zumal sie auch so schief angebracht sind, dass die elektrische Verstellung schnell an ihre Grenzen kommt. Kritik, die wir an dieser Stelle noch anbringen können, verdient der Bock der Anhängerkupplung: Selbst in der oberen Position ist das Zugmaul noch 15 cm tiefer als bei anderen Schleppern in dieser Liga.



profi Schleppertest

Für einen wirklich hervorragenden Fahrkomfort sorgt die jetzt lieferbare gefederte Vorderachse zusammen mit der bekannten Kabinenfederung. Und darunter hat auch der Wendekreis nicht gelitten: 10,70 m (Bereifung 480/65 R 24 bei 1,85 m Spur) sind ebenfalls prima.

Selbst das zulässige Gesamtgewicht hat Steyr auf 8 t erhöht. Allerdings bleiben aufgrund der 5210 kg Leergewicht (mit Frontladerböcken, ohne Schwinge) trotzdem „nur“ 2790 kg Nutzlast übrig. Dabei würden die Bremsen, für die die DLG nicht zuletzt aufgrund der gebremsten Vorderachse eine Verzögerung von sehr guten 5 m/s² gemessen hat, sicher noch mehr Gewicht vertragen.

Für Bergbauern gibt es eine separat schaltbare Sperre der Vorderachse – prima! Eine Lenkwinkelautomatik für Allrad und Differenzialsperre fehlt aber leider nach wie vor. Dafür ist das Thema Wartung schnell erledigt (auch wenn man zum Öffnen der Haube Werkzeug benötigt): Getriebe- und Hydrauliköl sind bequem an Schaugläsern zu kontrollieren und haben 1200 h Wechselintervall. Beim Motor sind es 600 h.

Praktiker-
Urteile

Steyr Multi 4120

Wendig und sparsam!

Stephan Schauer bewirtschaftet einen 60 ha großen Betrieb in der Nähe von Wien mit intensivem Feldgemüseanbau. Neben Zwiebeln, Möhren, Erbsen, Kürbissen und Sellerie gehört auch die Vermehrung von Mais sowie Hart- und Weichweizen dazu.



Stephan Schauer:
„Der Multi ist für uns der perfekte Allrounder!“

Seit knapp drei Monaten läuft auf dem Betrieb ein Steyr Multi 4120 als Nachfolger für einen Steyr 9105MT in ziemlich kompletter Ausstattung mit „S-Tech“-Terminal samt GPS-Lenkung per Lenkradmotor, Fronthubwerk und -zapfwelle, sechs Ventilen sowie Achs- und Kabinenfederung. Begeistert ist Schauer von dem Schaltkomfort und den Automatikfunktionen des Getriebes.

Auch der niedrige Verbrauch und der Fahrkomfort haben den Praktiker überrascht. „Selbst die Wendigkeit ist trotz unserer hohen Pflegebereifung und nur 1,50 m Spur wirklich gut“, so der Praktiker, der den Multi in seinen Kulturen mit Schergerät, Striegel und Spritze einsetzt. Kritik gibt es für die nur 1,9 t Hubkraft des Fronthubwerkes und den (zu) kurzen Oberlenker.



Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

+ Positiv

- + Guter Oberlenkerhalter und Fernbedienung fürs Zugmaul
- + Aufstellbare Frontscheibe und Innenspiegel
- + Übersichtliche Schaltung der Arbeitsleuchten



Komfortabel: Ventil, Hubwerk und Zapfwelle können extern bedient werden.



Bequem: Der Beifahrersitz ist gepolstert und klappt automatisch weg.



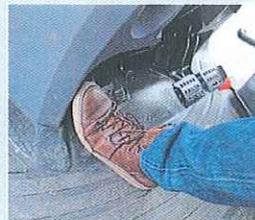
Universell: Der „Steyr Spitz“ hat Tradition und ist das i-Tüpfelchen für jeden Praktiker!

- Negativ

- Nur 4 Gebläsestufen und Düsen im Armaturenbrett
- Handbremshebel schlecht erreichbar (optional Parkbremse)
- Senkrechter Aufstieg rechts
- Nur eine Oberlenkerposition und unpraktische Verdrehsicherung



Zu breit: Die Spiegel stehen zu weit über und schief.



Zu eng: Die Verkleidung stört beim Treten des Kupplungspedals gewaltig.



Zu dreckig: Das Kabinenfilter sitzt auf dem Kotflügel genau im Staubbereich.



Fazit

Der Steyr Multi 4120 ist echte Feinkost aus Österreich. Der Motor kann mit guten Leistungswerten bei niedrigem Verbrauch sowie erstklassiger Laufruhe überzeugen. Nur im untersten Drehzahlbereich würden wir uns zum Anfahren etwas mehr „Bumms“ wünschen. Das Getriebe mit vier Gängen und vier LS-Stufen wird komplett per Knopfdruck geschaltet und bietet praxisgerechte Automatikfunktionen. Vier Zapfwelldrehzahlen und die auf Wunsch lieferbare Wegzapfwelle runden die Sache ab. Die Hydraulikleistung ist prima – vor allem bei Ausstattung mit Frontlader wichtig. Luft nach oben gibt es noch in Sachen Heckhubkraft und Nutzlast – wenngleich eine über 3 t schwere Bestellkombinationen sicher nicht die Regel für den Allrounder ist. Begeistert waren wir vom Fahrkomfort des Multi mit der gefederten Vorderachse. Da wünscht man sich direkt auch noch 50 km/h Endgeschwindigkeit.



Feinkost gibt es zudem nicht zum „Fast Food“-Preis: Der Multi 4120 kostet in der Grundausstattung schon 81 650 Euro (alle Preise plus MwSt.). Und in der Testausstattung mit Frontlader (9 135 Euro), gefederter und gebremster Vorderachse (4 730 Euro) sowie Kabinen-

federung samt Klimaanlage, Beifahrersitz etc. (3 160 Euro) sind es sage und schreibe 111 700 Euro.

E-Mail an den Redakteur





Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 231 cm; Länge: 421 cm; Höhe: 273 cm

Steyr Multi 4120

Technische Daten

Motor: 86 kW/117 PS (nach ECE-R 120) bei 2200 min⁻¹; wassergekühlter Vierzylinder FPT F5C, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit SCR-Kat. und AdBlue, elektro-pneum. geregelter Wastegate-Turbo, Ladeluftkühlung; 3,4 l Hubraum; 150 l Kraftstoff- und 14 l AdBlue-Tank

Getriebe: ZF-Getriebe mit 2 Gruppen, 4 Gängen und 4 LS-Stufen; Automatikfunktionen für Acker und Straße, lastschaltbare Wendeschaltung, 1,8 bis 40 km/h (bei 1730 min⁻¹), kein Kriechgetriebe lieferbar

Bremsen: Nasse Scheibenbremsen hinten (vorne a.W.) plus Allradzuschaltung; mechanische Handbremse; Druckluftanlage a.W.

Elektronik: 12 V, Batterie 132 Ah, Lichtmaschine 120 A (a.W. 200 A); Anlasser 4,2 kW/5,7 PS

Hubwerk: Kat. II; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schlupfregelung a.W., Frontkraftheber und Frontzapfwelle ebenfalls

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 100 l/min, 200 bar, bis zu 6 Steuergeräte (4 hinten/2 vorne), max. 4 mit Zeit- und Mengensteuerung; 36 l Öl entnehmbar

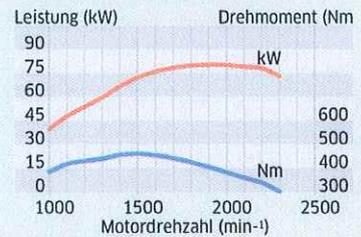
Zapfwelle: 540/540E/1000/1000E, Wegzapfwelle wahlweise, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 480/65 R 24 vorne, 540/65 R 38 hinten

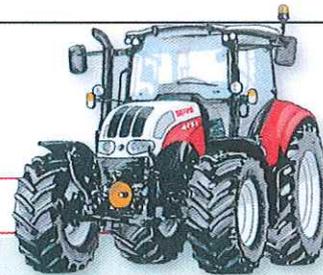
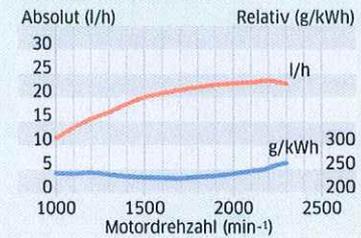
Pflege und Wartung: Motoröl 6,4 l (Wechsel alle 600 h); Getriebeöl 45 l (alle 1200 h), Hydrauliköl 44 l (alle 1200 h); Kühlsystem 17 l

Preis: Grundausstattung 81650 € (Preise o. MwSt.); Testausstattung mit Frontlader 111700 €; Fronthubwerk ab 2908 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 231 cm; Länge: 421 cm; Höhe: 273 cm

Steyr Multi 4120

Messwerte Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1900 min⁻¹) 80,6 kW
Bei Nenndrehzahl 78,2 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 236 + 9,1 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 253 + 10 g/kWh
Absolut Max./Nenn 22,7/23,6 l/h

Drehmoment
Maximal 461 Nm (1500 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 52 %
Drehzahlabfall 35 %
Anfahrmoment 127 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 13

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korrr.)
Unten 4176 daN
Mitte 4662 daN
Oben 4851 daN
Hubweg unter Last 61,7 cm (20 bis 81,7 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 200 bar
Max. Menge 113,2 l/min
Max. Leistung 31,0 kW (99,8 l/min, 186 bar)

Zugleistung
Maximal 66,2 kW bei 1900 min⁻¹ 274 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 62,9 kW 300 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 74,4/88,8 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 5,0 m/s²
Pedalkraft 46,5 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 10,70 m

Testgewicht
Vorder-/Hinterachse 2260/2950 kg
Leergewicht 5210 kg
Zul. Achslast vorne/hinten 3500/5000 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 8000 kg
Nutzlast 2790 kg

Leistungsgewicht 61 kg/kW
Radstand 242 cm
Spurweite vorne/hinten 185/174 cm
Bodenfreiheit 40,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1805	234	22,3
Sparzapfwelle 540E	100%	1542	233	20,4
Normzapfwelle 1000	100%	1880	236	22,5
Sparzapfwelle 1000E	100%	1606	232	21,0
Motor im Abregelbereich	80%	max.	274	19,1
Hohe Leistung	80%	90%	251	17,5
Transportarbeiten	40%	90%	302	10,5
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	253	8,8
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	235	12,3

Drei Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 120-PS-Klasse miteinander verglichen, die in der Vergangenheit von profi getestet worden sind.



Schleppertyp Ausführlicher Test in	Steyr Multi 4120 profi 8/2017	Fendt 312 Vario profi 11/2016	Massey Ferguson 5613 profi 5/2015
Motor Nennleistung	86 kW/117 PS (ECE-R 120)	85 kW/116 PS (ECE-R 24)	92 kW/125 PS (ISO 14396)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	4/3,4 l/IV (Tier 4 final)	4/4,4 l/IV (Tier 4 final)	4/4,4 l/IIIB (Tier 4 i)
Zapfwellenleistung max./mit Boost	80,6 kW (1 900 min ⁻¹)/kein Boost	88,8 kW (1 700 min ⁻¹)/kein Boost	84,5 kW (1 900 min ⁻¹)
...bei Motor-Nenn Drehzahl	78,2 kW (2 200 min ⁻¹)	79,9 kW (2 100 min ⁻¹)	80,9 kW (2 200 min ⁻¹)
Hersteller/Typ	FiatPowerTrain/F5C	AgcoPower/44AWI	AgcoPower/44AWI
Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch			
Spezifisch bei maximaler Leistung	236 + 9,1 g/kWh	226 + 21,8 g/kWh	246 + 20,0 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	253 + 10,0 g/kWh	251 + 15,4 g/kWh	266 + 14,4 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	22,7 l/h	24,0 l/h	24,7 l/h
Mittelwert Powermix	273 + 10,9 g/kWh	272 + 17,1 g/kWh	304 + 16,0 g/kWh
Drehmoment maximal	461 Nm (1 500 min ⁻¹)	530 Nm (1 500 min ⁻¹)	529 Nm (1 200 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg	52 %	46 %	25 %
...dabei Drehzahlabfall	35 %	29 %	37 %
Diesel-/AdBlue-Tank	150 + 14 l	210 + 23 l	185 + 25 l
Getriebe Gangzahl gesamt	32/32	stufenlos	16/16
Lastschaltung	4-fach	keine	4-fach

