

Leistung: Grandios! Preis: Uferlos?

Der neue 600er von Fendt hat es in sich. Nicht nur die Leistungswerte aus vier Zylindern, auch Komfort und Bedienvarianz erreichen ein neues Level. Auch der Preis in Vollausstattung...



In einem ersten Fahrbericht haben wir die besonderen Daten der neuen 600er Serie von Fendt bereits vorgestellt.

Potenzial für einen Publikumsliebhaber hat das Modell zumindest schon mal vom Radstand her: Mit 2,72 m ist der 600er exakt gleich lang, wie der beliebte 818 bzw. 820 Vario TMS.

Anders als beim bekannten Sechsender, setzt Fendt beim neuen 600er mit seinen vier Modellen auf den Core 50 Motor mit 5 l Hubraum und vier Zylindern. Im Spitzenmodell hat der Schlepper damit eine Nennleistung von 154 kW/209 PS. Hinzu kommt – erkennbar an den roten Ziffern auf der Haube – das „Dynamic Performance“-System. Die Mehrleistung

von 11 kW/15 PS wird bereits im Stand und unabhängig der Zapfwelle abgerufen, sobald ein Nebenverbraucher (Kühlerlüfter, Klimakompressor etc.) aktiv ist.

Niedrigdrehzahl

Mit 2000 bar Einspritzdruck und vier Ventilen hat auch der 600er ein Niedrigdrehzahlkonzept. Hydrostößel sorgen für einen ruhigen Lauf, geringen Verschleiß und bedürfen weniger Bauraum für eine niedrigere Haube mit mehr Sicht. Mit einem angebauten fünffurchigen Juwel 8 Pflug mit integriertem Packer von Lemken, zog unser Testkandidat bei 25 cm Arbeitstiefe und 8 km/h mit nur 1350 Touren seine Bahnen über den Acker – beeindruckend!

Bei Nenndrehzahl misst die Zapfwellenbremse bereits 146,9 kW/201 PS. Maximal sind es 149,9 kW/205 PS. Und richtig festkrallen kann sich der Core 50 ebenfalls. Mit einem maximalen Drehmoment von 885 Nm bei 1200 Touren übertrifft der 620 damit sogar seinen legendären Vorfahren 820 Vario TMS (871 Nm) an der Zapfwellenbremse! Das geringe Anfahrmoment von 98 % ist zu vernachlässigen. Einzig wenn der Antriebsstrang spontan belastet wird (Absenken eines Grubbers) muss die Motor-Getriebesoftware noch schneller agieren. Ansonsten regelt die gute Abstimmung von Motor und Getriebe das. Zumal auch der 600er mit dem TA 150 keine Fahrbereiche schalten muss.



GUT ZU WISSEN

Der 620 Vario von Fendt leistet über 200 PS aus vier Zylindern.

311 g/kWh beim Transport (50 km/h) sind super, der AdBlue Verbrauch ist überdurchschnittlich.

Preis: 395 000 € in Testausstattung.

Kompakt, aber dennoch kräftig: Der neue 620 Vario von Fendt kann als Allrounder richtig punkten. Fotos: Velderman

Was den Dieserverbrauch angeht, hat der 620 viel vom großen Bruder 728 geerbt (profi 2/24): 229 g/kWh (+ 23,8 g/kWh AdBlue) bei Nenndrehzahl, sowie 221 g/kWh (+ 25 g/kWh) bedeuten Effizienz. Das zeigen die Powermixmessungen: Sind es bei schweren Zugarbeiten Einsparungen im einstelligen Prozentbereich, ist der Fendt bei gemischten Arbeiten und im Teillastbereich im Schnitt über 10 - 15 % sparsamer als alle bisherigen Testkandidaten. Bestnoten also für einen Powermixwert von 245 g/kWh. Beim Abgasreinigungssystem verzichtet Fendt auf die Abgasrückführung. Gut für den Motor, aber es müssen 9 % AdBlue eingespritzt werden. Das sind 29 g/kWh bzw. bis zu 3 l/h...

Optionaler Umkehrlüfter

Anders als beim 700er setzt Fendt für den kompakten Aufbau auf einen saugenden, mechanisch angetriebenen Lüfter, optional als Umkehrlüfter von Hägele. Dessen Bedienung ist im Terminal eingebunden und bläst im einstellbaren Intervall automatisch das Kühlerpaket aus. Vom unübertroffenen Fahrkomfort auf der Straße berichten wir gleich noch im Detail. Zum Transportprofi wird der 620 aber zusätzlich mit seinem niedrigsten Verbrauch: 309 g/kWh bei 40 oder auch nur 311 g/kWh bei 50 km/h sind Bestwerte! Dabei schwebt der Fahrer mit 1350 Touren 50 km/h schnell über die Straße. Fehlt eigentlich nur noch, dass man zwischen

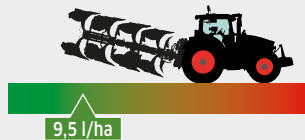
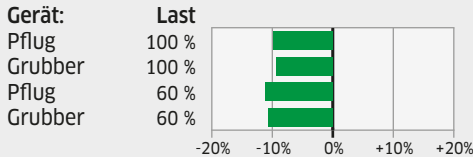
Joystick- und Pedal-Modus frei hin und her wechseln kann. Zumindest die Ansteuerung einer Tempomatgeschwindigkeit kann jetzt schon per weißer Taste erledigt werden. Und die Pedalspreizung kann ebenfalls per Knopfdruck halbiert werden – ideal für den Straßen-Feld-Wechsel.

Absolutes Highlight und vielleicht ja auch bald in kleineren Varios zu finden: der automatisch geregelte Allradantrieb. Genial, insbesondere bei Frontladerarbeiten. Kein Gummi mehr auf dem Hopfflaster auch bei voller Schaufel. Zudem zieht der hydraulische Antrieb den Schlepper in die Kurve und sorgt für nur 11,25 m Wendekreis. Dennoch kann der Fahrer den Allradantrieb im Untermenü zuschalten und

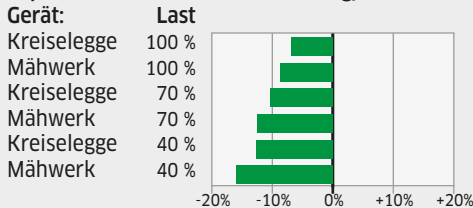
FENDT 620 VARIO DP

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

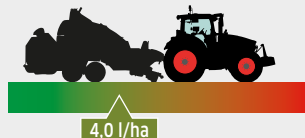
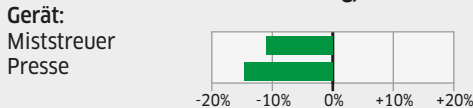
Zugarbeiten: Im Mittel 252 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 240 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 249 g/kWh



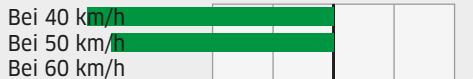
Powermix:

AdBlue: 9,1 %

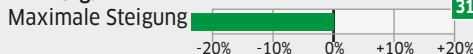
245 g/kWh

DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



311 g/kWh (50)

Transportmix: AdBlue: 8,7 %

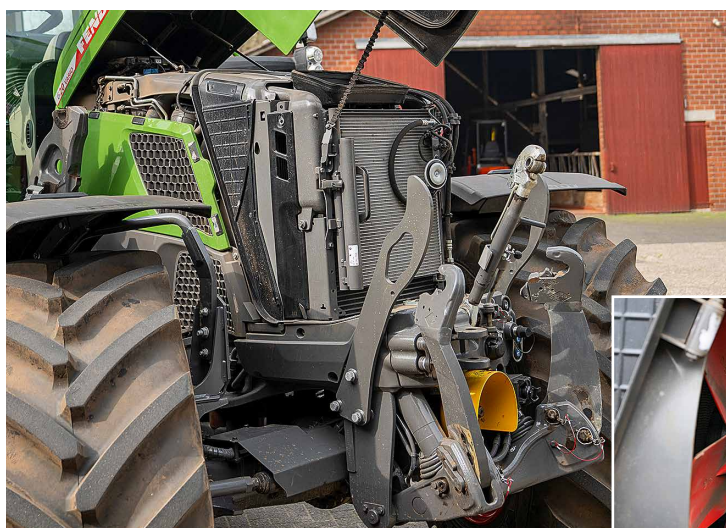
Bei den Powermix-Verbrauchsmessungen ist der Fendt 620 Vario in allen Zyklen (teilweise deutlich!) sparsamer als das Mittel der bisher getesteten Traktoren. Insbesondere beim Transport auf der Straße glänzt der 620 Vario mit Bestwerten, wengleich der AdBlue-Verbrauch im Vergleich durchaus hoch ist.

die Längsdifferenzialsperre manuell schließen. Ähnlich wie beim Bremsen besteht dann eine mechanische Verbindung zwischen Hinter- und Vorderachse. Wir haben den Schalter nie benötigt, aber Winterdienstkunden wünschten sich diese Option, so Fendt.

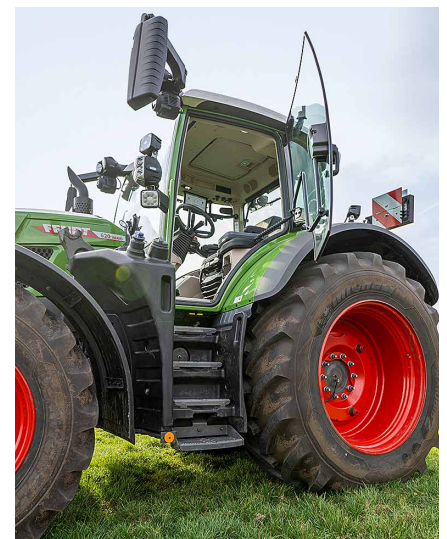
Die automatische Parkbremse sollte bei einem solchen Modell unbedingt Serie sein: Beim Testmodell mussten wir noch vor jeder Fahrt den ergonomisch schlecht erreichbaren Hebel links unterm Lenkrad betätigen – das gehört abgeschafft! Bereits serienmäßig kommt der 620 mit vier Zapfwellendrehzahlen daher (540, 540E, 1000 und 1000E). Fehlt nur noch die 1000E für die Frontzapfwelle.

Bis zu 205 l/min

Valtra machte es vor, nun zieht auch Fendt beim 600er nach und kann ab Werk mit einer 205 l/min fördernden Axialkolbenpumpe glänzen. Bereits serienmäßig ist eine 152 l/min-Pumpe installiert. Anschlusstechnisch bleiben keine Wünsche offen: Insgesamt können bis zu zehn doppeltwirkende Steuergeräte geordert werden. Fünf im Heck, drei zwischen den Achsen und zwei in der Front. Und wer richtig Flow benötigt, kann zudem 3/4-Zoll Anschlüsse im Heck ordern, die bis zu 170 l/min Durchfluss ermöglichen. Für Kommunal-Kunden kann ab jetzt auch der Multikuppler zwischen den Achsen, für z. B. einen Mähauflieger, genutzt werden.



Mit Hägele-Umkehrlüfter braucht kein Kühler mehr weggeklappt werden.



Der Aufstieg ist trotz B-Holm schön breit und nicht steil.



Die Sicht nach vorne ist perfekt, auch für Frontladerarbeiten.

Die Fendt-One Bedienung wurde um Feinheiten ergänzt.



Übrigens: Zum angebauten Frontlader Cargo 5 90 in der Profi-Ausführung mit Waage, Positionsrückführung und Beleuchtung berichten wir in Kürze. Es sei aber schon mal erwähnt: Die Schwimmstellung des 3L-Joysticks kann für den Frontladerbetrieb deaktiviert werden – das ist neu. Ebenfalls neu ist die Funktion für Ölmotoren. Damit kann ein Steuergerät vom Dauerstrom (+) direkt in die Schwimmstellung geschaltet werden, ohne dass auch nur minimal Staudruck beim Umschalten entstehen kann. Zusätzlich gibt es das elektronische LS-System, bei dem der Auslöse- druck im Terminal eingestellt wird. Dank Isobus-Signal kann auf die bekannte Signal- leitung sogar komplett verzichtet werden – ideal z. B. bei einem Kartoffelroder.

Hubkraft satt

Mit einer durchgehenden Hubkraft von 8325 daN hebt der 600er kaum weniger als der 728 Vario! Da ist schon eher der hydraulische Oberlenker in der Kat. III Version der begrenzende Faktor. Diesem fehlt übrigens eine (Feder-)Entlastung, damit auch zierliche Fahrer das schwere Teil beim Gerätean- und -abbau mühelos und sicher handhaben können.

Beide Hubwerke vorne und hinten können optional nicht nur doppeltwirkend, sondern auch entlastend arbeiten. Damit spart man sich die Entlastungsfedern beim Frontmäherwerk und überträgt im Heck z. B. Gewicht auf die Hinterachse. Zusätzlich ist mit dieser Option auch der Reifenwechsel



Der elektrisch einstellbare Sitz von Isringhausen passt sich dem Fahrer automatisch an, wenn das Profil im Terminal geändert wird. Der Sitzkomfort ist prima. Unbedingt auswählen: die automatische Parksperre. Dann ist der Hebel unten links überflüssig.

möglich, weil der Schlepper mit den Hubwerken vorne und hinten aufgebockt werden kann.

Der Reifenwechsel sollte zumindest nicht mehr so oft nötig sein, wenn VF-Reifen mit der optionalen VarioGrip-Regelanlage (11072 Euro) montiert sind. Der wassergekühlte 800-l-Kompressor ist am Motor angeflanscht. Mit Stummelachse können auch Zwillingräder von der Regelanlage versorgt werden.

Zu leise

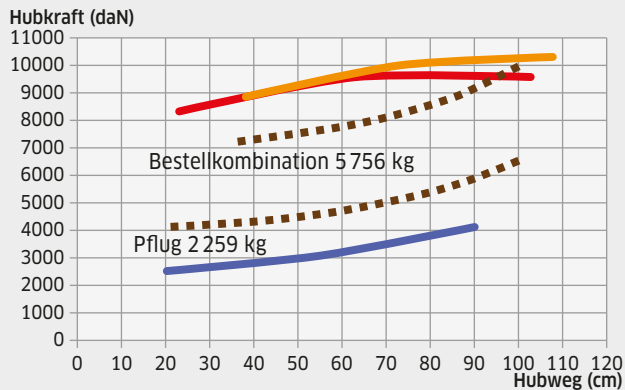
Mit knapp 70 dB(A) ist es in der Kabine so leise, dass Geräusche der Lüftung und Klimaanlage den Fahrer bereits irritieren. Mit der beheizbaren Frontscheibe aus Verbundschutzglas ist der Schallpegel laut Fendt um 3 dB(A) geringer als bei normaler Frontscheibe – beachtlich!

Außen ist der Vierzylinder nicht der leiseste und wenn der Umkehrlüfter seine Flügel dreht, hört es sich an wie der Umkehrschub beim Jet.

Stichwort Zulassung: Ab Werk ist jetzt auch eine Kat. 4-Filterfunktion für die Kabine erhältlich – für alle, die mit dem 600er Pflanzenschutz betreiben wollen, eine schöne Lösung. Der Kabinenfilter bleibt hinter der Kabine schlecht zugänglich. Das gilt übrigens auch für den Luftfilter, der bei angebautem Fendt-Frontlader gar nicht ausgebaut werden kann. Fendt verweist aber auf die per Unterdruck gemessene Beladungsanzeige im Terminal, die den Ausbau nur selten erforderlich macht.

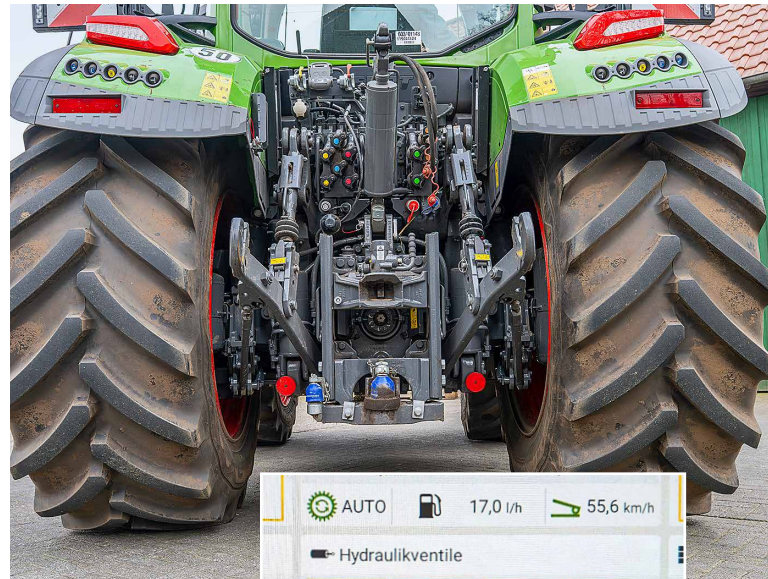
Im Vergleich zum alten 820er ist die Kabine riesig, der Aufstieg schön breit. Dennoch gibt es leichte Abzüge in der B-Note: Der neue Sitz von Isringhausen kann in der

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF

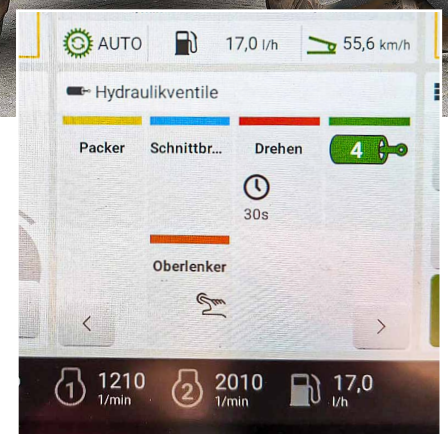


Das Heckhubwerk stemmt locker alles, was der kompakte Allrounder ziehen kann. 8 325 daN sind kaum weniger als beim 728 Vario seinerzeit.

- Hubstreben lang: durchgehend 8325 daN, Hubweg 79,7 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 8856 daN, Hubweg 69,6 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 2520 daN, Hubweg 69,8 cm



Das Heck: Ein starkes Hubwerk und alles an seinem Platz!



Die Steuergeräte zu benennen ist eine super Erleichterung und es bringt Sicherheit.

Kabinefederung mit Luftbälgen macht ihrem Namen alle Ehre. Der 620 hat in dieser Liga bei der Nutzlast die Nase vorne. Stolz 5,6 t können beim zulässigen Gesamtgewicht von 13,5 t zugeladen werden. Bei aller Schwärmerei und grandiosen Leistungen: In der Grundausstattung kostet der kompakte, komfortable Fendt 620 Vario bereits 260 444 Euro – ohne Mehrwertsteuer wohl gemerkt. Stattet man den Schlepper dann so aus, wie er im Test lief, schwingt der Listenpreis auf sage und schreibe 395 000 Euro...

Fazit

Der 600 Vario wird ein Publikumsliebbling. Die Stärken des Traktors (Übersicht, Wendigkeit, Komfort und Dieserverbrauch) passen perfekt zu einem Allrounder in dieser Leistungsklasse. Und wenn dann die Händler den Listenpreis entsprechend rabattieren, wird sich sicher eine Fangemeinde finden.

Tobias Bensing

Werkseinstellung nur 20° nach rechts gedreht werden. Anschläge unterhalb des Sitzes ermöglichen auch 36° (wie im 900er). Dann aber kollidiert das Terminal mit der Seitenscheibe.

Gespeicherte Sitzposition

Die Sitzposition des elektrisch einstellbaren Modells von Isringhausen wird mit dem Nutzerprofil gespeichert. Heißt: Wählt sich Fahrer X mit seinem Profil ein, fährt der Sitz auf die zuvor eingestellte Position – Pkw-Niveau, wenngleich die Testfahrer den Nutzen heiß diskutieren, zumal die Rückenlehnenpolster samt Heizung und Belüftung nur im Terminal eingestellt werden können.

Um beim Vergleich zum alten 820 zu bleiben: Der neue Joystick vom FendtOne-System ist etwas „knochiger“ und nicht so leicht zu „kicken“. Sicher auch der Grund, warum Fendt eine weiße Taste mit einem

anwählbaren Tempomaten versehen hat. Unübertroffen bleibt der 3L-Joystick: Nicht nur für den Frontlader, auch die AUX-N Belegung ist ein Gedicht; für jeden verständlich und auch sehr schön visualisiert. Wünschen würden wir uns noch ein Start-Stopp-System. Ohne eine solche Automatik dauert es – nach Aktivierung der letzten Einstellungen – etwa 30 s, bis es wieder losgehen kann.

Das neue FendtOne Offboard-System verdient einen eigenen Beitrag. Vorab: Ausgereift ist die Software noch nicht vollends. Das Übertragen von Spuren vom Büro aus funktioniert zwar, aber z. B. eine Terminalvisualisierung, um Fahrern Schritte zu erklären, fehlte uns ebenso, wie eine App.

Schwebend gefedert

Auf der Straße schwebt der Schlepper. Nicht nur dank der perfekt austarieren Vorderachsfederung. Auch die Dreipunkt-

Auf der Straße fährt sich der 620 wie ein Gedicht. Perfekt gefedert und super leise in der Kabine, wenn alle Scheiben geschlossen sind.



WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

POSITIV

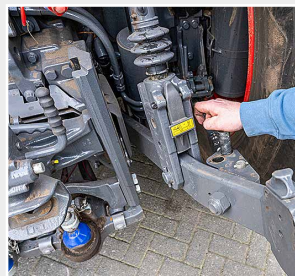
- ⊕ Sonnenschutzrollo vorne und hinten
- ⊕ Sehr guter DAB-Radio-Empfang.
- ⊕ Scheinwerfergruppenschaltung am Wendeschalthebel



Blendfreies, taghelles Licht. Nur seitlich könnte es heller sein.



Die Tasten- und Joystick-Belegung ist einfach und klar!



Old but gold: Die Verstellung des Spreizmaßes.

NEGATIV

- ⊖ Oberlenkerentlastung fehlt
- ⊖ Keine USB-C-Anschlüsse
- ⊖ Keine Start-Stopp-Automatik
- ⊖ Wischermotor hinten im Sichtfeld



Der Werkzeugkasten: Das geht eleganter mit mehr Stauraum.



Wichtig: die große optionale Kühlbox.



Nicht intuitiv: äußerer Drucktaster zum Absenken.

PRAKTIKERURTEILE

3000 h im Jahr

Thilo Bremer führt einen Milchviehbetrieb mit 1100 melkenden Tieren in 27308 Kirchlinteln-Kükenmoor. Damit die Kühe satt werden, hat er seit zwei Monaten (600 Betriebsstunden!) einen Fendt 620 vor dem gezogenen 45 m³ Mischwagen. „Der Schlepper macht 3000 h im Jahr. Zuvor hatten wir einen Fendt 720 für diese Arbeit. Nach



Thilo Bremer:

„Kräftiger und sparsamer als der 720 Gen 6.“

anfänglicher Skepsis der Fahrer wünscht sich keiner mehr den 700er zurück. Fahrkomfort, Wendigkeit und Dieserverbrauch sind besser. Und weil keine Fahrstufe mehr geschaltet werden muss, habe ich auch bei Aushilfsfahrern ein besseres Gefühl. Drei weitere 600er sind bestellt. Was ich bisher kritisieren muss, ist die Lautstärke des Umkehrlüfters und die zu lange Ladezeit des Terminals. Auch die elektrische Sitzverstellung (via Terminal) ist umständlich.

Mitarbeitermagnet

Julius und Stephan Meyer bewirtschaften einen 400 ha Ackerbaubetrieb mit Sonderkulturen und Biogasanlage in 29320 Hermannsburg. Die Unternehmer haben seit etwa 500 h einen Fendt 620 Vario im Betrieb, der neben dem Entsteinen, den Pflanzenschutz und auch Transportaufgaben übernimmt. Begeistert sind die Meyers von der Wendigkeit, selbst mit 1,50 m Spur



Julius Meyer:

„Die Freisprechanlage überzeugt mich noch nicht.“

und Pflegebereifung. „Der AdBlue-Verbrauch ist im Vergleich zu unseren grün-gelben Traktoren etwas höher. Der Fahrkomfort ist auf der Straßenspitze. Aber das wichtigste Argument unabhängig vom Mehrpreis und der Technik, die wir nicht vollends nutzen: Bei uns auf dem Land herrscht Fachkräftemangel. Und so verrückt es klingt: Mit einem solchen Premiumprodukt finden wir einfacher Mitarbeiter und Aushilfen“, so Meyer.

