

Viel, viel Licht, wenig Schatten

Der Fendt 832 Vario setzt Maßstäbe in so mancher Disziplin – nicht nur bei der Beleuchtung. Lesen Sie, was der neue Achthunderter alles kann und was nicht.

Mit einem Radstand von 3,02 m ist der Fendt 832 Vario der „alte“ 900er. Die Zielgruppe ist klar: Lohnunternehmer und Großbetriebe, die einen Allrounder für Pflege- aber auch für schwere Ackerarbeiten einsetzen wollen. Mit nur 10 t Eigengewicht ist der 800er nicht nur äußerst spritzig unterwegs, sondern kann dank 17,5 t zulässigem Gesamtgewicht (bis 50 km/h) „richtig was buckeln“. Ideal für schwere Front-Heck-Kombinationen jeglicher Art.

Mehr Hub = mehr Hubraum

Der 800er Vario ist kein großer 700er, die Modelle unterscheiden sich deutlich. Das beginnt bereits beim Motor: Mit längerem Hub der sechs Zylinder kommt der Core 80 von AgcoPower auf 7,93 l Hubraum. Mit Hochdruckeinspritzung (2500 bar), VTG-Turbolader (der auch optional als Motorbremse fungiert), Niedrigdrehzahlkonzept sowie Dynamic Performance (Boost zu jeder Zeit) leistet der 832 Vario maximal satte 252 kW/343 PS.

Der DLG-Prüfstand beweist es: Bei Nenn-drehzahl (1700 U/min) leistet der Fendt 832 bereits 229 kW/311 PS an der Zapfwelle. Maximal kommen 232 kW/316 PS bei 1500 U/min an. Dabei stemmt der Motor satte 1553 Nm Drehmoment (1300 U/min) auf die Welle – Dampf hat er.

Die Motorcharakteristik ist voll auf das Vario-Getriebe getrimmt. Es gibt mit 21 % kaum Drehmomentanstieg (bei 24 % Dreh-

zahlabfall) und nur 103 % Anfahrmoment. Sieht man von stationären Zapfwellenarbeiten ab, ist das kein Problem, zumal die Motor-Getriebe-Abstimmung perfekt ist.

Wenig Diesel, mehr AdBlue

Dass der Antriebsstrang mit dem größeren Getriebe TA 250 und nur einem Fahrbereich und automatischem Allrad effektiv arbeitet, zeigt die praxisnahe Messung auf dem Rollenprüfstand: 235 g/kWh spezifischer Verbrauch bedeuten Rekordwert! So sparsam war bisher nur der große Bruder 1000 Vario aus Marktoberdorf. Vor allem bei schweren Zugarbeiten punktet der 832 Vario mit klaren Verbrauchsvorteilen.

Noch viel deutlicher wird die Effizienz beim Transport – abgesehen vom regelrecht „schwebenden“ Fahrkomfort bei 60 km/h mit nur 1450 Motortouren und dreifach pneumatisch gelagerter Kabinenfederung: Die Verbrauchsvorteile innerhalb seiner Leistungsklasse liegen im deutlichen zweistelligen Prozentbereich. Bei 50 km/h sind es sogar mehr als 23 % im Vergleich zu gleichstarken Wettbewerbern! Das geringe Leistungsgewicht von nur 40 kg/kW spielt dem Fendt 832 Vario voll in die Karten – viel Licht eben.

Schatten gibt es daher nur mit Bezug auf den AdBlue-Verbrauch: Der liegt im Schnitt bei 29 g/kWh. Das sind pro Stunde zwischen 5 und 6 l. Weil der AgcoPower-Motor ohne Abgasrückführung arbeitet, ist der AdBlue-Verbrauch höher, um die Abgas-

Fendt macht mit UltraVision die Nacht zum Tag. Der 832 punktet aber auch mit 343 PS Leistung, himmlischem Fahrkomfort und neuen Elektronik-Möglichkeiten.



GUT ZU WISSEN

Der Fendt 832 ist stark, sparsam
und vielseitig nutzbar.

Der Komfort mit TMS-Flex, Kabinen-
federung und Bedienung überzeugt.

Kritik gibt es am höheren AdBlue-
Verbrauch und am Preis:
über 500 000 Euro!

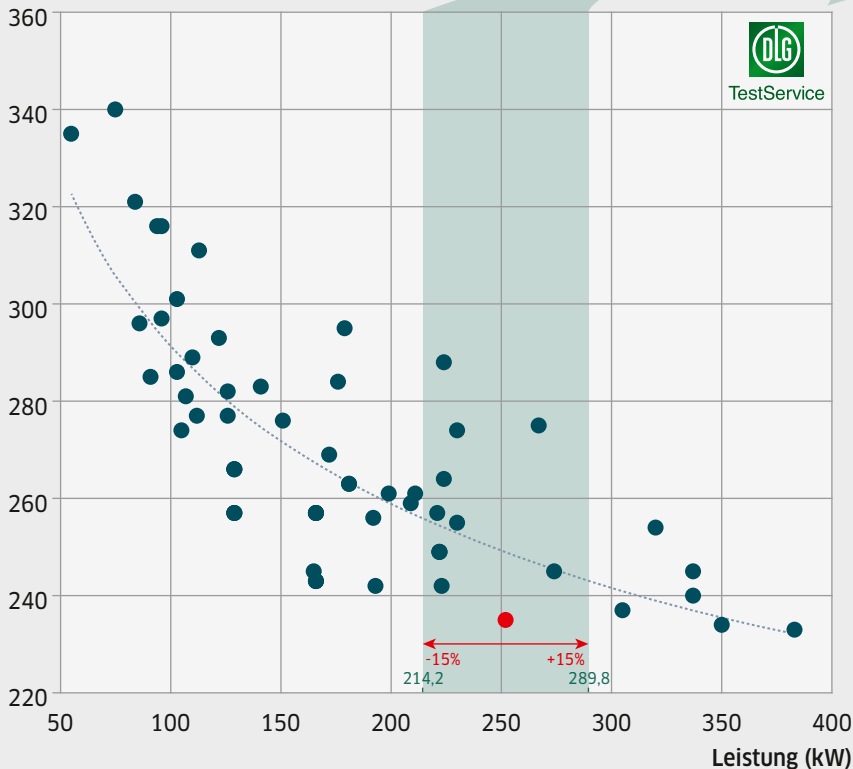


SCHLEPPERTEST

POWERMIX FENDT 832 VARIO

DER VERBRAUCH IM VERGLEICH DER LEISTUNGSKLASSE

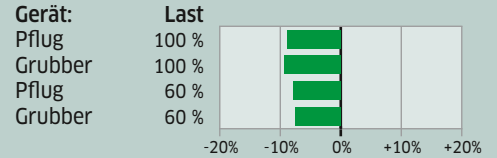
Powermix-Wert (g/kWh)



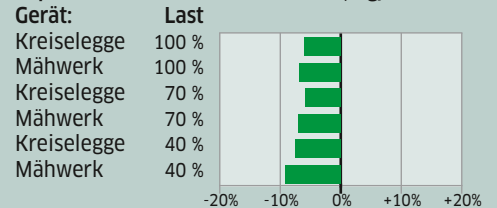
In dem Leistungsbereich von 214 bis 289 kW ist der Fendt 832 im Vergleich zu neun anderen Schleppermodellen sensationell sparsam unterwegs. Der Powermixwert von nur 235 g/kWh ist bisher von nur einem anderen Schlepper erreicht worden. Ebenfalls überzeugt die Abstimmung von Motor und Getriebe beim Transport. Überdurchschnittlich ist der AdBlue-Verbrauch mit 29 g/kWh.

Powermix:

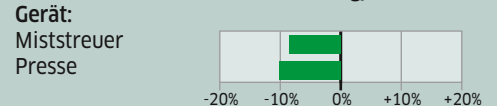
Zugarbeiten: Im Mittel 242,5 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 230,8 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 235 g/kWh



Powermix:

AdBlue: 9,5 %



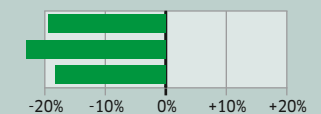
Transportmix

In der Ebene:

Bei 40 km/h

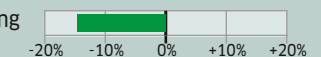
Bei 50 km/h

Bei 60 km/h



Am Berg:

Maximale Steigung



Transportmix: AdBlue: 8,9 %



Der 800er hat auch das Concentric Air System mit drückendem Lüfter. Dieser wird hydraulisch angetrieben und wechselt damit einfach die Drehrichtung zur Kühlerreinigung. Der Luftfilter hat eine eigene Verschmutzungsanzeige. Die Räder sind vorne bis zu 1,65 hoch. Fotos: Velderman, Bensing

stufe V einzuhalten. 65 l fasst daher der AdBlue-Tank, 540 l der Dieseltank – das reicht für 12 Stunden härteste Arbeit. Die Tankanzeige ist trügerisch: Als Fahrer glaubt man in den ersten Stunden himmlisch sparsam zu fahren. Nach 100 l verbrauchtem Diesel bleibt die Tankuhr noch voll ausgeschlagen. Das kann im Alltag trügerisch sein, wenn man mit vermeintlich vollem Tank in den Tag startet.

Vier Zapfwellendrehzahlen

Keine Wünsche offen bleiben bei Zapfwelengeräten. Super sind vier Zapfwelendrehzahlen (540/540E/1000/1000E) – es fehlt die 1000E als Frontzapfwelle. Alternativ bietet Fendt auch drei Zapfwelendrehzahlen mit 900 U/min für stationäre Hacker an. Apropos Hacker: Eine Rückfahreinrichtung gibt es für den 800er optional.



Die kleinste Hydraulikpumpe hat eine Förderleistung von 165 l/min. Optional gibt es eine Pumpe mit 220 l/min sowie ein Zweikreisssystem mit 165+220 l/min. Große Gebläse oder gar Triebachsen könnten mit dieser Leistung versorgt werden. Dazu sind bis zu acht Steuergeräte (zwei vorne, sechs hinten) möglich. In Testausstattung leistet der Vario hydraulisch 49,1 kW – nicht zu üppig. Daher empfehlen wir in jedem Fall die größere 220-l/min-Pumpe. Hiermit sind dann auch 3/4-Zoll-Anschlüsse installiert, damit bis zu 170 l/min Öl durch ein Steuergerät fließen können.

Vorbildlich, dass der Fendt 832 auch ein elektrisch gesteuertes PowerBeyond bietet. Schade nur, dass dessen Anschlüsse nicht auch mit dem großen Leckölbehälter in der Hubwelle verbunden sind, da sie unterhalb dieser Welle liegen. Hier ist dann die flach dichtende Kupplung das Maß der Dinge, um leckölfrei Geräte zu kuppeln.

Mit der neuen Software können Steuergeräte jetzt bis zu 120 Sekunden im Terminal angesteuert werden, wenn auch nicht zeitlich unabhängig in beide Fließrichtungen.

Starkes Hubwerk

Im Heck stemmt der Fendt 832 durchgehend 8181 daN, vorne sind es 3222 daN. Die hochsteckbaren Unterlenker gefallen, aber ohne eine bessere Lösung vorschlagen zu können: Es fehlt eine schnell ersichtliche Symbolik, die erkennen lässt, dass die Unterlenker hochgesteckt sind. Das Lob für praxistaugliche Oberlenkerhalter samt Ent-

Viel Komfort in der Kabine, die Sicht nach rechts ist für große Personen zu verbessern.

Unter dem Knopf für den Fußpedalmodus ist das Symbol TMS-Flex integriert.



lastung, einfacher Umrüstung des Spreizmaßes, sowie das Magazin für Unterlenkerkugeln sorgt wiederum für Licht.

TMS-Flex

Oft kritisiert wurde bisher, dass der Vario im TMS-Modus entweder mit Fußpedal oder mit dem Joystick gefahren werden musste. Jetzt kommt TMS-Flex! Mit dem Knopf am seitlichen Joystick kann der Fahr-

rer den kombinierten Modus zuschalten und zwischen Pedal und Bedienhebel hin und her wechseln. Zusammen mit der einfachen Spreizung des Geschwindigkeitsbereichs sowie einem kleineren Fahrbereich per Knopfdruck macht der Vario-Fahrer seine Welt, wie sie ihm gefällt.

Dass man sich beim TMS-Flex nicht alles vom grün-gelben Mitbewerber abgeschaut hat, ist in einem Punkt schade: Beschleunigt

der Fahrer mit dem Fahrhebel und tritt dann die Fußbremse, rollt der Fendt nicht aus, sondern fährt nach Lösen des Bremspedals mit der aktuellen Geschwindigkeit weiter. Hier würden wir uns die Bremse als Leitfunktion wünschen. Denn wird sie getreten, möchte der Fahrer anhalten, bzw. entschleunigen. Fendt argumentiert dagegen mit einer einheitlichen Bedienphilosophie: Im Fahrhebelmodus ohne TMS-Flex gibt es diese Funktion auch nicht.

Apropos Bremsen: Hier setzt Fendt auf eine Zweikreisbremsanlage für Hinter- und Vorderachse. Zusammen mit niedrigstem Pedaldruck lässt sich der Traktor nicht nur super sanft abbremsen, sondern geht bei Gefahr richtig in den Anker! Dazu passt die automatische Ansteuerung der Anhängerbremse in Verbindung mit der Motorbremse.

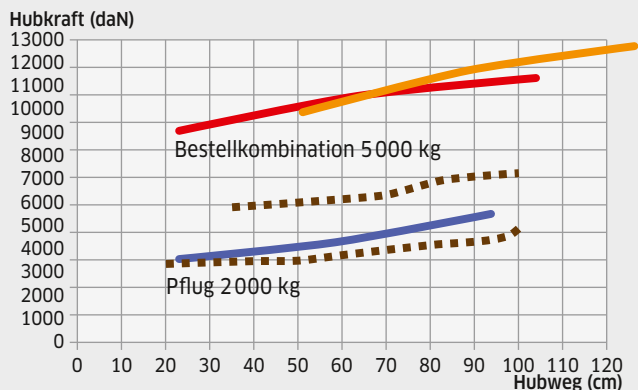
Womit wir schon mitten in der Kabine sitzen. Auf- und Abstieg sind zweifelsfrei gelungen. Die Geräuschbelastung ist mit 70,9 dB(A) gering. Das FendtOne-Bedien-system ist in seiner Logik für jede Baureihe fast gleich – sehr gut. Fehlt in der Kabine nur noch der belüftete Joystick. Und die Haptik des Hebel bleibt „knochig“. Dagegen kommen die Bedienknöpfe der Perfektion nicht nur in der Bedienung, sondern auch in der frei wählbaren Belegung sehr nahe. Die



Fünf breite, griffige Stufen mit tollen Handgriffen: der Einstieg in die Kabine.

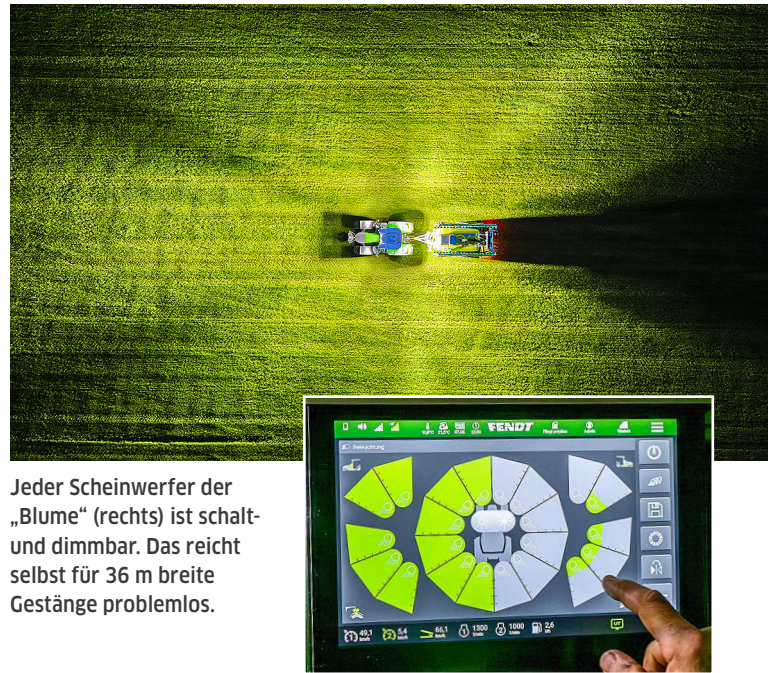
SCHLEPPERTEST

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Die 5 t schwere Bestellkombination bleibt beim Fendt 832 nicht stehen, der große Fronttank für das Fronthubwerk wird ebenfalls problemlos getragen.

- Hubstreben lang: durchgehend 8 181 daN, Hubweg 80,9 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 8 901 daN, Hubweg 75,2 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3 222 daN, Hubweg 70,7 cm



Jeder Scheinwerfer der „Blume“ (rechts) ist schalt- und dimmbar. Das reicht selbst für 36 m breite Gestänge problemlos.

„Weißtasten“ sollten nur noch die Symbole übernehmen, wie sie bereits in der Zuweisungsmaske erscheinen.

Unbedingt selbstständig speichern sollte das Terminal Änderungen im Arbeitsprofil. Vergisst man das Sichern, ist die Einstellung beim nächsten Aufruf logischerweise verschwunden.

Ohne die einzelnen Funktionen aus Platzgründen hier genauer beschreiben zu können, aber das Update F13 bietet zahlreiche Funktionen in der Elektronik, wie z.B.

- » Slope Compensation mit automatischer Abdriftanpassung der Spur am Hang,
- » Vorgewende-Management mit verschiedensten Wendemanövern (K-, Y- sowie U-Turn),

» Tramline-Control zur Fahrgassenberechnung,

- » zusätzliche, wählbare Feldgrenzen, z.B. für Hindernisse wie Masten,
- » Spurlinien mit verschiedenen Abständen, z. B. für Sonderkulturen etc.

Hier bietet Fendt ein großes Paket für den digital affinen Kunden.

Neu ist auch, dass der Fahrer gewarnt wird, falls er bei zu hoher Geschwindigkeit die Reifen mit VarioGrip aufpumpt. Diese sind beim 832 vorne bis zu 1,65 m und hinten bis zu 2,17 m hoch. Um alle Räder von 0,8 auf 1,8 bar zu bringen, braucht der Doppelkolbenkompressor nur rund sieben Minuten. In fünf Minuten regelt VarioGrip den Reifendruck wieder herunter.



Vier Zapfwellendrehzahlen erlauben den universellen Einsatz des Traktors.

Hell, heller, Ultravision

Bis zu 22 Leuchten machen die Nacht mit der Option Ultravision zum Tag. Drei unterschiedliche Streuscheiben sorgen für eine breite oder weite Ausleuchtung. Für das volle Paket bei allen Scheinwerfern ruft Fendt knapp 8 000 Euro auf – Verhandlungsmasse bei der Gesamtsumme.

Nicht ganz glücklich finden wir die Menüstruktur für diese Option., denn nur die dimmbaren Scheinwerfer lassen sich über die Zentrale „Blumen“-Struktur schalten. Dimmbare Scheinwerfer sind allerdings ein Segen!

Fazit

Viel Licht! Der Fendt 832 Vario setzt Maßstäbe in seiner Klasse zwischen dem 700er und 900er. Dieserverbrauch und Leistungswerte sind rekordverdächtig. Die Nutzlast ist selbst bei 60 km/h noch super, vier Zapfwellendrehzahlen und Variodrive in Verbindung mit der Kabinenfederung sind wie die Beleuchtung Ultravision allerhöchstes Niveau.

Gefallen lassen muss sich Fendt Detailkritik wie die Tankuhr oder nur 500-h-Wartungsintervall beim Motor. Aber bei allem Licht: Mit 404 000 Euro in der Grund- und über 500 000 Euro in der Testausstattung wirft Fendt beim Preis seine Schatten voraus.

Tobias Bensing

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

POSITIV

- Seitenscheibenwischer mit riesigem Wischfeld
- Wasserführung im Bereich Dachreling-Frontscheibe
- Gestaltung und Layout der Menüseiten



Einfach, sicher und ohne Rap-peln: das Kugel-magazin.



Gut zugänglich und optional mit Absaugung: der Kabinenfilter.



Schöne Schiene mit Ram-Halterung und Kabelfüh-rung.

NEGATIV

- Kotflügel vorne wabern regelrecht bei 60 km/h
- Keine vernünftige Werk-zeugkiste
- Keine Druckluftpistole zur Reinigung in der Kabine



Nicht Fendt-like: der Handy-halter am Terminal.



Hochgesteckte Unterlenker visuell kaum erkennbar.



Gut: dreipoliger Stecker vorne, aber USB-A-Dosen, kein USB-C.

PRAKTIKERURTEILE

728 zu klein, 936 zu groß

Nikolas Holzem hat seit Karneval in diesem Jahr den Fendt 832, der mittlerweile 500 h gelaufen hat. In der Vulkan-eifel braucht der Milchviehalter und Lohnunternehmer einen Allrounder für das steile Gelände. Egal ob 17-m³-Pumptankwagen, 9-m-Butterfly-Mäh-kombination oder 4-m-Schwergrubber. „Der Fendt 728 war uns zu klein, der 936 zu klobig. Der 800er passt perfekt



Nikolas Holzem:
„Nach dem 828 ist der 832 ein Quanten-sprung.“

zu unseren Bedingungen. Der Fahrkomfort mit 60 km/h ist grandios. Der AdBlue-Verbrauch ist hoch, das fällt auf. Unbedingt nachrüsten möchte ich TMS-Flex, das gefällt mir bei meinem grün-gelben Modell besonders gut. Mit der Ultravision Option werden 5 ha ausgeleuchtet – ideal für den Fahrer, aber auch sehr blendend für Anwohner oder andere Schlepperfahrer auf demselben Schlag. Das kombinierte Schalten per Schnellaste ist dafür eine feine Sache.“

Viel Dampf bei wenig Gewicht

Jesse Fencel ist Fahrer beim Lohnunternehmen Reiff in Luxemburg. Reiff hat bereits sechs neue 800er im Betrieb. Fencel fährt einen 832 mit mittlerweile über 600 h. „Vor der 6 m breiten, 5 t schweren Kuhn-Fräse überzeugt der 832 mit seiner Leistung, dem Lichtpaket und der Hubkraft. Beim Transport liegt der Schlepper mit dem Krone Tri-dem TX 560 wie ein Brett auf der Straße.



Jesse Fencel:

„Der 800er passt in unseren Betrieb.“

Dabei hat der Schlepper auf Grünland fast zu viel Leistung für sein Gewicht und dreht am Hang auch schon mal durch. Dennoch bin ich von dem Schlepper überzeugt, auch wegen der größeren Kabine im Vergleich zum 728. Auf der Straße fahre ich per Fußpedal im Feld mit dem Joystick. Das TMS-Flex ist für mich echt praktisch“, so der Praktiker aus dem Lohnunternehmen.

SCHLEPPERTEST



FENDT 832 VARIO

Technische Daten

MOTOR: 235 kW/320 PS Nennleistung, 252 kW/343 PS mit Dynamic Performance bei 1 700 min⁻¹; Sechszylinder AGCOPower Core 80 mit 7,93 l Hubraum; Abgasstufe V mit DPF, DOC und SCR-Kat.; 540 l AdBlue

GETRIEBE: Stufenloses Variodrive-Getriebe TA 250 mit einem Fahrbereich von 0,02 bis 60 km/h, rückwärts bis 32 km/h, lastschaltbare Wendeschaltung; Tempomaten; etc.

BREMSEN: Vollpneumatische Zweikreis-Bremsanlage mit Tristopzylinder an Hinterachse und direkt angesteuerter Kardanbremse vorne; Druckluftanlage Serie

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 180 Ah; Lichtmaschine mit 250 A

HUBWERK: Kat. III; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung; automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

HYDRAULIK: Axialkolbenpumpe 165 l/min (Serie), 200 bar; maximal acht Steuergeräte & Power Beyond (Option: 220 oder 385 l/min)

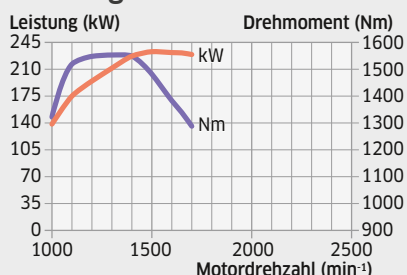
ZAPFWELLE: 540/540E/1000/1000E; 1 3/4 Zoll; elektrohydraulisch geschaltet; Frontzapfwelle (1000 min⁻¹) auf Wunsch

ACHSEN UND FAHRWERK: Planetenachse mit Lamellen-Differenzialsperre, Frontantrieb automatisch regelnd; Testbereifung VF 650/60 R 34 vorne, VF 710/75 R 42 hinten

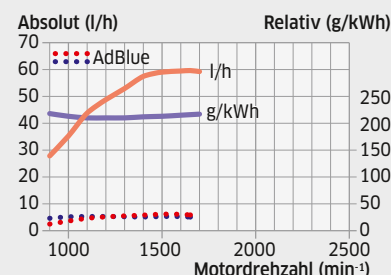
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 31 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 63 l (4000 h); Hydrauliköl 108 l (2000 h)

PREISE: Grundausrüstung ab 404 397 €; Testausstattung „Profi+“ mit RDA, GPS, LED, FHW etc. 504 717 € (Preise ohne MwSt.)

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG

Maximal bei 1 500 min ⁻¹	232,9 kW
Bei Nenndrehzahl	229,2 kW

DIESEL- UND ADBLUE-VERBRAUCH

Bei max. Leistung	213 + 26,4 g/kWh
Nenndrehzahl	217 + 26,8 g/kWh
Absolut Max./Nenndrehzahl	59,1/59,3 l/h

DREHMOMENT

Maximal	1 553 Nm (1 300 min ⁻¹)
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall	20,6/24 %
Anfahrmoment	103 %

GETRIEBE

Gangzahl von 4 bis 12 km/h	stufenlos
----------------------------	-----------

HUBKRAFT HECK (90 % max. Öldruck, kor.)	
Unten/Mitte/Oben	8 181/9 531/10 224 daN
Hubweg unter Last	80,9 cm (23 bis 103,9 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Öldruck, kor.)	
Unten/Mitte/Oben	3 222/3 870/4 968 daN
Hubweg unter Last	70,7 cm (23 bis 93,7 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG

Betriebsdruck	205 bar
Maximale Menge	173,1 l/min
Leistung	49,1 kW (160 l/min, 190,8 bar)

ZUGLEISTUNG UND VERBRAUCH

Max. 201,6 kW bei 1 500 min ⁻¹	244 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 197,6 kW	249 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)	
Kabine geschlossen	70,8 dB(A)

ABBREMSUNG

Maximale mittlere Verzögerung	6,5 m/s ²
Pedalkraft	26,5 daN

WENDEKREIS

Mit geregelter Frontantrieb	13,35 m
-----------------------------	---------

TESTGEWICHT

Vorder-/Hinterachse	3 950/6 050 kg
Leer-/zul. Gesamtgewicht	10 000/16 000 kg
Zulässige Achslast v/h	7 300/11 500 kg
Nutzlast	6 000 kg
Leistungsgewicht	40 kg/kW

ABMESSUNGEN

Radstand	302 cm
Spurweite vorne/hinten	206/200 cm
Bodenfreiheit	46,0 cm

KRAFTSTOFFVERBRAUCH IM KENNFELD					
Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h	
Normzapfwelle 540	100 %	1 618	215	59,5	
Sparzapfwelle 540E	100 %	1 405	212	57,5	
Normzapfwelle 1000	100 %	1 649	216	59,6	
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1 432	212	57,5	
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	215	47,1	
Hohe Leistung	80 %	90 %	210	46,0	
Transportarbeiten	40 %	90 %	232	25,3	
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40 %	60 %	216	22,9	
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60 %	60 %	213	36	

Breite: 273 cm; Länge: 575 cm; Höhe: 332 cm

Testurteile

MOTOR

Leistungscharakteristik	
Kraftstoffverbrauch	
Zugleistung/Zapfwellenleistung	
Leistungscharakteristik in Ordnung; sehr niedriger Verbrauch, insbesondere auch beim Transport; Zug-/Zapfwellenleistung auf sehr hohem Niveau	

GETRIEBE

Gangabstufung/Funktionen	
Schaltbarkeit	
Kupplung, Gas	
Zapfwelle	
Stufenloses Getriebe mit sehr guter Motor-Getriebe-Steuerung; Bedienung mit TMS-Flex weiter perfektioniert; 4 Zapfwelldrehzahlen	

FAHRWERK

Lenkung	
Allrad- und Differenzialsperre	
Hand- und Fußbremse	
Federung Vorderachse/Kabine	
Gewicht und Nutzlast	
Sehr gute Lenkbarkeit; Wendekreis größer als beim 728; sehr hohe Nutzlast bis 50 km/h; sehr gute Bremsen inklusive Dosierbarkeit	

HUBWERK/HYDRAULIK

Hubkraft und Hubweg	
Bedienung	
Leistung Hydraulik	
Steuergeräte	
Anschlüsse	
Hubkraft überdurchschnittlich; Hydraulikleistung mit kleiner Pumpe durchschnittlich; Bedienung und Steuergeräte vorbildlich	

KABINE

Platzangebot und Komfort	
Sicht	
Heizung und Lüftung	
Lautstärke	
Elektrik	
Verarbeitung	
Wartung	
Platz und Komfort sehr gut; Lautstärke ok; rechter Bildschirm behindert Sicht	

EIGNUNGSPROFIL

Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grundlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					
Preis					
404 397 Euro					
Bewertung: sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft					
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote					