

Dużo światła, mało cienia

Fendt 832 Vario wyznacza standardy w niejednej dziedzinie i nie chodzi tylko o oświetlenie. Sprawdzamy, co potrafi nowa „osiemsetka” i gdzie ma swoje ograniczenia.

Przy rozstawie osi 3,02 m Fendt 832 Vario jest właściwie starą „dziewięćsetką”. Grupa odbiorców jest jasno określona, a są nimi firmy usługowe i duże gospodarstwa, które potrzebują uniwersalnego ciągnika zarówno do prac pielęgnacyjnych, jak i do ciężkiej uprawy. Przy masie własnej zaledwie 10 t seria 800 nie tylko porusza się bardzo żwawo, lecz dzięki dopuszczalnej masie całkowitej 17,5 t (przy prędkości 50 km/h) może też naprawdę sporo pociągnąć. To idealny robotnik do pracy z ciężkimi zestawami maszyn zawieszanych z przodu i z tyłu ciągnika.

Dłuższy skok to większa pojemność

Fendt Vario serii 800 nie jest dużą „siedemsetką”, gdyż te modele wyraźnie się od siebie różnią. Widać to już choćby po silniku Core 80 marki AGCO Power, który dzięki dłuższemu skokowi 6 cylindrów osiąga 7,93 l pojemności. Wtrysk wysokociśnieniowy (2500 barów), turbosprężarka VTG (która opcjonalnie może działać także jako hamulec silnika), koncepcja pracy na niskich obrotach oraz Dynamic Performance (czyli boost dostępny w każdej chwili), dają modelowi 832 Vario solidne 252 kW/343 KM mocy maksymalnej.

Te wartości potwierdziła również hamownia DLG. Przy prędkości znamionowej 1700 obr./min Fendt 832 rozwija na WOM moc 229 kW/311 KM. Maksymalnie do WOM dociera 232 kW/316 KM przy 1500 obr./min. Silnik przenosi przy tym na wał solidne 1553 Nm momentu obrotowego przy 1300 obr./min, więc „pary” mu nie brakuje.

Charakterystykę silnika w pełni dopasowano do przekładni Vario. Przyrost mo-

mentu obrotowego wynosi tylko 21%, przy 24-procentowym spadku prędkości obrotowej, a moment rozruchowy to zaledwie 103%. Nie stanowi to jednak problemu, jeśli pominiemy stacjonarne prace z wykorzystaniem WOM, zwłaszcza że współpraca silnika z przekładnią jest perfekcyjna.

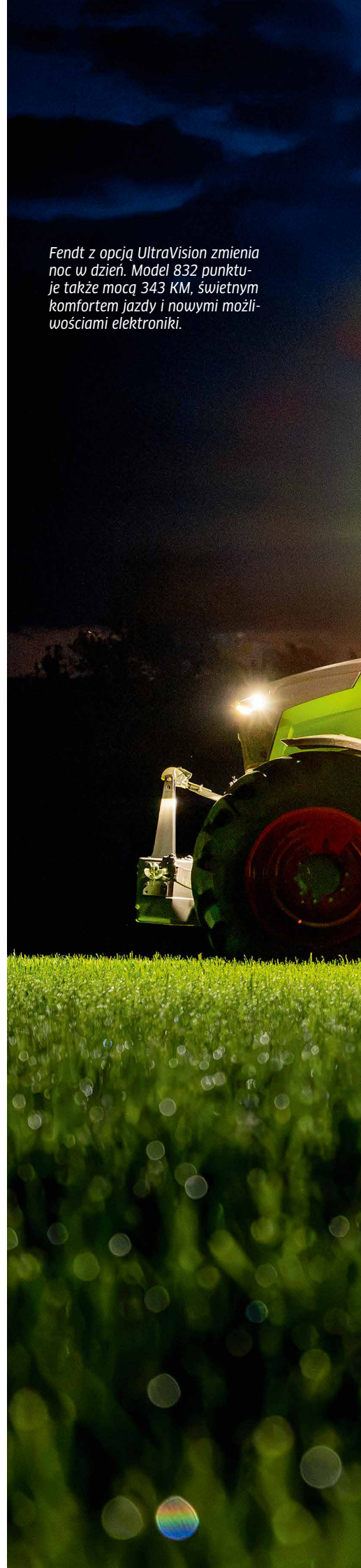
Mało oleju napędowego, więcej AdBlue

To, że układ napędowy z większą przekładnią TA 250, tylko jednym zakresem jazdy i automatycznie regulowanym napędem przednim pracuje bardzo efektywnie, pokazuje pomiar na hamowni rolkowej. Jednostkowe zużycie paliwa 235 g/kWh to rekordowy wynik. Tak oszczędny był dotąd tylko większy brat z Marktoberdorfu, czyli Fendt 1000 Vario. Model 832 Vario punktuje wyraźną przewagą w zużyciu paliwa, szczególnie w ciężkich pracach pociągowych.

Jeszcze mocniej efektywność widać w transporcie, pomijając wręcz „pływający” komfort jazdy przy 60 km/h, z silnikiem pracującym na (tylko) 1450 obr./min i kabiną amortyzowaną pneumatycznie w trzech punktach. Przewaga w zużyciu paliwa w tym segmencie mocy jest wyraźnie dwucyfrowa. Przy 50 km/h wynosi nawet ponad 23% w porównaniu z konkurentami o podobnej mocy. Niska masa jednostkowa, wynosząca tylko 40 kg/kW, bardzo działa na korzyść 832 Vario – to jedna z tych jasnych stron.

Cień pojawia się właściwie tylko przy zużyciu AdBlue, które średnio wynosi ok. 29 g/kWh, czyli od 5 do 6 l/h. Jest ono wyższe, aby spełnić normę emisji spalin Stage V, ponieważ silnik AGCO Power pracuje bez recyrkulacji spalin. Dlatego zbiornik AdBlue

Fendt z opcją UltraVision zmienia noc w dzień. Model 832 punktuje także mocą 343 KM, świetnym komfortem jazdy i nowymi możliwościami elektroniki.



WARTO WIEDZIEĆ

Fendt 832 jest mocny, oszczędny i wszechstronny.

Z systemem TMS-Flex, zawieszeniem kabiny i systemem obsługi ciągnik przekonuje komfortem.

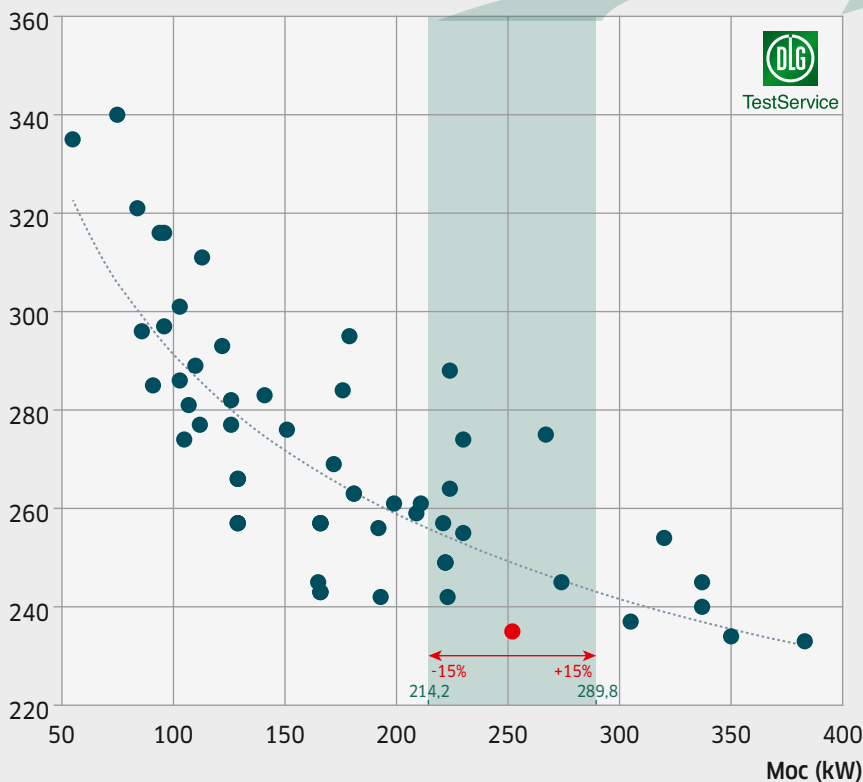
Słowa krytyki dotyczą wyższego zużycia AdBlue oraz ceny – ponad 500 tys. euro!



POMIARY POWERMIKS FENDT 832 VARIO

PORÓWNANIE ZUŻYCIA PALIWA

Zużycie jednostkowe (g/kWh)

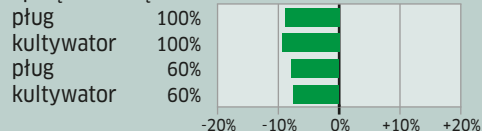


W segmencie mocy od 214 do 289 kW Fendt 832 wypada sensacyjnie oszczędnie w porównaniu z dziewięcioma innymi modelami ciągników. Wynik w pomiarach powermiks, który wynosi tylko 235 g/kWh osiągnął dotąd tylko jeden inny ciągnik. Przekonuje również zestrojenie silnika i przekładni w transporcie. Ponadprzeciętne jest natomiast zużycie AdBlue, które wynosi 29 g/kWh.

Powermiks:

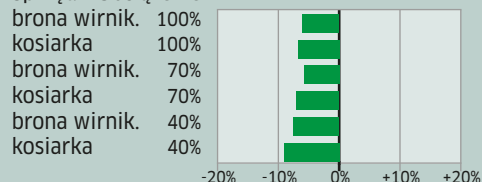
Prace pociągowe: średnio 242,5 g/kWh

Sprzęt: Obciążenie



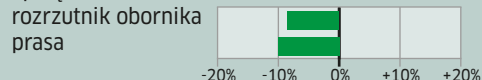
Prace z WOM: średnio 230,8 g/kWh

Sprzęt: Obciążenie



Prace mieszane: średnio 235 g/kWh

Sprzęt:



Powermiks:

AdBlue: 9,5%

235 g/kWh

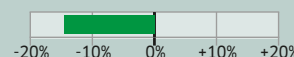
Transportmiks

Na płaskim terenie:

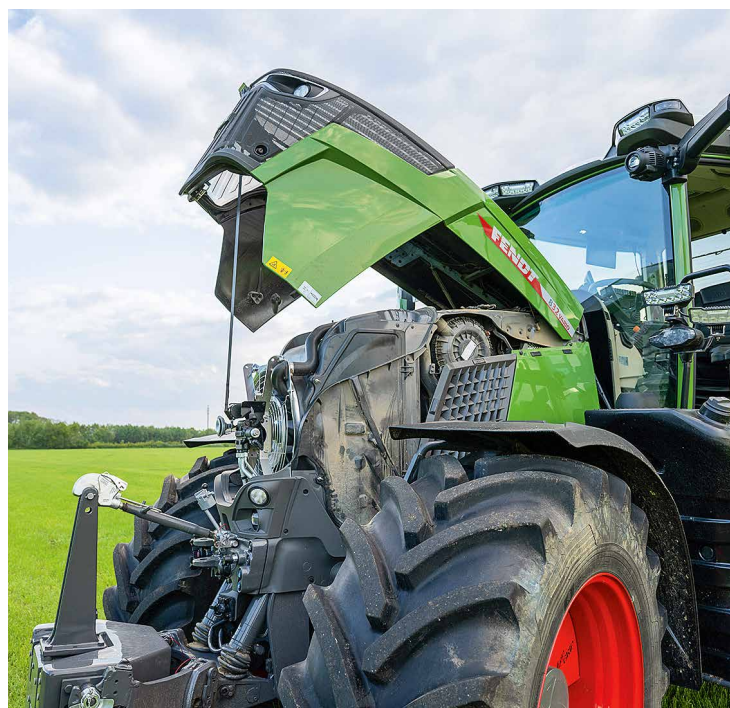


Na wzniesieniu:

maks. nachylenie



Transportmiks: AdBlue: 8,9%



Seria 800 ma również Concentric Air System z wentylatorem tłoczącym, który jest napędzany hydraulicznie, dzięki czemu łatwo można zmienić kierunek jego obrotów do czyszczenia chłodnic. Filtr powietrza ma własny wskaźnik zanieczyszczenia. Przednie koła mają wysokość do 1,65 m. Fot. Velderman, Bensing

mieści 65 l, a zbiornik paliwa 540 l. To wystarcza na 12 godzin najcięższej pracy.

Wskaźnik poziomu paliwa potrafi jednak zmylić. Przez pierwsze godziny operator może mieć wrażenie, że Fendt tylko wacha olej napędowy, ponieważ po zużyciu 100 l paliwa wskaźnik nadal pokazuje pełny zbiornik. W codziennej pracy może to być zdradliwe, gdy rano rusza się z przekonaniem, że zbiornik jest zatankowany pod korek.

Cztery prędkości WOM

Przy pracy z maszynami napędzanymi WOM nie brakuje właściwie niczego – są cztery prędkości: 540/540E/1000/1000E – świetnie. Brakuje jedynie prędkości 1000E dla przedniego WOM. Alternatywnie Fendt oferuje także trzy prędkości WOM, w tym 900 obr./min dla stacjonarnych sieczkarni. A skoro o tym mowa, do serii 800 można opcjonalnie zamówić stanowisko do jazdy tyłem.



Najmniejsza pompa hydrauliczna ma wydajność 165 l/min, a w opcji dostępna jest większa o wydajności 220 l/min oraz podwójna 165 + 220 l/min. Taka wydajność może zasilać duże dmuchawy, a nawet osie napędowe w maszynach towarzyszących. Do tego można zamówić maksymalnie 8 zaworów sterujących (par złączy hydraulicznych) – 2 z przodu i 6 z tyłu.

W testowanym wyposażeniu Fendt 832 Vario osiągnął moc hydrauliczną 49,1 kW – to niezbyt dużo, dlatego polecamy większą pompę o wydajności 220 l/min. Wtedy ciągnik ma także złącza 3/4 cala, dzięki którym przez jeden zawór sterujący może przepływać do 170 l/min.

Wzorowe jest to, że Fendt 832 oferuje również elektrycznie sterowany Power Beyond. Szkoda tylko, że jego przyłącza nie są połączone z dużym zbiornikiem oleju ociekowego w wale podnośnika (znajdują się poniżej tego wału). W takim układzie najlepszym rozwiązaniem pozostaje szybkozłączne płasko uszczelniające (flat-face), które pozwala podłączać maszyny bez wycieków oleju.

Dzięki nowemu oprogramowaniu w terminalu można ustawić czas przepływu oleju zaworami hydraulicznymi na maksymalnie 120 sekund, choć nie da się ustawić niezależnego czasu dla obu kierunków przepływu.

Mocny podnośnik

Udźwig ciągły tylnego podnośnika ciągnika Fendt 832 wynosi 8181 daN, a przedniego 3222 daN. Podobały się nam łączniki dolne, ale (choć sami nie mamy lepszej propozycji) podczas podnoszenia brakowało oznaczenia, które szybko informowałoby, że już znajdują się w górnym położeniu. Z kolei na plus trzeba zapisać praktyczny uchwyt łącznika górnego z odciążeniem, prostą zmianę roz-

Kabina jest bardzo komfortowa, ale widoczność w prawo warto poprawić z myślą o wysokich operatorach.

Pod przyciskiem trybu jazdy pedalem zintegrowano symbol TMS-Flex.

stawu oraz miejsce do odłożenia kul łączników dolnych.

TMS-Flex

Dotychczas często krytykowano to, że w trybie TMS ciągnikiem Vario trzeba było jechać operując albo pedałem gazu, albo joystickiem. Teraz pojawia się TMS-Flex, dzięki czemu przyciskiem na bocznym joysticku operator może włączyć tryb kombinowany i przełączać tryby sterowania (pedałem lub dźwignią jazdy). Razem z prostym rozsze-



Pięć szerokich przyczepnych stopni i świetne uchwyty – tak wygląda wejście do kabiny.

rzaniem zakresu prędkości oraz mniejszym zakresem jazdy uruchamianym przyciskiem, operator może dopasować sposób sterowania do swoich preferencji.

Szkoda tylko, że Fendt przy TMS-Flex nie podpatrzył wszystkiego u zielono-żółtego konkurenta, gdy z w jednej rzeczy pozostało niedosyt. Otóż, jeśli operator przyspiesza dźwignią jazdy, a następnie naciśnie hamulec nożny, Fendt nie wyhamowuje do zatrzymania, lecz po zwolnieniu pedału hamulca dalej



jedzie z aktualną prędkością. Wolelibyśmy, aby w tym przypadku hamulec działał jako funkcja nadrzędna, bo skoro operator wciśka hamulec, to chce zatrzymać ciągnik albo przynajmniej wytracić prędkość. Fendt odpowiada, że chodzi o jednolitą filozofię obsługi – w trybie dźwigni jazdy bez TMS-Flex tej funkcji również nie ma.

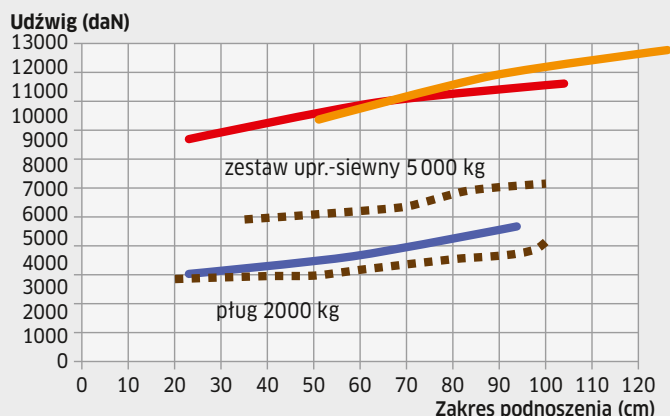
Skoro już mowa o hamulcach, Fendt stawia tutaj na dwuobwodowy układ hamulcowy dla tylnej i przedniej osi. Przy bardzo małej sile nacisku na pedał ciągnik można hamować wyjątkowo płynnie, a w razie zagrożenia potrafi zatrzymać się naprawdę gwałtownie. Do tego pasuje automatyczne sterowanie hamulcem przyczepy w połączeniu z hamulcem silnika.

I tak siedzimy już w kabinie, do której wejście i zejście bez wątpienia się udały, a hałas 70,9 dB(A) w jej wnętrzu jest niski. Logika systemu obsługi FendtOne jest niemal taka sama w każdej serii – bardzo dobrze. W kabinie brakuje właściwie tylko wentylowanego joysticka. Sama dźwignia nadal pracuje dość twardo, za to przyciski obsługi są bliskie perfekcji – zarówno w działaniu, jak i dowolnym przypisywaniu funkcji.

Przyciski programowalne powinny przejmować symbole, które pojawiają się już na ekranie przypisywania funkcji.

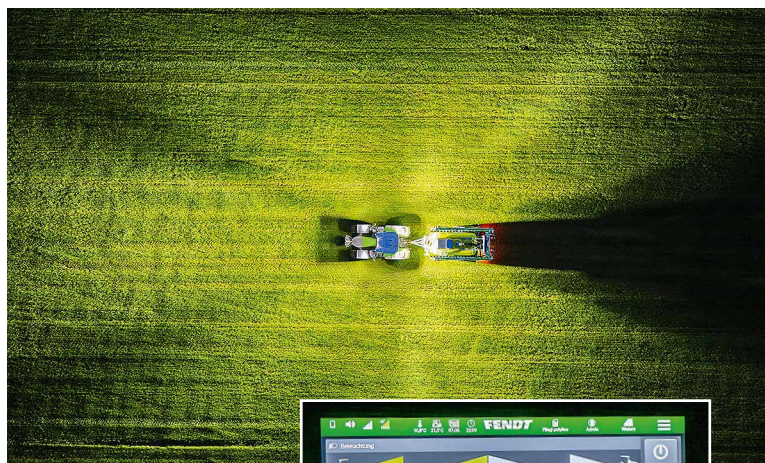
Terminal powinien koniecznie samoczynnie zapisywać zmiany w profilu pracy. Jeśli operator zapomni zapisać ustawienie, przy kolejnym wywołaniu profilu logicznie rzecz biorąc ono znika.

UDŹWIG PODNOŚNIKA

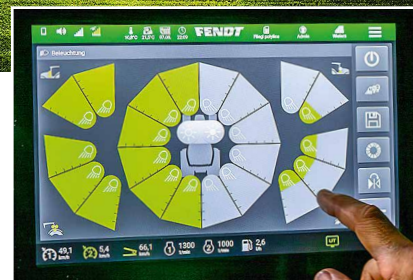


Ciężki, 5-tonowy zestaw uprawowo-siewny nie zatrzyma Fendta 832. Przedni podnośnik nie ma trudności z podniesieniem dużego zbiornika czołowego.

- długie ramiona: 8181 daN w całym zakr. podnosz. 80,9 cm
- krótkie ramiona: 8901 daN w całym zakr. podnosz. 75,2 cm
- przedni podnośnik: 3222 daN w całym zakr. podnosz. 70,7 cm



Każdy reflektor w rożecie oświetlenia po prawej stronie można włączać i ściemniać. Strumień światła wystarcza do pracy z belką opryskiwacza o szerokości nawet 36 m.



Nie opiszemy tutaj dokładniej poszczególnych funkcji, bo zajęłoby to za dużo miejsca, ale aktualizacja F13 wprowadza liczne możliwości w elektronice, m.in.:

- Slope Compensation z automatyczną korektą znoszenia linii prowadzenia na stoku,
- zarządzanie uwrotami z różnymi manewrami zawracania: K-Turn, Y-Turn oraz U-Turn,
- Tramline-Control do obliczania ścieżek technologicznych,

- dodatkowe, wybieralne granice pola, np. dla przeszkód, tj. słupów,
- linie prowadzenia z różnymi odstępami, np. do upraw specjalnych.

Fendt oferuje duży pakiet dla rolników lubiących rozwiązania cyfrowe. Nowością jest również ostrzeżenie operatora, jeśli pompuje opony przez VarioGrip przy zbyt wysokiej prędkości. W modelu 832 opony mają z przodu wysokość do 1,65 m, a z tyłu do 2,17 m. Aby podnieść ciśnienie we wszystkich kołach z 0,8 do 1,8 bara dwufunkcyjna sprężarka potrze-

buje tylko ok. 7 minut. Układ jest w stanie ponownie obniżyć ciśnienie w oponach w 5 minut.

Jasno, jaśniej, UltraVision

Maksymalnie 22 reflektory w wariantcie UltraVision zmieniają noc w dzień. Szerokie oświetlenie bliskiego obszaru albo wąskie dalekiego zapewniają 3 wersje kloszy. Pełny pakiet wszystkich reflektorów Fendt wycenia na niespełna 8000 euro – przy cenie ciągnika jest to jeszcze pole do negocjacji.

Nie do końca przekonuje nas struktura menu sterowania oświetleniem, ponieważ tylko reflektorami z funkcją ściemniania można sterować za pomocą centralnej struktury rozety. Niemniej jednak ściemniane reflektory to prawdziwe błogosławieństwo!

Podsumowanie

Dużo światła! Fendt 832 Vario wyznacza standardy w swojej klasie między serią 700 a 900. Zużycie oleju napędowego i parametry mocy są bliskie rekordowym wynikom. Ładowność nawet przy 60 km/h nadal wypada świetnie, a cztery prędkości WOM i VarioDrive w połączeniu z zawieszeniem kabiny oraz oświetleniem UltraVision prezentują najwyższy poziom.

Fendt musi jednak przyjąć krytykę szczegółów, tj. wskaźnik paliwa czy tylko 500-godzinny interwał obsługi silnika. Przy całym tym świetle to właśnie cena rzuca swój cień. Przy 404 tys. euro za ciągnik z wyposażeniem podstawowym i ponad 500 tys. euro za wersję w testowanej konfiguracji, Fendt mocno podkreśla, ile kosztują ciągniki w klasie premium.

T. Bensing, opr. aj



Cztery prędkości WOM pozwalają na uniwersalne wykorzystanie ciągnika.

DALSZE SZCZEGÓŁY NASZEJ OCENY

To nie jest podsumowanie ogólnej oceny, lecz zestawienie plusów i minusów odnotowanych podczas pracy.

➕ PLUSY

- ➕ ogromny obszar działania wycieraczki bocznej szyby
- ➕ odprowadzenie wody z dachu i przedniej szyby
- ➕ układ i wygląd stron menu



Prosto, bezpiecznie i bez klekotania: miejsce dla kul łączników dolnych.



Dobry dostęp do filtra kabiny (w opcji z odsysaniem pyłu).



Dobra szyba z uchwytem RAM i prowadzeniem przewodów.

➖ MINUSY

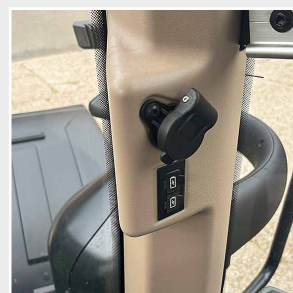
- ➖ przednie błotniki przy 60 km/h wyraźnie falują
- ➖ brakuje porządnej skrzynki narzędziowej
- ➖ w kabinie brak pistoletu do wydmuchiwania kurzu



Podniesione dolne cięgła są wizualnie ledwo rozpoznawalne.



Nie w stylu Fendta: uchwyt telefonu przy terminalu.



Dobrze: trzypinowe gniazdo z przodu. Szkoda, że są gniazda USB-A, a nie USB-C.

FENDT

fendt.com | Fendt is a worldwide brand of AGCO.

Efektywność, która prowadzi na szczyt.

Fendt 832 Vario osiąga najlepsze wyniki w kilku kategoriach testu DLG PowerMix – zarówno podczas prac polowych, jak i w transporcie.

#bestof farming



+ 235 g/kWh oleju napędowego
(+29 g/kWh AdBlue) podczas prac polowych*

+ 331 g/kWh oleju napędowego
(+38 g/kWh AdBlue) podczas transportu z prędkością 60 km/h*

Fendt 832 Vario osiąga najniższe zużycie oleju napędowego spośród wszystkich ciągników o mocy do 350 KM** oraz najlepsze wyniki testów w transporcie z prędkością 60 km/h wśród ciągników o mocy powyżej 305 KM. (Stan 06/2026)

*Raport z badań DLG: 7599; **W segmencie wszystkich ciągników o mocy do 350 KM przetestowanych przez DLG (stan na 06/2026)



Masz wątpliwości? Zapytaj o pokaz:
www.fendt.com/800-vario

Leaders drive Fendt.



szerokość: 273 cm;
długość: 575 cm;
wysokość: 332 cm

FENDT 832 VARIO

Dane techniczne

SILNIK: moc nominalna 235 kW/320 KM, 252 kW/343 KM z Dynamic Performance przy 1700 obr./min; 6-cylindrowy AGCO Power Core 80 o poj. 7,93 l; Stage V z DPF, DOC i SCR; poj. zbiornika paliwa 540 l i 65 l AdBlue

PRZEKŁADNIA: bezstopniowa Vario TA 250; 1 zakres od 0,02 do 60 km/h, do tyłu 32 km/h, rewers pod obciążeniem; tempomaty etc.

HAMULCE: w pełni pneumatyczny 2-obwodowy układ hamulcowy z siłownikiem Tristop na tylnej osi i bezpośrednio sterowanym hamulcem wału Kardana z przodu; instalacja pneumatyczna w standardzie

ELEKTRONIKA: akumulator 12 V, 180 Ah; alternator 250 A

PODNOŚNIK: kat. III; EHR z regulacją łączników dolnych, amortyzacja drgań; automatyczne stabilizatory boczne, przedni TUZ w opcji

HYDRAULIKA: osiowa pompa tłokowa; 165 l/min (standard), w opcji 220 lub 385 l/min, 200 barów; maks. 8 zaworów sterujących i Power Beyond;

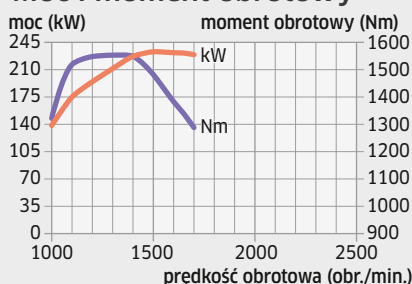
WOM: 540/540E/1000/1000E; 1 3/8 cala; włączany elektrohydraulicznie; przedni TUZ (1000 obr./min) w opcji

OSIE I PODWOZIE: oś planetarna z wielopłytk. blokadą mech. różnic; automatyczny napęd przedni; ogumienie w teście: z przodu VF 650/60 R34, z tyłu VF 710/75 R 42

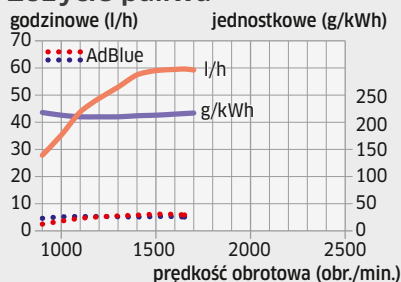
SERWISOWANIE: 31 l oleju silnikowego (co 500 h); 63 l oleju przekładniowego (co 4000 h); 108 l oleju hydraulicznego (wymiana co 2000 h)

CENY: w wyposaż. podst. od 404 397 euro; w wyposaż. test. „Profi+” z RDA, GPS, LED, przednim TUZ etc. 504 717 euro (ceny netto)

Moc i moment obrotowy



Zużycie paliwa



Centrum Testowe

MOC NA WOM

maks. (przy 1500 obr./min)	232,9 kW
przy obrotach nominalnych	229,2 kW

ZUŻYCIE PALIWA/ADBLUE

przy mocy maks.	213 + 26,4 g/kWh
przy nom. prędk. obr.	217 + 26,8 g/kWh
godzinowe maks./przy obr. nom.	59,1/59,3 l/h

MOMENT OBROTOWY

maks.	1553 Nm (1300 obr./min)
wzrost mom. obr./spadek obrotów	20,6/24%
moment rozruchowy	103%

PRZEKŁADNIA

liczba biegów od 4 do 12 km/h bezstopniowo

UDŹWIG TYŁ (90% maks. ciśnienia oleju, kor.)	
dół/środek/góra	8181/9531/10224 daN
zakres podnosz.	80,9 cm (23 do 103,9 cm)

UDŹWIG TYŁ (90 % maks. ciśnienia oleju, kor.)	
dół/środek/góra	3222/3870/4968 daN
zakres podnosz.	70,7 cm (23 do 93,7 cm)

MOC HYDRAULIKI

ciśnienie robocze	205 barów
maksymalny przepływ	173,1 l/min
moc	49,1 kW (160 l/min, 190,8 barów)

SIŁA UCIĄGU A SPALANIE

maks. 201,6 kW (1500 obr./min)	244 g/kWh
197,6 kW przy nom. prędk. obr.	249 g/kWh

HAŁAS (pod obciąż. przy uchu kierowcy)	
w zamkniętej kabinie	70,8 dB(A)

HAMOWANIE

maks. opóźnienie średnie	6,5 m/s ²
siła nacisku na pedał	26,5 daN

ŚREDNICA ZAWRACANIA

z automat. przednim napędem	13,35 m
-----------------------------	---------

MASY

na osi przedniej/tylnej	3950/6050 kg
masa własna/DMC	10000/16000 kg
dop. nacisk na oś przód/tył	7300/11500 kg
ładowność	6000 kg
stosunek mocy do masy	40 kg/kW

GABARYTY

rozstaw osi	302 cm
rozstaw kół przód/tył	206/200 cm
prześwit	46,0 cm

Oceny w teście

SILNIK ++

charakterystyka mocy	++
zużycie paliwa	++
siła uciągu/moc na WOM	++
charakterystyka mocy w porządku; bardzo niskie zużycie paliwa, w szczególności w transporcie; siła uciągu i moc na WOM na bardzo wysokim poziomie	

PRZEKŁADNIA ++

stopniowanie/funkcje	++
przełączanie	++
sprzęgło/gaz	++
WOM	++
przekładnia bezstopniowa z bardzo dobrym sterowaniem; TMS-Flex jeszcze bardziej udoskonalona; 4 prędkości WOM	

PODWOZIE ++

kierowanie	++
przedni napęd i blokada mech. różnic	++
hamulec ręczny i nożny	++
amortyzacja kabiny/przedniej osi	++
masa własna i ładowność	++
bardzo dobre prowadzenie; średnica zawracania większa niż w modelu 728; bardzo duża ładowność do 50 km/h; bardzo dobre hamulce	

PODNOŚNIK/HYDRAULIKA ++/++

udźwig i zakres podnosz.	++
obsługa	++
moc hydrauliki	+
zawory sterujące	++
gniazda hydrauliczne	++
ponadprzeciętny udźwig; przeciętna moc hydrauliki z małą pompą; wzorowa obsługa i zawory sterujące	

KABINA +

miejsce i komfort	+/++
widoczność	+
ogrzewanie i wentylacja	+
hałas	+
elektryka	++
wykonanie	++
obsługa	++
bardzo dobry komfort; hałas w porządku; prawy ekran zasłania widok	

PROFIL UŻYTKOWANIA

	++	+	0	-	---
podst. wymagania					●
średnie wymagania					●
wysokie wymagania					●
praca polowe					●
prace na użytk. ziel.					●
transport					●
prace z ład. czol.					●

Oceny: ++ bardzo dobry, + dobra, 0 przeciętna, - poniżej przeciętnej, -- niedostateczna
Pozzczególne oceny są fragmentaryczne i nie dają średniej arytmetycznej oceny ogólnej.

ZUŻYCIE PALIWA W TYPOWYCH PRACACH

ZAKRES PRACY	OBCIĄŻ.	OBR./MIN	G/KWH	L/H
WOM 540	100%	1618	215	59,5
WOM 540E	100%	1405	212	57,5
WOM 1000	100%	1649	216	59,6
WOM 1000E	100%	1432	212	57,5
poza zakr. regulacji	80%	maks.	215	47,1
wysoka moc	80%	90%	210	46,0
transport	40%	90%	232	25,3
niska moc, ½ prędk. obr.	40%	60%	216	22,9
wys. moc, ½ prędk. obr.	60%	60%	213	36