



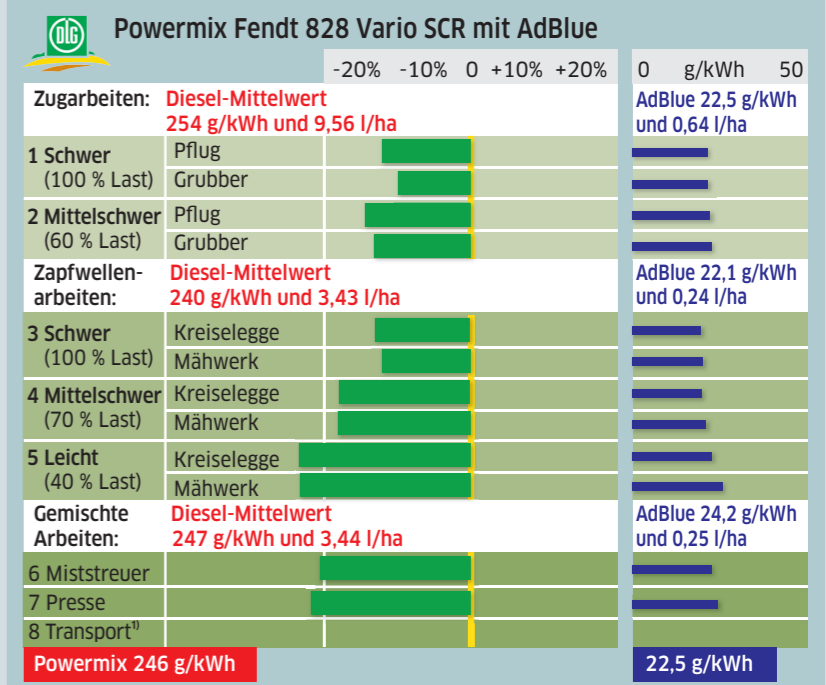
Breite | 269 cm
 Länge | 562 cm (mit Frontkraftheber)
 Höhe | 326 cm (Kabine)

Fendt 828 Vario „Profi Plus“:

profi 04/11
www.profi.de

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, wieviel der Schlepper in dem jeweiligen Zyklus prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) war als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Der Mittelwert für den Powermix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten derzeit bei 300 g/kWh.

1) Der Zyklus „Transport“ wird derzeit noch nicht angegeben. Der Fendt 828 Vario SCR liegt beim Powermix im Dieserverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 18 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 7,0 Liter pro 100 Liter Diesel. Der Powermix-Dieserverbrauch liegt mit 246 g/kWh um ein Gramm pro Kilowattstunde höher als bei den DLG-Powermix-Messungen (245 g/kWh), weil unser Testkandidat mit Druckluftanlage gemessen wurde.



Die technischen Daten

Motor | 191 kW/260 PS bei 2 100 min⁻¹ (ECE-R 24); max. 206 kW/280 PS; Sechszylinder Deutz TCD 2012 L06, 6 056 cm³ Hubraum, CommonRail, Turbolader, Ladeluftkühlung und SCR-Kat für Abgasstufe IIIB (Tier 4i); Kraftstofftank mit 505 l, AdBlue-Tank mit 42 l

Getriebe | Stufenloses Vario „ML 220“ mit zwei Fahrbereichen, lastschaltbarer Wendschaltung, Tempomaten und TMS; 0,02 km/h bis 60 km/h vorwärts, bis 33 km/h rückwärts

Bremsen | Zweikreis-Druckluftbremse mit unabhängiger, nasser Lamellenbremse in jedem Rad; Handbremse mit Federspeicher.

Elektrik | 12 V, Batterie 170 Ah, zwei Lichtmaschinen mit 150 A; Anlasser 4 kW/5 PS.

Hubwerk | Kat. III; Doppelwirkende Bosch-EHR mit Unterlenkerregelung und Schwingungstilgung; Schlupfregelung Option; Frontkraftheber Serie, Frontzapfwelle Option.

Hydraulik | Axialkolbenpumpe mit 152 l/min (a.W. 193 l/min), 205 bar, bis zu 8 elektr. Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung; 80 l Öl aus separatem Haushalt entnehmbar.

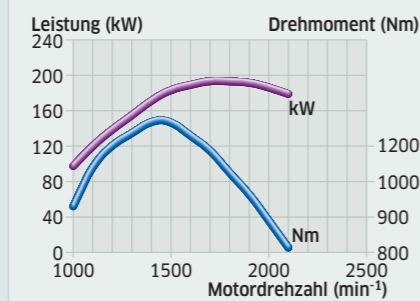
Zapfwelle | 540E/1000 oder 1000/1000E; 1 3/8 Zoll, 6 o. 21 Keile, elektrohydraulisch.

Achsen und Fahrwerk | Planetenachse, Lamellen-Differenzialsperre wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet, Vorderachs-Federung mit Fahrwerkstabilisierung „FSC“; Michelin IF600/70R30 und IF710/70R42.

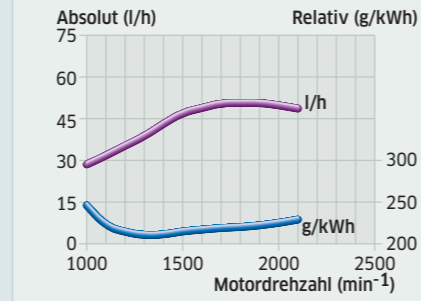
Pflege und Wartung | Motoröl 16 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 123 l (2000 h), Hydrauliköl 102 l (1000 h); Kühlsystem mit 40 l.

Preis | „Profi Plus“ mit 8 Ventilen und Testbereifung 216 500 € (o.MwSt.); „VarioGuideRTK“ 15 659 €, Frontzapfwelle 3 540 €; Kabinenfederung 1 176 €, 4 x 300 kg Radgewichte 3 548 €, 6 Xenon-Scheinwerfer 3 336 €, Kühlbox 440 € etc. Preis Testmaschine: 255 050 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

| Arbeitsbereiche | Leistung | Drehzahl | g/kWh | l/h |
|------------------------------|----------|----------|-------|------|
| Normzapfwelle 540 | 100% | - | - | - |
| Sparzapfwelle 540E | 100% | 1577 | 216 | 48,2 |
| Normzapfwelle 1000 | 100% | 1881 | 221 | 50,6 |
| Sparzapfwelle 1000E | 100% | 1579 | 216 | 48,2 |
| Motor im Abregelbereich | 80% | max. | 237 | 40,3 |
| Hohe Leistung | 80% | 90% | 224 | 38,0 |
| Transportarbeiten | 40% | 90% | 251 | 21,4 |
| Wenig Leistung, 1/2 Drehzahl | 40% | 60% | 222 | 19,0 |
| Hohe Leistung, 1/2 Drehzahl | 60% | 60% | 213 | 27,2 |

Messwerte DLG-Testzentrum

Zapfwellenleistung
 Maximal (1 700 min⁻¹) 194,2 kW
 Bei Nenndrehzahl 178,8 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
 Spez. bei max. Leistung 219/18,8 g/kWh
 Spez. bei Nenndrehzahl 229/20,9 g/kWh
 Absolut Max./Nenn. 50,6/48,6 und 3,4/3,5 l/h

Drehmoment
 Maximal 1 174 Nm (1 400 min⁻¹)
 Drehmomentanstieg 44,2 %
 Drehzahlabfall 33,0 %
 Anfahrmoment 114 %

Getriebe
 Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

Hubkraft Heck | (90 % max. Öldruck)
 Unten/Mitte/Oben 8 343/9 783/9 801 daN
 Hubweg unter Last 82,9 cm (23 bis 105,9 cm)

Hubkraft Front | (90 % max. Öldruck)
 Unten/Mitte/Oben 3 429/3 873/4 617 daN
 Hubweg unter Last 57,7 cm (27,4 bis 85,1 cm)

Hydraulikleistung
 Betriebsdruck 203 bar
 Max. Menge 134,4 l/min
 Max. Leistung 40,2 kW (129,9 l/min, 185 bar)

Zugleistung und Diesel-/AdBlue-Verbrauch
 Max. 164,7 kW (1 700 min⁻¹) 255/21,8 g/kWh
 Bei Nenndrehzahl 150,4 kW 269/25,0 g/kWh

Lautstärke | (unter Last am Fahrer-Ohr)
 Kabine geschlossen/offen 78,4/81,1 dB(A)

Abbremsung
 Maximale mittlere Verzögerung 5,3 m/s²
 Pedalkraft 29 daN

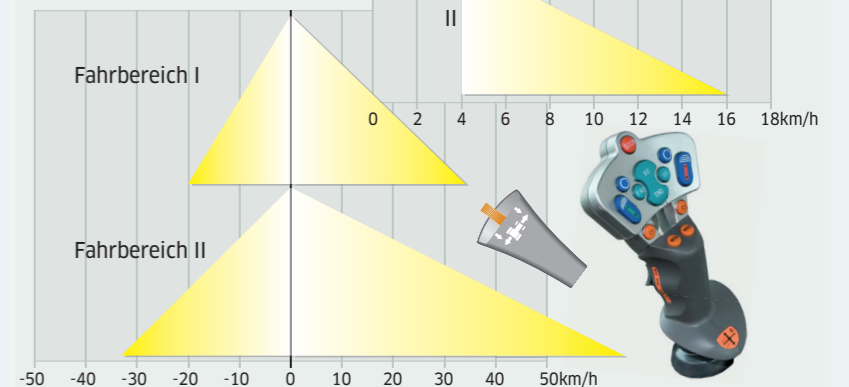
Wendekreis
 Ohne/mit Frontantrieb 11,95/13,20 m

Testgewicht
 Vorderachse 3 620 kg
 Hinterachse 5 610 kg
 Leergewicht 9 230 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 14 000 kg
 Nutzlast 4 770 kg
 Leistungsgewicht 48 kg/kW
 Radstand 290 cm
 Spurweite vorne/hinten 205/201 cm
 Bodenfreiheit 44 cm

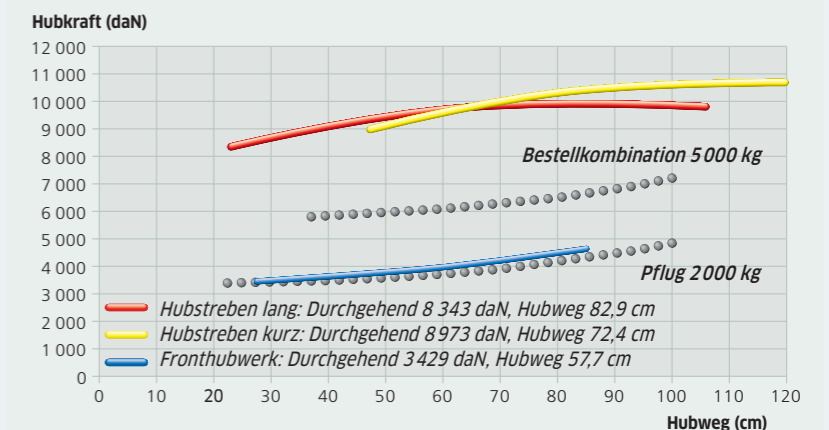
Fendt 828 Vario „Profi Plus“: Stufenlos im Hauptarbeitsbereich

Das stufenlose Vario-Getriebe ML 220 hat zwei Fahrbereiche für Acker (0,02 bis 33 km/h) und Straße (0,02 bis 60 km/h) bei nur 1 700 Touren. Eine Wendschaltung gibt es links und rechts.

Bis 60 km/h vorwärts und 33 km/h rückwärts



Fendt 828 Vario: Hubkraft und Hubbedarf



Fendt 828 Vario: Die rote Kurve zeigt die gemessene Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – fast 600 daN mehr Hubkraft, aber gut 10 cm weniger Hubweg. Dank der guten Geometrie hat der 800 Vario Hubkraft „satt“!