



# Schick und sparsam

Deutz-Fahr konnte sich mit der Serie 5 in den letzten Jahren ordentliche Marktanteile sichern. Ob zu recht und Gründe die Käufer überzeugen, haben wir im DLG Testzentrum und im Praxiseinsatz getestet.



dlv  
**traction  
traktor  
test**

Von Matthias Mumme

Deutz-Fahr konzentrierte sich in den letzten Jahren vor allem auf die Entwicklung neuer Traktorenbaureihen unterhalb von 300 PS – zumindest bis zur Vorstellung der Serien 9 und 11. Ein Schwerpunkt war dabei vor allem die Serie 5, die vier Modelle in drei Ausstattungslinien umfasst. Neben der Standardversion haben Käufer die Wahl zwischen der Variante „P“ und der Variante „TTV“ mit stufenlos-leistungsverzweigtem Getriebe von SDF. Damit werden Motornennleistungen von 95 bis 120 PS abgedeckt.

Der Fokus der Entwicklung lag auf einem geringen Kraftstoffverbrauch und einem hohen Arbeitskomfort bei einfacher Bedienung. Ob die im italienischen Treviglio gefertigten Schlepper diesen Ansprüchen gerecht werden, haben wir am Modell 5120 P überprüft – und zwar in der Praxis und auf dem Prüfstand.

**TIER 4I OHNE SCR**

Unter der schicken, einteilig klappenden Motorhaube arbeitet bei allen Typen der Serie 5 P ein Deutz TCD 3.6 L04 mit 3,6 l Hubraum und Zweiventiltechnik mit Hydorstößeln. Common-Rail-Einspritzung mit 1.600 bar Einspritzdruck, Turbolader mit Wastegate-Ventil und eine Ladeluftkühlung sollen die 5er drehmomentstark und gleichzeitig sparsam auffahren lassen.

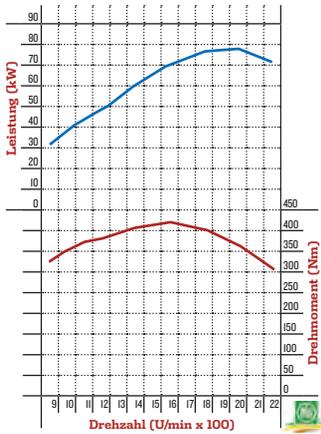
Beim 5120 P, dem zweitstärksten Modell der Baureihe, ist der Vierender auf 83 kW/113 PS bei 2.200 U/min eingestellt. Die maximale Motorleistung von 87 kW/118 PS liegt laut Deutz-Fahr bei 2.000 U/min an. Das maximale Drehmoment beziffert der Hersteller mit 460 Nm bei 1.600 Tou-

FOTOS: MUMME (16); CONRADI (1)

## >>> GUTE PERFORMANCE <<<

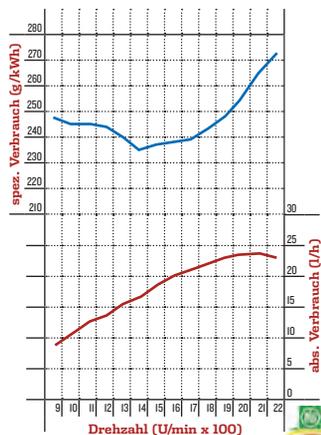
Das DLG-Testzentrum hat den 5120 P zunächst auf dem Prüfstand auf Herz und Nieren geprüft. Die Leistungswerte sind gut bis sehr gut, die Verbrauchswerte durchschnittlich bis gut.

### Motorleistung



**Plateaus:** Motorleistung und Motordrehmoment zeigen eine gute Plateaucharakteristik. Von 2.000 bis 1.800 U/min gibt es einen weiten Konstantleistungsbereich. Auch darüber und darunter fällt die Leistung erst mal nur langsam ab. Unter 1.800 Touren packt dann das maximale Drehmoment zu, das bis runter auf etwa 1.400 U/min nahezu konstant bleibt. Anhand der Messwerte errechnet sich ein Drehmomentanstieg von sehr guten 36 Prozent. Auch im Praxiseinsatz zeigte sich der moderne Vierender elastisch, spritzig und durchzugsstark.

### Verbrauch



**Durchschnittlich:** Der Kölner Vierender zeigte auf dem Zapfwellenprüfstand gute, wenn auch keine Spitzen-Verbrauchswerte. 272 g/kWh bei Nenndrehzahl und 248 bis 255 g/kWh bei Maximalleistung liegen etwa im Durchschnitt dieser Leistungsklasse, wobei der 5120 P anders als einige Wettbewerber kein AdBlue für die Abgasreinigung benötigt. Aussagekräftiger für den Praxiseinsatz sind jedoch die PowerMix-Verbrauchswerte, die Sie auf der gegenüberliegenden Seite finden.

**Legende** SCR - Selektive katalytische Reduktion (Abgasnachbehandlung durch Einspritzen von Harnstoff in den Abgasstrom); AdBlue - Harnstofflösung für SCR; Drehmomentanstieg - Wert, um den das Drehmoment von der Nenndrehzahl ausgehend bis zum Erreichen des maximalen Drehmoments ansteigt (in Prozent); Common-Rail - elektronisch geregeltes Einspritzsystem, das die Einspritzmenge unabhängig von der Motordrehzahl festlegt; LS - Load Sensing; Hydrauliksystem, das die Fördermenge jedes Ventils automatisch an die abgeforderte Hydraulikleistung anpasst.

ren. Dabei soll der Drehmomentanstieg glatte 30 Prozent betragen.

Diese Werte können sich in der Klasse sehen lassen. Positiv fällt zudem die einfache Abgasreinigung ohne SCR-System und Partikelfilter auf, mit der die Grenzwerte der Tier-4-i-Abgasnorm eingehalten werden. Denn neben einer externen gekühlten Abgasrückführung (EGR) sitzt im Abgasstrang nur noch ein Dieseloxydationskatalysator (DOC). AdBlue wird dafür nicht benötigt. Somit stehen gute 165 l Tankinhalt für Diesel zur Verfügung. Die einfache Abgasreinigung ist übrigens der Tatsache geschuldet, dass die TCD-3.6-L04-Motoren von Deutz eine verhältnismäßig neue Entwicklung sind (Vorstellung Anfang 2010) und nicht einfach die Abgasnormen „aufgewertet“ wurden.

Auch sonst ist das Kölner Aggregat in Sachen Wartung eher genügsam. Ein Ölwechsel ist alle 500 Betriebsstunden fällig und der Verschmutzungsgrad des Luftfilters wird elektronisch überwacht. Reinigen muss man nur, wenn die Elektronik Alarm schlägt.

### AUF DEM PRÜFSTAND

Das DLG-Testzentrum in Groß-Umstadt hat den 5120 P in unserem Auftrag am Zapfwellenprüfstand und vor dem PowerMix-Messwagen sowie im Transport-PowerMix in puncto Leistung und Verbrauch genau geprüft. Und die Ergebnisse können sich sehen lassen:

Bei 2.200 U/min Nenndrehzahl kommen 72 kW am Stummel an. Diese Leistung passt, da die Herstellerangabe von 83 kW ja nach ISO-Norm erfolgt, also als Bruttoleistung ohne Nebenaggregate und mit externem Kühlkreislauf. Berücksichtigt man diesem Umstand und die Verluste zwischen Motor und Zapfwellenstummel, stimmen die Messwerte gut mit den Herstellerangaben überein.

Der Verbrauch von 272 g/kWh bei Nennleistung und 248 bis 255 g/kWh bei maximaler Motorleistung sind gute Werte für diese Leistungsklasse. Die Maximalleistung von 78 kW haben die Testingenieure der DLG übrigens bei 1.900 bis 2.000 U/min gemessen, wobei sich von 1.800 bis 2.100 Touren ein schönes Leistungsplateau ausbildet.

Auch die Drehmomente können sich sehen lassen. Wie vom Hersteller angegeben, wird das maximale Drehmoment bei 1.600 U/min freigesetzt. Am Stummel waren das immerhin 426 Nm. Das ist kein Spitzenwert in dieser Klasse, aber guter Durchschnitt, zumal der



## Dieserverbrauch im DLG-PowerMix

		Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Referenz*
<b>ZUGARBEITEN: 277 G/KWH BZW. 16,7 L/H</b>							
Schwere Last (100 %)	Pflug	275 g/kWh					- 4,2 %
	Grubber	273 g/kWh					- 5,9 %
Mittlere Last (60 %)	Pflug	292 g/kWh					+ 1 %
	Grubber	270 g/kWh					- 6,2 %
<b>ZAPFWELLENARBEITEN: 276 G/KWH BZW. 14,6 L/H</b>							
Schwere Last (100 %)	Kreiselegge	257 g/kWh					- 4,5 %
	Mähwerk	256 g/kWh					- 6,9 %
Mittlere Last (60 %)	Kreiselegge	295 g/kWh					- 3,3 %
	Mähwerk	264 g/kWh					- 3,3 %
Leichte Last (40 %)	Kreiselegge	270 g/kWh					- 5,9 %
	Mähwerk	317 g/kWh					- 0,3 %
<b>GEMISCHTE ARBEITEN: 356 G/KWH BZW. 19,6 L/H</b>							
Miststreuer				338 g/kWh			+ 7,3 %
Rundballenpresse					375 g/kWh		+ 10,3 %
<b>TRANSPORT: 708 G/KWH BZW. 15,6 L/H</b>							
40 km/h				690 g/kWh			k.A.
50 km/h				727 g/kWh			k.A.
<b>GESAMTDURCHSCHNITT*: PowerMix 290 g/kWh bzw. 16,2 l/h</b>							<b>- 2,1 %</b>



**Sparfuchs:** Während unser Testkandidat auf dem Zapfwellenprüfstand durchschnittliche bis gute Werte ablieferte, kann er im PowerMix fast durchgängig punkten.

Lediglich bei gemischten Arbeiten fällt er deutlich hinter den Klassendurchschnitt zurück, weil in diesen zwei Zyklen mit normaler 1.000er-Zapfwelle gearbeitet werden musste und nicht mit der 1.000E. In den zwei Transportzyklen bewerten wir den Verbrauch als durchschnittlich. Hier ist aufgrund der neuen Messzyklen die Referenzermittlung noch schwierig.

**Legende:** \* nur Feldzyklen, ohne Transport; Messwerte des DLG Testzentrums Technik & Betriebsmittel Groß-Umstadt. Der Durchschnitt der Leistungsklasse gilt für die Abgasnorm 4i. Die Referenzgruppe umfasst sechs Traktoren der Leistungsklasse zwischen 115 und 135 PS.



# WENIG ZU MECKERN

Der 5120 P bietet eine umfangreiche Serienausstattung und praktische Optionen.

## Technische Daten

### MOTOR

Deutz TCD 3.6 L04	Tier 4i
Nennleistung (2000/25 EC, 2.200 U/min)	83 kW / 113 PS
Max. Leistung, ECE-R24	87 kW / 118 PS
Abgasnachbehandlung	DOC, EGR
Serviceintervall DOC	selbstreinigend
Max. Drehmoment	460 Nm bei 1.600 U/min
Drehmomentanstieg	30 %
Drehmomentplateau	circa 200 U/min
Hubraum	3,6 l
Zylinder/Kühlart	4 Turbo/Wasser
Tankinhalt Diesel	165 l
Motorölwechsel	500 Bh

### GETRIEBE/ZAPFWELLE

SDF	60 x 60, 3-fach LS
Endgeschwindigkeit	50 km/h (a. W. 40 km/h)
Zapfwellengeschwindigkeiten Serie (Option)	1.000, 540 (1.000, 1.000E, 540, 540E)

### KRAFTHEBER & HYDRAULIK

Bauart	Kat. II
Max. Hubkraft hinten	4.650 kg, a. W. 6.600 kg
Max. Hubkraft vorn	1.850 kg
Steuergeräte Serie/Option	3/5 (elektrohydr.)
Förderleistung Pumpe	60 l/min, a. W. 90 l/min
Max. Fördermenge pro Ventil	65 l/min (90-l-Pumpe)
Max. Förderdruck	185 bar
Max. entnehmbare Ölmenge	35 l

### SONSTIGE DATEN

Leergewicht	4.970 kg
Zul. Gesamtgewicht	8.500 kg
Radstand/Wenderadius	2,44 m/4,60 m
Höhe über Kabine	2,82 m (mit Federung)
Lautstärke in der Kabine	75 dB (A)

### PREISE (ZZGL. MWST.)

Grundpreis 40 km/h	78.390 Euro
Druckluft	3.370 Euro
5 x dw elektrohydr.	1.630 Euro
Frontkraftheber + FZW	4.280 Euro
Vorderachsfederung	4.480 Euro
pneum. Kabinenfederung	2.190 Euro
Klimaautomatik	2.090 Euro
Kriechgang + 4 ZW	1.530 Euro + 460 Euro
<b>Gesamtpreis Testmaschine</b>	<b>98.420 Euro</b>

### MODELLPOLITIK

Neben der Serie 5 P gibt es baugleiche Schlepper mit stufenlosem TTV-Getriebe. Sie siedeln sich über den Baureihen 5D, 5G und 5C und unter den 6er-Agrotrons an.



**+** Der Motor zieht gut durch und ist dabei sehr sparsam. Pluspunkte gibt es auch für den Powercore-Luftfilter und die einfache Abgasreinigung. Die Zugänglichkeit zu den Kühlern könnte besser sein.



**+** Serienmäßig kommt der 5er mit vier Scheibenbremsen daher. Dazu schaltet beim Bremsen der Allradantrieb zu. Damit sind extrem gute Verzögerungswerte bei geringer Pedalkraft möglich.



**+** Sehr praktische Helfer sind die – bei Shuttle-Ausstattung serienmäßige – Stop-and-go-Funktion und die optionale SDD-Lenkübersetzung. Beide werden rechts im Kombiinstrument aktiviert.



**+** Mit Superkriechgängen kommt das Getriebe auf 60 x 60 Gänge – typisch SDF. Los geht es bei rund 0,12 km/h, Schluss ist bei 50 km/h (bei leicht reduzierter Motordrehzahl von 2.100 U/min).



**+** Optional sind vier Zapfwellengeschwindigkeiten „on board“. Die Vorwahl erfolgt links vom Fahrersitz, die Zuschaltung und das Abschalten elektrohydraulisch per Wippe oder per Automatik.



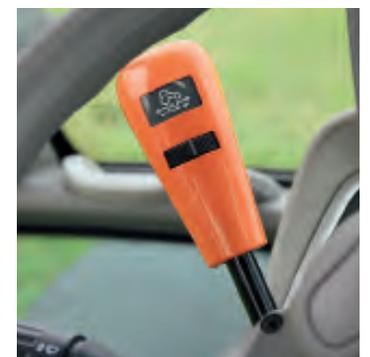
**+** Die Kabine bietet sehr viele Ablagemöglichkeiten und Staufächer. Die Deckel werden von starken Scharnieren gehalten.



**+** An Steuergeräten sind bis zu vier mechanische oder fünf elektrohydraulische lieferbar (jeweils mit mechanischem oder elektrohydraulischem Kreuzschalthebel) und es gibt drei Pumpenvarianten.



**+/-** Die Lastschaltstufen bieten Speed-Matching. Kupplern geht per Fußpedal oder Druckknopf. Das Einlegen der Gänge 2 und 3 ist nicht immer ganz einfach. Die Synchronisation könnte besser sein.



**+/-** Die einfache Einstellung der Wendeschaltung überzeugt. Jedoch war unser Testschlepper auch in der sanftesten Einstellung noch recht hart beim Richtungswechsel – das geht besser.

Dieserverbrauch hier mit 238 g/kW wieder sehr niedrig ist. Von 1.800 bis 1.400 U/min bildet sich ein Drehmomentplateau aus und auch 36 Prozent Drehmomentanstieg sind ordentlich – alles in allem eine sehr gute Performance.

### POWERMIX: FAST DURCHGEHEND SEHR GUT

Von seiner sparsamen Seite zeigte sich der 5120 P auch im DLG-PowerMix (siehe Grafik auf Seite 23). Mit einem Durchschnittsverbrauch von 290 g/kWh siedelt er sich auf einem der vorderen Ränge in seiner Schlepperklasse an. In neun von zwölf Zyklen lagen die Verbrauchswerte unter denen der Durchschnittsgruppe, die aus sechs Traktoren zwischen 115 und 135 PS (alle Tier-4-i-Abgasnorm) bestand.

Besonders sparsam arbeitete der Schlepper bei reinen Zugarbeiten und schweren Zapfwellenarbeiten. Etwas enttäuschend waren hingegen die Verbrauchswerte bei gemischten Arbeiten mit Hydraulikanteil, wo der spezifische Verbrauch 7,2 beziehungsweise 10,3 Prozent über dem Referenzdurchschnitt lag. Dabei müssen jedoch die zwei Ursachen berücksichtigt werden: Erstens konnten diese zwei Zyklen



**Hubstark:** Mit den zwei äußeren Zusatzzylindern sind bis zu 6,6 t maximale Hubkraft möglich (Herstellerangabe). Das ist für diese Klasse top!

nicht, wie die reinen Zapfwellenzyklen, mit der Eco-Zapfwelle gefahren werden, da der Schlepper die geforderte Geschwindigkeit so nicht erreicht hätte.

Und zweitens war der Testschlepper mit der großen 90-l/min-Hydraulikpumpe ausgestattet, die natürlich ebenfalls einiges an Mehrleistung und mehr Diesel benötigt. Wer hier Sprit sparen möchte, sollte zur 60-Eco-Pumpe

greifen, die bereits bei geringer Drehzahl hohe Leistungen bringt und damit vor allem bei Frontladerarbeiten große Vorteile hat. Dazu aber später mehr.

### DREIFACH-LASTSCHALTUNG

In Sachen Getriebe hat man bei der Serie 5 grundsätzlich die Auswahl zwischen der stufenlosen TTV-Variante und einem Lastschalt-

## >>> TRACTION-PRAXOMETER <<<

Diese zwei Praktiker setzen den Deutz-Fahr 5120 P bereits seit der Kampagne 2015 ein In traction berichten Sie darüber, was ihnen an den Schleppern gefällt und was noch verbesserungswürdig ist.

**Friedrich Krämer, Landwirt aus 57080 Siegen:** „Nachdem wir unseren alten 06er-Deutz für einen guten Preis verkaufen konnten, schafften wir als Nachfolger Anfang 2015 einen 5120 P an. Unser Händler, die Fa. Rademacher, hatte dieses Modell auf dem Hof, sodass wir den Traktor unkompliziert antesten konnten. **Er hat uns auf Anhieb sehr gut gefallen.** Bislang hat der Schlepper rund 480 Stunden vornehmlich mit Gründlandarbeiten, wie vor einer 6 m breiten Wiesenegge, einer Front-Heck-Mähkombi oder bei der Gülle- und Mistdüngung abgeleistet. Dazu setzen wir ihn vor einer Welger 235-Rundballenpresse ein, mit der wir etwa 1.000 Ballen pro Jahr pressen. Als Ausstattung haben wir das 30/30-Getriebe, die mechanische Kabinenfederung, Frontkraftheber mit Frontzapfwelle, Zweifach-Heckzapfwelle und drei doppeltwirkende mechanische Steuergeräte. Die SDD-Lenkung haben wir nicht dazugenommen, heute würde ich sie aber mitbestellen, nachdem wir damit gute Erfahrungen auf unserem 2016 angeschafften Deutz-Fahr 5115.4 G gemacht haben.“



„Der Motor hat ein gutes Drehmoment, der Verbrauch liegt beim Mähen bei etwa 7 bis 8 l/h. Der Verzicht auf AdBlue war für uns einer der Kaufgründe, die Wartung wird so deutlich erleichtert. Mit der Hubkraft ohne Zusatzzylinder kommen wir gut zurecht. Extrem positiv überrascht hat uns der gute Fahrkomfort. Der Schlepper liegt wie ein Brett, obwohl wir keine Vorderachsfederung haben. Wahrscheinlich sorgt die große Michelin-Bereichung hier für viel Laufruhe. Die Lastschaltstufen schalten butterweich, ebenso wie die Wendeschaltung. Letztere ist bei unserem neuen 5115.4 G viel härter, obwohl beide ein ähnliches Getriebe haben. Die Stop&Go-Funktion ist vor der Rundballenpresse sehr praktisch.“



„Die Kühlerpakete sind nicht gut zu erreichen, dadurch ist die Reinigung nicht ganz einfach. In unserer Ausstattung mit mechanischen Steuergeräten kann man auf das Work-Display in der rechten A-Säule eigentlich verzichten.“

**Gerhard Seefried, Landwirt aus 84385 Egglham:** „Als Familienbetrieb mit Schwerpunkt Bullenmast fahren wir eigentlich schon immer Traktoren von Deutz-Fahr. Vor der Anschaffung des 5120 P im Jahr 2015 hatten wir ein anderes Fabrikat im Einsatz, mit dem wir aber vor allem angesichts der zu geringen Hubkraft und der schlechten Schaltung nicht zufrieden waren. Der 5120 P ist neben einem K 420 mit Frontlader der zweite Allrounder im Betrieb, und hat bis heute etwa 500 Betriebsstunden bei uns geackert. Als Ausstattung haben wir die mechanische Kabinenfederung, den luftgefederten Grammer-Sitz, einen Frontkraftheber, die Zusatzzylinder für den Heckkraftheber und elektrohydraulische Steuergeräte gewählt. Schwerpunktmäßig wird der Schlepper vor einem 4-Schar-Volldrehpflug von Regent eingesetzt, aber auch für Mahd- und Werbearbeiten auf dem Grünland und für Pflegearbeiten.“



„Der Vierzylinder ist sehr kräftig, auf unseren schweren Böden kommt er mit dem Pflug gut klar. Auch das Gewicht des 5120 P passt dazu. Die Hubkraft im Heck ist für diese Schlepperklasse sehr gut, genau richtig für unseren schweren Pflug. Der Dieserverbrauch liegt bei etwa 6 bis 8 l/h bei Gründlandarbeiten und guten 13 l/h beim Pflügen. Der Komfort ist sehr gut, wir haben sogar auf die Vorderachsfederung verzichtet, da der Schlepper ohnehin schon gut liegt, der Sitz sehr viel abfedert und sich der Aufpreis für uns angesichts des geringen Transporteinsatzes des 5120 P nicht ausgezahlt hätte. Beim Vorfürschlepper hatten wir die SDD-Lenkung, die wir sehr praktisch fanden. Bestellt haben wir sie nicht, sie sollte unserer Meinung nach serienmäßig sein. Die elektrohydraulischen Steuergeräte sind äußerst praktisch, beispielsweise für die Gestängeführung der Spritze am Hang.“



„Die Kühlerreinigung ist beim K 420 besser gelöst. Am Anfang war die Position des I. Gangs etwas gewöhnungsbedürftig, da haben wir uns ab und an mal verschaltet. Der Verbrauch bei Transportarbeiten könnte etwas geringer sein. Und die Wendeschaltung ist härter als beim Vorfürschlepper, den wir hatten.“



**1** Die Kabine wirkt sehr modern und hell. Das Platzangebot ist für diese Klasse gut.

**2** Wahlweise gibt es neben der ungefederten Kabine eine Variante mit mechanischer und eine mit Luftfederung (im Bild).

**3** Das Work-Display ist praktisch als Anzeigefeld wie auch für Parametereinstellungen.

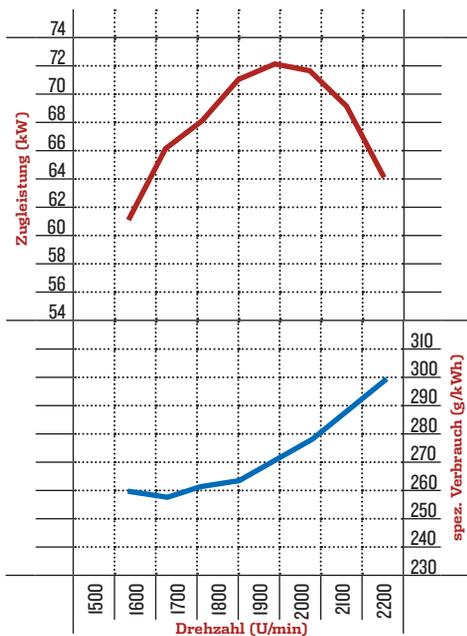
getriebe von SDF mit mehreren Ausstattungsoptionen. Die Standardversion bietet 30/30 Gänge, die auf fünf Hauptgänge (erster Gang links unten!) in zwei Gruppen verteilt sind. Die drei Lastschaltstufen können manuell wie auch automatisch geschaltet werden (in der P-Ausstattungsline), wobei man den Schaltzeitpunkt über den Eco-Drehregler in der rechten Seitenkonsole beeinflussen kann.

Bei ökonomischem Fahren wird früher hoch- und später runtergeschaltet, im Power-Modus anders herum. Diese Funktionen bietet auch die gehobene Getriebevariante, die jedoch mit Superkriechgängen (ab circa 0,12 km/h) und vier Gruppen auf 60/60 Gänge

kommt. Als Höchstgeschwindigkeit sind bei beiden Schaltgetrieben 40 km/h bei 1.750 U/min oder 50 km/h bei 2.100 U/min lieferbar.

Mit dem Wechsel der Lastschaltstufen waren wir bei unserem Testschlepper sowohl beim Hoch- als auch beim Runterschalten sehr zufrieden. Auch das Speed-Matching, also das automatische Anpassen der Lastschaltstufen an den neu eingelegten Gang, funktionierte sehr gut. Kritik gibt es für die Gangschaltung, bei der das „Treffen“ der Gänge 2 und 3 manchmal etwas schwierig ist, vor allem wenn der Schlepper auf schlechten Feldwegen mal etwas springt. Und die Kupplung könnte durchaus noch etwas sanfter/dosierter einrücken.

**Zugleistung bei Volllast**



Oben: Zugleistung bei Volllast und 13 km/h Sollgeschwindigkeit, I. Gang.

Bild links: Die hydraulische Feststellbremse ist Serie.

Licht und Schatten gibt es auch bei der Wendeschaltung. Positiv fällt die einfache Einstellung einer Sensitivität beim Richtungswechsel auf, die mit der kleinen Schaltwippe auf dem Shuttle-Hebel erfolgt. Kritik gibt es für den vergleichsweise harten Richtungswechsel – auch bei der sanftesten Einstellung und warmem Getriebeöl. Laut Deutz-Fahr hätte eine Neukalibrierung hier Abhilfe schaffen können.

Viel Lob gibt es wiederum für die Stop-and-go-Funktion, die sogar Serie ist. Dabei rückt die Kupplung beim Bremsen des Schleppers automatisch aus – bis der Traktor vollständig steht. Geht man von der Bremse und gibt Gas, rückt sie automatisch wieder gut dosiert ein. Das funktionierte bei unserem Testschlepper super.

**HYDRAULIK AUF KLASSENNIVEAU**

Beim Thema Hydraulik haben Käufer sowohl bei der Hubkraft als auch bei der Fördermenge mehrere Auswahlmöglichkeiten. Das hilft, bei geringeren Ansprüchen je nach Einsatzspektrum den ein oder anderen Euro beim Kauf zu sparen. So gibt Deutz-Fahr die maximale Hubkraft im Heck serienmäßig mit 4,65 t an. Für nur 510 Euro Aufpreis gibt es sogar stattliche 6,6 t, wobei dann zusätzlich zum innen liegenden Hubzylinder zwei äußere stehende Zusatzzylinder dazukommen. Externe Bedienungen auf beiden Heckkotflügeln sind bei beiden Ausstattungen Serie.

Im Testeinsatz mit einem 3 m breiten Grubber und einer 3 m breiten Kurzscheibenegge

waren wir mit Hubleistung und Hubgeschwindigkeit unseres Schleppers (6,6-t-Ausstattung) sehr zufrieden und konnten keine Schwächen feststellen.

Vorn ist optional ein Frontkraftheber mit 1,85 t angegebener Maximalhubkraft erhältlich, der als Paket mit der Frontzapfwelle 4.280 Euro kostet. Externe Bedienungen für Zapfwelle oder Kraftheber gibt es vorne nicht, dafür aber beidseitig im Heck.

Serienmäßig sind drei doppelt wirkende Hydraulikkreisläufe vorhanden. Auf Wunsch kommen ein (bei mechanischen Steuergeräten) bis zwei (bei elektrohydraulischen Steuergeräten) dazu. Die elektrohydraulische Vollaussattung kostet 1.630 Euro Aufpreis. Eine Mengenregulierung gibt es bei allen Ausstattungen dazu. Wer zusätzlich eine Zeitschaltung benötigt,

**Bewertungspunkte 0-10\***

**Motor**

Leistung	9,0
Drehmoment	9,0
Elastizität	9,0
Verbr. Teillast	9,5
Verbr. Volllast	10,0
Verbr. Transport	9,5
Wartung	9,0

**Getriebe & Zapfwellen**

Gangabstufung	9,5
Schaltvorgänge	8,5
Transportdrehz.	8,5
Zapfwellen	9,5

**Kraftheber & Hydraulik**

Hubkraft	10,0
Bedienung EHR	9,5
Hydraulikleist.	9,5
Bedienung Hydr.	9,5

**Kabine**

Lautstärke	8,5
Platzangebot	9,0
Ergonomie	9,0
Komfort	9,5
Sicht	9,0

**Sonstiges**

Wenderadius	9,5
Straßenlage	9,5

\* Bewertungsraster: 0 Punkte = ungenügend; 5 Punkte = durchschnittlich; 10 Punkte = sehr gut

**Unser Fazit**

**MODERNER ALLROUNDER**

Der 5120 P von Deutz-Fahr überzeugte in unserem Test nicht nur durch niedrige Verbrauchswerte im DLG PowerMix und im Praxiseinsatz, sondern auch durch seine umfangreiche Ausstattung. Neben einem modernen Motor bietet der Schlepper eine optionale Vorderachsfeederung, wahlweise eine mechanische oder pneumatische Kabinenfeederung, mechanische oder elektrohydraulische Steuergeräte, drei verschiedene Hydraulikpumpen, und ein optionales Kriechgange-

trieb. Dazu kommt des Weiteren serienmäßiges Speed-Matching, die serienmäßige Stop&Go-Funktion und die serienmäßige hydraulische Feststellbremse, sowie optional die SDD-Lenkung und für wenig Geld eine Hubkrafthöherung im Heck. In Testausstattung, die quasi eine Vollausstattung war, kratzt der Preis dann allerdings auch schnell an der 100.000-Euro-Marke.

Schwächen zeigten sich beim DLG PowerMix nur bei gemischten Arbeiten, wobei sich die

Werte hier technisch einfach erklären lassen. Packt der Schlepper die abgeforderte Leistung dort mit der 1.000er-Ecozapfwelle, so werden die Verbrauchswerte erheblich besser aussehen. Beim Transport sind ebenfalls keine Top-Verbrauchswerte messbar, da vor allem bei 50 km/h nur eine geringe Drehzahlreduzierung möglich ist.

Die Bedienung des Traktors ist sehr einfach und intuitiv, die Verarbeitung bis auf kleine Schwächen gut.

muss auf die elektrohydraulische Ausstattung zurückgreifen. Dort lassen sich dann drei der maximal fünf Steuerkreise mit einer Zeitschaltung versehen, während die Fördermenge bei allen Steuerkreisen elektronisch einstellbar ist. Dazu betätigt man einfach den Drucktaster in der Seitenkonsole für die Einstellung der Ölmenge und anschließend die Schaltwippe oder den Kreuzschalthebel für das gewünschte Steuergerät. In der Anzeige im Workmonitor der rechten A-Säule lässt sich der Wert beliebig verändern. Die Zeiteinstellung der Steuergeräte drei bis maximal fünf erfolgt bequem über drei Drehpotis in der rechten Seitenkonsole.

Viele Wahlmöglichkeiten gibt es bei der Pumpenausstattung. Ab Werk liefert Deutz-Fahr alle 5er mit einer 60-l-Zahnradpumpe aus. Optional sind zwei Pumpen oder eine Tandempumpe lieferbar, die wahlweise 90 l/min oder als Eco-Version 60 l/min bei niedriger Motordrehzahl fördert. Dann steht die volle Förderleistung schon bei 1.600 U/min bereit. Das spart vor allem bei Frontladerarbeiten Kraftstoff.

Bei der 90-l/min-Variante verbaut Deutz-Fahr auch gleich größere Leitungsquerschnitte in den Steuergeräten. Dann passen pro Steu-

erkreis bis zu 65 l/min durch, statt 50 l/min bei den kleineren Pumpenvarianten. Optional gibt es im Heck übrigens auch einen Power-beyond-Anschluss (410 Euro), der auch in dieser Klasse immer häufiger nachgefragt wird.

## MODERNER UND FREUNDLICHER ARBEITSPLATZ

Kommen wir damit zur Kommandozentrale des 5120 P. Beim Einsteigen fällt sofort die Helligkeit der Kabine auf, die durch helle Materialien und das (aufpreispflichtige) Dachfenster zustande kommt. Die Bedienelemente und Anzeigen sind modern und lassen sich gut ablesen.

In Sachen Fahrkomfort hat uns der 5120 P überzeugt: Wir hatten ihn mit vollausgestatteter Federung im Test. Heißt: Vorderachse mit abschaltbarer Federung und Niveauregulierung sowie Kabine mit mechanisch geregelter Zweipunkt-Luftfederung.

Damit konnten wir uns auch auf schlechten Feldwegen zügig und sicher bewegen, wenn gleich die Räder in dieser Klasse natürlich kaum Stöße abfedern und der Fahrkomfort nicht vergleichbar mit einem gefederten Groß-

traktor ist. Dennoch: Die 50 km/h Höchstgeschwindigkeit sind sicher erreichbar. Was die Bedienung anbelangt, gibt der 5120 P absolut keine Rätsel auf. Nahezu alle Funktionen sind selbsterklärend. Die Anzeigen im (mit dem Lenkrad schwenkbaren) Lenkradinstrument (Anzeige von Motor- und Zapfwellendrehzahl erfolgt parallel) und im WorkMonitor reichen aus. Gut: Es gibt sehr viele Ablagemöglichkeiten für Dokumente, Kleingeräte wie Handys und Getränkeflaschen oder -dosen. Die Verarbeitung der Deckel der Staufächer könnte aber etwas besser sein. Und die Schaltwippen für die Steuergeräte sind etwas zu wackelig.

## DAS FIEL UNS NOCH AUF:

- Die serienmäßige Bremsanlage mit vier nasen Scheibenbremsen sorgt für starke Verzögerungswerte. Ebenfalls Serie ist die hydraulische Feststellbremse (Federspeicherbremse).
- Eine Klimaanlage kostet 1.480 Euro, die Automatik 2.090 Euro Aufpreis. Für den Fußbereich gibt es von links ausstrahlend zwei Düsen. Und für freie Sicht sorgen im Dachraum verteilte Düsen, davon drei für die Frontscheibe.

