

Langzeittest Valtra T173 HiTech:

# Einfach läuft gut

Noch nie hatten wir einen Langzeittest mit einem so kurzen Reparatur-Tagebuch. Der Valtra T173 mit 132 kW/180 PS hat auf einem Lohnbetrieb in 1,5 Jahren mehr als 1 300 Stunden ohne ein nennenswertes Problem gemeistert. Allerdings ist die Ausstattung – anders als es die Typenbezeichnung „HiTech“ vermuten lässt – auch einfach.

**Hubert Wilmer**

**S**ein Ruf als solider Schlepper eilt dem Valtra ja schon voraus. Und mit dem Ergebnis dieses Langzeittestes hat der unscheinbare Finne diesen Anspruch offensichtlich auch unter Beweis gestellt. Mehr als 1 300 Stunden hat der Traktor in einem guten Jahr vor Rund- und Quaderballenpresse sowie mit Häckselwagen und Muldenkipper auf einem Lohnbetrieb zugebracht (siehe „Einsatzspiegel“). Insgesamt also alles andere als eine Spazierfahrt.

**Und dabei hat sich der Motor von Agco Power (ehemals Sisu) mit immerhin 7,4 l Hubraum** in jeder Hinsicht von seiner besten Seite gezeigt: sehr laufruhig, leistungsstark und nicht zuletzt auch sparsam. Natürlich ist auch das Aggregat aus dem hohen Norden auf AdBlue angewiesen, um die Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) erfüllen zu können. Doch auch das SCR-System mit seinem 24-l-AdBlue-Tank hat im Test keinerlei „Stress“ gemacht – prima!

Was den Verbrauch angeht, hat der T173 im praktischen Einsatz vor der Rundballenpresse im Mittel nur etwa 10 l pro Stunde verbraucht.

Vorm großen Häckseltransportwagen waren es (nicht zuletzt auch dank der deutlich reduzierten Motordrehzahl bei 40 km/h)



im Mittel rund 12 l pro Stunde. Das passt in die Welt.

**Stichwort Getriebe:** Der Testkandidat hatte die einfachste Variante „HiTech“. Von den drei Gruppen ist lediglich die Kriechgruppe hakelig zu schalten. Zusammen mit den vier Gängen und drei (butterweichen!) Lastschaltstufen sorgt sie aber für 36/36 Übersetzungen. Das ist sicher nicht der „letzte Schrei“ in Sachen Getriebetechnik. Aber wer mehr will, kann den T ja wahlweise als „Versu“ (ein Lastschaltgetriebe mit fünf Stufen) oder sogar als „Direct“ ordern – die Ausstattung mit stufenlosem Antrieb.

Allen Getriebe-Varianten gemein ist die sehr gute Wendeschaltung mit dem kleinen Hebel links unter dem Lenkrad. Das funktioniert nicht nur beispielhaft gut, sondern es gibt dort sogar eine integrierte Parksperr, mit der gleichzeitig auch die Anhängerbremse angesteuert wird – ebenfalls beispielhaft! Deutlich kleiner ist die Begeisterung bei der Zapfwellen-Ausstattung. Hier

muss man sich beim Kauf für eine Drehzahlkombination entscheiden: 540/1000 oder 540E/1000. Und für die Heck-Bedienung ist vorher eine Aktivierung in der Kabine notwendig.



**profi** Langzeittest

**1 3 2 1, 0 h**



## Einsatzspiegel

### Valtra T173 HiTech

#### Futterernte

Rundballenpresse Krone Comprima 180, Quaderballenpresse Krone BigPack 1270

#### Transport

40 m<sup>3</sup> Häckseltransportwagen (Bergmann HTW 40), 12,5 m<sup>3</sup> Muldenkipper (Brantner Halfpipe)

## Reparaturtagebuch

### Valtra T173 HiTech

**1 1 2 0, 0** Stunden

Klarlack am Kotflügel löst sich stellenweise

**1 3 2 0, 0** Stunden

Leuchtmittel im Rücklicht defekt

## Wartungskosten

### Valtra T173 HiTech

#### Motor

Öl- und Filterwechsel  
alle 500 bzw. 1000 h (19 l) **394 €**

#### Getriebe und Hydraulik

Öl- und Filterwechsel  
alle 500 bzw. 1000 h (65 l) **407 €**

#### Wartungskosten

**je Betriebsstunde 1,31 €/h<sup>1)</sup>**

<sup>1)</sup> inkl. Mehrwertsteuer, ohne Arbeitskosten



Der Sechszylinder von AgcoPower mit 7,4 l Hubraum überzeugt mit Laufruhe und Leistung. Auch der Verbrauch ist in Ordnung – und Motor-Probleme sind auch bei den älteren Valtras auf dem Betrieb unbekannt.

Fotos: Tovornik



Das Fronthubwerk baut wohl weit nach vorne, aber nicht zuletzt dank der luftgefederten Vorderachse ist der Fahrkomfort des T prima.



Der Aufstieg ist okay, auch wenn die Trittstufen komplett ungeschützt sind. Der AdBlue-Tankstützen ist links, der SCR-Katalysator für die Abgasstufe IIIB sitzt auf der rechten Seite unten vor der Kabine.



Das kleine, handliche Lenkrad und vor allem der kleine Wendeschalthebel mit integrierter Parkbremse (samt Ansteuerung der Anhängerbremsen) kommen im Praxisalltag nach wie vor sehr gut an.

**Nicht ganz so kurz wie beim Getriebe können wir es beim Thema Hydraulik machen.** In der Version HiTech gibt es den T nur mit einer Konstantstrom-Hydraulik. Dabei liefert die Zahnradpumpe maximal 73 oder 90 l/min, vier mechanische DW-Ventile (nur das erste mit Durchflussmengen-Verstellung) sind im Heck die Maximal-Ausstattung. Für alle Standard-Arbeiten ist das aber vollkommen in Ordnung. Ein echter Nachteil ist allerdings, dass das Hubwerk und ein Steuergerät nicht gleichzeitig mit Öl versorgt werden. Ansonsten verhält es sich bei Hubwerk und Hydraulik wie schon bei Motor und Getriebe: Läuft! Denn dass zum Beispiel die Bedienhebel der Ventile seitlich statt nach vorne und hinten bewegt werden müssen, ist wohl eine reine Sache der Gewohnheit. Vermisst werden nur noch Kleinigkeiten wie die fehlende Orientierungshilfe am Tiefenregler des Hubwerks.



## Datenkompass

### Valtra T173 HiTech

#### Motor

132 kW/180 PS Nennleistung (nach ISO 14396), 140 kW/190 PS Maximalleistung mit Boost, AgcoPower 74 AWI-4V, 6 Zylinder, 7,4 l Hubraum, Turbolader, Ladeluftkühlung, SCR-Abgastechnik mit AdBlue, Abgasstufe IIIB (Tier 4 i), 335 l Dieseltank, 24 l AdBlue-Tank.

#### Getriebe

36/36 Übersetzungen, drei Gruppen, vier Gänge, drei Lastschaltstufen (mit zwei Automatikfunktionen), lastschaltbare Wendeschaltung mit integrierter Parkbremse, 40 km/h Höchstgeschwindigkeit, Zapfwelle 540/1000 (oder 540E/1000) mit Schaltautomatik übers Hubwerk.

#### Hubwerk und Hydraulik

Zahnradpumpe mit 73 l/min (wahlweise 90 l/min), maximal 6 Ventile (4 mechanische im Heck, 2 elektrische vorne), eins mit Mengensteuerung, Heckhubwerk mit 8100 daN Hubkraft, Fronthubwerk mit 3500 daN.

#### Fahrwerk

Flansch-Achsen, vorne Vorderachsfederung mit Luft, Michelin 650/65 R 42 hinten und 540/65 R 30 vorne, 6,1 t Leergewicht, 12,5 t zulässiges Gesamtgewicht.

*Herstellerangaben*



*Für die Transporte wird das Hubgestänge komplett demontiert. Außer eines defekten Rücklichts gibt es im Heck aber wenig zu meckern. Allerdings ist der „HiTech“ nur mit Zahnradpumpe lieferbar, so dass Hubwerk und Steuergeräte nicht gleichzeitig arbeiten.*



*In der „HiTech“-Ausstattung geht es spartanisch zu, aber jeder Fahrer kommt sofort klar. Es gibt nur drei Lastschaltstufen und zwei Zapfwellen-Drehzahlen. Außerdem werden die mechanischen Ventile seitwärts bedient.*



*Der Beifahrersitz ist unbequem, Ablagen sind in der Kabine Mangelware. Dafür hält die solide Verkleidung einiges aus.*



*Man kann den Valtra in vielen verschiedenen Wunschfarben bestellen. Der einzige Schönheitsfehler am Testkandidaten: Der Klarlack löst sich an verschiedenen Stellen.*

#### Die Kabine der T-Serie ist ein wenig „in die Jahre gekommen“.

So gibt es in Sachen Ablagen, Beifahrersitz etc. einigen Nachholbedarf. Dagegen können zum Beispiel die soliden Rahmen-Türen oder der glatte, einfach zu reinigende Kabinenboden überzeugen. Bleibt vielleicht noch die Kritik an Details wie der Anhängersteckdose, die an der Kabinenrückwand weniger gut zugänglich ist. Oder die Heckscheibe, die ruhig noch ein wenig weiter öffnen könnte.

#### Zum Schluss noch ein paar Sätze zur Wartung (siehe Tabelle: „Wartungskosten“):

Der Motorölwechsel muss alle 500 Stunden gemacht werden, der Wechsel von Getriebe-/Hydrauliköl alle 1000 Stunden. Dabei entstehen Kosten für die Öle und Filter (ohne Arbeitskosten) von immerhin 1,31 Euro pro Betriebsstunde.

Kritik gibt es auch an dem fehlenden Einfüllstutzen für Getriebe-/Hydrauliköl. Das Auffüllen des Öls geht tatsächlich nur mit einer Pumpe über den Rücklauf eines Ölan schlusses! Und die Batteriepole sind nur mit einem Schraubenschlüssel zugänglich.

#### Wir fassen zusammen:

Der Valtra T173 HiTech hat unseren Langzeittest bravourös gemeistert. Noch nie hatten wir ein so kurzes Reparaturtagebuch, was natürlich auch mit der vergleichsweise einfachen Ausstattung zusammenhängen kann. Fakt ist aber, dass gerade die einfache Ausstattung und Bedienung den T173 für einen Lohnbetrieb mit vielen Aushilfsfahrern interessant macht. Und die Kritikpunkte – angefangen bei den fehlenden Ablagen oder dem unbequemen Beifahrersitz bis hin zur Hydraulik – hat Valtra bei der kürzlich vorgestellten neuen T-Serie (profi 12/2014) abgestellt.