



Valtra A114

Der einfache Finne

Der A114 von Valtra ist kompakt und einfach gebaut, so dass man gerne mit ihm fährt. Er ist nicht üppig ausgestattet, lässt sich aber für alle Arbeiten am und rund um den Hof gut einsetzen. Wir haben ihn ausführlich getestet.

Von Johannes PAAR, LANDWIRT Chefredakteur

Eine großartige Armlehne oder eine Vorderachsfederung gibt es bei der A4-Serie von Valtra zum Beispiel nicht. Die Optionen 4-fach-Lastschaltung und Kabinenfederung zählen da schon zu den Highlights. Trotzdem fühlen sich Fahrer, die eine solide Grundausstattung ohne technischen Schnickschnack mögen, auf diesem Traktor wohl.

Chassis und Gewicht

Die A4-Serie von Valtra deckt den Leistungsbereich von 85 bis 130 PS ab. Um in jeder PS-Klasse einen kompakten Traktor bieten zu können, bauen die Finnen den A4 mit drei verschiedenen Chassis (S, M und L). Sie unterscheiden sich im Radstand und im Gewicht. Zudem wird die Hubkraft entsprechend der Traktorgröße angepasst.

Die beiden Kleinen A84 und A94 haben den 3-Zylinder-Motor von AGCO Power unter der

Haube und sind daher mit einem Radstand von 2,25 m die Kompaktesten.

In allen anderen A4-Modellen „dieselt“ der bekannte 4-Zylinder-Motor von AGCO Power mit 4,4-Liter-Hubraum. Unser Testkandidat A114 mit dem M-Rahmen hatte einen Radstand von 2,43 m und wog 4.895 kg. Der Radstand der beiden Großen A124 und A134 mit dem L-Rahmen beträgt 2,5 m.

Die Gewichtsangaben in den diversen Unterlagen von Valtra differieren fast um eine Tonne. Das ermittelte „Mehrgewicht“ bei unserem Testkandidaten lässt sich teilweise mit optionalen Ausstattungen begründen: Er war mit Fronthydraulik und -zapfwelle sowie mit Klima- und Druckluftbremsanlage ausgestattet. An der Vorderachse waren Räder der Dimension 480/65R24 montiert, an der Hinterachse 600/65R34.

Der im Vergleich zu manchen Mitbewerbern etwas größere Radstand und die breiten Räder



Ein übersichtlicher Arbeitsplatz mit guter Rundumsicht und einfacher Bedienung.

schränken die Wendigkeit ein. Die BLT Wieselburg hat mit aktiviertem Allrad einen Wendekreisdurchmesser von 12,48 m gemessen.

Gute Werte wurden bei den Nutzlasten ermittelt. Das zulässige Gesamtgewicht gibt der Hersteller mit 8.500 kg an, was bei unserem Testkandidaten eine Nutzlast von 3.605 kg ergibt. Auch vorne darf man 1.370 kg zuladen, ohne die zulässige Achslast von 2.130 kg zu überschreiten.

Kompakter 4-Zylinder

Der 4,4-Liter-AGCO-Power-Motor ist ein alter Bekannter. Er erfreut sich laut Hersteller vor allem im Berggebiet aufgrund seines Durchzugs- und Bremsverhaltens größerer Beliebtheit als der 3-Zylinder bei den kleineren Modellen. „Optisch“ hat er sich im Laufe der Jahre verändert. Trotz der ständig steigenden Abgas-Komplexität haben die Entwickler es geschafft, das Gewicht und die Abmessungen dieses Triebwerks zu reduzieren. Zur Erreichung der Abgasstufe Euro IV sind nur AdBlue und ein

Dieseloxydationskatalysator notwendig. Beides ist gut unter dem rechten Aufstieg verstaut. Partikelfilter und Abgasrückführung gibt es bei diesem Motor noch nicht. Das ermöglicht auch eine abgerundete, einteilige Motorhaube mit guter Sicht nach vorn.

Den Dieseltank gibt es in den Größen 150 (Stahltank) oder 180 Liter (Kunststofftank). Angebracht ist dieser unter dem linken Aufstieg. Die 20 Liter AdBlue müssen auf der rechten Aufstiegsseite nachgefüllt werden.

Die Motordaten des Finnen sind durchschnittlich. Laut Hersteller beträgt die Nennleistung bei 2.200 U/min 79 kW/107,4 PS. Die BLT hat an der Zapfwelle 61,7 kW/83,9 PS gemessen. Die Maximalleistung von 70,7 kW/96,2 PS hat unser Testkandidat bei 2.000 Motorumdrehungen abgegeben. Der Konstantleistungsbereich erstreckt sich über rund 500 U/min.

Der Leistungsverlust vom Motor zur Zapfwelle beträgt knapp 14 %. Trotz der zahlreichen Nebenaggregate unseres Testkandidaten ist das überdurchschnittlich hoch.

Das maximale Drehmoment von 355 Nm erreicht dieser Motor bei rund 1.500 U/min. 32,4 % Drehmomentanstieg und 131 % Anfahrmoment sind gute Werte.

Im oberen Drehzahlbereich steigen die spezifischen Verbrauchswerte auf 309 g/kWh an. Bei 2.000 Motorumdrehungen im Bereich der maximalen Leistungsabgabe ist der Spritverbrauch mit 275 g/kWh deutlich besser. Minimal möglich waren 240 g/kWh im Bereich um 1.400 Motorumdrehungen. Für die Praxis heißt das, Fuß weg vom Gas. Der AdBlue-Verbrauch ist durchschnittlich.

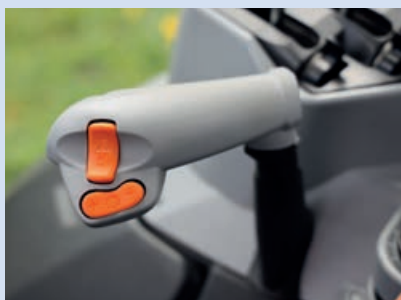
40 km/h bei 1.900 U/min

Aus gutem Grund wird die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h auch schon bei reduzierter Motordrehzahl erreicht. An diesem

Tipp

Ein Video und weitere Bilder vom Valtra-Traktor A114 finden Sie unter: www.landwirt-media.com/landtechnik

4-fach Lastschaltung



„Mädchen für alles“

Der A114 ist kompakt gebaut, kann hohe Lasten tragen und lässt sich einfach bedienen. Mit ihm lassen sich fast alle Arbeiten auf einem landwirtschaftlichen Betrieb gut erledigen.

Verstellbare Kabinenfederung





Mit dem optionalen Hydraulik-Joystick in der Armlehne lässt sich z.B. der Frontlader gut bedienen.



Für den Powershuttlehebel mit der integrierten Parksperre gab es viel Lob vom Testteam.



Alle drei doppelwirkenden Steuergeräte im Heck rasten ein und haben eine Schwimmstellung.

Punkt hat die BLT einen spezifischen Dieselverbrauch von 272 g/kWh gemessen.

Serienmäßig bietet die A4-Serie ein Powershuttle-Getriebe mit 12 Vorwärts- und 12 Rückwärtsgängen. Ab dem Modell A104 gibt es optional ein Powershuttle-Getriebe mit vier Gängen und vier Lastschaltstufen (16V/16R). Für beide Getriebevarianten gibt es auf Wunsch eine Kriechganguntersetzung.

Auch unser Testkandidat war mit dem 4-fach-Lastschaltgetriebe ausgestattet. Es ist deutlich komfortabler als das einfache 12V/12R-Schaltgetriebe, aber noch keinesfalls luxuriös. Es gibt zwei Automatikfunktionen für die Lastschaltung: „Auto 1“ verwendet man für kraftstoffsparendes Fahren, „Auto 2“ wenn

man z.B. bei Bergfahrten die volle Leistung benötigt. Die Schaltzeitpunkte dieser beiden Automatikstufen sind fix vorgegeben. Die Gangabstufungen sind praxisgerecht. Das ist aber angesichts von nur fünf Gängen im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h auch notwendig.

Gut gefallen hat uns die einfache Programmierung des „Shuttleganges“ mit einem Knopf unterhalb des Shuttlehebels. Damit lässt sich das Verhältnis von der Vorwärts- zur Rückwärtsgeschwindigkeit schnell den jeweiligen Bedürfnissen anpassen. Die programmierten Gänge werden im Armaturendisplay angezeigt. Das „Shuttlen“ selbst ist dann allerdings bei langsamen Manövern wie z.B. beim Anhängen einer Maschine gewöhnungsbedürftig. Wählt man

einen langsameren Gang als zuvor programmiert und steht man zu lange auf der Kuppelung, wechselt die Gangschaltung wieder in den programmierten schnelleren Gang. Die Aggressivität der Wendeschaltung lässt sich vorstellen. Aber auch bei der aggressivsten Einstellung mussten wir den Wendevorgang in der Falllinie mit dem Bremspedal unterstützen.

Auch an die AutoTraction-Funktion mussten wir uns gewöhnen. Sie kuppelt das Getriebe beim Abbremsen automatisch aus. Danach wollten wir sie aber nicht mehr missen. Ist das zum Beispiel in heiklen Situationen im Berggebiet unerwünscht, kann man diese Funktion mit einem Kippschalter in der rechten Kabinsäule ausschalten.

3-fach Zapfwelle und Hydraulik

Die A4-Serie bietet folgende Zapfwellengeschwindigkeiten: Entweder 540/1000 oder optional 540/540E/1000. Unser A114 war mit der gängigeren Variante 540/540E/1000 ausgestattet. Das Umschalten erfolgt bequem mittels eines Drehschalters in der Kabine. Die Abstimmung aller drei Drehzahlen auf die Motorcharakteristik ist gut. Der Anlauf der Zapfwelle ist ruppig. Eine Außenbetätigung an den Kotflügeln und eine Wegzapfwelle gibt es nicht.

Getriebe und Hydraulik haben einen gemeinsamen Ölhaushalt. Bei der Hydraulikleistung und den Hubkräften gibt es wenig zu beanstanden. Laut Hersteller werden die Lenkung und die Getriebeschmierung von einer 12-Liter-Zahnradpumpe, das Powershuttle- und Lastschaltgetriebe von einer 33-Liter-Zahnradpumpe und die Arbeitshydraulik von einer 65-Liter-Zahnradpumpe versorgt. Die beiden größeren Pumpen lassen sich für eine höhere Hydraulikleistung an den Zusatzsteuergeräten unter 15 km/h summieren.

Der A4 kann maximal mit bis zu fünf doppelwirkenden Steuergeräten ausgestattet wer-

LANDWIRT Bewertung

- + kompakte Abmessungen
 - + Rundumsicht
 - + Sicht nach vorne
 - + Fahrkomfort
 - + einfache Bedienung
 - + Parkbremse am Wendeschalthebel
 - + durchzugsstarker Motor
 - + gute Motorbremswirkung
 - + verstellbare Kabinenfederung
 - + beidseitiger Kabinenaufstieg
 - + Beifahrersitz
 - + um 180° drehbarer Fahrersitz
 - + Summierung zweier Hydraulikpumpen
 - + Wartungszugänglichkeit
- keine Anzeige der Front-Zapfwellendrehzahl
 - keine Außenbetätigung für Zapfwellen
 - keine Einstellmöglichkeit der Getriebe-Automatikfunktionen
 - rutschiger Beifahrersitz

den: drei mechanische im Heck, von denen sich eines in der Ölmenge verstellen lässt, und zwei elektrische, die sich mit dem Kreuzhebel in der Armlehne bedienen lassen (ideal für den Frontlader), vorne. Alle Steuergeräte rasten ein und haben zudem eine Schwimmstellung.

Am zweiten Zusatzsteuergerät hat die BLT eine maximale Ölfördermenge von 43,2 l/min und mit der Summierungsschaltung 95,5 l/min gemessen. Das sind lediglich 2,6 % Verlust gegenüber den Herstellerangaben. Der maximale Öldruck beträgt 197 bar. Da die Pumpensummierung keine Auswirkung auf das Hubwerk hat, hebt dieses leider etwas langsam.

Bei der Hubkraft- und Wegmessung wurden alle Herstellerangaben und auch die OECD-Normen erfüllt. Hinten an der Ackerschiene stemmte unser Testkandidat durchgehend 3.585 kg und vorne 2.230 kg. Zudem verlaufen die beiden Hubkraftkurven ideal: Sie nehmen nach oben hin leicht zu. Auch mit den 24 Litern entnehmbaren Öls sollte man in der Praxis in dieser Leistungsklasse das Auslangen finden. Bei Bedarf darf der Getriebeölstand um zehn Liter „überfüllt“ werden.

Leise Kabine mit guter Rundumsicht

Der Arbeitsplatz ist komfortabel, man fühlt sich wohl. Die optionale Klimaanlage und zwei Heizungen – eine über die Klimaanlage im Dach und eine zweite im Fußraum der Lenksäule – sorgen sowohl im Sommer und als auch im Winter für eine angenehme Temperatur.

Die Lärmmessung am Ohr des Fahrers ergab bei geschlossener Kabine 71 dB(A). Das ist für diese Leistungsklasse ein guter Wert. Die optionale, mechanische Kabinenfederung lässt sich in fünf Stufen verstellen und trägt das Ihre zum hohen Fahrkomfort bei. Sie bietet zudem eine gute Rundumsicht und übersichtlich angeordnete Bedienelemente. Übersichtlich ist auch das Armaturenbrett mit seinen analogen und



Übersichtlicher Armaturenräger und gute Sicht nach vorne.

Alle Fotos: Paar

digitalen Anzeigen. Vermisst haben wir eine Anzeige für die Drehzahl der Frontzapfwelle. Die Neigung des Lenkrades lässt sich mit einem kleinen Fußpedal zwischen Kupplungs- und Bremspedal verstellen. Der Abstand zwischen den Pedalen ist für festes Schuhwerk etwas eng ausgefallen.

Warum der Blinkerhebel an der rechten Seite der Lenksäule angeordnet ist, verstehen wir nicht. Die Finnen sollten sich für die Zukunft eine praktikable Lösung für links einfallen lassen. Aufgefallen ist uns auch, dass die Oberfläche des an sich sonst guten Beifahrersitzes rutschig ist.

Das große Glasdach ermöglicht dem Fahrer einen freien Blick auf den angehobenen Frontlader. Eine ausstellbare Frontscheibe gibt es nicht. Beim A4 kann man auch auf der rechten Seite gut ein- und aussteigen.

Der A114 ist ein einfacher, aber leistungsfähiger Traktor, mit dem man die meisten Arbeiten auf dem Hof, auf dem Acker und auf der Wiese sowie im Wald erledigen kann – quasi ein „Mädchen für alles“. Der von uns getestete A114 kostet laut Preisliste 102.603 Euro inkl. 20 % MwSt. Für noch professionellere Einsätze mit höheren Ansprüchen an Getriebe und Hydraulik bieten die Finnen in dieser Leistungsklasse neuerdings die G-Serie an. ■



Die technischen Daten im Überblick (BLT-Aktzahl: 063/2020)

Maschinentype	Valtra A114
Motor	AGCO Power / 4,4 Liter / 4 Zylinder / Common-Rail-Einspritzung / SCR, DOC / Stufe IV
Nennleistung (Herstellerangabe nach ISO 14396)	79 kW/107 PS
Nennleistung an der Zapfwelle	61,7 kW/83,9 PS bei 2.200 U/min
Maximale Leistung an der Zapfwelle	70,7 kW/96,2 PS bei 2.000 U/min
Konstantleistungsbereich	500 U/min
maximales Drehmoment	355 Nm bei 1.500 U/min
Drehmomentanstieg	32,40%
Kraftstoffverbrauch bei Nennleistung	19,04 kg/h
spezifischer Kraftstoffverbrauch bei Nennleistung	309 g/kWh
Tankinhalt	150 oder 180 Liter Diesel / 20 Liter AdBlue
Getriebe	Powershuttle-Getriebe mit 4 Gängen und 4 Lastschaltstufen und Automatikfunktion / Auto-Traction-Funktion / 40 km/h bei 1.900 U/min
Zapfwelldrehzahl vorne	1.000 U/min
Zapfwelldrehzahlen hinten	540/1000 oder oder 540/540E/1000 U/min
Hydraulik	gemeinsamer Ölhaushalt, max. Fördermenge 43,2 (mit Pumpensummierung 95,5) l/min, 197 bar
Bereifung	vorne: 480/65R24 / hinten: 600/65R34
maximale Vorder- und Hinterachslast	3.500 bzw. 6.400 kg
Eigengewicht (Testausstattung)	4.895 kg
zulässiges Gesamtgewicht / Nutzlast	8.500 kg / 3.605 kg
Listenpreise inkl. 20 % MwSt.	
Valtra A114 in Grundausstattung	85.117,- Euro
Valtra A114 in Testausstattung	102.603,- Euro