

**Zeitschrift:** Landtechnik Schweiz  
**Herausgeber:** Landtechnik Schweiz  
**Band:** 83 (2021)  
**Heft:** 2  
  
**Rubrik:** Impression

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Der Hürlimann «XA 110.4 V-Drive» ist ein agiles Leichtgewicht, dessen 4-Zylinder-Motor die Abgasnorm der Stufe 3b erfüllt. Bilder: R. Engeler

# Leichtgewicht fürs Grünland

Mit der Serie «XA V-Drive» hat Hürlimann neue und vielseitige Traktoren mit stufenlosem Getriebe im Leistungsbereich von 80 bis 120 PS auf den Markt gebracht. Die «Schweizer Landtechnik» machte mit dem Spitzenmodell «XA 110.4 V-Drive» eine Probefahrt.

**Roman Engeler**

Ohne grossen Klamauk hat Same Deutz-Fahr im Dezember vorigen Jahres neue Traktorbaureihen mit stufenlosem Getriebe im Leistungssegment von 80 bis 120 PS auf den Markt gebracht. Bei Deutz-Fahr heisst die Serie «5D TTV», in den Farben von Same sind es die Modelle «Dorado CVT» und für Hürlimann heissen die Traktoren «XA V-Drive». Es sind jeweils fünf Traktoren, wobei man bei den Modellen mit der Bezeichnung «90» und «100» zwischen einem 3- oder 4-Zylinder-Motor wählen kann, beim Spitzenmodell «110» wird stets ein 4-Zylinder-Aggregat verbaut. Die «Schweizer Landtechnik» hatte kurz vor Weihnachten die Gelegenheit,

das Modell Hürlimann «XA 110.4 V-Drive» einer Fahrprobe unterziehen zu können.

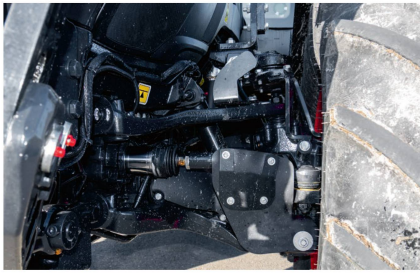
## Hauseigener Motor

Angetrieben wird der «XA 110.4» von einem hauseigenen 4-Zylinder-Motor («Farmotion»). Dieser Motor ist hinlänglich bekannt, hat kompakte Masse, weist eine Nennleistung von 107 und eine maximale Leistung von 113 PS auf. Diese Motoren mit 3,8 l Hubraum wurden bereits vorfabriziert und sollen fix dieser Baureihe zugeordnet sein, weshalb sie trotz «alter» Abgasnorm 3b noch kurze Zeit verbaut werden dürfen. Ab nächstem Jahr soll dies nicht mehr möglich sein, weshalb dann

auch eine aufwändigere Abgasnachbehandlung für die Erfüllung der Stufe-5-Norm notwendig wird, was wiederum im Outfit der Kühlerhaube gewisse Veränderungen nach sich ziehen dürfte.

Der Treibstofftank ist zweigeteilt. Ein Teil befindet sich oberhalb der Vorderachse, der zweite links vom Einstieg. Über eine Leitung mit Pumpe sind die beiden Einheiten, total 115 l, verbunden. Ist jedoch ein Fronthubwerk vorhanden, so ist das Volumen mit 95 l um 20 l geringer. Entsprechend der Abgasnorm braucht es keine AdBlue-Versorgung. Die Fronthydraulik stammt übrigens vom Spezialisten Sauter und vermag knapp 2,9 t zu heben.





Optional gibt es diese intelligente Vorderachsfederung mit Einzelrad-Aufhängung.

### Innovativ gefedert

Auf Wunsch gibt es eine Vorderachsfederung mit Einzelrad-Aufhängung sowie integrierten Wank- und Seitenstabilisierungsfunktionen. Sensoren regeln abhängig von Geschwindigkeit und Lenkwinkel in Echtzeit die Dämpfer, was Fahrkomfort und -sicherheit erhöht. Weiter ist eine automatische Differentialsperre eingebaut. Sie verhindert das Durchdrehen nichtbelasteter Räder, indem das Drehmoment auf jene Räder übertragen wird, die über ausreichend Grip verfügen.

Echte Vierrad-Bremsen im Ölbad und die hydraulische Feststell-Bremse sorgen für zusätzliche Sicherheit.

### Von spartanisch bis perfekt

Die 4-Pfosten-Kabine, die bietet eine perfekte Rundumsicht, ist auf Hydro-Silent-Blöcken gelagert. Eine Klimaanlage gehört zum Serienumfang. Die Federung ist ordentlich, vornehmlich werden Vibrationen und Geräusche absorbiert, weniger die wirklich harten Schläge. Optional kann das Fahrerhaus mit einem Filtersystem der Kategorie 4 ausgestattet werden, was beispielsweise bei Pflegearbeiten mit Pflanzenschutzmitteln angezeigt ist. Der Kabinenboden ist flach, zusammen mit der hellgrauen Auskleidung sieht die Kabine recht geräumig aus. Spartanisch ist dagegen die Sitzgelegenheit für den Beifahrer. Dieser Sitz ist allerdings auch nicht als solcher homologiert. Das Armaturenbrett mit gut ablesbaren, farbigen Anzeigen schwenkt mit der verstellbaren Lenksäule mit. Diese lässt sich per Fussdruck selbsttätig hochschwenken. Links vom Lenkrad befindet sich griffgünstig der Hebel für die hydraulische Feststellbremse.

### Stufenlos unterwegs

Das stufenlose Getriebe, das Same Deutz-Fahr selbst baut, umfasst zwei Fahrbereiche für Strasse und Acker, die automatisch gewechselt werden. Die maximale Geschwin-



Dank vier frei belegbaren Knöpfen kann man die Funktionen von Armlehne und Fahrhebel den individuellen Bedürfnissen anpassen.

digkeit von 40 km/h wird bei 1730 U/min erreicht. Die drei Fahrmodi lassen sich den Anforderungen entsprechend anwählen.

Im Automatik-Modus erreicht man mit Treten aufs Gaspedal das anvisierte Maximal-Tempo. Die Steuerung sorgt dann dafür, dass dieses konstant bleibt, und regelt automatisch sowie lastabhängig die Motordrehzahl.

Der Zapfwellen-Modus wird bei entsprechender Zuschaltung selbsttätig aktiviert. Die Zapfwelldrehzahl bleibt dann unabhängig vom Tempo des Traktors konstant. Letztlich kann man auch «manuell» fahren. Mit dem Gaspedal wird die Drehzahl bestimmt, mit dem Fahrhebel die Geschwindigkeit.

Eine aktive Stillstandregelung hält den Traktor in Steigungen nur durch Loslassen des Gaspedals fest.

Serienmässig gibt es die Zapfwellen-Kombination 540, 540 ECO und 1000 U/min. Eine elektrohydraulische Zapfwellenzuschaltung ist Standard – entweder per Taste auf der Armlehne oder extern auf dem Kotflügel.

### Personalisierte Bedienung

Die Armlehne mit dem Multifunktionshebel präsentiert sich aufgeräumt. Vier Tasten, sogenannte «Jolly-Buttons», kann man frei wählen und entsprechend seinen Wünschen anpassen. Hydraulik-Komponenten, beispielsweise ein Frontlader, lassen sich über einen zusätzlichen Kreuzhebel steuern. Die Load-Sensing-Hydraulik leistet 100 l/min. Im Heck sind bis zu fünf Zusatzsteuerventile mit drucklosem Rücklauf und mit elektronischer Zeit- sowie Mengenregelung verfügbar. Optional lassen sich zwei Zusatzsteuerventile im Zwischenachsbereich mit drucklosem Rücklauf und ein weiteres vorne hinzufügen.

Die elektronische Steuerung mit Schwingungsdämpfung des Heckkrafthebers ist serienmässig. Die maximale Hubkraft beträgt 4,3 t.

### Fazit

Mit seinen 4,3 t, und dies inklusive Frontzapfwelle, Fronthydraulik, Vorderachsfederung und Klimaanlage, ist der Hürlimann «XA 110.4» ein Leichtgewicht – ideal fürs Grünland. Das zulässige Gesamtgewicht gibt der Hersteller mit 5,8 t an, was dann eher bescheidene Zuladungsmöglichkeiten bedeutet. Das Modell war mit einer hydraulischen Zweileiter-Bremse und intelligentem Ventil ausgerüstet. Eine pneumatische Bremsanlage kann nachgerüstet werden. Das Modell Hürlimann «XA 110.4 V-Drive» gibt es ab CHF 98 000.– (inkl. MwSt.). In einer Vollausstattung, bei der noch ein Zusatzmonitor, zwei Kameras und eine GPS-Spurführung dazukommen, kostet das Modell CHF 115 000.– (inkl. MwSt.). ■

### Steckbrief Hürlimann «XA 110.4 V-Drive»

*Motor:* Farmotion, 3,8 l, 4 Zylinder, 95/115-l-Diesel-Tank

*Leistung:* max. 113 PS (ECE R120), 435 Nm

*Getriebe:* Stufenlos, 2 Fahrbereiche, 3 Fahrmodi

*Hydraulik:* 100 l/min, Load-Sensing.

*Zapfwelle:* 540/540E/1000 (optional Wegzapfwelle)

*Hubkraft Front/Heck:* 2880 kg/4310 kg

*Masse:* Länge: 4768 mm; Breite: 1745–2182 mm; Höhe: 2570 mm; Radstand: 2271 mm

*Leergewicht:* 4058 kg (Testmodell: 4300 kg)

*Gesamtgewicht:* 5800 kg

*Preis (Testmodell):* Fr. 98 000.– (inkl. MwSt.) (Herstellerangaben)





Die «DualDrive»-Steuerung der «Motech»-Mäher von Reform ermöglicht ein ermüdungsärmeres Fahren als mit der Drehgriffsteuerung.

Bilder: J. Paar

## «Individual» steuern

Die «DualDrive»-Steuerung der Reform-Motormäher lässt sich individuellen Bedürfnissen anpassen, wie der folgende Testbericht aufzeigt.

Johannes Paar\*

Die «Motech»-Hydromäher von Reform, sie werden von Rapid gebaut, unterscheiden sich aber in gewissen Punkten der Bedienung, gibt es mit drei verschiedenen Steuerungen für den Fahrantrieb. Die kleineren Mäher von 7 bis 9 PS haben einen mechanischen Drehhebelgriff verbaut. Beim Flaggschiff «RM 25» mit 23 PS ist dieser elektrisch ausgeführt. Bei den Modellen «RM16», «RM18» und «RM22» – 14 bis 23 PS – geht Reform mit der «DualDrive»-Steuerung einen neuen Weg. Seit zwei Jahren gibt es für diese Steuerung ein Diagnosemodul, das deutlich mehr kann als nur Fehler anzeigen. Mit diesem, ursprünglich für die Händler entwickelten, Diagnosemodul für Wartung und Reparatur lässt sich auch die Maschinensteuerung für verschiedene

Arbeitseinsätze auf die Vorlieben des Bedieners optimieren. «DualDrive» wurde eine Saison lang getestet und beim Mähen, Heuen, Mulchen sowie beim Schieben und Fräsen von Schnee unter die Lupe genommen. Als Testmaschine stand ein 23 PS starker «Motech RM22.23» mit diversen Anbaugeräten zur Verfügung.

### Zwei getrennte Bedieneinheiten

Bei der weitverbreiteten Drehgriffsteuerung werden die Fahrtrichtung und die Geschwindigkeit nur mit der rechten Hand bestimmt – quasi alles in einem Griff. Das «DualDrive»-System hingegen zeichnet sich durch zwei getrennte Bedieneinheiten aus: Am linken Lenkholm befindet sich eine Drehwippe, mit der man die Fahrtrichtung oder die Neutralstellung vorwählen kann. Am rechten Lenkholm bestimmt man mit einer zweiten Drehwippe die Fahrgeschwindigkeit. Drückt man die Wippe in die vorgewählte Fahrtrichtung, be-

schleunigt der Mäher bis zur gesetzlich maximal erlaubten Höchstgeschwindigkeit (vorwärts 8 km/h und rückwärts 4 km/h). Die Beschleunigung erfolgt proportional zur Schalterstellung. Lässt man die Drehwippe los, bleibt die Geschwindigkeit erhalten. Drückt man die rechte Schalterwippe über die Nullstellung in die andere Richtung, verzögert die Maschine. So weit kein grosser Unterschied in der Bedienung zur herkömmlichen Drehgriffsteuerung.

### Kurzbewertung

- + Entspanntes Fahren
- + Fahrtrichtungswechsel-Funktion
- + Individuelle Einstellmöglichkeit der Bedienung
- Zusatzkosten für individuelle Einstellbarkeit
- Noch keine Endverbraucher-Lösung der individuellen Einstellbarkeit

\* Johannes Paar ist Chefredaktor der österreichischen Fachzeitschrift «Landwirt».





Mit diesem Diagnosemodul lässt sich die Bedienung des Motormähers auf die Bedürfnisse des Fahrers abstimmen.

«Dual-Drive» bietet aber zusätzlich eine Funktion zum Fahrtrichtungswechsel. Auf der linken Holmseite lässt sich die Fahrtrichtung per Knopfdruck ändern. Dabei bleibt das Fahrzeug nicht ruckartig stehen, sondern verzögert auf Stillstand und beschleunigt anschliessend in die andere Fahrtrichtung bis zur eingestellten Geschwindigkeit.

Diese Steuerung ermöglicht ein entspanntes Fahren am Hang, da keine Stellkräfte mit der Hand mechanisch aufgebracht werden müssen. Da alles elektrisch angesteuert wird, gibt es auch bei langen Einsätzen keine Blasen an den Händen. Als zweiten grossen Vorteil propagiert Reform die individuelle Einstellmöglichkeit der «DualDrive»-Steuerung.

#### Diagnosemodul zum Einstellen

Ursprünglich war das Diagnosegerät für Service- und Reparaturarbeiten durch die

Werkstätten vorgesehen. Im Diagnosekoffer befindet sich daher nicht nur das Kästchen mit dem Display, sondern auch jede Menge von Sensoren und Adapterkabeln. Dieser Diagnosekoffer hat mit Fr. 3615.– (inkl. MwSt.) auch einen stolzen Preis. Laut Hersteller lassen sich mit diesem Modul in den Werkstätten aber Arbeitskosten sparen. Eine einfachere Version dieses Diagnosekoffers ohne Reparaturkits gibt es für Fr. 1360.–. Laut Hersteller können sämtliche Reform-Händler Services mit dem neuen Diagnosegerät anbieten.

Für den Praktiker bietet das Diagnosegerät die Möglichkeit, verschiedene Parameter der Bedienung auf die jeweiligen Bedürfnisse abzustimmen: So lässt sich beispielsweise die Aggressivität der Lenkung verstellen, die maximale Vorwärts- und Rückwärtsgeschwindigkeit getrennt begrenzen sowie das Beschleunigungs- und Verzögerungsverhalten einstellen.

Zudem lassen sich der Raddurchmesser, der Geradeauslauf und verschiedene andere Parameter einfacher kalibrieren.

#### Das sagen die Praktiker

Die «DualDrive»-Steuerung ermöglicht ein ermüdungsärmeres Fahren als mit der Drehgriffsteuerung. Vor allem, wenn man längere Zeit mit einer konstanten Geschwindigkeit fahren kann und nur wenige Fahrgeschwindigkeitsänderungen notwendig sind, hat das System Vorteile. Da kommt dann auch die Richtungswechsel-Funktion zur Geltung. In Situationen, in denen man schnell reagieren muss, beispielsweise beim Verladen des Mähers auf einen Anhänger, ist die mechanische Drehgriffsteuerung vorteilhaft, da sie wesentlich schneller reagiert. Die Grundidee, verschiedene Einstellungen für diverse Anbaugeräte oder Arbeiten zu nutzen, ist gut. Anbaugeräte, wie zum Beispiel eine Schneefräse, ein Mulcher oder eine Bodenfräse, haben unterschiedliche Anforderungen in Bezug auf Geschwindigkeit und Bedienung des Motormähers. Mit diversen Konfigurationen kann man hier das Optimum herausholen. Für den Praktiker ist das aber nur interessant, wenn das einfach und schnell geht. Sonst ist es vermutlich wie überall: Es gibt die Möglichkeit, sie wird aber nicht genutzt. Ob dazu der Weg zum Händler und Arbeitskosten in Kauf genommen werden, bezweifeln die Testfahrer und eine eigene Anschaffung ist kostenintensiv. Am besten wäre es, wenn sich verschiedene Konfigurationen für das jeweilige Anbaugerät in einer Handy-App abspeichern und per Knopfdruck aufrufen lassen würden. Vermutlich wird es in diese Richtung auch weitere Entwicklungsschritte geben.

Der Grundstein für individuelle Einstellungen ist mit der «DualDrive»-Steuerung auf jeden Fall gelegt. ■



Am linken Lenkholm befindet sich eine Drehwippe für die Wahl der Fahrtrichtung, rechts ist die Wippe für die Vorgabe des Tempos.





In schwierigen Verhältnissen unterwegs: John Deere «8RX370» mit vier Raupenlaufwerken. Bilder: J. Paar

## Wenn Reifen scheitern

John Deere bietet neben Rädern zwei alternative Fahrwerke an. Der Grosstraktor «8RX» mit vier Raupenfahrwerken wurde im Herbst bei schwierigen Bedingungen Probe gefahren.

Johannes Paar\*

Der Standardtraktor John Deere «8R» mit konventionellem Räderfahrwerk ist auf dem Testbetrieb bestens bekannt. Seit vielen Jahren werden dort mit einem John Deere «8345R» die schweren Zugarbeiten verrichtet. Eine gute Gelegenheit, unter einheitlichen Bedingungen einen Vergleich mit dem neuen «8RX» anzustellen. Beide Konzepte mussten sich unter schwierigen Bedingungen vor einem gezogenen Grubber «Terrano 5 FM» von Horsch mit einer Arbeitsbreite von 4,8 m beweisen. Der Boden war

nach dem Maisdrusch im Herbst zwar sehr feucht, aber für die Bodenbearbeitung nicht zu nass. Für den Vergleich ideale Voraussetzungen. Auf schweren Böden war die obere Bodenschicht so rutschig, dass der Schlupf am Radtraktor zeitweise auf 100% anstieg. Die Reifen konnten die Zugkraft nicht mehr auf den Boden übertragen. Zu diesem Zeitpunkt spannte man den «8RX» vor den «Terrano 5 FM» und versuchte das Glück mit den vier Raupenbändern.

### Weniger Schlupf mit vier Raupen

Der Unterschied war markant: Mit dem «8RX» konnte man die Arbeit nahezu problemlos fortsetzen. Die vier Triangel-Rau-

penlaufwerke mit der mehr als doppelt so grossen Aufstandsfläche «verzahnten» sich mit dem rutschigen Oberboden und ermöglichten wieder ein vernünftiges Vorwärtsskommen mit deutlich weniger Schlupf. Auch die Auswertung der «JD-Link»-Daten beider Fahrzeuge über mehrere Stunden bestätigte selbst bei besseren Bodenbedingungen das deutlich reduzierte Schlupfverhalten des «8RX»-Konzeptes. Für den «8RX» bietet John Deere an der Hinterachse drei verschiedene Bandbreiten an: 458 mm, 610 mm oder 762 mm. Der Vorführtraktor war mit den breiteren Bändern ausgestattet. Die Aufstandsfläche gibt der Hersteller mit 4,57 m<sup>2</sup> an. Im Ver-

\* Johannes Paar ist Chefredaktor der österreichischen Fachzeitschrift «Landwirt».





Triangel-Raupenlaufwerke haben mehr als doppelt so grosse Aufstandsflächen.



Die Bedienung mit Display ist bei den «8RX» Raupentraktoren analog den Radtraktoren.

gleich dazu die Aufstandsfläche des Radtraktors: 1,94 m<sup>2</sup> trotz der 900 mm breiten Hinterräder mit 2,15 m Durchmesser. Obwohl das Raupenfahrzeug um knapp zwei Tonnen schwerer ist, reduziert sich der Bodendruck laut Hersteller fast auf die Hälfte: 0,44 kg/cm<sup>2</sup> zu 0,93 kg/cm<sup>2</sup>. Selbst mit Zwillingsrädern an beiden Achsen kommt man nicht an die Werte vom «8RX»-Fahrwerk heran. Die Aufstandsfläche beträgt mit Doppelbereifung 3,48 m<sup>2</sup>, was einen Bodendruck von 0,52 kg/cm<sup>2</sup> ergibt.

### Praktische Handhabung

Zwillingsbereifungen bei Grosstraktoren sind zwar eine technische Problemlösung, bedeuten aber einen grossen Aufwand. Sie sind für die Strasse meist zu breit und müssen demontiert werden.

Mit dem «8RX» lassen sich die gesetzlichen Bestimmungen einhalten. Bei 3 m Aussenbreite ist er nur um wenige Zentimeter breiter als der «8345R» mit 900er-Breitreifen. Auf der Strasse fahren sich Räder natürlich komfortabler als Raupen. Obwohl die mittleren Laufrollen der beiden Hinterachs-Laufwerke gefedert sind, kommen sie an die dämpfende Wirkung grossvolumiger Räder nicht heran. Zudem gibt es beim «8RX» nur eine Kabinenfederung und keine Vorderachsfederung. Mit dem «8RX» kann man problemlos auf die Strasse, ein Transportfahrzeug ist er jedoch nicht. Erstaunlich ist die Wendigkeit des Raupentraktors. Diese ist dem Radtraktor zumindest ebenbürtig. Der «8RX» ist etwas länger gebaut, ermöglicht aber einen grösseren Lenkeinschlag. Die Triangel-Laufwerke vergrössern die Bauhöhe des «8RX» um 18,5 cm. Zudem schwenken sie beim Einlenken unter den Motorblock, während Räder mit ihrem Lenkeinschlag am Motor begrenzt sind. Dadurch ergibt sich mit den Raupen an der Vorderachse mehr Platz für

den Lenkeinschlag. Bei engen Wendemä-növern auf weichem Untergrund ist die Lenkung etwas schwergängig, auf Asphalt geht es hingegen leichter. Die Dammbildung bei enger Kurvenfahrt ist gering. Am Seitenhang fährt sich der «8RX» stabil. Die vier Raupen ziehen gleichmässig. Positiv aufgefallen sind die beeindruckende Rundumsicht und die verbesserte Sicht auf das Heckhubwerk. Bei feuchten Bedingungen, wie man sie im Herbst vorfindet, verschmutzte der «8RX» viel stärker als der Radtraktor. Besser angepasste Kotflügel würden vor allem die Kabine sauberer halten.

### Höhere Kosten versus grösseres Zeitfenster

Das Fahrverhalten des «8RX» auf dem Acker ist ähnlich wie mit einem Radtraktor. Da braucht man sich als Fahrer nicht gross umstellen. Die Gewichtsverteilung ist ähnlich einem Radtraktor. Der «8RX» benötigt meist keinen so schweren Frontballast, wie es bei Halbraupen-Traktoren in der Regel der Fall ist.

Auch auf der Strasse gibt es kaum Einschränkungen, sieht man vom reduzierten Fahrkomfort ab. Der «8RX» ist unter 3 m breit, ermöglicht laut Hersteller eine Nutzlast von über 5 t und läuft bis zu 40 km/h schnell.

In Summe bietet der «8RX» ein stimmiges Gesamtkonzept, das aber auch seinen Preis hat. Es gibt fünf «8RX»-Modelle zwischen 340 und knapp 460 PS. Bei den Laufwerken des «8RX» handelt es sich nicht um nachgerüstete Laufketten, die viele Anpassungen am Fahrzeug oder Einschränkungen hinsichtlich Manövrierbarkeit und Geschwindigkeit nach sich ziehen würden, sondern um ein von Grund auf entwickeltes Fahrwerkskonzept. Beim Topmodell «8RX410» beträgt der Mehrpreis für die breiten Triangel-Laufwerke laut Konfigurator und Preisliste über Fr. 139 000.– (exkl. MwSt.). Dem gegenüber stehen ein halbiertes Bodendruck und ein erweitertes Einsatzzeitfenster bei schwierigen Bodenbedingungen, vor allem auf schweren Böden. ■

### Konzeptvergleich «8R» und «8RX»

Modell	«8R»	«8RX»
Fahrwerk	4 Räder; vorne: 650/60R34; hinten: 900/60R42	4 Triangel-Laufwerke; vorne: 610 mm; hinten: 762 mm
Aufstandsfläche	1,94 m <sup>2</sup>	4,57 m <sup>2</sup>
Bodendruck	0,93 kg/cm <sup>2</sup>	0,49 kg/cm <sup>2</sup>
Radstand	3050 mm	3235 mm
Gesamtlänge	6190 mm	6320 mm
Gesamthöhe	3550 mm	3735 mm
Gesamtbreite	710/70R42: 2,55 m 900/60R42: 2,85 m	< 3 m
Eigengewicht	rund 18 000 kg	rund 20 000 kg
Modell «8RX410» in Premium-Ausstattung	ab CHF 395 000.– (exkl. MwSt.)	ab CHF 500 000.– (exkl. MwSt.)

(Herstellerangaben)