

Kubota M7153:

# Solider Auftritt

Nach der Vorstellung des M7001 im Jahr 2014 hat Kubota 2019 mit dem M7003 die dritte Generation der Schlepperklasse von 130 bis 170 PS an den Start gebracht. Unser Fazit: ein solider Schlepper.

Nach im vergangenen Jahr hat Kubota 75 % seiner Traktoren in Deutschland im Segment unter 50 PS verkauft. Das soll sich bald ändern: Dafür ist man mit der M7000-Serie bereits seit 2014 im Leistungssegment bis 170 PS unterwegs.

Und in der Branche wird natürlich schon ordentlich darüber spekuliert, wann denn wohl ein M8000 mit einem Sechszylinder nach Europa kommt. Bevor das aber soweit ist, kümmern wir uns zunächst um den M7153 Premium der neusten Generation, dem wir auf den Zahn gefühlt haben.

## Dritte Generation

Der M7153 mit 107 kW/145 PS ist ein Nachfolger der Modelle M7001 und M7002. Im Vergleich zum bereits getesteten Vor-Vorgänger M7151 (profi 6/2017) erfüllt der neue Schlepper nicht nur die Abgasstufe V. Er hat auch eine geänderte Vorderachse und bietet Details wie z. B. eine Klimaautomatik. Ein weiterer Unterschied ist das sechsstufige Lastschaltgetriebe.

Beim Motor ist Kubota seinem eigenen hubraumstarken V6108 treu geblieben. Dass das Aggregat jetzt die Abgasstufe V erfüllt,

verdankt er der CommonRail-Einspritzung mit 2500 bar sowie kompletter Abgastechnik. Dabei ist es nicht nur gelungen, die Nenndrehzahl von 2200 auf 2100 Touren zu senken. Sondern auch das Serviceintervall für den Partikelfilter hat sich auf jetzt 6000 h verdoppelt.

Gespannt waren wir natürlich, wie sich das alles auf die Leistung und den Verbrauch des Kraftwerkes auswirkt. Die Zapfwellenmessungen des DLG-Testzentrums bescheinigen dem neuen M7153 hier jedenfalls etwas mehr Maximalleistung mit Boost (109,6 kW statt vorher 105,7 kW). Gleichzeitig ist allerdings die Zapfwellenleistung bei Nenndrehzahl ohne Boost um 8 kW auf 88,8 kW gesunken – was bei der Arbeit aber so gut wie gar nicht stört.

## Durchschnittlicher Verbrauch

Hier sollte man nämlich unbedingt versuchen, die Motordrehzahl immer deutlich unter 2000 Touren zu halten. Dann profitiert man nicht nur von der höheren Maximalleistung, sondern kommt auch in den Bereich des niedrigeren Verbrauchs. Entsprechend liegt der spezifische Verbrauch mit 242 g/kWh bei maximaler Zapfwellenleistung immerhin 20 g/kWh unter den Werten des Vorgängers – schön!

Auch die praxisnäheren Powermix-Messungen sind besser geworden: Mit 285 g/kWh (plus 20 g/kWh AdBlue) liegt auch hier der Verbrauch mehr als 6 % unter dem des Vorgängermodells (auch wenn seinerzeit der AdBlue-Verbrauch bei der Abgasstufe IV noch ein gutes Stück niedriger war). Und selbst im Vergleich zum Wettbewerb liegt der Kubota beim Verbrauch jetzt weniger als 3 % über dem Durchschnitt aller bisher getesteten Traktoren.

## GUT ZU WISSEN

- ▶ Die Serie M7003 ist mit bis zu 170 PS das Flaggschiff bei Kubota.
- ▶ Gebaut wird der Traktor mit stufenlosem oder Lastschaltgetriebe in Frankreich.
- ▶ Serienmäßig gibt es zwei Jahre mit 2000 Jahre Gewährleistung, optional fünf Jahre bzw. 5000 Stunden.

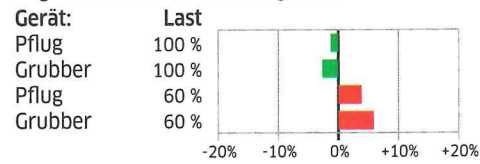




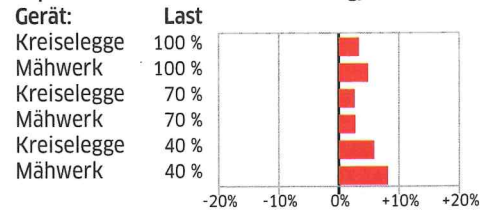
KUBOTA M7153

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

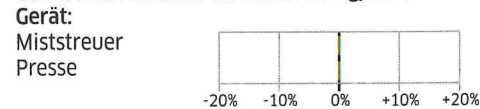
Zugarbeiten: Im Mittel 280 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 276 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 278 g/kWh

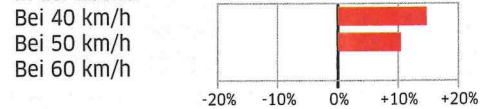


Powermix:

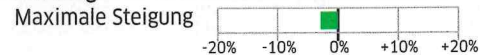


DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



Transportmix: AdBlue: 6,6 %

Bei schwerer Zugarbeit liegt der Kubota M7153 etwa im Mittel aller bisher getesteten Traktoren. Bei (leichteren) Arbeiten mit der Zapfwelle liegt der hubraumstarke Vierzylinder allerdings durchweg über dem Mittelwert. Auf der Straße sorgt das Getriebe mit Drehzahl-Reduzierung wiederum für Werte im Mittel der Testgruppe – sowohl bei 40 als auch bei 50 km/h.



Die Leistung des hubraumstarken Vierzylinders ist gut, der Verbrauch durchschnittlich. Fotos: Touornik, Wilmer

Erfreulich ist auch der Trend bei den Transportfahrten: Mit 414 g/kWh bei 40 km/h sowie sogar nur 413 g/kWh bei 50 km/h bewegt sich der M7153 ziemlich exakt im Gruppenmittel.

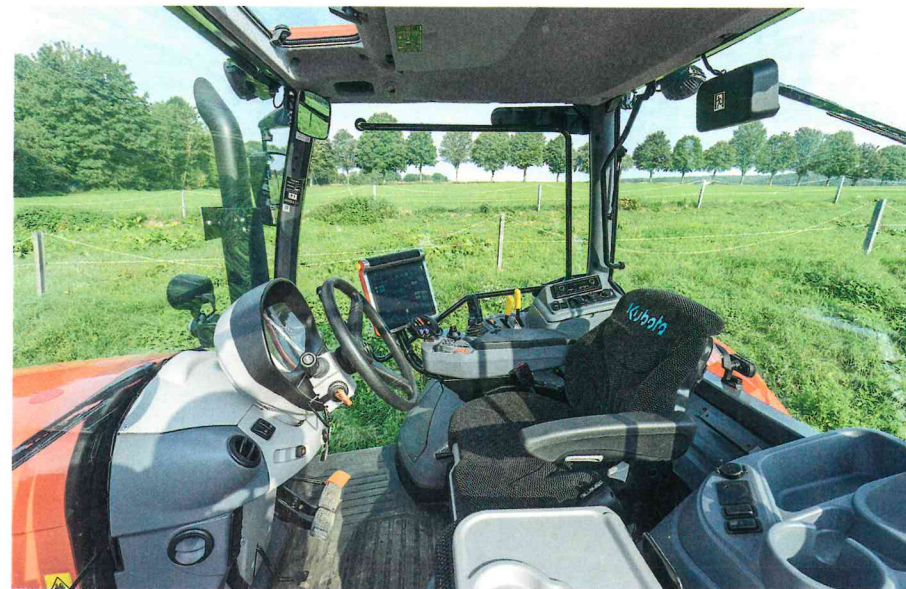
Sechs Lastschaltstufen

Maßgeblich am niedrigeren Dieselverbrauch beim Transport beteiligt sein dürfte das neue Getriebe: Statt sechs Gänge mit vier Lastschaltstufen hat der M7153 das ZF-Getriebe TPT16 mit sechs Lastschaltstufen und fünf Gängen. Das sorgt nicht nur für 40 km/h schon bei knapp 1580 U/min. Auch bei 50 km/h Höchstgeschwindigkeit ist die Drehzahl noch auf 1970 U/min reduziert. Pluspunkte sammelt die Schaltbox auch bei Zugarbeiten. Die maximale Zugleistung lag mit 94,8 kW auf dem Niveau des Vorgängers. Allerdings ist der spezifische Verbrauch mit 252 g/kWh starke 10 % niedriger! Hinzu kommen Details, wie zum Beispiel die Möglichkeit, die Wendeschaltung wahlweise links wie rechts bedienen zu können. Fehlt nur noch eine einfach aktivierbare Parksperrung. In der Praxis gut kam dafür aber die „Xpress Restart“-Kupplungsfunktion am Bremspedal an.

Bereits beim Test vor gut drei Jahren hatten wir uns gewünscht, den „Startgang“ einfach programmieren und aktivieren zu können. Jetzt beim M7153 ist er auf C1 festgelegt – für den Traktor mit Anbaugerät oder leerem Anhänger viel zu niedrig. Und um die Drehzahlspeicher nutzen zu können, muss der Handgashebel nach wie vor – laut Kubota aus Sicherheitsgründen – leicht vom Endanschlag wegbewegt werden – überflüssig.

Zapfwellen-Schaltung bereits geändert

Geändert hat Kubota bereits die Zapfwellen-schaltung: Bei unserem Testkandidaten wurde sie noch beim Absteigen nach wenigen Sekunden deaktiviert. Dank Nachrüst-Kit ist der Anforderung der „Tractor Mother Regulation“ laut Kubota heute genüge getan, wenn vor dem Absteigen einfach die Handbremse angezogen wird – gut. Dem Getriebe selber können wir in Sachen Gangabstufung und Automatikfunktionen gute Noten ausstellen: Insgesamt zwölf Geschwindigkeiten im Hauptarbeitsbereich sind gut. Was die Ergonomie angeht, sind dagegen der Knopf für den Gruppenwechsel im Fahrhebel genauso wie der Schalter für die Zapfwelle hinter dem Kreuzhebel eher ungünstig positioniert.



Die Vier-Pfosten-Kabine bietet eine gute Rundumsicht, und eine Lautstärke von nur gut 73 dB(A) bei Vollgas ist auch prima.



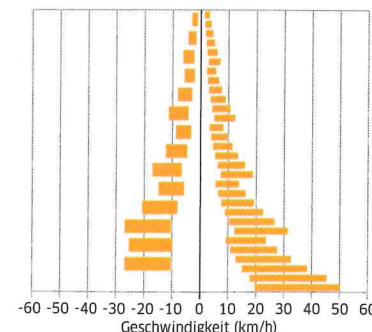
Der Wendeschalthebel ist gut, fehlt nur eine Parkbremse. Und unter der Armatur verstecken sich leider noch etliche Schalter z. B. für Licht und Scheibenwischer.

KUBOTA M7153

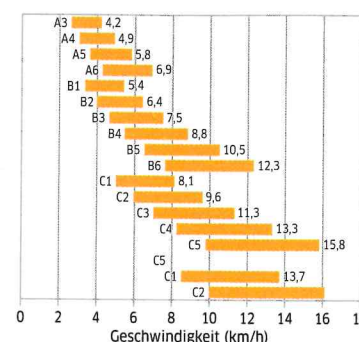
Fünf Gänge und sechs Lastschaltstufen ergeben 30/15 Übersetzungen; zwölf davon von 4 bis 12 km/h. Eine Kriechgruppe (Option) startet bei 0,37 km/h.



30/15 Übersetzungen



12 Stufen von 4 – 12 km/h



An der Bedienarmlehne hat sich nicht viel geändert. Die Ergonomie kann noch besser werden.

Hubkraft satt

Über 6 600 daN durchgehende Hubkraft, die oben auf mehr als 9 600 daN ansteigt, ist super! Dass die DLG über 10 cm weniger Hubweg als beim Vorgänger gemessen hat, lag nur an einem falsch kalibrierten Lage-sensor. Leider gibt es die schon beim Vorgänger geforderte Skala samt einstellbarer Orientierung am Tiefenregler noch immer nicht. Ein echter Trost bleibt da die übersichtliche Hubhöhenanzeige im Terminal. In der „Premium“-Ausstattung gibt es statt der Zahnradpumpe mit nur 80 l/min eine Axialkolbenpumpe mit 110 l/min. Damit hat die DLG 118 l/min bzw. 35,1 kW gemessen, das ist Durchschnitt in dieser Liga. Neu ist die Möglichkeit, die Zuordnung von Steuergeräten und Bedienhebeln ändern zu können. Das gilt allerdings nicht für das extern bedienbare Ventil. Unser Testkandidat war nur mit drei dw-Ventilen bestückt. Laut Kubota sind vier Ventile hinten möglich (plus eins vorne) – gut. Weniger gut dagegen, dass die Ventile

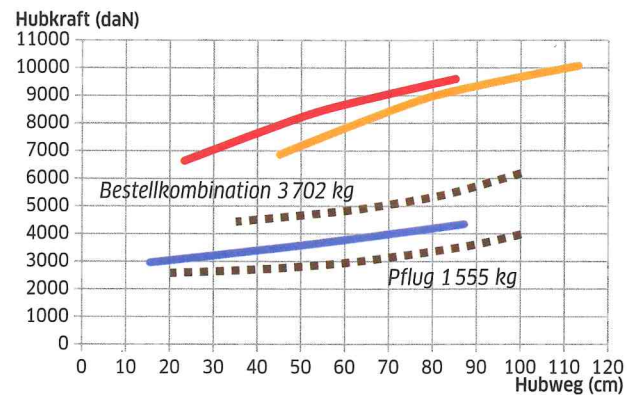
für die Zeitsteuerung nach hinten immer einrasten müssen und dann nach Ablauf der Zeit auch stehen bleiben. Und nach vorne muss man die Hebel zum Aktivieren der Zeitsteuerung kurz auf Druck halten, ohne dabei in die Schwimmstellung zu geraten.

Gut gefederte Kabine

In der Kabine hat sich im Vergleich zum Vorgänger (leider) wenig geändert. Gut gefallen hat uns die pneumatische Kabinenfederung, die zusammen mit der gefederten Vorderachse für einen sehr guten Fahrkomfort sorgt. Auch die dunkleren (und damit unempfindlicheren) Verkleidungen sowie der breite Aufstieg mit der weit öffnenden Tür kommt in der Praxis gut an. Leider schließen die rahmenlosen Türen meistens nicht beim ersten Mal – und beim Aussteigen muss man immer noch vom unpraktischen Tür- zum Handgriff umgreifen. Bei nur vier Kabinenpfosten ist die Rundumsicht prima. Die Schalter z. B. für Licht und Scheibenwischer sind dagegen im Knie-



HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Kubota M7153: Die Heckhubkraft liegt höher als für eine 3,7 t schwere Bestellkombi nötig. Der kürzere Hubweg ist einem falsch kalibrierten Lagesensor geschuldet. Auch vorne passt die Hubkraft.

- Fronthubwerk: durchgehend 2961 daN, Hubweg 71,6 cm
- Hubstreben lang: durchgehend 6642 daN, Hubweg 61,8 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 6869 daN, Hubweg 68,0 cm



Hubkraft hat der M7153 reichlich, auch die Hydraulikleistung ist in Ordnung. Vier Arbeitsscheinwerfer hinten gibt es nur im großen LED-Paket.

Die Vorderachs-federung mit langer Schwinge funktioniert super. Das Fronthubwerk ist von jetzt von Zuidberg.

Fehlt nur noch die Wartung: Leider ist das Öffnen der Haube nur mit dem Original-Werkzeug oder einem schmalen Flacheisen möglich. Die einteilige Haube schwenkt aber schön hoch, Kühler und Luftfilter sind sehr gut zugänglich. Pluspunkte gibt es auch für 330 l Dieselvorrat, der für lange Arbeitstage reicht. Bei Nacharbeit fragt man sich aber, warum von den zehn LED-Scheinwerfern serienmäßig nur zwei das Arbeitsfeld hinter dem Schlepper ausleuchten.

Fazit

Mit dem M7153 Premium hat Kubota die dritte Generation des 145-PS-Schleppers am Start. Der hubraumstarke Vierzylinder ist auf einen niedrigeren Verbrauch getrimmt, und das Getriebe mit sechs Laststufen eignet sich prima für viele Arbeiten. Die Bedienung könnte sicher noch praxisgerechter sein, alternativ ist aber auch die stufenlose „KVT“-Variante verfügbar. In Sachen Hubwerk und Hydraulik gibt es Detailkritik – genau wie bei der Kabine. Aber summa summarum legt der M7153 Premium einen sehr soliden Auftritt hin. Das gilt auch für die Preise: In der einfachsten Ausführung gibt es den M7153 ab 106 000 Euro (Preise ohne Mehrwertsteuer). In der „Premium“-Ausstattung mit Fronthubwerk (1 900 Euro), Vorderachsfederung (3 600 Euro), großem Terminal (2 000 Euro), GPS-RTK-Lenkensystem (10 000 Euro) und weiteren Details sind es dann gut 145 000 Euro.

Hubert Wilmer



bereich unter dem Lenkrad nach wie vor versteckt. Genauso wie der Platz zwischen Armaturen und Sitz für große Leute knapp bleibt.

Leider hat Kubota auch auf der Bedienarmlehne noch nicht aufgeräumt: Viele gleichförmige Knöpfe mit kleinen Symbolen liegen verstreut vor und neben den Hebeln der Steuerventile – schade. Umso mehr freut einen die exzellente Grafik und logische Menüführung im großen Terminal. Wenn die Oberfläche jetzt noch blendfreier wäre, könnten wir von einer ziemlich perfekten Sache reden.

Kritisieren müssen wir aber das Vorgewende-Management, bei dem sich noch immer keine Schritte einfügen lassen. Auch dass es für die Steuergeräte andere Zeiten aufzeichnet als im Hydraulikmenü hinterlegt sind, führt zur Verwirrung. Zudem gibt es keine frei

belegbaren ISO-Bus-Tasten, und die Einbindung eines externen Terminals funktionierte nicht zufriedenstellend.

11,5 t Gesamtgewicht erlaubt

Der Kubota M7153 wog in Testausstattung 7 310 kg. Bei 11,5 t zulässigem Gesamtgewicht bleiben gute 4,2 t Nutzlast. Groß ist aber der Wendekreis mit 12,30 m (Bereifung 540/65 R 28 mit 1,90 m Spur). Bestellt man die Vorrüstung für die GPS-Lenkung, gibt es zumindest die Schnelllenkung „MultiSpeed“ dazu. Das von den kleinen Typen bekannte „BiSpeed“ für einen engeren Wendekreis ist für den M7003 nicht lieferbar.

Die GPS-Lenkung von Reichardt funktioniert gut. Die Einbindung in das Vorgewende-Management oder das automatische Umdrehen gibt es allerdings noch nicht.

WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

Nicht eine Zusammenfassung der Gesamtbewertung, sondern eine Aufzählung positiver und negativer Praxisdetails.

POSITIV

- + Kühler sehr gut zu reinigen
- + Ausreichend Steckdosen
- + Blinker mit gutem Rücksteller
- + Gut zugängliche Batteriepole für Fremdstart
- + Ein-/Ausstieg auch rechts möglich



Jetzt gibt es auch eine Klimaautomatik.



Wischer und Arbeitslicht vorne sind super!



Die pneumatische Kabinenfederung (optional) ist gut.

NEGATIV

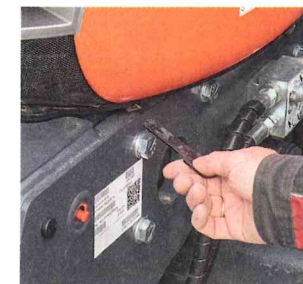
- Radio weit hinten rechts
- Kotflügel im Heck ohne Gummikante
- Kabeldurchführung in die Kabine zu verbessern
- Externe Hubwerkbedienung muss man intern aktivieren
- Sperrige, zu schmale Sonnenblende



Es gibt nur kleine Ablagen und kein Kühlfach.



Die Terminal-Oberfläche spiegelt zu stark.



Die Haube lässt sich fast nur mit Original-Werkzeug öffnen.

PRAKTIKERURTEILE

Kubota M7

Positive Überraschung

In seinem Lohnbetrieb im niedersächsischen Kirchbrak setzt Thomas Herrmann seit gut zwei Monaten einen M7173 Premium KVT mit stufenlosem Getriebe ein. Rund 400 Stunden hat der Traktor bislang ausschließlich vor einer Brantner-Halbpipeline auf Baustellen gelaufen. „Die Fahrer waren zunächst skeptisch, sind jetzt aber alle insbesondere vom Fahrkomfort positiv überrascht. Das einzige was stört, sind die Knöpfe



Thomas Herrmann: „40 l Öl für die Halbpipeline liefert der M7 nur bei maximalem Füllstand.“

im Kniebereich und das wenig griff-freundliche Material des Lenkrads“, so der Lohnunternehmer. Auch wenn er beim Dieserverbrauch noch keinen Vergleich zu den übrigen Traktoren im Fuhrpark ziehen kann, ist Herrmann insgesamt sehr zufrieden: „Das Preis-Leistungs-Verhältnis und fünf Jahre bzw. 5 000 Stunden Garantie sprechen für sich!“

Qualität super, Farbe gewöhnungsbedürftig

Christian Schiller bewirtschaftet einen 130-ha-Grünlandbetrieb mit 120 Milchkühen im westfälischen Halver. Seit gut einem Jahr setzt er den fast baugleichen Vorgänger M7152 ein, der neben einer Dreifach-Mähkombi mit Aufbereiter auch ein 15,5-m<sup>3</sup>-Güllefass mit 15-m-Schleppschuhverteiler ziehen muss. Nach rund 750 h zieht der Milchviehalter ein durchweg positives Fazit: „Mit dem großen Hubraum zieht der Kubota wie ein Sechszylinder, und auch der Verbrauch von 12 l/h beim Güllefahren



Christian Schiller: „Das kleinere Terminal reicht auch für ISO-Bus.“

passt!“ Mit dem nach hinten versetzten Sitz hat der 1,95 m große Praktiker nun auch keine Probleme mehr mit dem Platzangebot. „Auch die Rundumsicht ist gut, nur die Kabeldurchführung in die Kabine könnte besser sein“, so Schiller. Regelrecht begeistert ist der Landwirt von der Verarbeitungsqualität sowie der auf fünf Jahre verlängerten Garantie – zumal es bislang nur eine kleine Fehlermeldung wegen des Hydraulikkreuzhebels gab.





KUBOTA M7153 PREMIUM

Breite: 248 cm; Länge: 524 cm  
(mit Frontkraftheber); Höhe: 306 cm

Technische Daten

**Motor:** 107 kW/145 PS (nach 97/68/EG)  
Nennleistung bei 2100 min<sup>-1</sup>; max. mit Boost 130 kW/175 PS, wassergekühlter Vierzylinder Kubota V6108-TIEF5 mit 6,1 l Hubraum, Abgasstufe V (Tier 5) mit DPF, DOC- und SCR-Kat. sowie AdBlue; 330 l Diesel, 38 l AdBlue

**Getriebe:** 30/15 Übersetzungen, 6 Lastschaltstufen, 5 Gänge, Kriechgruppe ab 0,37 km/h optional, lastschaltbare Wendeschaltung, 50 km/h bei 2100 Touren

**Bremsen:** nasse Scheibenbremsen in der Hinterachse, Allradzuschaltung; Druckluftanlage optional

**Elektronik:** 12 V Batterie mit 174 Ah, Lichtmaschine mit 200 A, Anlasser 3 kW/4 PS

**Hubwerk:** Kat. II/III; EHR mit Unterlenker-Regelung, automatisch Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber/-zapfwelle optional

**Hydraulik:** Axialkolbenpumpe 110 l/min Serie, 205 bar, bis zu sechs Steuergeräte (4 hinten, 2 vorne), mit Zeit-/Mengensteuerung; 35/46 l Öl entnehmbar

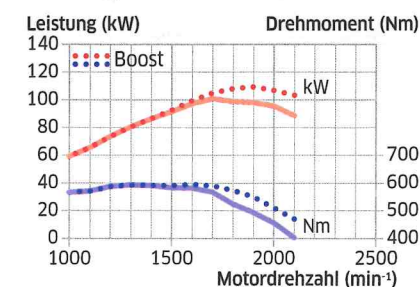
**Zapfwelle:** 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

**Achsen und Fahrwerk:** Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 540/65 R 28 vorne, 650/65 R 38 hinten

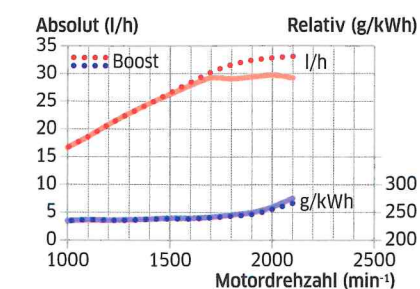
**Pflege und Wartung:** Motoröl 22 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 80 l (alle 1000 h); Kühlsystem 24 l

**Preis:** Ab 106 186 € für M7153 Standard, Testausstattung „Premium“ 145 037 € mit Vorderachsfederung, 7-Zoll-Monitor, Fronthubwerk und 3 dw-Ventilen; 12-Zoll-Monitor für 2031 €, GPS-Lenksystem mit RTK für 10 038 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

**Zapfwellenleistung (ohne/mit Boost)**  
Max. (1700/1900 min<sup>-1</sup>) 101,1/109,6 kW  
Bei Nenndrehzahl 88,8/103,6 kW

**Diesel- + AdBlue-Verbrauch (ohne/mit Boost)**  
Bei max. Leistung 242+18/247+17 g/kWh  
Nenndrehzahl 276+13/267+13 g/kWh  
Absolut Max./Nenn. 29,3/32,5 l/h

**Drehmoment (ohne/mit Boost)**  
Max. 594/595 Nm (1600 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 47/26 %  
Drehzahlabfall 38/24 %  
Anfahrmoment 115/109 %

**Getriebe**  
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 12

**Hubkraft Heck** (90 % max. Öl Druck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 6642/8440/9603 daN  
Hubweg u. Last 61,8 cm (23,2 bis 85,0 cm)

**Hubkraft Front** (90 % max. Öl Druck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 2961/3605/4352 daN  
Hubweg u. Last 571,6 cm (15,4 bis 87,0 cm)

**Hydraulikleistung**  
Betriebsdruck 195 bar  
Maximale Menge 112,7 l/min  
Leistung 32,8 kW (107,8 l/min, 182,6 bar)

**Zugleistung**  
Max. 94,8 kW bei 1700 min<sup>-1</sup> 252 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 83,2 kW 287 g/kWh

**Lautstärke** (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschl./offen 73,3/83,1 dB(A)

**Abbremsung**  
Maximale mittlere Verzögerung 4,0 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 29,9 daN

**Wendekreis**  
Ohne Frontantrieb 12,30 m

**Testgewicht**  
Vorder-/Hinterachse 3115/4195 kg  
Leergewicht 7310 kg  
Zul. Achslast v/h 5200/8000 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 11500 kg  
Nutzlast 4190 kg  
Leistungsgewicht 69 kg/kW

**Abmessungen**  
Radstand 272 cm  
Spurweite vorne/hinten 190/184 cm  
Bodenfreiheit 41,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld (mit Boost)

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	2005	256	32,9
Sparzapfwelle 540E	100 %	1608	239	28,5
Normzapfwelle 1000	100 %	1995	256	32,9
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1600	239	28,5
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	289	28,6
Hohe Leistung	80 %	90 %	261	26,0
Transportarbeiten	40 %	90 %	333	16,5
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40 %	60 %	268	13,3
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60 %	60 %	244	18,2

Testurteile

**Motor**   
Leistungscharakteristik 2,0  
Kraftstoffverbrauch 3,2  
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,8  
Leistung und Charakteristik des hubraumstarken Motos gut, Dieselverbrauch durchschnittlich, großer Dieseltank

**Getriebe**   
Gangabstufung/Funktionen 2,0  
Schaltbarkeit 1,7  
Kupplung, Gas 2,5  
Zapfwelle 1,5  
Sechsstufige Lastschaltung und automatisierte Gruppenschaltung, 12 Übersetzungen von 4 bis 12 km/h, lastschaltbare Wendeschaltung, kein Tempomat, 4 Zapfwelldrehzahlen

**Fahrwerk**   
Lenkung 2,2  
Allrad- und Differenzialsperre 1,5  
Hand- und Fußbremse 2,0  
Federung Vorderachse/Kabine 1,5  
Gewicht und Nutzlast 1,7  
Gute Lenkbarkeit, kleiner Wendekreis, weiche Vorderachsfederung, ordentliche Bremsen, überdurchschnittliche Nutzlast

**Hubwerk/Hydraulik**   
Hubkraft und Hubweg 1,5  
Bedienung 1,8  
Leistung Hydraulik 2,7  
Steuergeräte 1,5  
Anschlüsse 2,0  
Hubkraft sehr gut, Hydraulikleistung durchschnittlich, Steuerventile mit Zeit-/Mengenregelung, freie Hebelzuordnung

**Kabine**   
Platzangebot und Komfort 3,3  
Sicht 2,0  
Heizung und Lüftung 2,5  
Lautstärke 2,2  
Elektrik 1,5  
Verarbeitung 1,5  
Wartung 1,5  
Guter Aufstieg und große Tür, Platzangebot und Ablagen eher knapp, leistungsfähige Klimaautomatik, Lautstärke in Ordnung, Verarbeitung sehr gut

**Eignungsprofil**   
Basisansprüche   
Mittlere Ansprüche   
Hohe Ansprüche   
Ackerarbeiten   
Grünlandarbeiten   
Transportarbeiten   
Frontladerarbeiten

**Preis**   
129000 bis 133000 €

ohne MwSt. in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2020

**Bewertung:**  
 sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft  
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

# Drei Schlepper im Vergleich

Hier haben wir drei Schlepper der 150-PS-Klasse miteinander verglichen, die in der Vergangenheit bereits im profi-Schleppertest veröffentlicht worden sind. Die kompletten Ergebnisse finden Sie in den entsprechenden Ausgaben.



Schleppertyp	Kubota M7153 Premium profi 1/2021	Case IH Maxxum 150 AD8 profi 1/2020	New Holland T6.175 DC profi 2/2018
<b>Ausführlicher Test in</b>			
<b>Motor</b>	Nennleistung 107 kW/145 PS (ECE-R 120)	107 kW/145 PS (97/68 EC)	107 kW/145 PS (97/68 EC)
Zylinder/Hubraum/Abgasstufe	4/6,1 l/V (Tier 5)	6/6,7 l/IV (Tier 4 final)	4/4,5 l/IV (Tier 4 final)
Zapfwellenleistung max./mit Boost	101,1/109,6 kW (1900 min <sup>-1</sup> )	107,4/120,2 kW (1800 min <sup>-1</sup> )	106,6/120,7 kW (1900 min <sup>-1</sup> )
...bei Motor-Nenndrehzahl	88,8/103,6 kW (2100 min <sup>-1</sup> )	92,3/106,1 kW (2200 min <sup>-1</sup> )	98,7/109,0 kW (2200 min <sup>-1</sup> )
Hersteller/Typ	Kubota/V6108-TIEF5	FPT/NEF 67	FPT/NEF 45
<b>Kraftstoff- und AdBlue-Verbrauch</b>			
Spezifisch bei maximaler Leistung	247 + 16,8 g/kWh	219 + 21,7 g/kWh	218 + 19 g/kWh
Spezifisch bei Nenndrehzahl	267 + 12,6 g/kWh	239 + 23,9 g/kWh	232 + 19 g/kWh
Absolut bei maximaler Leistung	32,5 l/h	31,1 l/h	31,5 l/h
Mittelwert Powermix	285 + 20,0 g/kWh	266 + 18,6 g/kWh	257 + 21,1 g/kWh
Drehmoment maximal (o./m. Boost)	594/595 Nm (1300 min <sup>-1</sup> )	603/699 Nm (1500 min <sup>-1</sup> )	618/660 Nm (1600 min <sup>-1</sup> )
Drehmomentanstieg (o./m. Boost)	47/26 %	50/52 %	44/39 %
...dabei Drehzahlabfall (o./m. Boost)	38/24 %	32 %	27/27 %
Diesel-/AdBlue-Tank	330 + 38 l	250/39,5 l	250 + 39,5 l
<b>Getriebe</b>	Gangzahl gesamt 30/15	24/24	24/24
Lastschaltung	6-fach	8-fach	8-fach
Gangschaltung	5 Gänge	3 Gänge	3 Gänge
Gruppenschaltung	keine	keine	keine
Wendeschaltung	lastschaltbar	lastschaltbar	lastschaltbar
Gangzahl von 4 bis 12 km/h	12	11	11
<b>Hubwerk</b>	Regelungsart EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker	EHR-Unterlenker
Hubkraft unten/mittig/oben	6642/8440/9603 daN	5778/6375/6120 daN	5778/6375/6120 daN
Hubweg	61,8 cm	57,2 cm	57,2 cm
<b>Hydraulik</b>	Betriebsdruck 195 bar	199 bar	199 bar
Maximale Fördermenge	112,7 l/min	134,8 l/min	134,8 l/min
Maximale hydraulische Leistung	32,8 kW	38,2 kW	38,2 kW
Entnehmbare Ölmenge	35/46 l	18/38 l	18/38 l
<b>Zugleistung</b>	Maximal 94,8 kW	93,3 kW (Werte v. Maxxum 145)	93,3 kW
...dabei Kraftstoffverbrauch	252 g/kWh	251 g/kWh	251 g/kWh
<b>Lautstärke</b>	Kabine zu 73,3 dB(A)	74,4 dB(A) (Werte v. Maxxum 145)	74,4 dB(A)
<b>Bremsen</b>	Mittlere Verzögerung 4,0 m/s <sup>2</sup>	5,0 m/s <sup>2</sup> (Werte vom Maxxum 145)	5,0 m/s <sup>2</sup>
...dabei Pedalkraft	29,9 daN	42,5 daN	42,5 daN
<b>Wendekreis</b>	Ohne Allrad 12,30 m	10,85/11,10 m	11,75/12,10 m (li/re)
<b>Testgewicht</b>	7310 kg	7190 kg	7080 kg
...davon auf der Vorderachse	3115 kg (43 %)	3000 kg (42 %)	3040 kg (43 %)
...auf der Hinterachse	4195 kg (57 %)	4190 kg (58 %)	4040 kg (57 %)
Zulässiges Gesamtgewicht	11500 kg	10500 kg	10500 kg
Nutzlast	4190 kg	3310 kg	3420 kg
Leistungsgewicht	69 kg/kW	56 kg/kW	55 kg/kW
<b>Grundausstattung ohne MwSt.</b>	106 186 € (Stand 1/2021)	122 520 € (Stand 12/2019)	98 785 € (Stand 2/2018)
Listenpreis laut Hersteller			