



## CASE IH PUMA 260 CVXDRIVE

### Technische Daten

**MOTOR:** 191 kW/260 PS (nach ECE-R 120) Nennleistung bei 2 200 min<sup>-1</sup>; Sechszylinder FPT NEF 67 mit 6,7 l Hubraum, Abgasstufe V mit SCR2 o. AGR; 470 l Diesel, 54 l AdBlue

**GETRIEBE:** Stufenloses CVXDrive-Getriebe mit vier automatisch wechselnden Fahrbereichen von 0,03 bis 50 km/h vorwärts, rückwärts 23 km/h, lastschaltb. Wendeschaltung

**BREMSEN:** Nasse Scheibenbremsen vorne und hinten, hydraul. betätigt, Allradzuschaltung, elektr. Handbremse, Druckluft Serie

**ELEKTRONIK:** 12 V Batterie, 176 Ah; Lichtmaschine mit 250 A; Anlasser 4,2 kW/5,6 PS

**HUBWERK:** Kat. III; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

**HYDRAULIK:** Axialkolbenpumpe 150 l/min Serie (170 l/min Testausstattung), 205 bar, max. 5+3 Ventile mit Zeit-/Mengensteuerung; 51 l Öl extern entnehmbar

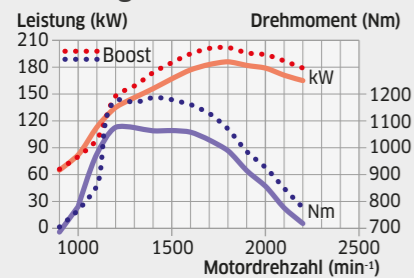
**ZAPFWELLE:** 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet, Frontzapfwelle optional

**ACHSEN UND FAHRWERK:** Steckachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung VF600/70 R 30 vorne, VF710/70 R 42 hinten

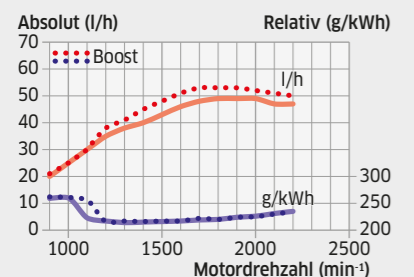
**PFLEGE UND WARTUNG:** Motoröl 15 l (Wechsel alle 750 h); Getriebe-/Hydrauliköl 99 l (alle 1500 h); Kühlsystem 22,5 l

**PREISE:** Grundausrüstung 293 515 € (Preise o. MwSt.); Testausstattung 366 612 € mit großen Rädern (8 338 €), Lenksystem (20 220 €), Luxury-Kabine (6 130 €), FHW (5 950 €), semiaktive Kabinenfederung (3 840 €) usw.

### Leistung und Drehmoment



### Kraftstoffverbrauch



### Messwerte -Testzentrum

**ZAPFWELLENLEISTUNG** (ohne/mit Boost)  
Maximal bei 1800 min<sup>-1</sup> 186,5/201,7 kW  
Bei Nenndrehzahl 165,5/178,9 kW

**DIESELVERBRAUCH** (ohne/mit Boost)  
Bei max. Leistung 220+25/220+24,9 g/kWh  
Nenndrehzahl 235+26,5/234+27,3 g/kWh  
Absolut Max./Nenndrehzahl 53,3/50,2 l/h

**DREHMOMENT** (ohne/mit Boost)  
Maximal 1076/1187 Nm (1 200/1 400 min<sup>-1</sup>)  
Drehmoment-Anstieg 49,8/52,8 %  
...bei Drehzahlabfall 45/36 %  
Anfahrmoment 109/99 %

**GETRIEBE**  
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

**HUBKRAFT HECK** (90 % max. Öl Druck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 8 109/8 865/8 667 daN  
Hubweg u. Last 76,8 cm (23,0 bis 99,8 cm)

**HUBKRAFT FRONT** (90 % max. Öl Druck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 3 492/4 374/5 625 daN  
Hubweg u. Last 80,9 cm (32,0 bis 112,9 cm)

**HYDRAULIKLEISTUNG**  
Betriebsdruck 203 bar  
Maximale Menge 170,0 l/min  
Leistung 49,1 kW (157 l/min, 188 bar)

**ZUGLEISTUNG**  
Max. 170,6 kW bei 1800 min<sup>-1</sup> 242 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 151,6 kW 257 g/kWh

**LAUTSTÄRKE** (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschlossen 68,4 dB(A)

**ABBREMSUNG**  
Maximale mittlere Verzögerung 5,7 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 34,0 daN

**WENDEKREIS**  
Ohne Frontantrieb 13,85 m

**TESTGEWICHT**  
Vorder-/Hinterachse 4 370/6 070 kg  
Leer-/zul. Gesamtgewicht 10 440/15 000 kg  
Zulässige Achslast v/h 6 250/10 000 kg  
Nutzlast/Leistungsgewicht 4 560 kg/50 kW/kWh

**ABMESSUNGEN**  
Radstand 288 cm  
Spurweite vorne/hinten 204/205 cm  
Bodenfreiheit 45,0 cm

### Kraftstoffverbrauch im Kennfeld (mit Boost)

ARBEITSBEREICHE	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1931	224	52,5
Sparzapfwelle 540E	100 %	1598	217	50,7
Normzapfwelle 1000	100 %	1912	224	52,6
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1583	217	50,7
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	244	42,3
Hohe Leistung	80 %	90 %	227	39,5
Transportarbeiten	40 %	90 %	263	22,8
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40 %	60 %	228	19,7
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60 %	60 %	215	28,1

Breite: 277 cm; Länge: 560 cm; Höhe: 335 cm

### Testurteile

**MOTOR**   
Leistungscharakteristik   
Kraftstoffverbrauch   
Zugleistung/Zapfwellenleistung   
Sehr gute Leistungscharakteristik, sehr niedriger Verbrauch, Zug- und Zapfwellenleistung ebenfalls sehr gut

**GETRIEBE**   
Gangabstufung/Funktionen   
Schaltbarkeit   
Kupplung Gas   
Zapfwelle   
Stufenlos-Getriebe deutlich laufiger und mit sehr guter Motor-Getriebe-Steuerung, Bedienung mit Schiebhebel statt Tempomaten, vier Zapfwellendrehzahlen

**FAHRWERK**   
Lenkung   
Allrad- und Differenzialsperre   
Hand- und Fußbremse   
Federung Vorderachse/Kabine   
Gewicht und Nutzlast   
Gute Lenkbarkeit, aber Wendekreis überdurchschnittlich, Bremsen gut, aber Federungskomfort ohne Ballast nicht gut, mit Anbaugeräten dagegen sehr gut, Nutzlast durchschnittlich

**HUBWERK/HYDRAULIK**   
Hubkraft und Hubweg   
Bedienung   
Leistung Hydraulik   
Steuergeräte   
Anschlüsse   
Hubkraft (sehr) gut, Hydraulikleistung gut; Bedienung und Steuergeräte vorbildlich, aber Anschlüsse nah am Oberlenker

**KABINE**   
Platzangebot und Komfort   
Sicht   
Heizung und Lüftung   
Lautstärke   
Elektrik   
Verarbeitung   
Wartung   
Platz und Komfort (sehr) gut, niedrige Lautstärke setzt Maßstäbe, Terminal mit Menüs/Bedienung sehr gut

### EIGNUNGSPROFIL

Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grundlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					

**PREIS** **NIEDRIG** **HOCH**   
293 335 Euro

Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2024  
Bewertung:  
 sehr gut, gut, durchschnittlich,  
 unterdurchschnittlich, mangelhaft  
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.

# profi SONDERDRUCK

MAGAZIN FÜR PROFESSIONELLE AGRARTECHNIK aus 03/2024

Case IH Puma 260 CVXDrive

## Nicht nur der leiseste, sondern...

...auch der beste Case IH, den wir je im Test hatten“, so das Fazit der Tester. Lesen Sie, was uns an dem neuen Puma 260 CVXDrive alles gefallen hat – und was noch nicht.



Der New Holland T7.300 sowie der Steyr 6280 Absolut basieren auf der gleichen CNH-Plattform wie der Case-IH Puma 260 CVXDrive, die Messergebnisse also auch dort.

Die Bedien-Konzepte, insbesondere beim Getriebe, unterscheiden sich dagegen erheblich. Argumente gibt es für die jede Variante.

Das „AFS connect“ in der Typenbezeichnung schließt bei jedem Case IH serienmäßig fünf Jahre Telemetrie mit ein.

Bei dem neuen roten Raubtier ist fast alles im grünen Bereich!  
Fotos: Tovornik, Wilmer



Case IH Puma 260 CVXDrive

# Nicht nur der leiseste, sondern...

...auch der beste Case IH, den wir je im Test hatten“, so das Fazit der Tester. Lesen Sie, was uns an dem neuen Puma 260 CVXDrive alles gefallen hat – und was noch nicht.

Ja, mit dem Update hat Case IH die Puma-Baureihe nicht nur überarbeitet (siehe auch Fahrbericht vom New Holland T7.300, profi 1/2023), sondern auch ein Top-Modell oben draufgepackt. So kommt der Puma 260 CVXDrive

jetzt mit 191 kW/260 PS Nenn- sowie 205 kW/280 PS Maximalleistung daher. Zusätzlich gibt es bei Leistungsabnahme über die Zapfwellen (und > 0,5 km/h) sowie bei Transportarbeiten (> 16 km/h) noch einen Boost von gut 20 PS zusätzlich, so

dass das österreichische Raubtier sogar die 300-PS-Marke knackt! Unter der schick designten Haube findet sich dafür der FPT-Motor NEF 67, der mit 6,7 l Hubraum wie ein Kätzchen schnurrt. Eine Besonderheit bei dem Topmodell ist

eine kleine Beule rechts an der Haube: Hier versteckt sich der Turbolader, der nur beim 260er eine verstellbare Leitschaufelgeometrie hat.

## Super Motor

Nicht zuletzt damit wird auf dem Prüfstand des DLG-Testzentrums aus dem Kätzchen eine ausgewachsene Raubkatze: Mit genau 165,5 kW Zapfwellenleistung bei Nenndrehzahl, 186,5 kW bei Maximalleistung und sogar 201,7 kW mit Boost macht der Puma seinem Namen alle Ehre – sehr gut! Ebenfalls das Prädikat „sehr gut“ gibt es für die Leistungscharakteristik: Etwa 50 % Drehmomentanstieg bei rund 40 % Drehzahlabfall sind genauso super wie sage und schreibe 1187 Nm maximales Drehmoment (mit Boost). Und erwähnen möchten wir an dieser Stelle noch die Möglichkeit, ab Werk den Umkehrlüfter von Hägele für den Puma ordern zu können.

Aber auch mit dem elektronisch geregelten Viscolüfter kann sich der Dieserverbrauch sehen lassen: 235 g/kWh spezifischer Verbrauch bei Nenndrehzahl an der Zapfwelle und sogar nur noch 220 g/kWh bei Maximalleistung an der Zapfwelle sind Topwerte – auch wenn jeweils noch rund 25 g/kWh AdBlue dazukommen.

## Niedriger Verbrauch

Für die Praxis noch aussagekräftiger sind die Ergebnisse der Powermix-Messungen: Bei allen simulierten Arbeitszyklen ist der Puma deutlich sparsamer als der Durchschnitt aller bisher getesteten Traktoren: Bei schweren Ackerarbeiten vor dem Pflug oder der Kreiselege zwischen 6 und 9 %, bei leichteren Arbeiten wie beim Mähen bis zu 13 %. Insgesamt kommt der Puma 260 CVXDrive so auf einen Powermix-Wert von 249 g/kWh (+31 g/kWh AdBlue) – das ist sehr gut!

Gleiches gilt für Straßenfahrten: Beim Transport mit 40 km/h liegt der Puma rund 8 % besser als das Mittel, bei 50 km/h sind es noch knapp 5 %. Gründe für das gute Abschneiden sind neben dem überarbeiteten Getriebe sicher auch die immer weiter verbesserte Motor-Getriebe-Steuerung des CVXDrive. Trotzdem gut, dass der Dieseltank im Vergleich zum Vorgänger von 395 auf 470 l vergrößert wurde – zumindest bei dem Topmodell die untere Grenze.

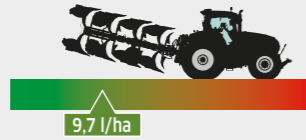
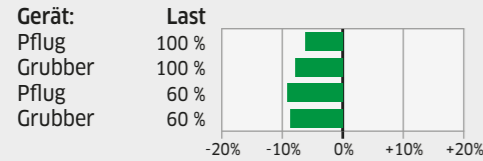
## Überarbeitetes Getriebe

Kommen wir aber zum stufenlosen Triebsatz, der beim größten Puma Serie ist. Das im belgischen Antwerpen gebaute CNH-Getriebe hat leistungsfähigere Hydrostaten sowie eine bessere Verzahnung und Oberflächenbehandlung der Zahnräder bekommen. Das soll nicht nur die Haltbarkeit verbessern, sondern hat sich auch sehr positiv auf die Laufruhe ausgewirkt – aber zur

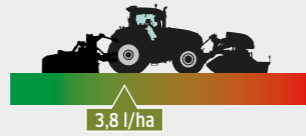
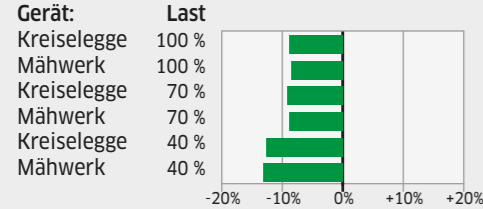
## CASE IH PUMA 260 CVXDRIVE

### DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

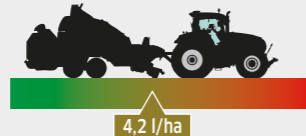
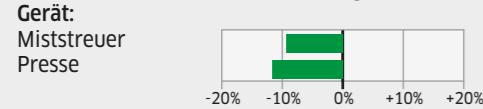
Zugarbeiten: Im Mittel 258 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 242 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 255 g/kWh



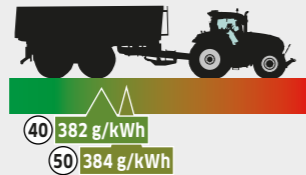
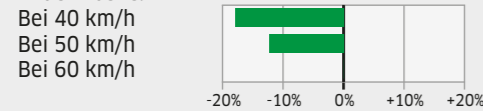
Powermix:



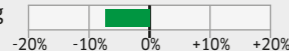
AdBlue: 9,7 %

### DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:  
Maximale Steigung



Transportmix: AdBlue: 11,3 %

Bei den praxisnahen Powermix-Verbrauchsmessungen war der Puma 260 CVXDrive in allen Zyklen sparsamer als das Mittel aller Testkandidaten. Insbesondere bei leichteren (Zapfwellen)-Arbeiten war der Verbrauch um mehr als 10 % besser als der Durchschnitt. Und auch auf der Straße ist der Puma 260 CVXDrive deutlich sparsamer als das Mittel.

Lautstärke kommen wir noch. Hier wollen wir zunächst einmal die sehr gute maximale Zugleistung von 170,6 kW bei einem sensationell niedrigen spezifischen Verbrauch von nur 242 g/kWh loben!

Hinzu kommt die Bedienung: Die Spreizung von Fahrhebel und -pedal ist sehr einfach per Rändelrad zu verstellen. Nur über die intuitiv „richtige“ Drehrichtung haben die Tester diskutiert, während fast 56 km/h mit weniger als 1500 Touren alle Fahrer super fanden. Und dass der Fahrhebel im Unterschied zu New Holland einen Weg macht, kam bei den Testern zumindest auf der Straße ebenfalls gut an.

### Kein Tempomat

Auf dem Acker gab es aber durchaus Rufe nach einem Tempomaten. Der bleibt allerdings derzeit dem Steyr Absolut vorbehalten, bei dem sich eine Funktionstaste mit fixer Geschwindigkeit programmieren lässt.

Wiederum Lob verdient die automatische Parkbremse. Deren E-Motor mit Bowdenzug arbeitet jetzt nicht mehr lautstark oben am Kotflügel, sondern links auf dem Achstrichter. Nur wenn man mit dem Wendehelb aus „P“ wieder anfahren will, war uns der Puma einen Tick zu träge. Dafür sind vier Zapfwelldrehzahlen mit intuitiv zu bedienender Vorgewende-Automatik wiederum perfekt.

Mit der Axialkolbenpumpe (Option) hat das DLG-Testzentrum genau wie versprochen 170 l/min Ölfluss gemessen. Das ist, wie die gemessene nutzbare Hydraulikleistung



Mit 68,4 dB(A) sensationell leise und mit hochwertigen Materialien ausgestattet: die neue Kabine des Puma.



Das griffige Lenkrad und der Wendehelb mit Park-Stellung sind super, nur der Blinkerhebel sollte näher an das Lenkrad rücken.

von 49 kW sowie die Durchflussmenge von gut 145 l/min durch nur eines der neuen Bosch Rexroth-Ventile, für diese Klasse vollkommen in Ordnung. Anders wäre das mit der serienmäßigen Pumpe, die nur eine Ölförderung von 150 l/min bietet.

Abgerundet wird der gute Eindruck der Hydraulik mit dem erstklassigen Hydraulik-Kreuzhebel und im Heck mit den Anschlüssen samt Entlastungshebeln und neuen Staubkappen. Einziger Wermutstropfen ist der unnötig geringe Abstand der Anschlüsse zum Oberlenker – bei Schläuchen mit Griffen ist das dort zu knapp!

### Hubwerke mit Licht und Schatten

Bei dem ab Werk montierten – und sehr gut integrierten – Fronkraftheber haben wir den 80 cm großen Hubweg positiv vermerkt. Und auch die gemessene durchgehende Hubkraft von 3500 daN geht in Ordnung. Das gilt genauso für 8 100 daN im Heck, selbst wenn es hier bei einer 5-t-Drill-kombi rechnerisch im obersten Hubbereich knapp werden könnte. Nicht zu üppig sind auch 76 cm Hubweg hinten – das ist weniger als vorne.

Noch nicht ganz glücklich sind wir auch mit der Bedienung der Hubwerke. So gibt es z. B. beim Fronthubwerk zahlreiche, nicht immer sofort logische, Einstellmöglichkeiten, und aus der Schwimmstellung heraus muss am Multicontroller immer mit einem Doppelklick angehoben werden – nervig. Genauso nervt, dass vorne noch ein Ober-



A-Holm-Anzeige und Terminal sind super klar, der Fahrhebel hat viele Knöpfe auf einer Ebene. Liebe zum Detail zeigt der kleine Dämpfer für den Deckel der Armllehne.

lenker der Kat. II verbaut ist und dessen Transporthalter obendrein noch relativ fummelig daherkommt.

Im Heck funktioniert die Lageregelung gut, leider nicht farblich markiert und schlecht zu bedienen sind aber die Heben-/Senken-Taster in der Armllehne für den Geräteanbau. Außerdem ist die Bedienung der Zugwiderstandsregelung mit den getrennten Reglern für Lage und Zugkraft nicht nur erklärungsbedürftig, sondern es fehlt auch eine echte Mischregelung.

### Super-leise Kabine

Womit wir schon in dem neuen Fahrerhaus des Puma wären – aber nicht, ohne den grandiosen Aufstieg vorher zu loben. Nicht zuletzt mit dem Griff an der linken Seite sowie den trittsicheren Stufen ist Case IH hier endlich der Durchbruch gelungen. Und auch in der Kabine überzeugen die hoch-

wertigen Materialien genauso, wie die Geräuschmessung: Nur 68,4 dB(A) unter Last am Fahrerohr sind nicht nur auf dem Papier genial, auch in der Praxis ist die Laufruhe der Hammer!

### Federung

Von Laufruhe konnte bei der Federung leider keine Rede sein: So war bei unserem Testkandidaten das Zusammenspiel der neuen Federungen von Vorderachse (mit größeren Stickstoffblasen) und Kabine (mit semiaktiver Ansteuerung) bei unballastertem Schlepper nicht gut. Offensichtlich war die Dämpfung viel zu stark (egal in welcher Einstellung), nur mit Ballast funktionierte die Sache besser. Wir hatten allerdings auch nicht die optionale „Active Vehicle Suspension“ im Test, bei der auch noch das Zusammenspiel mit der Schwingungstilgung des Hubwerkes koordiniert wird.

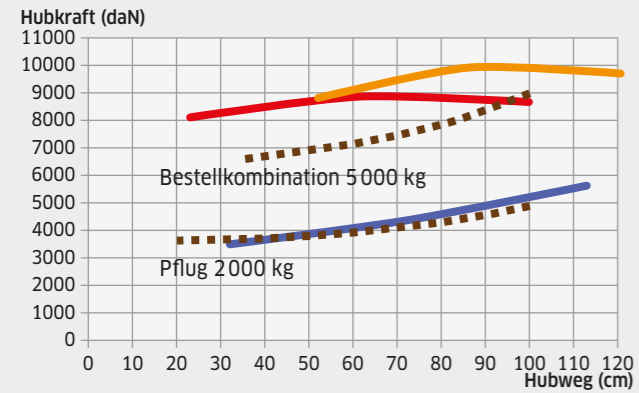


Der FPT-Motor überzeugt bei Leistung und Verbrauch. Und er hat nur im 260er einen Turbolader mit variabler Geometrie.

In der Nase sitzt die Kamera. Auch das Fronthubwerk ist gut integriert, hat aber einen Kat. II-Oberlenker mit unpraktischem Halter.



## HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Mit einer durchgehenden Hubkraft von 8 100 daN kann es höchstens bei der 5-t-Bestellkombination im obersten Hubbereich mal knapp werden. Vorne sind es durchgehend fast 3,5 t.

- Hubstreben lang: durchgehend 8 109 daN, Hubweg 76,8 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 8 811 daN, Hubweg 68,6 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 3 492 daN, Hubweg 80,9 cm



Hubkraft und Ölmenge sind gut, die Ordnung (Strom und Luft oben, Öl unten) passt auch. Hydraulische Seitenstabis sind prima, aber nicht nötig.

Bei der Bedienung können wir es ansonsten kurz machen: Während die neue Menüführung und die Konfigurationsmöglichkeiten im Terminal überzeugen, findet nicht jeder Fahrer die zahlreichen Taster in einer Ebene auf dem Fahrhebel intuitiv. Genauso ist das mit nur einer Taste zum Auslösen des Vorgewende-Managements: Getrennte Tasten zum Start der Sequenz beim Absenken und zum Ausheben könnten gerade bei Ausläufern oder Masten die Sache vereinfachen.

### Keyless Go?

Vereinfachen ist auch das richtige Stichwort zu dem optionalen Funkschlüssel mit Keyless Go-Funktion. Im Test hat dieser die Sache leider nur unnötig verkompliziert: Mal wurde er nicht erkannt, oder die Tür stand zu lange offen und der Puma wollte nicht starten. Mal schloss sich die Kabine beim Waschen selbstständig ab, obwohl der Schlüssel drin lag. Hierzu würden wir aktuell also – trotz der echten Wegfahrsperrung – noch abraten. Wir können uns aber vorstellen, dass künftig jeder Fahrer nur noch einen solchen Schlüssel hat: Damit kann er dann alle Case IH-Traktoren des Betriebes fahren, für die er eine Berechtigung hat. Außerdem könnten dann dort auch sofort sämtliche Einstellungs-Konfigurationen für das Terminal usw. abgerufen werden.

### Nur 4,5 t Nutzlast

Obwohl der Puma mit seinen 2,88 m Radstand einen kompakten Eindruck macht, haben wir wegen des optionalen Motorblockseitenrahmens 13,85 m Wendekreis gemessen (VF 600/70 R 30 mit 2,04 m Spur). Passend zu den Vorderrädern waren mit VF 710/70 R 42 hinten ordentliche 2,05 m hohe Pneus montiert. Bei dem damit gewogenen Leergewicht von 10,44 t bleiben bei 15 t zulässigem Gesamtgewicht allerdings nur gut 4,5 t Nutzlast – das ist in dieser Liga schnell zu wenig. Vor allem für die gut dosierbaren Bremsen mit einer Verzögerung von 5,7 m/s<sup>2</sup> sollte hier mehr drin sein – zumal der Puma ja dank „Advanced Trailer Brake“ auch zu viel Schub des Anhängers erkennt und aktiv über die Anhängerbremsen eingreift.

### Alles Weitere in Kürze

- » Insgesamt gibt es 20 LED-Arbeitscheinwerfer mit zusammen 66 000 Lumen.
- » Case IH bietet ab Werk keine Reifendruckregelanlage an, für den Steyr gibt es die Anlage von TerraCare.
- » Statt Steckachse gibt es alternativ auch eine Flanschachse.
- » Der Puma hat ein reaktives Lenkorbitrol, und auch die Schnelllenkung ist Serie.
- » Die Spiegel sind elektrisch teleskopierbar.
- » Beim Öffnen der Heckscheibe fährt der Scheibenwischer in die Mittelposition.

Fehlen nur noch die Preise: In Standardausstattung steht der Puma 260 CVXDrive immerhin schon mit 293 500 Euro (alle Preise ohne MwSt.) in der Liste. Hinzu kommen noch Dinge wie die gefederte und gebremste Vorderachse (2900 Euro) sowie die große VF-Bereifung von Michelin (8 340 Euro).

Dann fehlen noch die Vorbereitung für das Lenksystem samt RTK-Freischaltung (20 200 Euro) und das Fronthubwerk mit Management (7 100 Euro), so dass der Testkandidat zusammen mit der Luxury-Kabinenausstattung (6 100 Euro) sowie vielen weiteren Details auf einen Listenpreis von 366 600 Euro kommt.

### Wir fassen zusammen

„Der beste Case IH, den wir je hatten!“, so können wir unser Testergebnis zusammenfassen. Egal, ob Leistung und Verbrauch des Motors, Ansteuerung und Laufruhe des Getriebes oder die tolle Kabine mit nur 68,4 dB(A) – hier passt nahezu alles! Größtes Manko bei unserer Testmaschine war die Abstimmung der Vorderachs- und Kabinenfederung beim Fahren ohne Frontballast. Aber das bekommt Case IH sicherlich genauso in den Griff wie den Funkschlüssel, den man sich vermutlich in fünf Jahren nicht mehr wegdenken kann.

Hubert Wilmer

## WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

### POSITIV

- Integrierte Kamera vorne
- 220 Volt Steckdose
- Kat. II/III-Spreizmaß einfach umzustecken
- Zugmaul/Kugel nach unten auszubauen
- Lenkradverstellung
- Großes Klima-Kühlfach



Durchblick: endlich ein großes Wischfeld.



Freitreppe: der Aufstieg mit Handgriff.



Einfach: Kabinenfilter ohne Werkzeug aus-/einzubauen.

### NEGATIV

- Sonnenrollo wirkungslos
- Keine Direkttasten für Telefon/Lautstärke
- Spiegel an Heckscheibe stört bei Schließen
- Fahrersitz dreht seitlich nicht weit genug
- DAB-Radioempfang unzureichend
- Allrad-/Allradautomatik-Knöpfe nicht gut erreichbar



Noch unzuverlässig: der Funkschlüssel.



Zu eng: die Ölschlüsse am Oberlenker.



Oben offen: Der Subwoofer schluckt Staub.

## PRAKTIKERURTEILE

### Starker Arbeitsplatz

Jörg Selke hat einen Lohnbetrieb in Neuenkirchen-Vörden (westliches Niedersachsen), der viele Arbeiten rund um den Getreide- und Futterbau erledigt. Aufgrund des „Händlers um die Ecke“ kommen dabei seit vielen Jahren nur Schlepper von Case IH zum Einsatz. So konnte man 2023 bereits den Puma 260 CVXDrive z.B. vor einer Lemken



Jörg Selke: „Leistung und Verbrauch passen sehr gut!“

Azurit-Maisdrille sowie einer Krone-Großballenpresse testen, bevor jetzt der eigene Puma geliefert wird. „Am besten gefallen hat uns der deutlich wertigere und sehr leise Arbeitsplatz sowie die bessere Motor-Getriebe-Abstimmung“, lobt Jörg Selke den neuen Puma. „Egal, ob der Fahrkomfort, die Bedienung der Ventilhebel oder die Menüführung im Terminal – Case IH hat an vielen Stellen deutlich aufgeholt“, so der Lohnunternehmer. Kritik gibt es auch von den Fahrern noch an Details wie z.B. den Sonnenrollos oder der Klappung des Kühlfachs.

### Fahrhebel und Armlehne viel besser

Detlef Hüsemann aus Diepenau, Niedersachsen, bewirtschaftet in einer GbR einen Milchviehbetrieb mit 250 melkenden Kühen sowie rund 80 ha Grünland und jeweils etwa 70 ha Getreide und Mais. Im Oktober ist ein Case IH Puma 260 CVX auf den Hof



Detlef Hüsemann: „Der neue Puma ist äußerst leise!“

gekommen, um einen Case IH 150 CVX sowie einen Fendt 714 Com 3 zu entlasten. Bisher hat der Puma rund 100 Stunden Gülle gefahren (18-m<sup>3</sup>-Schleppschauchfass) sowie Getreide gedrillt (3-m-Kreiselleggen-Drillkombination). Dabei hat der Schlepper mit seinem Fahrkomfort sowie vor allem seiner niedrigen Lautstärke überzeugt. „Außerdem gefällt uns der neue Joystick deutlich besser als beim bisherigen Puma“, so der Praktiker.