

# Komfortabler Puller

Fendt ist der einzige Hersteller, der bei den Ackerboliden über 600 PS ein stufenloses Getriebe anbietet. Lesen Sie, was das für Zugleistung, Verbrauch und Komfort bedeutet.

Nach den „kleinen“ Raupen der Baureihe 900 (profi 12/2017) stellte Fendt die ehemaligen Challenger-Raupen der großen Serie im vergangenen Jahr ebenfalls mit Vario-Getriebe vor (profi 5/2021). Doch nicht nur beim Getriebe gab es eine grundlegende Änderung, auch bei den Motoren kam es zu einem Wechsel: Statt des eigenen Zwölfzylinders von Agco Power mit 16,8 l Hubraum setzt Fendt in dieser Liga auf MAN-Triebwerke mit sechs Zylindern und Niedrigdrehzahlkonzept (1730 U/min Nenndrehzahl).

Während in den drei kleineren Modellen (511 bis 618 PS) der D3876 mit 15,2 l Hubraum arbeitet, steckt unter der Haube des Topmodells 1167 Vario MT mit 673 PS der MAN D4276 mit 142 statt 138 mm Boh-

rung und 16,2 l Brennraum. Da waren wir natürlich gespannt, wie sich das Aggregat auf dem Prüfstand präsentiert – zumal Fendt auch bei reiner Zapfwellenarbeit keine Einschränkungen bei der Motorleistung macht.

## Messwerte aus Nebraska

Anders als gewohnt stammen die Messergebnisse bei diesem Schleppertest nicht vom DLG-Testzentrum in Groß-Umstadt. Da die Powermix-Messungen auf dem Rollenprüfstand mit der Raupe nicht möglich sind, greifen wir auf die Zapfwellen- und Zugleistungsmessungen des Nebraska Tractor Test Lab (NTTL) in den USA zurück, wo ebenfalls nach den OECD-Richtlinien getestet wird. Und in den Vereinigten Staaten, genauer gesagt im ehemaligen

Challenger-Werk in Jackson, Minnesota, werden die Fendt-Raupentraktoren auch nach wie vor gebaut.

Der 1167 Vario MT hat nach Herstellerangaben 495 kW/673 PS Motorleistung bei 1730 U/min Nenndrehzahl. Tatsächlich haben die Test-Ingenieure in Nebraska mit der Zapfwellenbremse hinten am Stummel 446,5 kW gemessen – sehr gut.

Und da Fendt auch die Maximalleistung des Motors mit 495 kW/673 PS angibt, lag die Zapfwellenleistung bei 1600 Touren mit 451,1 kW auf etwa dem gleichen Niveau. Zusammen mit dem sensationell niedrigen Dieserverbrauch von 212 bzw. sogar nur 207 g/kWh (+4 g/kWh AdBlue) wird das Vario-Getriebe seinem Ruf, einen sehr guten Zapfwellen-Wirkungsgrad zu haben, offensichtlich mehr als gerecht.



Und wie ernst die Ingenieure es mit dem Niedrigdrehzahlkonzept meinen, zeigt die Drehmomentkurve: Das maximale Drehmoment von nahezu 2850 Nm erreicht das MAN-Triebwerk erst bei 1050 Motorumdrehungen. Und da die Getriebeübersetzung sich natürlich jederzeit stufenlos anpassen lässt, ist auch der Drehmomentanstieg von gerade einmal 15,5 % selbst bei schwerster Zugarbeit mit abrupt wechselnden Belastungen überhaupt kein Nachteil.

### Stufenlos „pullen“

Bleibt allerdings die spannende Frage nach der Zugleistung mit dem Vario-Getriebe. Schließlich ist die Zapfwelle beim 1167 Vario MT nur eine Option, über die in der Praxis wohl höchst selten die volle Leistung abgerufen wird. Die Raupe ist zum Ziehen da, daher musste sie vor dem Bremswagen auch zeigen, was sie hier drauf hat.

Dazu sei vorab angemerkt, dass sich der 1167 Vario MT im Vergleich zum 1162 Vario MT laut Fendt „nur“ durch einen zusätz-

## GUT ZU WISSEN

Das Vario-Getriebe ist komfortabel und mit dem MAN-Motor sehr effizient.

Die Vollraupe ist bei Nässe/Hang eher am Ende als ein Knicklenker.

Fendt One gibt es noch nicht, dafür aber eine super Federung.

Mit stufenlosem Getriebe nicht nur komfortabel, sondern auch hoch-effizient: der Fendt 1167 Vario MT.  
Fotos: Wilmer



lichen Boost von 55 PS für Hydraulik- und Zapfwellenarbeiten unterscheidet. Wenn man allerdings die eingespritzte Dieselmenge vergleicht, gab es offensichtlich bei der Zugleistungsmessung keine Einschränkung. So steht die große Raupe mit einer gemessenen Zugleistung von 382,3 kW gut da – wenn auch die Werte der beiden wohl härtesten Konkurrenten John Deere 9620RX mit 409 kW und Case IH Quadtrac 620 mit sogar 419 kW Zugleistung nicht erreicht werden.

### Sparsamer als Raupen mit Lastschaltgetriebe

Glänzen kann die Fendt-Raupe dafür beim spezifischen Dieserverbrauch. Hier scheint das Zusammenspiel von Niedrigdrehzahl und stufenlosem Getriebe sehr gut zu passen: Mit 246 g/kWh ist der 1167 Vario MT in jedem Fall sparsamer als die beiden knickgelenkten Konkurrenten von John Deere und Case IH mit ihren Powershift-Getrieben (je 255 g/kWh).

Apropos Getriebe: In Sachen Bedienung und Handhabung müssen wir – zumindest allen Fendt-Fahrern – in diesem Test nicht viel erklären. Auch wenn das VarioDrive TA 400T in der Raupe ein eigenes Gehäuse hat, haben sich die übrigen Komponenten bereits in den großen Standard-Traktoren bewährt. So kann man auch die große Raupe jetzt ganz komfortabel per Fahrhebel oder -pedal stufenlos von 0,02 bis

auf 40 km/h beschleunigen (rückwärts bis maximal 14 km/h), Tempomaten programmieren etc. Und eingefleischte Raupenfahrer vermissen wohl auch keine Wendschaltung auf der linken Seite unter dem Lenkrad.

### Über 140 kW Hydraulikleistung

Eine Ölfördermenge von bis zu 440 l/min verspricht Fendt bei Ausstattung mit den zwei unabhängigen Axialkolbenpumpen. Und tatsächlich: 233,5 plus 234,4 l/min hat das NTTL bei dem Testkandidaten gemessen, das sind exakt 467,9 l/min – ein super Wert. Dazu passt auch die nutzbare

hydraulische Leistung mit 72,3 plus 71,6 kW an den Anschlüssen im Heck gewaltig – das sind kaum vorstellbare 195 PS.

Was die Kuppler im Heck angeht, sind ohne Hubwerk bis zu acht dw-Ventile möglich, mit Hubwerk sind es noch sechs. Gefallen hat uns, dass sich hier mit den DUDK-Kupplern (Doppelt unter Druck kuppelbar) und Durchflussmengen von 140 l/min die FendtGene durchgesetzt haben. Das Gleiche gilt für die Kennzeichnung sowie Einstellung von Zeiten und Mengen – top.

Die Frage nach dem Heckhubwerk erübrigt sich für viele Praktiker, die mit der Raupe reine Zugarbeiten erledigen wollen. Trotzdem wollen wir hier nachrichtlich auf die



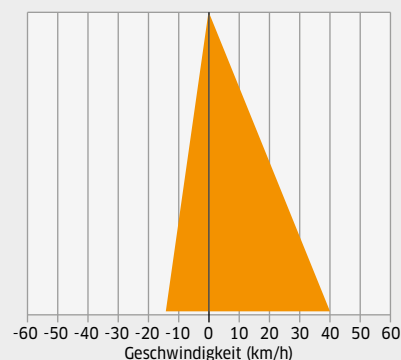
In dem riesigen Auspuff sitzt die komplette Abgastechnik mit DOC, SCR und DPF für die Abgasstufe V.

### FENDT 1167 VARIO MT

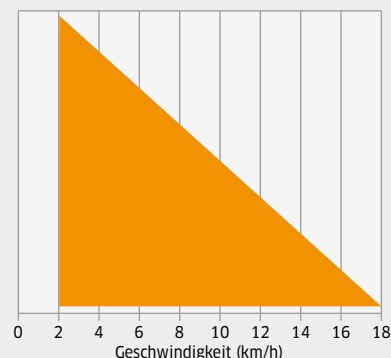


Dank des Vario Drive TA 400T geht es stufenlos von 0,02 bis 40 km/h – samt Wendschaltung rechts.

### Stufenlos vor und zurück



### Stufenlos von 4 – 12 km/h



Der MAN-Sechszylinder unter der gewaltigen Haube ist leise und sparsam. Der Kühlerbereich ist komplett vom Motor abgeschottet.



Die Kabine ist mit 69,5 dB(A) schön leise, könnte aber noch größer und komfortabler sein.



Das typische Lenkrad möchten Raupenfahrer nicht missen.



Die Armlehne ist Fendt-Fahrern bestens bekannt. Die Fendt One-Bedienung lässt noch auf sich warten.

mit 9930 daN gemessene durchgehende Hubkraft hinweisen. Damit kann man schon ordentliche Anbaugeräte stemmen. Spannender scheint uns aber das schwenkbare Zugpendel der Kat. V. Es erlaubt nicht nur eine Stützlast von bis zu 6800 kg, sondern kann seitlich auch um +/- 28° pendeln. Das erleichtert die Wendemanöver mit der Panzerlenkung bei angehängten Geräten ganz erheblich.

## Gefedertes Raupenfahrwerk

Stichwort Panzerlenkung: Um die Voll-Raupe unter 3 m Außenbreite zu halten, sind bei 2,29 m Spurweite nur die 69,8 cm breiten Bänder möglich. Alternativ sind 76,8 cm Bandbreite bei 3,15 m Außenbreite lieferbar.

Zudem gibt es eine Menge Möglichkeiten, die Raupe mit ihren knapp 20 t Leergewicht bis auf fast 27 t zu ballastieren (was auch

dem zulässigen Gesamtgewicht für die Straße entspricht). Bei der Ballastierung muss man allerdings auf die Balance in der Maschine achten, um die Kraft über die 3 m langen Bänder auch bestmöglich auf den Boden übertragen zu können.

Als hilfreich hat sich dabei auch die Federung „SmartRide+“ des Unterwagens mit dem hydraulischen Höhenausgleich von +/- 9 cm erwiesen. Denn die Federn



Ordentlich beschriftete Anschlüsse mit Entlastungshebeln – so soll es sein. Optional sind bis zu acht dw-Ventile und 440 l/min Ölfördermenge möglich.

verbessern nicht nur den Fahrkomfort, die Raupe kann dank der zusätzlichen Zylinder je nach Zugpunkt und Ballastierung auch immer per Knopfdruck optimal ausgerichtet werden. Solange dann der Untergrund stimmt und man halbwegs in der Ebene unterwegs ist, zieht die Voll-Raupe wie eine Winde. Das konnte sie seinerzeit noch in Challenger-Farben bereits in unserem Vergleich der sechs Großschlepper (profi 12/2016) gegenüber den anderen Fahrwerken unter Beweis stellen.

### Kabine ohne Fendt One

Womit wir schon bei der Kabine des Ackerboliden wären, die baugleich mit dem Fahrerhaus der 900 Vario MT-Raupe ist. Das heißt, es gibt das markante Multifunktionslenkrad, aber die Armlehne samt Touchscreen und Joystick entspricht den „alten“ Fendt-Standardsschleppern. Und so geräumig und komfortabel der Aufstieg ist, so überschaubar sind die Platzverhältnisse in der Kabine. Hier kommt hoffentlich irgendwann etwas Neues, zum Beispiel mit dem Update auf die Fendt-One-Bedienung.

Bei der Geräuschdämmung muss Fendt allerdings nicht wirklich etwas verbessern, die Amerikaner haben lediglich 69,5 dB(A) gemessen. Und auch der Fahrkomfort ist mit der optionalen Kabinenfederung sehr



Das Hubwerk hebt fast 10 t, ist aber wie die Zapfwelle für viele eine unnötige Zusatzausstattung. Hier zählt nur das dicke Zugpendel der Kat. V.

in Ordnung. Das Gleiche gilt für das Thema Vorgewende-Management: Vom TeachIn bis zu der Vorgewende-Automatisierung TI Headland ist man bestens versorgt.

### Alles Weitere in Kürze:

- » Die Raupenbänder können mit der Bordhydraulik vorgespannt werden. Je nach Einsatzbedingungen halten die Bänder laut Fendt etwa 3 500 (+/- 500) Stunden, und ein neuer Satz schlägt mit rund 12 000 Euro zu Buche.
- » Serie beim Lenksystem ist das Basispaket, man hat die Wahl zwischen Antennen von Novatel und Trimble. Optional gibt es ver-

schiedene Ausbaustufen beim Korrektursignal und der Maschinensteuerung.

- » Zur Serienausstattung gehört neben der LED-Rundumleuchte auch die Zweikreis-Druckluftbremsanlage.
- » Was die Wartung angeht, liegen die Ölwechselintervalle für den Motor bei 500 Stunden, für den getrennten Haushalt von Getriebe- und Hydrauliköl sind es jeweils 2 000 Stunden.

### Die Preise

In der Grundausstattung steht die 1167 Vario MT für exakt 580 256 Euro (alle Preise ohne Mehrwertsteuer) im Konfigurator. Doch die Liste der möglichen Zusatzausstattungen ist lang. Insbesondere das Heckhubwerk (29 090 Euro) und die Heckzapfwelle (16 744 Euro) schlagen hier zu Buche.

Gefolgt von Dingen, wie dem 2-t-Frontballast (10 357 Euro), dem RTK-GPS (6 334 Euro), der Fahrwerksfederung (5 876 Euro) oder der zweiten Ölpumpe (4 742 Euro) und sechs statt vier Steuergeräten (5 232 Euro). Insgesamt bringt es die ziemlich komplette Test-Ausstattung so auf immerhin 666 859 Euro.

### Fazit

Im Vergleich zu den großen, knickgelenkten Raupenschleppern in dieser Liga überzeugt der 1167 Vario MT mit ihrem Understatement bei den Abmessungen und dem Gewicht. Vor allem in Sachen Effizienz steckt der amerikanische Puller mit dem Allgäuer Anstrich die Kollegen aber in den Sack – und das mit einem stufenlosen Getriebe, das in Sachen Fahrkomfort in dieser Klasse konkurrenzlos ist.

Genauso ist aber auch bekannt, dass Vollraupen unter schwierigen Bedingungen vor allem auf schweren, nassen und damit schmierigen Oberflächen schnell Probleme bekommen. Passen die Standortbedingungen zum 1167 Vario MT, ist man mit dem komfortablen Puller bestens bedient. Entsprechend werden in der kompletten Testausstattung von Fendt allerdings auch stramme 667 000 Euro aufgerufen, plus Steuer versteht sich.

**Hubert Wilmer**

## WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

### ⊕ POSITIV

- ⊕ Kabinenbeleuchtung außen für Wartung
- ⊕ Komfortabler Beifahrersitz
- ⊕ „Parkposition“ für Zapfpistole zum Aufsteigen
- ⊕ Ölschaugläser an Laufrollen



Überbrücken ist dank externer Batteriepole kein Problem.



Die Auswerfer halten die Felgen frei von Erde/Ernteresten.



Es gibt vorbildliche Laufsteg und Handgriffe.

### ⊖ NEGATIV

- ⊖ Keine Anzeige für den Füllgrad oder eine Selbstreinigung am Luftfilter
- ⊖ Kein DAB+-Radio ab Werk
- ⊖ Blinkerrücksteller unpraktisch



Statt Sensor muss man noch einen Ölpeilstab ziehen.



Rechts fehlt die Bedienung für das Steuerventil.



An die Kabinenfilter kommt man nur mit viel Schrauberei.

## PRAKTIKERURTEIL

### Die Zuverlässigkeit muss passen

Die Agrargenossenschaft Bad Dürrenberg in der Nähe von Leipzig bewirtschaftet rund 5000 ha mit vielfältiger Fruchtfolge. Neben den Hauptfrüchten Gerste, Weizen, Raps und Mais sind dies z. B. auch Zuckerrüben, Kartoffeln und Sonnenblumen.

Für die schwere Bodenbearbeitung auf den lehmigen Sand- und Tonböden mit nur leichten Hanglagen setzt man dabei

seit mehr als 20 Jahren auf knickgelenkte Raupentraktoren. „Nachdem bei diesen Schleppern in den vergangenen Jahren vermehrt Reparaturen auftraten, haben wir 2022 den Fendt 1167 Vario MT intensiv getestet“, so Christian Gessner, einer der Geschäftsführer und Leiter des Pflanzenbaus in Bad Dürrenberg.

Unter anderem kam die Raupe dabei vor einem 8 m breiten Grubber von Amazone und einem 6 m breiten Horsch Terrano mit OptiPack zum Einsatz. Außerdem soll sie

künftig den zehnfurchigen Aufsattelpflug Kverneland PG 100 ziehen. „Der Fahrkomfort mit den gefederten Raupen und dem stufenlosen Getriebe hat uns dabei begeistert“, fasst Gessner die Erfahrungen zusammen.

Vor allem hat aber der niedrige Dieselverbrauch Eindruck hinterlassen: „Das Niedrigdrehzahl-Konzept mit dem 16-l-Motor von MAN funktioniert sehr gut, da können wir hoffentlich verschmerzen, dass die Fendt-Raupe nur 1300 l Diesel an Bord hat statt der 1800 l, die wir gewohnt sind“, schmunzelt der zweite Geschäftsführer Matthias Ulrich, der den 1167 Vario MT nach der Vorführung direkt bestellt hat. Denn auch bei den laufenden Kosten und der Zuverlässigkeit hofft man in Bad Dürrenberg, mit Fendt und dem Händler LKS Starkenberg die richtigen Partner gefunden zu haben.



Matthias Ulrich (links) und Christian Gessner:

„Die Effizienz der Raupe hat uns überzeugt!“



Breite: 299 cm; Länge: 676 cm;  
Höhe: 355 cm

# FENDT 1167 VARIO MT

## Technische Daten

**MOTOR:** 455 kW/618 PS (n. ECE-R 120) Nenn/Max.-Leistung (1 730/1 600 min<sup>-1</sup>); 495 kW/673 PS mit Boost; MAN-Sechszylinder, 16,2 l Hubraum, Abgasstufe V mit DOC, DPF und SCR-Katalysator; 1 320 l Diesel und 135 l AdBlue

**GETRIEBE:** Stufenloses VarioDrive TA 400T, 0,02 bis 40 km/h, rückwärts 14 km/h, Wendeschaltung, TMS-Regelung, Tempomaten

**BREMSEN:** Nasse Lamellenbremsen, hydraul. betätigt, autom. Parkbremse, Druckluftanlage

**ELEKTRONIK:** 12 V, Batterie 3 x 77 Ah; Lichtmaschine 325 A; Anlasser 24 V, 9 kW/12 PS

**HUBWERK:** Kat. IV N; EHR mit Unterlenker-Regelung und Schwingungstilgung (optional)

**HYDRAULIK:** Axialkolbenpumpe mit 220 l/min und 200 bar; optional 2 x 220 l/min und bis zu acht Steuergeräte; 100 l Öl entnehmbar

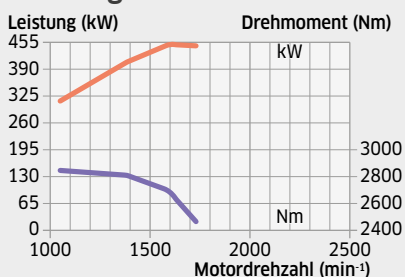
**ZAPFWELLE:** 1000/1000E (optional) Kat. IV Flansch m. 55 mm und 22 Keilen, elektrohydraulisch geschaltet. Frontzapfw. nicht lieferbar

**ACHSEN UND FAHRWERK:** Raupen mit Zentralträgerfederung, 8° Pendelwinkel; 70,4 cm Bandbreite (76,8 cm opt., dann 3,15 m außen) Camso AG 5500

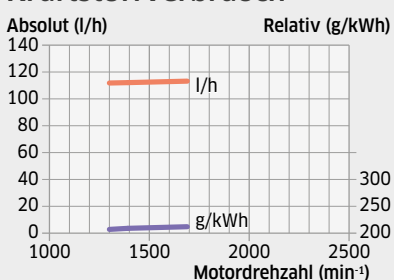
**PFLEGE UND WARTUNG:** Motoröl 45 l (Wechsel alle 500 h); Getriebeöl 120 l (2 000 h); Hydrauliköl 125 l (2 000 h)

**PREISE:** Grund-Ausstattung 580 256 € (Preise o. MwSt.); Voll-Ausstattung mit Zapfwelle (16 750 €), Heckhubwerk (29 000 €), RTK-Lenkung mit TI Headland etc. (10 000 €) sowie „Smart Ride“-Federung (5 880 €) u.a. zusammen 666 859 €.

## Leistung und Drehmoment



## Kraftstoffverbrauch



## Messwerte (vom NTTL\*)

### ZAPFWELLENLEISTUNG

Maximal bei 1 600 min<sup>-1</sup> 451,1 kW  
Bei Nenndrehzahl (1 730 min<sup>-1</sup>) 446,5 kW

### DIESEL-VERBRAUCH

Bei max. Leistung 207 + 17,5 g/kWh  
Nenndrehzahl 212 + 19,7 g/kWh  
Absolut Max./Nenndrehzahl 111,8/113,2 l/h

### DREHMOMENT

Maximal 2846 Nm (1 050 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 15,5 %

### GETRIEBE

Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

### HUBKRAFT HECK (90 % max. Öl Druck, korr.)

Unten/Mitte/Oben 9930 daN  
Hubweg (23 bis 109 cm) 86 cm

### HYDRAULIKLEISTUNG

Betriebsdruck 210 bar  
Maximale Menge 233,5 + 234,4 = 467,9 l/min mit optionaler Doppelpumpe  
Leistung 72,3 kW (228,2 l/min, 190 bar) + 71,6 kW (224,7 l/min, 191 bar)

### ZUGLEISTUNG

Max. 382,3 kW bei 1 729 min<sup>-1</sup> 246 g/kWh  
376,4 kW bei 1 600 min<sup>-1</sup> 243 g/kWh

### LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)

Kabine geschlossen 69,5 dB(A)

### WENDEKREIS

Dreht um Hochachse 6,76 m (Fahrzeuglänge)

### TESTGEWICHT

Leergewicht 19 885 kg  
Voll aufballastiert 26 762 kg  
Zul. Ges.-Gewicht 27 000 kg  
Nutzlast 7 115 kg

### ABMESSUNGEN

Radstand 300 cm  
Spurweite vorne/hinten 229 cm  
Bodenfreiheit 35,9 cm

### \* NTTL (Nebraska Tractor Test Lab)

OECD Tractor Test 2247  
Da der Raupentruktor nicht auf dem Rollenprüfstand des DLG Testzentrums gemessen werden konnte, müssen wir auf ein paar gewohnte Messungen verzichten.

## Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

ARBEITSBEREICHE	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	-	-	-
Sparzapfwelle 540E	100 %	-	-	-
Normzapfwelle 1000	100 %	1614	207	111,8
Sparzapfwelle 1000E	100 %	-	-	-
Motor im Abregelbereich	100 %	max.	251	109,6
Hohe Leistung	80 %	90 %	-	-
Transportarbeiten	80 %	90 %	-	-
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	-	-
Hohe Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	-	-

## Testurteile

### MOTOR +

Leistungscharakteristik   
Kraftstoffverbrauch   
Zugleistung/Zapfwellenleistung   
Sehr gute Zapfwellenleistung, gute Zugleistung und sehr niedriger Verbrauch, Leistungscharakteristik mit Stufenlosgetriebe gut

### GETRIEBE + +

Gangabstufung/Funktionen   
Schaltbarkeit   
Kupplung, Gas   
Zapfwelle   
Stufenlos, gute Motor-Getriebe-Steuerung, spiellose Bedienung mit Tempomat etc. in dieser Liga, Wendeschaltung nur rechts, zwei Zapfwellenendrehz. mit voller Leistungsübertragung

### FAHRWERK +

Lenkung   
Allrad- und Differenzialsperre *n.v.*  
Hand- und Fußbremse   
Federung Fahrwerk/Kabine   
Gewicht und Nutzlast   
Gut dosierbare Panzerlenkung mit sehr kleinem Wendekreis, vergleichsweise geringes Leergewicht, aber sehr gute Ballastierungsmöglichkeiten und hohe Nutzlast

### HUBWERK/HYDRAULIK + +

Hubkraft und Hubweg   
Bedienung   
Leistung Hydraulik   
Steuergeräte   
Anschlüsse   
Hubkraft gut, Hydraulikleistung gewaltig; Bedienung, Steuergeräte und Anschlüsse vorbildlich, maximal 8 Steuergeräte

### KABINE +

Platzangebot und Komfort   
Sicht   
Heizung und Lüftung   
Lautstärke   
Elektrik   
Verarbeitung   
Wartung   
Platz, Komfort und Sicht in Ordnung, aber nicht luxuriös, Lautstärke gut, Bedienarmlehne und Anzeige-Terminal sehr gut

### EIGNUNGSPROFIL

Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten	<i>n.v.</i>				

### PREIS

529 098 Euro

Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2022 Bewertung: (n.v. = nicht vorhanden)  
 sehr gut, gut, durchschnittlich, unterdurchschnittlich, mangelhaft  
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.