

Claas Arion 650:

Was kann er denn?

„Weil er es kann!“, lautet der Claas-Werbespruch für den Arion.

Was er tatsächlich kann, haben wir in unserem Test vom Topmodell

Arion 650 mit 129 kW/175 PS Nennleistung (nach 97/68 EG) herausgefunden.

Hubert Wilmer

Seit der Übernahme von Renault Agriculture im Jahr 2003 hat Claas ganz konsequent die Schlepperbaureihen komplett erneuert bzw. ganz neue Baureihen eingeführt. So auch beim Arion, der 2007 erstmals vorgestellt wurde. Im letzten Jahr folgte dann mit der Umstellung auf die Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) das Update (profi 07/2012). Mit der komplett neu entwickelten Kabine – die wir bereits beim Axion 900 kennengelernt haben (profi 10/2011 und 08/2013) – sowie vielen sehr praktischen Details, die im Alltag echt Spaß machen. Doch dazu kommen wir später.

Dass die Claasianer ihren Weg konsequent weitergehen, beweist die Vorstellung des Arion mit dem selbst entwickelten stufenlosen Getriebe (profi 11/2013). Als Kandidat für diesen Test hatten wir allerdings einen Arion 650 mit „Hexashift“, sprich vier Gängen und sechs Lastschaltstufen.

Um die Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) zu erfüllen, ist der Sechszylinder mit 6,8 l Hubraum von Deere Power Systems (DPS) mit einem Partikelfilter ausgestattet und kann deshalb (noch) auf AdBlue verzichten. Sehr gut, denn auch von dem regelmäßigen „Freibrennen“ des Filters merkt man kaum etwas. Vom Fahrgefühl her hätte „unser“ 650er aber ruhig etwas spritziger sein können, zumal er ja jetzt keinen Boost mehr hat, sondern die 175 PS immer zur Verfügung stehen.

Eines besseren belehrten uns die Ergebnisse vom DLG-Testzentrum. Danach brachte der Testkandidat bei Nenndrehzahl 118 kW/160 PS am Stummel, maximal waren es sogar 126 kW/171 PS – sehr gut! Ebenfalls prima sind die 41 % Drehmomentanstieg (bei nur knapp 26 % Drehzahlabfall) sowie der Konstantleistungsbereich von gut 28 %.

Das Prädikat „sehr gut“ können wir auch beim Dieserverbrauch vergeben:

246 g/kWh bei Nenndrehzahl und nur noch 236 g/kWh bei Maximalleistung an der Zapfwelle sind schon sehr gut (schließlich kommt hier kein AdBlue mehr hinzu!). Aber mit 272 g/kWh bei den praxisnahen Powermix-Werten setzt der Arion 650 in seiner Leistungsklasse derzeit den Maßstab! Grund dafür ist sicher auch der gute Wirkungsgrad des „Hexashift“-Getriebes: Es brachte über die Räder maximal 113,1 kW auf den Boden. Und das bei nur 264 g/kWh – sehr gut!

Fehlt noch der Verbrauch bei Transportarbeiten. Auch hier hat das Testzentrum mit 585 g/kWh bei 40 km/h bzw. 597 g/kWh bei 50 km/h mit dem Arion sehr gute Werte eingefahren (da ja auch hier kein AdBlue dazu kommt!).

Bei 40 km/h liegt der Verbrauch mehr als 4 % unter dem Mittel aller bislang gemessenen Schlepper – kein Wunder, denn hier kann der Arion die Motordrehzahl noch auf 1600 Touren reduzieren.

Ein kleines Manko muss Claas beim Motor aber noch beheben: Zweimal sprang der nämlich nicht an, da sich ein kleines Kabel am Anlasser gelöst hatte. Hier wäre eine Ringöse statt Kabelschuh wohl die bessere Lösung. Ebenfalls in die Kategorie „Kleinigkeiten“ fällt die zu flache Nut für den Sicherungsring im Halter der Rundumleuchte.





Claas Arion 650 Cebis

Der Verbrauch bei Feldarbeiten



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50	
Zugarbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue			
		268 g/kWh und 9,83 l/ha								
1 Schwer (100 % Last)	Pflug									
	Grubber									
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug									
	Grubber									
Zapfwellenarbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue			
		268 g/kWh und 3,80 l/ha								
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
Gemischte Arbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue			
		296 g/kWh und 4,33 l/ha								
6 Miststreuer										
7 Presse										
Powermix 272 g/kWh							0 g/kWh			

Der Powermix-Wert in g/kWh ist ein Mittelwert aller 7 gemessenen Zyklen. Die Mittelwerte der Bereiche „Zugarbeiten“, „Zapfwellenarbeiten“ und „Gemischte Arbeiten“ sind mit dem Kraftstoffverbrauch in Gramm pro Kilowatt und Stunde und in Litern pro Hektar in der Tabelle in roter Schrift angegeben. Den Verbrauch von AdBlue (der ja kein Treibstoff, sondern ein Betriebsstoff ist) veranschaulichen die blauen Balken. Diese sind schmaler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel; in blauer Schrift sind die Mittelwerte aufgeführt. Die gelbe Grundlinie in der Grafik markiert den Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Die Länge der Balken zeigt, wie viel der Schlepper in dem jeweiligen Zyklus prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) war als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Powermix-Kandidaten. Der Mittelwert für den Powermix liegt im Durchschnitt aller gemessenen Testkandidaten derzeit bei 294 g/kWh. Der Claas Arion 650 Hexashift liegt beim Powermix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 7,5 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten.

Der Verbrauch auf der Straße



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	100	
In der Ebene (40 %)							AdBlue-Verbrauch			
Bei 40 km/h										
Bei 50 km/h										
Bei 60 km/h										
Am Berg (50 %)										
Maximale Steigung unter Last										
Im Leerlauf (10 %)										
Im Standgas										
Transportmix Gesamtverbrauch										
Bei 40 km/h		585 g/kWh				Ohne AdBlue				
Bei 50 km/h		597 g/kWh				Ohne AdBlue				
Bei 60 km/h		—				—				

Der Transporttest der DLG wird zurzeit auf der Straße durchgeführt. Der Testkandidat geht mit einem (passend zur gemessenen Zapfwellenleistung ballastierten) Anhänger auf einen Rundkurs, die Messungen werden jeweils dreimal wiederholt. Das Gesamtergebnis errechnet sich aus den gewichteten Einzelergebnissen von 50 % Bergfahrt, 40 % Fahrt in der Ebene und 10 % Leerlauf. Die gelbe Grundlinie in der Grafik markiert den jeweiligen Mittelwert aller bislang im Straßentransport getesteten Traktoren. Die Länge der Balken zeigt, um wie viel der Testkandidat prozentual besser (grün) oder schlechter (rot) abscheidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 610 g/kWh mit 40 km/h und bei 596 g/kWh mit 50 km/h. Der Claas Arion 650 Hexashift erzielte sowohl in der Ebene als auch am Berg und bei Leerlauf Verbrauchswerte deutlich unter dem Mittelwert. Der Gesamtverbrauch lag mit 585 g/kWh bei 40 km/h um 4 % und bei 50 km/h mit 597 g/kWh um 0,1 % unter dem Durchschnitt der bisherigen Mess-Ergebnisse.



Dank Partikelfilter kommt der Motor von Deere Power Systems trotz Abgasstufe IIIB ohne AdBlue aus – und ist beispielhaft sparsam!

Das Hexashift-Getriebe hat bei allen Fahrern einen sehr guten Eindruck hinterlassen.

Und das liegt nicht nur an der sehr guten Kurzanleitung, sondern vor allem an den praxisgerechten und einfach einstellbaren Automatikfunktionen. Außerdem kann man durch einen Druck gegen den Fahrhebel einfach in die nächste Gruppe springen, ohne alle Stufen durchschalten zu müssen – prima!

Wem allerdings im neuen Cmotion-Fahrhebel der Knopf für die Wendeschaltung fehlt – oder wem die Abstufung mit neun Gängen im Hauptarbeitsbereich nicht ausreicht – der kann den Arion ja mittlerweile auch als stufenlosen „Cmatic“ bestellen.

540, 540E, 1000 und 1000E – auch die Zapfwellenausstattung ist bei dem Arion komplett.

Schade nur, dass man nach wie vor die 540E z. B. für die Kreiselegge oder den Güllemixer nicht als 750er Zapfwelle nutzen kann – über 600 U/min schaltet sie einfach ab. Neu war uns auch die Aussage, die Sparzapfwelle sei nicht voll belastbar. Und wenn Claas die nächste Charge an Zapfwellenschaltern ordert, sollte man sich unbedingt nach einer intuitiver zu bedienenden Variante umsehen...

Die Hubkraft des Arion 650 ist mit 5430 daN unterdurchschnittlich.

Mit einer schweren Bestellkombination kann es da im oberen Hubbereich schon mal eng werden, da das Umhängen der Hubstreben die Hubkraft zwar gewaltig erhöht, aber den

Die Kabine ist baugleich mit der vom Axion, hat nur links einen B-Holm, damit die Tür kleiner ist. Platz und Komfort sind sehr gut, über 76 dB(A) etwas laut.
Fotos: Tovornik, Wilmer



Hubweg um 17 cm verkleinert. Ansonsten gibt es in Sachen Bedienung und Hubstänge kaum etwas zu kritisieren. Das Heck ist sehr aufgeräumt und die (beidseitige!) externe Bedienung vorbildlich angeordnet. Lediglich der dicke hydraulische Oberlenker erschwert das Abbauen des Zugmauls. Stichwort Hydraulik: Die Ölfördermenge der Axialkolbenpumpe ist mit 110 l/min in dieser Leistungsklasse unterdurchschnittlich, die maximal (aus dem gemeinsamen Ölhaushalt!) entnehmbare Menge mit 40 l okay. Die



Die Bedienarmlehne mit dem cmotion-Hebel ist ein Paradebeispiel für eine gelungene Ergonomie. Nur die Zapfwellenschalter gefallen uns nicht. Claas setzt weiterhin auf die 2-Bildschirm-Strategie und der Cebis-Monitor (links) kann nur über Tasten bedient werden.

Steuergeräte mit ihren Einstellmöglichkeiten sowie die Anschlüsse mit ihren Entlastungshebeln sind dagegen ebenso vorbildlich wie die Bedienung. Es fehlt nur die Möglichkeit, einem Ventil „Priorität“ einzuräumen.

Auch ansonsten können wir der Bedienarmlehne – genau wie der ganzen Kabine – Bestnoten geben. Platz, Federungskomfort und auch die Sicht sind (bis auf den Hydraulikblock hinten) super. Über 76 dB(A) unter Last sind allerdings kein Traumwert. Auch das GPS-Terminal S10 könnte schneller hochfahren (2:20 min!) und



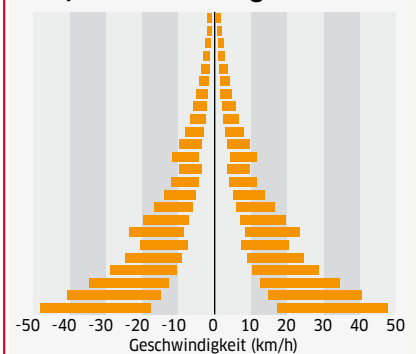
Das Armaturenbrett mit den Anzeigen für Zapfwellendrehzahl und Geschwindigkeit ist vorbildlich. Leider gibt es nur links eine Wendschaltung und keine Parksperr.

Ganggeschwindigkeiten

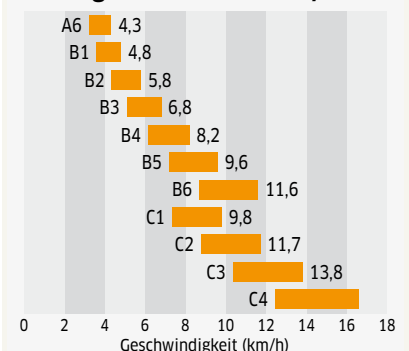
24/24 Übersetzungen bietet das „Hexa-shift“ mit vier Gruppen und sechs Lastschaltstufen samt lastschaltbarer Wendschaltung und Schaltautomatiken.



24/24 Übersetzungen

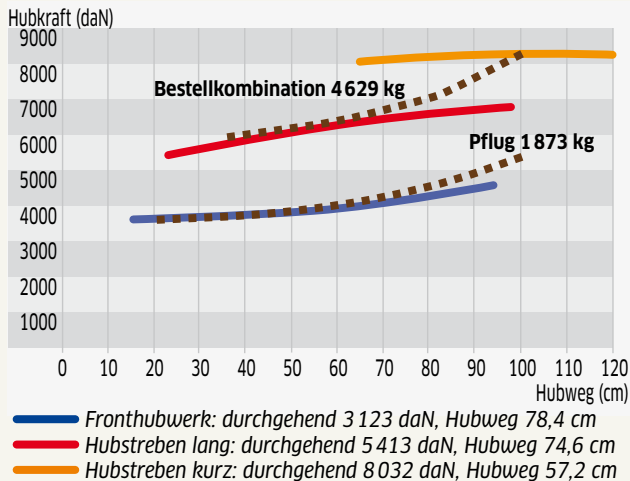


9 Gänge von 4 bis 12 km/h



Hubkraft und Hubkraftbedarf

Claas Arion 650 Cebis: Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – über 2 600 daN mehr bei 17 cm weniger Hubweg. Die nach oben steigende Hubkraft ist gut, reicht für eine schwere Bestellkombination aber nicht aus.



Hubkraft und Hydraulikleistung könnten größer sein, Hubgestänge, Ölschlüsse und die externe Bedienung auf beiden Kotflügeln sind super. Die Knöpfe sind gut erreichbar und eindeutig beschriftet.



Das Fronthubwerk ist schön integriert und mit zwei Zylindervarianten lieferbar. Es gibt auch vorne eine Bedienung fürs Steuerventil und die Zapfwelle!

erst ab diesem Sommer wird die Aktivierung der GPS-Lenkung im (ansonsten sehr gelungenen!) Cmotion-Hebel mit seinen frei belegbaren F-Tasten möglich sein.

Das Vorgewende-Management ist einfach zu programmieren und funktioniert gut – bis hin zum „AutoTurn“, wo der Schlepper bei entsprechender GPS-Ausstattung am Vorgewende auch automatisch umdreht. Da die Zapfwellendrehzahlen jetzt per Taster gewechselt werden, sollte man diese Funktion allerdings auch noch ins Vorgewendemanagement integrieren können. Das wäre uns jedenfalls wichtiger als das Schalten der Vorderachsfederung im Management.

Stichwort Vorderachsfederung: Die Funktion der Carraro-Achse mit Einzelradfederung bekommt ein „sehr gut“. Aber zwingend gehört aus unserer Sicht die automatische(!) Zentralschmierung für die zahlreichen Lagerungen dazu (1 400 Euro Aufpreis). Gefallen haben uns auch die Kotflügel vorne und hinten, genauso der Wendekreis von nur 11,60 m (Spur vorne: 2,01 m). Nicht bestellen würden wir allerdings die Firestone-Bereifung: Die 650er Reifen waren in der Tat an den Stollen nicht mal 60 cm breit! Mit 7 880 kg Leergewicht ist der Arion 650 (allerdings in ziemlich kompletter Ausstattung) schon ein echter Brocken. Aber dank 12 t zulässigem Gesamtgewicht bleiben

trotzdem 4 120 kg Nutzlast übrig – prima! Und das, obwohl die gemessene Bremsverzögerung mit 4,4 m/s² eher unterdurchschnittlich war.

Wir fassen zusammen: „Weil er es kann!“ – mit dem neuen Arion ist Claas auch in der mittleren Leistungsklasse ganz vorne angekommen. Motor und Getriebe bekommen ebenso Bestnoten wie die Kabine mit ihrer Bedienarmlehne. Hier fehlen uns nur noch Details wie z. B. eine Parksperre, eine Wendeschaltung rechts oder ein Touchscreen.

Aufrüsten sollte Claas aber unbedingt noch zum Beispiel bei der Hydraulikleistung – andere bieten in dieser Leistungsklasse bereits deutlich mehr. Das gilt allerdings nicht für die Programmierung und Bedienung der Steuerventile sowie die sehr guten Anschlüsse im Heck.

Genauso vollständig wie die Technik ist allerdings auch der Preis: Der Arion 650 kostet laut Liste in der einfachsten Ausstattung CIS mindestens 143 160 Euro (alle Preise ohne Mehrwertsteuer). In der Cebis-Variante geht es mit 151 700 Euro los.

In der Testausstattung mit Fronthubwerk (3 620 Euro), Frontzapfwelle (2 890 Euro) sowie mit gefederter Achse (6 600 Euro), großer Bereifung (1 000 Euro) und vor allem GPS-Lenkung samt dem S10-Terminal (12 750 Euro) usw. kommt der Schlepper dann nämlich brutto sogar auf stolze 200 640 Euro!!



Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 257 cm; Länge: 557 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 303 cm

Claas Arion 650 Cebis

Technische Daten

Motor: 129 kW/175 PS (nach 97/68 EG) bei 2 200 min⁻¹; wassergekühlter Sechszylinder von Deere Power Systems, Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) mit Partikelfilter ohne AdBlue; 6 788 cm³ Hubraum; 330 l Kraftstofftank

Getriebe: 24/24; 4 Gruppen, 6 Lastschaltstufen, a. W. Kriechgruppe 12/12 ab 390 oder 110 m/h, lastschaltbare Wendeschaltung, Schaltautomatiken, 40 oder 50 km/h

Bremsen: nasse Scheibenbremsen hinten, hydraulisch mit Bremskraftverstärker; vorne über Allradzuschaltung; mechan. Handbremse; Druckluftanlage auf Wunsch

Elektronik: 12 V, Batterie 157 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 3,0 kW/4,0 PS

Hubwerk: Kat. III; EHR mit Unterlenker-Regelung und Schwingungstilgung, Schlupfregelung Option, Frontkraftheber und Frontzapfwelle Option

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 110 l/min, 200 bar, 4 dw-Steuergeräte Serie (max. 6) mit Zeit- und Mengensteuerung; 40 l Öl entnehmbar

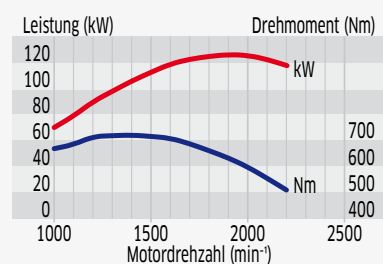
Zapfwelle: 540/540E/1 000/1 000E, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

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

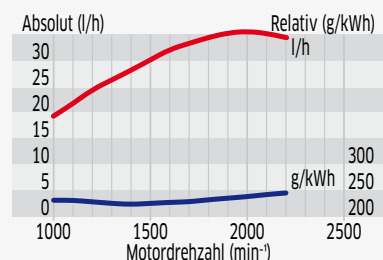
Pflege und Wartung: Motoröl 18,5 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe- und Hydrauliköl 63 l (alle 1 000 h); Kühlsystem 21,5 l

Preis: Grundausstattung „CIS“ 143 160 € (Preis o. MwSt.), „Cebis“ 151 700 €; Fronthubwerk 3 620 €, Frontzapfwelle 2 890 €; GPS-Lenkung mit „S10“ ab 12 750 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1 900 min⁻¹) 126,1 kW
Bei Nenndrehzahl 117,7 kW

Diesel-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 236 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 246 g/kWh
Absolut Max./Nenn 35,5/34,5 l/h

Drehmoment
Maximal 722 Nm (1 400 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 41 %
Drehzahlabfall 36 %
Anfahrmoment 131 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 9

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korrigiert)
Unten/Mitte/Oben 5 413/6 262/6 761 daN
Hubweg unter Last 74,6 cm (23 bis 97,6 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öldruck, korrigiert)
Unten/Mitte/Oben 3 123/3 851/4 559 daN
Hubweg u. Last 78,4 cm (15,4 bis 93,8 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 185 bar
Max. Menge 110 l/min
Max. Leistung 29,2 kW (102 l/min, 172 bar)

Zugleistung
Max. 113,1 kW bei 1900 min⁻¹ 264 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 104,5 kW 278 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 76,2/85,7 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,4 m/s²
Pedalkraft 36,1 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 11,60 m

Testgewicht
Vorderachse 3 595 kg
Hinterachse 4 285 kg
Leergewicht 7 880 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 12 000 kg
Nutzlast 4 120 kg
Leistungsgewicht 61 kg/kW
Radstand 282 cm
Spurweite vorne/hinten 201/194 cm
Bodenfreiheit 47,1 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1995	253	31,4
Sparzapfwelle 540E	100%	1610	241	29,7
Normzapfwelle 1000	100%	1995	253	31,4
Sparzapfwelle 1000E	100%	1610	241	29,7
Motor im Abregelbereich	80%	max.	280	26,9
Hohe Leistung	80%	90%	249	23,9
Transportarbeiten	40%	90%	297	14,2
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40%	60%	248	11,9
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60%	60%	225	16,2

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 2,0
Kraftstoffverbrauch 1,6
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,6
Gute Leistungscharakteristik und sehr gute Leistungswerte sowie niedrigster Dieselverbrauch

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 2,0
Schaltbarkeit 1,5
Kupplung, Gas 2,0
Zapfwelle 1,5
mit sechs LS-Stufen und 9 Gängen von 4 bis 12 km/h sowie sehr guten Automatikfunktionen und vier Zapfwelldrehzahlen derzeit das wohl beste Lastschaltgetriebe

Fahrwerk
Lenkung 1,5
Allrad- und Differenzialsperre 1,5
Hand- und Fußbremse 2,2
Federung Vorderachse/Kabine 1,3
Gewicht und Nutzlast 1,8
gute Lenkbarkeit und kleiner Wendekreis, hoher Fahrkomfort, Handbremse schlecht erreichbar, hohes Leergewicht, aber Nutzlast trotzdem gut

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 3,5
Bedienung 1,4
Leistung Hydraulik 3,0
Steuergeräte 1,3
Anschlüsse 1,0
Hubkraft und Hydraulikleistung unterdurchschnittlich, aber sehr gute Bedienung und sehr gute Steuergeräte samt Anschlüssen im Heck

Kabine
Platzangebot und Komfort 1,2
Sicht 1,4
Heizung und Lüftung 2,0
Lautstärke 2,9
Elektrik 1,5
Verarbeitung 2,0
Wartung 1,5
Platz, Verarbeitung und Komfort super, Lautstärke unter Last (zu) hoch, keine Lüftung im Kopfbereich, Monitor ohne Touchscreen

Eignungsprofil				
Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				

Preis **Niedrig** **Hoch**
133 000 bis 137 000 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2014

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

Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

+ Positiv

- + Viele Steckdosen
- + Großes Wischfeld vorne und Wischer seitlich
- + Arbeitsscheinwerfer in alle Richtungen verstellbar



Komfortabel: Auch unter dem gepolsterten Beifahrersitz gibt es noch ein klimagekühltes Fach.

- + Halterung für Anbaukugeln im Heck



Übersichtlich: Radio, Klimatronic und Scheinwerfer hat man hier voll im Griff!



Griffbereit: Rechts hinter dem Aufstieg ist Platz für eine richtige Werkzeugkiste!

- Negativ

- Batteriepole nicht auf Antrieb zu identifizieren
- Sicht auf Unterlenker eingeschränkt
- Staukiste etwas verbaut
- Keine Zugmaulfernbedienung in der Kabine
- Keine Luftdüsen im Dachraum



Versteckt: Der Handbremshebel ist tief unten zwischen den beiden Sitzen kaum zu erreichen.



Aufwändig: Guter Federungskomfort, aber auch viele Schmiernippel – da ist eine automatische Zentralschmierung Pflicht!



Klein: Die Spiegel sollten länger sein und auch einen Weitwinkel bieten.

Praxis-Urteile

Der Schlepper im Urteil der Praxis

Fehlt nur noch das stufenlose Getriebe!

Wir haben im Februar 2013 zwei neue Arion 650 in ziemlich kompletter Ausstattung samt Frontlader bekommen. Die Schlepper laufen vor zwei 12-reihigen Kverneland-Rübendrillen, erledigen sämtliche Grünlandarbeiten bis hin zur Press-Wickel-Kombination Uniwrap 455. Zusammen mit dem Wegebau und der Zuckerrübenabfuhr im Herbst kommen die beiden Maschinen so jeweils auf rund



Gunnar Kortum (links) aus 39435 Egelndorf betreibt mit Sohn Martin ein Lohnunternehmen in der Magdeburger Börde.

1000 Stunden pro Jahr. Im Vergleich zum Vorgänger sind der Komfort in der neuen Kabine und das Handling sehr viel besser geworden. Wir nutzen auch die ISO-Bus-Ein- und Ausgänge für die Rübendrillen und das Tellus-Terminal. Außerdem ist die F-Tasten-Belegung auf dem gelungenen Cmotion-Hebel eine feine Sache. Es gab einige Elektronikprobleme, die hat Claas aber in einer Kundendienstaktion abgestellt und die Maschinen laufen jetzt gut. Den Dieselverbrauch halten wir mit rund 12 l/h beim Rübendrillen bzw. 0,5 l pro gewickelten Rundballen für niedrig. Da wir bei unseren Kunden tanken, schätzen wir aber vor allem, dass wir noch kein AdBlue benötigen.

Starker Pflegeschlepper

Seit August 2013 haben wir einen Arion 650 als Nachfolger für einen Fendt 411 Vario und 816 Favorit bekommen, da der Preis stimmte und Claas hier einen sehr guten Service bietet.

Neben dem Mähen und Schwaden von 30 ha Grünland ist der Arion mit einem 3-t-Vicon-Streuer und einer 4000-l-Hardi

Navigator (24 m) vor allem Pflegeschlepper. Dank des starken Motors und der super Zugleistung kann er aber auch mal die große Kurzscheibenegge ziehen! Im Vergleich zu seinen Vorgängern ist es in der Kabine allerdings (zu) laut und auch die Klimaanlage ist schon mehrfach ausgefallen. Ansonsten sind wir mit der Bedienung und dem (Schalt-)Getriebe aber sehr zufrieden. Auch der Verbrauch ist in Ordnung.



Maximilian Meder ist Leiter der Landwirtschaft auf dem 200 ha großen Gut Ebenroth in 97450 Arnstein.