

Claas Arion 450:

Das Erfolgsmodell

Mit rund 600 Einheiten alleine in Deutschland ist der Arion 400 das erfolgreichste Modell in der Claas Traktoren-Palette. Nach unserem Test mit dem Arion 450 (92 kW/125 PS) wissen wir, warum – und was man noch besser machen könnte.



CLAAS Vertriebsgesellschaft mbH

Mühlenwinkel 1
33428 Harsewinkel
Tel.: 05247 12 - 0
claas.com

CLAAS

Claas Arion 450:

Das Erfolgsmodell

Mit rund 600 Einheiten alleine in Deutschland ist der Arion 400 das erfolgreichste Modell in der Claas Traktoren-Palette. Nach unserem Test mit dem Arion 450 (92 kW/125 PS) wissen wir, warum – und was man noch besser machen könnte.

Hubert Wilmer

Im Grunde besteht die Arion 400-Serie aus zwei Baureihen: die kleineren Modelle Arion 410 und 420 mit 85 und 95 PS sowie die vier größeren Modelle mit 105 bis 135 PS Nennleistung (nach ECE-R 120). Wir hatten im Test den Arion 450, der mit 92 kW/125 PS Nenn- und 97 kW/130 PS Maximalleistung angegeben ist.

Erzeugt wird die Power durch ein Aggregat von FiatPowerTrain (FPT) mit vier Zylindern und 4,5 l Hubraum. Das Aggregat erfüllt die Abgasstufe IV mit DOC und SCR-Kat, kommt aber ohne Partikelfilter (DPF) aus. Entsprechend gespannt waren wir auf die Werte des DLG Testzentrums. Und siehe da: Auf dem Zapfwellenprüfstand kamen tatsächlich von den 92 kW Nennleistung des Motors fast 81,5 kW hinten am Stummel an. Und mit fallender Drehzahl legt der Motor noch mal nach: Bei 1900 U/min waren es immerhin 86,5 kW Zapfwellenleistung – prima!

Auch an der Leistungscharakteristik gibt es nix zu meckern: 44 % Drehmomentanstieg und fast 28 % Konstantleistungsbereich sind ebenso gut wie die 132 % Anfahrmoment, die man auch in der Praxis wirklich spüren konnte. Zusammen mit der immer wieder beeindruckenden Laufruhe des FPT-Motors alles in allem eine „runde“ Sache.

Noch besser kommt es beim Dieselverbrauch: Mit 252 g/kWh bei Nenndrehzahl und sogar nur 233 g/kWh bei maximaler Zapfwellenleistung spielt der Arion in der Liga der sparsamsten Traktoren ganz vorne mit – sehr gut! Da ist der AdBlue-Verbrauch von mehr als 20 g/kWh nur ein kleiner Wermutstropfen – zumal die 22 l im AdBlue-Tank immer locker für mehr als eine Füllung des 190 l Dieseltanks ausreichen.

Richtig krachen lässt es der Arion 450 aber bei der Zugarbeit: Vor dem Bremswagen des DLG-Testzentrums blieb der Zeiger erst bei 79,6 kW maximaler Zugleistung stehen (74,2 kW bei Nenndrehzahl) – das sind sehr gute Werte! Da wundert es auch nicht, dass der Arion bei den praxisnäheren Powermix-Messungen ebenfalls eine gute Figur macht: 274 g/kWh (+24,1 g/kWh AdBlue) sind fast 5 % weniger als der Durchschnitt aller bisher gemessenen Testkandidaten verbraucht hat.

Selbst bei den Transportmessungen kann sich der kleine Arion gegen die in der Regel effizienteren Großtraktoren behaupten: Die 40 km/h Endgeschwindigkeit werden bei nur 1780 Touren erreicht, und mit 602 g/kWh liegt der Verbrauch nur 2 % über dem Mittel aller bisher getesteten Traktoren – das ist ein sehr guter Wert für diese Leistungsklasse! 50 km/h Endgeschwindigkeit hat der Arion 400 allerdings auch auf Wunsch nicht zu bieten.

Womit wir schon beim Getriebe wären: Als Kunde haben Sie die Wahl zwischen „Quadrishift“ mit vier Lastschaltstufen und „Hexashift“ mit sechs Lastschaltstufen, jeweils wahlweise mit Kriechgruppe ab 140 m/h (statt 1,92 km/h).

Wer die etwa 2000 Euro mehr für das „Hexashift“ investiert, bekommt ein sehr leichtläufiges Viergang-Getriebe mit sechs Lastschaltstufen – und entsprechend 24/24 (statt 16/16) Übersetzungen. Soll der neue Arion auf dem Betrieb als „Mädchen für alles“ gebraucht werden, macht diese Ausstattung sicher auch Sinn.

Braucht man keine neun Stufen im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h und möchte weniger schalten, reicht aber auch das Quadrishift mit vier Lastschaltstufen vollkommen.







Der FPT-Vierzylinder mit 4,5 l Hubraum läuft sparsam und erfüllt die Abgasstufe IV. Auch die Leistung passt. Fotos: Tovornik, Wilmer

Claas Arion 450

Der Verbrauch bei Feldarbeiten



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0 g/kWh	50	
Zugarbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue 23,0 g/kWh und 0,88 l/ha		
		252 g/kWh und 12,78 l/ha							
1 Schwer (100 % Last)	Pflug								
	Grubber								
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug								
	Grubber								
Zapfwellenarbeiten:		Diesel-Mittelwert					AdBlue 24,0 g/kWh und 0,34 l/ha		
		279 g/kWh und 5,19 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 26,7 g/kWh und 0,39 l/ha		
		305 g/kWh und 5,74 l/ha							
6 Miststreuer									
7 Presse									
Powermix 274 g/kWh							24,1 g/kWh		

Unten links steht der Powermix-Wert in g/kWh als Mittel 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) zeigt die rechte Grafik. Die Balken sind schmaler, da AdBlue preiswerter ist als Diesel; in blauer Schrift sind die Mittelwerte aufgeführt. Die gelbe Grundlinie der linken 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 289 g/kWh. Der Claas Arion 450 liegt beim Powermix im Dieserverbrauch meist unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 4,8 % niedriger als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel 6,9 Liter pro 100 Liter Diesel.

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		602 g/kWh					46,0 g/kWh		
Bei 50 km/h									
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) abschneidet im Vergleich zum Durchschnitt. Der Mittelwert für den Transporttest auf der Straße liegt aktuell bei 590 g/kWh mit 40 km/h. Der Claas Arion 450 lag bei den Messungen bei 40 km/h über dem Durchschnitt. Der Gesamtverbrauch lag nur um 2 % über dem Mittel aller bisher gemessenen Traktoren.

Stichwort Schalten: Dank der Automatikfunktionen für Acker und Straße wird dem Fahrer das manuelle Schalten weitestgehend abgenommen. Allerdings sind die Einstellmöglichkeiten über den „Dreh-Drück“-Schalter neben dem Armaturenbrett sowie das Display im rechten A-Holm sehr vielschichtig. So gibt es einen „Auto“- und einen „PTO“-Modus (für Zapfwellenarbeiten). Außerdem die Möglichkeit, einen Start-Gang (nach dem Motorstart), einen Anfahr-Gang und einen Vorgewende-Gang zu programmieren.

Und dann sind da noch die Möglichkeiten, das Schaltverhalten sowie die Gänge beim Richtungswechsel und das Anfahrverhalten nach dem „SmartStop“ einzustellen... – alles sinnvolle Dinge, die aber ein wenig Nachdenken erfordern. Wir würden uns gar wünschen, das „Schaltfenster“ für die sechs Lastschaltstufen einfacher einstellen zu können. Derzeit kann man den Bereich nur nach oben hin begrenzen.

Das Getriebe im Arion 450 kommt von Gima, dem Getriebewerk, das Claas gemeinsam mit Massey Ferguson betreibt. Es bietet serienmäßig drei Zapfwellendrehzahlen (540/540E/1000) – okay. Nicht okay finden wir es aber nach wie vor, dass man die 540E nicht mit 750 Touren (z. B. mit Kreiselegge oder Güllemixer) betreiben kann – über 630 U/min greift eine (Sicherheits-) Abschaltung.

Dicke Pluspunkte gibt es dagegen für die bereits erwähnte „SmartStop“-Funktion, wo der Arion beim Treten der Bremse automatisch auch auskuppelt. Außerdem gibt es die Möglichkeit, statt des Wendehiels links auf der rechten Seite einen Taster an dem Multifunktionsgriff mit der Wendeschaltung zu



Die Kabine ist solide verarbeitet und bietet in dieser Klasse ordentlich Platz und eine gute Sicht. Knapp 76 dB(A) Lautstärke sind okay.



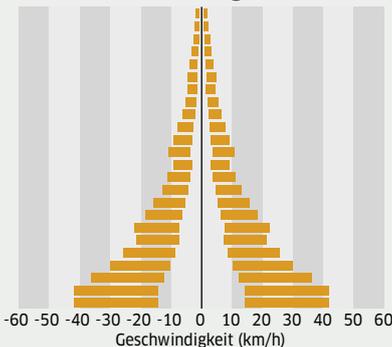
Das Armaturenbrett schwenkt mit, das Display im A-Holm ist wahlweise farbig und bietet eine sehr gute Übersicht.

Ganggeschwindigkeiten

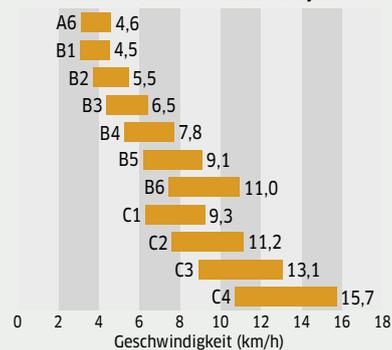
Hexashift mit 24/24 Stufen, davon 9 von 4 bis 12 km/h (die aber teils dicht zusammenliegen). 50 km/h sind nicht lieferbar, aber ein Kriechgang ab 140 m/h.



24/24 Übersetzungen



9 Stufen von 4 bis 12 km/h



Der Multifunktionshebel bedient zwei Steuergeräte und hat Tasten für Getriebe, Hubwerk, Drehzahl-speicher sowie drei frei programmierbare Tasten – sehr gut! Das S10-Terminal braucht man z. B. für ISO-Bus oder GPS. Es kostet je nach Software immerhin rund 3000 Euro Aufpreis.



belegen – mit der Einschränkung, diesen nicht im Wechsel mit links nutzen zu können. Zudem ist die Aktivierung vergleichsweise umständlich (Kupplung treten, Knopf drücken und Richtung mit der Wippe der Gangschaltung wählen). Und es gibt rechts keine „Neutral“-Taste auf dem Hebel. Bleibt die Frage, wann der „N“-Taster auf der Konsole genutzt werden soll...

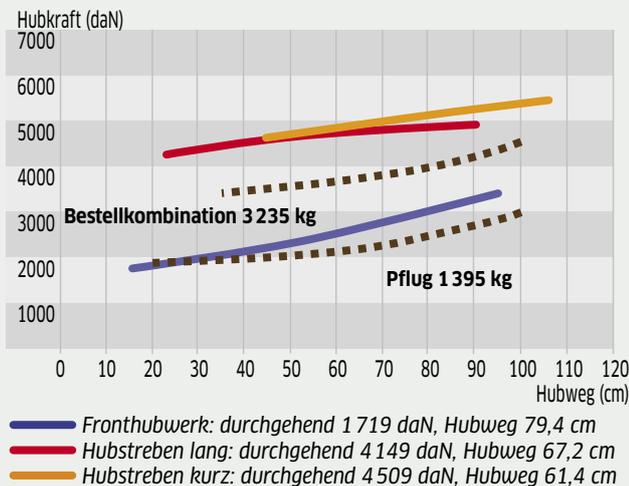
Auch beim Hubwerk ist die Ähnlichkeit zum MF 5700 mit gleicher Hinterachse nicht zu übersehen. Dementsprechend liegt auch beim Arion 450 die Hubkraft mit 4149 daN nicht auf Rekordniveau (Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“). Dank der nach oben hin steigenden Kurven macht aber auch dem Arion in der Hubkraftbedarfsimulation der DLG eine über 3,2 t schwere Drillkombination keine Probleme. In der Praxis reichte es ebenfalls (so gerade) für eine fünf Meter breite Kurzscheibenegge...

Ähnlich ist das mit dem (schön integrierten) Fronthubwerk: 1719 daN liegen deutlich unter dem Durchschnitt in dieser Leistungsklasse. Wer mehr Hubkraft braucht – egal ob vorne und/oder hinten – für den gibt es aber den Arion 510 als Alternative. Bei der Hydraulik hat die DLG fast 105 l/min und 27,7 kW gemessen – mit der im CIS+serienmäßigen Axialkolbenpumpe. Die empfiehlt sich auch unbedingt, wenn Sie den Arion mit Frontlader kaufen. Alternativen sind eine Variante mit Zahnrad-Doppelpumpe (98 l/min) oder die Grundausrüstung mit nur 60 l/min.

Auch bei der Ventilausstattung hat man die Wahl: Im Standard hat der Arion 400 drei mechanische Ventile. Wahlweise gibt es zusätzlich zwei elektrische Steuergeräte oder die Vollausstattung mit „Electropilot“ für zwei weitere elektrische Ventile. Der lässt sich nicht nur per Knopfdruck sehr ein

Hubkraft und Hubkraftbedarf

Claas Arion 450: 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 – etwa 350 daN mehr bei 6 cm weniger Hubweg. Aufgrund der nach oben steigenden Hubkraft hebt der Arion allerdings auch eine 3,2 t schwere Bestellkombination aus.



Die Hubkraft liegt unter dem Mittel in dieser Klasse, ist aber noch okay. Die matten Plastikkotflügel sind stabil und unempfindlich, gefallen aber nicht jedem. Und eine externe Ventilbedienung gibt es erst zur Agritechnica 2017.

fach umschalten auf zwei Ventile im Heck, sondern ist auch für den Frontlader hervorragend geeignet! Und nicht nur das: Auf dem Hebel finden Sie auch noch die Bedienung fürs Getriebe, das Hubwerk und einen Drehzahl Speicher sowie drei frei programmierbare F-Tasten – was will man mehr!

Stichwort Frontlader: Claas hat den Arion 400 nicht nur mit einem Glasdach und einer verstärkten Ölwanne für den vereinfachten Anbau auf den Ladereinsatz getrimmt. Auch der Kreuzhebel auf der Armlehne ist für die feinfühligste Bedienung bestens geeignet. Und wer möchte, kann ab Werk natürlich auch einen Frontlader aus dem Programm von MX bekommen (profi 8/17). Lediglich die Ausstattung mit Niedrigdach bleibt den beiden kleinsten Arion 400 vorbehalten.

Die Kabine hat links einen ordentlichen Aufstieg, rechts ist dieser leider senkrecht. Platz und Sicht (vor allem nach vorne oben durch das erwähnte Glasdach) sind (trotz der sechs Pfosten) in Ordnung. Zudem fehlt es nicht an Ablagen (samt Klimakühlfach unter dem (gepolsterten) Beifahrersitz).

Für Komfort sorgt die mechanische Zweipunktfederung (1 820 Euro), vor allem in Kombination mit der Einzelradfederung der Carraro-Vorderachse. Die ist mit 4 890 Euro allerdings deutlich teurer, zumal man für die 21 Schmiernippel eine Zentralschmierung (ab 650 Euro plus Montage) einplanen sollte. Tipp: Nehmen Sie die automatische Zentral-

schmierung (ab 1 200 Euro), und schließen Sie den Frontlader mit an.

Eine Lautstärke von 75,7 dB(A) unter Voll-Last offenbart noch Potenzial bei der Geräuschdämmung. In der Praxis mit (Frontlader-)Arbeiten im Teillastbereich fiel das aber kaum ins Gewicht.

Viel spannender ist hier die Schnell-Lenkung. Damit wird die Übersetzung zwischen Lenkrad und Rädern in drei Modi gesteuert: manuell, lenkwinkel- oder geschwindigkeitsabhängig. Je nach Intensität schafft man den vollen Lenkeinschlag dann mit nur noch 1,2 Lenkradumdrehungen! Gerade bei schnellen Ladespielen mit dem Frontlader weiß man diese Funktion sehr schnell zu schätzen. Genauso gibt es aber auch Verfechter der „Standard“-Lenkung...

Die Wendigkeit des Arion 400 steht dem leistungsfähigen Frontladereinsatz jedenfalls nicht im Wege: 11,20 m (Bereifung 480/65 R 28, Spur 1,97 m) sind zwar kein Rekord, aber guter Durchschnitt in dieser Klasse!

Nicht ganz so ist das bei der Nutzlast des Arion: Immerhin 5 870 kg bringt der „nackte“ Trecker auf die Waage. Bei 8 500 kg zulässigem Gesamtgewicht bleiben da 2 630 kg Nutzlast übrig. Auf den ersten Blick reicht das; wenn man aber rund eine Tonne für Frontlader und Fronthubwerk abzieht, kann es mit Anbaugeräten wie Spritze oder Düngerstreuer ziemlich schnell knapp werden.

Bleibt noch zu erwähnen, dass der Arion 400 auch ein Vorgewendemanagement bietet. Dies hat aber nur Platz für maximal vier Sequenzen, die man aufzeichnen muss und später nicht bearbeiten oder speichern kann. Andererseits gibt es einen vorbildlichen Hektarzähler, der auch Zeiten, Verbräuche usw. schön aufzeichnet. Fehlt uns eigentlich nur noch eine lenkwinkelabhängige Automatik für Allrad- und Differenzialsperre.

Fazit: Der Arion 400 ist nicht ohne Grund „das Erfolgsmodell“ bei Claas. Im Test hat nicht nur der FPT-Motor eine sehr gute Figur gemacht, sondern auch das Gesamtkonzept mit dem Hexashiftgetriebe sowie dem Frontlader samt großer Ölpumpe und Freisichtdach. Zudem macht das wendige Chassis mit dem sehr guten Fahrkomfort und der geräumigen Kabine den Claas Arion 400 zum „Mädchen für alles“.

Allerdings ist der Spaß nicht ganz billig: Sind es in der Grundausstattung schon nahezu 98 000 Euro (alle Preise ohne MwSt.) für den Arion 450, kostet die CIS++-Ausstattung (mit Multifunktionsgriff, Farbdisplay, 3 Ventilen) nahezu 101 000 Euro.

Und der voll ausgestattete Testkandidat kommt mit Fronthubwerk (3 130 Euro), Frontladerkonsolen (3 030 Euro ohne Schwingen), fünf Steuergeräten (4 975 Euro), Druckluftanlage (3 210 Euro) sowie dem Hexashift-Getriebe (2 530 Euro) und der Vorderachsfederung (4 890 Euro) usw. auf sage und schreibe 134 000 Euro Listenpreis!



Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 248 cm; Länge: 504 cm
(mit Frontkraftheber); Höhe: 278 cm

Claas Arion 450

Technische Daten

Motor: 92 kW/125 PS (nach ECE-R 120) bei 2 200 min⁻¹; wassergekühlter Vierzylinder FiatPowerTrain N45, Abgasstufe IV (Tier 4 f) mit DOC, SCR-Kat und AdBlue, Turbolader, Ladeluftkühlung; 4,5 l Hubraum; 190 l Kraftstoff- und 22 l AdBlue-Tank

Getriebe: 24/24 Hexashift mit sechs Lastschaltstufen und vier Gängen, lastschaltbare Wendeschaltung, Automatikfunktionen für Acker und Straße, 40 km/h, Kriechgang ab 140 m/h auf Wunsch

Bremsen: Nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung; mechanische Handbremse; Druckluftanlage auf Wunsch

Elektronik: 12 V, Batterie 180 Ah, Lichtmaschine 200 A; Anlasser 4,2 kW/5,7 PS

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

Hydraulik: Axialkolbenpumpe mit 110 l/min (Standard Zahnradpumpe mit 60 l/min), 190 bar, bis zu 6 Steuergeräte (4+2 elektrisch mit Zeit und Mengensteuerung); 25/50 l Öl entnehmbar

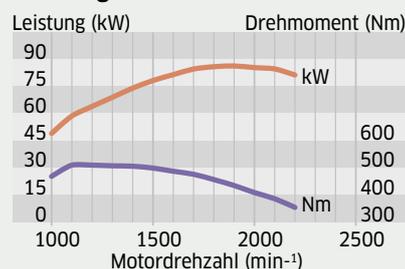
Zapfwelle: 540/540E/1000, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

Achsen und Fahrwerk: Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 480/65 R 28 vorne, 600/65 R 38 hinten

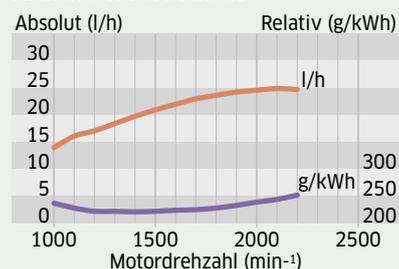
Pflege und Wartung: Motoröl 12,3 l (Wechsel alle 600 h); Getriebe-Hydrauliköl 67 l (alle 1800 h); Kühlsystem 16 l

Preis: „CIS“-Ausstattung 97 940 € (Preise o. MwSt.); „CIS+“ 100 770 €; Testausstattung mit Hexashift (2 530 €), Vorderachsfederung (4 890 €), Fronthubwerk (3 130 €), Frontladerkonsolen (3 030 €) usw. 134 028 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte Testzentrum

Zapfwellenleistung
Maximal (1900 min⁻¹) 86,5 kW
Bei Nenndrehzahl 81,4 kW

Diesel-/AdBlue-Verbrauch
Bei maximaler Leistung 233 + 22,4 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 252 + 23,3 g/kWh
Absolut Max./Nenn 24,2/24,7 l/h

Drehmoment
Maximal 510 Nm (1 200 min⁻¹)
Drehmomentanstieg 44 %
Drehzahlabfall 45 %
Anfahrmoment 132 %

Getriebe
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 9

Hubkraft Heck (90 % max. Öldruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 4 149/4585/4788 daN
Hubweg unter Last 67,2 cm (23 bis 90,2 cm)

Hubkraft Front (90 % max. Öldruck)
Unten/Mitte/Oben 1 719/2362/3 321 daN
Hubweg unter Last 79,4 cm (15,6 bis 95,0 cm)

Hydraulikleistung
Betriebsdruck 185 bar
Max. Menge 104,7 l/min
Max. Leistung 27,7 kW (99,7 l/min, 167 bar)

Zugleistung
Maximal 79,6 kW bei 1900 min⁻¹ 254 g/kWh
Bei Nenndrehzahl 74,2 kW 276 g/kWh

Lautstärke (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen/offen 75,7/78,9 dB(A)

Abbremsung
Maximale mittlere Verzögerung 4,2 m/s²
Pedalkraft 45 daN

Wendekreis
Ohne Frontantrieb 11,20 m

Testgewicht
Vorder-/Hinterachse 2 830/3 040 kg
Leergewicht 5 870 kg
Zul. Achslasten v/h 4 000/6 800 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 8 500 kg
Nutzlast 2 630 kg
Leistungsgewicht 63 kg/kW
Radstand 253 cm
Spurweite vorne/hinten 197/194 cm
Bodenfreiheit 53,0 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	1920	235	24,4
Sparzapfwelle 540E	100%	1560	223	21,5
Normzapfwelle 1000	100%	1964	236	24,4
Sparzapfwelle 1000E	100%	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80%	max.	263	20,7
Hohe Leistung	80%	90%	246	19,3
Transportarbeiten	40%	90%	307	12,0
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	251	9,8
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	230	13,5

Testurteile

Motor
Leistungscharakteristik 2,2
Kraftstoffverbrauch 1,5
Zugleistung/Zapfwellenleistung 2,0
Gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch sehr gut, auch wenn zusätzlich AdBlue nötig; Zug- und Zapfwellenleistung gut

Getriebe
Gangabstufung/Funktionen 2,0
Schaltbarkeit 1,7
Kupplung, Gas 2,0
Zapfwelle 2,5
6 LS-Stufen mit sehr guten Automatikfunktionen, Wendeschaltung links/rechts, aber nicht im Wechsel zu nutzen, maximal 40 km/h und drei Zapfwelldrehzahlen

Fahrwerk
Lenkung 1,5
Allrad- und Differenzialsperre 1,5
Hand- und Fußbremse 2,0
Federung Vorderachse/Kabine 1,2
Gewicht und Nutzlast 3,0
Wendig, auf Wunsch mit Schnell-Lenkung, hoher Fahrkomfort, gute Bremsen, aber ordentliches Leergewicht, (unter-)durchschnittliche Nutzlast

Hubwerk/Hydraulik
Hubkraft und Hubweg 2,5
Bedienung 2,0
Leistung Hydraulik 1,7
Steuergeräte 1,8
Anschlüsse 2,0
Hubkraft durchschnitt, Hydraulikleistung mit größter Pumpe gut, sehr gute Steuergeräte, Anschlüsse im Heck gut

Kabine
Platzangebot und Komfort 1,2
Sicht 1,4
Heizung und Lüftung 2,0
Lautstärke 2,7
Elektrik 1,5
Verarbeitung 1,5
Wartung 1,5
Platz, Verarbeitung und Komfort prima, Lautstärke unter Last okay, keine Lüftung im Kopfbereich, Aufstieg rechts nicht praxisgerecht

Eignungsprofil					
Basisansprüche					
Mittlere Ansprüche					
Hohe Ansprüche					
Ackerarbeiten					
Grünlandarbeiten					
Transportarbeiten					
Frontladerarbeiten					

Preis **Niedrig** **Hoch**
89 200 bis 93 000 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2017

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 Ablagen/Flaschenhalter
- +** Einfacher Drehzahlmesser
- +** Stufenloses Kabinengebläse
- +** Gute Kotflügelverbreiterungen



Gepolsterter, einfach klappbarer Beifahrersitz mit Kühlfach darunter.

- Negativ

- Kabinenfilter im Heck nicht gut zugänglich
- Keine Ventilbedienung im Heck
- Keine Klimaautomatik lieferbar
- Werkzeugkasten rechts hinter Blech



Praktisch, aber gefährdet montiert sind die Schmierleitungen.



Das Glasdach bringt eine sehr gute Übersicht!



Aufgeräumtes Heck mit Kugelhalterung.



Solch ein Oberlenkerhalter ist nicht praxisgerecht.



Senkrecht geht es rechts in die Kabine.

Praktiker-Urteile

Claas Arion 450

Fliegen kann er nicht...

„...aber am Boden ist er vielseitiger als ein Hubschrauber“, so Dennis Beese, Geschäftsführer der Agrarflug-Helilift GmbH in 59227 Ahlen. Das Unternehmen startete in den 70ern mit Pflanzenschutz und Düngung aus der Luft. Heute ist man überwiegend in der Waldbrandbekämpfung, bei humanitären Hilfseinsätzen sowie zur Öl- und Gassuche in abgelegenen Gebieten im Einsatz. Was die Hubschrauber aber nicht können,



Dennis Beese: „Dinge wie die Getriebeautomatik verstehen Aushilfen nicht sofort.“

müssen Schlepper erledigen. Dazu gehört z. B. den Flugplatz zu pflegen oder Hack- und Schnitzel für die Heizung des großen Wartungshangars zu transportieren. Hier ist seit Ende letzten Jahres auch ein Arion 450 im Einsatz. „Der Schlepper läuft prima, und man braucht sicher keinen Pilotenschein. Aber viele Einstellmöglichkeiten muss man erst mal kennen“, fasst Dennis Beese seine Erfahrungen zusammen.

Für alles zu gebrauchen!

Die Gemeinde Risum-Lindholm hat seit letzten Herbst einen Arion 450 im Einsatz. Ausgerüstet mit Frontlader und Schmidt-Platte wird er für verschiedenste Arbeiten genutzt: Angefangen beim Schneeschieben und Kantmähen bis hin zu Erdbewegungen und Baumschnitt mit Mannkorb. „Dabei ist das Panoramadach eine Wucht“, ist Fahrer Heiko Carstensen begeistert. Auch die Frontladerbedienung mit dem Joystick gefällt dem Praktiker sehr gut. Allerdings musste der Hebel bereits getauscht werden, da eine Funktion nicht mehr ansprach. Der



Heiko Carstensen (links) und Hauke Christiansen: „Unten könnte die Sicht auf die Palettengabel besser sein.“

Arion in Lindholm hat das Quadrishift-Getriebe mit vier Lastschaltstufen. „Damit kommen wir super klar, nur bei kaltem Öl ist die Schaltung relativ hart“ so Carstensen. Bei der Wendeschaltung nutzt der Fahrer fast ausschließlich den Hebel links unter dem Lenkrad. Überzeugt sind die Lindholmer auch vom Fahrkomfort des Arion 450: „Und da die gefederte Vorderachse eine automatische Zentralschmierung hat, ist da auch keine zusätzliche Wartung nötig.“