

Exklusiver Fahrbericht Claas Axion 850:

Feuer In Allen Töpfen...

Der neue Axion 800 hat nicht nur einen Motor von Fiat Powertrain Technologies, sondern mit seinen bis zu 264 PS auch richtig „Dampf“ unter der Haube. Und da Claas seit der ersten Axion-Generation eine Menge gelernt hat, wird der neue 800er noch manchen Wettbewerber das Fürchten lehren. Warum? Lesen Sie den exklusiven Fahrbericht von profi-Redakteur Hubert Wilmer.

Vier-Pfosten-Kabine, FPT-Motor mit selbsttragender Bauweise, große Bedienarmlehne mit „Cmotion“-Fahrhebel – der neue Axion 800 entspricht bis hin zum Design der Motorhaube dem großen Axion 900 (profi 10/2011), nur eben eine Leistungsklasse niedriger. So ist es beispielsweise bei dem Radstand des Vorgängers von 2,98 m geblieben, während der Axion 900 immerhin 3,15 m Radstand hat.

Auch bei der Bereifung ist es bei maximal 2,05 m hohen Pneus geblieben, Claas hat jetzt aber auch die 900er-Breite freigegeben. Und das zulässige Gesamtgewicht wurde von 12 auf 14 t erhöht. Da gleichzeitig das Leergewicht nur um rund 700 kg (auf etwa 8,8 t in Grundausstattung) gestiegen ist, bleibt eine deutlich höhere Nutzlast übrig. Doch der Reihe nach...

*Ganz im Design des Axion 900 kann man den neuen Axion 800 auf einige Entfernung kaum unterscheiden. Bis zur Markteinführung dauert es aber noch bis Anfang 2014.
Fotos: Wilmer*

Was die Leistung angeht, hat sich auf den ersten Blick nichts geändert, Claas beschränkt die Auswahl aber auf drei Modelle vom Axion 810 über den Axion 830 bis zum Axion 850 mit 184 kW/250 PS Nenn- und 194 kW/264 PS Maximalleistung (siehe Tabelle: „Die Modelle im Überblick“).

Auf den zweiten Blick stellt man aber erfreut fest, dass es (wie übrigens auch schon beim Axion 900) keinen Boost (z. B. bei Zapfwellenarbeiten oder beim Transport) mehr gibt. Die volle Motorleistung steht z. B. auch beim Pflügen oder Grubbern immer zur Verfügung – sehr gut!

Die zweite Überraschung ist der Motor selber: Statt des John Deere-Aggregates arbeitet unter der Haube jetzt ein Kraftwerk von FPT (Fiat Powertrain Technologies). Und der Motor ist – ähnlich wie beim Axion 900 ohne eigentliche Ölwanne – in den tragenden Rahmen integriert.

Der Sechszylinder hat 6,7 l Hubraum und erfüllt dank SCR Technologie und Dieseloxydationskatalysator (DOC) schon die Abgasstufe IV. Damit überspringt der Axion 800 die Abgasstufe IIIB und ist als erster Traktor für die ab dem 1. Januar 2014 gültigen Vorschriften in der Leistungsklasse ab 130 kW gerüstet.

Beim Getriebe wird man zukünftig auch bei dem größten Modell die Wahl haben:

Serienmäßig gibt es nach wie vor das bekannte „Hexashift“ mit 6 Lastschaltstufen und 4 Gruppen. Gegen Aufpreis wird es ab Mitte 2014 aber auch ein stufenloses ZF-Getriebe geben. Mehr will Claas dazu allerdings noch nicht verraten.

Bei unserer Probefahrt hatten wir an dem Schaltgetriebe wenig zu meckern. Die 24 Gänge lassen sich jetzt komplett durchschalten, ohne zu kuppeln,





Die Vorderachse gibt es wahlweise gefedert, das Fronthubwerk ist sehr gut integriert.

auf Wunsch gibt es ein Kriechgangmodul ab 400 m/h, und die Endgeschwindigkeit von 50 km/h wird bei kraftstoffsparenden 1880 U/min erreicht.

Bei der Zapfwelle kann man aus vier Drehzahlen (540, 540E, 1000 und 1000E) eine Kombination mit drei Übersetzungen bestellen – und bequem per Knopfdruck im B-Holm vorwählen.

Die Hubkraft ist mit gut 10 t genauso wie die Leistung der Axialkolbenpumpe mit 110 oder 150 l/min gleich geblieben. Hinten sind „Power beyond“-Anschlüsse (mit einem zweiten staufreien Rücklauf!) und maximal fünf Steuergeräte lieferbar. Diese sind alle eindeutig gekennzeichnet, haben eine Druckentlastung sowie – fast schon selbstverständlich – Zeit- und Mengenregelung.



Unter der Haube sitzt jetzt statt „Deere Power Systems“ ein Aggregat von „Fiat Powertrain Technologies“, das bereits die Abgasstufe IV erfüllt. Aus den 6,7 l Hubraum kommen bis zu 264 PS – immer!

Neben der Proportionalbedienug über die Wippen in der Armlehne gibt es den elektrischen Joystick „Electropilot“ und die Bedienung über die (Funktions-)Tasten am „Cmotion“-Hebel.

Das Fronthubwerk bietet – ebenfalls wie vorher – wahlweise 3,3 oder 5,6 t Hubkraft. Es kann entweder über das erste Steuergerät oder Tasten am Fahrhebel bedient werden, leider aber nicht über den Electropilot. Neben der externen Bedienung, der Um-

DATENKOMPASS

Claas Axion 850

Motor

Fiat Powertrain Technologies (FPT), Abgasstufe IV mit SCR-Kat und DOC, 6 Zylinder, 6,7 l Hubraum, 184 kW/250 PS Nenn- und 194 kW/264 PS Maximalleistung (nach ECE-R 120), 1132 Nm max. Drehmoment, 455 l Diesel- und 42 l AdBlue-Tank

Getriebe

24/24 Hexashift mit 6 LS-Stufen und 4 automatisierten Gängen, 50 km/h bei 1880 min⁻¹, Zapfwelle 540/540E/1000, 540E/1000/1000E oder 540/1000

Hydraulik

Axialkolbenpumpe mit 150 l/min Serie, 110 l/min auf Wunsch, 45 l entnehmbar, bis zu 5 Steuerventile hinten und 3 vorne, alle mit Zeit- und Mengensteuerung

Hubwerke

Heckhubwerk mit Walterscheid-Gestänge Kat. III, 10 229 daN Hubkraft, integriertes Fronthubwerk ab Werk, wahlweise mit 3 300 oder 5 400 daN Hubkraft

Fahrwerk

Bereifung hinten max. 2,05 m hoch (z. B. 900/60 R 38), Vorderachse wahlweise gefedert und/oder separat gebremst, GPS-Lenkung mit verschiedenen Korrektursignalen auf Wunsch

Abmessungen und Gewichte

5,26 m lang, 3,26 m hoch, 2,95 m breit (900er Räder), bis zu 9,4 t Leergewicht, 14 t zulässiges Gesamtgewicht

Preis

204 165 € (ohne MwSt.) in Grundausstattung

Herstellerangaben

Die Modelle im Überblick

Typ	Axion 810	Axion 830	Axion 850
Nennleistung	151 kW/205 PS	165 kW/225 PS	184 kW/250 PS
Maximalleistung	158 kW/215 PS	173 kW/235 PS	194 kW/264 PS

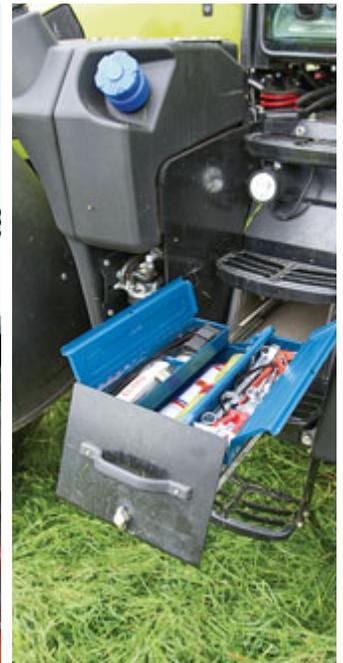
Herstellerangaben nach ECE-R 120



schaltung von ew auf dw sowie der elektrischen Verriegelung ist auf Wunsch auch die Lageregelung verfügbar. Das Drehrad zur Tiefeneinstellung sitzt dann an der Armlehne, und alle Einstellungen wie Hubhöhenbegrenzung, Hub- und Senkgeschwindigkeit etc. sind im Cebis-Monitor ables- und einstellbar.

Apropos Cebis: Neben der einfacheren „CIS“-Variante mit der vom Vorgänger bekannten Armlehne samt „Drivestick“ gibt es die „Cebis“-Version. Die hat eine große Bedienarmlehne mit „Cmotion“-Fahrhebel samt integriertem Terminal mit 21 cm Bildschirmdiagonale und Steuerung per Dreh-Drück-Regler.

Zu einem Touchscreen konnte sich Claas (leider) noch nicht durchringen. Ebenso bleibt man nach wie vor bei der Zwei-Bildschirm-Strategie und bietet mit dem „Cebis mobile“ ein Terminal mit 16,3 cm Diagonale für das Lenksystem sowie ISO-Bus-Geräte an. Dafür hat der Bildschirm auch 15 Funktionstasten, die aber dank der vier „F“-Tasten in der Armlehne sowie vier weiteren im



Der AdBlue-Tank fasst 42 l und ist in den 500 l großen Dieseltank eingebettet. Eine tolle Idee ist die Schublade für eine genormte Werkzeugkiste!



Bei der „Cebis“-Ausstattung gibt es – wie bei der zukünftig auch lieferbaren stufenlosen „Cmatic“-Variante – die neue Bedienarmlehne mit dem „Cmotion“-Fahrhebel und acht frei belegbaren „F“-Tasten. ISO-Bus-Geräte und die GPS-Lenkung haben aber nach wie vor ein separates Terminal.

„Cmotion“-Fahrhebel kaum gebraucht werden. So mussten wir selbst beim Mäheinsatz mit Triple-Mähwerken samt Schwadzusammenführung die Hand nicht vom Fahrhebel nehmen – sehr gut!

Das Vorgewende-Management „CSM“ bietet die Möglichkeit Konfigurationen für bis zu 20 Arbeitsgeräte mit bis zu vier Sequenzen (à 199 Aktionen) zu speichern. Das gefällt uns ebenso wie die Editier-Möglichkeit, um jederzeit Änderungen an den Sequenzen vornehmen zu können.

Bei der Kabine können wir es eigentlich kurz machen. Das Vier-Pfosten-Fahrerhaus mit der einteiligen Frontscheibe und dem tief liegenden äußeren Türgriff entspricht exakt dem des Axion 900. So gibt es auch hier jetzt den um 25 Prozent vergrößerten Federweg, aber nicht mehr die aktiv geregelte Federung „Z-activ“ (profi 7/2011). Beim Fahrersitz kann dafür jeder nach seiner Vorliebe zwischen den Luftfeder- bzw. den Aktiv-Sitzen von Sears und Grammer wählen. Ganz neu ist auch ein Sensor, der

bei stark verschmutzten Kabinenfiltern eine Änderung des Innendrucks meldet. Ebenfalls eine (kleine aber feine!) Premiere hat das abschließbare Werkzeugfach auf der linken Seite: Hier gibt es nicht nur einen Druckluftanschluss, sondern hier findet auch eine genormte Werkzeugkiste geschützt vor Staub und Wasser Platz – super! Dieses Prädikat können wir auch den bis zu 20 Arbeitsscheinwerfern (davon 4 x Xenon) verleihen, die ab Werk lieferbar sind und in dem übersichtlichen Bedienpanel neben dem Hauptschalter einen „Go Home“-Modus sowie eine „Memory“-Funktion für die letzte Lichtkonfiguration bieten.

Alles weitere in Kürze:

- Die Frontzapfwelle (mit Saisonschaltung!) dreht mit 1000 min⁻¹ bei 2000 Touren.
- Die Vorderachse gibt es mit der bekannten „Proactiv“-Federung, schwenkbaren Kotflügeln sowie separaten Bremsen. Dann gibt es aber keine Einzelradbremse mehr.
- Die verstärkte Flanschachse hinten gibt es wahlweise als 2,50 m breite Steckachse.
- Die ab Werk lieferbaren Hinterradgewichte wiegen für 38-Zoll-Felgen bis zu 340 kg, für 42-Zoll-Felgen bis zu 410 kg pro Seite.

Fazit: Der neue Claas Axion 800 hat statt des Motors von Deere Power Systems (DPS) jetzt ein Aggregat von Fiat Powertrain Technologies (FPT). Damit hat der Schlepper



Das Armaturenbrett schwenkt zusammen mit dem Lenkrad. Bei Ausstattung mit gebremster Vorderachse gibt es keine Einzelradbremse mehr.



Hubkraft und Hydraulikleistung sind gleich geblieben, das Heck wurde aber ordentlich aufgeräumt. Und die externe Bedienung an beiden Kotflügeln ist gut zu sehen und sitzt nicht zu hoch.

nicht nur richtig „Dampf“ unter der Haube, sondern er erfüllt als erster die ab 2014 gültige Abgasstufe IV – und zwar nur mit SCR- und Dieseloxidationskatalysator und ohne Partikelfilter. Für die Praxis mindestens genauso spannend: Der Axion 800 hat keinen Boost mehr, die volle Power steht immer zur Verfügung – sehr gut!

Und die nächste gute Nachricht: Neben dem bekannten „Hexashift“-Lastschaltgetriebe wird es zukünftig auch das größte der drei Modelle stufenlos geben. An der Leistung von Hydraulik und Hubwerk hat sich im Vergleich zum Vorgänger wenig geändert, an der Kabine und der Bedienung dagegen umso mehr. Beides hat sich beim großen Axion

900 bis auf wenige Details bereits bewährt und wird sicherlich auch beim Axion 800 seine Freunde finden. Die müssen sich allerdings – genau wie wir mit einem ausführlichen Test – noch bis zur Markteinführung Anfang 2014 gedulden.