

Schleppertest Claas Axion 950:

## Dampf-Hammer

Mit 306 kW/416 PS (nach 97/68 EC) ist der Claas Axion 950 nicht nur auf dem Papier „der stärkste Standardschlepper der Welt“. Er hat auch die höchste Zugleistung, die wir je bei so einem Traktor gemessen haben. Alles über diesen „Dampf-Hammer“ steht im Test von Hubert Wilmer (Fotos von S. Tovornik und H. Wilmer).

**I** K eine Frage, mit der Vorstellung des Axion 900 vor zwei Jahren (profi 10/2011) hat Claas den Angriff auf die Top-Liga der Standardtraktoren gestartet. Wir waren deshalb sehr gespannt, was der Bolide wirklich drauf hat.

Apropos Bolide: Den Claas-Designern ist es offensichtlich gelungen, dem Axion 900 sehr gute Proportionen zu verleihen – schon aus geringer Entfernung glaubt man nicht, über 400 PS mit mehr als 13 t Eigengewicht vor sich zu haben. Aber wehe, man kommt näher! Und wenn Sie dann noch die sechs (!) Stufen in die Kabine erklimmen haben, wissen Sie, wovon wir reden...

**Doch wir wollen nicht reden, sondern die Fakten sprechen lassen.** Als Erstes heizte die „Dampf-Maschine“ nämlich dem Zapfwellenprüfstand der DLG mächtig ein: 270 kW/367 PS bei Nenndrehzahl und maximal sogar 277 kW/376 PS haben wir bislang noch bei keinem anderen Standardschlepper im profi-Test gemessen!

Und auch die Charakteristik des Sechszylinders mit 8,7 l Hubraum von Fiat Powertrain Technologies (FPT) geht in Ordnung: 31 % Drehmomentanstieg und 21 % Konstantleistungsbereich sind sicher keine Rekordwerte, aber 1568 Nm maximales Drehmoment (ab 1400 bis hinunter zu 1200 U/min) sind es allemal!

**Bleibt die Frage nach dem Dieserverbrauch** des „Dampf-Hammers“, aus dessen Schlot dank SCR-Technik (die komplett unter der Haube verschwindet!) natürlich nur Abgase der Stufe IIIB (Tier 4 i) aufsteigen. Und siehe da, auch hier wird der Axion 950 dem Anspruch gerecht, ganz vorne mitzuspielen: 236 g/kWh bei Nennleistung und sogar nur 222 g/kWh bei maximaler Zapfwellenleistung sind genauso Spitzenwerte wie der Powermix-Verbrauch von lediglich 249 g/kWh – auch wenn hier jeweils noch rund 20 g/kWh AdBlue hinzukommen. Das saugt die Anlage aus einem 60-l-Tank, der in den 700-l-Dieseltank integriert ist – das reicht auch für lange Arbeitstage.



Alle Axion 900 gibt es nur mit dem stufenlosen ZF-Getriebe Eccom 3.0. Das ist von den drehenden Teilen her mit dem Eccom 3.5 im Claas Xerion 3300/3800 vergleichbar – und bietet 50 km/h Endgeschwindigkeit bei nur 1600 Touren. So hört man beim Transport statt des Motors eigentlich nur das Getriebe.

Hier kann Claas ebenso noch Feintuning leisten, wie bei der Motor-Getriebe-Steuerung: Was beim Ackern fast ausnahmslos gut funktioniert hat, ist gerade beim Rangieren oder schnellen Fahrtrichtungswechseln noch etwas „holperig“. Hinzu kommt, dass man die Wendeschaltung zwar links und rechts bedienen kann, aber leider nicht im Wechsel! Der Taster im „Cmotion“-Hebel funktioniert nur, wenn der Hebel links auf „N“ steht.

Munter wechseln kann man dagegen sowohl das Fahren mit Fahrpedal und Fahrhebel als auch die drei (frei einstellbaren) Geschwindigkeitsbereiche mit unterschiedlicher Fahrpedalspreizung und eigenen Tempomaten (die sogar bei der Wendeschaltung aktiv bleiben!).

Nicht gewöhnen konnten wir uns dagegen an den Zapfwellschalter. Da er direkt neben dem hohen Rand der Armlehne liegt, muss man die Hand zum Einschalten nicht

nur unnatürlich verdrehen, sondern auch die Sicherungsraste fanden wir ungewöhnlich. Gefallen hat uns wiederum, dass die 1000 Zapfwellenumdrehungen im Heck schon bei 1880 Motortouren erreicht werden. Und man hat auch eine 1000E (alternativ 540E/1000), die mit voller Leistung belastet werden kann. Der Stummel ist trocken wechselbar und – feines Detail! – der Zapfwellschutz darüber nicht klapp-, sondern ausziehbar.

Das stabile Heckhubwerk wird wahlweise mit Walterscheid-Fanghaken der Kategorie III oder IV geliefert. Wenn allerdings einer der Ingenieure den hydraulischen Oberlenker der Kategorie IV selber mal an ein Gerät gekoppelt hätte, gäbe es bestimmt eine Federentlastung oder Ähnliches für das fast 50 kg schwere Teil.

Bei der Hubkraft hat das DLG-Testzentrum 7996 daN in der unteren und 10356 daN in der obersten Position der Unterlenker gemessen. Das reicht auch für die schwersten Anbaugeräte aus (siehe Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“).

Der Tiefenregler mit Rasten in der Armlehne ist prima und die Einstellung von Senkdrossel, Aushubhöhe usw. erfolgt ganz konventionell (und einfach) am B-Holm. Damit ist es aber leider ausgeschlossen, diese Funktionen bei den Geräteeinstellungen zu speichern und später wieder aufzurufen – schade!



*Jeder kommt an den Türgriff, der Handlauf links könnte aber bei sechs (!) Trittstufen noch höher reichen. 700 l gehen in den Dieseltank und auch der Werkzeugkasten sitzt an der richtigen Stelle.*

So gut uns das Walterscheid-Hubgestänge gefallen hat, so sehr stört, dass man die Unterlenker nicht hoch genug hängen kann, wenn man die Kugelkopfkupplung samt Zapfwelle nutzen möchte – die vorderen Taschen sind zu eng. Helfen könnte hier, dass es beim Kugelkopf in Kombination mit dem kurzen Zugmaulschlitten ein feines Detail





## Powermix Claas Axion 950

		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50	
<b>Zugarbeiten:</b>		<b>Diesel-Mittelwert</b>					<b>AdBlue 22,1 g/kWh</b>			
		<b>252 g/kWh und 9,39 l/ha</b>					<b>und 0,65 l/ha</b>			
1 Schwer (100 % Last)	Pflug	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Grubber	[Bar chart]					[Bar chart]			
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Grubber	[Bar chart]					[Bar chart]			
<b>Zapfwellenarbeiten:</b>		<b>Diesel-Mittelwert</b>					<b>AdBlue 19,4 g/kWh</b>			
		<b>243 g/kWh und 3,00 l/ha</b>					<b>und 0,20 l/ha</b>			
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Mähwerk	[Bar chart]					[Bar chart]			
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Mähwerk	[Bar chart]					[Bar chart]			
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge	[Bar chart]					[Bar chart]			
	Mähwerk	[Bar chart]					[Bar chart]			
<b>Gemischte Arbeiten:</b>		<b>Diesel-Mittelwert</b>					<b>AdBlue 20,3 g/kWh</b>			
		<b>264 g/kWh und 3,64 l/ha</b>					<b>und 0,23 l/ha</b>			
6 Miststreuer		[Bar chart]					[Bar chart]			
7 Presse		[Bar chart]					[Bar chart]			
8 Transport <sup>1)</sup>		[Bar chart]					[Bar chart]			
<b>Powermix 249 g/kWh</b>							<b>20,4 g/kWh</b>			

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 295 g/kWh <sup>1)</sup>Der Zyklus „Transport“ wird derzeit noch nicht angegeben. Der Claas Axion 950 liegt beim Powermix im Dieselverbrauch bei allen Arbeiten deutlich unter den Mittelwerten. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 15,4 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Der zusätzliche AdBlue-Verbrauch betrug im Mittel etwa 6,0 Liter pro 100 Liter Diesel.



Der SCR-Kat. sitzt unter der Haube, und da der FPT-Motor mit 8,7 l Hubraum im Rahmen sitzt, liegt die eigentliche Ölwanne außen. Trotz seiner 416 Pferde ist das Aggregat sehr sparsam.

gibt: Eine um rund 18 cm nach hinten versetzte Kugel in der „Piton Fix“-Traverse sorgt zudem für eine bessere Wendigkeit, und zwar ebenfalls bei 4 t Stützlast – super!

### Das gut integrierte Fronthubwerk gibt es mit verschiedenen Hydraulikzylindern.

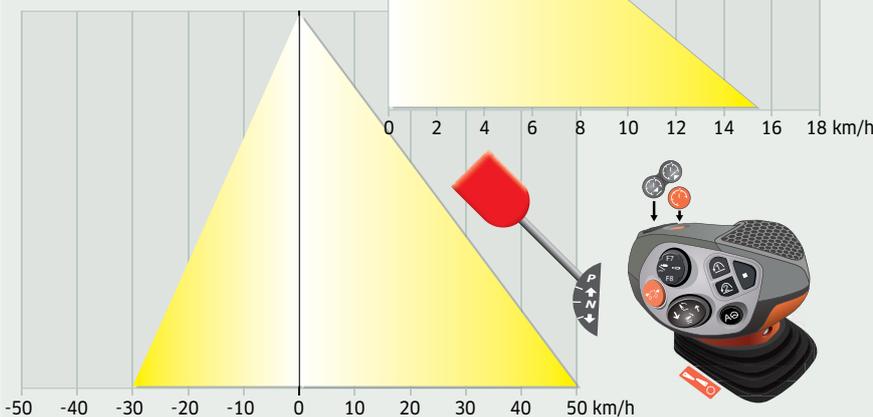
Die DLG hat bei der großen Variante eine durchgehende Hubkraft von 4914 daN gemessen – das sollte reichen. Pluspunkte gibt es auch für das einfache Umstellen von einfach- auf doppelwirkend, die a. W. lieferbare elektronische Lageregelung mit Eingabe der Hub- und Senkgeschwindigkeit sowie den praxisgerechten Oberlenkerhalter. Weniger praxisgerecht und nicht sonderlich lange haltbar sind dagegen die Leckköschlätze der Anschlüsse vorne und vor allem die Kunststoffabdeckungen der Hydraulikzylinder – die europäischen Sicherheitsrichtlinien treiben manchmal seltsame Blüten. Neben der Bedienung des Fronthubwerks über Taster im „Cmotion“-Hebel, einer Wippe in der Armlehne oder den Lageregler haben wir – z. B. beim Maisschieben – die Möglichkeit vermisst, den Kreuzhebel nutzen zu können. Um die Bedienung zu vereinfachen, verzichtet Claas auf die Möglichkeit, alle Ventile und Bedienhebel frei zuzuordnen. Ein Software-Update soll es aber zukünftig ermöglichen, die Zeitsteuerung auf die F-Tasten zu legen. Und wenn man dann nur noch einmal drücken muss, um aus der Schwimmstellung in Heben zu kommen...

### Claas Axion 950:

Das stufenlose Getriebe mit lastschaltbarer Wendeschaltung erreicht 50 km/h bei nur 1600 Touren. Man kann drei Fahrbereiche mit separaten Tempomaten vorwärts wie rückwärts einstellen.

### Stufenlos im Hauptarbeitsbereich

### Stufenlos vorwärts wie rückwärts



**Die Hydraulik hat serienmäßig eine Axialkolbenpumpe mit 150 l/min.** Damit hat die DLG an den Anschlüssen 153 l/min bzw. 40,8 kW gemessen – für einen Schlepper in dieser Klasse unterdurchschnittlich. Alternativ kann man aber für gut 1000 Euro Aufpreis eine Pumpe mit 220 l/min bekommen. Das dürfte dann genauso reichen, wie die entnehmbare Ölmenge von stolzen 80 l. Reichlich ist auch die Ausstattung der Hydraulikventile: Zwei vorne und bis zu sechs hinten sind möglich. Versetzt angeordnet und mit Entlastungshebeln ausgestattet – perfekt! Auch die Beschriftung mit Zahlen reicht unserer Meinung nach vollkommen aus, da die zusätzliche Farb-Codierung ohnehin bei so vielen Anschlüssen kaum noch zu unterscheiden ist.

**Natürlich gibt es eine Mengen- und Zeitsteuerung für alle Hydraulikventile** – und trotzdem kann man sie nach wie vor proportional ansteuern, prima! Womit wir beim „Cebis“-Monitor vorne in der großen Bedienarmlehne wären: Die farbigen Anzeigen und auch der Aufbau der Bedienung sind sehr

gut strukturiert. Trotzdem würden wir uns neben der Bedienung per „Dreh-Drück“-Knopf und „Schnellzugriff“-Taster einen „Touchscreen“ wünschen. Damit wäre nicht nur eine schnellere Einstellung möglich, sondern auch die Programmierung des Vorgehende-Managements (das man übrigens mit vier Sequenzen nutzen kann!) wäre noch einfacher.

**Auch das Thema „Zwei-Bildschirm“-Strategie** müssen wir noch einmal diskutieren. Denn bei ISO-Bus-Geräten oder GPS-Lenkung braucht man auf dem Axion grundsätzlich einen zweiten Monitor wie zum Beispiel das „Cebis mobile“, das man z. B. am Träger vor dem Seitenfenster montieren kann. „AutoTurn“ nennt Claas die Möglichkeit, den Axion am Vorgehende „wie von Geisterhand geführt“ automatisch umdrehen zu lassen. Wie groß die „Birne“ dabei sein muss, berechnet das System automatisch. Das funktioniert, die Bedienung über „Pop up“- Fenster im „S3“ ist aber noch genauso wenig praxisgerecht, wie die Möglichkeit fehlt, das System ins Vorgehende-Management zu integrieren. Außerdem kann man die „Birne“ und damit das Vorgehende manuell deutlich kleiner halten – doch zum Wendekreis kommen wir noch...

ment zu integrieren. Außerdem kann man die „Birne“ und damit das Vorgehende manuell deutlich kleiner halten – doch zum Wendekreis kommen wir noch...

**Die geräumige Kabine bietet sehr viele praktische Details:** Angefangen vom tiefergelegten Türgriff außen über den per Fußtaster kippbaren Armaturenräger samt Lenkrad bis hin zur weit aufstellbaren Heckscheibe. Die meisten Fahrer bevorzugten den Fahrkomfort mit der Vierpunkt-Federung in der härtesten Stellung. Trotzdem würden wir uns freuen, wenn die einstellbare „Z-activ“ (profi 7/2011 und 11/2012) verfügbar wäre.

Obwohl der Luftsitze bei unserem Testschlepper nervige Quietschgeräusche produzierte, hat die DLG mit 75,7 dB(A) unter Voll-Last einen ordentlichen Wert in der Kabine gemessen.

**Auch wenn der „Cmotion“-Hebel einigen zunächst fremd vorkommt** – nach kurzer Eingewöhnung kann man die zahlreichen Funktionen hervorragend nutzen! Und wenn

## Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

### Positiv +

- + Viele Ablagen und ein Einbauschatz für das Funkgerät



Außer dem Hubwerk kann man auch vorne eins der zwei Ventile extern bedienen – und natürlich gibt es eine Licht- und eine ISO-Bus-Steckdose!



Hinten ist das Ventil für die externe Bedienung frei wählbar. Alle Ventile haben Entlastungshebel und sind eindeutig beschriftet. Einen druckfreien Lecköleitungs-Anschluss gibt es zukünftig auch.

- + Nur eine, gut zugängliche Batterie mit Hauptschalter in der Kabine
- + Viele, teils schaltbare, Steckdosen
- + Große Kotflügel halten Schlepper sauber, stehen aber recht weit über
- + Gute Überbreitenmarkierung, helles Licht stört im Dunkel beim Rangieren



Unter dem gepolsterten Beifahrersitz mit Gurt gibt es ein Klimakühlfach, dahinter auf Wunsch eine abnehmbare Transportkiste.

### Negativ -

- Keine Fernbedienung für das Zugmaul
- Kein Tritt zum Reinigen der Frontscheibe
- Kein Hinweistön für Blinker
- Scheibenwischer an rechter Tür gut gedacht, aber zu kurz (Spiegelblick nicht im Wischfeld)



Die Wendeschaltung hat lange Wege und geht nicht im Wechsel mit dem Taster am „Cmotion“-Hebel rechts. Die Park-Sperre aktiviert leider nicht die Anhängerbremse.



Das Cebis hat keinen Touchscreen. Und für die GPS-Lenkung braucht man einen separaten Monitor.



Schlecht zugänglich, zukünftig aber beschriftet: der Sicherungskasten vorne im Dach.

Claas ihn als Kreuzhebel ausgebildet hätte, gäbe es noch zwei Funktionen mehr. Zusätzlich zur Schnellbedienung (und Tasten in der B-Säule für einen sicheren Geräteanbau) gibt es in der zentralen Daumenwippe eine manuelle Hubwerksbedienung mit zwei Hub- und Senkgeschwindigkeiten. Diese Bedienung ist nicht nur mit einem Siloverteiler eine tolle Sache. Auch auf dem Acker kann man damit z. B. beim Ausfahren aus der Pflugfurche die Arbeitstiefe einfach kurz übersteuern. An dem Hebel haben uns dann eigentlich nur noch Taster für die Drehzahl-speicher gefehlt.

**Mit der Rundumsicht waren wir in der Vier-Pfosten-Kabine sehr zufrieden** – zumal durch die stark gewölbte Heckscheibe die B-Holme weit vorne sitzen und man selbst breiteste Geräte voll im Blick hat. Lediglich die Sicht auf den Heckanbauraum ist durch die vorgerückte Kabine weniger optimal. Und die Wiederholscheinwerfer fürs Fronthubwerk sollten besser auf Höhe der Blinker statt auf Augenhöhe am A-Holm sitzen.



Der Armaturenräger kippt mit dem Lenkrad (das weiter ausziehbar sein könnte). Das Display zeigt immer die wichtigsten Infos.

**Bei der Zugleistung hat der Axion 950 einen neuen Rekord aufgestellt:** Mit maximal 242 kW hat noch kein Standardschlepper zuvor am DLG-Bremswagen „gerissen“! Noch mehr beeindruckt hat uns allerdings, dass der saaten-grüne „Dampf-Hammer“ diese Power auch vor dem Grubber „an die Erde“ bekommt. Und zwar bei nur 8 km/h und 15 % Schlupf mit Einzelrädern der Größe 900/60 R 42 (ohne Radgewichte und bei weniger als 3 m Außenbreite!). Dass lediglich 2,2 t Frontballast nötig waren, liegt natürlich auch an dem strammen Leergewicht von 13,1 t. Aber dank 18 t zulässigem Gesamtgewicht (auch bei 50 km/h!) bleiben trotzdem zumindest noch 4,9 t Nutzlast übrig – okay.



Die neue Vier-Pfosten-Kabine bietet eine sehr gute Rundumsicht und ist mit 75,7 dB(A) nicht zu laut. Es störten allerdings die Getriebe- und Sitzgeräusche.

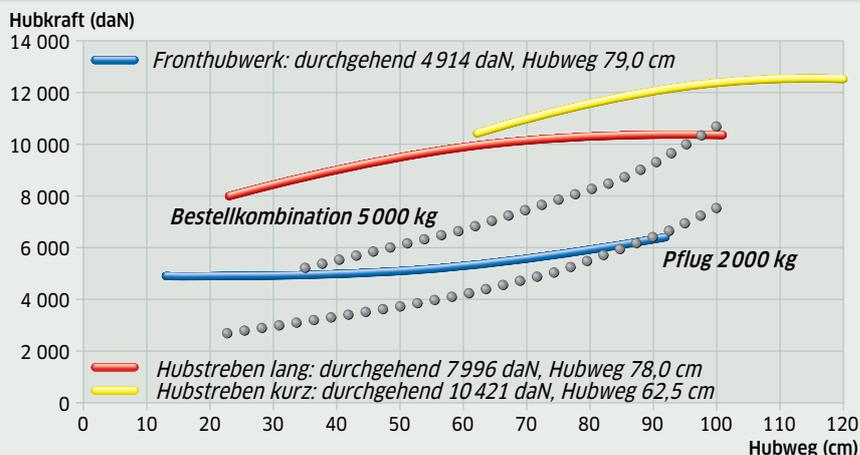
Kehrseite der ebenfalls großen (und breiten!) Vorderräder (710/60 R 34) mit 206 cm Spur ist der Wendekreis: 17 m bei ausgeprägten Einschlagwinkeln.

**Apropos Bremse:** Die spricht sehr gut an, und die DLG hat auch eine Verzögerung von ordentlichen 4,5 m/s<sup>2</sup> gemessen. Die Automatikfunktionen von Allradantrieb (ein-/ausschalten bei 20 km/h) und Differenzialsperre (ein-/ausschalten zusätzlich per Hubwerk oder Lenkwinkel) sind allerdings genauso wenig zeitgemäß, wie ihre Aktivierung mit kurzem statt langem Drücken des Tasters. Auch bei der Federung waren wir uns einig: Die durchgehende Vorderachse bietet nicht den Komfort, wie wir ihn von Wettbewerbern mit Einzelradaufhängung kennen.

**Fehlt nur noch die Wartung:** 600 h Wechselintervall für 21 l Motoröl und 1 200 h für die 115 l Getriebe-/Hydrauliköl sind okay. Richtig Pluspunkte gibt es für die sehr gut zu reinigenden Kühler und Luftfilter sowie die ordentliche Werkzeugkiste auf der linken Seite – wengleich uns das Fach für eine Normkiste im Aufstieg des neuen Axion 800 (profi 7/2013) noch besser gefallen hat!

**Wir fassen zusammen:** Der neue Axion 950 von Claas ist ein echter „Dampf-Hammer“! Er zieht mehr als irgendein Standardschlepper vorher im profi-Test gezogen hat – und ist dabei auch noch beeindruckend sparsam. Das stufenlose Getriebe ist einfach zu bedienen, lediglich bei den Geräuschen und der Motor-Getriebe-Steuerung beim Rangieren

## Claas Axion 950: Hubkraft und Hubbedarf



**Claas Axion 950:** Die rote Kurve zeigt die gemessene Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstrecken – gut 2 400 daN mehr Hubkraft, 15 cm weniger Hubweg. Dann gibt es auch mit den schwersten Anbaugeräten überhaupt kein Problem mehr!



*Die Bedienarmlehne samt „Cmotion“-Fahrhebel ist sehr gut gelungen. Nicht gefallen hat uns der Zapfwellenschalter direkt neben dem hohen Rand. Es gibt insgesamt acht belegbare F-Tasten.*

kann Claas noch Feintuning betreiben. Beim Thema Hubwerk und Hydraulik haben wir dagegen fast gar nichts zu meckern, deshalb bleibt die Kritik an dem 17 m großen Wendekreis und den doch über 13 t Leergewicht. Dank der 900er-Räder schafft es der Axion aber bei weniger als drei Meter Außenbreite, seine komplette Power „auf die Erde“ zu kriegen!

Die neue Kabine ist schön groß und bietet eine ergonomische Armlehne samt sehr gutem „Cmotion“-Fahrhebel. Beim Terminal würden wir uns aber neben der Tastenbedienung zusätzlich einen „Touchscreen“ wünschen. Und wenn es ein großer Bildschirm für Schlepperbedienung und Lenksystem/ISO-Bus wäre, würde das die Sache auch vereinfachen.



*Mit 8 t Hubkraft fehlt es in dem sehr aufgeräumten Heck an nichts. Der hydraulische Kat. IV-Oberlenker ist alleine aber kaum zu bändigen.*

Summa summarum ist der Angriff auf die Top-Liga der Wettbewerber aber mehr als gelungen. Das schlägt sich allerdings auch im Preis nieder: 263 960 Euro (alle Preise ohne MwSt.) laut Liste in Grundausstattung und sogar 312 900 Euro in der kompletten Testausstattung samt Baseline HD-GPS-Lenkung sind ebenfalls mehr als irgendein Standardschlepper im Test je gekostet hat.

# Claas Axion 950



Breite | 295 cm

Länge | 613 cm (mit Frontkraftheber)

Höhe | 345 cm (Kabine)

## Die technischen Daten

**Motor** | 306 kW/416 PS (nach 97/68/EG) bei 2150 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder-motor Fiat Powertrain Technologies (FPT), Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) mit SCR-Kat., CommonRail mit Turbolader und Vistroniclüfter; 8710 cm<sup>3</sup> Hubraum; 700 l Diesel, 60 l AdBlue

**Getriebe** | Stufenloses ZF Ecom 3.0, 50 km/h bei 1600 min<sup>-1</sup>, lastschaltbare Wendeschaltung und drei Fahrbereiche mit einzelnen Tempomaten

**Bremsen** | Nasse Lamellenbremsen in Vorder- und Hinterachse mit Allradzuschaltung; Parkbremse im Wendeschalthebel; Druckluftanlage Serie

**Elektrik** | 12 V, Batterie 235 Ah, Lichtmaschine 300 A; Anlasser 5,0 kW/6,8 PS

**Hubwerk** | Kat. III/IV; EHR mit Unterlenkerregelung, Frontkraftheber und -zapfwelle a. W.

**Hydraulik** | Axialkolbenpumpe 150 l/min (a. W. 220 l/min), 200 bar, bis zu 2 Steuerventile vorne und bis zu 6 hinten, alle mit Zeit- und Mengensteuerung; 80 l Öl entnehmbar

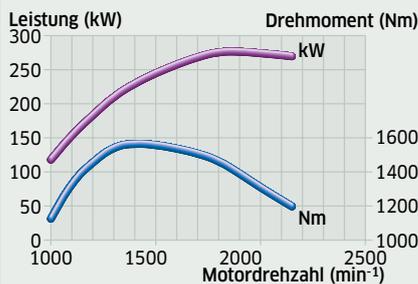
**Zapfwelle** | 540E/1000 oder 1000/1000E, elektrohydraulisch geschaltet, verschiedene Stummel, trocken wechselbar

**Achsen und Fahrwerk** | Flansch- oder Steckachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung Trelleborg TM 900 vorne 710/60 R 34, hinten 900/60 R 42

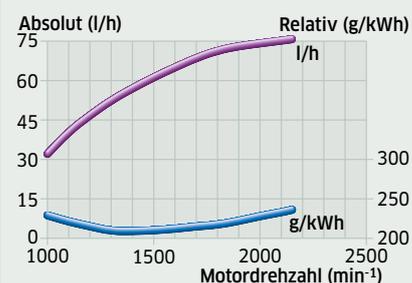
**Pflege und Wartung** | Motoröl 21 l (Wechsel alle 600 h); Getriebe-/Hydrauliköl 115 l (alle 1200 h); Kühlsystem mit 40 l

**Preis** | 263 960 € (Preise ohne MwSt.); großes FHW 1288 €, 8 (statt 4) Ventile 5720 €, GPS-Pilot S3 mit Baseline HD 22855 €

## Leistung und Drehmoment



## Kraftstoffverbrauch



## Messwerte -Testzentrum

**Zapfwellenleistung** | maximal (1900 min<sup>-1</sup>) 276,7 kW  
bei Nenndrehzahl 269,4 kW

**Diesel-/AdBlue-Verbrauch** | bei max. Leistung 222 + 17,8 g/kWh  
bei Nenndrehzahl 236 + 20,6 g/kWh  
Verbrauch absolut Max./Nenn. 73,1/75,7 l/h

**Drehmoment** | maximal 1568 Nm (1400 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 31 %  
Drehzahlabfall 35 %  
Anfahrmoment 94 %

**Getriebe** | Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos  
**Hubkraft Heck** | (90 % max. Öldruck, kor.)  
Unten/Mitte/Oben 7996/9949/10356 daN  
Hubweg unter Last 78,0 cm (23 bis 101 cm)

**Hubkraft Front** | (90 % max. Öldruck, kor.)  
Unten/Mitte/Oben 4914/5146/6413 daN  
Hubweg unter Last 79,0 cm (13,0 bis 92,0 cm)

**Hydraulikleistung** | Betriebsdruck 194,5 bar  
max. Menge 152,7 l/min  
max. Leistung 40,8 kW (139,8 l/min, 175 bar)

**Zugleistung** | max. 242,0 kW bei 1900 min<sup>-1</sup> 253 g/kWh  
bei Nenndrehzahl 236,1 kW 270 g/kWh

**Lautstärke** | (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschlossen/offen 75,7/80,3 dB(A)

**Abbremsung** | Maximale mittlere Verzögerung 4,5 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 36,1 daN

**Wendekreis** | Ohne Frontantrieb 17,00 m

**Testgewicht** | Vorderachse 5850 kg  
Hinterachse 7250 kg  
Leergewicht 13100 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 18000 kg  
Nutzlast 4900 kg  
Leistungsgewicht 43 kg/kWh  
Radstand 315 cm  
Spurweite vorne/hinten 206/205 cm  
Bodenfreiheit 45,0 cm

## Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	-	-	-
Sparzapfwelle 540E	100%	-	-	-
Normzapfwelle 1000	100%	1900	222	73,1
Sparzapfwelle 1000E	100%	-	-	-
Motor im Abregelbereich	80%	max.	251	64,4
Hohe Leistung	80%	90%	230	59,0
Transportarbeiten	40%	90%	260	33,3
Wenig Leistung, ½ Drehzahl	40%	60%	223	28,6
Hohe Leistung, ½ Drehzahl	60%	60%	214	41,0

## Die Testurteile

**Motor** | Leistungseffektivität 1,9  
Kraftstoffverbrauch 1,6  
Zugleistung/Zapfwellenleistung 1,5/1,2

Sehr gute Leistungswerte und gute Charakteristik, Kraftstoffverbrauch sehr gut und höchste, je bei Standardschleppern gemessene Zug- und Zapfwellenleistung!

**Getriebe** | Gangabstufung/Funktionen 1,2  
Schaltbarkeit 1,1  
Kupplung, Gas 1,2  
Zapfwelle 2,0

Stufenloses Getriebe mit drei vorwählbaren Geschwindigkeitsbereichen und 50 km/h bei nur 1600 Touren, Geräusche noch zu verbessern, nur zwei Zapfendrehzahlen

**Fahrwerk** | Lenkung 3,0  
Allrad- und Differenzialsperre 3,0  
Hand- und Fußbremse 2,0  
Federung Vorderachse/Kabine 1,5  
Gewicht und Nutzlast 2,0

Große Bereifung, aber auch großer Wendekreis sowie Allrad ohne Lenkwinkelautomatik, 13,1 t Leergewicht, Vorderachs- und Kabinenfederung gut

**Hubwerk/Hydraulik** | Hubkraft und Hubweg 1,5  
Bedienung 1,5  
Leistung Hydraulik 2,5  
Steuergeräte 1,5  
Anschlüsse 1,1

Sehr hohe Hubkraft und gute Bedienung, Hydraulikleistung unterdurchschnittlich, aber a. W. große Pumpe; Steuergeräte und Ölschlüsse sehr gut

**Kabine** | Platzangebot und Komfort 1,5  
Sicht 1,7  
Heizung und Lüftung 1,5  
Lautstärke 3,1  
Elektrik 2,0  
Verarbeitung 2,0  
Wartung 2,0

Platz und Sicht gut, Klimaautomatik ebenfalls; 75,7 dB(A) unter Last okay, aber nervige Getriebe- und Sitzgeräusche

**Eignungsprofil** |

Basisansprüche									
Mittlere Ansprüche									
Hohe Ansprüche									
Ackerarbeiten									
Grünlandarbeiten									
Transportarbeiten									
Frontladerarbeiten									

**Preis** | Niedrig Hoch  
256 000 bis 263 000 €

plus Mehrwertsteuer in Grundausstattung;  
Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2013

**Bewertung** | sehr gut, gut, durchschnittlich,  
 unterdurchschnittlich, mangelhaft

Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.