

# Varios aufgepasst!

„Fehlt nur noch das stufenlose Getriebe!“ – so eine Praktiker-Meinung in unserem letzten Test vom Arion 650 (profi 7/2014). Jetzt ist es da – und der Wettbewerb kann sich schon mal warm anziehen! Aber natürlich haben wir beim Test des Arion-Topmodells mit 129 kW/175 PS Nennleistung (nach 97/68 EG) auch noch Verbesserungspotenzial gefunden.

## Hubert Wilmer

**E**s war schon eine kleine Sensation, als Claas das stufenlose Cmatic-Getriebe für die Arion-Baureihe vorstellte: Die Claas Industrietechnik hatte einen komplett eigenen Triebsatz entwickelt (profi 11/2013). Um so gespannter waren wir natürlich auf den ersten Test mit dem Getriebe ohne Schaltung – auch wenn ja eigentlich Schaltjahr ist :-)

**Beim Motor können wir es kurz machen.** Wie bei den Schaltern sitzt unter der Haube der Sechszylinder von Deere Power Systems mit 6,8 l Hubraum. Und für dieses Jahr hat Claas offensichtlich auch noch genug Maschinen mit der Abgasstufe IIIB (Tier 4 i), die ja „nur“ einen Partikelfilter haben und ohne AdBlue auskommen.

Auf dem Zapfwellenprüfstand des DLG-Testzentrums kamen bei der Nenndrehzahl von 2200 min<sup>-1</sup> gut 116 kW/158 PS hinten am Stummel an. Das ist prima, zumal der Motor bei Maximalleistung noch nachlegt und auf gut 123 kW/168 PS kommt. Daraus ergeben sich ein Drehmomentanstieg von 39 % und ein Konstantleistungsbereich von fast 28 %. Das ist genauso okay, wie der Dieselverbrauch bei der Zapfwellenmessung: 253 g/kWh bei Nenndrehzahl und 239 g/kWh bei Maximalleistung sind guter Durchschnitt – zumal ja kein AdBlue mehr dazu kommt.

**Bei dem neuen, stufenlosen Getriebe setzt Claas** auf einen leistungsverzweigten Antrieb mit hydrostatischem und mechanischem Anteil – mit einem automatischen Wechsel zwischen zwei Fahrstufen bei rund 20 km/h und 50 km/h Endgeschwindigkeit

bei nur 1500 Touren. Das gilt allerdings nur für vorwärts. Rückwärts fährt der Arion rein hydrostatisch – mit maximal 20 km/h.

Ein guter Indikator für den Wirkungsgrad des neuen Getriebes ist die Zugleistung und vor allem der dazugehörige Dieselverbrauch: Mit 93,6 kW Zugleistung bei Nenndrehzahl und 100,3 kW bei Maximalleistung kommen bei dem stufenlosen Cmatic rund 10 % weniger bei den Rädern an, als beim Hexashift-Getriebe. Dementsprechend liegt auch der spezifische Dieselverbrauch mit 310 bzw. 292 g/kWh über dem des Schalters – aber etwa im Mittel anderer Traktoren mit stufenlosem Getriebe.

### Das Gleiche gilt für die Powermix-Messungen mit wechselnden Lasten:

Dank der bereits sehr gut abgestimmten Motor-Getriebe-Steuerung des stufenlosen Arion liegt der Verbrauch mit 293 g/kWh fast genau 1 % besser als das Mittel aller bisher getesteten Traktoren – und auch hier ohne AdBlue wohlgemerkt!

Und auf der Straße? Auch hier kommt der Cmatic zwar nicht an die Werte des Hexashift-Getriebes heran. Aber mit 606 g/kWh bei 40 km/h und 607 g/kWh bei 50 km/h muss sich der komfortable Cmatic nicht verstecken. Außerdem ist der Spritverbrauch beim Schlepperkauf ja auch nur ein Kriterium von vielen. Denn: In der Praxis hat das neue EQ200 einen sehr guten Eindruck hinterlassen. Die vom stufenlosen Axion bekannte Bedienung mit den drei frei programmierbaren Geschwindigkeitsbereichen samt eigenen Tempomaten funktioniert super! Genauso waren wir mit der Abstim-





# Claas Arion 650 Cmatic



Der Sechszylinder von Deere Power Systems kommt noch ohne AdBlue aus, verbraucht aber in Kombination mit dem stufenlosen Getriebe gut 7 % mehr Diesel als der Schalter.

mung von Motor und Getriebe sehr zufrieden. Das Einzige, was uns fehlte, war eine einfache Parksperrung sowie die Möglichkeit, die Wendeschaltung links und rechts auch im Wechsel nutzen zu können.

Nichts fehlte hingegen bei der Zapfwellen-ausstattung: Es gibt vier Drehzahlen (540/540E/1000 und 1000E), und sowohl der Wechsel als auch die externe Bedienung geben keine Rätsel auf. Nur ein echtes Ärgernis bleibt: Man kann nach wie vor die 540E z. B. für Kreiselegge oder Güllemixer nicht als 750er Zapfwelle nutzen. Betreibt man sie mit mehr als 650 U/min, wird die Zapfwelle nach einem kurzen Warnton einfach abgeschaltet.

**In Sachen Hubwerk hat sich im Vergleich zum Schalter nichts geändert:** 5243 daN durchgehende Hubkraft sind für einen Traktor in dieser Klasse (zu) wenig. Auch bei uns hatte der Arion mit einer vollen 3-m-Bestellkombination Probleme, komplett auszuheben. Erst wenn man die Hubstreben in die hintere Bohrung der Unterlenker umhängt, kommt man auf immerhin 7,4 t Hubkraft – allerdings bei nur noch 55 cm Hubweg.

Was die Bedienung und das Hubgestänge selber angeht, können wir dagegen viel Lob verteilen. Das Heck ist sehr aufgeräumt, hat ordentliche Hubstangen und Seitenstabilisatoren. Außerdem hat Claas den Halter für den hydraulischen Oberlenker heute so geändert, dass er nicht mehr zerstört werden kann.

Das gut integrierte Fronthubwerk hebt fast 3,4 t, hat eine externe Bedienung und einen ordentlichen Oberlenkerhalter – prima! Es war allerdings von einem Ventil hinten abgezweigt...

## Der Verbrauch bei Feldarbeiten



		-20%	-10%	0	+10%	+20%	0	g/kWh	50	
<b>Zugarbeiten:</b>										<b>AdBlue</b>
1 Schwer (100 % Last)	Pflug									
	Grubber									
2 Mittelschwer (60 % Last)	Pflug									
	Grubber									
<b>Zapfwellenarbeiten:</b>										<b>AdBlue</b>
3 Schwer (100 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
4 Mittelschwer (70 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
5 Leicht (40 % Last)	Kreiselegge									
	Mähwerk									
<b>Gemischte Arbeiten:</b>										<b>AdBlue</b>
6 Miststreuer										
7 Presse										
<b>Powermix 293 g/kWh</b>										<b>- 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. Weil der Claas Arion 650 derzeit noch kein AdBlue benötigt, ist dieser Teil der Grafik leer. 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 291 g/kWh. Der Claas Arion 650 Cmatic liegt beim Powermix im Dieserverbrauch in der Nähe der Mittelwerte. Der Powermix-Gesamtwert ist bei Diesel um 0,8 % besser als der Mittelwert aller bisher gemessenen Kandidaten. Zusätzliches AdBlue benötigte unser Testkandidat wie gesagt nicht.



## Der Verbrauch auf der Straße

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

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 588 g/kWh mit 40 km/h und bei 579 g/kWh mit 50 km/h. Der Claas Arion 650 Cmatic erzielte in der Ebene bei 40 km/h und am Berg Verbrauchswerte etwas über dem Mittelwert, bei 50 km/h Werte etwas unter dem Mittelwert. Der Gesamtverbrauch lag bei 40 km/h um 3,1 % über dem Durchschnitt, bei 50 km/h waren es 4,9 % mehr als der Durchschnitt.



Die Kabine ist geräumig, komfortabel und mit 72,7 dB(A) schön leise. Das separate Terminal braucht man für das Lenksystem und ISO-Bus-Geräte.



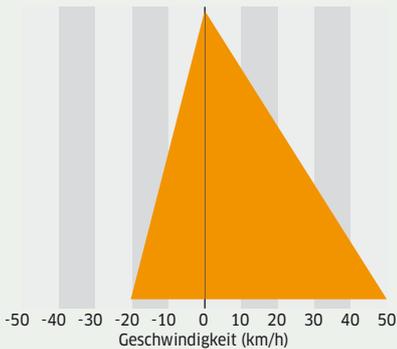
Die Ausstattung mit stufenlosem Getriebe erkennt man im Terminal (leider kein Touch) an den drei Geschwindigkeitsbereichen und an dem Wendeschaltknopf im Fahrhebel.

## Ganggeschwindigkeiten

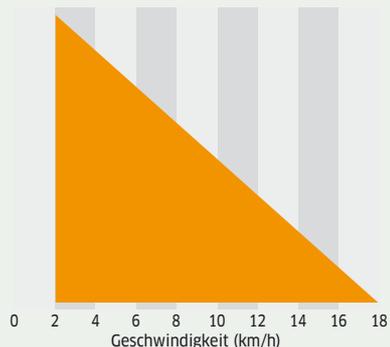
Von 100 m/h bis 50 km/h bei 1 500 Touren – das neue Stufenlosgetriebe EQ200. Rückwärts geht es voll hydrostatisch bis maximal 20 km/h.



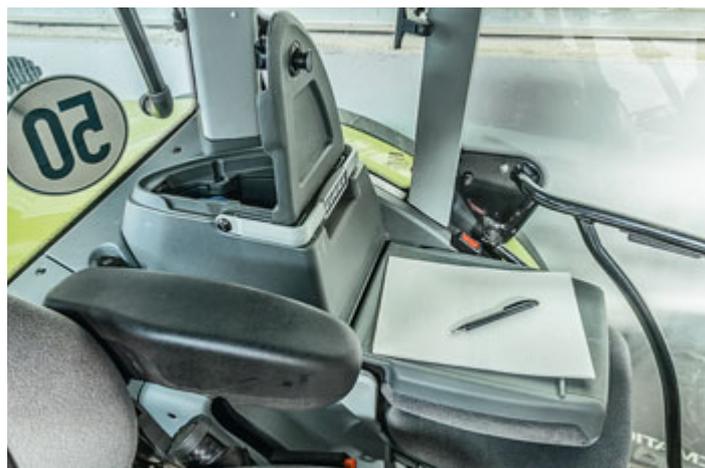
### Stufenlos vor- und rückwärts



### Stufenlos von 4 bis 12 km/h



Das Armaturenbrett ist übersichtlich. Der Wendehelb ist (leider) nicht im Wechsel mit dem Knopf auf dem Fahrhebel zu nutzen, und eine Parksperre fehlt ihm auch.



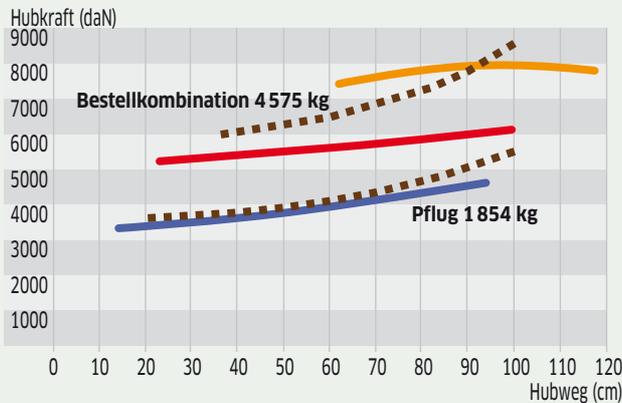
Hinter und unter dem (bequemen) Beifahrersitz gibt es geschlossene Ablagen. Kinder halten sich oft genau am Türöffner fest. Fotos: Höner, Tovornik

Wie schon die Hubkraft ist auch die **Ölfördermenge** der Axialkolbenpumpe in dieser Klasse höchstens durchschnittlich: 112 l/min, 30 kW hydraulische Leistung und 44 l entnehmbare Ölmenge. Den gemeinsamen Haushalt mit dem stufenlosen Getriebe sieht Claas auch bei Ölvermischungen unkritisch, da das Getriebe auf Hydraulikölbasis läuft.

Die (maximal sechs) Ölschlüsse im Heck mit ihrer guten Beschriftung, den Entlastungshebeln und der frei belegbaren externen Bedienung lassen keine Wünsche offen. Womit wir schon in der Kabine des Arion 650 wären. Bis auf den in fast zwei Meter Höhe angeordneten Türgriff bekam das geräumige (und mit weniger als 73 dB(A) auch schön leise) Fahrerhaus auch schon in

## Hubkraft und Hubkraftbedarf

**Claas Arion 650:** Die rote Kurve zeigt die Hubkraft (90 % des Maximalwertes) als durchgehende Hubkraft an den Koppelpunkten der Unterlenker. Da wird es schon fast mit dem 1,8-t-Pflug schwierig. Die gelbe Kurve zeigt die Hubkraft bei verkürzten Hubstreben – fast 1 200 daN mehr, aber über 20 cm weniger Hubweg.



— Fronthubwerk: durchgehend 3 352 daN, Hubweg 79,7 cm  
 — Hubstreben lang: durchgehend 5 243 daN, Hubweg 76,4 cm  
 — Hubstreben kurz: durchgehend 7 428 daN, Hubweg 55,5 cm



unserem Kabinenvergleich (profi 12/2015) gute Noten. Vor allem die Ergonomie der Bedienarmlehne und insbesondere der „Cmotion“- Fahrhebel kam bei den Fahrern sehr gut an. Bleiben Kleinigkeiten wie die Armlehne, die bei gedrehtem Sitz mit der Konsole kollidieren kann. Und Stichwort Sitz: Die (geregelte) Federung des Sears-Gestühls konnte uns nicht überzeugen, da sie bei kurzen Stößen hintereinander sofort hart wird.

**Das Cebis-Terminal hat eine hervorragende Menüstruktur,** trotzdem vermischen wir einen Touchscreen. Und für das Lenksystem oder ISO-Bus-Funktionen muss immer ein separates Terminal her. Prima sind die acht (!) F-Tasten, deren Funktionen (fast) frei programmierbar sind, es fehlt z. B. nur noch die Zeitsteuerung von Hydraulikventilen. Auch das Vorgewende-Management ist einfach zu programmieren und funktioniert gut. Allerdings kam die Stromversorgung des Arion bei voller Beleuchtung und mit dem elektrischen Zellradantrieb der Drille an ihre Grenzen – die GPS-Lenkung stieg immer mal wieder aus. Hier gibt es laut Claas mittlerweile aber einen Umbau, der die Stromschwankungen verhindert.

**Immerhin 7 715 kg bringt der Arion 650 auf die Waage.** Da bleiben bei 12 t zulässigem Gesamtgewicht knapp 4,3 t Nutzlast. Das ist Durchschnitt. Besser als bei den meisten ist allerdings die Wendigkeit: Nur 11,75 m Wendekreis können sich sehen lassen, allerdings war „unser“ Arion vorne mit



Links und rechts alles da: die Bedienung für Hubwerk, Zapfwelle und frei wählbares Ventil.

**Praktiker-Urteile**

Claas Arion 650 Cmatic

### Universell, aber einfach

Christian Vogel aus 91484 Sugenheim hat einen Schweinemast- und Lohnbetrieb und bewirtschaftet 85 ha Acker und Flächen von anderen Landwirten im Lohn. Dazu hat er im August 2015 gleich zwei Arion 650 Cmatic bekommen, die einen Deutz-Fahr TTV 430 und TTV 620 abgelöst haben. Die Arions sind zusammen knapp 1 000 h gelaufen und bis auf einen undichten Hydraulikschlauch und zwei losen Verschraubungen ist der Praktiker sehr zufrieden: „Die Hubkraft reicht für meine Geräte, nur der Hubweg ist beim 5-Schar-Kverneland-Pflug etwas knapp.“



Christian Vogel: „Mit der Performance der beiden Schlepper sind wir sehr zufrieden, egal ob auf dem Acker oder der Straße.“

## Weitere Details aus unserem Praxiseinsatz

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

### +

- Rückspiegel mit Weitwinkel
- 180° Scheibenwischer
- Federunterstützte Lenkradverstellung mit Pedal
- Kabinenluftfilter (nur links im Dach) leicht erreichbar und ohne lose Schrauben



Gut erreichbar im Dach die Bedienung von Radio, Klima und Licht.

- Viele Steckdosen
- Arbeitsscheinwerfer in alle Richtungen verstellbar



Endlich auch mit Weitwinkel: die neuen Rückspiegel.



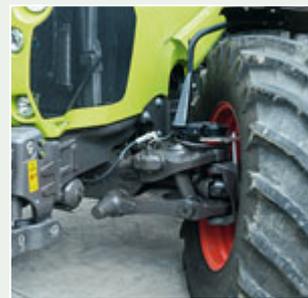
Die Kühler sind sehr einfach sauber zu halten.

### - Negativ

- Fahrcheinwerfer sollten heller sein
- Keine Zugmaulfernbedienung in der Kabine
- Keine Luftdüsen im Dachraum
- Heckfenstergriff schlecht erreichbar



Das GPS-Kabel ist frei zur Antenne verlegt.



21 Nippel mit 100 h Schmierintervall – da sollte eine automatische Zentralschmierung zur Serie gehören!



Die Fahrcheinwerfer am Kabinenholm auf Augenhöhe stören.

Apropos Pflicht: Der Arion mit Schaltgetriebe kostet mit „Cebis“ in Grundausstattung rund 148 000 Euro (alle Preise ohne MwSt.). Für den Stufenlosen sind laut Liste mindestens 8 000 Euro mehr zu berappen. Und in der ziemlich kompletten Testausstattung mit Fronthubwerk und Frontzapfwelle, GPS-Lenkensystem samt S10-Terminal sind es sogar 180 700 Euro.

**Wir fassen zusammen:** Claas ist es gelungen, den Arion mit einem eigenen stufenlosen Getriebe auszustatten, das von der Motor-Getriebe-Abstimmung sowie bei der Bedienung absolut überzeugen kann – da müssen sich die Varios warm anziehen! Im Vergleich zum Hexashift-Getriebe liegt der spezifische Verbrauch beim Arion 650 allerdings rund 7 % höher.

Die geräumige Kabine überzeugt mit ihrem Fahrkomfort und ihrer Ergonomie. Das Terminal sollte aber einen Touchscreen haben, und die Verarbeitung ist in Details noch zu verbessern. Echte Minuspunkte gibt es ansonsten eigentlich nur noch bei der Hubkraft und der (zu) kleinen Ölpumpe. Hier sollte es zumindest wahlweise eine größere Variante geben.

Und an den lenkbaren Kotflügeln mussten die Anschläge geändert werden.“ Lob gibt es für die einfache Bedienung, die vielen Möglichkeiten am „Cmotion“-Hebel und den Fahrkomfort – auch wenn die Vorderachsfederung etwas wartungsintensiver ist. Was Vogel fehlt, ist ein 1,5-l-Getränkehalter. Und der Abstand zwischen Zapfwellenstummel und fester Kugel ist fast zu eng.

## Super Getriebesteuerung

Im niederbayerischen Landkreis Passau hat Johann Vogl aus 94544 Hofkirchen einen Milchviehbetrieb mit 85 Kühen und 86 ha Grün- und Ackerland. Seit rund einem Jahr



**Johann Vogl: „Der Arion läuft auf der Straße nicht ganz so spritzig, aber mindestens so komfortabel wie ein Fendt.“**

hat er einen Arion 650 Cmatic, der unter anderem einen Fendt 716 von 2003 ersetzt hat. „So brauchen wir noch kein AdBlue und einen manuellen Fahrbereichswechsel gibt es auch nicht mehr! Dank des Eigengewichtes und der 42-Zoll-Räder bringt der Arion seine Kraft super auf den Boden, braucht beim Güllefahren aber rund 2 l/h mehr als sein Vorgänger“, so der Praktiker. Mit der Motor-Getriebe-Abstimmung und Bedienung ist der Landwirt sehr zufrieden. Er würde sich nur wünschen, dass das Cebis-Terminal ISO-Bus-fähig ist, „um mal schnell den ISO-Bus-Düngerstreuer anhängen zu können.“



## Technische Daten, Messwerte, Testurteile

Breite: 260 cm; Länge: 560 cm  
(mit Frontkraftheber); Höhe: 296 cm

### Claas Arion 650 Cmatic

#### Technische Daten

**Motor:** 129 kW/175 PS (nach 97/68 EC) bei 2 200 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder von Deere Power Systems, Abgasstufe IIIB (Tier 4 i) mit DPF ohne AdBlue, 6 788 cm<sup>3</sup> Hubraum; 330 l Kraftstofftank

**Getriebe:** Stufenloses EQ200 von Claas mit zwei automatisch wechselnden Fahrbereichen, lastschaltbare Wendeschaltung, Tempomaten, 0,01-50 km/h (bei 1 500 min<sup>-1</sup>) vorwärts, maximal 20 km/h rückwärts

**Bremsen:** Nasse Scheibenbremsen hinten mit Allradzuschaltung; mechan. Handbremse; Druckluftanlage auf Wunsch

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

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

**Hydraulik:** Axialkolbenpumpe mit 110 l/min, 200 bar, bis zu 6 Steuergeräte mit Zeit- und Mengensteuerung; 40 l Öl entnehmbar

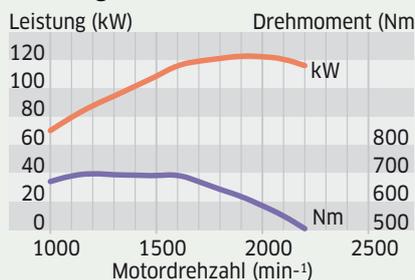
**Zapfwelle:** 540/540E/1 000/1 000E mit Wechselstummel, 1 3/8 Zoll, 6 oder 21 Keile, elektrohydraulisch geschaltet

**Achsen und Fahrwerk:** Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung 480/70 R 28 vorne, 580/70 R 38 hinten

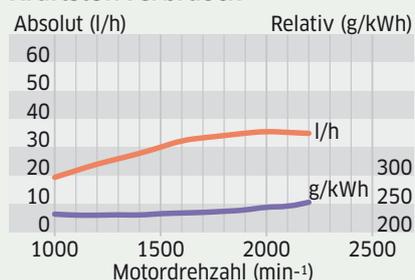
**Pflege und Wartung:** Motoröl 18,5 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 94 l (alle 1 000 h); Kühlsystem 21,5 l

**Preis:** Grundausstattung „Cebis“ Hexashift 148 000 € (ohne MwSt.); „Cmatic“ 156 500 €; Fronthubwerk 3 441 €, Frontzapfwelle 3 119 €; GPS-Lenkung mit „S10“-Terminal ab 9 688 €

#### Leistung und Drehmoment



#### Kraftstoffverbrauch



#### Messwerte Testzentrum

**Zapfwellenleistung**  
Maximal (1 900 min<sup>-1</sup>) 123,3 kW  
Bei Nenndrehzahl 116,2 kW

**Diesel-Verbrauch**  
Bei maximaler Leistung 239 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 253 g/kWh  
Absolut Max./Nenn 35,1/35,0 l/h

**Drehmoment**  
Maximal 701 Nm (1 200 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg 39 %  
Drehzahlabfall 45 %  
Anfahrmoment 133 %

**Getriebe**  
Gangzahl von 4 bis 12 km/h stufenlos

**Hubkraft Heck** (90 % max. Öldruck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 5 243/5 636/6 135 daN  
Hubweg unter Last 76,4 cm (23 bis 99,4 cm)

**Hubkraft Front** (90 % max. Öldruck)  
Unten/Mitte/Oben 3 352/3 851/4 635 daN  
Hubweg unter Last 79,7 cm (14,1 bis 93,8 cm)

**Hydraulikleistung**  
Betriebsdruck 184 bar  
Max. Menge 112,3 l/min  
Max. Leistung 30,0 kW (106 l/min, 169 bar)

**Zugleistung**  
Max. 100,3 kW bei 1 900 min<sup>-1</sup> 292 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 93,6 kW 310 g/kWh

**Lautstärke** (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschlossen/offen 72,7/81,6 dB(A)

**Abbremsung**  
Maximale mittlere Verzögerung 4,8 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 40,5 daN

**Wendekreis**  
Ohne Frontantrieb 11,75 m

**Testgewicht**  
Vorderachse 3 520 kg  
Hinterachse 4 195 kg  
Leergewicht 7 715 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 12 000 kg  
Nutzlast 4 285 kg  
Leistungsgewicht 60 kg/kW  
Radstand 282 cm  
Spurweite vorne/hinten 198/190 cm  
Bodenfreiheit 41,0 cm

#### Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

Arbeitsbereiche	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100%	2020	245	35,8
Sparzapfwelle 540E	100%	1530	233	30,1
Normzapfwelle 1000	100%	2020	245	35,8
Sparzapfwelle 1000E	100%	1570	234	32,6
Motor im Abregelbereich	80%	max.	277	30,7
Hohe Leistung	80%	90%	259	28,8
Transportarbeiten	40%	90%	314	17,4
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40%	60%	254	14,1
Hohe Leistung, ½ Drehz.	60%	60%	236	19,6

#### Testurteile

**Motor**   
Leistungscharakteristik 2,0  
Kraftstoffverbrauch 2,5  
Zugleistung/Zapfwellenleistung 2,5/1,7  
Gute Leistungswerte und Charakteristik, Kraftstoffverbrauch durchschnittlich, aber kein AdBlue nötig; Zapfwellenleistung gut

**Getriebe**   
Gangabstufung/Funktionen 1,2  
Schaltbarkeit 1,1  
Kupplung, Gas 1,3  
Zapfwelle 1,5  
Sehr gelungene Motor-Getriebe-Abstimmung, aber Wirkungsgrad bei Zugarbeit unter Schaltgetriebe, Wendeschaltung auf beiden Seiten, vier Zapfwelldrehzahlen

**Fahrwerk**   
Lenkung 1,5  
Allrad- und Differenzialsperre 1,5  
Hand- und Fußbremse 2,2  
Federung Vorderachse/Kabine 1,3  
Gewicht und Nutzlast 1,8  
Sehr gute Lenkbarkeit, kleiner Wendekreis, hoher Fahrkomfort, gute Bremsen, ordentliches Leergewicht, durchschnittliche Nutzlast

**Hubwerk/Hydraulik**   
Hubkraft und Hubweg 3,6  
Bedienung 1,2  
Leistung Hydraulik 1,5  
Steuergeräte 1,3  
Anschlüsse 1,0  
Hubkraft unterdurchschnittlich, Hydraulikleistung Durchschnitt, sehr gute Steuergeräte und Anschlüsse im Heck

**Kabine**   
Platzangebot und Komfort 1,2  
Sicht 1,4  
Heizung und Lüftung 2,0  
Lautstärke 1,8  
Elektrik 2,0  
Verarbeitung 2,5  
Wartung 1,5  
Platz, Komfort und Lautstärke unter Last super, Verarbeitung geht noch besser

Eignungsprofil				
Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				

**Preis**  
153 000 bis 160 000 €

ohne Mehrwertsteuer in Grundausstattung; Angaben aus profi-Schlepperkatalog 2016

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