

Claas Arion 660 Cmatic

# Smarter Alleskönner

Claas ist mit dem Arion seit einigen Jahren am Markt. Bereits 2016 hatten wir die Variante mit dem stufenlosen Cmatic-Getriebe im Test. Zeit für eine Neuauflage mit dem aktuellen Topmodell Arion 660, das die 200-PS-Marke knacken soll.

Claas hat den Arion in seiner jetzigen Form zwar bereits 2012 vorgestellt (profi 7/2012), durch die laufende Modellpflege ist er aber auch heute noch „up to date“. Und nicht zuletzt mit der Vorstellung des Topmodells Arion 660 im Jahr 2017 legte Claas ja auch bei der Leistung noch einmal nach. Umso gespannter waren wir natürlich auf die Prüfstandsergebnisse des DLG-Testzentrums. Doch bevor wir dazu kommen, kurz zum Äußeren unseres Testkandidaten. In der Cebis-Version spendiert Claas dem Arion nämlich nicht nur den besten Sitz samt Lederlenkrad, sondern auch das LED-Premiumpaket mit 18 Scheinwerfern.

Zusätzlich hatte „unser“ Arion auch noch eine – auf den ersten Blick kaum erkennbare, aber dann umso schönere – Metallic-Lackierung (die aber mit fast 11300 Euro in der Liste steht – gewaltig!). Dagegen sind der verchromte Auspuff (1300 Euro) sowie das zünftige Horn (750 Euro) fast Schnäppchen. Aber in jedem Fall war es das volle „Wohlfühl“-Paket für den Fahrer, was Claas hier bietet.

## 205 PS mit Boost

Unter der einfach zu öffnenden Haube fällt der Blick als erstes auf das sehr gut zugängliche Kühlerpaket samt Luftfilter. Dahinter verbirgt sich nach wie vor der bereits

Der Arion überzeugte im Test mit Fahrkomfort und Leistung. Details sind aber verbesserungswürdig.  
Fotos: Wilmer



bekannte Sechszylinder-Motor von Deere Power Systems mit 6,8 l Hubraum. Der Motor erfüllt die Abgasstufe V dank DOC, DPF, SCR und Abgasrückführung.

Was die Leistung angeht, stehen bei Nenn-drehzahl 129 kW/175 PS im Prospekt, maximal sollen es 136 kW/185 PS sein. Hinzu kommt beim Arion 660 noch der Boost (CPM, Claas Power Management) von 15 kW/20 PS. Er wird über 12 km/h aktiv oder sobald z. B. die Zapfwelle und/oder die Hydraulik genutzt werden.

Somit waren wir natürlich gespannt auf die Ergebnisse an der Zapfwellenbremse des DLG-Testzentrums. Und siehe da, mit Nenn-drehzahl (und deaktiviertem Boost)

blieb der Zeiger bei 109,2 kW stehen, maximal waren es 121,3 kW bei 1900 Touren. Das sind durchschnittliche Werte.

Hinzu kommt aber ja noch der Boost: Dann kamen an der Zapfwelle bei Nenn-drehzahl immerhin 121,9 bzw. maximal 138,8 kW an. Somit kommen von den 205 PS Motorleistung fast 190 PS am Stummel an – sehr gut! Das gilt auch für den Drehmomentanstieg um 47 % auf stolze 775 Nm.

### Schön sparsam

Bleibt die spannende Frage nach dem Dieselverbrauch. Auch hier hat Claas seine Hausaufgaben offensichtlich gemacht. Bei den praxisnahen Powermix-Messungen ist der Arion 660 mit einem Gesamtwert von 276 g/kWh über 5 % sparsamer als der Arion 650 im vergangenen Test mit 293 g/kWh (profi 3/2013). Allerdings kommen beim neuen Arion 660 noch 9 g/kWh AdBlue hinzu, die damals noch nicht erforderlich waren.

Betrachtet man die einzelnen Zyklen, ist der Arion 660 mit seinem stufenlosen Cmatic-Getriebe durchweg bei allen Arbeiten sparsamer geworden. Nach wie vor sind es aber gerade die leichteren (Zapfwellen-)Arbeiten, bei denen der Arion bis zu 5 % besser ist als das Mittel aller bislang getesteten Traktoren.

Der Arion 660 unterscheidet sich vom Arion 650 durch den Boost von 15 kW/20 PS.

Leistung und Verbrauch gehen klar, auch der Fahrkomfort ist super.

Die Kabine ist ziemlich kurz, die Ergonomie der Armlehne usw. aber sehr gut.

Noch besser kommt es beim Transport: Hier erreicht der Arion 660 – egal, ob in der Ebene oder am Berg – Verbräuche, die durchweg 11 bis 17 % niedriger als der Durchschnitt ausfallen – sehr gut!

### Eigenes Stufenlos-Getriebe

Womit wir auch schon beim Getriebe des Claasianers wären. Das EQ220 wird samt Software bei der Claas Industrietechnik in Paderborn entwickelt, produziert und geprüft. Hinzu kommt, dass es mit seiner einfachen Bedienung durch die drei frei wählbaren Geschwindigkeitsbereiche sowie einer guten Motor-Getriebe-Steuerung fast durchweg überzeugt.

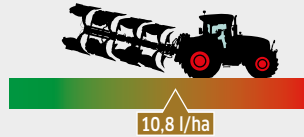
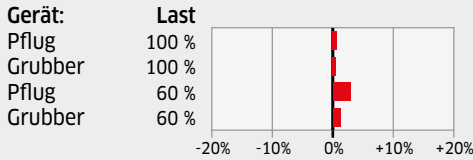
„Fast“ deshalb, weil es bei schwerer Arbeit mit der Mulchkombination oder auch dem Tiefengrubber beim Einsetzen immer zwei bis drei „Gedenksekunden“ gab. Erst dann



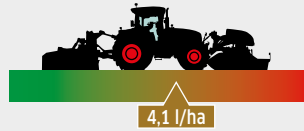
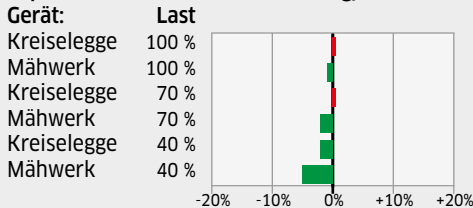
## CLAAS ARION 660 CMATIC

### DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

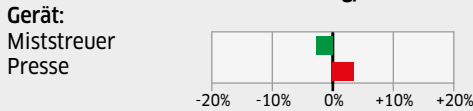
Zugarbeiten: Im Mittel 285 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 266 g/kWh

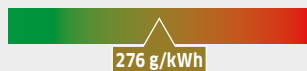


Gemischte Arbeiten: Im Mittel 287 g/kWh



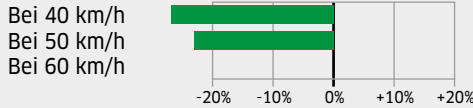
Powermix:

AdBlue: 2,4 %

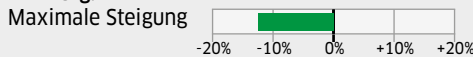


### DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

In der Ebene:



Am Berg:



Transportmix: AdBlue: 1,9 %

Die praxisnahen Powermix-Messungen bescheinigen dem Arion auf dem Acker einen mehr oder weniger durchschnittlichen Verbrauch im Mittel aller Zyklen (etwas durstiger bei schwerer Last, etwas sparsamer bei gemischten Arbeiten). Auf der Straße ist der Arion 660 dagegen deutlich sparsamer als der Durchschnitt.

hatte sich die Motor-Getriebe-Regelung auf die höhere Belastung eingestellt und erhöhte die Motordrehzahl. Claas kennt das Thema und arbeitet an einer Lösung.

### Gute Parkbremse

Richtig gut gefallen hat uns die im Wendeschalthebel links integrierte Position der Parkbremse – 1750 Euro Aufpreis dafür sind gut investiert. Allerdings sind die Rasten für die Umschaltung zwischen Vor- und Rückwärtsfahrt an dem Hebel nicht mehr zeitgemäß, zumal es rechts sowohl am Cmotion- als auch am Hydraulikkreuzhebel Tasten für den Richtungswechsel gibt. Und diese funktionieren nur, wenn der Hebel links auf neutral steht – lästig!

Ansonsten stehen so dicke Pluspunkte wie vier Zapfwellendrehzahlen mit trocken wechselbarem Stummel auf der Liste der Tester. Genauso gibt es so schöne Details wie die Kopplung des Motordrehzahlspeichers an die Zapfwellenbedienung – leider nur bei externer Bedienung. Nach wie vor nicht praxisgerecht ist die automatische Abschaltung der Zapfwelle, wenn man z. B. 540E mit mehr als 600 U/min nutzen möchte – schade!

### Gute Steuerventile

Gut, dass bei der Hydraulik die Axialkolbenpumpe mit 150 l/min serienmäßig ist. Mit der kleineren Pumpe hat das DLG-Testzentrum nur 112,1 l/min maximalen Durchfluss sowie 29,9 kW maximal nutzbare Leistung gemessen – das wäre für einen 200-PS-Schlepper viel zu wenig!



Der Motor ist sparsam, und die Kühler sind super zugänglich.

Großer Tank und ordentlicher Aufstieg passen in die Welt.



## WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

### + POSITIV

- + Parkbremse im Wendehelb
- + Apple Carplay bzw. Android Auto
- + Warnung bei Straßenfahrt mit zu wenig Reifendruck



Druckluft in der Kabine – super!



Gut zugängliche Überbrückungspole.



Top Entertainment, Lüftungs- und Scheinwerferbedienung.

### - NEGATIV

- Zugmaul nicht zu demonstrieren, ohne Ölschläuche vom Oberlenker zu ziehen
- Handy- und Rechnerhalter kollidieren
- Großer Wischermotor im Sichtfeld hinten



Die außenliegenden Leitungen sind suboptimal.

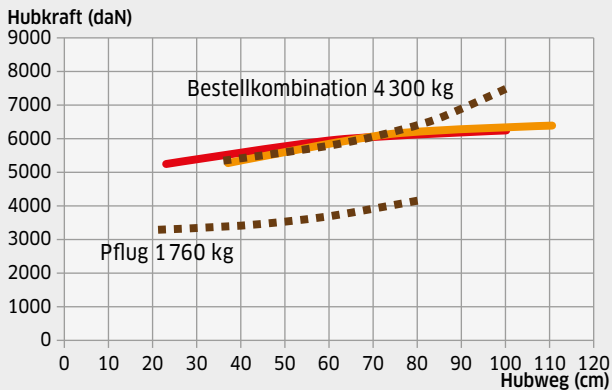


Dreht man den Schlüssel bis „P“ zurück, ist die Batterie bald leer.



Der Kompressor ist zu klein.

## HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Eine durchgehende Hubkraft von nur 5 247 daN ist für einen 200-PS-Schlepper (zu) wenig. Spätestens eine 4,3 t schwere Bestellkombination kann der Arion nicht ausheben.

- Hubstreben lang: durchgehend 5 247 daN, Hubweg 77,1 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 5 247 daN, Hubweg 73,5 cm



Das Heck ist aufgeräumt, die Hubkraft aber (zu) knapp. Die Ölanschlüsse sind vorbildlich.

Bei der Hydraulik gehen 45 l entnehmbare Ölmenge (aus dem gemeinsamen Haushalt) dagegen genauso klar wie die Hydrauliksteuergeräte (bis zu vier für das Heck- und zwei für das Fronthubwerk) mit Zeit- und Mengensteuerung. Gefallen hat uns hier auch die Programmierung samt Anzeige. Außerdem muss man nach dem Motorstart nichts neu aktivieren, und selbst bei aktiver Zeitsteuerung sind 75 % des Hebelwegs noch proportional nutzbar – prima!

### Mehr Hubkraft nötig

Im Vergleich zum Modell im vergangenen Test (profi 3/2016) hat Claas die Hubwelle im Heck und den Oberlenker-Koppelpunkt für eine bessere Hubkraft höher gesetzt. Trotzdem reicht die vom DLG-Testzentrum gemessene durchgehende Hubkraft von

genau 5 247 daN nicht aus, um eine 4,3 t schwere Bestellkombination auszuheben (Grafik: „Hubkraft und Hubkraftbedarf“). Der Arion hebt also unter Umständen nicht das, was er ziehen kann.

Viel Lob gibt es hier für die (Schnell-)Bedienung des Hubwerks: Der Kreuztaster auf dem Cmotion-Hebel bietet alle Möglichkeiten. Bei der Einstellung setzt Claas aber nach wie vor auf Drehpotis im B-Holm. Das ist zwar verständlich, begrenzt aber die Möglichkeiten, Einstellungen zu speichern und automatisch wieder aufzurufen. Positiv aufgefallen ist dagegen die verbesserte Verdrehsicherung am Oberlenkerbolzen. Leider fehlt nach wie vor eine ab Werk lieferbare einfache Umsteckmöglichkeit im Spreizmaß zwischen Kat. II und III beim Arion.

Das Fronthubwerk samt externer Bedienung gibt es auch mit Lageregelung. Hier hat die DLG im vergangenen Test eine durchgehende Hubkraft von 3 352 daN gemessen – das ist in Ordnung. Die Frontzapfwelle ist jederzeit nachrüstbar, ohne dass Kühler oder andere Teile getauscht werden müssen. Zudem ist die volle Motorleistung vorne abnehmbar – gut.

### Kabine: Plus und Minus

Im Vergleich zu einigen Wettbewerbern kann man das Urteil „geräumig“ beim Fahrerhaus des Arion nicht mehr gelten lassen. Schon normal gewachsene Fahrer haben den Sitz oft in der hintersten Position – mit Kollision an der Rückwand.

Sonst ist die Kommandozentrale vor allem wegen der Ergonomie der Bedienarmlehne und wegen des Cmotion-Fahrhebels auf dem aktuellen Stand. Egal, ob die Zuordnung der Funktionstasten oder die Anordnung der Monitore – das passt alles. Diskutieren kann man über die Einbindung des Lenksystems, das bei Claas immer das zweite Terminal benötigt. Auch Arbeitsbreiten usw. müssen immer separat eingegeben werden – da geht noch was.

Laut Claas gibt es außer einer UV-Schutzfolie an der Heckscheibe unter dem Boden auch eine zusätzliche Lage Dämmmaterial. Das hat am Messwert wenig geändert: 74,8 dB(A) bei Vollgas sind im Vergleich



Vor allem beim Transport glänzte der Arion – sowohl beim Verbrauch als auch beim Fahrkomfort.

## PRAKTIKERURTEILE

### Guter Allrounder

Steven Hirschberg von der Agrargenossenschaft Papendorf eG bei Rostock hat seit 2018 mehrere Claas Arion 600 auf dem 1350 ha großen Betrieb im Einsatz. Die zwei Arion 660 werden dabei für Transporte sowie zum Dün-



Steven Hirschberg:

**„Gute Kombi aus Sparsamkeit und Fahrkomfort!“**

gerstreuen sowie zum Mähen und Mulchen genutzt. Dabei schätzt der Geschäftsführer die gute Kombination aus Fahrkomfort und Verbrauch. „Gerade beim Mähen und Mulchen wäre aber ein Wendelüfter am Kühler gut“, so Hirschberg. „Außerdem reagiert die Getriebesteuerung manchmal zu langsam, und das Raumgefühl in der Kabine könnte besser sein.“

### Leicht und komfortabel

Lucas Muke aus Geeste, nördlich von Lingen im Emsland, baut auf rund 500 ha vor allem Kartoffeln, Möhren, Zwiebeln und auch Chicorée an. Unter anderem laufen auf dem Betrieb zwei Arion 660 vor dem Grimme-Roder SE 150-60, aber auch im Transport. Bei den Dolly-Anhängern



Lucas Muke:

**„Künftig gerne mit mehr PS!“**

reichen die vier Steuerventile im Heck gerade so aus. „In Sachen Hubkraft wird es beim 4-m-Grubber Synkro von Pöttinger aber eng“, so der Praktiker. „Ansonsten vermissen die Mitarbeiter nur einen größeren Werkzeugkasten und einen fünften Kabinenpfosten für eine kleinere Tür“, so Muke.



Die Kabine ist komfortabel, aber (zu) kurz. 74,8 dB(A) sind nicht vorbildlich, aber die Geräuschkulisse ist trotzdem angenehm.

zum vergangenen Test 2016 kein Fortschritt, aber die Geräuschkulisse ist sehr viel angenehmer. Auf Top-Niveau ist in jedem Fall aber der Fahrkomfort, für den die vier Federbeine der Kabine sowie die gefederte Vorderachse sorgen.

### Nutzlast knapp

Bei der Vorderachse hat es schon vor einiger Zeit einen Wechsel gegeben. Statt der guten, aber teils wartungsaufwändigen Carraro-Achse mit Einzelradfederung hat der Arion jetzt eine durchgehende Dana-Achse mit Trapez-Aufhängung. Das funktioniert einwandfrei und bringt neben einer guten Fahrstabilität auch mehr Bodenfreiheit (wir haben 49 cm gemessen). Außerdem ist die Wendigkeit beeindruckend: Einen Wendekreis von nur 11,50 m bei einer 205er Spur mit Reifen der Größe VF600/65 R 28 sind super!

Bei den Gewichten haben wir für den Arion in Grundausstattung genau 8037 kg gewogen. Trotz zulässigen Gesamtgewichts von nur 12,5 t bleiben theoretisch fast 4,5 t Nutzlast übrig. Diese reduziert sich jedoch beim Schlepper in voller Ausstattung mit

Die Ergonomie von Armlehne samt Cmotion-Hebel und Monitor ist gut. Die festen Schalter auf der Konsole sind nicht mehr zeitgemäß.

Fronthubwerk, Frontzapfwelle und großen Rädern usw. schnell auf deutlich unter 4 t. Das ist in dieser Leistungsklasse in jedem Fall zu wenig. Hier sollte Claas bei nächster Gelegenheit nachbessern.

Wir waren im Test mit Reifen der Größe VF710/70 R 38 und der ab Werk lieferbaren Reifendruckregelanlage CTIC (profi 3/2022) unterwegs. Damit war der Reifennennendruck rundum in nur 50 Sekunden von 2 auf 1 bar abgesenkt – super!

Geduldiger muss man beim Aufpumpen sein, wenn man nicht den großen Zusatzkompressor ordert. Mehr als zwölf Minuten dauert es von 1 auf 2 bar mit dem (ohnehin zu klein dimensionierten) Kompressor der serienmäßigen Druckluftanlage bei Vollgas. Außerdem hatten wir regelmäßig das Problem, dass die als Iso-bus-Gerät angemeldete Anlage nach dem Motorstart nicht im Menü zu finden war.



Das griffige Lederlenkrad und die (optionale) Parkbremse im Wendeschalt-hebel kamen gut an, die Rasten für die Fahrtrichtung dagegen weniger.



### Wir fassen zusammen

Der Arion 660 wird wegen seines Fahrkomforts und der ergonomischen Bedienung schnell zum Liebling vieler Fahrer. Auch in Sachen Leistung und Verbrauch passt der Allrounder in die Welt. Was ihm – zumindest beim größten Modell – noch fehlt, sind vor allem Hubkraft und Nutzlast. Außerdem ist die Integration der Reifendruckregelanlage mit der Außenzuführung noch nicht optimal.

Und wenn dann die Kabine noch etwas größer und die Einbindung des Lenksystems noch besser wird, ist der smarte Alleskönner ganz vorne dabei. Beim Preis ist er das jetzt schon: Über 325.000 Euro in der (wenn auch ziemlich kompletten) Testausstattung sind schon eine gewaltige Ansage.

**Hubert Wilmer**



Breite: 254 cm; Länge: 492 cm;  
Höhe: 306 cm

# CLAAS ARION 660 CMATIC

## Technische Daten

**MOTOR:** 129 kW/175 PS (nach ECE-R 120) Nennleistung bei 2200 min<sup>-1</sup>; wassergekühlter Sechszylinder von Deere PowerSystems mit 6,8 l Hubraum, Abgasstufe V mit DPf, DOC und SCR-Kat.; 370 l Diesel, 28 l AdBlue

**GETRIEBE:** Stufenloses Cmatic-Getriebe EQ220 mit zwei Fahrbereichen von 0,05 bis 50 km/h, rückwärts 20 km/h, lastschaltbare Wendschaltung, Parkbremse, Tempomaten

**BREMSEN:** Nasse Scheibenbremsen, hydraulisch betätigt, auch in der Vorderachse, mech. Handbremse, Druckluftanlage Serie

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

**HUBWERK:** Kat. II/III; EHR mit Unterlenker-Regelung, Schwingungstilgung, automatische Seitenstabilisatoren, Frontkraftheber optional

**HYDRAULIK:** Axialkolbenpumpe, 150 l/min, 200 bar, max. 4 + 2 Steuergeräte, Zeit-/Mengensteuerung, 45 l Öl entnehmbar

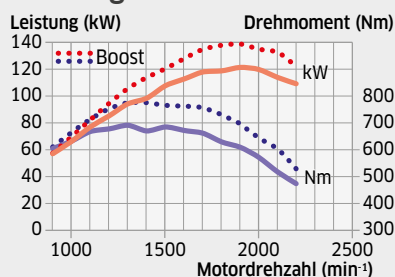
**ZAPFWELLE:** 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohydraulisch geschaltet, Frontzapfwelle optional

**ACHSEN UND FAHRWERK:** Flanschachse mit Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb elektrohydraulisch geschaltet; Vorderachsfederung, Testbereifung VF600/65 R 28 vorne, VF710/70 R 38 hinten

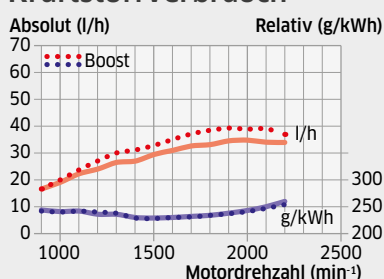
**PFLEGE UND WARTUNG:** Motoröl 18,5 l (Wechsel alle 500 h); Getriebe-/Hydrauliköl 95 l (1500 h); Kühlsystem 21,5 l

**PREISE:** Grundausrüstung „CEBIS“ 254 710 € (Preise o. MwSt.); Testausstattung 326 420 € mit FHW (4680 €), RTK-GPS (11 760 €), RDA (7 500 €), großer Bereifung (2 790 €) etc.

## Leistung und Drehmoment



## Kraftstoffverbrauch



## Messwerte -Testzentrum

**ZAPFWELLENLEISTUNG** (o./m. Boost)  
Max. bei 1900 min<sup>-1</sup> 121,3/138,8 kW  
Bei Nenndrehzahl 109,2/121,9 kW

**DIESEL-/ADBLUE-VERBRAUCH** (o./m. Boost)  
Bei max. Leistung 238+6/237+6,1 g/kWh  
Nenndrehzahl 260+5,5/254+6,4 g/kWh  
Absolut Max./Nenndrehzahl 39,3/36,9 l/h

**DREHMOMENT** (o./m. Boost)  
Maximal 691/775 Nm (1400 min<sup>-1</sup>)  
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall 47/36 %  
Anfahrmoment 126 %

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

**HUBKRAFT HECK** (90 % max. Öl Druck, korr.)  
Unten/Mitte/Oben 5247/5969/6246 daN  
Hubweg u. Last 77,1 cm (23,0 bis 100,1 cm)

**HYDRAULIKLEISTUNG**  
Betriebsdruck 190 bar  
Maximale Menge 112,1 l/min  
Leistung 29,9 kW (103,3 l/min, 174 bar)

**ZUGLEISTUNG**  
Max. 104,8 kW bei 1900 min<sup>-1</sup> 277 g/kWh  
Bei Nenndrehzahl 91,5 kW 307 g/kWh

**LAUTSTÄRKE** (unter Last am Fahrer-Ohr)  
Kabine geschlossen 74,8 dB(A)

**ABBREMSUNG**  
Maximale mittlere Verzögerung 5,3 m/s<sup>2</sup>  
Pedalkraft 28,8 daN

**WENDEKREIS**  
Ohne Frontantrieb 11,50 m

**TESTGEWICHT**  
Vorder-/Hinterachse 3365/4672 kg  
Leer-/zul. Gesamtgewicht 8037/12500 kg  
Zulässige Achslast v/h 5200/9000 kg  
Nutzlast 4463 kg  
Leistungsgewicht 62 kg/kW

**ABMESSUNGEN**  
Radstand 282 cm  
Spurweite vorne/hinten 205/195 cm  
Bodenfreiheit 49,0 cm

## Kraftstoffverbrauch im Kennfeld (mit Boost)

ARBEITSBEREICHE	Leistung	Drehzahl	g/kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1982	241	38,9
Sparzapfwelle 540E	100 %	1533	228	32,8
Normzapfwelle 1000	100 %	2030	243	38,9
Sparzapfwelle 1000E	100 %	1572	230	35,0
Motor im Abregelbereich	80 %	max.	269	31,3
Hohe Leistung	80 %	90 %	251	29,3
Transportarbeiten	40 %	90 %	320	18,6
Wenig Leistung, 1/2 Drehz.	40 %	60 %	257	15,0
Hohe Leistung, 1/2 Drehz.	60 %	60 %	236	20,6

## Testurteile

**MOTOR**   
Leistungsscharakteristik   
Kraftstoffverbrauch   
Zugleistung/Zapfwellenleistung   
Gute Leistungscharakteristik, niedriger Verbrauch, insbesondere auch beim Transport, Zug-/Zapfwellenleistung besser als beim Vorgänger

**GETRIEBE**   
Gangabstufung/Funktionen   
Schaltbarkeit   
Kupplung, Gas   
Zapfwelle   
Stufenloses Getriebe, Motor-Getriebe-Steuerung nur bei schnellem Lastwechsel noch zu verbessern, vier Zapfwelldrehzahlen

**FAHRWERK**   
Lenkung   
Allrad- und Differenzialsperre   
Hand- und Fußbremse   
Federung Vorderachse/Kabine   
Gewicht und Nutzlast   
Sehr gute Lenkbarkeit und kleiner Wendekreis, ordentlich Leergewicht, durchschnittliche Nutzlast, gute Bremsen

**HUBWERK/HYDRAULIK**   
Hubkraft und Hubweg   
Bedienung   
Leistung Hydraulik   
Steuergeräte   
Anschlüsse   
Hubkraft und Hydraulikleistung (mit kleiner Pumpe) höchstens durchschnittlich; Bedienung und Steuergeräte vorbildlich, aber maximal vier Ventile im Heck

**KABINE**   
Platzangebot und Komfort   
Sicht   
Heizung und Lüftung   
Lautstärke   
Elektrik   
Verarbeitung   
Wartung   
Platz und Lautstärke gehen noch besser, Ergonomie und Terminals überzeugen, genauso die Federung

EIGNUNGSPROFIL						
Basisansprüche						
Mittlere Ansprüche						
Hohe Ansprüche						
Ackerarbeiten						
Grünlandarbeiten						
Transportarbeiten						
Frontladerarbeiten						

**PREIS** **NIEDRIG** **HOCH**  
204955 €   
Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2024  
Bewertung:  
 sehr gut, gut, durchschnittlich,  
 unterdurchschnittlich, mangelhaft  
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.