



ARION 460



ARION 530

top agrar
**SYSTEM-
VERGLEICH**

Drillinge mit ungleichen Talenten

Wie viel Ausstattung braucht ein Schlepper mit 145 PS? Und ist weniger sogar manchmal mehr? Wir haben drei Traktoren mit ganz unterschiedlicher Ausstattung in der Praxis eingesetzt.

Traktoren mit 140 bis 150 PS sind die „Allzweckwaffe“ auf vielen Familienbetrieben: Ackern, Mähen, Pflegen, Pressen, Transportieren, Laden – die machen alles!

Viele Firmen bieten in dieser Klasse unterschiedliche Konzepte und Ausstattungsvarianten an – manche haben regelrechte Baukästen: Vier- oder Sechszylinder, kurzer oder längerer Radstand, stufenlos oder Schalter, Basis- oder Komplettausstattung? Der Preisunterschied wächst dann schnell über die 30 000 €-Grenze. Doch welches Konzept und welche Ausstattung passen?

DREI MAL GLEICHE LEISTUNG

Claas bietet in der Reihe Arion gleich drei Typen mit nahezu gleicher Motorleistung. Deshalb holten wir uns diese drei Traktoren für einen Systemvergleich auf den Acker:

- **Arion 460** mit Vierzylinder-FPT-Motor. Die Ausstattungsliste des 400er startet im sehr spartanischen Bereich und endet bei vielen Komfortmerkmalen (Vorderachsfederung usw.). Bei gleicher Motorleistung liegen zwischen der einfachsten und der teuersten Vari-

ante bis zu stolzen 20 000 €. Zu unserem Vergleich trat der Schlepper unter anderem mit sechsstufiger Lastschaltung Hexashift, der Panoramic-Kabine, gefederter Vorderachse, dem CIS+-Paket inklusive dem elektroproportionalen Frontlader-Hebel ElektroPilot an.

- **Arion 530** mit einem Vierzylinder von Deere-Power Systems und dem stufenlosen Antrieb EQ200 von Claas. Der Traktor kam in der vollständigen Cebis-Ausstattung mit Multifunktionsarmlehne, Cmotion-Fahrhebel und dem großen Monitor Cebis-Touch.

- **Arion 610** mit dem Sechszylinder von Deere-Power Systems und Hexashift. Der 610er war bewusst einfach ausgestattet und hatte mechanische Steuergeräte. Die Kabinen des 500er und des 600er sind weitgehend baugleich.

Alle drei Maschinen mussten sich im trockenen Spätsommer 2018 bei den folgenden Arbeiten bewähren:

- Ackereinsatz mit der 3 m breiten Kurzscheibenegge und Zapfwellenarbeiten vor einem 3 m-Schlegelmulcher.
- Pflege: Einsätze mit der Spritze.
- Mehrere Straßenfahrten solo und mit einem 21 t-Zubringerfass auf unserem

Standard-Rundkurs über jeweils 50 km.

- Frontladereinsätze: Dafür hatte uns Claas einen FL120 mitgeliefert, der an alle drei Traktoren passte.

- Technische Messungen: Die Deula Warendorf hat für uns die Zapfwellenleistung der Maschinen gemessen. Wir ermittelten die Maße, Hubkräfte, Hydraulikwerte und die Transportergebnisse mit eigener Messausstattung.

Die Eckdaten und Messwerte fassen wir auf dieser Doppelseite zusammen. Was uns bei den einzelnen Traktoren besonders aufgefallen ist, lesen Sie in den Testprotokollen auf den folgenden Seiten. Wo wir die Einsatzschwerpunkte der Maschinen sehen, fassen wir am Schluss zusammen. Und am Ende haben wir uns bei einigen Einsätzen gefragt: Wenn einfach gut gemacht ist, was fehlt einem dann konkret? ►

© guido.hoener@topagrar.com



VIDEO

Das Video finden Sie unter www.topagrar.com/drillinge2019



SCHNELL GELESEN

Drei mal 145 PS: Wir haben drei Modelle mit gleicher Leistung und sehr unterschiedlicher Ausstattung verglichen.

Beim Frontladereinsatz punkten kompakte Maße, gute Sicht und ein feinfühligere Kreuzhebel.

Beim Ackern und Transportieren braucht man weniger Ausstattung als man denkt, um gut arbeiten zu können.

Nur für wirklich anspruchsvolle Jobs würden wir die Vollausrüstung in dieser Klasse empfehlen. Der Fahrer muss sich damit intensiv auseinandersetzen.

Fotos: Höner

DIE TECHNISCHEN DATEN UND MESSERGEBNISSE DER DREI TRAKTOREN

	Arion 460	Arion 530	Arion 610
Motor: Hersteller/Zylinder/Hubraum, l	FTP/4/4,5	DPS/4/4,5	DPS/6/6,8
Ausstattungsvariante	CIS+	Cebis	CIS
Maximale Motorleistung kW/PS*	104/140	107/145	107/145
Max. Zapfwellenleistung, kW/PS	94,7/128,8	99,5/135,3	100,6/136,8
Motorumdrehungen bei max. Leistung, U/min	1775	2065	1775
Max. Drehmoment Zapfwelle, Nm	1088	1127	1240
Motorumdrehungen bei max. Drehmoment, U/min	1220	1505	1365
Lautstärke bei maximaler Leistung, dB(A)	73	74*	70
Getriebe im Test, Höchstgeschwindigkeit km/h	Hexashift, 40	Cmatic, 50	Hexashift, 40
Zapfwellenübersetzungen im Test	540/540E/1000	540/540E/1000/1000E	540/540E/1000/1000E
Fördermenge Hydraulikpumpe im Test, l/min*	110	150	110
Ölmenge gemessen an einem Anschluss, l/min	109	110	103
Maximaler Druck am Anschluss, bar	190	200	192
Maximal entnehmbare Ölmenge, l*	25	45	45
Durchg. Hubkraft Heck, Strebe vorne/hinten, kN	50,2 ⁴⁾	64,45/76,13	61,12/73,67
Durchgängige Hubkraft Front, kN	20,1	27,8	27,2
Maße L x B x H, m	4,60 x 2,55 x 2,53	4,87 x 2,63 x 3,03	5,08 x 2,53 x 3,03
Kabine a. Schulterhöhe, L x B x H, m	1,53 x 1,58 x 1,45	1,53 x 1,62 x 1,53	1,53 x 1,63 x 1,53
Überstand geöffnete linke Tür, m	0,48	0,40	0,44
Höhe Plattform/Trittstufe, m	1,25/0,52	1,43/0,53	1,43/0,48
Radstand, m	2,50	2,60	2,84
Bodenfreiheit im Test, cm	46	46	47
Bereifung im Test vorne	480/65 R 28	540/65 R 28	480/70 R 28
Bereifung im Test hinten (Höhe in m)	600/65 R 38	650/65 R 38	580/70 R 38
Maximale Reifenhöhe hinten, m*	1,85	1,85	1,85
Durchschnittlicher Wendekreis außen, m	10,70	11,40	11,45
Leergewicht in Testausstattung, kg	6200	7940	7540
Zulässiges Gesamtgewicht in Testausstattung, kg*	8500	10250	10250
Nutzlast in Testausstattung, kg	2300	2310	2710
Hubhöhe Lader im Gerätedrehpunkt, m	4,07	4,16	4,26
Hubkraft Frontlader unten/mittig/oben, kN		22,6/21,4/18,6	
Listenpreis fahrbereite Grundausstattung, € ¹⁾²⁾	93675	110380	118090
Listenpreis in der Testausstattung, € ¹⁾³⁾	120490	155675	132276

*Herstellerangabe 1) Hersteller-Listenpreis, o. MwSt., 2) mit einfachster Getriebeausstattung, 3) inkl. Frontladerkonsolen und Frontladersteuerung, 4) nur eine Position für Hubstrebe
top agrar, Quelle: eigene Messungen, Deula, Herstellerangaben

△ Die meisten Messwerte hat unser Testteam ermittelt. Die Zapfwellenmessungen übernahm die Deula Warendorf für uns.

Testprotokoll: Arion 460

Seine Ausstattung machte unseren 460er zum Laderspezialisten.



Fotos: Höner

△ Die super Sicht nach oben und der gute Joystick haben uns gefallen. Die Bedienung ist einfach und übersichtlich.

KABINE

Sechspfosten-Konzept, C-Säulen hinten zur Mitte verschoben, Seitenfenster zum Öffnen. Super: Optionale Panoramic-Kabine, sie bringt gute Sicht auf den Frontlader, die Kabine wirkt geräumiger. Weitere Kabinenoptionen sind das Niedrig- und das Standarddach.

Der Einstieg ist in Ordnung, doch die Stufen links sind mit 28 cm schmal. Die Lenksäule schwenkt per Pedal weg – gut. Einstieg von rechts ist einigermaßen nutzbar. Der Beifahrersitz lässt sich hochklappen, er ist okay. Insgesamt wirken die PE-Verkleidungen in der Kabine zwar nicht so elegant – sie sind aber, wie der gesamte Schlepper, robust.

BEDIENKONZEPT

Unterschiedliche Bedienung zum 500er und 600er: Aufgeräumte Seitenkonsole und gutes EHR-Bedienzentrum (bündelt Kraftheber-, Getriebefunktionen sowie Drehzahl Speicher). Schöner Hebel auf der Armlehne mit mehreren Funktionen: Schalten von Gruppen und Gängen, Umschalten Frontlader/Fronthydraulik, Drehzahl Speicher, zwei F-Tasten (programmierbar per Bildschirm für EHR auf/ab, Zusatzsteuergere, Drehzahl Speicher, Isobus-Funktionen, Zähler). Der Hebel ist starr, wenn kein Zwischenachs- bzw. Frontlader-Ventilblock montiert ist. Bei Hydraulik gibt es drei Möglichkeiten: Bowdenzüge

(ProPilot), Vorsteuerdruck (FlexPilot), oder wie im Test elektro-proportional (ElektroPilot). Noch praktischer wäre es, wenn man die Tasten vorne mit weiteren Funktionen belegen könnte (z.B. 4WD an, wenn man mit dem Lader in einen Haufen fährt).

Der kleine Farbbildschirm am A-Holm heißt Cis+, Lesbarkeit und Farben sind gut. Die Bedienung läuft per Dreh-Drück-Knopf rechts an der Lenksäule. Einstellen von Hydraulik, Getriebe, F-Tasten usw. Noch bequemer wäre es, wenn man die beiden F-Tasten mit einer Kombination belegen könnte: F1 = EHR hoch, niedrige Drehzahl; F2 = EHR runter, hohe Drehzahl.

Der Schlepper lässt sich ab Werk mit einer GPS-Vorbereitung ausstatten, die auch eine Schnelllenkung bietet. Vorgehende-Management nur mit Aufnahme-funktion (kein Bearbeiten/Speichern).

MOTOR

Seit 2014 fahren die 400er mit FPT-Triebwerken, die ohne Partikelfilter klarkommen. Claas gibt eine Maximalleistung von 104 kW (140 PS) an. An der Zapfwelle haben wir bei knapp 1800 U/min maximal 95 kW (129 PS) gemessen. Sein höchstes Zapfwellen-Drehmoment von 1090 Nm erreicht er bei 1220 U/min. Insgesamt ist die Motorcharakteristik sehr gut. Die Ölwanne ist ein tragendes Teil, die Frontlader-

konsolen sind direkt angeflanscht. Zwei Drehzahl Speicher, „1“ beim EHR-Bedienzentrum; „2“ auf dem Kreuzhebel oder über die beiden F-Tasten am ElektroPilot (programmieren per drücken und halten, ändern per ±-Taste).

GETRIEBE

Im Test mit Hexashift vier Gruppen und sechs Lastschaltstufen = 24/24. Neun Gänge liegen zwischen 4 und 12 km/h – gut. Alle Gruppen und Gänge schalten per Schieber auf dem Kreuzhebel bzw. Knopf am EHR-Bedienzentrum (Kraftunterbrechung bei Gruppenwechsel). Das vierstufige Quadrishift ist übrigens 2500 € günstiger.

Die (optionale) Automatik hat uns gut gefallen, im Programm „Feld“ lassen sich die LS-Stufen einfach limitieren. Drei Modi: programmierbare Schaltpunkte (1400–2200 U/min), „Zapfwelle“ und „Auto“. Das Programm Auto fanden wir am besten. Außerdem wählbar: Anfahrang und Ansprechverhalten der Wendeschaltung (recht geringer Unterschied). Der Richtungswechsel läuft über den Hebel links am Lenkrad und optional auch am Multifunktionshebel. Mit der Funktion SmartStop kuppelt das Getriebe aus, sobald man die Bremse tritt. Für feinfühlere Laderarbeiten ist das aber zu „schwarz-weiß“. Durch die Gangtrennung schaltet das Getriebe bei Rich-

tungswechsel jeweils wieder in den letztgewählten Gang der jeweiligen Richtung.

HYDRAULIK

Gute Außenbedienung und Bedienzentrum der EHR. Durchgängige Hubkraft ist mit 50 kN um bis zu 26 kN geringer als bei den Brüdern. Unsere Testgeräte stemmte der 400er aber problemlos. Der Frontlift ist gut integriert und hat 20 kN Hubkraft. Umschalten zwischen Frontlader und Frontlift per Hebel an der Frontladerkonsole – gut! Front- und Heckkraftheber mit gleicher Kategorie. Drei Pumpenoptionen: 68 und 100 l/min Standard oder 110 l/min Loadsensing (im Test). An einem Steuergerät haben

wir 109 l/min gemessen. Viele Ausstattungsoptionen von mechanisch bis vier e-prop. Ventile. Im Test: Kreuzhebel (Taste wechselt zwischen Frontlader/ Heckanschlüsse) und ein Fingertipp-Hebel, einstellen per Cis+ (von 10 bis 100 % muss man sehr viel drehen).

ZAPFWELLE

Im Test mit 540, 540E und 1000. Drehzahlwechsel per Taste am B-Holm. Guter Hauptschalter, einfache Automatik, Außenbedienung links/ rechts.

HANDLING

Der 400er hat einen echten Tempomaten und regelt damit Motor und Getriebe. Im Test mit gefederter Carraro-

Frontachse (Einzelradaufhängung) und mechanischer Kabinenfederung. Trotzdem fanden wir den Straßenkomfort nicht überragend. Die Lenkung ist präzise und braucht rund 4 ½ Umdrehung von rechts nach links, wir fanden sie relativ schwergängig (optional mit dynamischer Lenkung). Mit 10,70 m ist der 400er wendig. Die Nutzlast ist bei dieser Ausstattung mit 2300 kg niedrig, optional gibt es 500 kg mehr.

FRONTLADER

Sehr übersichtliche und wendige Frontladermaschine mit hervorragender Sicht bis weit nach oben. Der Kreuz-Hebel hat uns gut gefallen, war aber noch etwas straff.

Testprotokoll: Arion 530

Der 530er startete mit Vollausrüstung ins Rennen – mit diesem Traktor muss man sich intensiv auseinandersetzen.



△ Fast alle Funktionen liegen auf der Armlehne. Für GPS und Isobus-Funktionen benötigt man einen zweiten Monitor.

KABINE

Durch die große Armlehne wirkt die Kabine kleiner. Der Schlepper kam in Vollausrüstung bis hin zur Klimaautomatik und elektrischen Spiegeln. Mechanische Kabinenfederung serienmäßig. Die Sicht ist etwas besser als beim 600er, die Glasdachluke hat uns gefehlt.

BEDIENKONZEPT

Die Armlehne bündelt viele Funktionen. Griffiger Cmotion-Hebel mit vielen –

meist klaren – Funktionen und programmierbaren Tasten (z.B. für Isobus). Wir fanden den Maus-ähnlichen Fahrhebel gut. Das neue CebisTouch übernimmt nur Schleppereinstellungen, für Isobus oder die GPS-Lenkung braucht man einen weiteren Monitor.

Das CebisTouch hat zwei Hauptseiten: Straßenfahrt mit virtuellem Armaturenbrett und Feldfahrt, bei der sich um die Schleppersilhouette wichtige Informationen bzw. Einstellungen (Dreh-

zahl, Getriebe, Hydraulik usw.) gruppieren. Die Menüführungen und Funktionen sind weitgehend übersichtlich. Wir fanden aber die (wenigen) Farben zu blass und die Symbole bzw. Bildqualität nicht besonders brillant. Der teils schwarze Hintergrund erhöht die Blendwirkung (ein Update im Frühjahr 2019 soll vieles davon verbessern).

Das CebisTouch enthält prima Ideen, löst aber keine Begeisterung aus – vieles ginge auch mit dem guten Cis+-Bild-

schirm. Für 16 Geräte lassen sich Einstellungen mit Namen abspeichern. Umfangreiches Vorgewende-Management.

MOTOR

Deere-Vierzylinder mit 4,5 l, AdBlue und Partikelfilter. Laut Claas leistet der Motor bis zu 107 kW (145 PS), an der Zapfwelle haben wir maximal 100 kW (135 PS) gemessen. Das max. Zapfwellendrehmoment lag bei rund 1130 Nm. Leider erreicht der Motor seine Höchstleistung erst bei relativ hoher Drehzahl. Es gibt zwei Drehzahlspeicher, die sich auch auf jede beliebige F-Taste legen lassen – gut. Der Handgasschieber sitzt etwas tief in der Armlehne.

GETRIEBE

EQ200-CVT von Claas, die zwei Stufen, wechseln automatisch (50 km/h). In Fahrstrategie „Auto“ fährt man nur per Pedal, im Modus „Hebel“ arbeiten Pedal und Hebel parallel. Nach dem Start ist das System immer in „Auto“ – uns hätte der Modus „Hebel“ beim Start besser gefallen.

Auch rückwärts beschleunigt der Traktor, wenn man den Hebel nach vorne schiebt – das kann irritieren, v.a., wenn man vorher die Fahrtrichtung mit dem Cmotion gewählt hat (erst nach hinten ziehen, um Fahrtrichtung zu wechseln, dann nach vorne, um rückwärts zu beschleunigen). Es gibt je drei einstellbare km/h-Bereiche V/R. Diese

Limits/Tempomaten beeinflussen auch die Pedalspreizung. Der erste ist auf 15, der zweite auf 20 km/h begrenzt.

Wir hätten lieber den mittleren Bereich für Ortsfahrten auf 35 km/h und den dritten für die Bundesstraße auf 50 km/h eingestellt (will Claas künftig ändern). Auf holprigen Wegen war es in „Auto“ schwierig, mit dem Pedal eine Teilgeschwindigkeit zu halten – das Motor-Getriebe-Management regelte (zu) sensibel. Insgesamt könnte das Getriebe noch besser abgestimmt fahren. Daran arbeitet Claas derzeit intensiv und will auch rückwirkend eine bessere Lösung anbieten.

Bei den guten Tempomaten kann man wählen, ob man ihn mit dem Fahrpedal nur übersteuert oder deaktiviert. Das geht prima. Für die Drückung gibt es drei Strategien: „Eco“ (20 bis 40 % Drückung), „Power“ (5 bis 10 %) und „Drehzahlspeicher“ (5 bis 40 %).

Wechseln der Strategien nur per Cebis oder durch Programmieren einer F-Taste möglich. Auch die Beschleunigung lässt sich nur im Cebis verstellen.

HYDRAULIK

Die Hubkraft ist mit 65 bzw. 76 kN prima – schade, dass nur 2,3 t Nutzlast möglich sind. Das liegt auch am hohen Leergewicht von ca. 8 t (schwere Getriebeeinheit!). In der 40 km/h-Version ist 1 t mehr Nutzlast möglich. Super EHR-Bedienung über die Kreuzplatte

am Cmotion – eine vorbildliche Lösung.

Claas bietet zwei LS-Pumpen an: 110 l/min und (wie bei uns) 150 l/min. Im Test mit drei elektrischen dw-Ventilen. Die Zuweisung von Hebeln und Anschlüssen lässt sich per Cebis wechseln, Durchfluss und Zeit getrennt für beide Seiten einstellbar, übersichtliche Anzeige auf der „Feldseite“, direkt per Fingertipp ins Einstellmenü. Sehr gute Anschlüsse mit Auswerfer-Hebel, allerdings links und rechts vom Oberlenker.

ZAPFWELLE

Vollausstattung mit vier Übersetzungen, Wechsel per Tastendruck. Hauptschalter auf der Armlehne. Gute Automatik mit getrennter Einstellung der Schaltpunkte.

HANDLING

Durchgehende Dana-Frontachse und lange, geschobene Federschwinge. Die Federung regelt aktiv nach Geschwindigkeit. Die Lenkung braucht nur 2 2/3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag, hat aber auf der Straße etwas Totgang. Der Wendekreis war wegen der stattlichen Bereifung mit 11,45 m nur 5 cm enger als beim Sechszylinder.

FRONTLADER

Durch die breite Haube sehr eng beim Einfahren in die Schwinge. Der feinfühligere Kreuzhebel liegt weite 21 cm vor der Armauflage. Durch stufenlosen Antrieb bequemer Frontladereinsatz.

Testprotokoll: Arion 610

Der 610er trat in einfacher Ausstattung an. Im Test hat uns verblüffend wenig gefehlt.

KABINE

Gleiche Fünf-Pfosten-Kabine wie beim 500er. Insgesamt hat uns das Platzangebot gut gefallen. Die Lenksäule schwenkt per Feder weg, Die längere Haube schränkt die Sicht etwas mehr ein. Der 600er hatte die optionale Dachluke, sie bietet Sicht nach oben, allerdings ist der Kunststoff etwas trübe.

BEDIENKONZEPT

Die kompakte Funktionsarmlehne fanden wir gut. Ganz vorne liegt der Hebel für Gruppen, Gänge und Vorgewendegang. Links daneben gibt es seitlich ein Feld mit sechs Tasten – wovon die beiden F-Tasten ohne Funktion sind.

In der Reihe darüber liegen Tasten für die EHR: „Auf, Stopp, Ab“. Die Funktion „Auf“ liegt vorne (was ungewöhnlich ist), aber höher als die Funktion „Ab“. Außerdem gibt es auf der Armlehne noch je einen Knopf für die (optionale) GPS-Lenkung sowie Allrad und Sperre. Der Kreuzhebel für den Frontlader hat eine gute Position.

Vorne am Holm gibt es eine schwarzweiße Anzeige für den Gang, den Vorgewendegang, Hydraulikeinstellung (Lader) sowie einen Hektarzähler.

MOTOR

DPS-Motor mit sechs Zylindern und 6,8 l (AdBlue und Partikelfilter). Gleiche

Maximalleistung wie 500er. An der Zapfwelle haben wir maximal 101 kW (137 PS) gemessen. Beim maximalen Drehmoment zeigte sich der Sechszylinder etwas besser als der DPS-Vierzylinder, kommt gegen die Charakteristik des FPT aber nicht an. Dafür klingt er am besten und war der leiseste.

Es gibt ein normales Handgas. Den optionalen Drehzahlspeicher sollte man sich aber auch in dieser Version gönnen.

GETRIEBE

Hexashift mit vier Gruppen (A bis D) und sechs Lastschaltstufen (1 bis 6). Der kleine Hebel vorne auf der Armlehne wechselt Gruppen und Gänge. Wie beim



△ Die kompakte Armlehne und deren Funktionen haben uns gut gefallen.

▷ Der Sechszylinder gefiel uns auch durch seinen hohen Fahrkomfort.

400er haben wir neun Gänge im Bereich zwischen 4 und 12 km/h gezählt.

Bei unseren Einsätzen war der Schaltkomfort hoch, auch bei Leerfahrten auf der Straße. Gut hat uns das Speedmatching gefallen: Beim Wechsel der Gruppen sucht sich die Elektronik die richtige Lastschaltstufe.

Eine automatische Schaltung hatte der Testschlepper nicht. Die Tasten sind vorhanden und eine spätere Aufrüstung ist möglich (+800 €). Wir würden die Automatik in jedem Fall wählen – im 400er hat sie jedenfalls super funktioniert. Bei dem hohen Komfort des Hexashifts muss der Kunde entscheiden, ob es ihm die rund 7000 € Aufpreis fürs stufenlose Fahren wert sind.

Der Richtungswechsel läuft über den Hebel links am Lenkrad. Einstellungen für das Ansprechverhalten gab es nicht – haben wir auch nicht vermisst. Außerdem gibt es gute Tasten für die Wendeschaltung auf dem Frontladerhebel.

HYDRAULIK

Der elektronische Kreuzhebel steuert nur den Frontlader. Hier fänden wir eine Umschaltmöglichkeit auf die Fronthydraulik bzw. eine Verrohrung zum Heck praktisch – zumal sich dieser Ventilblock über das Holmdisplay einstellen lässt. In der Testversion hatte der 610er drei mechanische Steuergeräte. Die Hebel liegen (etwas weit weg) auf der Konsole und sind leichtgängig. Der



Fotos: Höner

Fahrer kann den Durchfluss direkt am Ventil hinter der Kabine einstellen, das geht auch einigermaßen vom Sitz aus. Die Pumpe liefert 110 l/min (optional 150), an einem Anschluss haben wir 103 l/min gemessen.

Der Frontkraftheber (27 kN) ist am Rahmen angeflanscht und gut integriert. In dieser Ausstattung gibt es keine Außenbedienung, was uns stören würde (ginge über Mittensteuerblock, wenn kein Frontlader vorhanden ist). Im Heck haben wir je nach Hubstrebeneinheit 61 bzw. 74 kN Hubkraft gemessen. Die Nutzlast endet schon bei 2,7 t.

ZAPFWELLE

Vier Übersetzungen, Wechsel per Taste am B-Holm – gut. Außerdem hatte der Arion 610 eine einfache Zapfwellenautomatik mit festen Schaltpunkten.

HANDLING

Aufsteigen, losfahren! Natürlich fehlten dem Arion 610 in Testausstattung einige Helferlein, v.a. der Drehzahl Speicher und die Automatik. Dafür kommen auch Aushilfen sofort mit ihm klar. Das Fahrgefühl ist prima. Das Lenkrad brauchte rund drei Umdrehung von Anschlag zu Anschlag. Auf der Straße ist uns etwas Totgang in der Lenkung aufgefallen. Weil der 600er etwas kleiner bereift war als der kürzere 500er, misst sein Wendekreis nur 5 cm mehr.

FRONTLADER

Durch die breite Haube wird es beim Einfahren in die Schwinge wirklich eng – an der engsten Stelle bleiben an beiden Seiten nur jeweils 2 cm. Die Koppelpunkte der Konsole waren 10 cm höher als beim 400er und 500er. ▶

Die Straßenfahrten

Bei den Transportfahrten fielen die Unterschiede erstaunlich gering aus.

Mit allen drei Kandidaten waren wir mehrmals auf unserem Rundparcours unterwegs – solo und mit 22 t Anhängelast. Um vergleichen zu können, haben wir auch mit dem Arion 530 die Betriebsgeschwindigkeit von 40 km/h eingehalten. Die Messwerte von den Straßenfahrten hat wie immer Dr. Norbert Uppenkamp von der LWK NRW für uns verrechnet.

• Bei den Solofahrten gab es keinen Unterschied bei den durchschnittlichen Geschwindigkeiten.

• Auch bei den Transportfahrten war keiner der Testkandidaten signifikant schneller unterwegs.

• Einen geringen Geschwindigkeitsvorteil von 2 km/h konnten die beiden Schaltschlepper (22 km/h) im Vergleich zum Stufenlosen (20 km/h) an der Steigung herausholen.

• Ein Vergleich des Verbrauchs war nur beim 400er und 500er möglich – beim 600er fehlte die Anzeige.

• Solo verbrauchten beide im Schnitt über die gesamte Runde 29 l/100 km.

Der 400er war 1,3 t leichter, doch der 500er konnte die Drehzahl weiter reduzieren.

• Die Transportfahrten mit dem Gülletanker erledigte der Arion 460 mit 49,32 l/100 km rund 2 l/100 km günstiger als der Stufenlose.

• An der Steigung stieg der Unterschied deutlich an: 400er mit 119 l/100 km; 500er = 133 l/100 km.

Für welchen 145er entscheiden?

Das sind unsere Empfehlungen nach den Praxiseinsätzen im Sommer 2018.

ARION 460

Der ideale Allrounder für mittlere Betriebe Frontlader-Jobs, Grünland und Pflegeaufgaben. Er ist robust und durchdacht. Die Schaltautomatik sorgt für hohen Fahrkomfort. Die Hubkraft reicht auch für die 3 m-Säkombination. Ein Manko ist die geringe Nutzlast.

ARION 530

In unserem Test war der Schlepper für diese Traktorenklasse sehr hochgerüstet. Wir finden, es ist eher eine „Eigentümer-Maschine“. Man muss sich die Ausstattung gönnen wollen und sich damit auseinandersetzen. Wer sich

nicht intensiv mit der Maschine beschäftigt, wird das Potenzial nicht voll ausschöpfen. Der Schlepper kann auch besonders anspruchsvolle Arbeiten erledigen, bei denen es auf eine stufenlose Fahrgeschwindigkeit, fein einstellbare Hydraulikfunktionen und auch Isobus-Anwendungen ankommt. Wir sehen Schlepper in dieser Ausstattung z.B. vor größeren Anhängespritzen oder auch einem Kartoffelroder.

ARION 610

Häckselwagen, Güllezubringer, Ackerinsätze wie Grubbern und Pflügen sind die Schwerpunkte bei dieser Ausstat-

tung. Vieles reicht vollkommen aus und auch weniger geübte Fahrer kommen direkt mit diesem Traktor klar. Er ist ehrlich und hat keine Geheimnisse.

Bei der Ausstattung würden wir allerdings in jedem Fall die Schaltautomatik fürs Hexashift mitordern, die es bereits für rund 800 € gibt. Wir finden, dass sich der einfache 600er und der 400er gut ergänzen. Durch die gleiche Motorleistung könnten sich die beiden in Maßen auch vertreten.



△ Vor allem der Arion 610 (rechts im Bild) zeigte uns im Test, dass auch einfach ausgestattete Maschinen richtig Spaß machen können.

Foto: Höner