



VORHUT: Die technische Basis der Arion 600 ist noch 100 Prozent Renault-Technik.



TAUFE: 2005 präsentiert Claas die neuen Ares - 2007 werden daraus die Arion 600.



QUANTENSPRUNG: 2012 erfolgt der nächste Generationswechsel, 2017 ein weiterer.

Starkes Intermezzo

Der Arion sollte die Claas-Mittelklasse endgültig von ihren Renault-Wurzeln lösen. Dabei wurde schon im ersten Schritt viel richtig gemacht - die spätere zweite Generation war dann nur noch das Tüpfelchen auf dem „i“.



GEFRAGT: Vor allem das Topmodell Arion 640 ist gebraucht sehr begehrt, hier werden dementsprechende Preise aufgerufen.

Auf seinem Weg zum Full-Liner hat Claas im Jahr 2003 die Traktorensparte von Renault übernommen. Mit im Paket war die Mittelklasse-Serie Ares, die anfangs nur saaten-grün lackiert weiterverkauft wurde. Erst 2005 ergänzte Claas auch ein paar eigene Entwicklungen. Schlussendlich sollten aber ein neuer Name und noch bessere Technik die endgültige Abnabelung vom Erbe des französischen Traditionsherstellers besiegeln. Den Anfang machten 2007 die höheren PS-Klassen, die kleineren Ares-Vierzylinder liefen noch bis 2009 vom Band und wurden dann ebenfalls in die Nachfolgerserien Arion 400 und 500 überführt. Rein äußerlich blieb vieles beim alten, die runde Haubenform und selbst der Radstand sind identisch mit dem letzten Ares (den es allerdings nicht mehr in Gelb, sondern ausschließlich in Saatengrün gab). Montiert wurde natürlich weiterhin im französischen Le Mans. Die Unterschiede finden sich daher im Detail, vor allem in der Kabine.

Dass viele der hausintern als A190 bezeichneten Maschinen im Markt sind, liegt auch an der damaligen Kampfpreis-Politik seitens Claas, die sich so als neuer Spieler auf dem Platz gute Anteile in der Zulassungsstatistik ergattern konnten. Daher stieg der Arion 640 dort in seiner Leistungsklasse bis in die oberen Ränge auf, im Jahr 2012 waren die Arion die meistverkaufte saaten-grüne Schlepperserie.

HIRSCH UNTER DER HAUBE

Angetrieben werden alle 600er von einem 6,8 l großen Common-Rail-Sechszylinder aus der Hirsch-Schmiede DPS (Deere Power Systems). Die Nennleistung startet bei 115 PS im 610 und reicht bis 150 PS im 640. Letzterer kann als einziger mit CPM-Boost auf 25 zusätzliche Pferde setzen und somit bis zu 175 PS liefern. Verfügbar ist die Zusatzleistung ab Gang C1 und unterstützt so auch bei der Bodenbearbeitung ohne Zapfwelle.

Der Drehmomentanstieg von fast 38 Prozent bei 25 Prozent Drehzahlabfall belegte das auch an der DLG-Bremse. Dort hatte man seinerzeit den 640 vorgespannt und kam verbrauchstechnisch auf durchschnittliche Werte: Der Powermix ergab 292 g/kWh, der Transport-Zyklus war damals leider noch nicht dabei. Der Tank mit 330 l sollte überall ausreichen. Andere Schlepper-Farben brauchten hier schon einen Hauch weniger Diesel, da sie bereits auf modernere Technik setzten. Da Claas aber genug der EGR-gereinigten Tier3/Stufe 3A-Motoren auf Lager

Technische Daten

Motor: DPS Sechszylinder, 6,8 l Hubraum; 85 kW/115 PS bis 110 kW/150 PS bei 2.200 U/min (ECE-R24); 92 kW/125 PS bis 129 kW/175 PS bei 2.000 U/min; 527 bis 710 Nm bei 1.500 bis 1.650 U/min; Tier 3; Dieselvorrat 280 bis 330 l

Getriebe & Zapfwellen: 24/24 Gänge mit Sechsfach-Lastschaltung und 40 oder 50 km/h; 16/16 mit Vierfach-Lastschaltung und 40 km/h (Arion C); 1.000/540 oder 1.000/1.000E/540/540E

Kraftheber & Hydraulik: Hubkraft im Heck max. 6,5 t (Arion 610 C - Arion 620) bzw. 6,9 t (Arion 630) und 8,0 t (Arion 640); 60 l/min (Arion C; optional 98 l/min) oder 110 l/min (Arion) bei 200 bar; 2 - 4 x dw bei Arion C, 2 - 6 x dw bei Arion; Steuergeräte serienmäßig mechanisch (C- und CIS), auf Wunsch elektrohydraulisch (Cebis, nicht für Arion C)

Gewichte & Abmessungen: Leergewicht 5,5 bis 6,3 t; max. zul. Gesamtgewicht 8,8 t (Arion C; Arion 610) bzw. 10,25 t (Arion 620; 8,8 t bei 50 km/h) und 11 t (Arion 630/640; 9,25 t bei 50 km/h); Radstand 2,82 m; Höhe 2,98 - 3,07 m

gelegt hatte, konnte man diese noch bis 2012 verkaufen - die Arions kommen dafür also komplett ohne AdBlue aus. Erst die nachfolgende zweite Generation bekam direkt nagelneue Tier4-final-Aggregate, die Abgasklasse Tier4i wurde direkt übersprungen.



Der 6,8 l große Sechszylinder von DPS gilt als durchzugsstark, Probleme im Bereich der Kopfdichtung wurden i.d.R. behoben.

Als Schwachstelle der bis 2012 genutzten Motoren gilt die Kopfdichtung, sie verabschiedet sich bei vielen Arion - wie auch bei den größeren Geschwistern der Axion 800-Reihe mit dem gleichen Motor - nach etwa 3.000 Stunden. Da DPS das Problem nicht schnell genug in den Griff bekam, entwickelten die Ingenieure in Harsewinkel eine eigene Dichtung. Darauf griffen anfangs sogar John Deere-Fahrer zurück, da sie etwa im 7430 und 7530 Premium mit dem gleichen Aggregat zu kämpfen hatten.

SOLIDES GETRIEBE

Als Getriebe hängt ebenfalls erprobte Technik im System, da Claas natürlich auch die Hälfte am Entwicklungs-Joint Venture zwischen Renault und Massey Ferguson (bekannt als GIMA) übernommen hat. Die dort entwickelten Getriebe kennen MF-Fahrer als Dyna-4 und Dyna-6, sie kommen natürlich auch bei Claas zum Einsatz. Die Hinterachse entwickelte und fertigte ebenfalls GIMA in Beauvais, genau betrachtet lediglich ein eigenständiger Teil des dortigen Traktorenwerkes von Massey Ferguson.

Der bei Claas als Hexashift bezeichnete Schaltkasten verfügt über vier Gänge und sechs Lastschaltstufen und kommt so dank Wendeschaltung auf eine 24/24er-Aufteilung. Einen Kriech- oder auch Superkriechgang gab es gegen Aufpreis. Die Gangwechsel erfolgen butterweich, in den letzten Baujahren der ersten 600er-Generation bis 2012 wurde die Schaltmodulation



Beim Dieselverbrauch liegt das Aggregat etwas höher als vergleichbare Wettbewerber, die 330 l Dieselvorrat sind dafür okay.



1 Dank ihres langen Radstands liegen die Arion 600 mit schweren Anbaugeräten und bei Straßenfahrt sehr stabil.

2 Die gefederte Carraro-Vorderachse ist sehr wartungsintensiv. Wurde hier nicht akribisch abgeschmiert, und die Achse durch Frontladerarbeiten stark belastet, so treten spürbare Verschleißerscheinungen auf.

3 Im Heck bieten die Arion 600 ordentliche Hubkräfte und Hydraulikleistungen. Die K80 sitzt bei späteren Modellen etwas weiter hinten, um mit Anhänger oder Anbaugerät enger einschlagen zu können.



durch eine neue Software nochmals verfeinert. Das Hexashift gilt daher und auch aufgrund der einfachen Bedienung mit kombinierter Gruppen- und Gangschaltung als das fortschrittlichste Lastschaltgetriebe der damaligen Zeit. Viele Nutzer sahen in Verbindung mit den individuell anpassbaren Automaten keinen Grund mehr für ein stufenloses Getriebe, da der Unterschied subjektiv fast nicht spürbar sei. Auch Claas war sich dessen bewusst, dennoch wurde im Nachfolger ein leistungsverzweigtes Getriebe angeboten – einfach weil man mit der Konkurrenz im Land gleichziehen musste, nicht weil es die bestehende Kundschaft unbedingt verlangte.

Ebenfalls sehr geschätzt, sind die vier möglichen Zapfwellendrehzahlen, denn 540er und 1000er sind auch als E-Varianten vorhanden.

PROBLEMZONE VORDERACHSE

Die gefederte Carraro-Vorderachse Proactive gab es nur gegen Aufpreis. Aber auch ohne Dämpfung muss diese unbedingt regelmäßig gewartet werden, da sonst schnell Verschleiß auftritt – vor allem natürlich bei Frontladerarbeiten. Laut Claas-Gebrauchtzentrum ist klar eine Tendenz erkennbar, dass vor allem Schlepper zu Achsproblemen neigen, die viel mit Lader im Stalleinsatz gelaufen sind. In diesem Landwirtschaftsbereich werde die Maschine mehr als Hilfsmittel gesehen, die Kompetenz liege mehr bei den Tieren. Daher werde hier die Pflege der Technik oft – unwissentlich – weniger akkurat durchgeführt, als etwa auf Ackerbaubetrieben. Problematisch sind hier die über 20 Schmierstellen: Einige davon

sind etwas schwierig zu erreichen – vor allem bei angebauter Frontlader-Konsole. Daher ist es nachvollziehbar, dass im Eifer des Gefechts auch mal ein Nippel vergessen wurde.

Ebenso sind Leasing-Rückläufer anfälliger für solche Probleme, da die ersten Nutzer ja wussten, dass die Maschine relativ bald wieder vom Hof ist und es daher oft nicht so genau mit dem Schmierplan genommen haben. Gute Werte bescheinigt man der Achse aber bei ihrem eigentlichen Job: Sie sorgt für einen super Komfort und eine hohe Fahrsicherheit, daher ist der Arion 600 auch im Transport eine gern genommene Maschine. Zusammen mit der Kabinenfederung und den automatischen Getriebe-funktionen macht er auf Straße und Feldweg auch bei höherem Tempo eine sehr gute Figur. Der lange Radstand von 2,82 m wirkt sich besonders bei höheren Stützlasten ebenfalls positiv aus, dennoch wirkt der Schlepper kompakt und kommt mit etwa 12 m Wendekreis auch eng um die Kurve – dank 55 Grad maximalem Lenkeinschalung und 6 Grad Nachlaufwinkel.

GUT AUSGESTATTET

Die Load-Sensing-Hydraulik gilt mit 110 l in allen regulären Arions als gut ausgestattet. Im Heck stemmt er als Maximalwerte zwischen 6,5 (610) und 8 t (640), was absolut in Ordnung ist – vor allem, da die erlaubte Zuladung leider etwas mager ist: Der 610 darf maximal 3 t auf die Unterlenker stellen, ca. 4,5 t gehen bei den größeren Modellen – aber nur in der 40 km/h-Version. Wer mit 50 km/h auf die Straße will, darf auch



DATEN	ANGEBOT 1: ARION 610 C	ANGEBOT 2: ARION 630 C	ANGEBOT 3: ARION 640 CEBIS
BAUJAHR	2009	2008	2012
BETRIEBSSTUNDEN	3.895	4.900	1.875
AUSSTATTUNG	Druckluft, Frontlader, Klima, 3 x dw, Luftsitz	Druckluft, Frontlader, FKH, FZW, 3 x dw, Kab.-Federung	Cebis, Druckluft, FKH, FZW, 50 km/h, Kab.-Federung, 4 x dw
BEREIFUNG	600/65 R38 hinten (k.A.); 480/65 R28 vorn (k.A.)	650/65 R38 hinten (60 %); 650/65 R28 vorn (80 %)	650/65 R38 hinten (80 %); 650/65 R28 vorn (75 %)
ZUSTAND	0000	k.A.	wenig Betriebsstunden
PREIS (ZZGL. MWST)	35.294 Euro	38.753 Euro	65.000 Euro (MwSt. nicht ausweisbar)

bei den Arion 620-640 nicht mehr als die 3 t aufs Leergewicht packen.

Grund dafür ist das hohe Leergewicht, das auch bei der künftigen Reifenwahl beachtet werden sollte. Die Einschränkung der schnellen Variante und das knappe zulässige Gesamtgewicht wurden erst beim Nachfolger angepasst.

Die mechanisch betätigten Steuergeräte laufen problemlos, kleine Schwierigkeiten bei einigen Kunden gab es aber an den elektronischen Bedienelementen, von denen zwei auch in der CIS-Variante mit e-Pilot verbaut sein können. Claas führte daher gemeinsam mit seinen Händlern eine Sonderinspektion durch und tauschte die

Rexroth-Bauteile für den Landwirt kostenfrei aus, ab dann war auch hier Ruhe. Maximal waren mit Cebis sieben doppelwirkende Steuerkreise (zwei vorne, fünf hinten) zu haben.

GROSSE KABINE

Die 6-Pfosten-Kabine wurde gegenüber den Vorgängermodellen erheblich modernisiert, die serienmäßigen vier Federbeine unter der Plattform sorgen für entspannte Bandscheiben. Im Vergleich zum Vorgänger Ares wurde vor allem das Bedienkonzept aufgewertet, auf Wunsch konnte nun auch das aus den Erntemaschinen bekannte Cebis-Terminal in die Schlepperkon-

sole integriert werden. Dessen Handhabung ist bekanntlich gut gelöst. Praktiker bestätigten uns, dass auch die ältere, weniger Computer-affine Generation auf den Höfen hier gerne mit dem Vorgewendemanagement arbeitet, etwa bei Drille-Packer-Kombis schätzen auch sie den wesentlich bequemeren Ablauf.

Die bearbeiteten Hektar sowie den Dieselverbrauch zeigt der Computer sehr exakt an, Ölmengen und -zeiten lassen sich ebenfalls unkompliziert einstellen. Der klappbare Beifahrersitz bietet auch dem Co-Pilot Befreiheit und rundet zusammen mit der gut arbeitenden Klimaanlage den positiven Eindruck der Kabine ab.

Begutachtung und Probefahrt

Augenmerk auf die Vorderachse

Anders als beispielsweise die Ares-Baureihe genießen die Arion 600 einen recht guten Ruf. Die wenigen Problembereiche sind bekannt und teilweise bereits durchrepariert.

Motor: Die Kopfdichtung und die Einspritzdüsen gelten als teure Schwachstelle, letztere können durch Dieselzusätze aber etwas geschont werden. Daher fragen, wie der Vorbesitzer hier getankt hat. Die verbesserte Claas-Kopfdichtung hält nach dem Tausch aber gut.

Vorderachse: Die Achse NACH der Probefahrt einmal hochnehmen und im entlasteten Zustand alle Lager auf Spiel überprüfen. Speziell Frontladermaschinen neigen hier zu stärkerem Verschleiß. Ein Blick sollte auch auf die Dichtringe an den Planeten geworfen werden. Gut gepflegte Arions können natürlich auch hier stressfrei sein: Wie der Vorbesitzer über die Jahre mit dem Schlepper umgegangen ist, zeigt sich oft einfach am Zustand der Kabine.

Anhängebock: Die unten eingefügte K80-Kugel wurde bei den ersten Modellen noch sehr weit innen im Bock verbaut, wodurch schon mal eine Deichsel in ihrem Schwenkwinkel eingeschränkt wurde. Bei den späteren Modellen sitzt die Kugel weiter außen. Sitzt das Anhängemaul zudem ganz oben in der Schiene, wird es schon hakelig mit den Hydraulikanschlüssen - vor allem, wenn diese für den Frontlader-Abzweig etwas nach unten rutschen mussten.

Ausstattung: Claas lockte viele Kunden mit Kampfpreisen, daher stand bei einigen Ausstattungsdetails das Wörtchen „optional“ im Katalog - etwa bei der Vorderachsfederung in der 40 km/h-Version und bei der Druckluftanlage. Vorgewendemanagement und rein elektronische Steuergeräte gibt es nur mit Cebis-Terminal.



1 Die 6-Pfosten-Kabine bietet ein gutes Platzangebot bei sehr guter Ergonomie.

2 Armlehnenbedienung und Bedienkonsole sind übersichtlich gestaltet, erstere verschmutzt aber sehr schnell. Das optionale Cebis-Terminal ist in die Seitenkonsole integriert.


3 Die optionale Vierpunkt-Kabinenfederung dämpft Stöße sehr gut ab, dem ein oder anderen ist sie vielleicht etwas zu weich.



Lediglich die Auswahl der Materialien gibt hier und da Anlass zu Kritik, zudem verschmutzt die helle Bedienarmlehne recht schnell.

SPARVARIANTE C

Um auch den weniger anspruchsvollen Kunden etwas anbieten zu können, legte man den Arion auch als abgespeckte C-Variante aufs Band: Er verfügt über maximal vier mechanische Steuergeräte im Heck, vorne gab es keine ab Werk. Dazu drückt die Hydraulikpumpe nur 60 l/min bzw. optional 98 l/min in die Schläuche, die Hubkraft bleibt aber unverändert. Das Quadrishift-Getriebe bringt lediglich vier Lastschaltstufen (16/16)









mit, die Sparzapfwelle gab es nur optional. Ebenso war die Kabinenfederung nur gegen Aufpreis zu haben. Die gefederte Vorderachse sowie die 50-km/h-Option fehlen hier komplett. Außerdem sind maximal zehn Arbeitsscheinwerfer verbaut (statt maximal 14). Generell wurden nur die Modelle 610 bis 630 C angeboten, das Flaggschiff 640 gab es nur in der regulären Ausstattung. Als 2012 die Übergangszeit für die 3/3a-Motoren endete, wurde die Arion-Reihe mit dem stufenlosen Cmatic sowie einer neuen Kabine und Optik weiter aufgewertet. Der Grundstein war bereits sehr solide und bedurfte im Zuge dieses Generationenwechsels nur wenig Verbesserung. 



Unser Fazit

Der Markt gibt derzeit weniger gebrauchte 600er-Arion her, als gesucht werden. Daher ist die Preisentwicklung vor allem für Verkäufer gut. Im Vergleich zu anderen Marken bekommt man aber immer noch eine sehr gut ausgestattete Allround-Maschine, die durchrepariert für wenig Probleme sorgt. Am häufigsten zugelassen wurde der 640, er ist daher gut verfügbar - aber immer noch auch der am stärksten gesuchte Arion dieser Klasse. Die kleineren Varianten wurden weniger gekauft und sind daher etwas schwerer zu finden - sie stehen dafür aber tendenziell etwas länger bei den Händlern. Für einen Arion 640 mit Cebis und unter 3.000 Stunden werden gerne noch über 50.000 Euro aufgerufen, aber auch wer sich mit weniger Leistung und Ausstattung zu-

frieden gibt, kann gegenüber den High-End-Flaggschiffen höchstens 10.000 Euro sparen. Preistechnische Ausreißer nach unten mit hohen Zählerständen und wenig Profil auf den Schlappen gibt es natürlich immer, sie sind aber selten zu finden.

-  starke Sechszylindermotoren
-  modernes Lastschaltgetriebe
-  große Kabine
-  Cebis (Option) einfach zu bedienen
-  sehr guter Fahrkomfort
-  hohe Hydraulikleistung
-  Kopfdichtung anfangs problematisch
-  Proactive-VA wartungsintensiv