

Langzeittest Claas Axion 850:

# Der Haifisch im Hafenbecken

Nach der Übernahme von Renault war der Axion der erste unter Claas-Regie entwickelte Schlepper. Dass er sich frei geschwommen hat, beweist der Langzeittest von einem Axion 850. Obwohl er fast 2 200 Stunden „auf hoher See“ war, geriet er kein Mal in Seenot.

**M**it dem Konzept „Weniger als 9 t Leergewicht, aber mehr als 200 PS“ war der Axion bei seiner Vorstellung im Jahr 2006 ein echter „Hecht im Karpfenteich“. Denn genau dieses Segment wurde seinerzeit für Lohnunternehmer und größere Betriebe immer interessanter. Und so hatte Claas mit dem Axion als Köder schnell viele Kunden „an der Angel“. So auch den Lohnbetrieb, wo „unser“ Testkandidat die letzten zwei Jahre und gut 2 000 Stunden verbrachte – und zwar in einem echten Haifischbecken! Vor einer Krampe Halbpipe wühlt er sich bei einem der größten Kanalbauprojekte der Republik Tag für Tag durch Geröll und Schlamm. Beladen mit mehr als 25 Tonnen Aushub zerrt dabei der Anhänger an der Kugelkupplung des Axion.

Unter diesen Bedingungen kann der 6,8-l-Sechszylinder von „Deere Power Systems (DPS)“ immer wieder zeigen, was er drauf hat. Und genauso zufrieden wie die Fahrer mit der Leistung des saatengrünen Raubfisches sind, ist es der Besitzer mit dem Dieserverbrauch: „Da reichen die insgesamt 500 l Diesel der zwei Tanks auch, um auf einer Großbaustelle mal etwas weiter rauszuschwimmen.“ Und damit beim Blick auf die Tankuhr keiner seekrank wird, wurde hier bei knapp 1 000 Betriebsstunden (im Rahmen der turnusmäßigen Servicearbei-

ten) kostenlos ein Widerstandskabel in den Signalgeber eingebaut. Der Grund: Bei starkem Seegang konnte die Tankuhr schon mal plötzlich auf „Normalnull“ sinken, obwohl der Tank noch mehr als halb voll war.

Für einen zweiten Eintrag im Reparaturtagebuch sorgte zur gleichen Zeit ein defekter Gasdruckdämpfer der großen, einteiligen Motorhaube. Auch dieser war aber im Rahmen der Garantie schnell und kostenlos getauscht. Etwas größer war der Eingriff bei gut 1 100 Stunden: Im Rahmen einer Umrüstaktion bekam der Motor in unserem Axion eine neue Zylinderkopfdichtung. Eine Vorsorgemaßnahme, da es hier bei anderen Motoren der Serie offensichtlich Probleme mit der Haltbarkeit gab. Damit ist das Kapitel Motor bis auf die üblichen Wartungskosten aber bereits abgehakt. Und hier kommen bei einem Wechselintervall von 500 Stunden und 22 Liter Öl auch (keine) Unsummen zusammen. Doch dazu später mehr...

„Hexashift“ heißt das Getriebe im Axion. Seine vier Gänge und sechs Laststufen werden mit dem kleinen „Drivestick“ in der Armlehne geschaltet. Und das ist nicht nur komfortabel, sondern auch einfach. So können selbst Anfänger ohne Schwimmflügel sofort mit dem Axion loslegen, denn



Der Claas Axion 850 (165 kW/225 PS Nennleistung) hatte während des Langzeittestes wenig zu lachen: 2 200 Stunden fast ausschließlich Erdbau!









REPARATURTAGEBUCH

**Claas Axion 850**

**0 9 8 8,0** Stunden

Gasdruckdämpfer an der Motorhaube erneuert und Widerstandskabel der Tankuhr eingebaut (Garantie)

**1 1 3 6,0** Stunden

Zylinderkopfdichtung im Rahmen einer Umrüstaktion getauscht

**1 8 2 6,0** Stunden

Neuen Grammer-Sitz montiert, Kotflügelgummis und Halterungsschraube vorne erneuert (Kulanz)



Die große einteilige Haube ermöglicht einen sehr guten Zugang zu den Kühlern. Der Gasdruckdämpfer (kleines Bild) wurde nach knapp 1000 Stunden einmal erneuert.



Themen wie „Anfangsgang programmieren“ oder „Schaltautomatik einstellen“ muss man dazu nicht kennen.

Reparaturen sucht man beim Getriebe vergebens. Auch die extremen Belastungen beim Erdefahren konnten dem Triebsatz des Axion 850 in den fast 2200 Stunden nichts anhaben. Und anderswo schon mal laut gewordene Kritik, dass man zum Beispiel die 540er Eco-Zapfwelle nicht mit 750 U/min nutzen kann, hört man von den Erde-Fahrern natürlich genauso wenig wie das Lob für die einfache Zapfwellenautomatik.



Das Platzangebot, der Komfort und die Rundumsicht bekamen viel Lob von den Fahrern. Nicht zuletzt auch wegen der Vollfederung (kleines Bild).



Lob steht auch an oberster Stelle, wenn es um die Hydraulik geht. Dank farbigem Cebis-Monitor ist nicht nur die Programmierung der Zeit- und Mengensteuerung für die bis zu fünf Proportional-Steuerventile ein Kinderspiel. Auch die Anschlüsse im Heck mit den Entlastungshebeln sind nach wie vor beispielhaft.

Abgerundet wird die Sache durch eine externe Bedienung, die neben Front- und Heckhubwerken samt -zapfwellen (!) auch die Steuergeräte einbezieht.

Und obwohl das Hubwerk bei dem Testkandidaten bis dato kaum genutzt wurde, können wir uns hier aufgrund der Erfahrungen mit anderen Axions einen Kommentar erlauben: Die Hubkraft würde auch reichen, um einen Wal aus dem Wasser zu heben. Und zwar ohne die Gefahr, dass die Angelrute bricht.



Der 6,8-l-Sechszylinder von Deere Power Systems überzeugte mit seiner Leistung und dem niedrigen Dieselverbrauch. Die Zylinderkopfdichtung wurde allerdings nach knapp 1200 Stunden einmal vorsorglich getauscht.

**Kommen wir zur Kommandobrücke des Axion 850.** Der Weg dorthin könnte aufgrund der hoch angeordneten Handgriffe bequemer sein. Dank gut geschützter Trittstufen besteht aber auch im dicksten Schlamm nicht die Gefahr, über die Planken zu gehen.

Und oben angekommen, sorgt die serienmäßige Vollfederung der Kabine zusammen mit



Der Geber der Tankuhr bekam einen zusätzlichen Widerstand, damit der Zeiger bei Kurvenfahrten trotz mehr als halb vollem Tank nicht auf „null“ fällt.

der gefederten Vorderachse auch bei starkem Seegang für eine ruhige Fahrt. Seekrank geworden ist allerdings der Fahrersitz von Grammer: Nach nicht mal 2000 Stunden in rauer See hatte man hier eher das Gefühl, auf einer Nuss-Schale zu sitzen. Da sämtliche Lagerungen ausgeschlagen waren, war der kostenlose Tausch auf Kulanz nicht mehr als gerecht. Doch auch



Trotz der vielen (Einstell-)Möglichkeiten auch in dem farbigen Cebis-Terminal ist die Grundbedienung gerade für Aushilfsfahrer einfach. Die Gänge und Lastschaltstufen werden mit dem kleinen „Drive-Stick“ vorne in der Armlehne geschaltet.

beim neuen „Maximo L“ war kurz vor Ende des Testes bereits die linke Armlehne wieder gebrochen... – Mast- und Schotbruch!

Sogar der zweite Offizier an Bord hat auf dem Axion einen gepolsterten Platz. Lediglich geschlossene Ablagen sind Mangelware, ansonsten gibt es wenig zu meckern. Egal, ob die Rundumsicht oder das Platzangebot – im Fahrerhaus des Axion ist beides reichlich vorhanden.

Damit sind wir schon beim letzten Eintrag im Reparaturtagebuch während der knapp 2.200 Stunden. Wobei die defekten Vorderad-Kotflügel wahrscheinlich dem harten Einsatz im Erdbau zum Opfer gefallen sind und im „normalen“ Leben auf Acker und Straße durchaus gehalten hätten. Trotzdem wurden hier auf Kulanz die Gummis und Halteschrauben kostenlos erneuert.



Nach nur gut 1.800 Stunden war der Grammer Maximo defekt und wurde kostenlos gegen einen neuen Sitz getauscht. Aber auch hier ist die linke Armlehne bereits wieder gebrochen.

## EINSATZSPIEGEL

### Erdbewegung

Krampe Halfpipe HP 20 mit 12,5 m<sup>3</sup>

### Winterdienst

6-m<sup>3</sup>-Salzstreuer und 4-m-Räumschild von Schmidt

### Bleiben noch die Kosten für die Wartung.

In der Summe steht der Axion mit Hexashift-Getriebe hier mit nur einem Euro pro Betriebsstunde für die Öl- und Filterkosten (einschließlich Mehrwertsteuer) im Vergleich zum Wettbewerb sehr gut da.

**Wir fassen zusammen:** Der Claas Axion hat nicht nur seinen „Freischwimmer“ bestanden. Wie der Langzeittest zeigt, hat der



Die Gummis der Kotflügel und die große Schraube der Halterung fielen wohl dem Erdbau zum Opfer und mussten erneuert werden. Im Einsatz auf Acker und Straße ist das kein bekanntes Problem.

Schlepper auch nach beinahe fast 2.200 Stunden auf „hoher See“ fast keine Anzeichen von Seekrankheit.

Kleinigkeiten wie ein Gasdruckdämpfer sind nicht der Rede wert, und vor echter Seenot hat ein vorsorglicher Wechsel der Zylinderkopfdichtung im Rahmen einer Umrüstaktion vom Werk den Schlepper offensichtlich bewahrt. So bleibt nur noch die Klage über den instabilen Grammer-Sitz, an dem sich ein echter „Haifisch im Hafenecken“ aber sicher nicht die Zähne ausbeißt wird.

Hubert Wilmer

## DATENKOMPASS

### Claas Axion 850

#### Motor

6 Zylinder, DPS, 6,8 l Hubraum, 4-Ventiltechnik, CommonRail-Einspritzung, 500 l Dieseltank

#### Getriebe

24/24 Übersetzungen, „Hexactiv“ mit 4 Gängen, 6 Lastschaltstufen und Automatikfunktionen, 40 km/h, Zapfwelle 540/540E/1 000

#### Hubwerk und Hydraulik

Axialkolbenpumpe mit 150 l/min, 5 dw-Ventile mit Zeit- und Mengensteuerung, 6 250 daN durchgehende Hubkraft hinten

#### Fahrwerk

Bereifung Vorderachsfederung, Heckbereifung 710/70 R 42, entsprechend vorne 600/70 R 30

#### Abmessungen, Gewichte

5,67 m lang, 2,58 m breit, 3,24 m hoch, 2,98 m Radstand, 8 098 kg Leergewicht, 14 t zulässiges Gesamtgewicht  
Herstellerangaben

## WARTUNGSKOSTEN PRO STUNDE

#### Motor

Öl und Filterwechsel alle 500 h (Luftfilter anteilig) 245,50 €

#### Getriebe und Hydraulik

Öl und Filterwechsel alle 1 000 h 511,90 €

#### Wartungskosten

je Betriebsstunde 1,00 €/h<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup>inklusive Mehrwertsteuer, ohne Arbeitskosten