

Praxistest Claas Tucano 570:

# Oben angekommen

Auf den ersten Blick erkennt man den neuen Tucano an der Oben-Entleerung. Und noch bevor die Maschine offiziell vorgestellt wurde, hatten wir in der vergangenen Saison die Möglichkeit, mit einem Tucano 570 aus der Vorserie einen ausführlichen Praxistest zu machen.

**Hubert Wilmer**

**N**icht zuletzt aufgrund der Unten-Entleerung konnte der Claas Tucano seit seiner Vorstellung im Jahr 2007 (profi 9/2007) die Gene seiner Vorfahren Dominator und Mega nicht leugnen. Und wahrscheinlich war das auch der Grund dafür, warum die Maschine – trotz einiger Innovationen wie der Rotorabscheidung (profi 9/2009) – all die Jahre unterschätzt wurde.

*Hier noch „getarnt“ als Tucano 470, aber am neuen Tankdeckel und der Oben-entleerung schnell zu erkennen: der neue Tucano 570. Fotos: Tovornik, Wilmer*

**Das soll sich mit dem neuen Tucano (profi 9/2014) ändern:** Neben einer neuen Schneidwerks-Generation und der bereits angesprochenen Oben-Entleerung gibt es jetzt nämlich auch Dinge wie eine hydraulische Korbverstellung samt Überlastsicherung.

Beim Topmodell Tucano 570 mit Rotorabscheidung (den wir im Test hatten) gibt es nun nicht nur einen sechsten Abscheidkorb und eine manuelle Rotorklappenverstellung. Auch die Verstellung des Leitbleches am Strohauswurf ist jetzt elektrisch. Und noch besser: Es gibt einen Rotorvariator.

Doch was nützt alle Theorie. Wir wollten wissen, wie sich der neue Tucano im praktischen Einsatz bewährt. Bei der Fahrt zum Acker waren wir zwar noch mit 20 km/h unterwegs, zum Serienstart wird der Tucano laut Claas aber 25 km/h fahren.

Was die Breite angeht, braucht man allerdings eine Genehmigung: Mit Reifen der Größe 680/85 R 32 (Continental AC 70 G) haben wir 3,46 m gemessen. Und Pneus dieser Breite sind die unterste Grenze, schließlich brachte der Tucano mit 2,6 t schwerem Schneidwerk schon bei leerem Korntank fast 12,3 t Vorderachslast auf die Waage.





**Stichwort Schneidwerk:** Im Test hatten wir das neue Vario V770 mit exakt 7,69 m Schnittbreite. Richtig gut gefallen hat uns der große Verschiebeweg des Tisches insgesamt 70 cm, ohne – wie früher – Bleche einlegen zu müssen. Für Raps muss man also nur noch die Seitenmesser aus der Transportbox am Schneidwerkwagen per Schnellverschluss montieren, die Ölschläuche kuppeln – schon kann es losgehen. Verbessern könnte Claas aber die Anzeige der Tischposition, da der (haltbare) Aufkleber schon mal von der Schneckenwindung verdeckt wird. In die Transportposition zum Ablegen auf den Wagen geht es allerdings automatisch, wenn man bei ausgeschaltetem Dreschwerk „AutoContur“ drückt. Neben der stabilen Haspel hat das neue Schneidwerk die größere Einzugschnecke und die längeren Multifinger. Zusammen mit



Zusammen mit dem Tankdeckel wird der „Antennenmast“ hochgefahren. Der Empfang ist gut, die Kollisionsgefahr am Waldrand aber groß.

Insgesamt 70 cm Verschiebeweg (ohne Bleche einlegen zu müssen!) hat der neue Vario-Tisch. Nur noch die Trennmesser aus der Transportkiste anbauen – und schon kann man im Raps starten.



## Messwerte

### Claas Tucano 570

Schneidwerk	7,69 m
Länge/Breite/Höhe	8,80/3,46/3,97 m
Korntankinhalt	6,22 t Gerste (60,9 kg/hl)
Entleerzeit	107 s
Überladehöhe/-weite	4,20/5,07 m
Lautstärke (Vollast)	71,1 dB(A)
Testbereifung vorne	680/85 R 32
Testbereifung hinten	500/85 R 24
Wendekreis links/rechts	16,00/16,00 m
Achslast <sup>1)</sup> vorne/hinten	12 280/4 600 kg

<sup>1)</sup> Korntank leer, mit Schneidwerk

dem linearen Messerantrieb können wir dem Vorsatz mit den offenen Doppelfingern – auch nach einer schwierigen Saison – in jedem Fall ein sehr gutes Zeugnis ausstellen. Zumal es bei der neuen Schneidwerksmulde ja auch so schöne Details, wie die von der Rückwand aus einstellbaren Abstreifer für die Einzugschnecke gibt. Der Ölmotor für die Reversierung dürfte allerdings ruhig noch etwas stärker werden. Und die vom Lexion bekannte Stützrolle könnte für einen noch ruhigeren Lauf der Einzugsketten auch bei hohem Durchsatz sorgen.

**Das 1,58 m breite Dreschwerk mit der Vorbeschleunigertrommel** ist im Vergleich zum Vorgängermodell nahezu unverändert. Ein Komfortgewinn ist natürlich die hydraulische Korbverstellung unter der 45er-Dreschtrommel (die alle 24 h nach dem Dreschwerk-Start automatisch kalibriert wird). Die Trommel kann – wie bei

## Datenkompass

### Claas Tucano 570

#### Schneidwerk

V770 mit 7,70 m Schnittbreite

#### Dreschwerk

1,58-m-APS-Dreschwerk mit 45-cm-Vorbeschleuniger, 45-cm-Dreschtrommel und 40-cm-Wendetrommel, insgesamt 1,46 m<sup>2</sup> Korbfläche

#### Restkornabscheidung

Rotor mit 57 cm Durchmesser und 4,20 m Länge, 450 bis 920 U/min mit Variator

#### Reinigung

5,65 m<sup>2</sup> Siebfläche, zwei belüftete Fallstufen, 3-D-Hangausgleich

#### Kornbergung

9-m<sup>3</sup>-Korntank, Obenentleerung, 105 l/s Überladeleistung

#### Häcksler

4 Messerreihen mit insgesamt 80 Klingen, auf Wunsch „Active Spreader“

#### Motor

Mercedes-Benz OM 936 LA, 7,7 l Hubraum, 260 kW/354 PS (n. ECE-R 120), Abgasstufe IV (Tier 4 final), 650 l Diesel, 57 l AdBlue

#### Bereifung

680/85 R 32 vorne, 500/85 R 24 hinten

#### Preis (ohne MwSt.)

420 000 Euro inklusive V770 Schneidwerk und Wagen, Ertragserfassung, GPS-Lenkung und „Active Spreader“

Herstellerangaben



Mit rund 71 dB(A) schön leise und komfortabel ist die „VistaCab“. Beinfreiheit bieten andere aber mehr.



Der „Cmotion“-Hebel ist super, die Bedienung im Cebis ohne „Touchscreen“ ist gewöhnungsbedürftig. Das große S10-Terminal für die Lenkung wackelt und sitzt voll im Sichtbereich zum Schneidwerk.

unserer Testmaschine – mit Abdeckblechen versehen werden (325 Euro). Dagegen wird das sogenannte Druschsegment zwischen Vor- und Hauptkorb immer lose mitgeliefert, da es in der Regel nicht gebraucht wird. Auch wir sind in der Saison sehr gut ohne zurechtgekommen.

Dank des direkten Blickes aus der Kabine in die (beleuchtete) Überkehr war die Einstellung des Tucano auch ohne Sensorik für die Überkehrmenge und -zusammensetzung kein Hexenwerk. Nutzt man als Grundlage die automatische Fruchtarten-Einstellung (die elektrische Siebverstellung kostet gut 1000 Euro), kann man ganz nach Belieben mit dem „Feintuning“ beginnen.

Dabei hilft einem die Möglichkeit, die Rotorclappen, vor allem aber die Rotordrehzahl verstellen zu können. Auch wenn beides zusammen mit über 4400 Euro Aufpreis in der Liste steht und man für die Rotorclappen als „normal“ Gewachsener die Leiter braucht.

**Wobei man eine niedrigere Rotordrehzahl nur anstreben sollte**, wenn es um eine bessere Strohqualität geht. Bei unserer Ausstattung mit 3D-Reinigung (4755 Euro) und den TM6-Sieben mit kurzen Lamellen (1525 Euro extra) waren jedenfalls in Gerste, Raps und Weizen in

der Regel nie die Siebkasten-Verluste der leistungs-begrenzende Faktor. Das Stroh ist allerdings bei voller Drehzahl des 57er-Rotors deutlich mehr zerschlagen, als wenn man mit nur 500 U/min unterwegs ist.

Und wenn die Einstellung passt, gibt es nur einen leistungs-begrenzenden Faktor: den Motor! Die 354 PS (nach ECE-R 120) sind locker in die Knie zu zwingen. Allerdings haben wir dann auch Korndurchsätze (ohne Wendezeiten, unter 1 % Verlust) von bis zu 20 t/h in Raps, bis zu 30 t/h in Gerste und sogar maximal 40 t/h in Weizen geschafft – sehr gut!

**Mit Wendezeiten waren das unter Feldbedingungen** etwa 24 t/h bei Gerste und 28 t/h bei Weizen – ebenfalls sehr gut! Im Häckselbetrieb war der Dieselverbrauch dann aber – unter den zugegebenermaßen schwierigen Bedingungen – mit gut 20 l/ha (Gerste) und bis zu 30 l/ha (Weizen) auch nicht zu verachten.

Ein Zeichen dafür, dass der Sechszylinder OM 936 LA mit 7,7 l Hubraum von Mercedes-Benz immer stramm ausgelastet war. Trotzdem reichen die 650 l Diesel für einen langen Arbeitstag. Und das gilt erst recht für die 57 l AdBlue, die das Aggregat braucht, um mit dem SCR-Kat bereits die Abgasstufe IV (Tier 4 final) zu erfüllen.

## Testurteile

### Claas Tucano 570

#### Schneidwerk

Messerbalken	++
Einzug	+
Haspel	+
An- und Abbau	+

#### Dreschwerk/Restkornabscheidung

Abscheideleistung	++
Zugänglichkeit	+
Strohqualität	○

#### Reinigung

Siebeeinstellung	+++
Gebläseeinstellung	+++
Überkehrkontrolle	+

#### Korntank

Tankvolumen	+
Sicht	++
Überladehöhe	+
Überladeleistung	+

#### Strohhäcksler

Arbeitsqualität	+
Umbauaufwand	○

#### Motor

Leistung	○
Zugänglichkeit	+

#### Antrieb/Fahrwerk

Durchzugskraft	+
Dosierbarkeit	+
Geschwindigkeitsabstufung	+
Transportbreite	○

#### Kabine

Sicht	+
Lautstärke	+++
Bedienung	+
Platzangebot	○

Benotung: +++ = sehr gut; ++ = gut; + = durchschnittlich; ○ = unterdurchschnittlich; - = mangelhaft

Trotz des neuen (elektrischen!) Deckels ist es bei 9 m<sup>3</sup> Korntankvolumen geblieben. Diese Angabe ist auch sicher nicht übertrieben – wir konnten 6220 kg Gerste (mit nur 60,9 kg/hl!) bunkern, was rein rechnerisch sogar 10 m<sup>3</sup> entspricht. Deutlich zugelegt hat der Tucano mit seiner Oben-Entleerung. Nicht nur die Überladehöhe von 4,20 m und die Überladeweite von 5,07 m (XL-Rohr) sind super. Auch die Überladeleistung kann sich sehen lassen: In 1 Minute und 47 Sekunden war der Tank leer – das sind rechnerisch vielleicht nicht ganz die versprochenen 105 l/s, aber trotzdem absolut in Ordnung.





*Der Abscheiderrotor hat im vorderen Bereich Abdeckklappen, die manuell verstellt werden können.*

**Beim Häcksler hatte unser Testkandidat die Vollausstattung:** „Special Cut“ mit Spreuverteiler und „Active Spreader“ für immerhin fast 9000 Euro extra. Diese Technik ist aber auch nötig, um gerade unter so schwierigen Bedingungen wie in diesem Jahr das Häckselgut auf die 7,70 m Schnittbreite verteilen zu können. Leider fällt jedoch ein großer Teil der Verlustkörner vom Sensor auf den Boden, statt in den Spreuverteiler. Hier sollte Claas noch eine bessere Lösung finden.

Der Wechsel zwischen Häckselbetrieb und Schwadablage ist dank automatischer Kuppelung beim Umlegen des Schwadblechs schnell gemacht. Wenn die Klingen noch drehen, können sie allerdings mit dem Blech kollidieren – genau wie der instabile Schraubknebel zum Arretieren des „Active Spreader“ mit dem Schutz des Antriebs. Und die Gasfeder-Unterstützung – auch zum notwendigen Hochschwenken vor dem Kuppeln des Schneidwerkwagens – ist fast zu stark. Eine feine Sache ist der elektrisch verstellbare Rotorauswurf. Beim Häckseln sorgt er für eine gleichmäßige Beschickung, und Schwaden kann man damit wahlweise sehr schmal oder breit (fast als Doppelschwad) ablegen – aus der Kabine wohlgerneht. Und einen Schwadformer gibt es auch noch.

**Apropos Kabine:** Die „VistaCab“ mit dreifach verstellbarer Lenksäule und Bedienarmlehne ist nicht das „Raumwunder“, aber wir sind damit sehr gut klargekommen. Denn die Ergonomie hat Claas – im wahren Sinne des Wortes – im Griff! Der „Cmotion“-Hebel kostet zwar 555 Euro Aufpreis im Vergleich zum bekannten Multi-

funktionsgriff (den wir allen empfehlen, die noch Maschinen damit im Einsatz haben und regelmäßig umsteigen).

Auch die Lautstärke und Klimatisierung hat Claas im Griff: Nachdem eine vibrierende Verkleidung an der Vorserie eliminiert war, konnte der Tucano mit nur 71,1 dB(A) bei der Arbeit auftrumpfen – super! Und hat man seine Wohlfühltemperatur einmal gefunden, muss man – zumindest bei der Ausstattung mit Klimaautomatik (930 Euro) – den ganzen Tag nichts mehr regeln.

Was das Cebis-Terminal angeht, ist die Menüstruktur sehr gut. Trotzdem wäre eine „Touchscreen“-Bedienung intuitiver. Insbesondere, da Cebis-Wahlschalter und Hotkey-Drehschalter aufgrund der riesigen Auswahl an Einstell- und Überwachungsmöglichkeiten fast überfrachtet sind.

Ein Schritt in diese Richtung hatte unser Testkandidat bereits mit der „Auslagerung“ z. B. des Spurführungssystems auf den S10-Touchscreen-Monitor. Der hat mit seinem dicken, aber trotzdem noch wackeligen Halter mitten im Sichtbereich (zum Rapstrennmesser!) allerdings noch nicht die optimale Position in der Kabine gefunden.

## Flexibler einstellen und schneller abtanken

Heinz-Gerd Reeke aus 26219 Bösel hat seinen Tucano 570 als Nachfolger für den Tucano 480 bekommen. Auf dem eigenen Betrieb und im Lohn drischt er damit rund 150 ha Getreide und 300 ha Mais. Nach der Ernte von Gerste, Triticale und vor allem Weizen mit einem 7,50 m breiten Standard-Schneidwerk



**Heinz-Gerd Reeke: „In reifem Weizen haben wir 40 t/h gedroschen. Da ist auch eine hohe Abtankleistung wichtig!“**

ist der Praktiker überzeugt von der Leistung und vor allem von der Möglichkeit, die Rotordrehzahl einfach verstellen zu können: „Statt einen Riemen umzulegen, kann man jetzt aus der Kabine die Drehzahl anpassen. Da bei uns 90 Prozent des Stroh geborgen werden, eine wichtige Sache!“ Auch den Dieselverbrauch des Mercedes-Motors sieht er im Vergleich zum Caterpillar-Aggregat vom Vorgängermodell positiv: „Im Getreide sind wir bei Schwadablage mit 18 bis 20 l/ha klargekommen.“

## Stroh okay, Leistung sehr gut

Hans Dieter Levihn aus 63584 Gründau hat mit seinem Tucano 570 in diesem Sommer rund 75 ha Raps und 200 ha Weizen im Ronneburger Hügelland gedroschen. Im Vergleich zum Lexion 570, der ebenfalls im Betrieb mit einem 7,50-m-Vario-Schneidwerk arbeitet, sieht Levihn die Leistung des neuen Tucano – zumindest bei Schwad-



**Jens und Hans Dieter Levihn: „Mit der Allradachse sind wir auch in Hanglagen immer sicher unterwegs.“**

ablage – fast auf einem Level. Außerdem hat der Lohnunternehmer festgestellt, dass die Strohqualität mit einem größeren Rotor im Vergleich zu dem Doppelrotor besser ist. „Und der Tucano ist leichter sowie aufgrund der größeren Breite am Hang standfester“, nennt Levihn einen weiteren Vorteil.

## Die optimale Position außerhalb der Kabine hat Claas für die GPS-Antenne gesucht

– und einen regelrechten „Sendemast“ konstruiert. Dieser hebt und senkt sich elektrisch angetrieben, wenn der Korn-tankdeckel geöffnet bzw. geschlossen wird. Das ist nicht zuletzt dank des liebevoll eingelasserten „Claas“-Schriftzuges sicher eine echte Ingenieursleistung – solange kein Baum oder Strauch am Feldrand der Sache im Wege steht.

Wie bereits erwähnt, fährt der neue Tucano (für 470 Euro Aufpreis) 25 km/h. Der

hydrostatische Antrieb hat drei Gänge, die manuell geschaltet werden müssen. Das kann schon mal hakeln, die Abstufung ist aber okay. Ein TerraTrac-Bandlaufwerk gibt es für den Tucano nach wie vor nicht, die neue Allradachse (20 300 Euro Aufpreis!) mit innenliegenden Motoren soll aber 30 Prozent mehr Zugkraft haben. Bei der Achse ohne Allrad haben wir mit Reifen der Größe 500/85 R 24 genau 16,0 m Wendekreis gemessen – das ist prima!

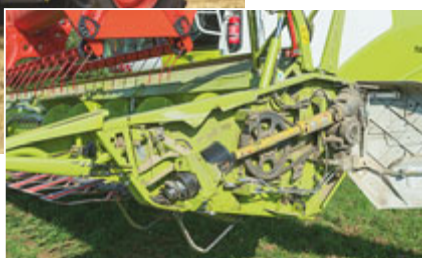
Die tägliche Wartung ist schnell erledigt, den Kühler mussten wir z. B. in 10 Druschtagen

nicht einmal ausblasen. Warum es allerdings zwei kleine statt eines großen Motorluftfilters gibt, wissen wir nicht. Nur zwei Nippel sind alle 10 h und zehn Schmierstellen alle 50 h zu schmieren. Das ist wenig, trotzdem wäre hier und da eine Schmierleitung mit -pult schön. Wahlweise ist aber sogar eine Zentralschmieranlage verfügbar.

Auch Motor- und Hydrauliköl sind einfach zu kontrollieren, nur der Wechsel des Kraftstofffilters hinter dem Motor könnte im Falle des Falles eine „heiße“ Angelegenheit werden. Die Ursache für eine Leckage an einer Stickstoffblase im Hydraulikkreislauf der Vorserienmaschine ist zum Serienstart bereits beseitigt.

## Alles Weitere in Kürze:

- Es gibt keine „Kurvenbahn“ mehr für die Haspelsteuerung, und die Sensoren verhindern jetzt auch eine Kollision mit dem Kabinendach.
- Der Aufstieg ist gut, nur links fehlte uns ein Handlauf (wie wir ihn vom Lexion kennen).
- Sowohl die Ertrags- als auch die Feuchtemessung (3 770 Euro) lieferten nach Kalibrierung zuverlässige Werte. Die Ertragserfassung lag selbst bei leichten Hanglagen maximal 3 Prozent über bzw. unter dem tatsächlichen Ertrag.



*Auf der Straße ist der Tucano wahlweise mit 20 km/h oder 25 km/h unterwegs – bei 3,46 m Breite mit 680er Reifen. Der lineare Messerantrieb der neuen Schneidwerke hat eine Gelenkwelle.*



*Der Rotorvariator kostet 3 425 Euro, hilft aber, trockenes Stroh zu schonen, da die Drehzahl aus der Kabine zwischen 450 und 920 U/min variiert werden kann.*

- Eine Ertragskartierung steht für den Tucano ebenfalls in der Preisliste. Sie kostet weitere 5 240 Euro.
- Die „Profi Cam“ hinten am Heck kostet fast 1 000 Euro ohne MwSt. – und es fehlt eine zweite Kamera direkt über dem Zugmaul.
- Das beste Xenon-Lichtpaket kostet knapp 1 700 Euro. LED-Scheinwerfer gibt es (noch) nicht.
- Als Feststellbremse gibt es immer noch das Pedal mit der gewöhnungsbedürftigen Trittplatte.
- Es gibt ein gutes Automatik-Zugmaul (365 Euro), nur leider ist die Anhängersteckdose schlecht zugänglich und versteckt angebracht.

**Fehlen noch die Preise:** Der Tucano 570 ohne Schneidwerk steht in Grundausstattung mit knapp 300 000 Euro (alle Preise plus MwSt.) in der Liste – das sind mindestens 25 000 Euro weniger als bei einem



*Der Spreuverteiler erfasst die Verlustkörner leider nicht alle, aber der „Active Spreader“ sorgt für eine gute Strohverteilung auch unter schwierigen Bedingungen.*

Lexion 750 (mit 1,42 m Kanalbreite, aber fast 100 PS mehr). Noch einmal mehr als 20 000 Euro günstiger ist der Tucano 450 mit sechs Schüttlern. Das neue V770-Vario-Schneidwerk samt Rapskit genau 52 860 Euro, beim Cerio-Vorsatz sind es fast 20 000 Euro weniger (keine Rapsausrüstung verfügbar). Die 680er-Bereifung vorne und 500er hinten steht zusammen mit über 5 000 Euro in der Liste, der Transportwagen fürs Schneidwerk mit gut 8 300 Euro. Hinzu kommen noch gut 4 400 Euro für Rotorvariator und Rotorklappenverstellung sowie 2 600 Euro für die elektrisch verstellbaren TM6-Siebe und fast 9 000 Euro für den Strohhäcksler mit Active Spreader und Spreuverteiler. Fast genauso teuer sind Ertragserfassung und -kartierung. Ebenfalls ins Geld geht die automatische Spurführung: 10 000 Euro für „AutoPilot“, Lenkventil und Navigationscontroller sowie gut 4 700 Euro für das S10-Terminal. Da ist



*Der Mercedes OM 936 LA mit 7,7 l Hubraum erfüllt dank SCR-Kat bereits die Abgasstufe IV (Tier 4 final). Die 354 PS waren allerdings fast immer der leistungsbegrenzende Faktor.*

der Laserpilot günstiger: Bereits ab gut 5 700 Euro kann man mit einem „Auge“ automatisch Lenken. Bleiben noch etwas mehr als 2 500 Euro für Klimaautomatik, aktive Kühlbox, Bluetooth-Radio und Scheibenwaschanlage. In Summe kommt so für die Testmaschine samt Schneidwerk und Transportwagen ein Listenpreis von fast 420 000 Euro ohne MwSt. zustande!

**Fazit:** Mit dem neuen Tucano ist nicht nur die Korntankentleerung „oben angekommen“. Die (Vorserien-)Maschine Tucano 570 mit Rotor-Abscheidung statt Schüttlern überzeugte auch mit ihrer komfortablen Handhabung und Bedienung, vor allem aber mit ihrer Druschleistung. Bis zu 40 t/h im Weizen schaffte vor nicht mal 20 Jahren gerade das damalige Claas-Topmodell Lexion 480 (profi 11/1995) – mit 340 PS (Preis: 430 000 DM). Heute ist der Tucano 570 hier „oben angekommen“ – mit 354 PS und 420 000 Euro Listenpreis!