



Claas Arion 470

Agiles Sparwunder

Der Arion 400 gehört zu den beliebtesten Typen im Claas-Programm. Nach dem Test des Topmodells Arion 470 mit maximal 114 kW/155 PS wundert uns das nicht mehr.

Nach der Einführung im Jahr 2014 und dem Update 2021 eroberte der Arion 400 einen festen Platz in den Top 3 der Zulassungen bei den Traktoren von Claas. Kein Wunder, schließlich bietet der kleine Alleskönner mit seinem langen Radstand sowie Vorderachs- und Kabinenfederung nicht nur einen guten Fahrkomfort. Er geht mit den 155 PS auch richtig „dran“. Kraftquelle dafür ist der Vierzylinder von Fiat Powertrain Technologies (FPT) mit

4,5 l Hubraum. Der erfüllt dank DOC, DPF und SCR-Kat. die Abgasstufe V und musste beim DLG-Testzentrum beweisen, was in ihm steckt.

155 PS mit Boost

Laut Prospekt hat der Motor des Arion 470 103 kW/140 PS Nenn- und 107 kW/ 145 PS Maximalleistung. Hinzu kommt mit dem Claas Power Management (CPM) ein Boost. Der wird nicht nur bei Zapfwellenarbeiten, sondern auch bei reiner Zugarbeit schon ab

8 km/h (Gang B6) freigeschaltet und steigert die Maximalleistung laut Prospekt auf 114 kW/155 PS.

Das hat das DLG-Testzentrum für uns nachgemessen: Und tatsächlich kommen mit Boost bei Nenndrehzahl immerhin 102,9 kW hinten am Zapfwellenstummel an. Und bei Maximalleistung sind es sogar 106,1 kW bei 1900 min⁻¹ – sehr gut. Beim Blick auf die Leistungscharakteristik fallen die 600 Nm maximales Drehmoment ins Auge. Aber auch 34 % Drehmoment-



GUT ZU WISSEN

Der Arion ist wendig und sparsam.

Bei 40 km/h ist Schluss und die Nutzlast sollte noch größer sein.

Eine Axialkolbenpumpe gehört zur Serienausstattung.

anstieg bei 36 % Drehzahlabfall reichten in der Praxis auf Acker und Straße immer gut aus.

Spar-Rekorde beim Verbrauch

Richtig spannend wird es aber beim Verbrauch. 242 g/kWh (+ 25 g/kWh AdBlue) bei Nenndrehzahl sowie nur 224 g/kWh (+ 25 g/kWh AdBlue) bei Zapfwellenarbeit sind echte Bestwerte! Da wundert es nicht, dass auch die praxisnahen Powermix-Messungen sehr gut ausfallen. Bei nahezu allen

Arbeiten liegt der Dieserverbrauch des Claas Arion 470 mehr oder weniger deutlich unter dem Mittelwert aller bisher getesteten Traktoren.

So bleibt auch der Powermix-Gesamtwert mit 270 g/kWh (+ 21 g/kWh AdBlue) fast 3 % unter dem aktuellen Mittelwert. Noch deutlicher wird die Sparsamkeit auf der Straße: 351 g/kWh (+ 32 g/kWh AdBlue) bei 40 km/h verbraucht der Schlepper 16 % weniger als das Mittel aller bisher gemessenen Traktoren – sehr gut.

Trotz aller Sparsamkeit: Nicht gefallen hat uns das Verhalten der Tankuhr, die sich zunächst kaum bewegt und dann sehr schnell auf den halben Füllstand abfällt. Wenn die Reserve angezeigt wird, kann man noch lange fahren: Es fehlen gerade mal 135 l aus dem 190-l-Tank.

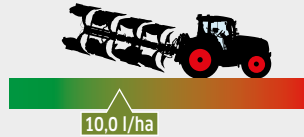
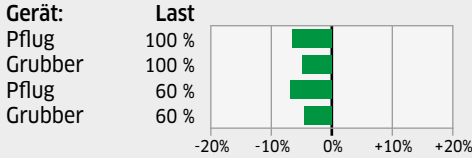
Hexa- statt Quadrishift

Ausgestattet war der Testkandidat mit dem aufpreispflichtigen Hexashift-Getriebe. Das bietet im Unterschied zur serienmäßigen

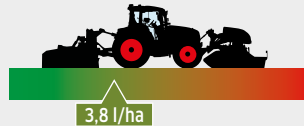
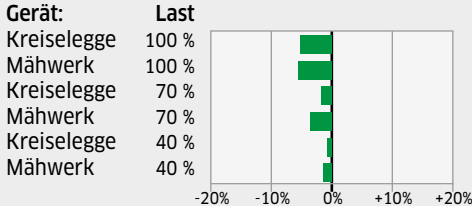
CLAAS ARION 470

DER VERBRAUCH BEI FELDARBEITEN

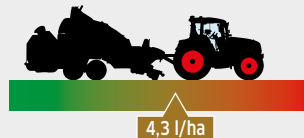
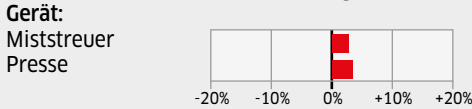
Zugarbeiten: Im Mittel 264 g/kWh



Zapfwellenarbeiten: Im Mittel 265 g/kWh



Gemischte Arbeiten: Im Mittel 296 g/kWh



Powermix:

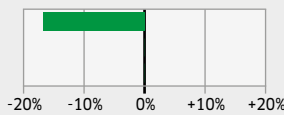
AdBlue: 7,8 %



DER VERBRAUCH AUF DER STRASSE

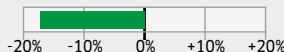
In der Ebene:

Bei 40 km/h
Bei 50 km/h
Bei 60 km/h



Am Berg:

Maximale Steigung



Transportmix: AdBlue: 9,1 %

Beim Powermix überzeugt der Arion 470 insbesondere bei schwerer Zugarbeit, im Mittel ist er hier 6 % sparsamer als der Durchschnitt. Kommt bei den gemischten Arbeiten hydraulische Leistung ins Spiel, liegt der Verbrauch dagegen 3 % über dem Mittelwert. Fast ein Sparwunder ist er beim Transport: 16,1 % liegt der Verbrauch unter dem Mittel.

Quadrishift-Schaltbox sechs statt vier Lastschaltstufen und somit 24/24 Übersetzungen. Davon liegen zwar nur acht verschiedene Geschwindigkeiten im Hauptarbeitsbereich von 4 bis 12 km/h, aber die 40 km/h werden schon mit spritsparenden 1660 Touren erreicht.

Maximal 40 km/h

Eine 50-km/h-Version liefert Claas bei diesem Getriebe nicht. Dafür gibt es allerhand Automatikfunktionen samt Tempomaten sowie SmartStop (Anhalten nur per Bremspedal). Das macht das Getriebe natürlich nicht stufenlos, aber dank der ebenfalls automatisch wechselnden Gruppen durchaus komfortabel. Somit würden wir die Investition von rund 3000 Euro für die sechs Lastschaltstufen jedem empfehlen, der mit dem Arion viel auf der Straße unterwegs sein will.

Kritik gab es im praktischen Einsatz allerdings für Dinge wie den Fahrtrichtungswechsel auf der rechten Seite: Das Drücken der Tastenkombination auf dem Joystick ist unpraktisch, zudem muss der Hebel links dazu in Mittelposition stehen. Auch für das Einstellen von Startgang und Anfahrang sowie den Wechsel des Tempomaten braucht es eine Einweisung. Außerdem schade, dass es für den Allrounder keine 1000E-Zapfwelle gibt und die 540E nach wie vor bei Überdrehzahl abschaltet. Eine Nutzung z. B. am Güllemixer oder der Kreiselegge mit 750 U/min bleibt also unmöglich. Kleiner Trost: Es gibt eine einfache Vorgewende-Automatik zum Ein-/Ausschalten der Zapfwelle per Hubwerk, die im Alltag prima funktioniert.

Axialkolbenpumpe Serie

Statt einer Zahnradpumpe hat der Arion in Deutschland serienmäßig eine Axialkolbenpumpe mit 110 l/min Förderleistung, optional gibt es sogar 150 l/min. Unser Testkandidat lieferte mit der 110-l/min-Pumpe exakt 108,3 l/min hinten an den Anschlüssen. Das ist genau wie die nutzbare hydraulische Leistung von 29,6 kW in Ordnung – zumal man optional die größere Pumpe ordern kann. Knapp wird es eher bei der maximal entnehmbaren Ölmenge von 25 l.



Der Vierzylinder von FPT ist lauffähig und sehr sparsam. Fotos: Tovornik, Wilmer



Die Kabine bietet Sicht und Platz. Auch 72,9 dB(A) sind okay.

Stichwort Zusatzausstattung: Unser Testkandidat war mit vier elektrischen Steuerventilen plus Loadsensing-Anschlüssen im Heck vollständig ausgestattet. Sinnvoll ist sicher für viele die mögliche Kombination von elektrischen und mechanischen

Steuergeräten. Unverzichtbar ist dagegen der Kreuzhebel auf der Armlehne. In der einfachsten Ausführung ProPilot mit Seilzug, als Flexipilot mit hydraulischer Vorsteuerung oder wie bei unserem Testschlepper als E-Pilot mit elektrischer



Das griffige Lederlenkrad ist Option, das Armaturenbrett informativ.

Ansteuerung. Das eröffnet auch die Möglichkeit, die Zeitsteuerung für diese Ventile im Heck nutzen zu können – fein! Leider hatten wir aber keinen Frontlader, um die Feinfühligkeit dieser Bedienung beurteilen zu können.



Der Multifunktionsgriff ist gleichzeitig ein Hydraulikkreuzhebel. Daran muss man sich gewöhnen.

AdBlue-Stutzen, kann man schon mal abrutschen. Ansonsten gibt es in Sachen Sicht (dank der Panoramic-Kabine) und Platzangebot nur Lob. Auch der Fahrkomfort ist nicht zuletzt aufgrund der optionalen mechanischen Kabinenfederung prima. In Sachen Lautstärke hat die DLG unter Volllast 72,9 dB(A) am Fahrerohr gemessen – auch das passt.

Alle Kabinenvarianten (Niedrig, Panoramic, Standard) haben eine rechte Tür, jedoch bietet keine eine aufstellbare Frontscheibe. Dafür hat uns das informative Display am A-Holm in der Ausführung CIS+ sehr gut gefallen. Genauso die fünf frei belegbaren F-Tasten, die auch für ISO-Bus-Funktionen genutzt werden können.

Nicht integriert ist allerdings das Lenksystem von Trimble. So ist am Joystick weder die Aktivierung der Lenkung möglich, noch kann man Schleppersignale nutzen, um z.B. die Bedeckung aufzuzeichnen. Aufgrund der komplizierten Bedienung und der fehlenden Bestätigungstöne gibt es hier in jedem Fall noch gewaltiges Verbesserungspotenzial.

Sehr wendig

Wo wir gerade bei der Lenkung sind: Ein Wendekreis von 10,30 m (480/65 R 28 mit 195 cm Spur) ist super. Genauso überzeugend ist die Federung der Carraro-Achse. Die 22 Schmierstellen der Einzelradfederung sollte man allerdings unbedingt mit einer Zentralschmierung ausrüsten, da sie alle 50 Stunden mit Fett versorgt werden müssen. Gefallen hat uns auch die Ausstattung mit dem griffigen Lederlenkrad, wobei dieses nicht mehr dicker werden sollte. Verbesserungspotenzial gibt es dagegen beim Geradeauslauf.

5760 kg Leergewicht haben wir bei dem komplett ausgestatteten Arion 470 gewogen. Das ist in Ordnung. Und dank 9 t zulässigem Gesamtgewicht sind die 3,2 t Nutzlast im Vergleich zum Wettbewerb vielleicht gut. Trotzdem ist es weniger als die zulässige Stützlast der K80 im Heck.

Ab 130000 Euro zu haben

In Grundausstattung stehen für den Arion 470 genau 132570 Euro (alle Preise ohne MwSt.) in der Liste. Hinzu kommt zum

Nicht sonderlich feinfühlig darf man beim Öffnen der Schutzkappen auf den Ölschlüssen sein, sie rasten nur schwer. Mit einem Software-Update ändern will Claas die Aktivierung der elektrischen Steuerventile: Wenn der Rastschalter dann nach dem Motorstart grün leuchtet, sind die Ventile bereits aktiv, ohne einmal hin- und herschalten zu müssen.

Starkes Hubwerk

Laut Prospekt stemmt der kleine Arion im Heckhubwerk 4,7 t. Und tatsächlich wird der Wert von der gemessenen durchgehenden Hubkraft mit 5000 daN sogar noch übertroffen: Die Hubkraft reicht somit auch für eine 4 t schwere Bestellkombination. Einerseits gut, andererseits steht das im Widerspruch zu den lediglich 3,2 t Nutzlast des kleinen Rackers. Doch dazu kommen wir noch.

Vorher gibt es Lob für die gut angeordnete und vollständige Heckbedienung. Außerdem erleichtert die verbesserte Abwinkelung der Unterlenker den Geräteanbau. Aber wir müssen auch kritisieren: Zum einen ist der Hubweg mit nur 57,5 cm unterdurchschnittlich. Zum anderen versperrt die Armlehne die Sicht auf das EHR-Bedienfeld in der Konsole. Gut, dass man das Hubwerk auch auf dem Griff bedienen kann.

Kabine mit Top-Aussicht

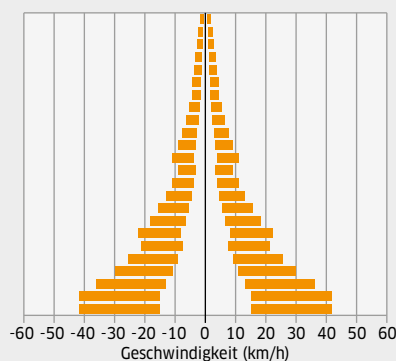
Steigt man aus der Kabine, sollte man aufpassen, da Claas die schmale Treppe weiter nach außen versetzt hat. Tritt man jetzt versehentlich auf die Rundung neben dem

CLAAS ARION 470

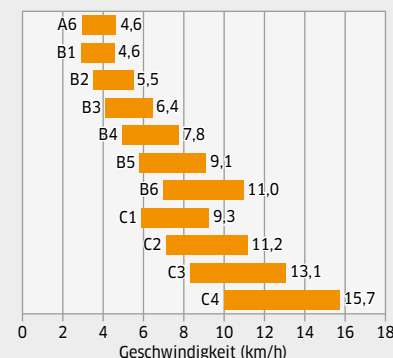
Mit 4 Gängen und 6 LS-Stufen gibt es 9 Übersetzungen von 4 – 12 km/h, zwei davon aber gleich schnell.



24/24 Gänge vor/zurück



9 Gänge von 4 – 12 km/h



WEITERE DETAILS AUS UNSEREM PRAXISEINSATZ

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

+ POSITIV

- + Werkzeugkiste und Batterie unter der Treppe
- + Sicherungskasten gut einsehbar
- + Kotflügel seitlich und hinten mit Gummikante
- + Gute Lautsprecher



Unter dem bequemen Beifahrersitz ist eine Klima-Kühlbox.



Das Panoramadach bietet volle Sicht.



Vollständige externe Bedienung auch rechts.

- NEGATIV

- Dreht man den Zündschlüssel auf Endposition, ist die Batterie am nächsten Morgen leer
- Spiegel stehen auch eingeschoben noch weit über
- Sicht nach hinten oben begrenzt



Der Filter ist bei angebauter Maschine schlecht zugänglich.

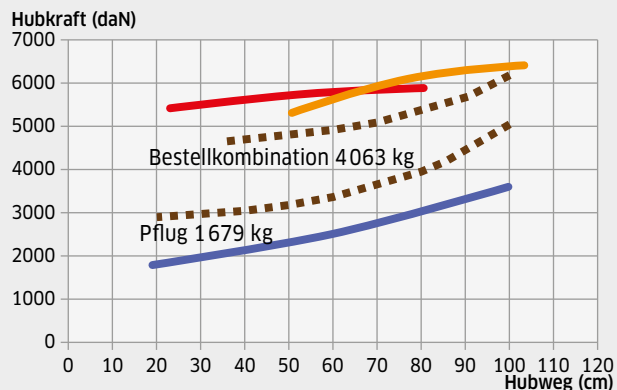


Der Oberlenker-Halter ist nicht praxisgerecht!



Stehende Ölfilter sind beim Wechsel eine Sauerei.

HUBKRAFT UND HUBKRAFTBEDARF



Die durchgehende Hubkraft reicht aus, um eine mehr als 4 t schwere Bestellkombination zu heben. Der Hubwerk ist aber kurz und die Nutzlast reicht dafür nicht aus.

- Hubstreben lang: durchgehend 5004 daN, Hubweg 57,5 cm
- Hubstreben kurz: durchgehend 4905 daN, Hubweg 52,7 cm
- Fronthubwerk: durchgehend 1652 daN, Hubweg 80,7 cm



Das Heck ist aufgeräumt und die Anschlüsse sind gut beschriftet.

PRAKTIKERURTEIL

Leise, sparsam und komfortabel

Rolf Steffens bewirtschaftet einen Milchviehbetrieb mit 90 ha überwiegend Grünland und 90 Kühen plus Nachzucht in Krummhörn bei Emden an der Nordsee. Im September 2021 hat er einen Arion 470 als Nachfolger für seinen Arion 430 bekommen, der nach 2000 h einen Getriebeschaden hatte.

Nach jetzt etwa 1000 Betriebsstunden mit dem Arion 470, z. B. mit dem Frontlader FL 120 beim Befüllen des Mischwagens, ist der Milchviehalter sehr zufrieden: „Die Sicht aus der



Rolf Steffens:

„Die Vorderachsfederung ist mit einer Akkupresse schnell abgeschmiert.“

Panoramic- Kabine ist super und die Wendigkeit ist besser als beim Vorgänger.“ Außerdem empfiehlt Steffens jedem, der den Schlepper universell einsetzen möchte, die 6-fach-Lastschaltung und die Vorderachsfederung.

Bei ihm läuft der Arion z.B. auch mit einer 6,5 m breiten Front-Heck-Mähkombi, einem 11-m³-Güllefass mit 10,5 m breitem Schleppschuhverteiler sowie vor Grubber und Pflug. „Dabei hängt der 470er sehr gut am Gas und ist trotzdem überraschend sparsam“, lobt Steffens den Traktor.

Kritik übt der Praktiker an dem kleinen Abstand zwischen dem Zapfwellenstummel und der K80-Kupplung sowie der mangelhaften Freisprecheinrichtung. Eine gerissene Verpressung eines Ölschlauchs sowie den Tausch von Schaltstiften im Getriebe erledigte der Händler kostenlos. Genauso die Erneuerung der Dieselfilter, die offensichtlich von Spänen aus dem Tank von der Montage verstopft waren. „Diese Filter mussten wir allerdings wenig später noch einmal auf eigene Kosten erneuern“, so der Landwirt abschließend.

einen das Komfortpaket Premium samt sechsstufiger Lastschaltung, Vorderachs- und Kabinenfederung sowie CIS-Farbdisplay für 11370 Euro sowie zum anderen das Digital-Paket II mit GPS-Ausstattung von Trimble samt GFX750-Terminal und NAV900-Antenne sowie ISO-Bus etc. für zusammen 7775 Euro.

Fehlen noch das Fahrerpaket Premium mit Komfortsitz, Klimaautomatik und MP3-Radio (2950 Euro) sowie das Fronthubwerk samt Frontzapfwelle (4010 und 4090 Euro). Zusammen mit den Zwischenachsventilen (3535 Euro) usw. kommt der Testschlepper dann auf einen Listenpreis von stolzen 171815 Euro – noch ohne Frontlader und Mehrwertsteuer wohlgermerkt.

Fazit

Der Arion 470 von Claas hat sich im Schleppertest in Sachen Leistung und Verbrauch als agiles Sparwunder gezeigt. Aber bei einfachen Werten wie der Nutzlast und auch komplizierten Dingen wie dem Lenksystem gibt es noch ordentlich Verbesserungspotenzial.

Zumal der kleine Racker mit einem Listenpreis von über 170000 Euro für die – zugegebenermaßen recht komplette – Testausstattung nicht als Preisbrecher unterwegs ist.

Hubert Wilmer



Breite: 285 cm; Länge: 555 cm;
Höhe: 350 cm

CLAAS ARION 470

Technische Daten

MOTOR: 103 kW/140 PS (nach ECE-R 120)
Nennleistung bei 2200 min⁻¹; wassergekühlter
Vierzylinder FPT NEF 4 mit 4,5 l Hubraum,
Abgasstufe V mit DPF, DOC und SCR-Kat.;
190 l Diesel, 23,5 l AdBlue

GETRIEBE: Hexashift-Getriebe mit vier Gän-
gen und sechs LS-Stufen, max. 40 km/h bei
1660 min⁻¹, lastschaltbare Wendeschaltung,
Automatikfunktionen und Tempomaten

BREMSEN: Nasse Mehrscheibenbremsen
hinten, hydraul. betätigt, Allradzuschaltung,
mechan. Handbremse, Druckluftanlage Serie

ELEKTRONIK: 12 V Batterie, 180 Ah; Licht-
maschine mit 200 A; Anlasser 3,2 kW/4,4 PS

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

HYDRAULIK: Axialkolben-Verstellpumpe mit
110 l/min, 205 bar, maximal drei mechan.
plus zwei elektr. Steuergeräte mit Zeit- und
Mengensteuerung, max. 25 l Öl entnehmbar

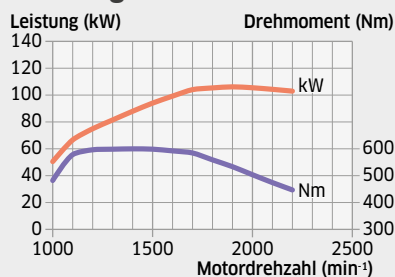
ZAPFWELLE: 540/540E/1000 (optional
Wegzapfwelle), 1 3/8 Zoll, 6 Keile, elektrohy-
draulisch geschaltet, Frontzapfwelle a. W.

ACHSEN UND FAHRWERK: Planetenachse mit
Lamellen-Differenzialsperre, wie Frontantrieb
elektrohydraulisch geschaltet; Testbereifung
480/65 R 28 vorne, 600/65 R 38 hinten

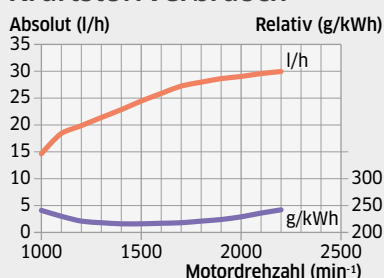
PFLEGE UND WARTUNG: Motoröl 10 l (Wech-
sel alle 500 h); Getriebeöl 30 l (2000 h)

PREISE: Grundausrüstung 132 570 € (Preise
ohne MwSt.); Testausstattung mit Hexashift,
gedeifter Vorderachse, GPS-Vorbereitung,
Fronthubwerk und -zapfwelle sowie Mittel-
achssteuergeräten etc. 171 815 €

Leistung und Drehmoment



Kraftstoffverbrauch



Messwerte -Testzentrum

ZAPFWELLENLEISTUNG (Werte mit Boost)
Maximal bei 1900 min⁻¹ 106,1 kW
Bei Nennndrehzahl 102,9 kW

DIESELVERBRAUCH
Bei maximaler Leistung 224 + 24,8 g/kWh
Nennndrehzahl 242 + 25,0 g/kWh
Absolut Max./Nennndrehzahl 28,6/30,0 l/h

DREHMOMENT
Maximal 600 Nm (1400 min⁻¹)
Drehmomentanstieg/Drehzahlabfall 34/36 %
Anfahrmoment 108 %

GETRIEBE
Gangzahl von 4 bis 12 km/h 9

HUBKRAFT HECK (90 % max. Ölndruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 5004/5296/5436 daN
Hubweg u. Last 57,5 cm (23,0 bis 80,5 cm)

HUBKRAFT FRONT (90 % max. Ölndruck, korr.)
Unten/Mitte/Oben 1652/2309/3325 daN
Hubweg u. Last 80,7 cm (19,0 bis 99,7 cm)

HYDRAULIKLEISTUNG
Betriebsdruck 189 bar
Maximale Menge 108,3 l/min
Leistung 29,6 kW (97,8 l/min, 180 bar)

ZUGLEISTUNG
Max. 98,1 kW bei 1900 min⁻¹ 243 g/kWh
Bei Nennndrehzahl 95,2 kW 261 g/kWh

LAUTSTÄRKE (unter Last am Fahrer-Ohr)
Kabine geschlossen 72,9 dB(A)

ABBREMSUNG
Maximale mittlere Verzögerung 4,4 m/s²
Pedalkraft 30,9 daN

WENDEKREIS
Ohne Frontantrieb 10,30 m

TESTGEWICHT
Vorder-/Hinterachse 2430/3330 kg
Leer-/zul. Gesamtgewicht 5760/9000 kg
Zulässige Achslast v/h 4600/6800 kg
Nutzlast 3240 kg
Leistungsgewicht 51 kg/kW

ABMESSUNGEN
Radstand 253 cm
Spurweite vorne/hinten 195/183 cm
Bodenfreiheit 50,5 cm

Kraftstoffverbrauch im Kennfeld

ARBEITSBEREICHE	Leis- tung	Dreh- zahl	g/ kWh	l/h
Normzapfwelle 540	100 %	1920	228	28,6
Sparzapfwelle 540E	100 %	1560	216	25,0
Normzapfwelle 1000	100 %	1964	229	29,0
Sparzapfwelle 1000E	100 %	-	-	-
Motor im Abregelbereich	100 %	max.	259	25,7
Hohe Leistung	80 %	90 %	235	23,4
Transportarbeiten	80 %	90 %	278	13,8
Wenig Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	237	11,7
Hohe Leistung, ½ Drehz.	40 %	60 %	223	16,6

Testurteile

MOTOR
Leistungsscharakteristik
Kraftstoffverbrauch
Zugleistung/Zapfwellenleistung
Gute Leistungscharakteristik, (sehr) niedriger
Verbrauch, insbesondere auch beim Trans-
port, Zug-/Zapfwellenleistung dank Boost
auch sehr gut

GETRIEBE
Gangabstufung/Funktionen
Schaltbarkeit
Kupplung, Gas
Zapfwelle
LS-Getriebe mit 6 Stufen gut, Automatikfunk-
tionen und Tempomat, keine 50 km/h, (nur)
drei Zapfwelldrehzahlen

FAHRWERK
Lenkung
Allrad- und Differenzialsperre
Hand- und Fußbremse
Federung Vorderachse/Kabine
Gewicht und Nutzlast
Gute Lenkbarkeit, kleiner Wendekreis, sehr
guter Federungskomfort (aber viele Schmier-
stellen), gute Bremsen, Nutzlast könnte aber
noch höher sein

HUBWERK/HYDRAULIK
Hubkraft und Hubweg
Bedienung
Leistung Hydraulik
Steuergeräte
Anschlüsse
Hubkraft sehr gut, Hubweg aber (zu) klein,
Hydraulikleistung gut; Bedienung und Steuer-
geräte auch, Anschlüsse gehen noch besser

KABINE
Platzangebot und Komfort
Sicht
Heizung und Lüftung
Lautstärke
Elektrik
Verarbeitung
Wartung
Platz, Komfort und Sicht in Ordnung,
Lautstärke auch, gute Bedienarmlehne

EIGNUNGSPROFIL				
Basisansprüche				
Mittlere Ansprüche				
Hohe Ansprüche				
Ackerarbeiten				
Grünlandarbeiten				
Transportarbeiten				
Frontladerarbeiten				

PREIS **NIEDRIG** **HOCH**
103 745 Euro
Preis aus dem profi-Schlepperkatalog 2022
Bewertung:
 sehr gut, gut, durchschnittlich,
 unterdurchschnittlich, mangelhaft
Die Einzelnoten als Auszüge ergeben nicht
zwangsläufig mathematisch eine Gesamtnote.