

Zeitschrift: Landtechnik Schweiz

Herausgeber: Landtechnik Schweiz

Band: 75 (2013)

Heft: 8

Rubrik: Passion

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Blick in die Kabinenproduktion für Claas-Traktoren im Werk Le Mans. (Bild: Werkbild)

10 Jahre Claas-Traktoren

Das 100-Jahr-Jubiläum des deutschen Familienunternehmens Claas und das gleichzeitige Jubiläum «10 Jahre Claas-Traktoren» waren den Verantwortlichen eine Einladung von Agrarjournalisten durch den Schweizer Claas-Importeur Serco Landtechnik AG, Niederbipp BE, nach Frankreich ins Traktorenwerk in Le Mans wert.

Willi von Atzigen

2003 beschlossen die französische Renault-Gruppe und das deutsche Familienunternehmen Claas eine strategische Allianz. Die von beiden Seiten angestrebten Ziele ergänzten sich. Renault hatte vor, sich auf sein automobiles Kerngeschäft zu konzentrieren, während Claas beabsichtigte, seine Produktpalette zu erweitern:

Mit dem Einstieg in die Traktorenproduktion wollte das Landtechnikunternehmen eine marktweite Exklusivitätsstrategie verfolgen. Am 23. Februar 2003 unterzeichneten Helmut Claas und Patrick Faure (Renault Agriculture) in Paris den entscheidenden Vertrag. Damit verkaufte das französische Unternehmen der Claas-Gruppe 51 % der Anteile an Renault Agriculture. Mit Genehmigung der Kartellbehörde wurde Claas zwei Monate später Mehrheitsaktionär des bekannten französischen Traditionunternehmens.

Deutscher Marktanteil 10 %

Es erfolgten umfassende Investitionen in Produktentwicklung, Werksanlagen und

Fachkompetenz. Entscheidend bei dieser deutsch-französischen Fusion war jedoch, die Kompetenzen und Stärken beider Unternehmen hinsichtlich Mitarbeitern, Technologie, Image und Marke zu bündeln, was schliesslich auch gelang. Der Konzern liess den Traktor zum Oberklasseprodukt avancieren und etablierte sich international als anerkannter Traktorhersteller. Im Jahre 2006 steigerte Claas seinen Aktienanteil auf 80 % und 2008 auf 100 %: Aus Renault Agriculture wurde Claas Tractor SAS. Diverse Preise belohnten die Bemühungen. Der Arion 640 war 2011 der am zweithäufigsten gekaufte Traktor aller Fabrikate in Deutschland und der Axion 900 «Maschine des Jahres» auf der Agritechnica 2012. Es gelang, den Marktanteil von Renault-Traktoren in Deutschland von unter 2 % im Jahre 2003 innerhalb von zehn Jahren auf 10 % Claas-Traktoren zu steigern.

Exklusivvertrieb

In Frankreich verfügte Renault Agriculture bereits über ein solides Händlernetz, das

unter dem Namen «Claas Réseau Agricole» («CRA») den Vertrieb koordiniert und durch ein Netz privater Händler ergänzt. Viele Filialen und Importeure vertreiben heute weltweit Claas-Produkte und insbesondere den Traktor nach dem Prinzip des Exklusivvertriebs. Die Produktpalette der Traktoren wurde seit 2003 um zwölf neue Serien und mehr als 40 neue Modelle erweitert: 2004 NECTIS 200, 2005 ARES 500/600 und ATLES 946 (275 PS), 2006 AXION 800 Stage 3a, 2007 ARION 500/600/600C Stage 3a und AXION CMATIC, 2008 AXOS Stage 3a, 2009 ARION 400 Stage 3a, 2010 NEXOS 200 und ELIOS 200, 2012 AXION 900 und ARION 500/600 Stage 3b.

Von 70 bis über 400 PS

Ausgehend von den 2003 angebotenen Renault-Traktoren mit 40 bis 250 PS präsentierte Claas heute eine Serie leistungsschwächer Modelle mit 70 bis über 400 PS. Heute werden 70 % der Produktion des Werks Le Mans exportiert (gegenüber knapp 30 % im Jahre 2003). Dabei wird die Ausrichtung in die Märkte Osteuropas, Russlands und Asiens intensiviert, verlautete aus Le Mans. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Frankreich stellen fast ein Drittel der Claas-Belegschaft und erarbeiten 27 % des Umsatzes an den Standorten Vélizy (Entwicklung), Le Mans (Produktion), Usines Claas France (Pressenwerk in Woippy) und das Joint Venture GIMA (Beauvais).

Das Unternehmen mit Hauptsitz im westfälischen Harsewinkel ist europäischer Marktführer bei Mähdreschern, Weltmarktführer bei den selbstfahrenden Feldhäckseln und mischt auch bei den Traktoren sowie landwirtschaftlichen Pressen, Grünland-Erntemaschinen und bei landwirtschaftlicher Informations-technologie an vorderster Front mit. Claas beschäftigt rund 9000 Mitarbeiter weltweit und hat im Geschäftsjahr 2012 mit 3,4 Milliarden Euro einen Rekordumsatz erzielt. ■



Motor-Getriebe-Block in der modernen Spritzkabine. (Bild: Willi von Atzigen)



Der Köpflி Trumpf von 1955 mit Pflug von Heinrich Wandeler in Gunzwil/Beromünster LU. (Bilder: zVg/Dominik Senn)

Vier Generationen – ein «Köpflி»

Über vier Generationen, bis zum heutigen Tag, sind die Geschicke des Köpflić Traktors mit der Bauernfamilie Wandeler auf dem Weiler Waldi in Gunzwil/Beromünster LU verbunden, genauer seit 1955, dem Baujahr des Gefährts.

Dominik Senn

Im Jahre 1955 erwarb der Grossvater des heutigen Hofbesitzers gleichen Namens, Heinrich Wandeler, den Schweizer Traktor bei der mechanischen Werkstätte von Gottfried Haslimann in Beromünster für etwa 11 000 Franken, um auf dem Betrieb die Arbeitspferde zu entlasten. Dass die Mechanisierung nicht immer reibungslos vorankam, belegt die amüsante Episode nach der Überführung des Köpflić auf den Betrieb: Beim ersten Einsatz setzte der Motor aus und war nicht mehr in Gang zu bringen. «Grossvater sei heimgekommen und habe seinem Sohn geklagt, der nigel-nagelneue Traktor sei schon kaputt», erzählte Heinrich Wandeler mit Jahrgang 1963, «es stellte sich aber heraus, dass er nach dem Starten vergessen hatte, vom 7-Liter-Benzintank auf den 40-Liter-Petroltank umzustellen. So blieb der Traktor mit vollem Petroltank einfach stehen, als das Benzin alle war.»

Getriebe-Zwischenstufen

Wandelers Köpflić vom Typ Trumpf ist 1680 kg schwer und besitzt einen Chevrolet-Petrol-Benzin-Sechszylinder-Motor von 3,5 l Zylinderinhalt, gedrosselt mit rund 50 PS Leistung, der allerdings in der Ausführung als Industrietraktor 90 PS leistet. Das 5-Gang-Getriebe ist ein Köpflić-Eigenfabrikat mit herkömmlicher Schieberadsschaltung mit einer Schnellgangübersetzung. «Früher fuhr der Köpflić mit dem direkten fünften Gang an die fünfzig, bis wir ihn plombierten», so Wandeler. Ein zusätzliches, ständig im Eingriff stehendes Räderpaar auf Hauptachse und Vorgelege des Getriebes ermöglicht ein Zuschalten von Zwischenstufen zu den vorhandenen fünf Gängen. Mit einer sogenannten Klauenkupplung als Schiebemuffe zwischen den unterschiedlichen Getriebezahnradern auf der Hauptwelle lässt sich mittels Hebel am

Lenkrad die nächste Zwischenstufe bereits unter Last vorwählen. Erst bei einem



Besitzer Heinrich Wandeler freut sich über die gelungene Restaurierung des Traktors durch Sohn Fabian.



Der neu gefertigte Auspuff «spuckt» Originaltöne.

Unterbrechen der Zugkraft durch kurzes Gaswegnehmen springt die Schaltmuffe unter Federbelastung in die vorgewählte Position, und das Getriebe ist ohne Unterbruch kraftschlüssig – ein grosser Vorteil in Steigungen.

Josef Köpfli war ein genialer Erfinder

In der Tat brauchte die Schweizer Traktorenfabrikation damals ihr Licht gegenüber der ausländischen Konkurrenz nicht unter den Scheffel zu stellen, was die technische Ausführung betraf. Einer war Josef Köpfli aus Hohenrain LU. Der geniale Erfinder war an verschiedenen Neukonstruktionen und Patentierungen bei der Firma Hürlimann massgeblich beteiligt, darunter die Ganzranksteuerung und die Einzelradbremse. Heinrich Wandeler: «Bei vollem Radeinschlag vorne mit gleichzeitiger Betätigung einer der beiden Einzelradbremsen hinten dreht sich der Traktor an Ort und Stelle im Kreis. Ohne Einzelradbremse dreht bei vollem Einschlag das innere Hinterrad sogar gegenläufig zum äusseren.» Die patentierte Köpfli-Lenkung, eine Zahnradlenkung mit Lenkradius, benötigt übrigens keine Umlenkrebel und -bolzen, die zu unerwünschtem vorzeitigem Lenkspiel führen.

Motor bis heute nicht revidiert

Ein Unglück machte dem Köpfli fast den Garaus: Ende Sechzigerjahre brannte er aus. Zum Glück trugen Motor, Getriebe und Achsen keinen Schaden davon. Der Köpfli wurde aussen herum erneuert und versah seinen üblichen Dienst weiter. «Bis heute hatten wir keine gröberen Reparaturen. Diese beschränkten sich auf Verbrauchsteile, Radlager, Bremsen usw. Auch der Motor wurde nie revidiert, auch nicht nach dem Brand. Trägt man zu diesen Traktoren Sorge, danken sie es mit einem langen Leben», sagte Wandeler. Er besitzt noch rund 3,5 ha Wald. Als 1967 ein mit «Lothar» vergleichbarer Orkan

Josef Köpfli Traktorenbau mit viel Köpfchen

Der 1910 in Hohenrain LU geborene Bauernbub Josef Köpfli lernte Velo- und Automechaniker, bevor er 1932 als Mechaniker bei der Traktorenfabrik Hürlimann in Wil einstieg und sich 1948 selbstständig machte. Er besass selber nie Produktionsanlagen.

Die ersten vier Köpfli-Traktoren entstanden 1948 in der Garage Jörg in Weesen SG. Die Produktion der folgenden 30 Traktoren erfolgte 1950 in Uster bei der Firma Gebrüder Mägerle, die nächsten hundert Traktoren wurden in der SIG Neuhausen gebaut, und ab 1953 bis 1964 verliessen etwa 450 Köpfli-Traktoren die Werkhallen der schwyzerischen Maschinenfabrik Freienbach AG. In den fol-

genden Jahren übernahm die Firma Amweg im aargauischen Ammerswil die Entwicklung und Produktion von rund 50 nachmaligen Köpfli-Amweg-Traktoren.

Köpfli war nie ein grosser industrieller Erfolg beschieden. Sein Auskommen hatte er durch Entwicklungsaufträge und Patente. Seine Hauptätigkeitsfelder waren:

- Konstruktionen kompletter Traktoren und Landmaschinen
- Antriebstechnik, insbesondere Hydrostatik
- Ganzrankvorderachse mit Zahnradlenkung
- Lenktriebachsen für Schindler
- Federspeicher für die Fahrzeughydraulik
- Spezielle Getriebe- und Abtriebsysteme



Der ausgeweidete Köpfli-Traktor ...



... erhält die Originalfarbe Graugrün.

den Bestand niederwalzte, leistete der extrem wendige Köpfli auch hier unschätzbare Dienste.

Inzwischen war der Betrieb stetig gewachsen. Von den 27 Hektaren standen rund 10 unter dem Pflug, es kam ein Laufstall für Grossvieh hinzu, und die Schweinestallungen wurden vergrössert. Der Köpfli kam an seine Grenzen. Um ihn vor dem Verschleiss zu bewahren, schafften sich Wandeler nach und nach drei Hürlimann-Traktoren und entsprechend grössere Anbaugeräte und -maschinen an.

Arbeit restaurierte Fabian den ganzen Traktor in der Werkstatt seines Onkels. Der stand ihm, zusammen mit Fabians Vater, mit Rat und Tat bei. Für letzte Instandstellungsarbeiten durfte er den Köpfli an einen SVLT-Werkstattkurs K25 nach Riniken mitbringen, um dort noch die Hydraulikpumpe zu reparieren.

Auspuff neu gebaut

Fabian: «Ein schwieriges Unterfangen war beispielsweise der Neubau eines Auspuffs, weil der alte verrostet war. Ich schlitzte den alten Auspuff auf, bis ich wusste, wie der neue aussehen musste.» Er stanzte die Blechteile aus, schweißte sie zusammen und bohrte bei den Schikanen an den richtigen Stellen Löcher, damit der Traktor möglichst seinen Originalton bekam, was auch gelang. Und wie er selber resümiert, «wage ich zu behaupten, dass er jetzt sogar besser aussieht als im Neuzustand». Der Köpfli ist heute als Veteranenfahrzeug eingelöst und wird nur noch für Ausfahrten und als Zugfahrzeug bei Umzügen und speziellen Anlässen aus der Garage geholt, obwohl er noch voll funktionstüchtig ist – und es in den Händen der Familie Wandeler bestimmt noch lange bleibt. ■

Am Werkstattkurs K25 in Riniken

Fast sah es aus, als ob der Köpfli in die hinterste Ecke der Remise verbannt werden würde. Doch hatte niemand mit der vierten Generation Wandeler gerechnet. Heinrich Wandeler (der Dritte) ist stolzer Vater von vier Töchtern und einem Sohn, Fabian. Dieser ist gelernter Landwirt und arbeitet in einem Landmaschinenbetrieb, bis er dereinst den elterlichen Hof übernehmen darf. Er hatte sich in den Kopf gesetzt, als schulische Projektarbeit diesen inzwischen unansehnlich gewordenen Traktor auf Vordermann zu bringen. In monatelanger harter und disziplinierter