



CAN-AM Traxter im Test

FOTO: S. MAURER

Arbeitstier und Spaßmobil

Klein, wendig und enorm leistungsstark präsentiert sich der Traxter. Das prädestiniert ihn zu einem Revierfahrzeug, mit dem man praktisch überall hinkommt. Daneben macht das Fahren mit ihm Spaß – und der Aufmerksamkeit aller Nachbarn kann man sich gewiss sein ...

Es ist Ende Mai, als ein aus Holland kommender Sattelschlepper vorfährt, um den Traxter zuzustellen. Dann fährt er weiter nach Italien, um als Gegenfuhrer Ducati-Motorräder zu laden. Gleich nach den ersten Metern mit dem CAN-AM-Fahrzeug wird klar, dass es hier einen Zusammenhang gibt. Von der Zulassung her ist der Traxter zwar als „Traktor“ eingestuft. Der Sound und der Fahrtwind in der offenen Kabine versprechen aber einen Hauch Motorrad-Feeling.

Die Bedienelemente des Automatik-Fahrzeugs sind selbsterklärend, dennoch ist vieles ungewohnt. Die Suche nach Tutorials im Internet ist wenig erfolgreich, Bedienungsanleitung ist keine verfügbar. Aus den

Datenblättern ergibt sich jedoch klar, dass es ein Benziner ist – mit praktisch leerem Tank. Deshalb geht es erst einmal in den Ort, um Kraftstoff zu fassen.

Schnell auf Touren

Der Traxter in dieser Ausführung hat einen Rotax V-Twin-Motor mit 799,9 cm³ und leistet 50 PS bzw. 67 Nm. Tritt man im High-Modus der Automatik aufs Gas, steigt die Motordrehzahl schnell sehr stark an. Je nach Leistungsbedarf ist man unter Umständen schon bei unter 20 km/h auf 4.000 Umdrehungen, was sich in der offenen Kabine tatsächlich so anhört, als gäbe man einem Zweirad gerade die Sporen. Dank des stufenlosen Antriebs verschieben sich in der

Folge Kegelzylinder, wodurch sich das Übersetzungsverhältnis im Getriebe ändert. Dadurch wird der Traxter schneller, ohne dass die Drehzahl großartig weitersteigt. Die Bauartgeschwindigkeit dieses „Traktors“ ist mit 60 km/h begrenzt. Laut Tacho sind es auf der Geraden ein paar Zerquetschte mehr. Die Maximaldrehzahl dabei liegt bei rund 5.000 Touren – im Verhältnis wenig zum unteren Geschwindigkeitsbereich.

Je nachdem, wo und wie schnell man sich mit diesem Fahrzeug fortbewegt, wirken dabei unterschiedlichste Umwelteinflüsse auf den Fahrer ein. Man spürt dank der Windschutzscheibe zwar den Fahrtwind nicht, sehr wohl aber Seitenwinde, die bei dem vorliegenden offenen Modell durch die Fahrgastzelle wehen. Dazu kommen Gerüche, etwa wenn man ein Gehöft passiert, immer wieder auch Abgaswolken. Dabei wird klar, dass der Vergleich mit dem



FOTOS: S. MAURER

CAN-AM Traxter XU HD8 T

Gewicht leer:	717 kg
L x B x H:	3070 x 1570 x 1930 mm
Wendekreis:	3,98 m
Leistung:	50 PS / 67 Nm
Motor:	Rotax V-Twin
Getriebe:	Pro-Torq-Getriebe
Kraftstoff:	Benzin
Nutzlast:	680 kg
Transportbox:	454 kg
Anhängelast:	1.134 kg
Personenzahl:	maximal 3
Last der Winde:	2.041 kg
Preis:	ab € 18.299,-



VIDEO

DER ANBLICK

Das leistet der CAN-AM Traxter in der Praxis. QR-Code scannen und los geht's!

Motorrad hinkt. Eher ist er mit einem Puch Haflinger zu vergleichen, den viele noch vom Bundesheer her kennen: ebenfalls nicht schnell, ebenfalls mit Benzin. Nur dass der Traxter im Vergleich zu ihm ein radikales Upgrade erfahren hat. Um ihn fahren zu dürfen, benötigt man übrigens den Führerschein B. Da er unter 3,5 Tonnen wiegt, ist die Klasse F nicht nötig. Es ist aber möglich, ihn zum Traktor dazuzumelden, was eine Menge Geld bei Versicherung und Steuer spart.

Auf Forst- und Rückewegen

In den darauffolgenden Tagen geht es zu ersten Unternehmungen offroad. Dank seiner offenen Ladefläche eignet sich der Traxter bestens dafür, diese mit diversen Ausrüstungsgegenständen zu beladen. Die Ladungssicherung ist hierbei sicher ein Thema. Bei gemäßigttem Fahrstil verliert man dank der Federung, die selbst auf holprigen Forststraßen die meisten Erschütterungen absorbiert, glücklicherweise kaum etwas.

Zu Testzwecken wurden verschiedene Hohl- und Rückewege befahren, was alles klaglos funktionierte. Im Vergleich zu einem Traktor ist der Traxter wesentlich wendiger, was mitunter zu waghalsigen Manövern verleitet. Aufgrund der geringen Abmessungen (309 cm lang, 157 cm breit, 193 cm hoch) kommt man überall hin. Es ist dabei jedoch Vorsicht angebracht, um kein Kippen zu provozieren. Wohl aus diesem Grund herrscht Gurtenpflicht. Unangegurtet riegelt der Motor deswegen auch bei unter 20 km/h ab. Dennoch lassen sich mit dem Traxter Wege befahren, die mit einem Geländewagen unmöglich nutzbar wären – nicht zuletzt der oft fehlenden Umkehrmöglichkeit wegen. Für Fahrten ins Gelände eignet sich der Low-Modus der Automatik mit dem Untersetzungsgetriebe am besten. Zusätzlich kann man den Allradantrieb manuell zuschalten. In diesem Modus verfügt der Traxter über ein automatisches Sperrdifferential, die Hinterachse lässt sich aber auch komplett sperren. Man kann des Weiteren zwischen Eco- und Work-Modus wählen,

was sich auf die Motorsteuerung und die Sensibilität des Gaspedals auswirkt. Man kann sich das so ähnlich wie einen Druckpunktzug bei der Waffe vorstellen. Erst ab einer Mindestdrehzahl greift das Getriebe abrupt ein, quasi so, als würde der Schuss dann brechen. Das vorliegende Modell ohne ABS verfügt über keine Rückrollsperrung bzw. Anfahrts-hilfe. Das hat den Vorteil, dass man beim Reversieren im Gelände weniger oft schalten muss und sich zurückrollen lassen kann. Der Nachteil wird offensichtlich, wenn man knapp an einer Geländekante steht. Hier gilt es, links zu bremsen und gleichzeitig rechts Gas zu geben, um das Fahrzeug kontrolliert bewegen zu können.

Härte- und Belastungstest

Sowohl an der Front als auch am Gestänge der Ladefläche sind an diesem Modell Seilwinden fix montiert. Es gäbe aber auch die Möglichkeit, diese nur mit Bolzen zu befestigen und mit wenigen Handgriffen – ganz nach Bedarf – vorne oder hinten zu ver-

wenden. Laut Hersteller schafft die Winde 2.041 kg. Da der Traxter in der Grundausstattung nur 717 kg wiegt, kann man sich damit selbst gleich mehrfach am Schopf aus dem Sumpf ziehen. Es geht aber auch umgekehrt. Im Assistenzinsatz bei der Forstarbeit ist es auch möglich, Sägerundholz sicher und verlässlich zu bewegen. Natürlich eignet sich dieses System nicht zur professionellen Holzernte, doch kleinere und größere Hindernisse lassen sich damit klaglos aus dem Weg räumen. Natürlich verfügt der Traxter auch über eine Anhängervorrichtung mit zwölfpoligem Stecker. Die Anhängelast wird mit 1.194 kg angegeben. Zumindest leichte Hänger kann man somit zuverlässig bewegen.

Wildbergung leicht gemacht

Wenige Tage nach der Auslieferung des Vehikels kommt Gerhard Horn vom gleichnamigen Allradcenter auf Besuch, um letzte Unklarheiten auszuräumen. Darunter befinden sich wertvolle Tipps, etwa dass man die Ladefläche vor der Beladung aufkippen kann und darf, was sich wenig später als sehr hilfreich erweisen sollte.

Es ist früher Abend, die Sonne steht noch hoch am Himmel. Beim sogenannten ANBLICK-Sitz, der sich in einem Altholzbestand mit Naturverjüngungsunterbau befindet, gilt es Reh- und Rotwild. Den Namen hat der Sitz übrigens daher, dass er von den Mitarbeitern der Redaktion in einem Workshop errichtet worden ist. Jedenfalls dauert es nicht lange, bis ein passendes Stück Rotwild austritt, das in der Folge zur Beute wird. Das Gelände ist traktorbefahrbar. Trotzdem erfolgt die Wildbergung in aller Regel händisch bis zur nächsten darunterliegenden Wegböschung, von wo aus sich das Stück über die Ladefläche des Pick-up relativ bequem aufladen lässt. Denn Rotwild vom Boden weg einzuladen ist selbst bei geringen Stücken eine Plagerei.

Anders mit dem Traxter. Man fährt bis zum Anschlag bzw. der Stelle des Verendens, klappt die Ladefläche auf, spult das Seil der Winde ab und umschlingt damit den Wildkörper. Dann einfach ein Knöpfchen drücken und das Stück wird vollautomatisch aufgeladen. Das Zuklappen ist aufgrund der Schwerkraft ganz einfach möglich. Es wäre als Zusatzausstattung jedoch auch ein hydraulisches Kippsystem verfügbar. Im aufgekipperten Zustand befindet sich die Winde hoch am Fahrzeug, der Hebel ist daher lang. In Schräglage oder wenn sich das Stück am Seil an einem Hindernis verfängt, herrscht akute Kippgefahr!



FOTOS: S. MAURER

Schätzen lernt man den Traxter bei der Wildbergung. Dank seiner Geländegängigkeit ist es in vielen Fällen möglich, knapp an den Erlegungsort heranzukommen. Das Aufladen geht dank Heckwinde fast vollautomatisch.

Kosten-Nutzen-Rechnung

In erster Linie ist dieser CAN-AM ein Nutzfahrzeug, das irgendwo im Bereich zwischen Traktor und Geländewagen positioniert ist. Wer sich mit dem Gedanken an eine Anschaffung trägt, sollte jedoch so ehrlich zu sich sein, dass der Traxter bis zu einem gewissen Grad auch ein Spaßmobil ist. Ein Motorrad beispielsweise kauft ja auch niemand, um möglichst effizient von A nach B zu kommen. Ganz billig ist dieser Spaß auch nicht. Das Modell XU HD8 T gibt es ab rund 18.000,- Euro. Mit der Zusatzausstattung des Testfahrzeuges wie Front- und Heckscheibe, Dach, Rammschutz, zwei Winden usw. ist man schon im Bereich von 23.000,- Euro. Wer gewillt ist, das Fahrzeug als Jagdwagen zu nutzen, kommt um stabile Türen nicht umhin. Das ist aus Gründen der Aufbewahrung nötig, aber auch um den Elementen weniger schutzlos ausgeliefert zu sein. Für den Winterbetrieb gäbe es Raupen anstatt der Räder. Auf diese Weise wird der Traxter zum Überschneefahrzeug, mit Ganzjahresraupen sogar tauglich fürs Extremgelände. Hierfür wird jedoch das PS-stärkere Modell HD10 empfohlen. Es gäbe auch Halterungen für Waffenkoffer als auch Gewehrhalterungen für den Innenraum. Nach oben hin sind bei der Zusatzausstattung keine Grenzen gesetzt.

Wirklich sparsam ist der Traxter auch nicht. Natürlich ist es nicht ganz fair, den Verbrauch eines Nutzfahrzeuges auf die Kilometerleistung umzulegen. Im Testbetrieb kamen etwa 350 km zusammen. Diese haben sich – grob geschätzt – auf etwa 20 % öffentliche Straßen und gut 70 % Forststraßen verteilt. Echte Offroad-Fahrten und Arbeiten im Stand schlugen mit weniger als 10 % zu Buche. Der Verbrauch lag hier im Mittel bei etwa 16 Litern auf 100 km.

Was bleibt?

Wer keinen Traktor oder guten Geländewagen hat, kann mit dem Traxter eine große Lücke im Fuhrpark füllen. Er eignet sich ausgezeichnet als Assistenzfahrzeug für leichte land- und forstwirtschaftliche Arbeiten und damit natürlich für die Jagd. Egal, ob es ums Aufstellen von Hochsitzen oder um die Wildbergung geht: Die Einsatzmöglichkeiten sind schier unbegrenzt. In unseren Breiten darf man mit Zusatzausstattung für eine geschlossene, beheizbare Kabine keinesfalls sparen. Das kostet natürlich, erweitert den Aktionsradius jedoch enorm. Das Test-Fazit: Es tut weh, den kleinen CAN-AM nach drei Wochen wieder zurückgeben zu müssen ... Ein paar Impressionen dazu finden Sie in einem Kurzvideo auf www.anblick.at *Stefan Maurer*

Mit der Winde lassen sich auch größere Hindernisse aus dem Weg räumen. Die kippbare Ladefläche ist für knapp eine halbe Tonne Nutzlast ausgelegt.

