

# Claas slaat nieuwe wegen in met verbeterde Lexion

Het topmodel 600 van de Lexion heet voortaan 770. Claas slaat daarbij nieuwe wegen in met een verend rupsonderstel voor 40 km/h en met het interactieve Cemos. Ook kreeg de Lexion een nieuwe cabine.



De Lexion was tot voor kort leverbaar als 500-serie met traditionele zeven. Het topmodel met roterende afscheiding (APS Hybrid) heette 600 en was goed voor 431 kW/586 pk. Aan het maximumvermogen van die superversie is niet gesleuteld, maar hij heet vanaf nu 770 en krijgt er de 760, 750 en 740 als seriegenoten bij. Die hebben voor de afscheiding nu allemaal die lengte-rotor en variëren in vermogen van 390 kW voor de 760, via 343 kW voor de 750 naar 317 kW voor de 740. De Lexion 500 met de gewone afscheiding via schudders (dat zijn er vijf of zes) heet nu 600 en bestaat uit zes typen: van de 205 kW sterke 620 tot aan de 317 kW sterke 670. Die laatste is net zoals de 630 ook leverbaar als 'Montana' voor het werken op hellingen. De 620 en de 630 hebben vijf schudders; de overige vier hebben er zes. APS staat bij Claas voor het versnellen van de gewasstroom voordat deze de dorstroom in gaat. Dat systeem zit op beide Lexion-series. De schudder machines van de 600-serie zijn standaard voorzien van de MSS-rotor (Multifinger

### Claas Lexion 770

Merk en type motor	Mercedes Benz OM502LA
Nominaal vermogen	390 kW/530 pk
Maximumvermogen	431 kW/586 pk
Aantal cilinders en inhoud	V8, 16,0 l
Maaibordkeuze	C600-C900 en V540-V1200
Dorstrommel	diameter 60 cm, breedte 170 cm
Afscheidingsvijzels (2)	diameter 44,5 cm, lengte 420 cm
Graantank	12.000 l
Dieseltank	1.150 l
Machinebreedte op Terra Trac	3,49 m
Machinebreedte op 680/85R32	3,50 m
Machinebreedte op 800/65R32	3,86 m

bodemdruk in het veld, maar niet om hun flexibiliteit op een verharde ondergrond. Dat laatste ondervangt Claas nu met de geveerde versie van de Terra Trac. Tijdens de demonstraties die 'Harsewinkel' er begin deze maand mee gaf, toonden zowel de wielen als de rollen van dit onderstel zich opvallend flexibel. De rupsen nemen daardoor oneffenheden in zich

een toelating voor 40 km/h. Voor loonwerkers en akkerbouwers met grote afstanden tussen de percelen wordt het Terra Trac onderstel zo een stuk aantrekkelijker. De meerprijs ten opzichte van de wieluitvoering zit rond 30 mille. Voor de ongeveerde rups is die meerprijs zo'n 23 mille. Een alternatief voor de rups (ook dat bleek begin augustus) is de CerexBib van Michelin. Deze nieuwe super-soepele 800 mm brede band vervormt vooral in de lengte, waardoor het contactoppervlak in die richting groot wordt en de machinebreedte rond 3 meter blijft. Michelin claimt voor een CerexBib een contactoppervlak van 0,73 m<sup>2</sup> tegenover 0,59 m<sup>2</sup> voor een even grote MegaXBib. Het draagvermogen van de CerexBib is gelijk aan dat van de MegaXBib bij 20 procent minder spanning.

#### Ruime cabine en Cemos

De cabine van de nieuwe 600 en 700 is nu gelijk aan die van de Jaguar hakselaar en van



Met het geveerde Terra Trac rupsonderstel kan en mag de Lexion maaidorser nu comfortabel en veilig 40 km/h rijden op de openbare weg.



De wielen zijn in hun vering gekoppeld, evenals de looprollen: komt de ene omhoog, dan wordt de andere stevig aan de grond gedrukt.



Het Maxflow maaibord is nu voorzien van extra vijzels om de invoer van het gewas te versnellen en zo de capaciteit te verhogen.

## De nieuwe Lexion is beter en sneller

Separator System) die de strolaag 'verluchtigd'. Vooral bij vochtig stro komen zo verstopte korrels sneller tevoorschijn. Van de 600-serie is de 670 als enige verkrijgbaar met het Terra Trac rupsonderstel.

**Met Terra Trac naar 40 km/h**  
Rupsbanden staan bekend om hun lage

op zonder duidelijk van de grond te komen. Claas realiseert dit via een gecombineerde hydraulische veercilinder voor de beide wielen en een aparte 'combi-cilinder' voor de beide looprollen. Komt de ene omhoog, dan wordt de andere stevig aan de grond gedrukt. Moeten ze beide omhoog, dan zorgt een accumulator voor flexibiliteit en tegendruk. Het resultaat is

de Xerion Trac. Vergeleken met het onderkomen op de 'oude' Lexion is het nieuwe huis vooral langer (meer beenruimte) en stiller (minder decibellen). De luchtgeveerde chauffeursstoel met automatische gewichtsinstelling heeft een interne koeling en ventilatie. Het stuurwiel is op drie manieren verstelbaar. De rijder kan eveneens perfect zitten en het koelvak is fors vergroot. De rugleuning van de rijdersstoel kan dienen als bijzet-tafeltje. Echt nieuw is het 'optimalisatieprogramma' Cemos, waarvan Claas op de Agritechnica al gewag maakte. De maaidorser doet via deze software voorstellen voor de ideale afstelling van de techniek (zie het kader hieronder). Met de snelkeuzetoetsen van EASY (Efficient Agriculture Systems) heeft Claas het werken met de Cebis boordcomputer vergemakkelijkt, waarvan het beeldscherm nu in kleur is. Dat werkt uitnodigend. De stuurhulpen GPS Pilot,

Laser Pilot en Auto Pilot zijn uiteraard ook op de nieuwe Lexion als opties verkrijgbaar, net zoals het elektronische datatransport Telematics, dat het onderhoud en de logistiek (onder andere het transport van graan) optimaliseert. De service in het veld heeft Claas verbeterd via lichtere en makkelijk te openen zijpanelen en via beter bereikbare onderhoudspunten. Met nieuwe elektronica voor het aansturen van machinefuncties en nieuwe hydrauliek voor het uitvoeren daarvan (meer druk en meer liters per minuut) claimt Claas een sneller reageren van de machine als geheel en een nog betere wisselwerking tussen de chauffeur en zijn of haar Lexion.

#### In 't kort

Claas grijpt bij de nieuwe Lexion niet naar 'groter en sterker' maar richt zich volledig op beter. De fabrikant uit het Duitse Harsewinkel

hanteert daarbij drie speerpunten: de innovatieve software Cemos, een ruime en comfortabele cabine en een rups-onderstel voor 40 km/h. Door de nauwe samenwerking met Michelin kan de Lexion daarenboven beschikken over de nieuwe superflexibele CerexBib: een radiaalband die het contactoppervlak vooral vergroot in de lengte en minder in de breedte. De nieuwe Lexion is leverbaar met een grote range aan maaiborden: vast tot 9 meter breed, variabel tot 12 meter breed. Opklapbaar is ook een optie en de maïsplukker gaat tot 12 rijen. Verwarrend is dat de 600 nu niet meer de top-Lexion is, maar de gewone. Ook dat zal wennen, net zoals bij de VW Golf: is het een 4 of een 5? Bij Claas wordt het de vraag of het een oude 600 is of een nieuwe 770? Bij de 400-, 500- en 700-serie speelt die kwestie niet. Die zijn respectievelijk oud, oud en nieuw. **LM**

### Cemos: het Claas elektronische machine-optimalisatiesysteem



Het beeldscherm voor het optionele Telematics (voor service en logistiek) wordt door Claas nu ook gebruikt voor het eveneens optionele Cemos dat de chauffeur helpt bij een optimale afstelling.

Claas heeft het Cemos-programma ontworpen om de wisselwerking tussen chauffeur en machine te optimaliseren. Die interactie wordt door Cemos zelf opgestart als de software op basis van een groot aantal parameters (dat zijn er meer dan vijftig) denkt dat de afstelling in de machine ergens beter kan. De beslissing om wel of niet op die uitnodiging van Cemos in te gaan, blijft bij de chauffeur. Hij kan de uitnodiging ook gewoon wegdrukken. Cemos legt zich daar dan bij neer. Claas verwacht echter dat de Lexion-eigenaar die voor de optie Cemos kiest (die kost 5.000 euro extra of 2.500 euro als de terminal er al is) er optimaal gebruik van zal maken. Het is namelijk zowel voor een beginnend chauffeur interessant om snel te leren als voor een professional om de puntjes op de i te zetten.

De chauffeur wordt als het ware geprikkeld om dat laatste te doen. Van de snelheid van de hakselaar tot aan de snelheid van de strohakselaar en alles wat daartussen zit wordt via ruim vijftig sensoren 'gemonitord'. De manier waarop al die parameters elkaar beïnvloeden wordt via grafieken inzichtelijk gemaakt. De kleuren groen (goed) en rood (fout) ondersteunen dat visuele aspect. Heeft het advies om de rijsnelheid te verhogen tot gevolg dat het correlatieverlies toeneemt, dan volgt het advies om de rijsnelheid weer naar het oude niveau terug te brengen. Maar zoals eerder gezegd: de chauffeur blijft de baas. Claas kiest bewust voor deze werkwijze om de mens in zijn waarde te laten en niet te degraderen tot iemand die de contactsleutel

omdraait en het stuur vasthoudt, al is dat laatste met gps en het wendakkermanagement ook al



Cemos geeft via grafieken aan in hoeverre de afstelling verwijderd is van het optimum.

vergaand te automatiseren. Claas ziet Cemos als lerend, niet als sturend.



Na elke afstellingsactie meldt Cemos of de optimalisatie geslaagd is of niet.