



Wennen om de ware te kennen

Nieuwe Challenger TerraGator TG 845 draait

Je moet de TerraGator TG 845 vanwege de combinatie van knikbesturing en achterasbesturing even kennen om eruit te halen wat erin zit. Wie hem kent, zal volgens Challenger sneller vullen en vooral brandstof besparen. We zagen één van de eerste echte prototypen proefdraaien bij Loonbedrijf Van der Mierden in Veldhoven en kregen een goede eerste indruk van de machine.

Dikke, erg dikke rundveemest, net stroop. Dat stond er op de menukaart bij de boer waar we mest uitreden. De fraaie term Superload zegt dan niet alles. Zelfs de turbopomp krijgt de mest dan niet snel aangezogen en dus sta je toch minuten te vullen. Met de wetenschap dat de negenkuubs Borger samen met de centrifugaalvuller de netto achttien kuub grote tank in varkensmest binnen twee minuten vollaadt. Dit is mogelijk doordat Challenger met een bypass om de Borger-pomp heen werkt om zo de centrifugaalvuller maximaal te benutten. Precies geklokt hebben we niet, maar in een tweede put met goed gemixte mest ging het sneller.

Kersvers

Vanuit de cabine heb je dankzij de schuine voorkanten van de tank goed zicht op de arm en op de machine. Dat merk je ook bij het manoeuvreren. Bij de boer werd volop verbouwd en dus was het manoeuvreren tussen allerlei busjes en bouwvakmaterieel door. "Dan leer je hem meteen goed kennen",

was de reactie van machinist Nol. Op het erf gebruikt hij veelvuldig de bediening van de achterasbesturing (de bekende draaikransbesturing) om alle obstakels te ontwijken. "Wel even opletten dat je terug stuurt, anders zwenkt de achterkant alsnog uit als je de draai hebt genomen", waarschuwt hij. Haaks draait het voor natuurlijk niet, maar met de achterasbesturing lukt het om de nauwe doorgangen probleemloos in één keer te nemen. Eigenlijk zou de achterasbesturing moeten worden gekoppeld aan de knikbesturing, bijvoorbeeld door een draaiknop met keuzes, eventueel gekoppeld aan het mest uitrijden/sturen en desgewenst te overrulen met de joystick voor het insteken bij putten en goed aansluiten voor het afwerken van de kopakker.

We hebben het hier over de kersverse Challenger TerraGator TG 845, die op de Agritechnica officieel is gepresenteerd. De eerste prototypen draaien dit seizoen als pilot voor de definitieve finishing touch en om klanten alvast op te warmen. De TG 845 is voor het komende seizoen leverbaar. Van der

Mierden wilde wel een keer proefdraaien, omdat hij naar een grotere tankinhoud wil voor meer capaciteit en om in twee keer een transporttank leeg te kunnen trekken. De achttien kuub van deze Challenger past het bedrijf. Een oplegger ziet Van der Mierden vanwege de grootte niet zitten. "We voeren zoveel mogelijk aan en werken met containers, maar er zijn best veel adressen waar je toch naar de put rijdt. Achttien kuub of veertien kuub, dat is toch vier kuub per rit extra en dat bespaart dan toch één rit op vier ritten."

De gepredikte brandstofbesparing vanwege de hoge efficiëntie van de CVT in combinatie met de zuinige Sisu Stage-IIIb-motor met AdBlue sprak het bedrijf ook aan. "Brandstofbesparing is geld en dus willen we hem graag een keer uitproberen."

Helemaal nieuw

Na een tank uitgereden te hebben, wordt de machine even goedbekeken. Wiedendatereen2244metVario-transmissie staat, ziet het te beperkt. Challenger Grubbenvorst heeft de hele machine vernieuwd, zonder het concept van knikken in combinatie met achterasbesturing te verlaten. De machine heeft een 294 kW (400 pk) Sisu-krachtbron, met daarachter de CVT zoals die ook in de zware Fendt- en Massey Ferguson-trekkers zit. Via een dropbox worden de assen aangedreven. De andere PTO-functies worden voor de CVT afgetakt, om zo minder vermogen door de bak te sturen. De cabine en de tank zijn voor een betere gewichtsverdeling zeventig centimeter verder naar voren geplaatst. Ook heeft Challenger een nieuw achterchassis ontworpen voor meer eenvoud en gewichtsbesparing. Volgens Challenger is de gewichtsverdeling met bemester op of in de grond en de tank driekwart vol circa 50/50 procent. We konden het daar niet meten. Verder heeft Challenger het zwaardere knikpunt en de zwaardere 25-tons assen van de 3244 gemonteerd. De machine heeft de compactere afmeting van de 2244 behouden.

De hef is flink verzaaid en kent een dubbele pendelverstelbaarheid voor verschillende hoogtes injecteurs en bemesters. Het meststelsel is in grote lijnen gelijk gebleven. De mest gaat door de eigen/Vogelensang-snijkast voordat die door de standaard negenkuubs Borger-pomp gaat. Challenger claimt daardoor een standtijd van 100.000 kuub of meer voor de rubber blokken in de pomp. De centrifugaalvuller in de aanzuigslang is een optie. Daarmee draait de pomp tijdens het aanzuigen met gereduceerd toerental van 350 toeren per minuut. Dat scheelt ook slijtage. De afgifte werkt net als daarvoor met de bekende Falcon-computer met Nutrient Management System. Die heeft alle denkbare opties in afgifteregeling en GPS-besturings- en -registratieautomatiek.

Op de voet

Het rijden is een peulenschil voor wie de Vario-techniek van Fendt en vooral Massey Ferguson kent. In dit geval op het voetpedaal, maar het kan ook op de rijhendel of op de cruise-control. Het managementsysteem van de trekker houdt het toerental van de motor zo laag mogelijk. Bij het aanzuigen bedraagt dat circa 1400 toeren. Voor het vullen op de negenkuubs Borger zonder Superload gaat de motor 1100 toeren



◀ De machine heeft het zware knikpunt en de zware 25-tons assen van de 3244 gekregen. Het achterchassis is nieuw ontworpen. Het is lichter en zorgt er mede voor dat de machine compact is gebleven.



◀ De hef is verzaaid en kent een dubbele pendelmogelijkheid, die afgestemd is op verschillende hoogtes bemesters en injecteurs. De uitstroomopening bij de tank is nu laag geplaatst.



◀ Het mestgedeelte is in grote lijnen gelijk gebleven. De aangezogen mest gaat door de snijmolen, wat volgens Challenger resulteert in lange stand tijden van de slijtblokken in de negenkuubs Borger-pomp.



◀ Desgewenst is de machine leverbaar met Superload-pomp in de aanzuigarm. Er is dan een bypass om de Borger-pomp heen gemonteerd om de volle capaciteit te kunnen benutten.

Trike als alternatief

Challenger heeft als alternatief de TG 8333-trike met vijftienkuubs tank. Deze heeft dezelfde mestopbouw en mestregeling, een vergelijkbare cabine en bedieningscomfort, dezelfde Sisu-8,4-litermotor in combinatie met dezelfde CVT-transmissie, alleen betreft het hier de op 257 kW (360 pk) afgeregelde krachtbron. Op deze combinatie is de achttienkuubs tank niet leverbaar. Andersom is op de TG 845 wel dezelfde vijftienkuubs tank leverbaar voor wie naar lagere asdrukken wil. Van de TG 8333 lopen inmiddels al verschillende machines in Nederland. Dat zal naar onze schatting toch snel een dikke halve ton schelen in aanschaf. Misschien toch eens buurten bij zo'n gebruiker.



De geveerde cabine is ruim en heeft deze bekende armleningsbediening van de Amerikaanse Challenger-machines. Je kunt op de rijhendel of op het rijpedaal rijden.



De Sisu Stage-IIIb-motor gecombineerd met de CVT en de AdBlue zorgt voor een lager brandstofverbruik. Met de huidige brandstofprijzen een aantrekkelijk argument.

draaien; Bij vol transport (42 km/u) gaf de teller circa 1600 toeren aan. In het veld - afhankelijk van de belasting - draaide de motor tussen de 1100 en 1400 toeren. Challenger geeft aan dat hier nog een software-update aan zit te komen voor het bereiken van de ideale toerentalen. Denk bij transport bij 42 km/u aan circa 1500 toeren en mogelijk ook met een lager toerental voor het vullen met de Superload-pomp. Voor het zodenbemesten met in dit geval een 8,40 meter brede Veenhuis-bemester zijn er meer dan genoeg pk's onder de kap om met een laag motortoerental te werken. Dat geeft een aange-naam laag geluidsniveau in de cabine. In combinatie met standaard overdruk en pneumatische vering kun je het daar goed uithouden, al danst de machine op de weg nog wel wat. Het is een bewijs dat de machine zoveel mogelijk in het veld thuishoort. De omkeer is de bekende MF-hendel links onder het stuur. De rijhendel met bediening van de asbesturing en bemesterfuncties en de armleniging is een eigen Challenger-ontwikkeling en kent zijn oorsprong in de Amerikaanse Challenger-zelfrijders.

In hondengang kun je verrassend veel van de bemester zien. In dit geval is dat ook nodig, omdat het nog even wennen is met die hondengangbesturing. Op het kopeind draait de machine met gemak aansluitend in één draai, waarbij de uitsturende achteras relatief weinig wringing in de binnenbocht geeft. Zo te zien kun je met een circa 7,50 meter brede zodenbemester ook in één keer omsteken op een kopeind van circa vijftien meter. Het afwerken op de kopeinden vraagt enige gewenning. Je moet niet op de tank, maar op de zodenbemester achteruitsteken. Die rechtzetten en dan rechttuit vooruitrijden is het motto.

Zelf testen

Na een dag rijden hebben wij samen met Van der Mierden wel een eerste indruk gekregen, maar weten we nog niet hoe zuinig de machine echt is. Het betrof erg dikke mest, veel kleine percelen met geren en de chauffeur moest wennen. Dat kost toch tijd en dus capaciteit en brandstof. Ook is er vaker gestopt dan normaal, vaak met draaiende motor, en betreft het nog een prototype waaraan nog enkele updates zullen worden doorgevoerd. Het brandstofverbruik kwam hier net boven de twintig liter per uur. Een dag later lag dat met zeventien liter per uur bij zodebemesten aanmerkelijk lager. Het is voor Van der Mierden moeilijk om in te schatten in hoeverre de machine echt zuiniger is. Dat weet je pas als je een week echt voluit met de machine hebt gedraaid.

De loonwerker laat doorschemeren dat hij te spreken is over de aanzuigcapaciteit, zeker omdat dat bij Van der Mierden veel speelt en één van de grootste beperkingen op de capaciteit is. "Maar dat mag van ons nog beter. Ook deze staat toch vier tot vijf minuten te zuigen in dikke mest. Eigenlijk zouden we toe moeten naar een pomp onder in de slang die nauwe putten in kan. Dat is waar we naar toe willen." De boodschap voor Challenger is hiermee helder. Om loonwerkers 'om' te krijgen, zullen ze er een aantal dagen mee moeten draaien. Eerst even wennen om de ware waarde te leren kennen, is het motto. Benieuwd wat de machine op bouwland doet, want daar zal de CVT het geclaimde verschil sterker waar moeten maken.

Challenger Grubbenvorst wil de machine op AgroTechniek Holland definitief klaar hebben en zal de nieuwkomer daar officieel presenteren.

Tekst & foto's: **Gert Vreemann**