

Case IH Puma CVX: verfrissende techniek uit Oostenrijk

De Puma van Case IH geldt als een geslaagde trekker en de traploze transmissie van de CVX is praktisch. Een combinatie van beide moet dus per definitie goed zijn. Of weet Sankt Valentin toch nog te verbeteren?

Case IH/Steyr introduceerde tien jaar geleden zijn trekker met traploze transmissie. Anderhalf jaar later waren er reeds duizend cvt-trekkers verkocht. Nu ligt dat aantal op ruim 20.000 en loopt de bestaande serie met vijf modellen van 103 tot 143 kW (140 tot 195 pk). De fabriek in het Oostenrijkse Sankt Valentin breidt het aantal versies met een continu variabele transmissie momenteel uit met drie zware modellen. Bij Case IH heten die Puma CVX en bij Steyr 6200 CVT. De vermogens van beide series zijn 145, 157 en 165 kW (197, 213 en 224 pk). De nieuwe 6200 CVT beleefde zijn première in augustus op de Agriashow in het Oostenrijkse Wels. De Puma CVX treedt voor het voetlicht op de aanstaande AgroVak in Den Bosch.

Nu met hand en voet

De traploze transmissie op de bestaande CVX/CVT heeft als hoofdinsteek een regeling van de snelheid via de voet. Bij de Puma CVX en 6200 CVT laat die snelheid zich echter net zo gemakkelijk met de hand regelen. De chauffeur bepaalt zelf waar zijn voorkeur naar uitgaat en kan tussen de beide manieren naar believen wisselen. Hij of zij hoeft geen echte keuze te maken voor het een of het ander. De multifunctionele hendel, die nu beweegbaar is, vult het rijpedaal drempelloos aan en omgekeerd. Deze vorm van bediening is een forse stap voorwaarts en Case IH/Steyr is de eerste die daarmee komt. Daar komt bij dat de genoemde multifunctionele hendel nu ook een draaiknop heeft voor een gevoelige regeling van de rijsnelheid. Deze 'scroll-knop' is met de duim te bedienen en dat gaat in stapjes van 0,1 km/h. Onder 1 km/h zijn ze 0,05 km/h.

Multifunctioneel

De multicontroller, zoals Case IH/Steyr de multifunctionele hendel noemt, bedient behalve de rijsnelheid ook de hef, twee dubbelwerkende ventielen en het wendakker-

management. Ook de keuze tussen voor- of achteruit loopt via deze multicontroller. Die keuze is echter ook te maken via de bekende powershuttle links onder het stuur. Omdat deze FR-hendel altijd weer terugkomt in de middenstand, zijn beide bedieningsmogelijkheden door elkaar te gebruiken. Ook dat neemt drempels weg. Een noviteit op de nieuwe zware CVX/CVT is het 'dubbele handgas': twee hendeltjes waarmee je de ideale mix in kunt stellen tussen het gewenste toerental en de speelruimte die je de motor daarbij kunt geven. Die speelruimte ligt tussen maximumkoppel en maximumvermogen. Je kunt ook twee toerentallen vastleggen en die naar believen per knopdruk oproepen. Nieuw is ook het Integrated Control Panel (ICP). Dit is een afbeelding van de trekker met de bedieningsknoppen min of meer op de juiste plaats. Je ziet dus wat je doet en dat komt het intuïtief bedienen ten goede. Ook dat is een compliment, al geldt dat natuurlijk vooral voor basisfuncties zoals aftakas, hef, hydrauliek, vierwielaandrijving en differentieelsloten. Voor de finetuning kun je niet om het instructieboek heen en daar moet je dan ook wel ruim de tijd voor nemen.

Ruimte onder het dak

Een van de grote verschillen met de huidige traploze lijn is de cabine. Dit 'surround vision' onderkomen is standaard geveerd en aanmerkelijk ruimer dan op de huidige CVX/CVT. Het combineert meer lichtinval (5,78 m² glasoppervlak) met een aanmerkelijk beter rondomzicht. Controlelampjes en belangrijke informatie als toerental en rijsnelheid zitten niet op een dashboard bij het stuur, maar op displays in de A-stijl. Als optie is er de AFS info-terminal op het uiteinde van de rechterarmleuning. Hier is onder andere de benuttingsgraad van de motor op te roepen, maar ook het brandstofverbruik, het percentage slijp, de bewerkte oppervlakte en de onderhoudsgegevens. Dit 'Advanced Farming System' regelt daarnaast de aansturing van de



hydrauliek op tijd. AFS is ook leverbaar via een losse terminal tegen de rechterzijde van de cabine. Het touchscreen is dan aanzienlijk groter en dus beter geschikt voor stoere

vingers in een 'beweeglijke' omgeving. De elektronica van de nieuwe Case IH/Steyr is isobus compatibel, de airco is standaard en de dakruit een optie.

Krachtbron van Cummins

De huidige CVX/CVT-serie tot 147 kW (200 pk) heeft als krachtbron een 6,6 liter zescilinder van Sisu. In de nieuwe serie vanaf 200 pk ligt

een 6,75 liter van de New Engine Family (NEF), het samenwerkingsverband tussen Cummins en Fiat Power Train (voorheen Iveco). Deze common rail heeft vier kleppen

per cilinder en een powerboost die tot 32 kW (44 pk) extra levert. In de constant-engine-speed modus past de trekker zelf de rijsnelheid aan om bij wisselende belasting het toerental van de aftakas gelijk te houden. Case IH/Steyr claimt met deze moderne motortechniek en de relatief lage toerentallen een verbruik dat tot 5 procent gunstiger is dan bij de concurrentie. Volgens Sankt Valentin kan de APM-elektronica beter brandstof besparen dan de chauffeur zelf. Case IH/Steyr omschrijft de afkorting APM nu overigens niet meer als Automatic Power Management maar als Automatic Productivity Manager: een laag verbruik staat bij de nieuwe trekker centraal. De koelventilator kan als optie kortstondig de andere kant uitdraaien om de radiator en de andere koelers schoon te blazen. De aansturing daarvan is op te nemen in het wendakkermanagement. De Cummins is geschikt voor biodiesel, en de motorrem, die bij transport de gewone remmen spaart, is standaard.

Overige technische kwesties

Case IH/Steyr geeft als maximale hefkracht voor de Puma CVX en de 6200 CVT 10.460 kg

op. Dat is ruim voldoende voor deze klasse, zelfs al zou het door het hele traject zo'n 15 procent minder zijn. De voorasvering is standaard en die is actief; dat wil zeggen hij past de veer karakteristiek aan bij de belasting van de as en de rijsnelheid. Steekassen zijn standaard op de nieuwe trekker. Turn-assist is een optie: een minimale stuuruitslag geeft dan een maximale uitslag van de voorwielen. Dat is handig op de wendakker. De nieuwe CVX/CVT is leverbaar met een top van 40 km/h bij 1.250 motortoeren of 50 km/h bij 1.550 toeren. Dat geeft behalve een duidelijke reductie in het dieselverbruik ook een fors lager geluidsniveau in de cabine. APM stemt daarbij constant de rijsnelheid, het motortoerental en het gevraagde vermogen op elkaar af. De bestuurder hoeft alleen maar de rijhendel of het rijpedaal te bedienen. Bij stoppen op 'vals plat' zorgt de actieve stilstandsregeling ervoor dat de trekker niet wegrolt. Standaard heeft de nieuwe CVX/CVT vier dubbelwerkende elektrische ventielen. Daarvan zijn er twee via de multihendel te bedienen en twee via de kleine joystick. Er zijn tot maximaal negen dubbelwerkende ventielen te monteren. De

aftakas heeft 1.000 toeren en krijgt er later een 540 bij. Voor beide is er ook een economy-toerental. Die keuze loopt via tiptoetsen op het Integrated Control Panel.

In 't kort

De Puma CVX van Case IH en de 6200 CVT van Steyr zijn nieuwe trekkers. Ze borduren in hun 'hardware' echter voort op bewezen techniek. Dat is te merken. De nieuwkomer maakt een zeer doordachte indruk. Dat vertaalt zich samen met nieuwe software in bedieningsgemak en dat komt mede door de nauwe samenwerking met klantengroepen.

De Puma CVX en de 6200 CVT hebben net als de middelzware modellen de S-matic als basis. Deze cvt werd begin negentiger jaren ontworpen door Steyr Antriebstechnik, dat later werd overgenomen door het Duitse ZF. De S-matic werd speciaal voor de nieuwe CVX/CVT en voor CNH door Sankt Valentin herontworpen. De nieuwe trekkers komen in het tweede kwartaal van 2009 op de markt. Prijzen zijn nog niet bekend. Als die in lijn liggen met de huidige serie, is er weinig om aan het succes van de nieuwkomers te twijfelen. **LM**

Case IH Puma CVX / Steyr 6200 CVT in detail



▲ Het Integrated Control Panel bedient sterk intuïtief en dus gemakkelijk.



▲ Twee gashendels stemmen het gewenste toerental af op de maximale spreiding.



▲ De armleuning met linksboven de nieuwe 'multicontroller' die nu ook rijhendel is. Rechtsboven zit de joystick voor de hydrauliek.