

10 waarheden over Claas

Van lichte trekkers tot nieuwe modellen

Claas houdt zich als familiebedrijf staande tussen grote concerns. De fabrikant groeit jaarlijks en heeft een omzet van 2,3 miljard euro. In de fabriek in het Franse Le Mans worden op de Xerion na, alle andere typen Claas trekkers gemaakt. Country manager in commercial division is Bernard Salesses.

Het lijkt alweer heel normaal, een gifgroene Claas trekker. Het is echter nog maar vijf jaar geleden dat het Duitse Claas eigenaar werd van de okergele Franse Renault trekkers. In 2004 kwam de oude Franse trekkerfabriek in Le Mans in Duitse handen. Hier bouwde Renault al sinds 1950 trekkers. De eerste Renault trekker werd overigens al veel eerder gebouwd. In 1919, een jaar na de eerste wereldoorlog, bouwde het de GP op rupsbanden die gebaseerd was op een FT-leger-tank uit die oorlog. Tijdens de eerste LandbouwMechanisatie studiereis is de fabriek in Le Mans bezocht. Hier rollen 68 trekkers per dag van de band, totaal 12.500 per jaar. Country manager Bernard Salesses ging in op enkele interessante vragen die bij de bezoekende Nederlandse akkerbouwers leefden. We noteerden tien waarheden over de Claas trekkerfabriek in Le Mans, van lichte trekkers tot nieuwe modellen in 2011.

1 Over lichte trekkers

Veel akkerbouwers vinden Claas trekkers van 74 kW (100 pk) zwaar. In de akkerbouw is er vraag naar een lichte trekker met veel vermogen. Bij verbetering van een type zegt Claas wel rekening te houden met dit item. Claas geeft hiermee aan wel te weten dat de markt om een lichtere trekker met veel vermogen vraagt, en heeft dat met de Axion met 121 tot 165 kW (165 tot 225 pk) ook bewezen. Voor nu ziet Claas vooral de voordelen van een zware trekker. Deze is efficiënt voor het overbrengen van trekkracht, vindt Salesses. Een lichtere trekker kan het vele vermogen minder goed omzetten.

2 Over eigen motoren

In de meeste Claas trekkers zit een dieselmotor die bij de concurrent vandaan komt. Salesses vertelt dat het een DPS (Deere Production System) motor is, maar een geheel andere dan dat John Deere gebruikt. Het heeft andere eigenschappen, weet Salesses. Voor bepaalde series is er ook keuze uit Iveco en Perkins motoren. Claas heeft er over gedacht om zelf motoren te gaan bouwen, maar voor de aankomende vijf jaar zijn er andere prioriteiten.

Vernieuwde Atles in 2011

3 Over Gima achterbruggen

Claas gebruikt nu achterbruggen van Gima. Waarom Claas deze niet zelf bouwt? Gemak, luidt het antwoord. Gima is voor 50 procent eigendom van Claas. Claas heeft een meerderheidsaandeel en kan dus productverbeteringen aangeven en doorvoeren. Efficiënt en gemakkelijk. Gima bouwt de achterbrug en een deel van het frame, waardoor productie in Le Mans sneller kan.

4 Over een viercilinder

Een viercilinder met continu variabele transmissie ontbreekt nog in het programma van Claas. Voor Claas is het een uitdaging om een cvt te bouwen, maar de aankomende twee jaar niet. Het is namelijk een heel specifieke markt die om dit type trekkers vraagt. Een cvt wordt al wel geplaatst in de Xerion. Deze is afkomstig van ZF.

5 Over Claas Atles

Tussen de typen Axion en Xerion zit qua vermogen een loze ruimte. Voorheen vulde de Atles dit gat op. Deze trekker bouwt Claas overigens nog steeds, maar mag niet in Nederland verkocht worden vanwege emissie-eisen. In Rusland wordt deze trekker nog wel verkocht. Op de volgende Sima in 2011 kunnen we zeker een Atles verwachten die voldoet aan de nieuwste normen.

6 Over goedkope trekkers

Er is tegenwoordig ook vraag naar een goedkope trekkers van 110 kW (150 pk), aldus het reisgezelschap. Claas speelt hierop in met de Arion-serie. Deze trekkers zijn leverbaar in drie verschillende typen. Cebis, Cis en C. Type C is de meest simpele, waarbij comfort ondergeschikt is aan de functionaliteit. De serie trekkers van het C type voldoet daarbij aan de vraag.

7 Over alternatieve energie

Concurrerende trekkermerken timmeren aan de weg met alternatieve aandrijvingsbronnen. Een Claas die gebruik maakt van een alternatieve energiebron is nog niet gesignaleerd. Salesses zegt dat Claas niet bezig is met alternatieve energie zoals bijvoorbeeld waterstof. Prioriteit bij Claas is vooral voldoen aan emissie-eisen en dat met een zo laag mogelijk brandstofverbruik. Dit zou in de toekomst wel kunnen met bijvoorbeeld biodiesel.

8 Over dealers en familiegevoel

Bij dealers zie je vaak dat naast Claas nog een merk met dezelfde machines verkocht wordt. Claas vindt dit een marketingkeuze en dus bedrijfsafhankelijk. Claas streeft wel naar een franchisevorm. Franchise houdt in

dat een persoonlijke onderneming gebruik maakt van de marketing van een moeder-onderneming en hiervoor betaald. Bekende bedrijven die hiermee werken zijn McDonald's en Burger King. Claas wil dan dus uniforme service leveren bij meerdere bedrijven met hetzelfde merk. Hierbij kiest Claas graag mechanisatiebedrijven die meer generaties bestaan om zo het familiegevoel dat Claas heeft, uit te stralen.

9 Over Duitsers en Fransen

De Franse en Duitse mentaliteit verschilt nogal, dit merken ook de werknemers binnen Claas. Maar het gaat steeds beter volgens Salesses. Doordat de productieplaatsen voordeel hebben van elkaar, groeit het vertrouwen. Personeel wordt ook tussen de productieplaatsen uitgewisseld om de samenwerking en kennisuitwisseling te bevorderen. In beide landen is de afzet van machines die Claas

produceert groot, dus is het een win-win-situatie.

10 Over tractorpulling

Claas heeft geen tractorpull-team in Nederland, terwijl Duitsland wel een Claas team heeft. Dit Duitse team wordt echter niet gesponsord vanuit Claas. Het bedrijf ziet tractorpulling niet als reclame voor de productie. **LM**

