

De nieuwe Axion 900 van Claas is een 'dikke trekker'

De Axion 900-serie van Claas gaat in motorvermogen van 320 pk voor de 920 tot 410 pk voor de 950.

Die getallen maken indruk. Dat doen ook de afmetingen en het gewicht van deze nieuwe grote Axion. Hij is echt 'dik'.



Axion 900-serie

| | |
|--------------------|---------------------------------------|
| Types | Axion 920, 930, 940 en 950 |
| Max. vermogen (pk) | 320, 350, 380 en 410 |
| Max. vermogen (kW) | 236, 258, 280 en 302 |
| Motor | 6 cilinder 8,7 l FPT |
| Transmissie | ZF Ecom 3.0 cvt |
| Aftakas achter | 35 mm, 6 of 20 spiebanen |
| PTO-toeren | 1.000 of 1.000/540 E of 1.000/1.000 E |
| Max. hefvermogen | 11 ton, categorie 3/4 |
| Hydrauliek | 150 of 220 l/min; load sensing |
| Gewicht | 12,9 ton, max. toelaatbaar 18 ton |
| Wielbasis | 315 cm |
| Langte | 556 cm |
| Gewichtsverdeling | 44% voor, 56% achter |

Claas plaatste de Axion 900 in februari van dit jaar al voor het voetlicht op de Sima in Parijs. 'Harsewinkel' beseft dat je met de trekkerproductie in de voormalige fabriek van Renault in Le Mans het chauvinisme van het Franse thuispubliek niet moet onderschatten. Die actie pakte goed uit, want de 9xx, zoals het prototype toen nog heette, trok veel aandacht. Dat zal de 900 op de Agritechnica ook weer doen. Want los van het feit dat deze nieuwe Claas vooral de Duitse gevoelens streeft, is de Axion 900 met een wielbasis van 315 cm, 710/85R38 achterbanden, een dakhoogte van 350 cm en een rijklaar gewicht van bijna 13 ton een imposante trekker.

215 cm hoog rubber

Onder de achterspatborden van de nieuwe

Axion passen ook 710/75 en 900/60 op 42 inch velgen. Het wiel is dan net zoals bij de eerder genoemde 710/85R38 zo'n 215 cm hoog. Daar zeg je u tegen, zeker als er dan ook nog dubbellucht op zit. Inclusief de 170 cm hoge voorbanden moet de trekker dan in staat zijn z'n vermogen prima op de grond te krijgen. Dat is op de grote Oost-Europese bedrijven waar de transportbreedte geen beperkende factor is van groot belang. Claas claimt dat de draaicirkel met de dubbellucht niet noemenswaardig wijzigt, omdat het tweede voorwiel geen hinder ondervindt van instaptreden of brandstoftank. De 900 maakt ook op andere fronten een prima door-dachte indruk. Le Mans kon met een schone lei beginnen, omdat de voormalige Renault Atlas al twee jaar geleden uit productie ging. Claas borduurt desondanks vooral voort op de sterke punten van de Axion 800 en heeft daarbij de 'minne' punten verbeterd. Dat is een solide en vooral typische Duitse aanpak. De 900 is daardoor herkenbaar, maar anderszids ook voldoende nieuw.

8,7 liter FPT-zescilinder

Een markant verschil tussen de 800 en de 900 is de motor. De zescilinder van Deere Power Systems (DPS) maakte plaats voor de zescilinder Cursor van Fiat Power Train (FPT). Claas noemt als reden dat de inbouwhoogte van deze vierklepper met common rail gering is, waardoor er onder de motorkap ruimte ontstaat voor SCR en AdBlue. Het is inderdaad een sterk (of mooi) punt van de 900 dat je geen katalysator ziet die het uiterlijk ontsiert. Claas vertelt uiteraard liever niet dat er toch een zekere emotionele schade ontstaat als een toptrekker van Duitse

bodem nog een motor heeft van een van de grootste concurrenten. Claas streeft op de Duitse markt naar minimaal hetzelfde imago als Fendt en John Deere. De merken Case IH, New Holland en Steyr (die FPT-motoren gebruiken) zijn ook wel concurrenten, maar op een andere niveau. De FPT heeft geen 'boost'. Het maximumvermogen is dus bij alle activiteiten beschikbaar. De dieseltank heeft een inhoud van 700 liter. Bij de AdBlue-tank is dat 60 liter. Dat is voldoende voor tweemaal regulier tanken. Onder de tank zit

'The best of Fendt and Deere'

6 mm dikke pantserplaat. Die zorgt er samen met de op alle fronten solide bouw voor dat de Axion 900 een gewichtige trekker is. Claas meldt daarbij als voordeel dat je niet met frontgewichten hoeft te sjouwen voor optimale prestaties. Wij melden als nadeel dat je bij licht werk ook veel gewicht meesjouw.

Traploze bak van ZF

De Ecom 3.0 van ZF heet bij Claas C-matic. De vier bereiken van deze continu variabele transmissie schakelen via natte lamellen zonder dat je daar als chauffeur iets van merkt. Voor het bereik tussen deze 'vaste' punten tekenen een axiale plunjermotor en planetaire stelsels. De bediening via de C-motion hendel is een genot. Deze pientere pook van de Xerion 4500/5000 is opnieuw verbeterd en ligt nu nog beter in de hand voor een echt 'Fingerspitzengefühl'. De bak is

echter ook probleemloos via de voet aan te sturen. Veel functies van de cvt, maar ook van de hef en de hydrauliek, zijn te programmeren en te automatiseren. Het beeldscherm van de Cebis-computer nodigt uit om ermee te werken. Als topsnelheid is er keuze uit 40 en 50 km/h. In het laatste geval is voorasvering standaard. Bij 40 km/h is er keuze uit geveerd of star. Omwille van brandstofbesparing is 50 km/h haalbaar met 1.700 motortoeren.

Nieuwe cabine met vier stijlen

Het onderkomen voor de chauffeur is een ander duidelijk verschil tussen de 800 en de 900. De cabine van de 900 heeft vier stijlen, waardoor het zicht naar de zijkanten nagenoeg ongehinderd is. Ook naar voren en naar achteren zit er weinig ruis in het blikveld. Voor eventueel ander blik is er voldoende opbergruimte, ook als die blikjes in een koelbox zitten. De bijrijder kan eveneens qua zit- en leefruimte goed uit de voeten. De vier veerpoten onder de cabine (het idee waarmee Renault in de tachtiger jaren al aan de weg timmerde) zorgen voor een prima rijcomfort en dat is standaard. De optioneel geveerde vooras doet daar nog een schepje bovenop. Claas kiest in de cabine van de 900 voor een 2-beeldscherm-filosofie. De ene monitor toont de functionaliteiten van de trekker, de andere die van het werktuig.

Geen hoog voltage

De achterbrug van de 900 is afkomstig van Gima, het samenwerkingsverband tussen Claas (voorheen Renault) en Massey Ferguson. Technisch zijn er weinig verschillen met de achterbrug van de 800. Bij de modellen 940



▲ 215 cm hoog rubber op de achteras en 170 cm op de vooras maken de kans dat de Axion 900 zijn vermogen op de bodem krijgt alleszins aannemelijk, zeker als dat gebeurt in combinatie met dubbellucht.

en 950 is de uitvoering iets zwaarder en zijn steekassen standaard; bij de 920 en 930 is er keuze uit schroeven of steken. Er is één groot oliereservoir. Daaruit is bij normaal niveau voor werktuigen maar liefst 60 liter te putten. De loadsensingpomp heeft een capaciteit van 150 of 200 l/min en de hef tilt maximaal 11 ton. De geïntegreerde fronthef tilt een indrukwekkende 6,8 ton. Opvallend is dat Claas op geen enkele manier gewag maakt van voorzieningen voor het geval er vraag komt naar elektrische functies op werktuigen. Ook over de mogelijkheid van een achteruitrij-inrichting wordt door de trekkerjongens uit Le Mans niet gerept.

The best of both worlds

Claas claimt met een lange wielbasis en een compacte bouw de beste combinatie van de veld eigenschappen van de John Deere 8000 en het allroundkarakter van de Fendt 900. Met die claim geeft Claas als jonge trekkerfabrikant aan waar hij naar toe wil. Het imago van de trekker moet net zo solide worden als dat van de maaidorser of hakselaar. Of dat lukt zal begin 2012 blijken als de 900 leverbaar wordt. U kunt vooraf uw eigen beeld van deze knap doordachte dikke Claas al vormen op de Agritechnica in Hannover. De 900 mag ook al een compliment hebben voor de prima documentatie die Claas er bij levert.

Axion 900 in detail



▲ Achterlichten met ledtechniek en hightech werkclampen geven een moderne uitstraling.



▲ Tanks voor dieselolie en AdBlue met een inhoud van respectievelijk 700 en 60 liter.



▲ Goede toegankelijkheid van de zescilinder FPT door een motorkap die als één geheel opent.



▲ Buitenbediening voor fronthef en een DW-ventiel. Voorasvering is een optie bij 40 km/h.



▲ De multifunctionele C-motion joystick vormt het hart van de bediening en voelt perfect aan.



▲ Een automatisch stuursysteem op basis van gps is uiteraard een optie voor de Axion 900.