



Vernieuwde Arion: echt een broertje van de Axion

Ook de Arion ontkomt niet aan de nieuwe Stage 3b-emissie-eisen. Voor Claas was dat het moment om de innovaties van de Axion 900 door te voeren op de Arion 500 en 600-trekkers. De AdBlue-tank blijft nog achterwege.

Claas Arion 650

Motorvermogen	135 kW (184 pk)
Motor	DPS PVX zescilinder
Cilinderinhoud	6,8 l
Transmissie	Hexashift 24/24
Achterbanden	20,8 580/70 650/65 710/60
Achtervelgen	38 inch
Inhoud dieseltank	330 l
Lengte	5,2 m
Ledig gewicht	7,8 ton
Hefvermogen	8 ton
Hefinrichting categorie	III
Aftakas	540/1.000 omw./min.
Optie	EKO
Hydrauliekopbrengst	110 l/min.

De eerste nieuwe Arion die we tijdens de introductie in Duitsland zien wordt vergezeld door een oud type. Daardoor vallen de verschillen goed op. Zo trekt de nieuwe motorkap aandacht. De goedlachse kap is vervangen door een boos kijkende neus met gestapelde lampen. De nieuwe kap ligt in lijn met het design van de recentere trekkers van Claas en lijkt vooral veel op die van de in oktober 2011 gepresenteerde Axion 900. De kap loopt wat verder door naar voren en dat maakt de trekker imposanter. Toch spreekt Claas van een compacte trekker. Weliswaar met een lange wielbasis; dat zorgt volgens de fabrikant voor een fiftyfifty gewichtsverdeling. De stuuruitslag van de voorwielen is 50 graden en zo heeft de Arion een toch acceptabele draaicirkel. Overigens is de wielbasis

ten opzichte van die van de oude Arions niet veranderd.

Comfort

Voor het wegrijden met de eenvoudigere CIS-versie van de Arion is weinig uitleg nodig. In de Cebis-versie doet de zogenaamde C-motion-muis in combinatie met het scherm op de armleuning vermoeden dat meer uitleg nodig is, maar wie daar doorheen kijkt rijdt zo met deze trekker weg. De Cebis heeft dezelfde transmissie als de CIS en om weg te komen heb je het scherm niet per se nodig. Wie op een oude Arion veel met het scherm in de zijconsole werkt, zal blij zijn dat dit scherm nu naar de armleuning verplaatst is. Met 30 ton totaalgewicht is het, zowel automatisch als handgeschakeld, een keer oefenen om zonder dansen weg te rijden. Eenmaal onderweg gaat het versnellen en vertragen comfortabel. De transmissie is niet nieuw, maar de computer is volgens Claas viermaal zo snel. Toch is het niet zo dat de oude Arion voor je gevoel veel langzamer schakelt. Comfortabeler is de nieuwe Arion wel. De veerweg van de cabine is namelijk 25 mm langer geworden en dat merk je. De luchtdrukkast voor de luchtberemming is in tweeën gesplitst en in beide achtervelgen hangt een kast die is bevestigd aan de as. Daardoor is aan de zijde van het rechterportier meer ruimte gekomen en huist daar nu een opbergvak. In dat vak past een twee etages hoge gereedschapskist. Enorm makkelijk bereikbaar is die opbergruimte niet, maar voor het dagelijks gebruikte gereedschap is ruimte in de cabine.

Geen blauwe tankdop

‘Wat goed is moet je niet weg doen’, is de meest gehoorde uitspraak tijdens de presentatie van de nieuwe Arion. En de rest haal je gewoon van de Axion 900, zou je aan kunnen vullen. De cabine, de armconsole, de led-achterlichten (alleen op de Cebis) en externe bediening, twee luchtdrukkasten die in de achtervelgen hangen, de vernuftig wegklapbare stuurkolom, het dashboard: we hebben het allemaal al gezien op de 900. De identiteit van de nieuwe Arion zit vooral onder de kap.

‘En de rest haal je gewoon van de 900’

Daar ligt een krachtbron in van John Deere. Dit in tegenstelling tot de Axion 900, waar Claas koos voor een motor van Fiat Power Train met SCR (AdBlue). De PVX van Deere Power Systems in de Arion heeft dat (nog) niet. Geen blauwe tankdop dus, want door een lagere verbrandingstemperatuur is de uitstoot van stikstofoxide laag. Zo’n 25 tot 30 procent van het uitlaatgas wordt gemengd met de inkomende lucht. Het zuurstofpercentage van het mengsel is daardoor lager en zo vermindert de vorming van stikstofoxiden. Om het mengsel toch efficiënt te kunnen verbranden, moet het gerecirculeerde uitlaatgas gekoeld worden. Mede daarom heeft de nieuwe Arion een radiatorpakket dat 25 procent groter is en volgens hetzelfde principe als dat van de 900 is geconstrueerd. Het koelpakket is inventief uitgedacht en gemakkelijk te rei-

nigen. Een gevolg van de lagere verbrandingstemperatuur is dat de motor meer roet uitstoot. Om aan de Stage 3b-milieueisen te voldoen, moet dat er voor een groot deel uitgefilterd worden. Daarvoor zijn een Diesel Oxidation Catalyst en (DOC) Diesel Partikel Filter (DPF) nodig. Het DPF moet op z’n tijd gereinigd worden. Dat doet de trekker zelf door kortstondig diesel in het uitlaatsysteem te injecteren, wat ontbrandt door de temperatuur van het uitlaatgas. De uitlaat wordt er wel gloeiend heet van en dat betekent buiten gebruiken. Daarom is er een knop in de cabine waarmee je het regenereren (zo heet het schoonbranden van de filter) uitstelt. Die knop kun je 25 keer gebruiken. Na 25 keer uitstellen schakelt de trekker over naar een noodmodus totdat de chauffeur het regenereren toelaat. De motor is in zijn basis hetzelfde als die in de oude serie, maar alles eromheen is vernieuwd, inclusief de cilinderkop om de recirculatie van uitlaatgas mogelijk te maken. Een powerboost ontbreekt, maar dat is voor Claas niet echt opmerkelijk: de 900 heeft ook geen boost. Door een zwaardere aandrijflijn mag de motor ook bij lage snelheden en zonder ingeschakelde aftakas zijn maximale vermogen overbrengen. In de brochure van de oude Arion bestempelde Claas de boost als reserve-pk’s, maar bij het ploegen waren ze niet beschikbaar. Nu dus wel.

Vijf stijlen

De cabine is in de basis hetzelfde als die op de 900, maar heeft een vijfde stijl. De linkerdeur is minder groot. Zien we bij grote trekkers vaak dat de volledige zijruit openklapt, bij deze iets minder grote serie is dat niet het geval. Claas is niet vergeten dat de minder



▲ Het koelpakket is 25 procent groter. Dat is nodig om het gerecirculeerde uitlaatgas te koelen. Wanneer het uitlaatgas gekoeld de verbrandingskamer ingaat, is het proces volgens Claas efficiënter.


zware trekker ook weleens op het erf aan het werk moet en een kortere deur heeft nu eenmaal minder ruimte nodig bij het openen. De rechterkant kan in zijn geheel open. Bij de 900 kun je er alleen links in.

Claas Arion C

Tot nog toe gaat het over de Arion CIS en Cebis, maar er is ook een Arion 600C. Dat is de eenvoudigste versie. In Nederland niet veel verkocht, maar in onder meer Oost-Europa en Frankrijk populair. De nieuwe C komt op z’n vroegst in 2013 en anders in 2014. Deze C heeft namelijk een andere motor dan de CIS- en Cebis-modellen. De motoren voor de C

heeft Claas nog op voorraad en zolang de voorraad strekt hoeven fabrikanten niet over op Stage 3b. Wie een Arion met cvt wil moet nog even wachten. Er wordt aan gewerkt.

Stap in de goede richting

De eerste rijervaringen met de Claas Arion CIS en Cebis zijn aangenaam. In Landbouw-Mechanisatie 11 van vorig jaar reden we met de Axion 900 en dat was evengoed een plezierige ervaring. Dat de trekkers kleine broertjes van de Axion 900 zijn, zegt waarschijnlijk wel wat over de weg die Claas in zal slaan. Ook de Arion 400 en Axion 800 moeten een keer aan Stage 3b geloven. 

Claas Arion in detail



▲ Op enkele aanpassingen na is de armleuning van de Arion CIS gelijk aan die van de oude serie.



▲ De Cebis heeft dezelfde armleuning als de Axion 900, met C-motion-muis die onder meer zes programmeerbare functietoetsen heeft.



▲ Claas wint ruimte onder de cabine met het verplaatsen van de luchtdruktank. Die ruimte besteedt de fabrikant handig.



▲ De Arion Cebis heeft de led-achterlichten van de 900 gekregen, net als de knoppen voor de externe bediening. Die heeft de CIS ook.



▲ Het zogenaamde regenereren om het DPF te reinigen kan in de cabine met een druk op de knop uitgesteld worden.



▲ Doe je het rechterportier open, dan zie je de hele zijruit van je vandaan klappen. De vijfde stijl zorgt voor een korter portier links.