

Vetter

Nieuwe Claas Arion 500/600-serie voorgesteld

Dikker om te zien, sterker, ruimer van binnen en fijner om te rijden. Dat zijn de kenmerken van de nieuwe Claas Arion 500/600-serie. Geheel in de stijl van de nieuwe 900-serie schakelt Claas met deze belangrijke update door. Op een Duits militair oefenterrein beleefden we de vuurdoop van deze 'echt vettere' trekker, waarbij we de CVT misten. Daar moeten we nog een jaartje op wachten.

Is dit de nieuwe 800-serie? Van afstand beschouwd zou dat gezien zijn grote verschijning maar zo kunnen. Wat dichterbij gekomen zie je aan de bandenmaat 650/65R38 en zijn grootte en uitrusting dat het toch een trekker onder de 147 kW (200 pk) is. Dan is de 600-serie wel flink dikker geworden, is de conclusie. Op een militair oefenterrein staan de nieuwe trekkers klaar met kippers om een ronde deels onroad en deels over zand- en grindpaden te rijden. Het gaat hier om de nieuwe Claas Arion 500/600-serie in de range van 103 tot 135 kW (140 tot 184 pk) met viercilindermotoren voor de drie 500-serie-modellen en zes cilindermotoren voor de vier 600-serie-modellen. Uiterlijk lijken de trekker sprekend op de vorig jaar geïntroduceerde zware 900-serie.

Ruimer

De flink ruimere cabine heeft hetzelfde frame, dezelfde grotere pet en dus dezelfde afmetingen als die 900-serie. Bij het instappen zien we echter dat het portier dankzij een tussenstijl aanmerkelijk smaller is en veel verder openslaat. Best prettig. De instap is vrij gemakkelijk, mede doordat de cabine verder naar voren is

geplaatst. Dat geeft meer ruimte bij de instap en geeft onder de rijdersstoel de mogelijkheid voor een handige extra koelbox. Het nog uit het Renault-tijdperk stammende brede, lage dashboard heeft plaatsgemaakt voor een hoger, moderner Claas-dashboard met een fijnere stuurverstelling, waarbij het dashboard meedraait. Op het oog lijkt de voorruit smaller, maar dat is schijn, doordat de cabine in zijn totaal naar achteren breder wordt en de neus aanmerkelijk dikker is. Naast een ver naar voren geplaatste cabine heeft Claas de achterste twee stijlen niet helemaal achteraan gezet, maar wat meer opzij. Daardoor én door de gebogen achterraut kun je goed schuin achter op het werktuig kijken. Het zicht op de trekhaak bij het aankoppelen is dus navolgend minder, maar daarvoor monteert Claas een spionagespiegel op de achterraut.

Veergenot

Op weg met de Krampe-kipper. Er staan meerdere trekkers klaar in de luxe Cebis- en de normale Cis-uitvoering, plus exemplaren van de voorgaande serie om het verschil te ervaren. Het bekende





◀ De cabine staat verder naar voren, heeft een grotere pet en aan deze kant zit een groot portier. Aan de instapzijde is een tussenstijl aangebracht voor een kleiner, ver openend portier.



◀ De Carraro-vooras met individuele ophanging is geen verrassing. Wel is deze nu leverbaar met lamellenremmen in de naven.



◀ Het nieuwe meedraaiende dashboard met de bekende omkeerhendel links onder het stuur. Helaas zonder parkeerstand, maar wel soepeler schakelend en programmeerbaar.



◀ De Arion is in Cebis- (links) en Cis-uitvoering (rechts) leverbaar. Bij beide is de aftakasinschakeling nu op de armleuning geïntegreerd. Het diepte-instelwiel van de hef is wat verder naar voren geplaatst.

pookje voor het bedienen van de bekende Hexashift-bak met zestraps powershift en vier automatisch schakelende groepen plus omkeer links onder het stuur bij de Cis is hetzelfde gebleven. Automaatstand geactiveerd, omkeerhendel onder het stuur naar voren en gaan op het voetpedaal. Voetpedaal? Ja, normaal wel, maar in dit geval even op het handgas. Dat gaat heel fijn bij de Cis, maar bij de Cebis is dat niet het geval vanwege de onhandiger plek. Het werkt hetzelfde als het voetpedaal en je kunt het motorgedrag zo goed testen. Volgas betekent maximaal accelereren. De motor toert verder door en de powershift schakelt zelfs in de hoogste groep terug om extra snel te zijn (kickdown). Zodra je op snelheid bent, wordt het motortoerental teruggeregeld naar circa 1400 toeren of nog lager. Geef je driekwart gas, dan klimt de motor minder hoog in toeren en schakelt de bak eerder. Bij het uitrollen gaat eerst het motortoerental omlaag - zelfs tot 1000 toeren - en dan pas schakelt de trekker terug. In de praktijk gebeurt dat pas wanneer je weer gas geeft. De computer houdt het motortoerental zo lang mogelijk laag. Dat moet brandstof schelen. Puntjes van kritiek zijn er ook. Je zou op het rempedaal een stop and go moeten kunnen uitvoeren, de omkeerhendel kent geen parkeerstand en op de armleuning kun je de V/R niet bedienen, zoals dat wel kan op de Axion 900 met CVT.

De trekker schakelt voelbaar soepeler dan de vorige. Je voelt de powershiftstappen amper en de 'klak' bij de groepen is geheel verdwenen. Hier is voelbaar het één en ander verbeterd in de aansturing van de bak. Datzelfde geldt voor de omkeer. Deze reageert soepeler en de trekker regelt het zelf. Via de boordcomputer kun je de agressiviteit regelen. Standaard is de schakelsnelheid al afgestemd op de inzet: voor veldwerk wat sneller en voor transport wat soepeler. Claas geeft aan dat de aansturing van motor en bak dankzij nieuwe elektronica vier maal sneller is. Dat merk je vooral bij de groepenschakeling.

Het weggedrag was bij Claas dankzij de op vier punten geveerde cabine in combinatie met de Carraro-vooras al goed, maar bij deze is het toch weer een stukje beter. De veerweg van de cabine is vergroot naar 8,6 centimeter en de afstemming tussen voorasvering en cabineveer(reactie) is blijkbaar verbeterd. We stoven zonder problemen met volle snelheid over de ongelijke onverharde paden. Detail: de vooras is nu ook leverbaar met lamellenremmen in de naven.

De Axion 800 'flext'

Het zou logisch lijken dat Claas na de grote Xerion en de 900-serie nu de Axion 800-serie van 121 tot 165 kW (165 tot -225 pk) op Stage IIIb- en 900-niveau zou brengen, maar dat is niet gedaan. Claas gaat deze serie nog een jaar 'flexen'. Dat wil zeggen dat Claas vanwege de voorraad motoren en de ruimte in de flexregeling nog een jaar langer doorgaat met deze serie met Stage IIIa-John Deere-motoren. Dat betekent dat deze serie volgend jaar dus zal worden vernieuwd.



De achterkant is nauwelijks gewijzigd. Dat geldt ook voor de hef- en de hydrauliekprestaties. De cabineverweg is wel een paar centimeter vergroot.



Claas is ver met automatische stuursystemen op basis van GPS. Met de optie Telematics zijn op kantoor het functioneren van de trekker en de prestaties ervan inzichtelijk te maken.

Meer kracht

Moelijk te beoordelen is de kracht van de trekker. Claas geeft aan dat de Stage IIIb-John Deere-motoren tien procent meer koppel onderin hebben gekregen en dat het koppel constant blijft tot 1100 toeren. Ook heeft Claas de transmissie en de achteras zwaarder uitgevoerd, zodat (transport- en aftakas)boost niet meer nodig is. Het volle vermogen is beschikbaar voor alle versnellingen en alle werkzaamheden.

Stage IIIb betekent bij John Deere de motor koeler houden om de stikstofoxiden in de motor op te lossen, wat te zien is aan 25 procent grotere (hogere en bredere) koelers. Die zijn nu dankzij een snelsluiting handig naar voren open te klappen. Er zit nu een dichte plaat onder die gemakkelijk te reinigen is. Het luchtfilter zit nu handiger voor de koelers. Voor Stage IIIb is er een roetfilter boven de motor geplaatst. Dat reinigt zichzelf elke 120 uur door 2,4 liter dieselolie in te spuiten. Dat lijkt misschien veel, maar van dertig liter op 1500 uur schrik je gevoelsmatig minder.

Claas geeft voor de keuze John Deere met EGR en roetfilter aan dat het voor veel boeren belangrijk is om zo lang mogelijk een 'one fuel solution' te kunnen toepassen. Bang voor een ongunstig brandstofverbruik is Claas vanwege de hoge efficiëntie van de aandrijflijn en de opgaves van John Deere niet. Dat zal zich moeten bewijzen.

Detailwijzigingen

Na de Cis-uitvoering rijden we ook met de Cebis-versie. Deze heeft dezelfde moderne armleuningbediening als de 900-serie, de Xerion en de hakselaars en maaidorsers, met dus die dikke multifunctionele CMotion-rijhendel met driefingerbediening en de Cebis-terminal. Nieuw bij zowel de Cis als de Cebis is dat de aftakasschakelaars voor front en achter nu in de armleuning zitten. Het diepte-instelwiel voor de hef is wat meer naar voren geplaatst.

Claas heeft de opbouw van de trekker niet gewijzigd. Wederom is gekozen voor een lange wielbasis voor een 50/50-procent-gewichtsverdeling en hetzelfde concept van motor, bak en achteras. De uitvoering van de hef en hydrauliek achter is ongewijzigd. De plaat erboven met Isobus, aanhangerstekker en loadsensing-aansluitingen is wat compacter geworden. Een paar details: de fronthef is nu in een drie- of viertons versie leverbaar, heeft een extra DW aansluiting plus drukloze retour.

Veel elektronica

Na het transport doen we ook nog even wat veldwerk. De diverse GPS-systemen, zoals automatisch sturen langs contourlijnen en Auto Turn, werken allemaal best. Ook rijden we op Cam Pilot. Dat systeem scant met een camera de plantrij of rug af en stuurt automatisch. Discussiepunt hier is dat dergelijke automatiek (nog) niet is geïntegreerd in het kopakkermanagement. Je moet dus én het kopakkermanagement én het aparte GPS-scherm bedienen. Het mooiste zou zijn als alles onder één knop zou kunnen en ook dergelijke zaken op de multihendel te bedienen zijn. Wellicht toekomstmuziek. Zaken als hef, hydrauliek, motor en kopakkermanagement werken vergelijkbaar aan die van de vorige 600-serie.

Tijdens dergelijke werkzaamheden ervaar je dat het zicht dankzij die grotere cabine toch best goed is, ondanks de veel dikkere neus. Ook ervaar je dat de draaicirkel vanwege een wieluitslag van vijftig graden in combinatie met de lange wielbasis niet overdreven scherp is.

Voor de fijnproevers: deze trekker kan ook draaien onder Claas Telematics. Dat past in de sterk opkomende besturings- en managementsystemen, als bewijs dat Claas met deze trekker een flinke stap voorwaarts zet. Volgend jaar de CVT-versie en dan is Claas waar het merk wil en moet zijn.

Tekst & foto's: Gert Vreemann