

Nieuw en schoner hart

Challenger MT765D krijgt Sisu-motor

De lage bodemdruk en weinig slip. Het zijn de grootste voordelen van een rupstrekker. Het Amerikaanse Challenger vernieuwde de MT700-serie. Er is eigenlijk maar een grote verandering met de oude versie: de motor.



Technische gegevens

Motor	AgcoPower 8,4 liter zescilinder
Nominaal vermogen	261 kW (350 pk) 2.100 omw./min
Max. vermogen	285 kW (382 pk)
Transmissie	Full Powershift
Aantal versnellingen	16V/4A
Maximum snelheid	39,7 km/h
Maximum hefvermogen	130,8 kN
Aftakas	1.000 omw./min
Aantal hydraulische ventielen	4DW / 6DW optie
Maximum opbrengst	165 l/min
Maximum druk	200 bar
Gewicht	15.500 kg
Prijs	314.800 euro

Wie er een heeft, weet het. Rijden met een rupstrekkers is niet zo eenvoudig als het lijkt. Het sturen is anders, het remmen is anders, het gasgeven is anders. Tijdens de proefrit met een nieuwe Challenger MT765D wordt dat maar weer eens duidelijk. Het rondomzicht is door het vele glas van de comfortabele en vooral zeer ruime cabine erg groot. Met de hand op stuurknobbel in het stuur – dat telkens automatisch zijn middenpositie vindt – voel je jezelf twee meter boven de weg de koning te rijk. Om gas te geven, duw je het rode hendeltje in de rechterarmleuning naar voren. Wil je vaart verminderen? Dan trap je het pedaal naast het enkele rempedaal in. U leest het goed, je trapt het pedaal in en de trekker vertraagt. De *decalerator*, heet dat

pedaal volgens Challenger. Rij je op volle snelheid op een rotonde af, dan is dat wel even schrikken... De trekker laat tijdens het sturen een van de rupsen sneller draaien, waardoor de trekker heen en weer zwenkt. Opletten dus als je met een lange ploeg naar huis rijdt. Cabinevering mist, maar de rups-onderstellen zijn wel onafhankelijk van elkaar geveerd. Tijdens het ritje op de weg geven de digitale cijfers op het dashboard een topsnelheid van 39 km/h aan. Niet echt hoog. Het mag ondertussen duidelijk zijn; op de weg komt dit gele monster niet uit de verf. Op het land, daar voelt de Amerikaan zich als een vis in het water. De rupsen zijn het sterke punt van dit trekmonster. Niet voor niets kochten verscheidene Nederlandse akkerbouwers en vollegrondsgroentetelers nieuwe, maar vaker nog tweedehands versies van de Amerikaanse rupstrekkers. De 2,40 meter lange rupsbanden zorgen voor een hoge trekkracht. Terwijl het slippercentage bij wieltrekkers met gemak de 10 procent overstijgt, ligt het slippercentage van een rupstrekkers tussen 3 en 5 procent, zo claimt de fabrikant. Daardoor kun je meer werk doen en verbruik je ook nog eens minder brandstof. Zolang de trekker tenminste goed gebalanceerd is. De trekker komt bij het werken met een cultivator of om het even welke andere machine, van voren namelijk omhoog zodra hij trekt. Daarom rust bij een onbelaste trekker 60 procent van het gewicht op de voorkant van de rups en 40 procent op de achterste, aandrijvende as. Tijdens het werk moet dat 50/50 zijn zodat 14 nokken van de rups vlak op de grond komen en de trekker al zijn trekkracht kan overbrengen.

Onder Nederlandse omstandigheden, waarbij voornamelijk machines in de driepuntshef hangen, is het verstandig gebruik te maken van extra frontgewichten, in plaats van gewichten die je aan de voorwielen van het rupsonderstel monteert. De 45 kg wegende frontgewichten moet je daarom regelmatig wisselen. Hang ze in een fronthef, de gewichtendrager aan de neus zit tamelijk hoog. Om de efficiëntie van de trekker in de gaten te houden en rupsen te sparen, is in de monitor op de rechterarmleuning, het slippercen-

Op het land voelt de trekker zich thuis

tage instellen. Komt de slip daar boven, dan gaat een alarm af en moet je de gewichtsverdeling van de machine aanpassen. Is dat allemaal voor elkaar dan dragen diezelfde rupsen bij aan een bodemdruk van 0,4 kg/cm². Lager dan bij evensterke wieltrekkers het geval is. Wat dat moet opleveren, weten we: minder verdichting van de grond en uiteindelijk een hogere gewasopbrengst. En dat alles bij een transportbreedte van 3 meter.

Nieuwe AgcoPower-motor

De nieuwe Challenger MT765D, waarmee wij een tijdje reden, is de opvolger van de MT765C. En eerlijk gezegd, de verschillen zijn niet groot. Uiterlijk zelfs helemaal niets, of het moet de blauwe dop zijn, onderaan de trap. Om aan de Stage 3B-emissie-eisen te voldoen is de trekker namelijk voorzien van

een nieuwe motor. Eentje met SCR. Lagen tot voor jaar en dag Caterpillar-motoren in deze rupstrekkers, met de komst van de D-serie is dat voorbij. Onder de motorkap huist nu een AgcoPower-motor, voorheen bekend onder de naam Sisu. Niet zo gek. Challenger is eigendom van Agco, het moederbedrijf van onder meer Valtra, Fendt en Massey Ferguson. En dus ook van motorenbouwer Sisu. Net als in de andere twee trekkers uit de nieuwe MT700D-serie ligt in het topmodel, de MT765D, een 8,4 liter zescilinder common-rail-motor. Net als bij de Massey Ferguson-trekkers uit de 8600-serie, heeft deze motor een 400 uur service-interval. In de MT765D levert hij maximaal 285 kW (382 pk). Bij de kleinere modellen is dat 250 kW (335 pk) en 267 kW (358 pk).

De ovale uitlaat, waarin een deel van het SCR-systeem is verwerkt, is minder lawaaig. Het geluidsniveau in de cabine is met 3 decibel gedaald tot 73 decibel. Onder de motor ligt de 68 liter grote AdBlue tank. Vanaf de grond kun je de tank vullen. Brandstof tanken doe je staand op de trap, aan de linkerkant van de trekker. De 413 liter brandstof-tank ligt achter de cabine. Verder zijn de sneldraaiende tussenwielen in het rups-onderstel breder en is het oliereservoir in de rollen vergroot. Daardoor treedt er minder slijtage op. Ook is op elke rol afzonderlijk te zien hoeveel olie er in het reservoir zit. Je moet er wel voor op de knieën. De versnellingsbak is een fullpowershift met 16 versnellingen voor- en 4 achteruit. Je schakelt de bak met drukknopjes op de joystick in de armleuning. Daarmee verander je ook van rijrichting. Een koppeling heb je niet nodig. De bak kan automatisch schakelen, zodat je



▲ Het hart van de nieuwe MT700D-serie is deze Sisu-zescilinder. Voorheen was de trekker nog voorzien van een Caterpillar motor, maar Agco verwisselde die voor een krachtbron uit eigen huis.

altijd bij 1.900 motortoeren je werk doet. Daarnaast is een constante snelheid programmeren. Aangepaste elektronica zorgt voor meer vloeiende overgangen tussen de versnellingen. Je mist een cvt. Maar volgens Challenger is die niet nodig omdat de trekker toch vooral voor trekwerk wordt gebruikt. Voor groentetelers is er wel een kruipbak die 14 versnellingen extra vooruit en 4 achteruit geeft. Maar dan nog is de minimumsnelheid, 700 meter per uur, te snel. De categorie 4 hef met dansonderdrukking tilt aan de kogels doorgaand 8.170 kg. Je kunt hem niet alleen

vanuit de cabine maar ook middels de knoppen op het achterspatbord bedienen. Voor kleine bestuurders, zitten die net iets te hoog. Middels het kopakkermanagement kun je de 32 terugkerende handelingen programmeren en met een druk op de knop afspele. Er zijn standaard vier, en maximaal zes dubbelwerkende load-sensinghydrauliekventielen beschikbaar. De MT765D kost 314.800 euro. Een fikse prijs voor een trekker die eigenlijk zo'n 100 kW te veel vermogen heeft om in Nederland en België echt populair te worden. **M**

De Challenger MT765D in detail



▲ Van voor naar achter: de koppeling, het rempedaal en de decalerator. Trap die laatste in en je gaat niet sneller maar langzamer rijden.



▲ De zeer ruime stuurhut van de Challenger MT700-trekkers. Er is een comfortabele bijrijdersstoel en ruimte genoeg voor koelboxen.



▲ In de cabine zijn er voldoende elektrische aansluitingen. Helaas zijn ze van het Amerikaanse soort. Er is dus altijd een verloopstekker nodig.



▲ De trompetten van de achteras zijn vergroot. Dat moet de as meer stabiliteit geven.



▲ Alle lagers van de kunststofrollen die de rups geleiden, zijn voorzien van kijkglasjes. Zo is te zien of ze voldoende smering hebben.



▲ Je kunt de hef op de spatborden bedienen. Tenminste, zolang je langer bent dan 1,80 meter.