

Challenger RoGator: Krachtiger en ruimer

Het meest in het oog springend bij de nieuwe generatie zelfrijdende Challenger RoGator-spuiten is de ruimere cabine met een vernieuwde bediening en meer softwaremogelijkheden. Het concept van de machine is verder gelijk gebleven, al zit hij wel wat ruimer in zijn trekkracht dan zijn voorganger. De vernieuwingen en de ervaringen van Van Eijck in Alphen, één van de eerste gebruikers.

Agco Challenger ligt bij een aantal van ons tamelijk gevoelig na het beëindigen van de productie van de zelfrijdende mestmachines. De concurrenten zaaien dan graag extra onrust. Daarom toch even de stand van zaken met het oog op de Challenger RoGator-spuitenlijn die in Grubbenvorst wordt ontwikkeld en gefabriceerd. Agco heeft een heldere strategie dat de producten via importeurs en dealers moeten worden verkocht. De opzet van de mestmachines en het vermarkten ervan rechtstreeks vanuit Grubbenvorst - met alle speciale wensen, inruil en dergelijke - pasten niet in deze filosofie. Voor de typisch Amerikaanse SpraCoue-machines bleek te weinig afzet.

Agco kijkt anders aan tegen de Challenger RoGator-spuiten die in Grubbenvorst worden ontwikkeld en geproduceerd. Daar is inmiddels een lijn getrokken spuiten aan toegevoegd. Het concern ziet voldoende potentie voor de West-Europese

markt en tegelijk ziet het goede mogelijkheden deze spuiten via het dealernetwerk te distribueren. In dit kader is voor Nederland dit jaar de Mechan-groep in Achterveld aangesteld als officiële importeur. Daar is inmiddels een productspecialist aangesteld en er zijn in de Benelux dealers aangesteld. Rechtstreeks zaken doen met 'Grubbenvorst' gaat dus niet meer, uitgezonderd onderdelen voor de Terra Gator-mestmachines. Inmiddels zijn de eerste machines van de nieuwe generatie RoGator-spuiten dit voorjaar afgeleverd. Twee ervan draaien bij loonbedrijf Van Eijck in Alphen.

De vernieuwingen

De meest in het oog springende vernieuwing betreft de cabine. De RoGator heeft het eerste exemplaar van de nieuwe generatie Vision-cabines die Agco heeft ontwikkeld voor zijn zelfrijders. Deze is flink groter dan die van zijn voorganger.



Hij is niet alleen 32 centimeter breder, maar ook dieper vanwege de meer gebogen voor- en achterraut. Verder is de stuurkolom nu smal en nagenoeg zonder meters en zijn de cabine stijlen smal gehouden. De achterraut is groter en loopt verder naar beneden door. Dat geeft samen met een groter platform en een verder naar voren geplaatste cabine een veel beter zicht op de spuitboom. De cabinefiltering is net als zijn voorgangers Categorie 4-gecertificeerd.

De armleuningbediening met joystickbediening en het 10,5-inch-touchscreen zijn door Agco zelf ontwikkeld. Software en communicatie zitten op dezelfde standaard als andere producten van het concern, desgewenst inclusief Agco Fuse Connected Services-voertuigvolgsysteem, zoals we dat ook van de Agco-trekkers kennen. De spuit is dus ook uit te rusten met TaskDoc Pro-data-uitwisseling. Met behulp van een usb-stick of draadloos via Bluetooth kunnen de taken en uitgevoerde taken worden overgedragen naar kantoor en andersom. Ook kan desgewenst plaats specifiek worden gewerkt via TaskDoc Variable Rate Control, eventueel in combinatie met een N Sensor. AB-lijnen zijn in te lezen. RoGator werkt hier meestal met Trimble. Dat Challenger onderdeel is van het Agco-concern en zo meelift en aansluit op de digitale ontwikkelingen via Agco Fuse is hierin een belangrijk issue.



De nieuwe cabine is veel ruimer en staat wat verder naar voren. Daardoor is het platform ook ruimer geworden.



De bediening is ook gewijzigd, zoals de armleuning met de nieuwe rijhendel en een veel kleinere stuurconsole. In de rechter voorstijl ontbreken de meters.

Gebruikerservaringen Gebr. Van Eijck BV, Alphen

Puntjes op de i zetten

Van Eijck heeft als één van de eerste gebruikers twee nieuwe Challenger RoGator RG645D's in gebruik genomen; één op smalle spuitwielen en deze op bredere, grotere Alliance IF 480/80R50-banden. Van Eijck heeft een aantal spuiten op proef gehad. Daarbij had het bedrijf zelf een wensenlijst opgesteld. De Challenger behaalde de meeste punten. Hij scoorde bijvoorbeeld goed met de spuitboom en Van Eijck was zeer tevreden over het transportgedrag en over de trekkracht in het veld. Transport is een belangrijk item, omdat Van Eijck een groot werkgebied heeft. Trekkracht is ook van belang, vanwege natte percelen, dit jaar zeker. Van Eijck geeft aan dat de machine in natte omstandigheden heel sterk is en dankzij de automatische tractieregeling per wiel enorm lang doorgaat zonder te slippen. Ook is Van Eijck tevreden over de spuitboom, al is het bedrijf wel benieuwd hoe de aluminium bomen zich op termijn zullen houden ten opzichte van stalen bomen. Van Eijck werkt met drie hoogtesensoren op de 33-meterboom. De automatische hoogte-

correctie werkt goed, maar achteraf was voor een wat onregelmatiger gewas de optie met vijf sensoren waarschijnlijk beter geweest. De sectieafsluiting per meter bevalt goed. Per dop hoeft voor het bedrijf niet, omdat het dan allemaal te zenuwachtig wordt. Het onderstel met de individuele wielophanging, hoogte- en breedteverstelling en goed afgeschermd wielmotoren wordt als een sterk punt gezien. Voor een late maïsbespuiting zou het hoogststelbe-reik iets groter mogen, maar verder werkt dit allemaal goed. De grote bodemvrijheid en de goed afgeschermd wielmotoren spreken aan. Het enige minpunt vindt Van Eijck dat de motor rechts opzij achter het voorste wiel zit. Hierdoor is het rechter voorwiel toch continu hoog belast ten opzichte van de rest bij het leger raken van de spuit- en brandstoftanks.

Van Eijck geeft aan dat de machine nog wel enkele aanloopproblemen kende. Zo was er een storing bij de stuurcilinders en is er nog een software-update nodig, omdat de geprogram-

meerde afstand tussen de Trimble-antenne en de spuitboom niet klopt met de werkelijke afstand. Verder zijn er nog wel enkele kleinigheden die voor verbetering vatbaar zijn. Gegevensoverdracht was ook een belangrijk argument. Volgens de Alphense ondernemers werkt dat nog niet. Je kunt de AB-lijnen van het zaaien niet één op één gebruiken, maar moet ze eerst omzetten. Dat is volgens hen te omslachtig. Ook communiceert de gegevensoverdracht nog niet goed met de computer. Van Eijck wil bij het spuiten van gevoelige gewassen (zoals bladspinzie) bij eventuele calamiteiten kunnen aantonen wat er is gespoten. Het wegval-len van de directe servicelijnen (via dealer Abemec) naar Grubbenvorst vinden ze jammer. Hoe meer schakels, hoe meer tijdverlies. Over het wel of niet handhaven van de productie van spuiten in Grubbenvorst maken ze zich in Alphen niet zo'n zorgen. Er zijn wel meer fabrikanten die al een paar keer bijna zijn omgevallen, een streep hebben kunnen zetten, zijn overgenomen of de productie hebben verplaatst.

Het onderstel heeft sterkere wielmotoren gekregen en een verbeterde tractieregeling. De individuele ophanging met hoogten breedteverstelling is gebleven.



De aluminium spuitboom komt uit Frankrijk. Deze versie heeft sectieafsluiters per meter. Dat bevalt Van Eijck goed.



Een grote trekkracht en goede transporteigenschappen waren voor Van Eijck belangrijke motieven om deze machine te kopen.



Met volle spuit en brandstoftank moet de gewichtsverdeling goed over alle wielen zijn verdeeld. Bij het leger raken van de tanks wordt het rechter voorwiel vanwege de daar achter geplaatste motor echter hoger belast dan de andere wielen.



Van Eijck heeft een Trimble gemonteerd. Het overzetten van AB-lijnen van andere machines kent nog beperkingen en ook is de gegevensoverdracht van spuitdata nog niet op orde.

Andere zaken

Verder is er aan de zelfrijder niet veel veranderd. De nieuwe cabine is verder naar voren geplaatst, de middenlade voor onder de cabine is groter geworden en het platform achter de cabine is ook groter geworden en heeft nu een geheel vlakke vloer. De nieuwste generatie individuele wielophanging is nu van gietstaal en er zijn sterkere wielmotoren gemonteerd. Ook is de gehele software herschreven voor een nauwkeurige tractieregeling en een snellere respons. De spuitboom is dezelfde aluminium versie, die Agco uit Frankrijk betreft. In ons land gaat het vaak om de 27-, 30-, 33- en 36-meterversies in combinatie met elektrische dopafsluiters met nu sectieschakeling per meter. Luchtafsluiters zijn op meerdere werkbreedtes te verkrijgen. De spuit is leverbaar als RG635, RG645 en RG655. De 635 heeft een 125 kW (170 pk) viercilindermotor en de 645 en 655 hebben een zescilinder-Agco Power (Sisu) met respectievelijk 154 en 167 kW (210 en 227 pk). In Nederland volstaat veelal de RG645.

TEKST & FOTO'S: **Gert Vreemann**