

Bliźniaki mogą się różnić

O tych dwóch seriach Arionów można powiedzieć, że są bliźniakami pod względem wyposażenia. Różni je silnik oraz rozstaw osi i udźwig tylnego TUZ-u. Sprawdziliśmy to w czasie spotkania w Claas Academy.

Ariony obejmują zakres mocy od 140 do 184 KM. Będą to więc albo podstawowe ciągniki do ciężkich prac w średnich gospodarstwach, albo średnie w dużych gospodarstwach. Chyba taki podział właśnie przyświecał producentowi.

setki mają pod maskami tylko sześciocylin-drowe DPS-y (Deere Power System) o pojemności 6,8 l. Arion 530 i 620 oraz 550 i 630 mają bardzo zbliżoną moc maksymalną, odpowiednio 155 i 158 oraz 163 i 165 KM. Takie usytuowanie tych mode-

podnosimy jednym ruchem. W obu seriach filtr powietrza silnika jest umieszczony przed chłodnicami. Dzięki temu z poziomu podłoża możemy go szybko wyjąć i przedmuchać sprężonym powietrzem. W Arionach 500 i 600 zastosowano także



Niezależnie czy mamy do czynienia z szóstką czy z czwórką, osprzęt silnika, czyli chłodnice, filtry, filtr DPF są praktycznie identyczne.

Serię Arion 500 tworzą trzy modele o mocy maksymalnej 145, 155 lub 163 KM. Natomiast w serii Arion 600 możemy wybierać spośród czterech modeli o mocy maksymalnej według normy ECE R120 158, 165, 177 lub 184 KM.

Na cztery lub sześć cylindrów

Ariony 500 dysponują wyłącznie czterocylin-drową jednostką napędową John Deere o pojemności 4,5 l. Natomiast sześć-

li sprawia, że w zakresie 150-170 KM możemy wybierać, czy chcemy mieć lżejszą i zwrotną czwórkę, czy też dłuższą, cięższą szóstkę. Ariona 500 lub 600 – warto się nad tym zastanowić. Korzystając z gościnności, podczas spotkania w Claas Academy w Sierosławiu wypróbowaliśmy właśnie model o mocach odpowiednio 540 i 620, czyli 154 i 155 KM.

Niezależnie od wielkości silnika ich osprzęt jest niemalże bliźniaczy. Układ chłodniczy zbudowany jest z czterech chłodnic, które po odpięciu dwóch zapinek

jednakowy sposób obsługi serwisowej ciągnika. Większość filtrów mamy po prawej, zimnej stronie silnika. Jedyne filtry paliwa z odstojnikiem umieszczono we wgłębieniu zbiornika paliwa.

Obydwa silniki, jak przystało na John Deere'a, dysponują turbiną o zmiennym kącie padania strumienia powietrza, wentylatorem wiskozowym oraz zewnętrznym układem recyrkulacji spalin oraz filtrem DPF, który zatrzymuje sadzę. Ceną za brak konieczności stosowania AdBlue jest regularne oczyszczanie DPF-a ze zgromadzonej



Podczas automatycznej regeneracji filtra DPF ciągnik na 20-30 min utrzymuje nie mniej niż 1200 obr./min. Na desce rozdzielczej zapala się kontrolka oraz wyświetla się komunikat. Oczywiście w każdej chwili możemy regenerację wyłączyć, jeśli potrzeba, ale dla żywotności układu lepiej nie pracować ciągnikiem aż do zakończenia oczyszczania DPF.



W wersji CIS tryb pracy przekładni wybieramy za pomocą przycisku na prawej konsoli oraz dostosowujemy poprzez wyświetlacz i pokrętkę po prawej stronie za kierownicą.

sadzy. Podczas jazdy Arionem 540 mieliśmy okazję prześledzić, jak wygląda proces automatycznego oczyszczania filtra DPF. W pewnym momencie na desce rozdzielczej załączyła się zielona kontrolka, po lewej stronie z symbolem filtra DPF. Podczas jazdy nie odczuwaliśmy żadnej różnicy. Jednak gdy zatrzymaliśmy się, silnik nie zszedł do obrotów jałowych, ale utrzymał ich poziom przy 1200 obr./min. Zostawiliśmy Ariona 540 i przesiedliśmy się do większego Ariona 620. Nie minęło

20 min, gdy usłyszeliśmy, że silnik 540-tki automatycznie wrócił do obrotów jałowych. Oznacza to, że DPF jest znowu czysty. Zaletą tego rozwiązania jest to, iż nie musimy nic przy tym robić. Minusem jest konieczność pracy ciągnika na postoju, co kosztuje. Zapewne niedużo, ponieważ przez 20 min przy 1200 obr./min ciągnik dużo oleju nie spali, ale jednak. Jak wyjaśnia **Emil Kaźmierczak**, menedżer produktu ciągniki w Claas Polska, Ariony 500 i 600 mają silnik wyposażony w EGR i DPF, gdyż producent doszedł do wniosku, że będzie to dla użytkownika korzystniejsze i łatwiejsze w obsłudze.

Inny rozstaw i masa

Największą różnicę między 500-tkami i 600-tkami widać, gdy dwa ciągniki obu serii staną obok siebie. Arion 600 ma rozstaw osi 2,82, a Arion 500 2,56 m. Te 24 cm oraz inna dopuszczalna masa całkowita są tak naprawdę największymi różnicami. Oczywiście seria 600 ma też nieco większy zbiornik paliwa, ale jest to powiązane z większym silnikiem. Jednak wizualnie i pod względem wyposażenia obie serie są niemal identyczne. Dotyczy to również ogumienia. W obu seriach montowane są koła o średnicy felg 38". Maksymalna szerokość tylnych opon to 710 mm.

Zatem przy praktycznie tych samych wymiarach mamy sporą różnicę w masie całkowitej i mocy zależnie od modelu. Dlatego szukając ciągnika takiego jak Arion 500 lub 600, warto dobrze rozejrzeć się po gamie modeli. Możemy mieć bowiem 145-konny ciągnik o wadze niecałych 10 t lub z drugiej strony 184-konny o wadze 12 t.

Ciągniki różnią się też udźwigniem. Najmniejsza 520-tka udźwignie w całym zakresie ruchu ramion tylnego TUZ-u (61 cm za otworami haków) 4,1 t. Natomiast najmocniejsza 650-tka podniesie o tonę



W przypadku CEBIS oprócz zmiany ustawień przekładni za pomocą terminala możemy również utworzyć sekwencję automatycznie wykonywanych czynności na uwrociach.



Amortyzacja przedniej osi Proactiv to wciąż wyposażenie opcjonalne, ale warto, aby za nie dopłacić.

więcej. Choć różnica jest dość spora, to w obu ciągnikach znajdziemy tę samą pompę hydrauliki Load sensing o wydajności 110 l/min. Nam spodobało się to, że cały panel dotyczący nastaw hydrauliki i tylnego TUZ-u znajduje się na prawym boczonym słupku. Jedynie przyciski szybkiego podnoszenia i przyciski wyjść hydrauliki – klawisze funkcyjne od 1 do 4 – umieszczone są w przypadku wersji CEBIS na dźwostku CMotion lub standardowe dźwignie w przypadku CIS na prawej konsoli.



Na dźwostku mamy przycisk szybkiego przejścia do biegu, na którym chcemy zawrócić na krańcu pola.

CIS i...

W Claas Academy mieliśmy możliwość bliższego przyjrzenia się ciągnikom wyposażonym w przekładnię Hexashift w dwóch wersjach CIS i CEBIS. Przekładnia ta daje nam do dyspozycji sześć biegów zmienianych pod obciążeniem sekwencyjnie i umieszczonych w czterech zakresach – od najwolniejszego A do najszybszego D.

W Arionie 620 mogliśmy sprawdzić, jak wygląda sterowanie funkcjami w wersji CIS. Jest to wersja prostsza, choć również mamy możliwość dopasowania kilku ustawień. Przede wszystkim możemy dopasować automatyczną zmianę biegów do rodzaju pracy i naszych upodobań. Za pomocą pokrętki pod kierownicą, po prawej stronie możemy poruszać się po prostym menu wyświetlacza na desce rozdzielczej. Wybierając oznaczenie przekładni z literą A, możemy zmieniać poziom obrotów silnika, przy których nastąpi automatyczna zmiana biegów. Testując to, doszliśmy do wniosku, że faktycznie zmianę reakcji przekładni można wręcz dopasowywać, przejeżdżając z pola na pole. Nam zajęło to dosłownie 20 s. Oczywiście zmiana biegów na ustalonych przez nas obrotach będzie miała miejsce w trybie ręcznym jazdy Arionem. Jedną z ważniejszych naszym zdaniem funkcji jest możliwość dopasowania biegu, na którym będziemy wykony-



Wyjścia hydrauliki są wyposażone w dźwignie likwidujące ciśnienie oleju w wyjściu. Ułatwia to wraz z ich przestawnym ułożeniem podłączanie narzędzia.

wać uwrocie. Bieg startowy, który jest domyślnie ustawiany po uruchomieniu silnika, można wybrać między A1 a D1. Można też wybrać bieg dla ruszania z miejsca. Jest on automatycznie aktywowany po zatrzymaniu ciągnika.

Na niedużym wyświetlaczu da się również wyregulować szybkość reakcji hydrauliki zewnętrznej. Niestety w porównaniu do CEBIS nie możemy wykorzystać systemu CSM (Claas Sequence Management), czyli ustawić automatycznie wykonywanej sekwencji czynności na uwrociach. Nasze ustawienia podczas jazdy wiadać na wyświetlaczu umieszczonym na prawym słupku. Jeśli jedziemy w trybie transportowym, to informacja o biegu uwrociowym nie wyświetla się. W dolnym lewym okienku mamy bieg, który bierze automatycznie przekładnia, gdy zatrzymamy ciągnik i będziemy chcieli ponownie ruszyć. W momencie przejścia na tryb polowy automatycznie pojawia się bieg uwrociowy w dolnym lewym okienku wyświetlacza na słupku.

CEBIS

Z kolei CEBIS, w który był wyposażony Arion 540, pozwalał na zmianę ustawień przekładni, biegu uwrociowego, biegu, z którego ruszamy, oraz stworzenie sekwencji czynności na uwrociach.

W obu wersjach – zarówno CIS, jak i CEBIS – mamy przycisk do szybkiej zmiany biegu na uwrociowy. W ciągnikach z CIS znajduje się on na samej górze dźwigni drivestick, natomiast w dźwostku CMotion dostępnym w wersji CEBIS jest on umieszczony na górze w pobliżu przycisków wyboru zapamiętanych obrotów silnika. Takie rozwiązanie naszym zdaniem znacznie ułatwi pracę, gdyż nie musimy redukować biegów po kolei do odpowiednio niskiego.

Skrzynia Hexashift spodobała nam się także dzięki temu, że ma łącznie trzy tryby działania. Ich wyboru możemy dokonać za pomocą przycisków na podło-