

Claas Xerion 5000



Równokołowe 520 KM



Tomasz Bujak
Zdjęcia: RPT, autor

Xerion 5000 to największy kołowy ciągnik firmy Claas, który ma konstrukcję ramową samonośną. Wyróżniają go cztery równe koła o średnicy opon 216 cm i centralnie umieszczona kabina. Dostarczony do naszego testu Xerion był wyposażony w ogumienie 900/60R42 i przedni TUZ. Ponadto miał zamontowane obciążniki, zarówno z przodu, jak i nad tylną osią.

Claas Xerion 5000 jest wyposażony w silnik OM 471 LA ze stajni Mercedes. Ten sześciocylindrowy motor ma pojemność 12,8 l i moc znamionową 520 KM, przy obrotach znamionowych 1900 na minutę. Moc maksymalna silnika testowanego Xeriona, według danych producenta, wynosi 530 KM, a maksymalny moment obrotowy 2450 Nm.

Ta bardzo duża moc nie dałaby się łatwo okiełznać bez systemów wspomagających. Dlatego Claas wprowadził układy zarządzania mocą i przeniesieniem napędu na koła – Claas Power Systems (CPS). Dzięki ich zastosowaniu silnik ciągnika generuje wyższą moc dopiero wtedy, kiedy jest ona pożądana. Oznacza to m.in., że cały czas silnik i bezstopniowa przekładnia ZF Eccom 5.0. o nazwie Cmatic współpracują ze sobą, aby utrzymać m.in. zadaną prędkość pracy oraz jak najniższe obroty silnika, co pozwala na oszczędności paliwa.

Ciągnik, na dostarczonych kołach z oponami Trelleborg, ma szerokość 3,3 m.



Xerion 5000 to największy kołowy ciągnik Claas. Testowany egzemplarz miał zamontowany przedni podnośnik z maksymalną liczbą możliwych do założenia obciążników. W takim zestawie Xerion 5000 waży 24,5 t.



Obejrzyj film
na rpt.pl



Schody do nieba

Kabina Xeriona w testowanej wersji jest umieszczona centralnie pomiędzy osiami i oparta na pneumatycznych poduszkach, amortyzujących wstrząsy, w zależności od ich amplitudy. Ponadto ma automatyczną klimatyzację, regulowane siedzisko i bardzo dobrze wyposażony, ergonomiczny i wygodny podłokietnik.

Bardzo ważną cechą, wpływającą na dobrą widoczność, jest kabina zajmująca całą szerokość ciągnika. Dzięki temu operator może bez ruszania się z fotela obserwować, co dzieje się po obu stronach maszyny. Jest to możliwe, gdyż kabina jest mocno przeszkłona. Problem może sprawiać jedynie podejżdżanie do maszyn w celu ich zaczepienia. Bez pomocy drugiej osoby będzie to dość trudne, bo ani zaczepów, ani ramion podnośników z kabiny w ogóle nie zobaczymy. Claas teraz jednak wprowadził udogodnienie w postaci kamery. Obraz z jej pola widzenia jest przesyłany do monitora Cebis lub monitora nawigacji.

O ile przebywanie w swoim M-1 operatora jest przyjemne, o tyle samo wejście do kabiny przypomina nieco wspinaczkę, gdyż prowadzi do niej siedmiopoziomowe schodki. Nie jest łatwo się tam dostać, bo schodki są umieszczone bardzo stromo, wręcz pionowo. Dlatego należy się mocno trzymać poręczy. Klamka drzwi jest umieszczona w połowie ich wysoko-

ści, szkoda, że producent nie umieścił jej u dołu, otwieranie wtedy byłoby o wiele łatwiejsze. Nie jest też łatwo się z drzwiami minąć podczas ich uchylenia, gdyż podest jest na to zbyt mały. Od 2015 r. Claas wprowadza jednak zmiany. Poprawione będzie ułożenie schodków, większy będzie także podest oraz wejście do kabiny.

Po wejściu do kabiny największe wrażenie robi jej przestrzeń. Operator do dyspozycji ma kilka schowków, z czego dwa klimatyzowane. Większy, na kilka butelek i jedzenie, znajduje się pod siedziskiem instruktora. Drugi schowek, w którym jak sprawdziliśmy, mieści się minimum dwie półtoralitrowe butelki napojów, umieszczono po prawej stronie u góry, przy konsoli radia. Z prawej strony fotela operatora, pod prawą ręką znajduje się podłokietnik, w nim dżojstik, a bardziej z przodu konsola sterowania. Natomiast powyżej dwa monitory. Mniejszy to serce wizualizacji zarządzania funkcjami ciągnika, a drugi – wyżej – stanowi wyświetlacz pozwalający na zastosowanie technologii GPS do sterowania ciągnikiem poprzez sygnał pozycjonujący z satelit. Ekran ten pokazuje również mapy pól, a także wizualizuje nasze poczynania podczas pracy, kiedy włączamy np. funkcję jazdy równoległej.

Moc możliwości

Kierując Xerionem, z racji jego rozmiarów, powinniśmy raczej użyć porównania do manewrowania wielką ciężarówką. Po uruchomieniu silnika załączony jest zawsze (włącza się on po każdym zatrzymaniu) automatycznie hamulec postojowy. Jego odblokowanie zachodzi podczas wybierania kierunku jazdy. Aby ruszyć, musimy wcisnąć pomarańczowy przycisk rewersu i lekko poruszyć dżojstikiem (a właściwie tzw. wielofunkcyjną dźwignią Cmotion) w przód lub w tył w zależności od wybranego kierunku jazdy. Mnóstwo opcji ustawienia trybu pracy przekładni, silnika oraz podwozia daje niezliczoną wręcz liczbę kombinacji regulacji. Potrafi to na początku przytłoczyć, ale w czasie pracy i tak życie koryguje niektóre nasze zapędy – nie da się np. załączyć trybu „psi chód” podczas trybu jazdy transportowej.

Przyciski obecne na dżojstiku przypisane są już do konkretnych, naj-



Przestronna kabina, a w niej centrum dowodzenia, czyli wielofunkcyjna dźwignia i wyświetlacz systemu Cebis. Dzięki niemu możemy dokonać wszelkich regulacji i ustawień parametrów ciągnika. Szkoda tylko, że panel ten nie ma dotykowego wyświetlacza, trzeba używać pokręteł.

częściej używanych funkcji, ale oczywiście można je zmienić – tak jak większość ustawień – poprzez terminal obsługowy Cebis. Na dźwigni wielofunkcyjnej są również przyciski tzw. stałe, których funkcji nie można zmienić. Jest to np. przycisk załączania jazdy równoległej



Pod maską Xeriona kryje się 530-konny, 12,8-litrowy silnik Mercedes. Z uwagi na dwunapięciową instalację elektryczną ciągnika – za dostarczenie energii odpowiadają dwa alternatory.

