

Slimme alleskunner

Sinds Claas de trekkermarkt bestormde met zijn Arion zijn al meerder jaren verstreken. Al in 2016 konden wij de uitvoering met de traploze Cmatic-transmissie aan de tand voelen.

Nu is het tijd de nieuwste variant onder de loop te nemen: het topmodel Arion 660, waarmee Claas de 200pk-grens wil doorbreken.

In zijn huidige uitvoering werd de Arion al door Claas geïntroduceerd in 2012 (profi 7-2012), maar dankzij voortdurend modelonderhoud bleef de Arion steeds bij de tijd. Bovendien deed Claas er met de presentatie van het topmodel Arion 660 in 2017 ook qua vermogen nog eens een schepje bovenop.

Reden temeer natuurlijk om gespannen uit te zien naar de resultaten van de proefbank van het Duitse DLG-testcentrum. Voordat wij die behandelen, eerst een paar opmerkingen over het uiterlijk van onze testkandidaat. Claas heeft de Cebis-variant van de Arion namelijk niet alleen uitgerust met de beste bestuurdersstoel en een stuurwiel met lederen bekleding, maar bovendien met een premium verlichtingspakket met 18 ledschijnwerpers. Daar-

naast was 'onze' Arion noch voorzien van een – op het eerste gezicht nauwelijks herkenbare, maar daardoor zeker niet minder aantrekkelijke – metallic lak (die dan weer wel in de lijst prijkt voor een daverende 11.300 Euro – potig prijsje!). Daartegenover lijken de verchroomde uitlaatpijp (zegge 1300 Euro) en de krachtige luchthoorn (750 Euro) maar aardige hebbeditjes. Hoe dan ook, Claas pakte voor ons uit met het volledige verwenpakket voor de trekkerchauffeur.

205 pk met boost

De motorkap laat zich eenvoudig openen en biedt dan als eerste zicht op het goed toegankelijke koelerpakket met luchtfilter. Daarachter gaat de al bekende zescilindermotor van Deere Power Systems schuil,

met een cilinderinhoud van 6,8 l. De motor voldoet aan de Fase V-emissienorm dankzij DOC, DPF, SCR en de uitlaatgasterugvoer. Wat vermogen betreft staan voor de Arion bij nominaal toerental 129 kW/175 pk in de

Bij de tests weet de Arion te overtuigen op het gebied van rijcomfort en vermogen. Op details bestaat echter ruimte voor verbetering.

Foto's: Wilmer



brochure, als maximaal vermogen wordt 136 kW/185 pk opgegeven. Daar komt voor de Arion 660 nog de boost (CPM, Claas Power Management) bij van 15 kW/20 pk. Deze wordt actief vanaf 12 km/h of, bijvoorbeeld, zodra de aftakas en/of de hydrauliek worden gebruikt.

Uiteraard waren wij erg benieuwd naar de resultaten van de vermogenstest op de aftakas, uitgevoerd door het testcentrum van de DLG. En kijk aan, bij nominaal toerental (en uitgeschakelde boost) bleef de teller steken op 109,2 kW, als maximum werden 121,3 kW geregistreerd, bij 1900 toeren. Dat zijn gemiddelde waarden.

Natuurlijk komt daar de boost nog bij: Die leverde bij nominaal toerental toch 121,9 kW op aan de aftakas, met 138,8 kW als maximale waarde. Dit betekent dat van

205 pk motorvermogen bijna 190 pk aankomen aan de aftakas – dat is erg goed! Hetzelfde geldt voor de koppelstijging van 47% tot een kloeki waarde van 775 Nm.

Mooi zuinig

Resteert nog de belangrijke vraag van het dieselverbruik. Ook hier lijkt Claas zijn huiswerk op orde te hebben. In de praktijk-getrouwe Powermix-metingen

blijkt de Arion 660 met een totaalverbruik van 276 g/kWh meer dan 5% zuiniger dan de Arion 650 in een voorgaande test, waarin deze 293 g/kWh scoorde (profi 3/2013). Hierbij moet voor de nieuwe Arion 660 echter nog wel 9 g/kWh AdBlue worden opgeteld, die in het verleden nog niet vereist waren. Wanneer we de afzonderlijke cycli nader bekijken, dan valt op dat de Arion 660 met zijn traploze Cmatic-transmissie over de gehele lijn bij alle werkzaamheden zuiniger presteert. Maar, net als voorheen, blijkt de Arion bij het minder zware (aftakas)werk tot 5% beter te presteren dan het gemiddelde van alle tot nu toe geteste trekkers.

En transportwerk pakt zelfs nog gunstiger uit: Hier toont de Arion 660 – of het nu in het vlakke land is of in de heuvels – verbruikscijfers die over de hele lijn 11% tot 17% lager liggen dan het gemiddelde – dat is erg goed!

De Arion 660 verschilt van de Arion 650 door de boost van 15 kW/20 pk.

Vermogen en verbruik zijn in orde, ook het rijcomfort is super.

De cabine is aan de erg korte kant, maar de ergonomie van de armsteun etc. is erg goed.

In eigen beheer ontwikkelde traploze transmissie

Waarmee we zijn beland bij de transmissie van de Claas. De EQ220 wordt, compleet met de software, geheel in eigen beheer ontwikkeld, geproduceerd en getest bij Claas Industrietechnik in Paderborn. Daar komt bij, dat de trekker met zijn eenvoudige bediening door de drie vrij te selecteren versnellingsgroepen en met de goed functionerende regeling motor-transmissie over vrijwel de gehele lijn weet te overtuigen. 'Vrijwel', omdat bij zwaar werk met de klepelcombinatie, of ook bij het insteken van de diepwoeler, steeds twee of drie seconden 'bedenktijd' nodig bleek te zijn. Pas daarna past de regeling motor-transmissie zich aan aan de hogere belasting en verhoogt het toerental. Claas is bekend met deze kwestie en werkt aan een oplossing.

Goede parkeerrem

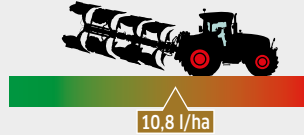
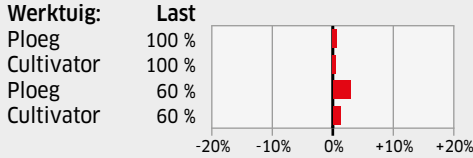
Erg goed beviel ons de links in de rijrichtinghendel geïntegreerde stand voor de parkeerrem – de meerprijs van 1750 Euro die u hiervoor neerlegt zijn goed besteed.



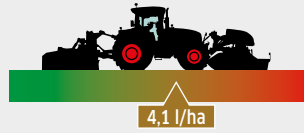
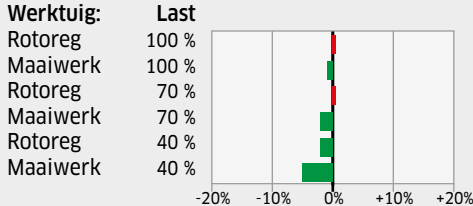
CLAAS ARION 660 CMATIC

HET VERBRUIK IN HET VELD

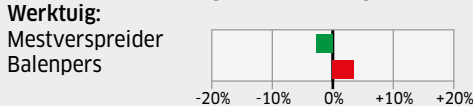
Trekwerk: gemiddeld 285 g/kWh



Aftakaswerk: gemiddeld 266 g/kWh



Gecombineerd werk: gemiddeld 287 g/kWh



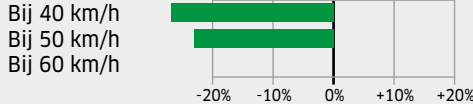
Powermix:

AdBlue: 2,4 %

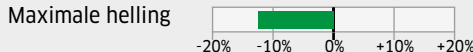


HET VERBRUIK OP DE WEG

Op vlak terrein:



In de heuvels:



Transportmix: AdBlue: 1,9 %

De praktijkgetrouwe Powermix-metingen tonen voor de Arion in het veld een min of meer gemiddeld verbruik aan op de middellijn van alle werkcycli (iets dorstiger bij zware belastingen, iets zuiniger bij gecombineerde taken). Daar staat tegenover dat de Arion 660 op de weg duidelijk zuiniger dan gemiddeld presteert.

Daar staat tegenover dat de arretering van de hendel in de standen voor vooruit en achteruit niet meer van deze tijd is. Temeer omdat rechts aan de Cmotion-hendel en aan de joystick voor de hydrauliek toetsen zijn opgenomen voor het wisselen van rijrichting. En die werken alleen, wanneer de hendel links in de neutraalstand staat - omslachtig!

Buiten dit konden de testers vette pluspunten noteren, zoals vier aftakstoertallen en een droog verwisselbare aftakstomp. Bovendien zijn er leuke details, zoals de koppeling van het motortoertalgeheugen met de aftakasbediening - helaas alleen bij externe bediening. Minder gebruiksvriendelijk is nog steeds de automatische uitschakeling van de aftakas, wanneer je bijv. 540E-toerental meer wil gebruiken als 600 t/min. - da's jammer!

Goede regelventielen

Voor het hydraulische systeem is de trekker voorzien van een axiale plunjerpomp met een capaciteit van 150 l/min. en dat is goed. In metingen met de kleinere pomp kwam het DLG-testcentrum tot waarden van slechts 112,1 l/min. voor de maximale oliestroom en 29,9 kW effectief vermogen - voor een trekker van 200 pk is dat veel te weinig!

Daartegenover staan de 45 l aan effectief afneembare olie (uit het gemeenschappelijke reservoir) en de hydraulische regelventielen (maximaal vier voor de achteren twee voor de fronthefinrichting) met tijd- en volumeregeling. Ook de program-



De motor is zuinig en het koelpakket is uitstekend toegankelijk.

Een grote tank en een ruime instap - zo hoort het.



MEER DETAILS UIT ONZE PRAKTIJKTEST

Niet bedoeld als samenvatting van ons eindoordeel, maar een registratie van positieve en negatieve punten die ons in de praktijk opvielen.

+ POSITIEF

- + Parkeerrem aan de rijrichtinghendel
- + Apple Carplay resp. Android Auto
- + Waarschuwing bij transport over de weg met een te lage bandenspanning



Perslucht in de cabine – super!



Goed toegankelijke overbruggingspool



Uitstekende bediening entertainment, ventilatie en schijnwerpers.

- NEGATIEF

- De vangmuilkoppeling kan niet worden gedemonteerd zonder de olieleidingen van de topstang los te trekken.
- De houders voor mobiele telefoon en tablet stoten tegen elkaar
- Grote ruitenwissermotor blokkeert zicht naar achteren



Wanneer de sleutel wordt teruggedraaid in stand "P", loopt de accu snel leeg.

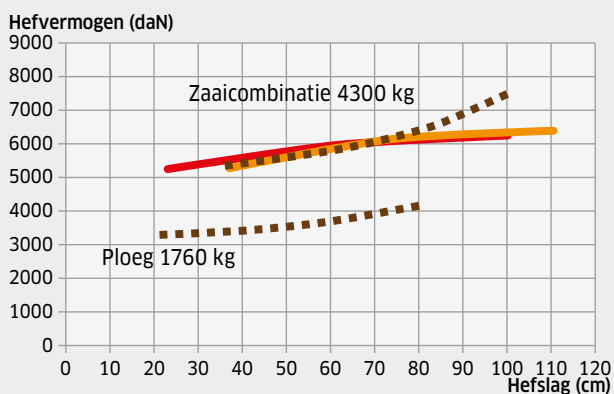


De externe persluchtleidingen kunnen beter.



De compressor is te klein.

HEFVERMOGEN EN GEVRAAGD HEFVERMOGEN



Een doorlopend hefvermogen van slechts 5247 daN is voor een trekker van 200 pk (te) weinig. Zaaicombinaties vanaf 4,3 t kunnen door de Arion niet meer worden getild.

- Hefstangen lang: doorlopend 5247 daN, hefslag 77,1 cm
- Hefstangen kort: doorlopend 5247 daN, hefslag 73,5 cm



Hef en hydrauliek aan de achterzijde zijn netjes ingericht, het hefvermogen is (te) gering. De olieaansluitpunten zijn uitstekend.

meermogelijkheden en het display vielen bij ons in goede aarde. Ook goed is, dat je na het opnieuw starten van de motor niets opnieuw hoeft te activeren en zelfs bij ingeschakelde tijdgestuurde regeling, kan over 75% van de hendelslag nog de proportionele regeling worden gebruikt – erg goed!

Meer hefvermogen nodig

In vergelijking met het model uit de vorige test (profi 3/2016) heeft Claas de hefas in de achterbrug en het koppelpunt voor de topstang hoger geplaatst, om zo het hefvermogen te verhogen. Ondanks deze aanpassing is het door het DLG-testcentrum gemeten hefvermogen van precies 5247 daN onvoldoende om een 4,3 t zware zaaicombinatie te heffen (grafiek: “Hefvermogen en gevraagd hefvermogen”). Onder bepaalde omstandigheden kan de Arion

dus niet de machine tillen die hij kan trekken.

Veel waardering is er voor de (snel)bediening van de hefinrichting: waarvoor de multifunctionele toets op de Cmotion-rijhendel alle mogelijkheden biedt. Voor het instellen blijft Claas vasthouden aan draaipotentiometers in de B-stijl. Begrijpelijk, maar hiermee worden wel de mogelijkheden beperkt om instellingen op te slaan en deze automatisch weer op te roepen. Daarentegen viel ons de verbeterde verdraai-beveiliging van de topstangpen in positieve zin op. Helaas ontbreekt aan de Arion nog steeds een eenvoudige mogelijkheid om de breedte van de hefarmen om te steken van categorie II naar categorie III. De fronthef met externe bediening is nu ook verkrijgbaar met positieregeling. In een voorgaande test heeft het DLG hier een doorlopend hefvermogen gemeten

van 3352 daN – dat is prima. Een frontaftakas kan op elk gewenst moment naderhand worden gemonteerd, zonder dat hiervoor radiateurs of andere componenten hoeven te worden vervangen. Bovendien kan het volledige motorvermogen aan de voorzijde worden afgenomen – prima.

Cabine: plus en min

Wanneer we een vergelijking maken met de concurrentie, gaat het oordeel “ruim” voor de chauffeurswerkplek in de Arion niet meer op. Zelfs bestuurders met een normaal postuur zetten de stoel vaak al in de achterste stand – waarbij deze tegen de achterwand stoot.

Buiten dit is de commandocentrale, met name vanwege de ergonomisch vormgegeven bedieningsarmsteun en Cmotion-rijhendel, helemaal bij de tijd. Of het nu gaat om de toewijzing van de functietoetsen, of de plaatsing van de monitoren – alles klopt. Je kunt van mening verschillen over de integratie van een stuursysteem, waarvoor bij Claas altijd een tweede terminal nodig is. Ook zaken als werkbreedten moeten steeds afzonderlijk worden ingevoerd – hier valt nog wat te verbeteren.

Volgens Claas is behalve een UV-werende folie op de achterruit ook een extra laag geluidsisolerend materiaal aangebracht onder de vloer. Dit heeft aan de meet-



Vooraf bij het transport over de weg liet de Arion zich van zijn beste kant zien – zowel in het verbruik als bij het rijcomfort.

PRAKTIJKERVARINGEN

Goede allrounder

Steven Hirschberg van de landbouwco-operatie Papendorf eG bij Rostock gebruikt sinds 2018 meerdere Claas Arion 600's op het bedrijf van 1350 ha. Daarbij worden de twee 660's ingezet voor transportwerk en het verspreiden



Steven Hirschberg:

“Goede combinatie van zuinigheid en rijcomfort!”

van mest en daarnaast voor maai- en klepelwerk. Waardering heeft de bedrijfsleider vooral voor de gunstige combinatie van rijcomfort en verbruik. “Vooral bij maai- en klepelwerk zou een omkeerventilator voor de radiateurs goed zijn”, zegt Hirschberg. “Bovendien reageert de transmissieregeling soms te traag en de cabine zou wat ruimer mogen zijn.”

Eenvoudig en comfortabel

Lucas Muke uit Geeste, in het Eemsland ten noorden van Lingen, verbouwt op een areaal van ongeveer 500 ha vooral aardappelen, wortelen, uien en witlof. Op het bedrijf worden onder andere twee Arion 660's ingezet vóór de Grimme SE 150-60-rooier, maar ook voor transportwerk. Voor de Dolly-aanhangers zijn de vier regelventie-



Lucas Muke:

“In de toekomst graag met meer vermogen!”

len achter precies genoeg. Wat hefvermogen betreft wordt het bij de 4 meter brede Synkro-cultivator van Pöttinger al lastig, vertelt Muke. “Daarnaast zouden onze medewerkers graag een grotere gereedschapskast zien en een vijfde cabinestijl voor een kleiner portier” vult Muke aan.



De cabine is comfortabel, maar (te) kort. 74,8 dB(A) is niet uitzonderlijk goed, maar de geluidsbeleving is aangenaam.

De ergonomie van de Cmotion-rijhendel en de monitor is goed. De vaste schakelaars aan de cabinestijl zijn niet meer van deze tijd.



Het lekker in de hand liggende leren stuurwiel en de (optionele) parkeerrem in de rijrichtinghendel bevelen goed, de arretering voor de rijrichtingstanden minder.



waarde echter weinig verandert: 74,8 dB(A) bij volgas zijn, vergeleken met de vorige test in 2016 geen vooruitgang, maar de algehele geluidsbeleving is veel aangener. Het rijcomfort is in elk geval van topniveau. Hiervoor zorgen de vier veerpoten onder de cabine en de geveerde vooras.

Effectieve last gering

Aan de vooras heeft Claas al enige tijd geleden een verandering doorgevoerd. In plaats van de goede, maar veel onderhoud vragende Carraro-as met vering van de afzonderlijke wielen, monteert Claas nu een doorlopende Dana-as met trapeziumophanging onder de Arion. Dit werkt uitstekend en zorgt naast de goede rijstabiliteit voor een grotere bodemvrijheid (wij maten 49 cm). Bovendien is de wendbaarheid indrukwekkend: een draaicirkel van niet meer dan 11,50 m, bij een spoorbreedte van 205 mm en op banden met maat VF600/65 R 28 is echt heel goed!

In de basisuitvoering hebben wij voor de Arion een gewicht van 8037 kg gewogen.

Ondanks het toegelaten totaalgewicht van slechts 12,5 t blijft in theorie een effectieve last van bijna 4,5 t over. Bij een volledig uitgeruste trekker met fronthefinrichting, frontaftakas en grote wielen etc. neemt dit echter al snel aanzienlijk af tot beneden 4 t. Dat is voor deze vermogensklasse echt te weinig. Hier moet Claas bij de eerstvolgende gelegenheid een tandje bijleggen.

Wij hebben getest met een trekker op VF710/70 R38-banden en met het af fabriek leverbare bandenspanningsregelsysteem CTIC (profi 3/2022). Met dit systeem konden we de bandenspanning rondom binnen slechts 50 seconden verlagen van 2 bar tot 1 bar - heel goed!

Bij het weer oppompen moet iets meer geduld worden betracht, wanneer bij de aanschaf niet de grote extra compressor wordt meebesteld. Oppompen van 1 bar tot 2 bar duurt bij volgas meer dan twaalf minuten met de (sowieso te klein bemeten) compressor van de standaard persluchtinstallatie. Bovendien stuiten wij regelmatig op het probleem, dat de als ISOBUS-appa-

raat aangemelde installatie na het opnieuw starten van de motor in het menu niet meer te vinden was.

Samengevat

Op grond van het rijcomfort en de ergonomische bediening zal de Arion 660 snel uitgroeien tot de favoriet van veel chauffeurs. En ook op het gebied van vermogen en verbruik kan deze alleskunner zich laten zien. Waar het nog aan schort - op z'n minst bij het grootste model - is vooral hefvermogen en effectieve last. Bovendien is de integratie van het bandenspanningsregelsysteem met de externe persluchtleiding nog niet optimaal.

Maar zou Claas de cabine iets vergroten en de integratie van het stuursysteem nog verbeteren, dan kan deze slimme alleskunner zich zomaar meten met de top in zijn segment. Qua prijs bevindt hij zich daar al: Meer dan 325.000 Euro voor het (het zij gezegd, behoorlijk compleet uitgeruste) testmodel, is toch een erg stevige uitgave.

Hubert Wilmer



CLAAS ARION 660 CMATIC

Technische gegevens

MOTOR: 129 kW/175 pk (volgens ECE-R 120) nominaal vermogen bij 2200 min⁻¹; watergekoelde zescilinder van Deere PowerSystems met cilinderinhoud van 6,8 l, uitstoot fase V met DPF, DOC en SCR-cat.; 370 l diesel, 28 l AdBlue

TRANSMISSIE: Traploze Cmatic-transmissie EQ220 met twee snelheidstrappen van 0,05 tot 50 km/h, achteruit 20 km/h, onder belasting schakelbare rijrichtingkeuze, parkeerrem, cruisecontrol

REMMEN: natterschijvenremmen, hydraulisch bediend, ook op de vooras, mech. handrem, persluchtinstallatie standaard

ELEKTRONISCH SYSTEEM: 12V-accu, 157 Ah; dynamo met 200 A; startmotor 3,0 kW/4,0 pk

HEFINRICHTING: Cat. II/III; EHR met hefarmregeling, dansonderdrukking, automatische zijstabilisatoren, fronthef optioneel

HYDRAULISCH SYSTEEM: Axiale plunjerpomp, 150 l/min., 200 bar, max. 4 + 2 regelventielen, tijd-/volumeregeling, 45 l olie afneembaar

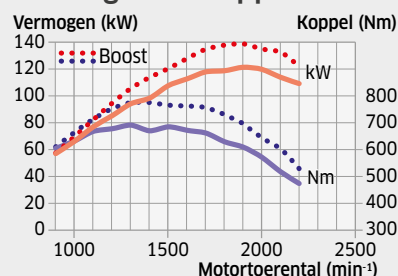
AFTAKAS: 540/540E/1000/1000E, 1 3/8 inch, 6 groeven, elektrohydraulisch geschakeld, frontaftakas optioneel

ASSEN EN ONDERSTEL: Flensas met lamellen-sperddifferentieel, als voorwielaandrijving elektrohydraulisch geschakeld; voorasvering, banden testvoertuig VF600/65 R 28 vóór, VF710/70 R 38 achter

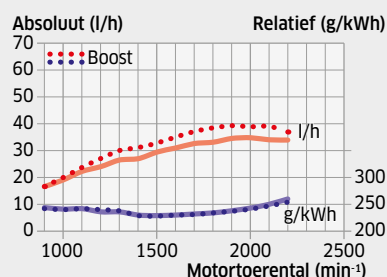
VERZORGING EN ONDERHOUD: Motorolie 18,5 l (vervanging elke 500 h); transmissie-/hydrauliekolie 95 l (1500 h); koelsysteem 21,5 l

PRIJZEN: Basisuitrusting "CEBIS" € 254.710 (prijzen excl. btw.); uitrusting testmodel € 326.420 met fronthef (€ 4680), RTK-GPS (€ 11.760), RDA (€ 7500), grote banden (€ 2790) etc.

Vermogen en koppel



Brandstofverbruik



Meetwaarden -testcentrum

AFTAKASVERMOGEN (excl./incl. boost)
max. bij 1900 min⁻¹ 121,3/138,8 kW
bij nominaal toerental 109,2/121,9 kW

VERBRUIK DIESEL/ADBLUE (excl./incl. boost)
bij max. vermogen 238+6/237+6,1 g/kWh
nominaal toerental 260+5,5/254+6,4 g/kWh
absoluut max./nominaal toerental 39,3/36,9 l/h

KOPPEL (excl./incl. boost)
maximaal 691/775 Nm (1400 min⁻¹)
koppelstijging/toerental daling 47/36%
wegrijpkoppel 126%

TRANSMISSIE
Aantal versnellingen van 4 tot 12 km/h traploos

HEFVERMOGEN ACHTER (90% max. oliedruk, corr.)
onder/midden/boven 5247 / 5969 / 6246 daN
Hefslag belast 77,1 cm (23,0 tot 100,1 cm)

CAPACITEIT HYDRAULIEK
Bedrijfsdruk 190 bar
Maximale oliestroom 112,1 l/min.
vermogen 29,9 kW (103,3 l/min., 174 bar)

TREKVERMOGEN
max. 104,8 kW bij 1900 min⁻¹ 277 g/kWh
bij nominaal toerental 91,5 kW 307 g/kWh

GELUID (belast op oorhoogte)
cabine gesloten 74,8 dB(A)

REMWERKING
Maximale gemiddelde vertraging 5,3 m/s²
Pedaalkracht 28,8 daN

DRAAICIRKEL
zonder voorwielaandrijving 11,50 m

TESTGEWICHT
Voor-/achteras 3365 / 4672 kg
leeggewicht/toel. totaalgewicht 8037 / 12.500 kg
Toegestane aslast v/a 5200 / 9000 kg
Effectieve last 4463 kg
Vermogensgewicht 62 kg/kW

AFMETINGEN
Wielbasis 282 cm
Spoorbreedte voor/achter 205/195 cm
Bodemvrijheid 49,0 cm

Brandstofverbruik in het kenveld (met boost)

WERKGEBIEDEN	Vermogen	Toerental	g/kWh	l/h
Stand. aftakastoerent. 540	100%	1982	241	38,9
Eco aftakastoerent. 540E	100%	1533	228	32,8
Stand. aftakastoerent. 1000	100%	2030	243	38,9
Eco aftakastoerent. 1000E	100%	1572	230	35,0
Motor boven max. toerent.	80%	max.	269	31,3
Hoog vermogen	80%	90%	251	29,3
Transportwerk	40%	90%	320	18,6
Laag vermogen, ½ toerent.	40%	60%	257	15,0
Hoog vermogen, ½ toerent.	60%	60%	236	20,6

Breedte: 254 cm; Lengte: 492 cm;

Hoogte: 306 cm

Testoordelen

MOTOR
Vermogenskromme
Brandstofverbruik
Trekkracht/aftakavermogen
Gunstige vermogenskromme, laag verbruik, vooral bij transportwerk, trekkracht/aftakavermogen beter dan bij de voorganger

TRANSMISSIE
Versnellingsverdeling/functies
Schakelbaarheid
Koppeling, gas
Aftakas
Traploze transmissie, regeling motor-transmissie alleen bij snelle belastingswisselingen nog te verbeteren, vier aftakastoerentalen

ONDERSTEL
Stuursysteem
Vierwiel- en differentieelvergrendeling
Hand- en voetrem
Vering vooras/cabine
Gewicht en effectieve last
Zeer goede bestuurbaarheid en kleine draaicirkel, normaal leeggewicht, gemiddelde effectieve last, goede remmen

HEFINRICHTING/HYDRAULIEK
Hefvermogen en hefslag
Bediening
Capaciteit hydrauliek
Regelventielen
Aansluitingen
Hefvermogen en capaciteit hydrauliek (met kleine pomp) hooguit gemiddeld; bediening en regelventielen uitstekend, maar maximaal vier ventielen achter

CABINE
Ruimte en comfort
Zicht
Verwarming en ventilatie
Geluid
Elektrisch systeem
Afwerking
Onderhoud
Ruimte en geluidsisolatie kunnen beter, ergonomie en monitors erg goed, evenals de vering

GESCHIKTHEID					
Basisvereisten					
Middelzware vereisten					
Zware vereisten					
Akkerwerk					
Graslandwerk					
Transportwerk					
Frontladerwerk					

PRIJS **LAAG** **HOOG**
€ 204.955
Prijs uit de profi-trekker catalogus 2024
Beoordeling: zeer goed, goed, gemiddeld, beneden gemiddeld, onvoldoende
Uit de afzonderlijke cijfers kan niet noodzakelijkerwijs rekenkundig een totaalcijfer worden afgeleid.