

Voor onze proefrit met de Atles reizen we af naar het Belgische Charleroi. Daar draait de eerste machine uit deze serie die bij onze zusterburen is geleverd. Dat was in augustus, want de Atles is pas sinds afgelopen zomer in productie, ruim anderhalf jaar nadat het studiemodel op de Sima in Parijs was te zien. Marcel van Dammen kon er nauwelijks op wachten, want hij was al een tijd op zoek naar een zware trekker. Toen hij op de Sima de Atles had gezien, was het voor hem duidelijk dat deze trekker het moest worden.

De Atles op het bedrijf van Van Dammen heeft het stevig voor zijn kiezen gekregen. Want door het natte weer heeft hij meteen onder vrij barre omstandigheden zijn vuurdoop gehad en is hij er ook niet schoner op geworden. Maar dat mag een trekker van dit kaliber niet deren. Op het moment van ons bezoek heeft de Atles er inmiddels zo'n 500 uur opzitten, waardoor hij lekker is ingedraaid. Hij staat vrijwel continu voor de ploeg om het bietenland om te krijgen.

Forse verschijning

Zodra je voor de Atles staat, maakt zijn enorme formaat indruk. Uiteraard houdt dat verband met zijn vermogen. Een trekker van 250 pk is natuurlijk al fors, maar de geveerde 'Hydrostable' cabine maakt hem nog iets hoger en ook de grote motorkap draagt eraan bij. Toch schuilt daaronder een heleboel lucht, al is die wel noodzakelijk om ruimte te bieden aan de kolossale luchtfilters en radiator voor de zescilinder Deutz motor. Het uiterlijk van de trekker wijkt daardoor af van de styling met schuin aflopende of gebogen kap die bij de meeste merken tegenwoordig gebruikelijk is.

Maar dat is allemaal buitenkant, hoewel zicht vanuit de cabine natuurlijk een belangrijk aspect is. Toch lijkt dat bij deze trekker geen probleem te zijn. Waar het echt op aankomt, is de motorprestatie in combinatie met de opbouw van de bak en de prestaties en mogelijkheden van de achterbrug. In dat opzicht heeft de Atles goede troeven. De zescilinder Deutz motor is uitgevoerd met turbo en intercooler. Iedere cilinder is voorzien van een eigen pompunit. Dat moet een gunstige invloed hebben op het verbruik en de prestaties. Desondanks is de Atles uitgerust met een dubbele tank van 455 liter inhoud. Daar kun je wel een dagje mee van huis.

Comfortabel geveerd

Zodra je plaats neemt achter het stuur voel je je heer en meester. De cabine maakt een ruime indruk met een comfortabele, luchtgeveerde zitting. En de sterke troef, ook weer bij deze

trekker, is de 'Hydrostable' vering op alle vier de hoeken van de cabine. Dat maakt een geveerde vooras niet nodig, zeker omdat de snelheid niet boven de 40 km per uur uitkomt.

Renault rustte de Atles uit met een 18V + 9A powershift bak van Funck. Qua opbouw en aansturing dezelfde als ook in de zware Ares 800-modellen ligt, maar dan een zwaardere versie. Als optie is ook nog een kruiwbak leverbaar, waardoor het totaal aantal posities verdubbelt. Standaard is de bak afgeregeld in 8 vooruit en 4 achteruit, maar ook andere uitgangsposities zijn mogelijk. Dat kan door hem voor te programmeren met een knopje voor op de gecombineerde powershift/gashendel. De ingestelde waarden verdwijnen echter uit het geheugen zodra je de motor afzet.

De machine komt in beweging door de omkeerschakeling linksonder het stuur in de gewenste richting te bewegen. Het weggrijden verloopt soepel. Op- of terugschakelen gebeurt met twee drukknopjes die zijn geïntegreerd in de powershift/gashendel. Dat is gemakkelijk: in één handeling schakelen en gasgeven. Het knopje op deze hendel gebruik je ook om op de kopakker de bak automatisch te laten terugschakelen of opschakelen naar de ingestelde waarde. Even wennen, maar het werkt goed. Alle gegevens over het schakelen verschijnen in een display in de rechter cabinestijl.

Bekende techniek

De chauffeur die vaker met een Renault heeft gewerkt, zal met de TCE elektronische herinrichting overweg kunnen. Alle Ares modellen zijn hier immers mee uitgerust. Anderen hebben er echter even uitleg bij nodig. Maar als hij dat in de vingers heeft, zal hij ook de forse GIMA achterbrug onder controle hebben. En dat is geen misselijke. De Cat. III hef van de zwaarste Atles zou 12 ton de baas moeten kunnen, naast het respectabele vermogen van het externe circuit. Voor de loadsensing pomp staat een opbrengst van 110 l/min en een maximale druk van 200 bar. Daar krijg je wel een machine mee in beweging. Ook vanwege de 4 dubbelwerkende ventielen. De aansluitingen zitten in een solide blok bij elkaar op de achterbrug. Vanuit de cabine zijn de knoppen van de doorstroomregeling bereikbaar. We hebben een eerste indruk van de Atles kunnen krijgen. En die is niet verkeerd. De machine kent geen echt verrassende kanten waardoor je hem vrij snel onder de knie kunt krijgen. Op de LandbouwRAI beleefde de Atles zijn Nederlandse première. Dan is het koperspubliek aan het woord. □