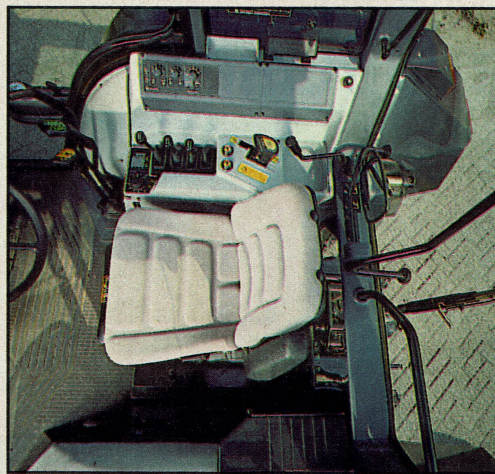
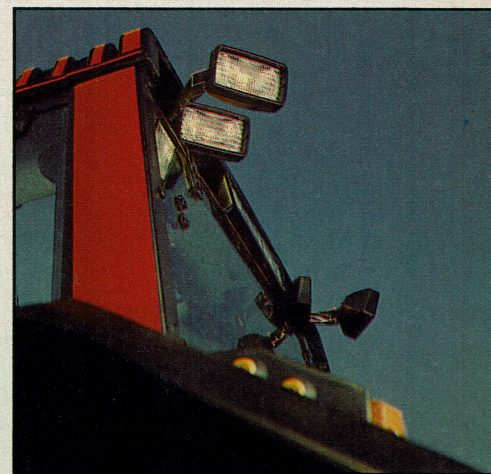




In een handomdraai draai je de stoel gedeeltelijk of helemaal om



De cabine valt niet alleen op door zijn moderne vormgeving, maar ook door de ergonomisch door-dachte plaatsing van de bedieningshendels. Let op de twee gele knoppen. Hiermee is de hef te bedienen buiten alle ingestelde waarden om



Je kunt niet alleen de werklampen afzonderlijk vaststellen, maar ook de steun waarop ze zijn gemonteerd

vallen tussen de vier en 12 km/uur. De achteruitversnellingen zijn allemaal 2,5 procent langzamer dan de vooruit.

De eerste versnelling in de transportgroep begint bij 11 km/uur. Dat is te hoog. Om met een zware vracht weg te rijden, moet je dus in de veldgroep schakelen.

#### Extra rijcomfort

De geteste uitvoering had een vloeistofkoppeling (naar wens). Bij flink gas in de een kun je dus toch weggkomen. Bedenk wel dat bij een zware last de vloeistofkoppeling onvoldoende vermogen heeft om de trekker vooruit te stuwten. De olie blijft dan rondmalen en wordt kokend heet.

Bij normaal gebruik geeft de vloeistofkoppeling voelbaar extra rijcomfort. Maar het kost natuurlijk wel extra vermogen. Volgens Valmet is het vermogensverlies één tot twee procent.

Het gunstig geplaatste en goed afgewerkte koppelpedaal vraagt met iets meer dan acht kilo weinig kracht.

#### Verwisselbaar

Evenals de transmissie laat de aftakas zich goed in- en uitschakelen. Een hendel naast de bestuurder biedt de keuzes 540, 1.000 en neutraal. Op deze hendel zit de schakelaar voor het aan- en uitzetten. Helaas ontbreekt een controlelampje. Dit kan tot onveilige situaties leiden, bijvoorbeeld bij het starten van de motor.

De aftakasstompen zijn verwisselbaar. Valmet levert drie uitvoeringen: 6, 21 en 20 spiebanen met respectievelijk 35, 35 en 44 mm doorlaat. Het is onverstandig deze stompen vaak te verwisselen; de oliekering is zo beschadigd. Gelukkig kan de aftakasstomp blijven zitten als je om-

schakelt tussen 540 en 1.000 toeren.

Een 750-toeren-aftakas ontbreekt helaas, want die zou op deze trekker niet misstaan. Wat ook stoort, is dat een ingeschakelde aftakas bij stilstande motor niet draaibaar is. In de neutraalstand is hij wel gemakkelijk draaibaar.

#### Goede opbrengst

De hydrauliekwaarden zijn goed: 18 kW met een opbrengst van 65 liter per minuut en 167 bar druk.

Indruk maakt de hoeveelheid te onttrekken olie aan de achterbrug: bij minimale inhoud 15 liter, bij maximaal peil 31 liter. Bovendien is nog een extra tank met

een inhoud van 50 liter leverbaar.

De aansluitingen zitten netjes midden achter de trekker. Milieuvriendelijk is het aparte reservoirtje om lekolie van de aansluitingen op te vangen.

#### Hef is uitblinker

In tegenstelling tot de meeste trekkerfabrikanten heeft Valmet een in eigen huis ontwikkelde elektronische hef. Deze blinkt uit door compleetheid en bedieningsgemak.

De elektronische hef bezit alles wat je van een moderne trekker mag verwachten: positie-/meng-/trekkrachtregeling, daalsnelheidsregeling, hefhoogtebegrenzing, reactiegevoeligheid. Handig

zijn de aanduiding (in procenten van de hefpositie op het dashboard en de twee extra knoppen in de cabine, waarmee je de hef kunt bedienen buiten alle ingestelde waarden om. Deze knoppen werken net zoals de bedieningsknoppen op de achterschermen.

Naast de bediening is de hefkracht ook in orde. De robuust uitgevoerde hef tilt in bovenste respectievelijk onderste positie 5.120 en 4.697 kg. Uitgaande van tien procent reserve komt de hefkracht door het hele traject op 4.270 kg. Een iets boven-gemiddelde waarde.

Ook het bereik is groot: met de hefstangen in het middelste gat maten we een bereik van 80 centimeter.

#### Draaigemak

Mits goed afgesteld kun je dankzij de korte wielbasis (233 cm) scherp draaien: met spatborden 10 meter. Dat is al een korte draaicirkel, maar zonder spatborden valt daar nog een meter af te snoepen.

Met ingeschakelde voorwiel-aandrijving wordt de draaicirkel een meter groter. Inschakelen doe je met een schakelaartje op de groepenpook.

Het differentieelslot schakel je met een soortgelijke schakelaar in. Dat schakelaartje zit op de omkeerschakeling. Voordeel van deze plaatsing is het schakelgemak. Dat schakelen gaat bijna te gemakkelijk: je hebt snel de neiging met de knop te 'spelen'. Een beveiliging zou daarom op haar plaats zijn. Zeker omdat het automatisch uitschakelen van het differentieelslot bij bochtenwerk of hoge snelheden ontbreekt.

De trekker stuurt zonder meer prettig. Het horizontaal en verti-



Het onderhoud levert geen echte problemen op. Voor verbetering vatbaar is het verwijderen van het zijpaneel. Nu is de kans op beschadiging groot