

Fendt 305 LSA

Fendt is in een aantal jaren van merk met bekendheid in Beieren opgekomen naar topmerk van West-Duitsland en Nederland. Van dit succesnummer met twee importeurs testten we voor u het type 305 LSA: een trekker met vierwielaandrijving en 46 kW motorvermogen.

door Henk Beunk

De Fendt 305 is het lichtste type van de viercilinders uit de 300-serie. Deze trekkers, naast 305 zijn dat de 306, 308, 309 en 310, verschillen alleen op details. Het motorvermogen is zo'n „detail“; voor de vijf typen is dat respectievelijk 46, 52, 57, 63 en 68 kW. De motor is echter bij alle vijf typen gelijk. Met de brandstofpomp en bij de 309 en 310 met een turbo-compressor wordt het vermogen aangepast.

De 305 wordt dus kunstmatig kort gehouden. Dat blijkt uit het specifiek vermogen. 46 kW uit een inhoud van 4.154 kubieke cm geeft 90 kubieke cm per kW. Zo'n lage benuttingsgraad hebben we nog bij geen enkele testtrekker gehad. Het is daarom een bijzondere prestatie (van MWM) dat de motor zo'n gunstig brandstofverbruik heeft: 222 gr/kW/h bij maximumvermogen.

Bijzonder is ook de stijgingsfactor van het koppel: 0,82. Ook daar slaat de motor alles wat we tot nu toe hebben gehad. Over vechtlust bij terugzakken in toeren zult u niet te klagen hebben.

Koppeling

Fendt monteert (naast de gewone platenkoppeling) een vloeistofkoppeling. Een schoepenwiel dat vast op de krukas van de motor zit, drijft via olie een tweede schoepenwiel aan. Op de as van dit tweede schoepenwiel zit de gewone (platen)koppeling en daarachter de versnellingsbak. De olie in de vloeistofkoppeling neemt, als de motor wordt gestart, door de centrifugale kracht het tweede schoepenwiel mee. Dat gebeurt efficiënter naarmate het toerental van de motor hoger ligt. Vanaf 1.200 toeren gedraagt de vloeistofkoppeling zich als een vaste verbinding. Hij is dat echter niet en daardoor worden belastingspieken afgevlakt. Onder normale omstandigheden merkt de bestuurder daar nauwelijks iets van. Wel is er het gevoel van: „hé, wat gaat dat soepel“, vooral bij lage toerentallen. De vloeistofkoppeling manifesteert zich duidelijk bij schielijk laten opkomen van het koppelingspedaal; de motor slaat dan niet af.

Het duidelijkst merkt u de turboboom (zo noemt Fendt hem) bij transportwerk. Bij afremmen in de hoogste versnellingen komt de trekker dan tot stilstand zonder dat u het koppelingspedaal hoeft in te trappen. Door vervolgens weer gas te geven, loopt de trekker (als de last niet te zwaar is) ook zo weer weg.

De gewone koppelingsplaat heeft een doorsnede van 320 mm. In deze vermogensklasse is dat boven gemiddeld. De benodigde pedaalkracht (205 N) is gering. Het pedaal is echter vrij klein, geeft geen steun aan de voet en modder hoopt er zich gemakkelijk op. De kans op afslippen van de voet is daardoor aanwezig.

en de rest (acht) daarboven. Achteruit zijn de zes mogelijkheden matig verdeeld: tussen de drie en acht km/h zit niets.

Bijzonder is de hoog-midden-laag-schakeling per versnelling. Een hoog-laag is bekend, maar Fendt is de eerste met drie. Het schakelen vergt gewenning, maar als dat na een paar dagen achter de rug is, valt er goed mee te werken. Hij is gesynchroniseerd, maar niet onder belasting schakelbaar.

De groepenpook is gesynchroniseerd. Rond de vijf km/h, waar veldgroep overgaat in transportgroep, kan dat storen. De versnellingspook daarentegen is goed gesynchroniseerd. Hij zit rechts voor de bestuurder. Zit u wat ver naar achteren, dan zit de pook iets te ver weg en het handgas veel te ver weg.

De versnellingspook heeft twee schakelatronen. Maakt u ge-

— de schijfrem op de vooras werkt dan mee — remt de 305 bij zonder goed. Bij ontkoppelde pedalen valt het resultaat wat tegen. Je moet veel kracht zetten om het wiel geblokkeerd te krijgen. De handrem, met controlelampje, werkt onafhankelijk van voor- en achterrem. Bij bedienen wordt er een band rond de trommel van de trommelrem getrokken.

Besturing

De 305 heeft een vrij lange wielbasis (232 cm) en de voorbanden zijn groot (13.6 R 24). Je verwacht dan een flinke draaicirkel. Fendt doet daar nog een schepje bovenop: linksom is de draaicirkel groot (gemiddeld 11,3 meter) en rechtsom zelfs zeer groot (gemiddeld 12,6 meter). Begrijpen doen we dat niet, want de bouten die de stuuruitslag begrenzen, waren nog een heel eind in te draaien zonder dat de spatborden het motorblok raakten. Rechtsom konden we de draaicirkel zo tot minder dan tien meter terugbrengen. Daarbij hadden we niet het idee dat de kruiskoppelingen het er moeilijk mee hadden. Het lijkt erop dat de importeur op dit punt vergeten was de puntjes op de i te zetten (ook de fabriek geeft een kleinere draaicirkel op).

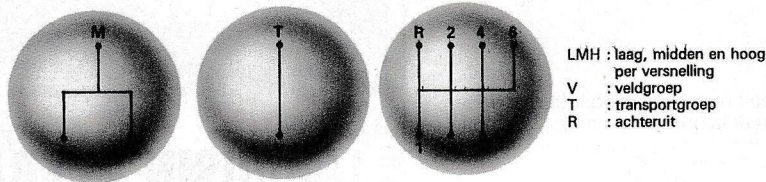
Het stuurwiel van de 305 is niet verstelbaar, tenminste niet op een manier die zo maar even te doen is. Dat stoort meer dan bij andere trekkers omdat het vrij vlak ligt. Bij een volle omwenteling kun je dan alleen maar de hand aan het stuur houden als je met de rug loskomt van de stoelleuning.

Elektrisch en verlichting

De Fendt 305 heeft op effectieve wijze de signalering van de richtingaanwijzers opgelost. Het geluidssignaal is zo duidelijk dat niemand daar omheen kan. Gewenning is ook niet mogelijk; daarvoor is het te irritant. Onze complimenten voor dit verkeersveiligheidsverhogende aspect.

De twee werkklampen achter op

Schakelpatroon



Versnellingsbak

De Fendt 305 LSA heeft een 3+1-versnellingsbak; daarnaast een veld- en een transportgroep en een hoog, midden en laag per versnelling. Het aantal mogelijkheden komt daarmee op 18 vooruit. Fendt heeft er verder nog drie transportsnelheden bij: 25, 30 en 40. In de tekening van het schakelpatroon heten die 4, 5 en 6. Het totaal aantal mogelijkheden vooruit bedraagt daardoor 21; achteruit zijn er zes.

De 21 mogelijkheden vooruit zijn goed over het traject verdeeld: acht zitten er onder de vijf km/h, vijf van vijf tot tien km/h

bruik van R en 1, dan valt de zesde versnelling buiten het patroon. Door de pook krachtig naar rechts te bewegen, haalt u de zesde erbij, maar dan vallen de eerste en de achteruit er weer buiten. Afgezien van dit stukje gewenning valt er met de pook prima te schakelen, met name omdat de achteruit er ook op zit. Deze zit weliswaar niet recht tegenover dezelfde snelheid vooruit (de 2), maar het feit dat beide zijn gesynchroniseerd, is veel belangrijker.

Remmen

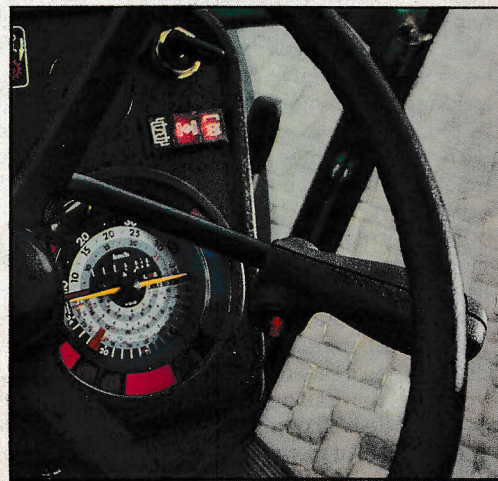
Met de rempedalen gekoppeld

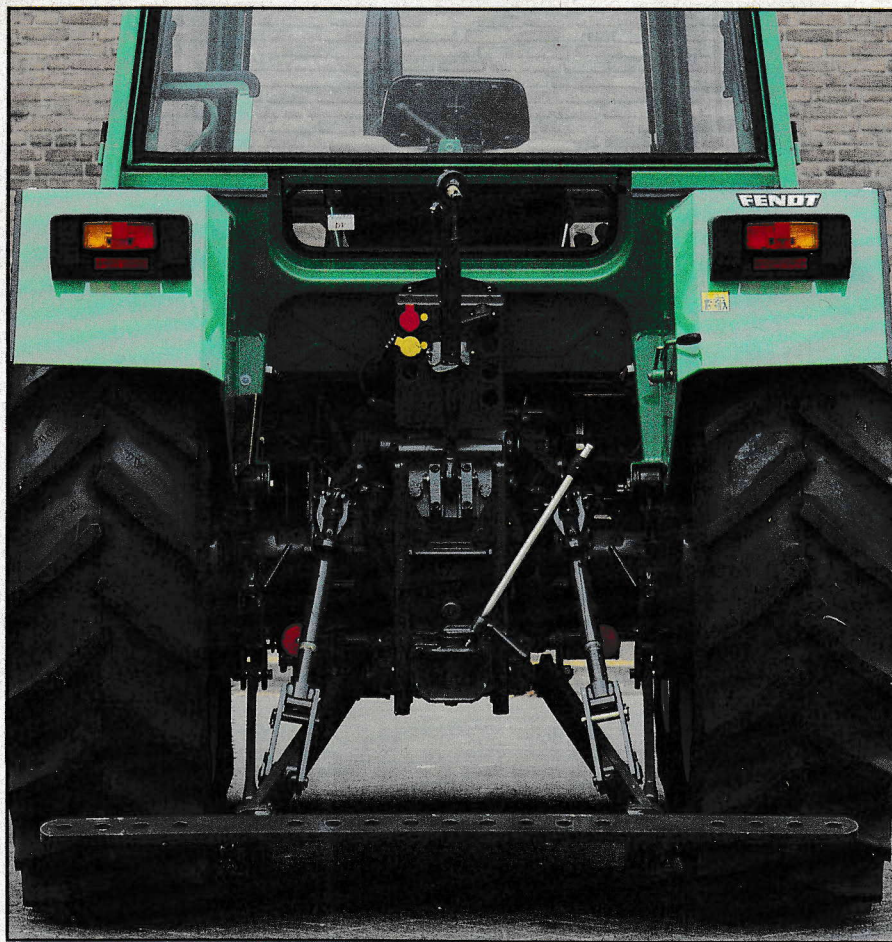


Rechts: Om te voorkomen dat de spatborden, bijvoorbeeld bij het aandrukken van grassilage, een hinderpaal vormen, heeft Fendt een handig systeem om ze in enkele seconden naar boven toe weg te kunnen draaien; het is een kwestie van een vergrendeling lostrekken. Ook bij diep ploegen kan deze oplossing voordeel bieden



Met de hendel onder het stuur wordt de hoog, midden of laag per versnelling geschakeld. Vanuit neutraal naar u toe geeft „laag” en van u af „midden”. Naar u toe met het rode knopje ingedrukt geeft „hoog”. Het rode knopje brandt dan als teken dat u „hoog” heeft geschakeld. De hendel is wel gesynchroniseerd, maar niet onder belasting schakelbaar





Opvallend bij Fendt is de standaard aanwezige brede gatenbalk. Deze is te gebruiken bij sleep- en duwwerkzaamheden. Kipperknobbel of zwaaiende trekhaak zijn er niet, maar de wagentrekhaak heeft wel snelverstelling. De verlengde trekpen maakt aankoppelen van werktuig of kipper vanuit de cabine mogelijk

veel vermogen vragen brandstof te besparen. Met de 1.000-toerenschakeling lukt dat in deze vermogensklasse meestal niet.

Van het motorvermogen van 42 kW is aan de aftakas bij 540 toeren 42 kW te benutten. Dat is een verlies van negen procent en dat is weinig.

Met de handkoppeling links naast het instrumentenpaneel is het vermogen goed doseerbaar om de werktuigen over te brengen. Ook het bedieningsgemak is goed. Dit in tegenstelling tot de hendel van de toerenschakeling. Deze wekt door zijn vorm de indruk dat je hem moet draaien. Hij moet echter eerst naar voren (uit de vergrendeling) en dan naar beneden of naar beneden. Het erbij behorende controlelampje moet branden als de hendel niet goed op 540, 750 of 1.000 staat. Met dit taak had ons lampje het moeilijke

de cabine worden via een drukknop onafhankelijk bediend van de gewone verlichting.

Hefinrichting

Tussen de kogels en met gebruikmaking van een hulpcilinder heft de 305 maximaal 2.780 daN (2.840 kg). Door het hele traject — en dat is feitelijk het enige waar u als boer iets aan heeft — zal daar zo'n 2.500 daN van overblijven. In deze vermogensklasse is dat ruim voldoende. De 305 weet dan, zonder frontgewichten, nog zo'n 400 kg op de vooras te houden. Dat is weliswaar geen 20 procent van het trekkergewicht, maar voldoende om veilig te kunnen sturen.

De trekkrachtregeling loopt via de topstang. Behalve positie- en trekkrachtregeling is er ook een traploos instelbare mengregeling. De hendel waarmee u die functies moet instellen, zit buiten de cabine.

De hefarmen zijn op twee manieren vergrendelbaar: via het hendeltje van de daalsnelheidsregeling en via een hendel links naast de topstang. Eerstgenoemde geeft een beveiliging tegen per ongeluk laten zakken. De tweede begrenst de hefhoogte, zodat bij voorbeeld bij een werktuig aan de gatenbalk en de aftaktussenas

daaroverheen, laatstgenoemde niet per ongeluk krom kan gaan.

De hef heeft afstandsbediening; dat vergemakkelijkt het aankoppelen. Verdere vormen van aankoppelgemak, bij voorbeeld beweegbare trekstanguiteinden, zijn er niet. Zelfs in deze lichte klasse is dat nog vaak lastig. Beide hefstangen hebben een fijnverstelling, maar geen van beide is vanuit de cabine instelbaar.

Met de bedieningshendel in de cabine is het goed werken en de hef reageert daarop zoals je verwacht.

Hydrauliek

Een modern principe in de wereld van de hydrauliek is het bedienen van twee dubbelwerkende ventielen met een hendel. Op graafmachines wordt die techniek veel toegepast. Fendt is de eerste die deze eenhendel-kruisbediening toepast op landbouwtraktors. De bewegingen recht naar voren en recht naar achteren (zeg maar: noord-zuid) bedienen het ene ventiel en de bewegingen links en rechts (oost-west) bedienen het andere ventiel. Door de hendel naar het NO, ZO, ZW of NW te bewegen, bedient u dus beide ventielen. Een mooi systeem. Op de 305 konden we de voordelen ervan echter niet proe-

ven, omdat Fendt standaard op deze trekker maar een stuurventiel monteert. De beweging oost-west van de hendel is „loos". Voor een meerprijs van f 1.185 kunt u daar ook een dubbelwerkend ventiel onder krijgen.

De snelkoppelingen van het dubbelwerkende ventiel (ook enkelwerkend te gebruiken) zijn beveiligd op trekbelasting en veerbelaste klepjes houden ze schoon. De opbrengst is 35 liter per minuut bij een druk van 170 bar; dat is een goede opbrengst. De hendel blijft tot een druk van 160 bar uit zichzelf in de gekozen positie staan.

In standaarduitvoering is er al 16 liter olie aan de hydrauliektank te onttrekken. Bij maximale vulning van de tank kunt u echter 24 liter gebruiken; dat is meer dan voldoende.

Aftakas

Bij het rode blokje bij 2.150 op de toerenteller draait de aftakas op de stand 540 precies 540 toeren en op de stand 1.000 draait hij er 990. Verder zijn er rode punten bij 1.125 en 1.575. Op die plaatsen draait de aftakas 540 toeren op de standen 1.000 en 750. Dat is allemaal netjes geregeld.

De 750-schakeling is interessant om bij werktuigen die niet al te

Voor- en achteras

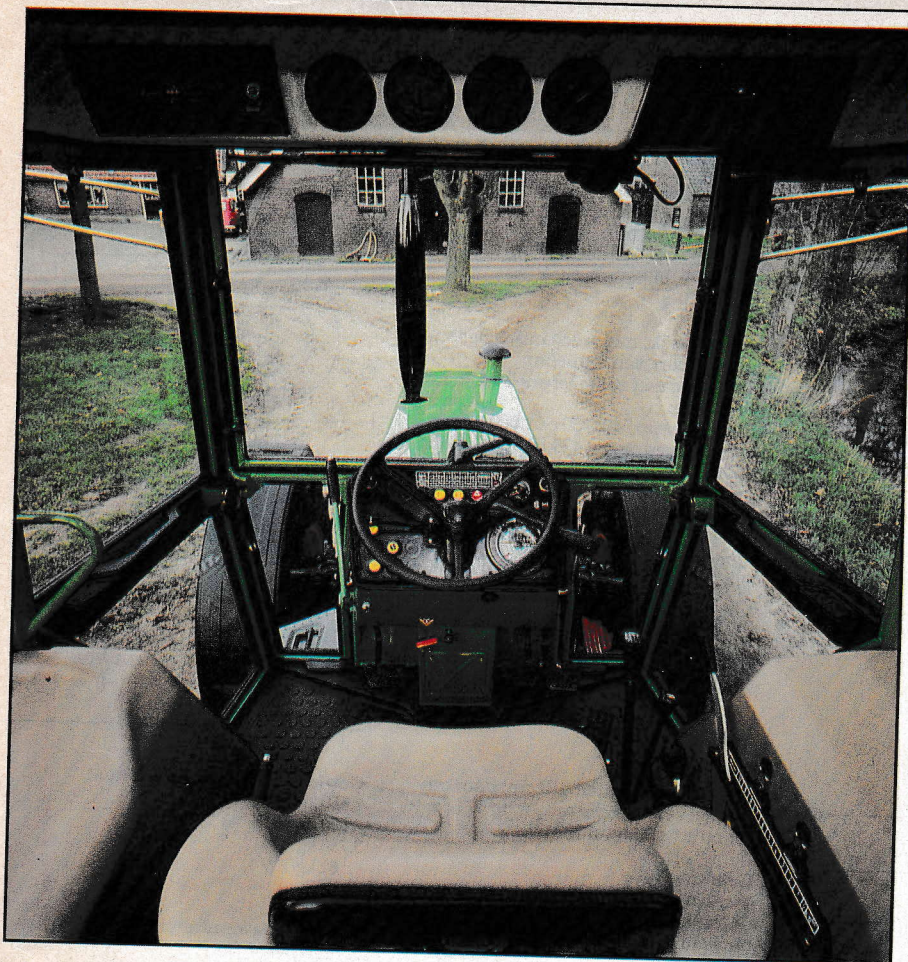
De Fendt 305 heeft een niet-centraal aangedreven vooras. Geleidelijk aan is dat een wat ouderwetse oplossing. Toch valt er bij de 305 op deze ZF-construactie weinig aan te merken. De vooras (met automatisch differentieelslot) wordt namelijk geschaakeld via een lamellenpakket; dit onder belasting zowel in- als uit-schakelbaar. Zo iets werkt plezierig; je blijft op de verharde weg dan niet met de twijfel zitten of de verbinding inderdaad „los" is.

Desondanks had Fendt voor de stand „in" nog wel een controlelampje mogen monteren. Voor het achteras-differentieel is er wel een lampje. Het werkt zoals het moet, het is namelijk gekoppeld aan het slot. Als u met de hak van de rechtersoet het pedaal uit de vergrendeling tikt, maar het slot blijft zitten, dan kunt u dat op het instrumentenpaneel zien. Het in-schakelen verloopt soepel.

De aandrijflijn naar de voorwielen is alleen bij de kruiskoppelingen beschermd tegen wikkelen. Een „karige" oplossing.

Trekhaak

Over dit deel kunnen we kort zijn: er is weinig (geen zwaaiende trekhaak of kipperknobbel), maar wat er is, is goed. Dat laatste slaan dan op de wagentrekhaak met snelverstelling. In één handbeweging kunt u kiezen uit zes hoogten. Naar boven toe is hij uit het frame te halen. Mocht de trekker



De bestuurdersstoel heeft geen arm- en rugsteun. Daardoor zak je gemakkelijk onderuit. Wel heeft de stoel een (uitschakelbare) demping in de lengterichting. Het zicht vanuit de cabine is gemiddeld goed, maar een binnenspiegel ontbreekt

luchtverversing, via een aparte ventilator boven in het dak, wel voldoende capaciteit.

De buitenspiegels zitten op deuren. Voor het instellen en goed blijven staan is dat niet ideaal. Bij Fendt valt dat mee doordat ze via de grote zijruit bereikbaar zijn. Er is geen binnenspiegel.

Het zicht vanuit de cabine op de verschillende kanten varieert tussen goed, acceptabel en prima. Dat laatste slaat op het zicht op de trekhaak en hefinrichting.

De stoel heeft geen arm- en rugsteun. Een duidelijk nadeel van zo'n stoel is dat je vrij snel onderuit zakt. Toch heeft hij ook interessante mogelijkheden: een demping in de lengterichting (uitschakelbaar) en een wegklapbare lendensteun. Het algehele rijcomfort van de 305 is goed en voor een rijder is er een redelijk comfortabele plaats. Het in- en uitstappen links levert geen problemen op; rechts is het wat moeilijker.

(met verlengde handgreep) u in de weg zitten, dan is deze in een houder aan het spatbord te stecken; een handige oplossing.

De fronttrekhaak blijft ook na het monteren van frontgewichten bruikbaar. Wel wordt naarmate het aantal gewichten toeneemt de bewegingsvrijheid van trek- of

duwboom minder.

Cabine

Het opvallendste punt van de cabine vinden wij het lage geluidsniveau: 77 dB(a). Met het dakluik en de zij- en achterrauiten geopend loopt dat op tot 78,5

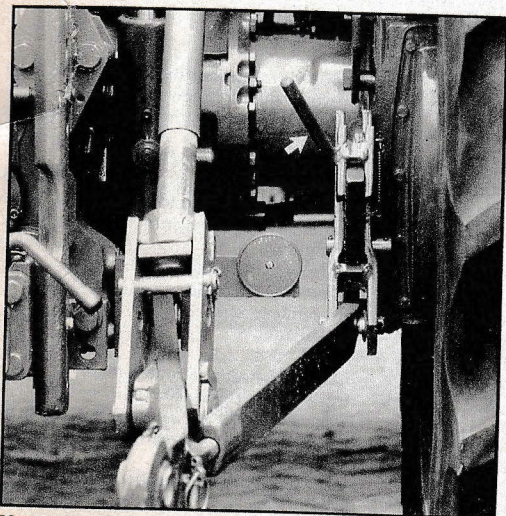
dB(a); nog steeds een bijzonder oorzakelijke waarde. De standaard aanwezige radio komt daardoor goed uit de verf.

De capaciteit van de kachel valt tegen. Via twee openingen bij de voorruit en twee bij de voeten duurt het vrij lang voor de ruime cabine op temperatuur is. De

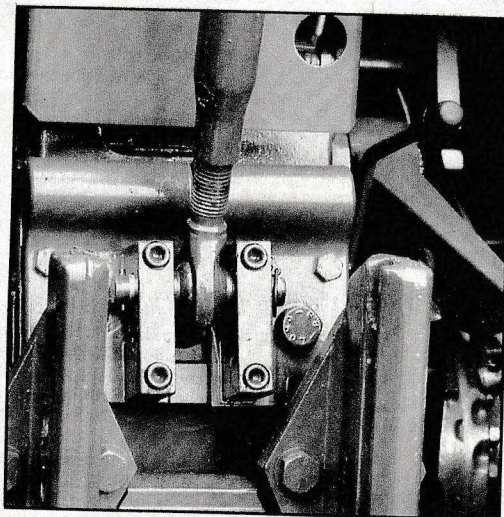
Onderhoud

Het vullen van de brandstoftank — de opening zit boven op de motorkap — is omslachtig. Ook het luchtfilter (achter de gele) vraagt meer inspanning dan strikt noodzakelijk: je hebt een ringsleutel nodig.

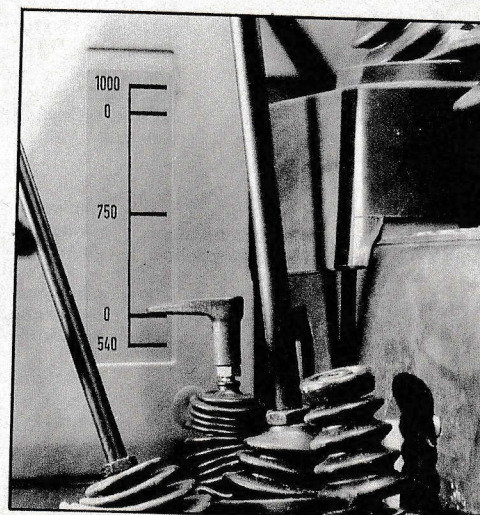
Zoals bij de meeste vierwielgedreven trekkers moet u de



Met de hendel rechts (zie pijl) is de stabilisatiestang in een keer „los te gooien”; handig bij het aan- en afkoppelen van werktuigen. Voor categorie 1 of afwijkende breedten heeft de stabilisatiestang ook nog schroefdraad. De bevestiging van hefboom op trekstang is „flexibel” te maken door de borgpen in het andere gat te steken



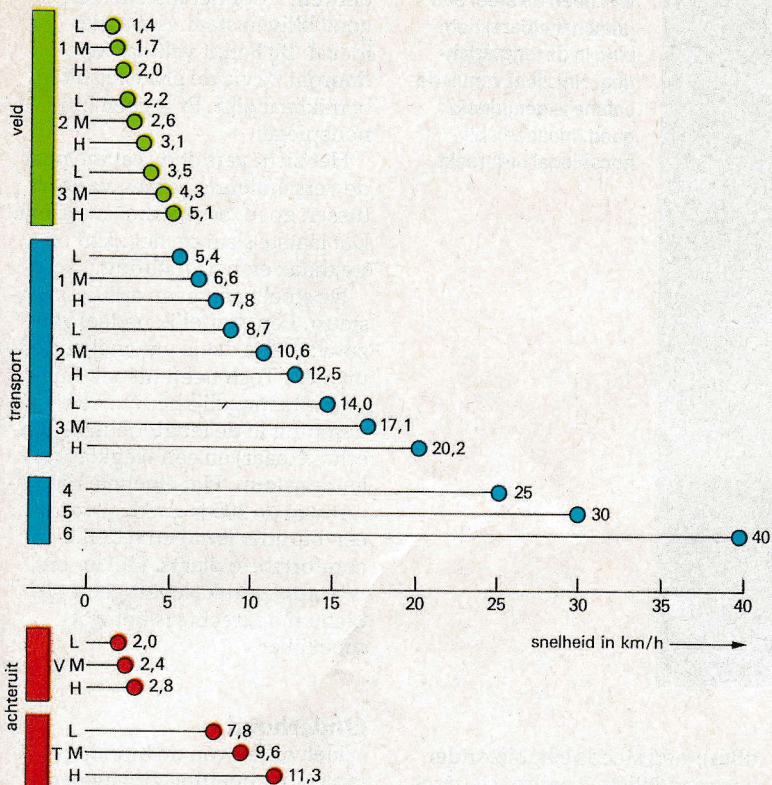
De bevestiging van de topstang aan de trekker heeft een pen van categorie 1. Ook de breedte tussen de beide bevestigingspunten laat geen andere categorie dan 1 toe. Bij een topstang categorie 2 is dat knap lastig. De trekkrachtregeling werkt via de zware bladveer. Met de hendel ernaast is te kiezen voor positie-, meng- of trekkrachtregeling



Fendt heeft een drietoerenschakeling voor de aftakas. Aan de wijze waarop u die drie toeren tellen moet schakelen, valt het een en ander te verbeteren. Ook is er onvoldoende beveiliging tegen per ongeluk schakelen van het verkeerde toerental. Met de knop rechts op de voorgrond wordt het differentieelslot in de achteras bediend

Technische gegevens Fendt 305 LSA *

Snelheden per versnelling in km/h bij nominaal toerental (2175 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



Motor
 merk en type : MWM D 226-4
 soort : viercilinder viertakt diesel
 compressieverhouding : 16 : 1
 boring x slag : 105 x 120 mm
 inhoud : 4.154 cm³
 maximumvermogen : 46 kW bij 2.175 omwentelingen per minuut
 specifiek vermogen : 90 cm³/kW
 maximumkoppel : 253 Nm bij 1.500 omwentelingen per minuut
 koppel bij maximumvermogen : 202 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,82
 merk en type brandstofpomp : Bosch lijn
 specifiek brandstofverbruik : 222 g/kW/h bij maximumvermogen
 soort koeling : vloeistof

Koppeling
 enkele droge plaat, zelfnastellend, doorsnede 320 mm; plus vloeistofkoppeling

Versnellingsbak
 fabrikaat Fendt; 21 versnellingen vooruit en zes achteruit

Remmen
 achter: trommelrem in binnenzijde ashuis; hydraulisch bediend, zelfnastellend
 voor: schijfrem op aandrijfas naar voorwielen; hydraulisch bediend

Besturing
 hydrostatisch

Draaicirkel (test)
 ongeremd en gemeten vanaf de buiten-

kant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 12,30 m linksom 10,95 m met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechtsom 12,90 m linksom 11,70 m

Elektrisch systeem
 12 volt; capaciteit accu 110 Ah; capaciteit dynamo 55 A; vermogen startmotor 3,0 kW

Hefinrichting
 categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang maximumhefkracht 2.780 daN (2.840 kg)

Hydrauliek
 twee pompen:
 één voor stuurinrichting; werkdruk 130 bar
 één voor hef en hydrauliek; capaciteit (gemeten aan de snelkoppeling)

30 liter/min bij een druk van 180 bar één stuurventiel: enkel- en dubbelwerkend te gebruiken
 aantal liters voor extern gebruik: 16 (bij maximale vulling reservoir 24)

Aftakas
 onafhankelijk, met mechanisch bediende droge lamellenkoppeling één aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede; schakelbaar op 540, 750 of 1.000 toeren maximumvermogen 42 kW bij 2.175 motortoeren vermogen bij 540 en 1.000: 42 kW bij 2.150 motortoeren

Voor- en achteras
 voor: niet-centraal mechanisch aangedreven vooras; via lamellenpakket onder belasting in- en uitschakelbaar met automatisch differentieelslot
 achter: portaal-eindaandrijving; differentieelslot onder belasting inschakelbaar

Spoorbreedte
 voor: 157 cm; achter: 150 cm; door om draaien van de velgen voor op 171 cm te zetten en achter op 180 cm

Geluidsniveau
 in cabine: 77 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental omgeving: 86,5 dB(a), oecd no. 811

Inhoud:

motorcarter	: 9,5 liter
versnellingsbak	: 30,5 liter
differentieel achter	: 2 x 3 liter
eindvertraging achter	: 20 liter
hydrauliek	: 20 liter
hydrauliek extern	: 2 x 0,75 liter
stuurbevestiging	: 6 liter
eindaandrijving vóór	: 107 liter
differentieel voor	
brandstoftank	

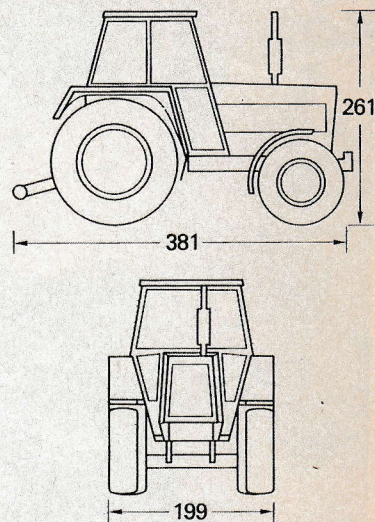
Verversingstermijn
 motorolie: 250 uur of eenmaal per jaar
 overige reservoirs: 1.000 uur of eenmaal per twee jaar

Garantie
 één jaar op arbeidslon en onderdelen

Afmetingen
 wielbasis: 232 cm
 bodemvrijheid: 44 cm
 laagste punt: de beschermplaat bij de schrijfrem op de aandrijfas naar de voorwielen

Banden
 achter: 16.9 R 34, 8PR Goodyear
 voor: 13.6 R 24, 8PR Goodyear
 Maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h:
 achter: 4.760 daN bij 1,7 bar
 voor: 2.680 daN bij 1,6 bar

Gewicht zonder frontgewichten
 op vooras : 1.430 kg (= 40 %)
 op achteras : 2.120 kg (= 60 %)
 totaal : 3.550 kg
 specifiek : 77 kg/kW



Gewicht met zes frontgewichten
 1.650 kg (= 44 %)
 2.080 kg (= 56 %)
 3.730 kg
 81 kg/kW

In tweewielaangedreven versie
 1.170 kg (= 37 %)
 2.000 kg (= 73 %)
 3.170 kg
 69 kg/kW

Importeurs
 Gebroeders de Vor bv
 Hessenweg 164
 3791 PM Achterveld
 Tel. (03425) 15 41
 Aantal dealers: 86

Cehave nv
 Pater van de Elsenlaan 4
 5462 GG Veghel
 Tel. (04130) 8 22 55
 Eigen vestigingen: 22

Brutoprijs in standaarduitvoering f 83.620
Meerprijs drie frontgewichten f 525
Brutoprijs in geteste uitvoering f 84.145

Meerprijzen bij directe levering
 fronthefinrichting + -aftakas f 11.950
 extra dubbelwerkend stuurventiel f 1.185
 hydraulische volgwagenberemming f 1.305
 frontgewicht à 32 kg f 175
 kruipversnellingsbak f 1.070
 zwaaiende trekhaak + kipperknobbel f 1.030

Brutoprijzen alternatieve versies
 tweewielaandrijving 40 km/h f 70.660
 tweewielaandrijving 30 km/h f 67.660
 tweewielaandrijving met beugel 30 km/h f 62.385
 tweewielaandrijving met beugel 40 km/h f 64.385

Opmerkingen importeur

Het instellen van de wieluitslag laten wij over aan de dealers. Dit in verband met eventuele wisseling van velgen en banden. De draaicirkel kan inderdaad een stuk kleiner dan in de testgegevens is vermeld.

* Gegevens afkomstig van fabrikant of importeur, tenzij anders vermeld; test = Boerderij-test

vooras opkrikken om daar enkele smeernippels te kunnen bereiken. Voor de 9,5 liter olie van het motorcarter staat een verversings-termijn van 250 uur. Voor de 56 liter (dat is veel) van de overige reservoirs staat 1.000 uur. Heeft u het hydrauliekoliereservoir tot de nok toe gevuld, dan bedraagt de hoeveelheid die u moet verversen maar liefst 74 liter. De brandstoftank heeft ook een grote inhoud, maar dat beschouwen we als positief.

Fendt levert bij de trekker een aardige gereedschapset, met onder andere een bandenspanningsmeter. Een imbussleutel voor de verschillende aftapopeningen is er echter niet bij. Het instructieboekje komt verwarrend over doordat het alle typen van de 300-serie behandelt.

Maten en gewichten

Met zijn 261 cm is de 305 een vrij hoge trekker. Daar dragen de forse banden (16.9 R 34) een steentje aan bij. De bodemvrijheid wordt er gunstig door beïnvloed, maar die is door het ontbreken van zwaaiende trekhaak en kipperknobbel toch al groot (44 cm). De breedte blijft beperkt tot 199 cm omdat de achterspatborden niet buiten de banden uitsteken.

Van het gewicht van de 305 rust 40 procent op de vooras en 60 procent op de achteras; een normale gewichtsverdeling. Met zes frontgewichten à 32 kg à f 175 komt er op de vooras 44 procent. Zonder frontgewichten bedraagt het gewicht van de Fendt 3.550 kg. Dat komt neer op 77 kg/kW; dat is veel. Voor trekkracht een gunstig gegeven, maar niet zo gunstig voor zaken als bodemstructuur en brandstofverbruik.

Samenvatting

De Fendt 305 LSA heeft kenmerken die het werken ermee tot een plezierige bezigheid maken. We denken daarbij vooral aan de vloeistofkoppeling, maar ook aan het lage geluidsniveau in de cabine, de 750 toeren besparingsaftakas, de hoge stijgingsfactor van het koppel en het doordachte frontgewichtensysteem. Verder heeft de 305 LSA een aantal zaken waarmee hij duidelijk aandacht opeist: het lage brandstofverbruik van de motor, de eenhendelkruisbediening voor de hydrau-

Gebruikerservaring

Over een punt zijn de Fendt-gebruikers het unaniem eens: de 750-toeren-schakeling van de aftakas is een pracht voorziening. Bij veel werkzaamheden leidt deze tot brandstofbesparing en tot minder lawaai. Hij wordt veel meer gebruikt dan de 1.000-toeren-schakeling.

Positieve geluiden zijn er ook te horen

over de versnellingsbak, de vloeistofkoppeling, de gewichtsverdeling, de trekpen die vanuit de cabine is te bedienen en de grote hoeveelheid hydrauliekolie die (bij maximale vulling van het reservoir) te benutten is.

De hoogte van de trekker levert soms problemen op bij lage deuropeningen, het

handgas zit te ver weg en snelkoppelingen op de trekstangen van de hef waren toch wel handig geweest. In de middenschakeling, dus het meest naar voren, geeft de hendel van de h-m-1 soms aanstoot aan vingers en handen die het stuur vasthouden. De toerenschakeling van de aftakas kan beter en de keuzehendel voor

de hef had beter in de cabine kunnen zitten. Echte duidelijke klachten zijn er niet, ook niet over de draaicirkel.

De prijs van de 305 ervaart men als hoog, maar het gevoel leeft duidelijk dat men daar iets voor heeft gekregen.

liek, de hoog-, midden- en laag-schakeling per versnelling en de prima signalering van de richting-aanwijzer.

Minpunten zijn er echter ook. We noemen: de moeilijk te bedienen toerenschakeling van de aftakas, de keuzeschakeling voor de hef die buiten de cabine zit, de matige verdeling van de achteruitversnellingen, de ongesynchroniseerde groepenschakeling, het niet verstelbare stuurwiel en het vullen van de brandstoftank.

Over het geheel genomen is de Fendt 305 LSA geen trekker die met kop en schouders boven de rest uitsteekt. Dat hij desondanks zo wordt bekeken, heeft hij voor-

al te danken aan zijn degelijkheid en goede afwerking. Deze bepalen voor een aanzienlijk deel de prima restwaarde waardoor de bezitter ondanks de hoge brutoprijs maar weinig afschrijft.

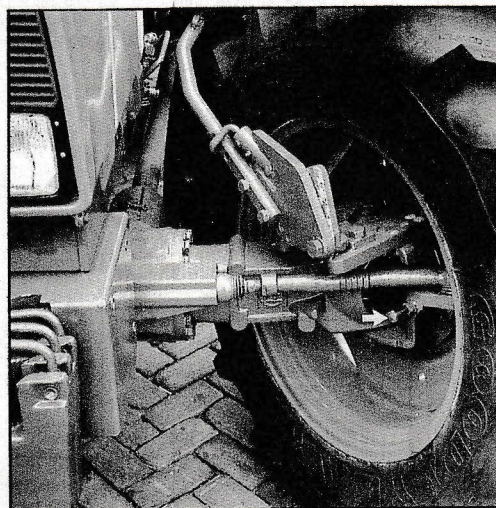
Het succes van Fendt is echter ook weer niet alleen daarop terug te voeren. Een geslaagde promotie-aanpak heeft aan de status van het merk veel bijgedragen. □

In het kort

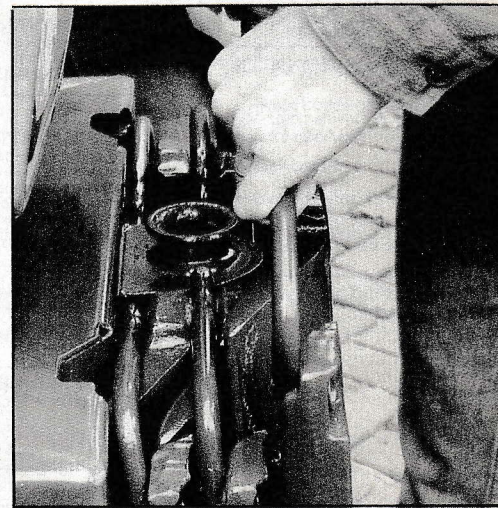
- + degelijk en goede werking
- + vloeistofkoppeling
- + drietoeren-aftakas
- + handig frontgewichtensysteem
- + efficiënte motor

- zware trekker
- dure trekker
- keuzehendel hef buiten cabine

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk



De Fendt 305 heeft een niet-centraal aangedreven vooras. Dat zo'n constructie de stuuruitslag beperkt, is op deze foto goed te zien: het spatbord komt tegen de as. Toch draaide de trekker linksom scherper dan rechtsom. Dat had te maken met de wijze waarop van fabriekswege de stelbouten waren afgesteld; rechts (zie pijl) is zo'n bout te zien



Fendt heeft een bijzonder fraai systeem voor bevestiging van de frontgewichten. Ieder gewicht komt aan het vorige te hangen. Het is er zo aan te haken en ook zo weer af te halen zonder dat u gebruik hoeft te maken van sleutels of iets dergelijks. Jammer dat deze fraaie gewichten er in standaarduitvoering niet worden bijgeleverd