

Joegoslaaf met bekend uiterlijk

Torpedo is nog maar kort in ons land. Toch zijn de verkopen al goed op gang gekomen. Volgens critici alleen vanwege de gelijkenis met een bekend Duits merk. Aan de hand van het type 65 probeerden we achter de waarheid te komen.

door Henk Beunk

Een donderslag bij heldere hemel. Zo zou je het kunnen noemen. Tijdens de Landbouwrail van januari 1986 kwam De Vor met een voor ons land nieuw trekkermerk op de proppen. Gelijkenis met Deutz-Fahr viel niet te ontkennen. Dit Westduitse merk had van de 06-serie licentierechten verkocht aan het Joegoslavische merk Torpedo. Deutz-Fahr stelde daarmee deze firma in staat een vrijwel identiek produkt te bouwen. Een voorwaarde die Deutz-Fahr had gesteld, was dat Torpedo de eerste tien jaar niet naar West-Europa zou exporteren.

Toen eind 1985 die tien jaren voorbij waren, zag Torpedo de kans schoon. De Vor in Achterveld, reeds vertegenwoordiger van de merken Fendt en Same, ging met Torpedo in zee. In het eerste jaar werden er in ons land 75 Torpedo's aan de man gebracht. Over de eerste negen maanden van dit jaar waren er dat volgens De Vor 58. Een opmerkelijke prestatie.

Luchtgekoelde motor

Bij een trekker die is gebaseerd op Deutz-Fahr verwacht je niet anders dan een luchtgekoelde motor. Hij levert 48 kW (65 pk). Met een cilinderinhoud van 3.768 kubieke cm komt hij op een specifiek vermogen van 79 kubieke cm per kW. De motor heeft het dus niet al te zwaar te verduren. Dat zou tot uiting kunnen komen in het omgevingsgeluid. Met 86 dB(a) steekt dat gunstig af.

Volgens opgaven van de fabriek schommelt bij maximumvermogen het brandstofverbruik tussen de 215 en 225 gram dieselolie per kW per uur. Dat zou heel laag zijn. Tijdens de aftaktest in Wageningen kwamen we echter aanmerkelijk hoger uit: 249 gram/

kW/h. Op grond hiervan mag je veronderstellen dat na de inloopperiode het verbruik zal uitkomen op zo'n 240 g/kW/h. Voor deze klasse een gemiddeld verbruik.

De koppelstijgingsfactor valt wat tegen: 0,27. Advies voor de bestuurder: kies de versnelling niet te hoog.

Als koudstartvoorzieningen heeft de Torpedo een gloeispiraal in het luchtinlaat-spruitstuk. Daar wordt dan ook wat extra brandstof ingespoten.

Stof dat zich ophoopt in het droge luchtfilter wordt daar via een slangetje en de zuigkracht van de koelventilator weer uitgehaald. Een slim systeem.

Dubbele droge koppeling

De Torpedo TX 65 heeft een dubbele droge koppeling. Beide platen hebben een doorsnede van 295 mm: een normale maat voor 65 pk motorvermogen.

Gedeeltelijk gesynchroniseerd

De Torpedo heeft twee poken. Ze zitten op de traditionele plaats: tussen de benen van de bestuurder. De bereikbaarheid ervan is matig.

De groepenpook, de linker van

de twee, is ongesynchroniseerd. Daar heb je vooral last van bij het schakelen tussen voor- en achteruit. Je moet dan bovendien een lange weg afleggen omdat achteruit rechtsonder zit en vooruit linksboven. Als de versnellingspook daarbij in dezelfde stand blijft, gaat achteruit zo'n 15 procent sneller. Naar de overige twee groepen (de langzame veld- en de transportgroep) is het vaak zoeken; er zijn geen duidelijk herkenbare punten: de transportgroep begint voldoende laag, zodat u met een zware kipper in de eerste kunt wegrijden. Overschakelen moet gebeuren met het nodige gevoel en bij voorkeur bij een laag motortoerental. 3 en 4 zijn gesynchroniseerd, maar karig. Al het schakelen lukt uiteraard beter naarmate het motortoerental lager is. „Rustig” is een rijstijl die je met de Torpedo vrij snel aanwint. De topsnelheid (25 km/h) past daarbij.

De verdeling van de versnellingen is, ondanks het geringe aantal, goed. Van de 12 vooruit zitten er vier onder de vijf, vier van vijf tot tien en vier daarboven.

Ouderwetse remmen

De TX 65 remt via trommels die zijn gemonteerd op de snelle as

van de (portaal)eindvertraging. Ook de handrem werkt op die trommels. De overbrenging van beide systemen is mechanisch. A met al een wat ouderwetse oplossing.

Het remvermogen van de voetremmen is acceptabel. Dat komt vooral omdat de topsnelheid van de trekker is beperkt. Bij ontkoppelde pedalen merk je echter duidelijk dat trommelremmen niet kunnen tippen aan schijfremmen. Het remvermogen is dan slecht.

De bediening van de handrem levert geen problemen op, maar ook hier laat de remmende werking te wensen over. Een waarschuwinglampje ontbreekt. Remvoorzieningen voor volgwagens zijn er in standaarduitvoering niet getroffen.

Stuurwiel niet verstelbaar

Met de stoel in de „middenpositie” zit het stuurwiel voor de gemiddelde bestuurder redelijk goed. Jammer dat het niet verstelbaar is. De benodigde stuurkracht is gering en de grootte van de draaicirkel normaal.

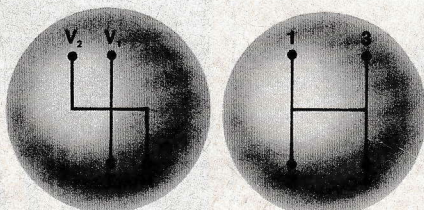
De spoorstang zit voor de vooras en bovendien vrij laag. Die zou, als gevolg van een onachtzaamheid, wel eens een keer krom kunnen gaan.

Bij transport is het rustig sturen met de TX 65. De wat grotere maat voorbanden (9.00-16) zullen daar een positieve invloed op hebben. Deze banden zijn echter niet standaard.

Geen werkklampen

De Torpedo TX 65 heeft in standaarduitvoering geen enkele werkklamp. Zelfs de „gewone” (rechtsachter op het spatbord) ontbreekt. De startmotor heeft een vermogen van 3,0 kW; dat is meer dan voldoende. De 95 Ah

Schakelpatroon



V₁ en V₂: veldgroepen
T : transportgroep
R : achteruitgroep





De 18.4-30 achterbanden geven de trekker een stoer uiterlijk. Jammer dat er geen radiaalbanden zijn. Let op de afwijkende plaats van de hydrauliekaansluitingen: links en rechts aan de binnenkant van de spatborden. Werkklampen zijn standaard niet aanwezig.

De veer die hef- en trekstangen bij elkaar houdt, ligt nog wel eens overhoop met zwaaiende trekhaak

blijft daarvan 30 liter per minuut bij 180 bar over. Dat is een goed opbrengst.

De hoeveelheid liters die u maximaal mag onttrekken (zeve) is zeer beperkt. Met een achterbruginhoud van maar 14 liter is dat ook niet verwonderlijk. Voor Nederlandse omstandigheden bent u dus aangewezen op de hulptank met 25-liter-inhoud. Sinds kort monteert De Vor die standaard.

De TX 65 is standaard voorzien van twee regelventielen: een enkel- en een dubbelwerkend. Het bedieningsgemak is goed. Bij onze trekker hadden we de indruk dat na loslaten van de hendel het binnenwerk van het ventiel soms niet goed terugkwam in neutraal. Er bleef een „pompnd“ geluid hoorbaar. Door iets tegen de hendel te tikken, was het te verhelpen.

De snelsluitingen zijn niet beveiligd op trekbelasting. Ze zitten gemonteerd links (twee) en rechts (één) tegen de spatborden. Dat geeft een redelijke kans op problemen bij getrokken werktuigen. Lange slangen kunnen bij het bochten maken in de band raken en korte slangen kunnen kapot worden getrokken. Goed in de gaten houden dus.

van de accu steken daarbij wat pover af. De capaciteit van de dynamo (28 ampère) houdt ook niet over.

Hefkracht gemiddeld

De TX 65 heeft een maximumhefkracht van 2.600 deca-newton (2.650 kg). Voor een trekker in deze vermogensklasse is dat een gemiddelde waarde. Dit wordt bereikt zonder hulphefcilinders. Plaats u er twee, dan loopt de hefkracht op naar 3.300 daN. Aankoppelgemak biedt de Torpedo niet.

Naar snelkoppelingen, uitschuifbare trekstangen of afstandsbediening zult u tevergeefs zoeken. Dat staat in schril contrast met de vele verstelmogelijkheden die er zijn. Plezierig is dat de kogels van de trekstangen, via lengteverstelling van de hefstangen, zowel heel dicht bij de grond als heel hoog kunnen komen.

Over de stabilisatie kunnen we niet zo positief zijn. Afgezien van het feit dat het systeem (kettingen) te eenvoudig is, is ook de slag te gering. Gemeten aan de kogels blijft deze beperkt tot zo'n zes cm. Om een werktuig een beetje te kunnen sturen, iets in verstek bij voorbeeld, is dat veel te weinig.

De trekkrachtregeling loopt via

de topstang. Door de topstang in het andere van de twee gaten te bevestigen, ontstaat er een andere „basisgevoeligheid“. Verder is er een traploos instelbare mengregeling.

Eén hydraulische pomp

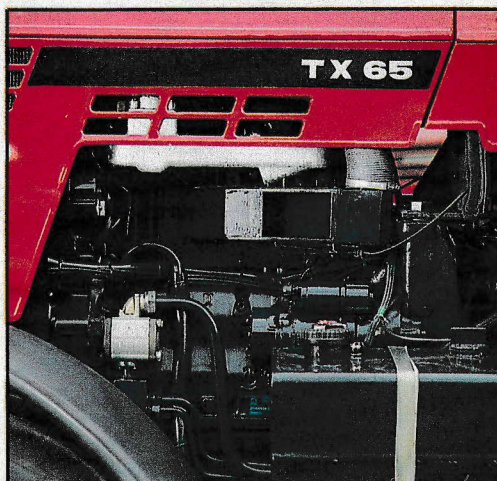
Het hydraulische systeem van de

TX 65 bestaat uit twee circuits: een voor stuurinrichting en een voor hef en buitenwerkend circuit. Beide worden gevoed door een pomp linksvoor op de distributie.

Volgens de folder is de maximale prestatie van de (kale) pomp 40 liter bij een druk van 200 bar. Gemeten aan de snelkoppelingen

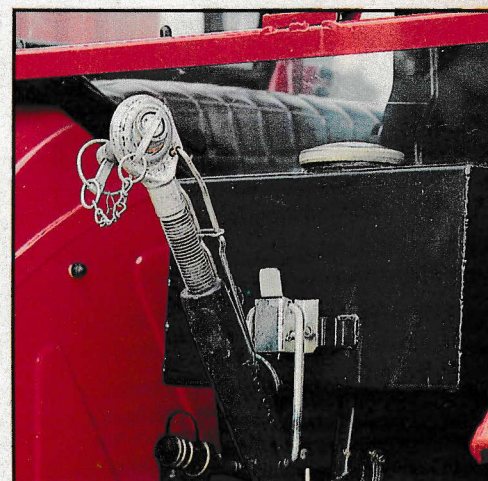
Twee-toeren-aftakas

De aftakas van de TX 65 is via een hendel linksachter schakelbaar o



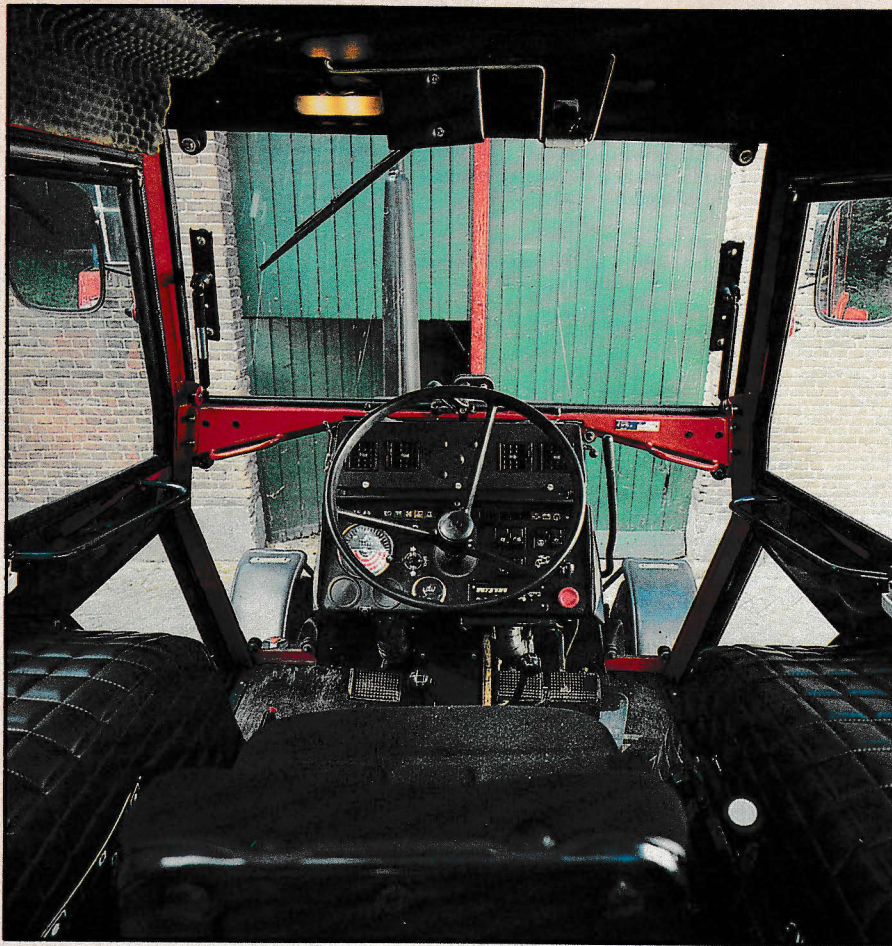
Torpedo zet de Westduitse (Bosch) oliepomp er pas na het verven op. Dat is hier goed te zien. Hij levert de olie voor stuurinrichting, hef en buitenwerkend circuit.

De klep (midden op de foto) moet de koellucht van de motor naar buiten sturen of naar de cabine. Hij werkte bij ons niet naar behoren waardoor er steeds warme lucht in de cabine kwam



Het ophangstelsel voor de topstang werkt alleen als de topstang ver genoeg is uitgedraaid. Verder is het met de topstang goed werken.

De extra hydrauliekolietank (zonder die is er maar zeven liter te benutten) heeft een inhoud van 25 liter. Daardoor valt er in totaal 32 liter te onttrekken. Jammer dat er geen peilglas op het tankje zit



Het instrumentenpaneel komt nogal „massaal” over doordat het breed is. Bovendien zit het ventilatorhuis van de luchtverversing er bovenop. Het stuurwiel is groot en niet verstelbaar, maar in de praktijk is er goed mee te sturen. Bijrijders kunnen plaatsnemen op de beklede spatborden. Bovenin is de cabine zeer eenvoudig bekleed: alleen schuimplastic

Wagentrekhaak

De wagentrekhaak heeft vijf standen. Door hem om te draaien komt er een zesde bij. In de hoogste stand is de bek 90 cm van de grond en in de laagste 57. Torpedo had gemakkelijk 11 hoogtestanden kunnen creëren door de hoogten van de „gedraaide standen” precies tussen die van de normale standen te laten vallen. De wagentrekhaak steekt ver naar achteren. Zware lasten geven dit nogal een ontlasting van de vooras.

Hetzelfde verhaal geldt voor de zwaaiende trekhaak. Als deze voor normale zaken wordt gebruikt, is dat geen bezwaar. Voor zware lasten, een kipper bijvoorbeeld, is het problematisch. Hier heeft Torpedo een kans gemist. Zonder bezwaren is er namelijk een extra gat in de „lat” te boren. De bek komt dan maar liefst 15 cm verder naar voren.

Zoals zo vaak heeft de medaille ook hier een keerzijde. Doordat zowel de wagen- als de zwaaiende trekhaak ver naar achteren zit is het zicht erop vanuit de cabine goed.

540 of 1.000 toeren. Aan het bedieningsgemak van die hendel valt het nodige te verbeteren: de drie standen (er zit ook een nulstand op) zijn moeilijk te vinden.

De aftakas zelf lijkt zo op het eerste oog moeilijk bereikbaar. De bevestigingsstrippen van de wagentrekhaak zitten er vrij dicht naast. In de praktijk levert het echter geen problemen op. De aftakas zit vrij ver naar achteren, waardoor er toch voldoende ruimte is voor de handen.

Van het maximummotorvermogen van 48 kW blijft er aan de aftakas 45 kW over. Bij 540 aan de aftakas heeft u nog de beschikking over 41,9 kW: een verlies van een kleine 13 procent. Dat is normaal.

Bekende achteras

Het differentieel bevindt zich bij deze Torpedo niet in de achteras, maar op een aparte as ervoor. De portaaleindvertraging vormt de verbinding tussen die twee assen. Deutz-Fahr past bij de lichtere typen precies dezelfde constructie toe. Op zo'n moment krijg je weer even duidelijk voorgeschoteld dat de gelijkenis tussen Deutz-Fahr en Torpedo niet alleen uiterlijk is.

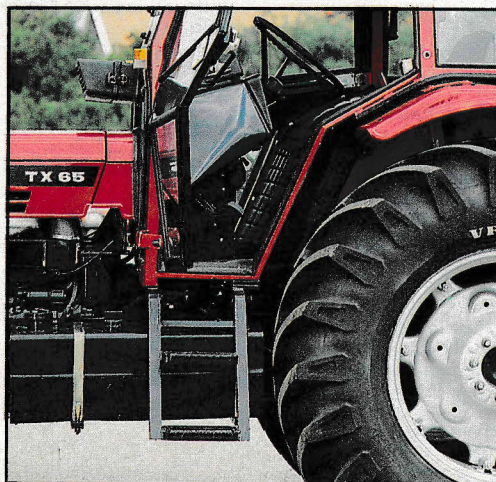
Het slot in het differentieel is met de hak van de rechervoet

zonder veel krachtsinspanning onder belasting inschakelbaar. Slot en pedaal ontgrendelen zichzelf zodra de spanning eraf is.

Rijdend met de ogen dicht (niet aan te bevelen) zou je zweren dat deze trekker een geveerde vooras heeft. De oorzaak daarvan ligt bij de voorbanden. De 9.00-16 Multi-

rill van Vredestein vangen bijna al het stoten op.

Op de standaardbreedte van de vooras van 155 cm moet u er bij veelvuldig scherp draaien op oneffen terrein rekening mee houden dat het linker voorspatbord vrij snel in de kreukels zal zitten. Dit komt namelijk tegen de brandstoftank.



Het portier kan niet ver genoeg open; dat is op deze foto goed te zien. In open toestand zit hij recht boven de treden. Dat geeft nogal wat ongemak, met name bij het uitstappen. Met niet al te veel moeite is hier veel te verbeteren (en dat gebeurt sinds kort).

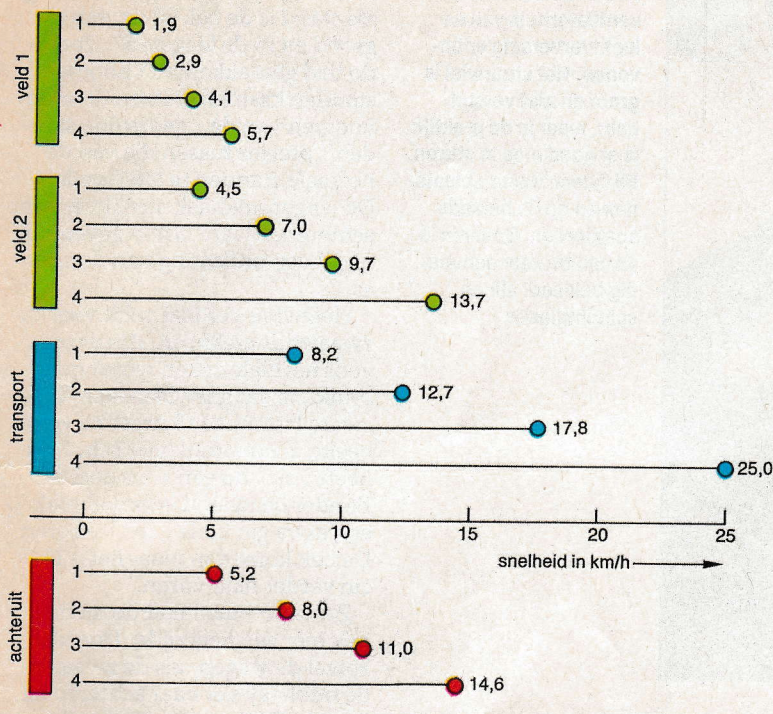
De brandstoftank heeft een inhoud van 92 liter. Voor een trekker in deze vermogensklasse is dat voldoende



De buitenspiegels zitten dicht op de cabine. Doordat de cabine nogal breed is, ontstaat er achter de trekker een grote dode hoek. Met de zijruiten in doorwaaiestand blijft er van het zicht naar achteren weinig meer over. Een binnenspiegel is er niet. De achterruit is breed en steekt in geopende toestand ver naar achteren. De kans op schade hieraan is aanzienlijk

Technische gegevens Torpedo TX 65

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2.300 omwentelingen per minuut) en op 18.4-30 achterbanden



Motor
merk en type : Torpedo T4 L912
soort : viercilinder viertakt diesel
compressieverhouding : 17:1
boring x slag : 100 x 120 mm
inhoud : 3,768 kubieke centimeter
maximumvermogen : 48 kW (65 pk) bij 2.300 toeren
specifiek vermogen : 79 cm³/kW
maximumkoppel : 215 Nm bij 1.600 motortoeren
koppel bij maximumvermogen : 199 Nm
stijgingsfactor van het koppel : 0,27
merk en type brandstofpomp : Rikard Bencic, lijnpomp
specifiek brandstofverbruik : 240 g/kW/h bij maximumvermogen
soort koeling : lucht
luchtfILTER : droog

Koppeling
dubbele droge plaat, doorsnede 295 mm, mechanisch bediend

Versnellingsbak
12 versnellingen vooruit en 4 achteruit

Remmen
trommels op snelle as van (portaal)eindvertraging, mechanisch bediend

Besturing
hydrostatisch

Draaicirkel
ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel
rechtsom : 8,45 m
linksom : 8,00 m

Elektrisch systeem
12 volt; capaciteit accu 95 Ah
capaciteit dynamo 28A
vermogen startmotor 3,0 kW

Hefinrichting
categorie 2; trekkrachtregeling via topstang
maximum hefkracht: 2.600 daN (2.650 kg)

Hydrauliek
één pomp voor hef-, stuurinrichting en buitenwerkend circuit
capaciteit (gemeten aan de snelkoppelingen): 30 liter/min. bij een druk van 180 bar
maximum haalbare druk: 185 bar
aantal liters voor extern gebruik: 7 liter zowel rijdend als stilstaand; 32 liter met hulp-tank

Aftakas
onafhankelijk, schakelbaar op 1.000 en 540 overbrenging via enkele droge plaat, as met zes spiebanen en 35 mm doorsnede
maximumvermogen: 45 kW bij 2.300 motortoeren
vermogen bij 1.000: 43,5 kW bij 2.170 motortoeren
vermogen bij 540: 41,9 kW bij 2.020 motortoeren

Voor- en achteras
achter: portaal-eindaandrijving
differentieel slot onder belasting inschakelbaar

Spoorbreedte
voor: 155 cm, in te stellen tussen 145 en 195

cm in stappen van 10 cm
achter: 152 cm, in te stellen tot maximaal 202 cm in stappen van 10 cm

Geluidsniveau
in cabine: 82 dB(a) bij onbelast stilstaande trekker met vol motortoerental
omgeving: 86 dB(a)
MAG no. 287-419

Inhoud

motorcarter	9,5 liter
versnellingsbak	41 liter
differentieel achter eindvertraging achter	
hydrauliek	14 + 25 liter
hydrauliek extern stuurinrichting	
differentieel voor eindvertraging voor	-
brandstoftank	92 liter
koelsysteem	-

Verversingstermijn
motorolie: 100 uur
overige reservoirs: 1.000 uur of eenmaal per jaar

Garantie
drie jaar op arbeidsloon en onderdelen met OK-garantieplan; fabrieksgarantie: een jaar

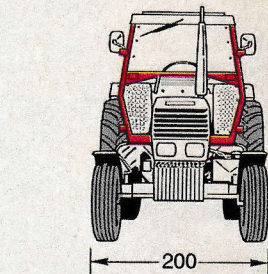
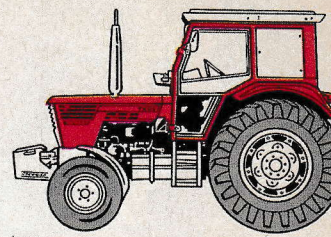
Banden
achter : 18.4-30 Vredestein diagonaal
voor : 9.00-16 Vredestein diagonaal

Gewicht zonder frontgewichten
op vooras : 1.150 kg (36 %)
op achteras : 2.030 kg (64 %)
totaal : 3.180 kg
specifiek : 66 kg/kW

Gewicht met compleet set frontgewichten
op vooras : 1.750 kg (48 %)
op achteras : 1.870 kg (52 %)
totaal : 3.620 kg
specifiek : 75 kg/kW

Importeur
Gebr. De Vor Achterveld bv
Hessenweg 164
3791 PM Achterveld
Tel. (03425) 95 41
Aantal dealers: 70

Brutoprijs in standaarduitvoering
met 7.50-16 voorbanden : f 42.750
en 16.9-30 achterbanden



Afmetingen

wielbasis : 220 cm
bodenvrijheid : 40 cm
laagste punt : bevestiging zwaaiende trekhaak

Meerprijs:

9.00-16 voorbanden f 7
18.4-30 achterbanden f 5
12 frontgewichten à f 140 f 1.6

Brutoprijs in geteste uitvoering f 45.7

Meerprijzen bij directe levering

fronthef + -aftakas op aanvraag
(systeem Zuidberg) f 1.8
extra dubbelwerkend stuurventiel f 9
(i.p.v. enkelw.) f 1.8
volgwagonberemming zie boven
set van 12 frontgewichten f 8
kruipversnellingsbak niet af-fabriek leverer
kipperknobbel f 8

Brutoprijzen alternatieve versies

vierwielaandrijving:
55 A (55 pk, 40 kW) f 41.00
75 A (75 pk, 55 kW) f 56.00

Alle prijzen exclusief btw

Gebruikerservaringen

Veel kinderziektes: dat is het voornaamste minpunt dat de Torpedogebruikers noemen. Al die kinderziektes worden echter (onder garantie) netjes door dealers en/of importeur verholpen. Verdere nadelen zijn bij de gebruikers moeilijk over de lippen te krijgen. Ze weten dat een goedkope trekker niet (altijd) hetzelfde kan bieden als een duurdere soortgenoot.

De prijs is het belangrijkste pluspunt: TX 65-gebruikers vinden dat ze een trekker hebben die veel biedt voor een lage prijs. Neem daar drie jaar garantie bij en wat wil je dan nog meer?

Opvallende zaken die naar voren komen, zijn: de transmissie wordt soepeler naarmate het aantal draaiuren groter wordt en door de goede gewichtsverdeling levert het ver naar achteren steken van de trekhaak in de praktijk weinig problemen op. □

Opmerkingen importeur:

Snelkoppelingen op de hef en vele andere accessoires zijn uiteraard op wens leverbaar. De portieren kunnen thans verder open en de hydrauliekaansluitingen worden bij de nieuwe typen meer naar het midden geplaatst.

king laat te wensen over. Wat dat laatste betreft: bij onze trekker kon vocht gemakkelijk onder de cabinevloer komen en zich daar ophopen in de viltlaag. Overigens geeft De Vor de kokers, holle ruimten en de motorkap een aparte anti-roestbehandeling.

Het grootste bezwaar van de cabine vormt de in- en uitstap. Het portier kan niet ver genoeg open, waardoor het lichaam (bij het in- en uitstappen) niet recht boven de treden zit (zie ook foto). Bij instappen wordt deze „afwijking“ enigszins gecompenseerd doordat de handen redelijk steun vinden. Bij het uitstappen is er het risico dat de hand die op het spatbord steunt, wegschiet.

De ruimte in de cabine is voldoende, vooral bovenin. Onderin is het wat minder omdat de spatborden nogal ver naar binnen komen. Een voordeel daarvan is dat bijrijders vrij comfortabel kunnen zitten.

Het geluidsniveau (82 dBA) is niet echt laag, maar wel acceptabel. Met de zij- en achterrauten geopend loopt het op tot 83 dBA. Heeft u behoefte aan nog meer ventilatie en u zet de voorruit op de doorwaai-stand, dan wordt u, met de motor op volgas, op 85 dB(a) getrakteerd. De behoefte aan gehoorbescherming neemt dan toe. We vermelden dit omdat we moeite hadden het voldoende koel in de cabine te krijgen. Een dakluik ontbreekt en de deuren hebben, omdat ze aan de voorzijde scharnieren, geen doorwaai-stand. De belangrijkste oorzaak bleek echter de klep die de koellucht van de motor naar buiten of naar de cabine moet stuwen (zie ook foto). Deze klep functioneert niet naar behoren.

De achterraut heeft behalve „helemaal open“ ook een „iets open“-stand. Handig bij het naar binnen voeren van kabels.

Onderhoud

Lucht-, motorolie-, brandstof- en cabinefilter, zekeringen, accu-vul-doppen en ruitesproeierreservoir: veruit de meeste onderhouds-zaken van de Torpedo leveren geen problemen op.

Een pluspunt vormt de vulopening van de brandstoftank. Deze zit laag en op zo'n plaats dat ook een handbediende pomp geen problemen oplevert. Uitzonderingen op dit positieve verhaal vor-

men het hydrauliekoliefilter en de extra olietank.

Het hydrauliekoliefilter zit in de cabine onder de stoel. Laatstgenoemde moet u dus verwijderen. Gelukkig hoeft dat maar eenmaal per jaar.

Het extra hydrauliekolietankje heeft geen peilstok en een zeer onhandige vulopening. Een peilglas zou veel goed doen. Met de extra olietank (25-liter-inhoud) helemaal gevuld, moet u bij de jaarlijkse beurt inclusief versnellingsbak 80 liter olie verversen. Dat is veel.

Voor de motorolie (9,5 liter)

schrijft Torpedo een termijn van 100 uur voor. Het Duitstalige instructieboekje dat wij hadden, stelde weinig voor. De Vor levert daar sinds kort een Nederlandse vertaling bij.

Normale proporties

Met een lengte van 372 cm, een hoogte van 255 cm en een wielbasis van 220 cm zit de Torpedo precies op het gemiddelde van de 11 voorgangers in deze klasse. Met de breedte (200 cm) zit hij erboven. Dat is een gevolg van de brede (18.4") banden. De velgdiamete-

ter van die banden (30") is beperkt. Het is daarom plezierig dat de bodemvrijheid met 40 cm nog vrij aanzienlijk is. Met de standaard 16.9-30 banden zal de bodemvrijheid zo'n zes cm minder zijn.

Zonder frontgewichten rust er 36 procent van het gewicht op de vooras. Voor een tweewielaangedreven trekker is dat een goede verdeling. Met een compleet set frontgewichten erbij (440 kg) heeft u maar liefst 48 procent op de vooras. Menige vierwielaangedreven trekker kan daar jaloers op zijn. □

Samenvatting

Het „bekende“ uiterlijk, de vertrouwde Cebeco/De Vor-organisatie of het aantrekkelijke prijskaartje? Welke de meeste invloed heeft gehad, weten we niet, maar een feit is dat Torpedo zich binnen twee jaar een stevige positie op de Nederlandse markt heeft verworven. Het zal een combinatie zijn geweest van die drie factoren, want technisch gezien is de trekker beslist geen uitschieter. Verder laten de afwerking en de standaarduitvoering te wensen over. Ook als we rekening houden met sterke punten als een goede hydrauliekcapaciteit en een goede gewichtsverdeling, blijft de trekker technisch gezien onder het gemiddelde.

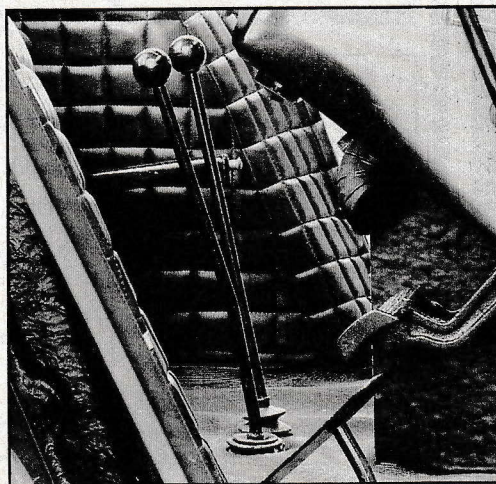
Plaatsen we er het prijskaartje bij, dan valt een groot deel van het succes van Torpedo te verklaren. Met f 953 per kW, in de uitvoering zoals wij hem testten, zit hij op het prijsniveau van Zetor. Ter vergelijking: het westerse merk waar Torpedo het meest op lijkt, zit met een tweewielaangedreven trekker in deze vermogensklasse al gauw f 500 per kW hoger.

Een ander deel van het Torpedo-succes moeten we toeschrijven aan de sterke organisatie (Cebeco/De Vor) die achter dit merk zit. Met de drie jaar OK-garantie bieden zij de klant veel zekerheid. □

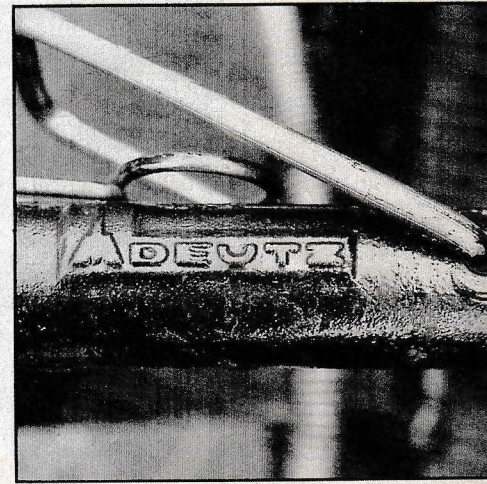
In het kort

- + goede hydrauliekcapaciteit
- + goede gewichtsverdeling
- + aantrekkelijk geprijsd
- + aantrekkelijke (OK-)garantie-bepalingen
- matige afwerking
- karige standaarduitvoering
- beperkte synchronisatie transmissie
- matige remmen
- lastige in- en uitstap (op nieuw typen verbeterd)

Testers: Willem Angenent en Henk Beunk



Met de twee schakelpoken (vier groepen op de ene en vier versnellingen op de andere) brengt de TX 65 het tot 12 keuzemogelijkheden vooruit en vier achteruit. Alleen de drie en de vier van de versnellingspook zijn gesynchroniseerd. De afwerking van de vloerbedekking is voor verbetering vatbaar. Er kan zich vrij gemakkelijk vocht onder ophopen



Torpedo vertoont veel overeenkomsten met de (uit productie genomen) 06- en 07-serie van Deutz-Fahr. Daar hoeft niemand omheen te draaien; het staat er soms gewoon op. Er huist dus bekende techniek in de Torpedo. Wat afwerking en „fijngevoeligheid“ betreft is Torpedo echter de mindere van de twee. De Joegoslavische filosofie over trekkers bouwen duidelijk anders dan de Westduitse