

Hürlimann H-476

Van oorsprong puur Zwitsers, maar thans onder de paraplu van een Italiaans moederbedrijf. Een omschrijving die van toepassing is op Hürlimann. We testten voor u het type H-476: een vierwielaangedreven trekker met 55 kW motorvermogen.

door Henk Beunk

Hürlimann is een onderdeel van het Same-concern. Hetzelfde geldt voor Lamborghini. Dat is geen geheim en het is aan de trekkers te zien. Er wordt voor een deel gebruik gemaakt van dezelfde componenten. Het wil echter niet zeggen dat de drie merken hetzelfde zijn. Op onderdelen verschillen ze en ze hebben ook alle drie een eigen importeur. Voor Hürlimann is dat O. de Leeuw Landbouwwerktuigen bv in Zwolle. Vorig jaar verkocht deze firma via haar 28 dealers 58 Hürlimann-trekkers.

Motor

Het naast elkaar zetten van de technische gegevens van motoren leidt vaak tot interessante informatie. Op het oog zijn de motoren gelijk, allemaal een vermogen van 55 kW, maar in gedragingen heel verschillend. Bij de Hürlimann valt op dat het gebied waarover het koppel stijgt (de motor per omwenteling sterker wordt) erg groot is. Het loopt van 211 Nm bij 2.500 motortoeren naar 255 Nm bij 1.350 toeren. De motor blijft zich dus lang verzetten tegen smoren. Of je daar in de praktijk baat bij hebt, hangt af van het soort werkzaamheden. Met een aftakas aangedreven werktuig zul je het toerental nooit zo ver laten zakken. Bij ploegen kan het echter van pas komen om net die natte plek te overbruggen.

Als brandstofverbruik geeft de Hürlimann 217 gr/kW/h op bij maximumkoppel. Dat lijkt bijzonder laag. Het is echter geen gangbare methode om het verbruik aan te geven bij maximumkoppel. Normaal gebeurt dat bij maximumvermogen. Bij de Hürlimann komt er dan 230 gr/kW/h te staan, een gunstige waarde.

Koppeling

Het koppelingspedaal van de H-476 vraagt weinig kracht. Met onze pedaaldrukmeter noteerden we 180 N (ongeveer 18 kg). Hij is

daarmee de eerste in onze test die onder de 200 N komt. Dat is een compliment waard. Het pedaal zit recht voor het linkerbeen. Desondanks laat het zich niet plezierig bedienen. Dat laatst geldt ook voor de rempedalen. Over de oorzaken daarvan komen we bij de besturing terug.

Versnellingsbak

24 mogelijkheden vooruit en 12 achteruit: daar kunt u bij de Hürlimann over beschikken. Bij zo'n aantal wordt vaak opgemerkt: „Dat is onzin, want die gebruik je toch niet allemaal.“ Daar zit wat in. Na een dag werken zult u er misschien zes vooruit en twee achteruit hebben gebruikt. Dat zijn dan wel versnellingen geweest die precies die snelheid gaven die u die dag nodig had. Naarmate er meer keuze is, wordt de kans dat de juiste ver-

snelling er bij is, steeds groter. Dat went gelukkig snel. Jammer is het dat je voor de hoog-laag (die alleen werkt op de vooruitversnellingen) de koppeling moet gebruiken. Als je bij ploegen een stapje sneller of langzamer wilt, komt de trekker dus stil te staan.

In de hoog gaat de trekker 18 procent (zeg maar een vijfde) sneller dan laag, terwijl het snelheidsverschil van hoog naar achteruit is te verwaarlozen.

De derde pook van de Hürlimann herbergt twee veldgroepen en een transportgroep. Deze schakelingen zijn niet gesynchroneerd. Met de pook in de laagste groep en de H-L-R ingeschakeld, heeft de trekker, terwijl de gewone versnellingspook vrij staat, iets de neiging om weg te kruipen. Vooral als de versnellingsbakolie nog koud (dik) is. Iets om in de gaten te houden. Handrem aantrekken is afdoende. Het handgas zit ver weg van

Bijremmen op de wendakker moet met het nodige gevoel gebeuren, omdat anders het binnenste voorwiel blokkeert. Het feit dat de beweging van de voet hydraulisch wordt overgebracht, houdt in dat de kracht die u moet zetten gering is.

De plaats van de handrem, die werkt op de versnellingsbak, kan beter. Remvoorzieningen ten behoeve van getrokken werktuigen zijn standaard niet aanwezig.

Besturing

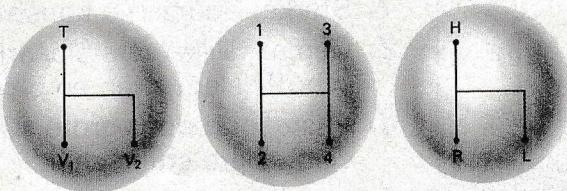
De Hürlimann stuurt licht, dachten we eerst. Dat was met een bandenspanning van 2,5 bar. Toen we die terugbrachten naar de normale waarde van 1,7 bar, ging het wel wat zwaarder (vooral in de uiterste standen), maar problematisch was het niet. Het aantal stuuromwentelingen van de ene uiterste stand in de andere is gering en het stuurgedrag bij volgas in de hoogste versnelling neutraal. Ondanks de grote voorbanden (14.9 R 24) en de normale spoorbreedte (160 cm) draait de trekker scherp, ook met de voorwielaandrijving ingeschakeld.

Het stuurwiel is verstelbaar, maar desondanks niet echt goed te krijgen. Als je met de handen en armen goed zit ten opzichte van het stuur, zit je met de benen te dicht op de pedalen. De knie maakt dan bijna een hoek van 90 graden en dat trapt niet fijn. Zit je met de benen goed, door de stoel achteruit te zetten, dan is het stuurwiel weer te ver weg. Waarschijnlijk is er door de ontwerpers meer naar Italianen gekeken dan naar (de wat langere) Nederlanders.

Elektriciteit en verlichting

Met het zekeringenkastje heeft een trekkerbestuurder, als het goed is, maar weinig van doen. Dat zal de reden zijn dat het vaak moeilijk bereikbaar wordt weggestopt. Hürlimann maakt op die regel geen uitzondering. »

Schakelpatroon



V₁ en V₂ : veldgroepen
T : transportgroep
H-L : hoog-laag per versnelling
R : achteruitgroep

Het schakelen bij de H-476 vindt plaats met behulp van drie poken. Over twee daarvan, de pook met één, twee, drie en vier en de pook met hoog, laag en achteruit zijn we dik tevreden. Beide zijn volledig gesynchroneerd, ook de achteruit. Daardoor valt er met die H-L-R-pook bij voor- en achteruit-werk snel te schakelen.

Vreemd is het wel dat de schakeling van achteruit naar hoog rechtstreeks kan worden gemaakt, terwijl bij de omgekeerde beweging de pook even naar rechts moet worden bewogen.

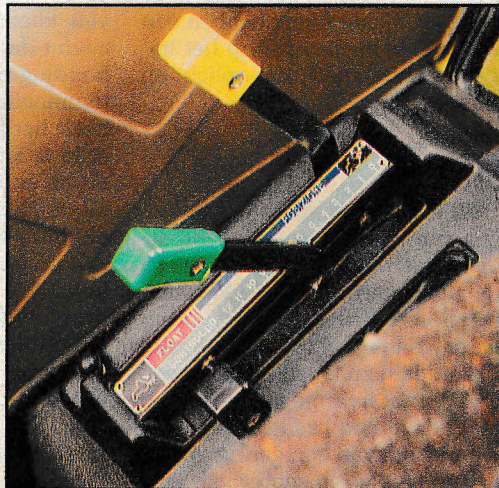
de bestuurder, werkt zwaar en voor je gevoel omgekeerd. Het voetgas zit te hoog waardoor het moeilijk is en dus vermoeiend om de hak op de vloer te houden.

Remmen

De H-476 heeft rondom natte meervoudige schijfremmen (een schijvenpakket in olie). Achter zitten ze aan de binnenzijde van het ashuis en voor in de wielnaven. Het remvermogen is indrukwekkend. Het systeem is gescheiden in een linkerhelft (voor het linkerpedaal) en een rechterhelft (voor het andere pedaal).



Rechts: De hendels van de hef wekken door de goede kleurcoderingen de indruk dat het bedienen kinderspel is. Dat is het ook, zolang het om positie- en trekkrachtre-geling gaat. Om alle mo-gelijkheden, waaronder sneldaal en twee meng-regelingen, uit de verf te laten komen is een goe-de bestudering van het niet gemakkelijke in-structieboekje gewenst



De gecombineerde toeren- en urenteller en snelheidsmeter (die laatste — de groene schaal — geldt alleen voor de hoogste versnelling) heeft als voordeel dat er een schaalverdeling is voor zowel de 1.000- als de 540-toerenschakeling van de af-takas. Het merkteken van Same ondersteunt de gedachte dat Hürle-mann verwantschap heeft met dit Italiaanse merk





Als tweede trekker in onze test heeft Hürlimann een wagentrekhaak die met een simpele handbeweging in hoogte verstelbaar is. In de onderste stand doet hij ook dienst als „kipperknobbel”. De trekstangen van de hef hebben geen snelkoppelingen of een andere voorziening om het aankoppelen van werktuigen te vergemakkelijken

ven procent, dan zou onze trekker uitkomen op een motorvermogen van zo'n 57 kW. Een dergelijke variatie in het motorvermogen van trekkers van dezelfde serie is op zich niets bijzonders. Dat komt bij alle merken voor.

De 476 heeft één aftakas met zes spiebanen die via een eenvoudige natte platenkoppeling wordt bediend. Een as met 21 spiebanen voor 1.000 toeren is niet aanwezig. De standaardas is wel op 1.000 toeren te schakelen. Dat gebeurt met een hendel buiten de cabine, links naast de achterbrug. Wij zien zo'n schakeling liever in de cabine. Je maakt er dan sneller gebruik van en je ziet welke stand is ingeschakeld.

Een klein voordeeltje voor de hendel buiten de cabine is er ook. Die ligt bij het aankoppelen van de aftaktussenas. Passen aftakas en tussenas niet op elkaar, dan moet je bij de meeste andere merken de motor stilzetten om de aftakas te kunnen draaien. Bij de Hürlimann hoeft dat niet. Je zet gewoon even de voorschakelhendel in neutraal.

Voor- en achteras

Bij de test van de Same Laser viel ons op dat de bediening van de differentieelsloten in voor- en achteras nogal afwijkend in zijn werk gaat. Bij de Hürlimann komen we precies dezelfde constructie en derhalve dezelfde problemen tegen.

Het idee op zich is goed: met het intrappen van een pedaal worden zowel het differentieel slot in de achteras als — via een stangenstelsel — dat van de vooras in werking gesteld. Aan de realisatie van het idee mankeert echter het nodige. Het pedaal zit op een (te) moeilijke plaats rechts vlak voor de stoel. Het been neemt daardoor een vreemde houding in waardoor kracht zetten moeilijk is. Juist dat laatste heeft het pedaal, om beide sloten er in te krijgen, wel nodig. Evenals bij andere merken doet zich bij de Hürlimann het euvel voor dat het pedaal ontgrendeld kan zijn en het controlelampje uit, terwijl de sloten nog ingeschakeld zijn (omdat er wringkrachten op werken).

De voorwielaandrijving schakelt u in met een hendel links naast u. Dat lukt ook in bochten of als er slip is. Uitschakelen in die situatie lukt ook, maar dan

proefd van traploos in elkaar schuivende buizen, dan valt al het andere tegen.

De trekstangen hebben geen snelkoppelingen of een andere vorm van aankoppelgemak. Die soberheid verwacht je in deze tijd en bij een trekker van 55 kW eigenlijk niet meer. Hürlimann levert ze wel, maar dan tegen een meerprijs van f 550. Gelukkig is er wel afstandsbediening. Dat komt het aankoppelen van werktuigen dan weer ten goede. Plezierig is het ook dat de hef — ongeacht het gewicht dat er inhangt — bij stilgezette motor absoluut niet zakt. Een veilig idee.

De bedieningshendels in de cabine werkten bij onze trekker nogal stroef. Het is mogelijk dat de tijd daar verbetering in brengt. Slordig is de afwerking van de aanslagnokken (de nokken die u gebruikt om een bepaalde stand van de hendels weer terug te kunnen vinden). Het moertje dat er achter zit, is niet geborgd. Daardoor is de kans groot dat u die nokken verliest.

Hydrauliek

In standaarduitvoering heeft de 476 één dubbelwerkend en één enkelwerkend stuurventiel. Voor de huidige „olierijke” werktuigen is dat weinig. De bedienings-

hendels zitten rechts van de bestuurder. Ze blijven niet uit zichzelf in de gekozen stand staan. Verder gaan ze vrij stroef en hebben een korte slag. Daardoor voelt je niet duidelijk wat je nu eigenlijk aan het doen bent.

De capaciteit van de pomp, gemeten aan de snelkoppelingen achter aan de trekker, loopt van 40 liter bij een druk van 160 bar en daarmee zit de H-476 boven het gemiddelde. De olie wordt in twee grote filters gereinigd voordat ze de pomp in gaat. Een goed systeem. Beide filters hebben een waarschuwinglampje op het instrumentenpaneel, dat oplicht bij verstopping.

Aftakas

Bij het maximummotorvermogen van 55 kW, zoals de fabriek dit opgeeft, was bij onze versie bij de aftakastest nog 52,9 kW over. Dat is een verlies van 3,8 procent en dat is te mooi om waar te zijn. Gemiddeld zullen alle 476'ers wel 55 kW motorvermogen hebben, maar onze had beslist meer. Als we uitgaan van een gering verlies tussen aftakas en motor van ze-

De werkverlichting valt in positieve zin op. Er zijn twee lampen aan de voorkant boven op de cabine en ook twee aan de achterkant. De voor- en achterlampen zijn onafhankelijk van elkaar te bedienen en ook onafhankelijk van de normale verlichting. Een mooi systeem.

Hefinrichting

De Hürlimann heft maximaal 4.000 decaNewton (zo'n 4.080 kg). Voor een trekker met een eigen gewicht van 3.330 kg is dat veel. Om de waarde te krijgen die hij kan tillen door het hele traject zult u van die 4.000 daN zo'n 10 procent moeten aftrekken. Dan nog blijft er een indrukwekkende waarde over. Bij volledige benutting daarvan zal de trekker zonder frontgewichten moeite hebben zijn neus op de grond te houden.

De trekkrachtregeling loopt via de trekstangen; voor deze vermogensklasse is dat de juiste oplossing. Verder zijn er een zweefstand, een mengregeling, een lastafhankelijke daalsnelheidsregeling en een sneldaalvoorziening.

De stabilisatie van de trekstangen is niet om over naar huis te schrijven. Als je als gebruiker eenmaal de voordelen hebt ge-



Door het grote glasoppervlak, ook onder in de deuren, is het zicht van de bestuurder naar voren en naar opzij goed. De instelbare uitstroombopen van de verwarming richten zich vooral op voeten en benen van de bestuurder. Een opbergvakje (links) is voor een trekker een zinvol attribuut. Dat geldt ook voor de voor spatborden, maar daar moet u extra voor betalen

Het zicht op de trekhaak in onderste positie is beneden de maat. Problematisch is dat niet omdat de wagentrekhaak een halfautomaat is, een vergelijkbare constructie als bij een vrachtwagen.

Cabine

Over de cabine van de Hürlemann hoeven we weinig te vertellen. Hij voldoet aan het beste dat we er in deze tijd van hebben. Onder het gemiddelde zijn de bereikbaarheid van de deur in opstand, het feit dat er geen voorzieningen zijn getroffen voor het naar binnen voeren van bedieningskabels en de positie ten opzichte van elkaar van de (goede) stoel, de pedalen en het stuurwiel.

Boven het gemiddelde zijn de in- en uitstapbeweging, het laag geluidsniveau in de cabine en de positie van de bestuurdersstoel (in verband met stoten) ruim voldoende achteras.

Slim is ook, al heeft dat niet direct met de cabine te maken, dat de zij- en achterkanten van de spatborden van kunststof zijn. De kans op blijvende beschadiging is daardoor gering.

Onderhoud

Met het onderhoud is het eigenlijk gelijk gesteld als met de cabine. De bereikbaarheid van verschillende filters, peilstokken

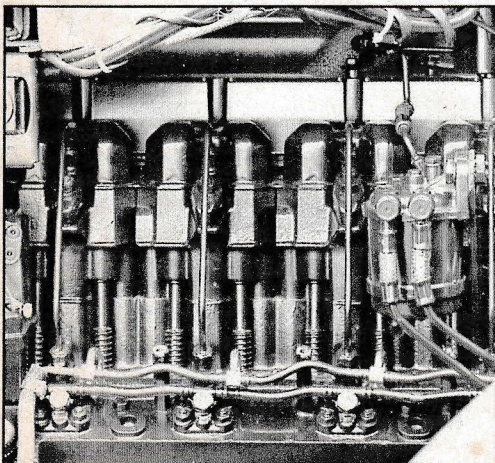
moet u wel wat kracht zetten. Beter gaat het als u eerst weer rustig rechttuit rijdt. Het controlelampje dat er volgens het instructieboekje moet zijn, konden we bij onze versie niet vinden.

Trekhaken

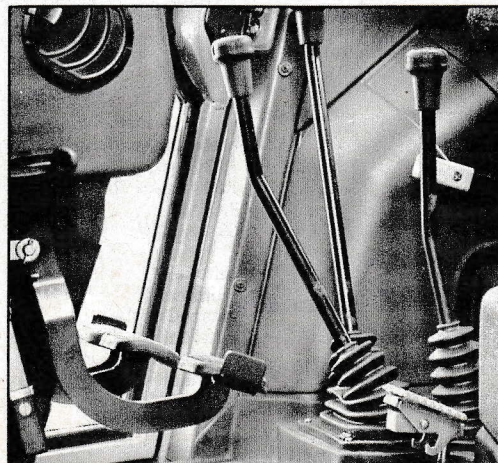
De wagentrekhaak die de Hür-

limann standaard monteert, is er een van het goede soort. In zes trappen is hij instelbaar van 53 tot 96 cm hoogte. Dat instellen heeft niets om het lijf. Via een railconstructie is het in enkele seconden uit te voeren. Naar boven toe is de trekhaak, eveneens in enkele seconden, te verwijderen. Daardoor hoeft hij nooit voor aftakas

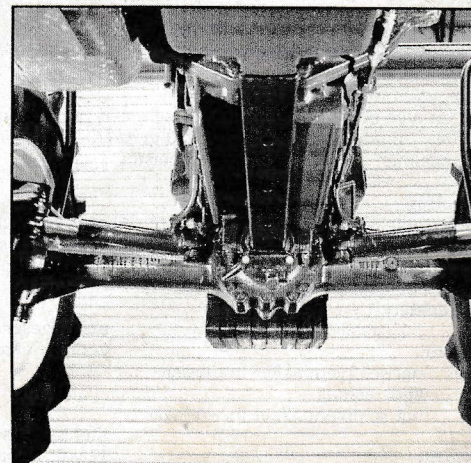
of topstang in de weg te zitten. In de onderste stand moet de wagentrekhaak de functie van kipperknobbel vervullen. Hij zit dan wel wat verder naar achteren dan een echte kipperknobbel. Voor scherp draaien een voordeel, maar wat betreft de ontlasting van de vooras is dat problematisch.



Een bijzonderheid van de motor van de Hürlemann is, dat iedere cilinder een eigen brandstofpomp heeft. De plunjerpompjes zitten ieder voor zich op een vaste plaats ten opzichte van de cilinder. Iedere hogedrukleiding, tussen pomp en cilinder, heeft daardoor dezelfde vorm en lengte en dit brengt een nauwkeurige brandstofdosering met zich mee



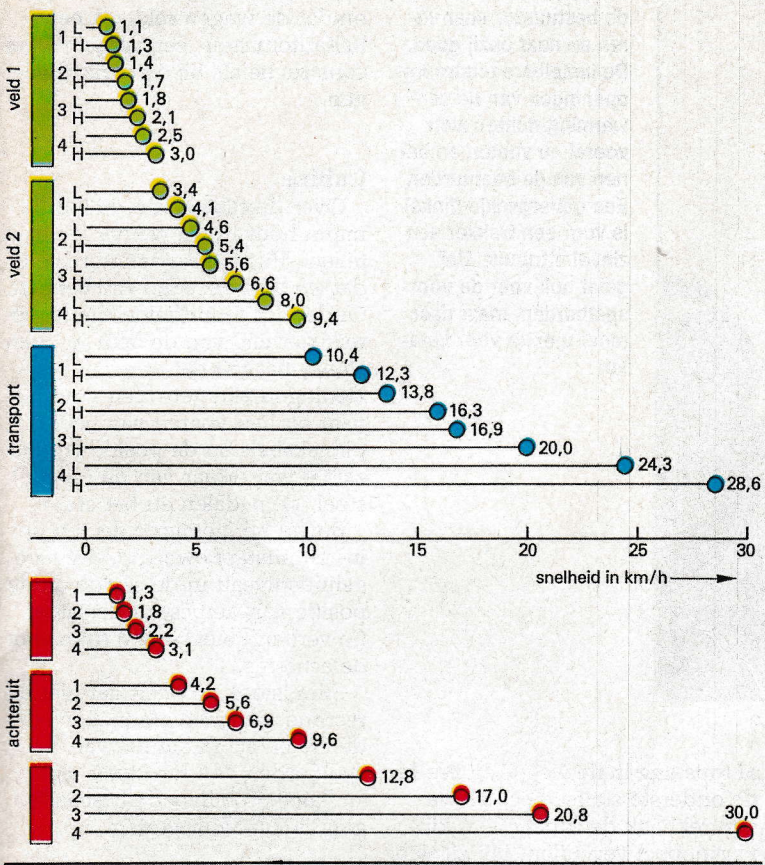
Er zijn drie versnellingspoken die zich goed bereikbaar rechts van de bestuurder bevinden. Twee ervan zijn volledig gesynchroniseerd, dus ook de achteruit. Bij de derde pook, die twee veldgroepen en een transportgroep herbergt, ontbreekt deze voorziening. De bediening van het differentieelslot, rechts op de voorgrond, wekt vermoeidheid en irritatie op



De aandrijf-as naar de voorwielen loopt centraal en goed beschermd onder de trekker door. Het differentieelslot van de vooras treedt in werking tegelijk met het bedienen van het slot in de achteras. Het heeft dus geen automatisch slot. In de beide asuiteinden bevinden zich op de planetaire eindvertragingen, de kruiskoppelingen en het (natte) schijvenpakket van de rem

Technische gegevens Hürlimann H-476*

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2500 omwentelingen per minuut) en op 16.9 R 34 achterbanden



kend circuit, capaciteit 38 liter per minuut bij een druk van 165 bar (test)
 één voor stuurinrichting
 één dubbelwerkend en één enkelwerkend stuurventiel
 hoeveelheid olie voor extern gebruik: 20 liter

Aftakas
 onafhankelijk, met hydraulisch bediende natte meervoudige platenkoppeling; één aftakas: doorsnede 35 m met zes spiebanen;
 schakelbaar op 540 en 1.000 toeren maximumvermogen: 52,9 kW bij 2.500 motortoeren (test)
 vermogen bij 1.000: 52,4 kW bij 2.450 motortoeren (test)
 vermogen bij 540: 50,8 kW bij 2.200 motortoeren (test)

Voor- en achteras
 achter: planetaire eindvertraging in binnenzijde ashuis; differentieelslot mechanisch onder belasting inschakelbaar
 vooras: centraal mechanisch onder belasting in- en uitschakelbare aandrijving differentieelslot onder belasting inschakelbaar, werkt gelijk op met slot in achter-differentieel

Banden
 voor: 14.9 R 24 Kleber
 achter: 16.9 R 34 Kleber
 maximale asbelasting op banden zoals vermeld en een snelheid tot 30 km/h
 voor: 3.020 kg bij een spanning van 1,4 bar
 achter: 5.040 kg bij een spanning van 1,7 bar

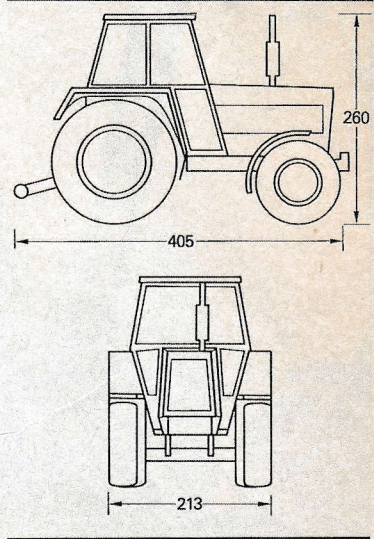
spoorbreedte voor: 160 cm, in zeven trappen instelbaar van 150 tot 210 cm
 spoorbreedte achter: 160 cm, in zeven trappen instelbaar van 150 tot 210 cm

Geluidsniveau
 in cabine: 82 dB(a) bij onbelast stilstande trekker met vol motortoerental
 omgeving: 85 dB(a), Tüv no. 413 967-01

Gewicht in standaarduitvoering (test)
 op vooras : 1.410 kg (= 42 %)
 op achteras : 1.920 kg (= 58 %)
 totaal : 3.330 kg
 specifiek gewicht : 60,5 kg/kW

Met frontgewichten
 1.830 kg (= 50 %)
 1.820 kg (= 50 %)
 3.650 kg
 66,4 kg/kW

Inhoud
 motorcarter : 9,2 liter
 versnellingsbak : }
 differentieel achter : } 52,0 liter
 eindvertraging achter : }
 hydrauliek : }
 hydrauliek extern : }
 differentieel voor : 6,0 liter



eindvertraging voor : 2x1,5 liter
 brandstoftank : 110 liter
 koelsysteem : 11 liter

Verversingstermijn
 motorolie: 150 uur
 overige reservoirs: 1.200 uur of eenmaal per jaar

Afmetingen
 bodemvrijheid 45 cm
 laagste punt is het differentieelhuis in de vooras

Importeur
 O. de Leeuw Landbouwwerktuigen bv
 Rietweg 15,
 8041 AJ Zwolle.
 Tel. (038) 21 08 88.
 Aantal dealers: 28

Brutoprijs in standaarduitvoering
 (exclusief btw) f 69.300
 met 12+12 versnellingsbak

Meerprijs voor:
 24 + 12 versnellingsbak f 625
 voorspatborden f 760
 frontgewichten (acht stuks) met drager f 2.230

Brutoprijs in geteste uitvoering
 (exclusief btw) f 72.915

Meerprijzen bij directe levering
 (exclusief btw)
 frontheif + -aftakas (systeem Zuidberg) f 10.400
 extra dubbelwerkend regelventiel f 480
 hydraulische volgwagenberemming f 1.360
 acht frontgewichten met drager f 2.230
 kruipversnellingsbak (32+16) f 1.825
 zwaaiende trekhaak f 600

Motor
 merk en type : Hürlimann 916.4 W
 soort : viercilinder viertakt, diesel
 compressieverhouding : 17,1:1
 boring x slag : 103 x 110 mm
 inhoud : 3.666 cm³
 maximumvermogen : 55 kW (75 pk) bij 2.500 omwentelingen per minuut
 specifiek vermogen : 67 cm³/kW
 maximumkoppel : 255 Nm bij 1.350 omwentelingen per minuut
 koppel bij maximumvermogen : 211 Nm
 stijgingsfactor van het koppel : 0,46
 merk en type brandstofpomp : Bosch, één pomp per cilinder
 specifiek brandstofverbruik : 230 gr/kW/h bij maximumvermogen
 soort koeling : vloeistof

Koppeling
 enkele droge plaat, doorsnede 305 mm kant van het voorwiel zonder ingeschakelde voorwielaandrijving:

Versnellingsbak
 fabrikaat Same, 24 versnellingen vooruit rechtsom 10,40 m
 en 12 achteruit linksom 10,00 m

Remmen
 achter : nat schijvenpakket in binnenzijde ashuis rechtsom 11,10 m
 voor : nat schijvenpakket in wielnaaf linksom 10,70 m

Besturing
 hydrostatisch

Elektrisch systeem
 12 volt; capaciteit accu 100 Ah; capaciteit dynamo 64 A; vermogen startmotor 3,0 kW

Hefinrichting
 categorie 2; trekkrachtregeling via de trekstangen; maximumhefkracht 4.000 daN (4.080 kg)

Hydrauliek
 twee pompen
 één voor hefinrichting en buitenwer-

Opmerkingen importeur

Van de Hürlimann H-476 is binnenkort (waarschijnlijk begin mei) een 40 km/h-versie leverbaar.
 De fabriek heeft een speciaal remventiel ontwikkeld. Bij het remmen met één pedaal (op de wendakker) wordt dan de voorwielberemming uitgeschakeld.
 Het bij de Hürlimann behorende gereedschap wordt pas bij aflevering aan de eigenaar overhandigd.

De gegevens zijn afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld. Test = Boerderijtest. Van de Hürlimann H-476 is geen officieel testrapport voorhanden van de Organisatie voor Europese Samenwerking en Ontwikkeling (OECD)

en vulopeningen geeft gemiddeld genomen geen reden tot op- of aanmerkingen. Uitschieters in positieve zin vormen het luchtfilter, de accu-vuldoppen, de radiator en de vulopening van de kunststof brandstoftank.

Onder het gemiddelde zitten twee hydrauliekoliefilters en de vul- en niveauplug van de achterbrug. De laatste noemen we ook omdat de grote imbussleutel die je er voor nodig hebt, ontbrak. Wat gereedschap betreft is Hürlimann trouwens helemal karig. Het enige waar wij het mee moesten doen, waren twee kogels voor de niet-aanwezige snelkoppelingen op de hef.

Ook het instructieboekje is voor verbetering vatbaar. Het is veel te letterlijk vertaald zonder daarbij aan de Nederlandse termen te denken. Daardoor en door een aantal andere onvolkomenheden ontstaat er verwarring.

Maten en gewichten

Met zijn lengte van 405 cm en een hoogte van 260 cm is de Hürlimann een „gemiddelde“ trekker. De breedte (in dit geval 213 cm) hangt teveel af van banden en spoorbreedte om daar iets zinnigs over te kunnen zeggen.

Opvallend is het specifieke gewicht. Met zijn 60,5 kg/kW is de Hürlimann na de Landini 8550 de lichtste trekker in onze test.

Opvallend is ook de gewichtsverdeling. Zonder frontgewichten, in de standaarduitvoering dus, komt de trekker al op 42 procent op de vooras. Met de set frontgewichten (8 x 40 kg) erbij komt de gewichtsverdeling op voor- en achteras precies op half om half. Voor een standaardtrekker is dat een prima gegeven.

Voor de frontgewichten heeft Hürlimann een slim (schroef)stelsel voor bevestiging. Tussen minimaal twee en maximaal acht kan er steeds met één gewicht worden uitgebreid. Het vergt wat tijd maar ze zitten dan, ongeacht het aantal, altijd goed vast.

Samenvatting

De Hürlimann H-476 is een trekker die opvalt door een „positieve neutraliteit“. Met deze ongewone woordkeus willen we aangeven dat de weinige uitschieters die er zijn een gunstige invloed op de trekker hebben. Het is een trekker die op een paar

Gebruikerservaringen

De Hürlimann H-476 werd in de zomer van 1985 geïntroduceerd. Dit feit samen met het beperkte marktaandeel maakt dat er nog weinig gebruikers zijn. De ervaringen komen dan ook grotendeels van de al langer op de markt zijnde 466. Deze trekker heeft minder vermogen dan de 476, maar is verder vrijwel identiek.

De gebruikers roemen vooral de goede trekkracht die de trekker bij vierwielaandrijving ontwikkelt. Hij trekt veel beter dan je gezien het geringe ge-

wicht zou verwachten. De gebruikers zien dat als een gevolg van de prima gewichtsverdeling. Lof is er ook voor de versnellingsbak en dan met name voor de gesynchroneerde schakeling tussen voor- en achteruit. De meeste gebruikers hebben de (iets duurdere) 24 + 12-versie verkoozen boven de standaard 12 + 12-versie vanwege de vele keuzemogelijkheden in het lage bereik. Enthousiast is men ook over de wagentrekhaak, de goed beschermde aandrijf-

naar de voorwielen, de sterke hef, de kleine draaicirkel en de gunstige prijs. Bij de wagentrekhaak is er wel de opmerking dat hij stofvrij moet blijven, om het snelverstelmechanisme gangbaar te houden.

Ontevreden is men over het bijremmen op de wendakker, waarbij het binnenste voorwiel té gemakkelijk blokkeert. Eén van de gebruikers had de op zich prima voorwielbe-remming alleen vanwege dit punt buiten werking gesteld. Ontevreden is men ook

over het bedieningspe- daal van de differentiële sloten. Als zich rond dat pedaal vuil verzamelt, valt het niet meer te bedienen.

Bescheiden klachten zijn er over de stabilisatie van de hef, over de frontgewichten (de bouten lopen soms los), over het voetgat en over het feit dat de geen controlelampjes zijn voor de toerentellen van de aftakas. Inhoud van de brandstoftank van de 466 vond men te gering, maar op de 476 is dit euvel verholpen.

onvolkomenheden na past in het beeld dat een boer voor ogen heeft.

Om met de minpunten te beginnen: bij een 55 kW (75 pk) trekker verwacht je tegenwoordig snelkoppelingen op de hef. Ook verwacht je meer dan één dubbelwerkend en één enkelwerkend stuurventiel. Jammer is dat de gelijktijdige bediening van de differentiële sloten door de moeilijke plaats van het pedaal niet uit de verf komt. Het feit dat de positie ten opzichte van elkaar van stoel, stuurwiel en pedalen niet opti-

maal is, doet wat afbreuk aan het comfort.

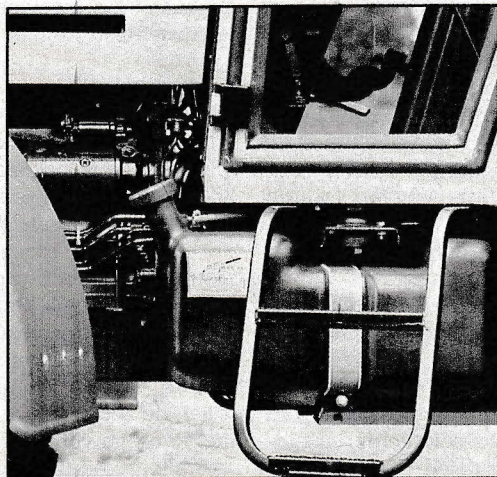
In positieve zin valt de trekker op door een sterke hefinrichting, de zeer goede remmen, het gemakkelijke onderhoud, een eenvoudig verstelbare en automatisch koppelende wagentrekhaak en de complete werkverlichting. Plezierig werken is het met de 24 + 12 versnellingsbak. Deze geeft een meerprijs ten opzichte van de standaard 12 + 12 van f 625, maar we kunnen hem van harte aanbevelen.

Met een brutoprijs per kW van

f 1.326, in de uitvoering zoals we hem hadden, zit de trekker gemiddeld ten opzichte van de concurrentie.

Het sterkste punt van deze vierwielaangedreven Hürlimann vinden we de gewichtsverdeling in standaarduitvoering al 42 procent op de vooras. Met een set van acht frontgewichten erbij komt de trekker op half om half. De voorwielaandrijving zal daar door bijzonder effectief kunnen werken. □

Testers: Henk Beunk en Willen C. Agenten



De kunststof brandstoftank zit linksvoor onder de cabine. De bereikbaarheid van de vulopening en het zicht erop zijn derhalve prima. Een oplossing zoals iedereen het moest hebben. De sticker op de tank vertelt u het volgende: niet reinigen met water warmer dan 50 graden en de spuitmond van de hogedruklans niet dichterbij houden dan tien cm



Twee werklampen voor op het dak (en twee achterop), parallelgeleiding voor de ruitwischer en een dakluik. Wat de cabine betreft heeft Hürlimann het goed voor elkaar. Uitlaat en luchtfilterkap zitten in elkaars „lijn“ waardoor de bestuurder er weinig last van heeft. De buitenspiegels zijn met een beetje goede wil door de geopende zijruiten in te stellen