

## Boerderij-Trekkertest

# Valmet 405-4

De Valmet is afkomstig uit Finland. Hij gaat sinds kort door het leven zonder de toevoeging Volvo BM. Het type 405-4 (de vier staat voor vierwielaandrijving) heeft een motorvermogen van 45 kW (61 pk). Deze trekker kwam in het najaar van 1985 op de Nederlandse markt.

door Henk Beunk

Het Finse Valmet-concern werkt sinds 1979 bij de trekkerproductie samen met het Zweedse Volvo-concern. Valmet kreeg eind vorig jaar in deze samenwerking een meerderheid in aandelen. Dit leidde er toe dat de naam Volvo BM Valmet werd teruggebracht tot Valmet. Onlangs sloot Valmet een samenwerkingsovereenkomst met Steyr.

Het merk wordt in ons land vertegenwoordigd door Kuiken nv in Emmeloord.

### Motor

De Valmet 405-4 heeft een dieselmotor van „de nieuwe generatie“. Uit een geringe cilinderinhoud (2,7 liter) wordt met behulp van een turbocompressor veel vermogen geperst (45 kW). Deze efficiëntie komt bij de 405 niet tot uitdrukking in het brandstofverbruik (243 g/kW/h). Je verwacht daar eigenlijk een iets lager getal te zien. De stijgsfactor van het koppel (0,53) komt echter wel goed uit de bus.

Opvallend zijn de uitgebreide koudstartvoorzieningen. Naast een elektrische verwarming van de koelvloeistof zijn dat een voor-gloeispiraal in de luchtinlaat en een extra brandstofinspuiting bij het starten. Het starten zelf is beveiligd via het intrappen van de koppeling. Het stilzetten geschiedt door het handgas terug te drukken. Daarvoor in de plaats zagen wij liever de bekende rode knop.

### Koppeling

Van de dubbele droge plaat wordt het rijdende met de voet bediend en het aftakdeel met de hand. Beide platen hebben een doorsnede van 280 mm. Voor een rijplaat is dat in deze vermogensklasse normaal en voor een aftakplaat ruim bemeten.

De kracht die het pedaal vraagt (zo'n 25 à 26 kg) is hoger dan we gewend zijn. De bevestiging van het pedaal en daardoor de bewe-

ging van de voet lijken nogal onlogisch, maar dat valt in de praktijk mee.

### Versnellingsbak

De Valmet 405-4 heeft een 12+8 versnellingsbak. De verdeling van de versnellingen in het werkgebied is slecht: u heeft daar maar keuze uit 4,8, 7,6 of 10,0 km/h. Valmet zou dit probleem een eind kunnen ondervangen met een hoog-laag per versnelling. Die is voor dit type echter niet leverbaar. De 12+8 bak is wel aantrekkelijk voor degenen die veel lage versnellingen zoeken.

Het schakelen met de Valmet is een genoegen. De groepen- en de versnellingspook zijn volledig gesynchroniseerd, zitten goed binnen handbereik en laten zich prima bedienen. De schakelpatronen zijn logisch en goed duidelijk op de knoppen aangebracht. Voor- en achteruit zitten tegenover elkaar. Als u dezelfde versnelling houdt, gaat achteruit ongeveer eenderde sneller.

De pook waarmee u de kruipgroep schakelt, is matig bereikbaar en niet gesynchroniseerd. Deze nadelen hebben echter geen praktische betekenis. Bij inschakelen van „kruip“ is de transportstand van de groepenpook geblokkeerd.

Het handgas zit rechts naast het instrumentenpaneel en je ver-

### Remmen

Bij een trekker met een topsnelheid van zo'n 35 km/h verwacht je voorwielberemming. Deze trekker heeft dat niet en dat is bij transport iets om rekening mee te houden. De trekker schuift dan nogal door. Verder doen de achterremmen hun werk naar behoren. Daardoor wordt het gemis van voorwielberemming kleiner naarmate de snelheid lager is en de druk op de achteras groter.

Het is jammer dat er geen controlelampje is voor de handrem.

### Besturing

Evenals onze vorige driecilinder testtrekker, de Deutz Fahr 3.50, draait de Valmet 405 bijzonder scherp. Daar hoort de opmerking bij dat de Valmet geen voorspatborden heeft. Zouden die er op zitten, dan moet de begrenzing van de stuurcilinder worden bijgesteld en dan wordt de draaicirkel groter. Aardig is dat Valmet die bredere begrenzingsringen al in de gereedschapskist heeft gelegd.

Van de ene uiterste stand in de andere maakt het stuurwiel bijna vijf omwentelingen; dat is veel. De mogelijkheid om dat feit iets te verzachten door het stuurwiel precies in de juiste positie te zetten, is niet aanwezig.

op hun plaats. De bedieningshendel springt niet uit zichzelf terug, het geluidssignaal is zwak en het controlelampje is nauwelijks te zien. Toch heeft de Valmet, waarschijnlijk per ongeluk, een goed hulpmiddel om de knipperlichten niet te vergeten: als je de buitenspiegels goed instelt, kun je ze onderin zien.

Het vermogen van de startmotor (2,9 kW) en de accu (125 Ah) zijn voor een driecilinder motor ruim bemeten.

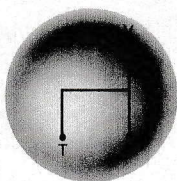
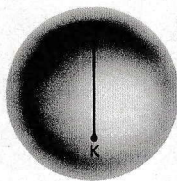
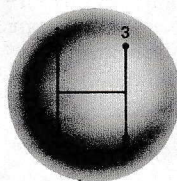
### Hefinrichting

De trekstangogen (categorie 2) zijn uitschuifbaar en daarna op en neer beweegbaar. Bij deze trekker is dat extra plezierig omdat de hef geen afstandsbediening heeft.

De topstang is op vier gemakkelijke plaatsen aan de trekker te bevestigen. Dit geeft een verschil in reactiegevoeligheid van de trekkrachtregeling die via de topstang loopt. Voor werktuigen als een kunstmeststrooier moet die verbinding echter bij voorkeur „vast“ zijn. Valmet heeft daar een aardige oplossing voor in de vorm van een as met een excentriek. Door de hendel op de as naar beneden te zetten, is de topstangverbinding „vast“ en naar boven is hij „flexibel“. Een mengregeling tussen trekkracht en positie is er niet.

De hefkracht in standaarduitvoering — met één hulphefcilinder — bedraagt 2.550 daN maximaal en 2.400 daN door het hele traject. Bij bevestiging van de hefstang in het tweede gat (van de trekstang) zijn ze nog wat hoger. Wij hadden bij het kuilvoersnijden het gevoel dat de 405 deze waarden ruimschoots haalt. Hij slaagt er dan, zonder frontgewichten, echter niet in om de voorwielen op de grond te houden. Met de zes frontgewichten die wij erbij kregen, lukte het net, maar u zit dan ver af van de 20 procent op de vooras die de wetgever voorschrijft en die ook uit »

## Schakelpatroon



K = kruipversnellingen  
N = normale versnellingen  
V = veldgroep  
T = transportgroep  
R = achteruitgroep

wacht dat het te ver weg zit. Door de beperkte afmetingen van de cabine is dat echter niet het geval. Het werkt ook in de goede richting.

### Elektrisch en verlichting

Over een onduidelijke signalering van de knipperlichten hebben we al vaak opmerkingen gemaakt. Ook bij de Valmet zijn die





Rechts: De Valmet 405 draait, ook met de voorwielaandrijving ingeschakeld, bijzonder scherp. Dat is een gevolg van de centraal aangedreven vooras, de korte wielbasis en de fusies die iets achterover hellen. Dat laatste geeft bij scherp draaien op een verharde ondergrond wel een iets verhoogde voorbandenslijtage



De controlelampjes van de Valmet mogen die naam eigenlijk niet voeren, want bij normaal daglicht zijn ze nauwelijks zichtbaar. De urenteller geeft behalve uren ook minuten en doet dat onafhankelijk van het motortoerental. Een uur stationair of een uur volgas maakt voor de urenteller en dus voor het onderhoud niets uit







Door de smalle en hoge standaardachterband oogt de 405 wat ielig. Het tankje op de achterbrug is een extra tankje voor de hydrauliekolie. Het feit dat de stoel niet midden in de cabine staat, heeft geen nadelige gevolgen. Bij het over de rechterschouder kijken en tegelijkertijd stuurwiel en hef bedienen, is het zelfs plezierig

onder belasting, is het slot geschakeld; dat blijft het, ook als er geen slip is. Als de belasting niet te groot is, lukt uitschakelen dan ook. Het controlelampje voor de stand „in“ heeft hetzelfde euvel als de andere controlelampjes: het valt nauwelijks op.

De vooras (van ZF) wordt ingeschakeld via een hendel links. Het verhaal is gelijk aan het achteras-differentieel: inschakelen lukt onder belasting en als die belasting niet te groot is, lukt uitschakelen dan ook. Een controlelampje is er niet; dat vergroot de kans dat iemand met ingeschakelde voorwielaandrijving de verharde weg oprijdt. De vooras heeft een automatisch differentieelslot en de aandrijf-as er naar toe ligt prima beschermd onder de trekker.

De vooras staat op een spoorbreedte van 152 cm en dank zij de verstelvelgen is daar ook 143 of 162 van te maken. Belangrijker is de spoorbreedte van de achterbanden. Deze was bij ons precies 150 cm. Via de verstelvelgen behoren 140, 160 en 170 cm ook tot de mogelijkheden. De ventielen zitten aan de binnenkant van de velg en zijn door middel van een stukje pijp beschermd tegen beschadiging.

### Trekhaak

Een opvallend onderdeel van de Valmet is de oppikhaak. Na ontgrendelen vanuit de cabine zakt deze mee met het laten zakken van de hef. Daarbij scharniert hij tegelijkertijd zo'n 20 cm naar achteren waardoor het zicht erop vrij redelijk is. Om deze vervanger van de kipperknobbel te kunnen gebruiken, is vaak een aanpassing van het trekoog nodig.

De zwaaiende trekhaak geeft een meerprijs van f 510. Hij heeft vier lengtestanden en in de „langste“ twee daarvan zijn er vier extra breedtestanden. De verstellingen zijn gemakkelijk uitvoerbaar zonder dat u onder de trekker hoeft te kruipen.

De wagentrekhaak heeft zeven hoogtestanden. Ze zijn met behulp van twee pennen uit te voeren en het verschil tussen de beide uitersten bedraagt 30 cm. Bij het verstellen heeft u nog wel eens hinder van de hefstangen van zowel oppikhaak als hef. Dat is bij deze trekker extra lastig, omdat de wagentrekhaak eigenlijks altijd in de weg zit als je tegelij-

toeren) brengt de aftakas nog 37 kW over. Ten opzichte van het maximummotorvermogen is dat een verlies van 17 procent en dat is vrij aanzienlijk.

De aftakas wordt bediend via een voorschakeling rechts (540 of nul) en een handkoppeling links. Beide hendels laten zich goed bedienen. Bij aangetrokken handkoppeling gaat er op het instrumentenpaneel een controlelampje branden met in het glas het opschrift „max 5 min“. Die waarschuwing is aangebracht om te voorkomen dat de handkoppeling te lang aangetrokken blijft. Geen gek idee, maar Valmet moet dan wel een lampje kiezen dat bij daglicht te zien is.

De aftakas heeft zes spiebanen, zit in het midden van de achterbrug en laat zich draaien als de voorschakeling op nul staat. Ter bescherming (tegen stof) is er een plastic huls die gemakkelijk aan te brengen en ook weer te verwijderen is.

### Voor- en achteras

Bij de meeste trekkers wordt het differentieelslot in de achteras met de (rechter)voet bediend. Valmet heeft gekozen voor een bediening met de (rechter)hand. Met die hendel is het goed werken. Bij indrukken, dat lukt ook

De olie voor zowel stuurpomp als voor hef- en hydrauliekpomp (beide zitten rechts van het motorblok) wordt onttrokken aan een apart reservoir. Dat reservoir bestaat uit het bovenste deel van de achterbrug (waar de hefcilinder zit) plus een extra tankje daar bovenop. De olie voor beide pompen wordt gefilterd in de aanzuigleiding, terwijl de olie voor hef en buitenwerkend circuit ook nog weer wordt gefilterd in de persleiding. Een gedegen oplossing. Omdat hefcilinder en buitenwerkend circuit vanuit dezelfde persleiding worden gevoed, heft de hef niet als u tegelijkertijd druk vraagt voor het buitenwerkend circuit. Dat verschijnsel komt echter bij bijna alle andere trekkers ook voor.

De snelkoppelingen zijn niet beveiligd op trekbelasting; daar kunnen brokken van komen. Attent van Valmet is de aansluiting die ze bij de trekker leveren voor een drukloze retour. Deze kan op de achterbrug worden geschroefd.

### Aftakas

Het maximumvermogen dat de 405 aan de aftakas kan overbrengen, bedraagt 41 kW. Dat is bij volgas en de aftakas draait dan 680 toeren. Bij 540 (1.900 motor-

veiligheids-overwegingen wenselijk is.

De stabilisatie is van het goede soort. Voor iedere positie achter de trekker is er een vastzet-stand.

De lengte van de rechter hefstang is via een opvallend soepel werkend mechanisme vanuit de cabine in te stellen. Ook de bediening van de hef zelf verloopt soepel; ongeacht het gewicht dat in de hef hangt, reageren de armen op iedere beweging van de hendel. Mocht het zakken u te snel gaan, dan kunt u dat via het hendeltje van de daalsnelheidsregeling bijsturen.

### Hydrauliek

De olierpomp voor buitenwerkend circuit (en hef) levert bij 180 bar 36 liter per minuut. Dat is een prima opbrengst. Bij 210 bar levert hij nog 32 liter en bij de maximaal haalbare druk van 220 bar nog tien liter. Het is aardig dat er boven 180 bar nog zoveel capaciteit is, maar voor het gemiddelde Nederlandse werktuig zult u dat nauwelijks nodig hebben.

De beide stuurventielen zijn zowel enkel- als dubbelwerkend te gebruiken. Voor het een of het ander moet u een schroefje omzetten op het stuurventiel achter de cabine. Dat is zonder hulpmiddelen met de hand te doen.





Op deze foto is goed te zien dat de cabine een smalle voorruit heeft. Van de beperkte ruimte die zo ontstaat en van de dichte onderkant van de beide portieren heeft de bestuurder weinig hinder. Een voordeel van deze cabinevorm is dat het goed doorwaait na het verwijderen van de deuren, wat eenvoudig is te doen

te verwijderen. Een normaal dakluik is niet aanwezig.

Het zicht vanuit de cabine is goed te noemen. Iets onder de norm zit het zicht schuin naar voren. Door de dichte onderkant van de deuren valt er naar beneden toe weinig waar te nemen. Ver boven het gemiddelde zit het zicht op de hef.

De bestuurdersstoel heeft geen armsteunen. Bij langdurig verblijf in de cabine ga je die missen. Een rijder kan, als hij of zij niet te breed is in de heupen, meerijden op de redelijk comfortabele dekseel van de gereedschapskist linksachter in de cabine. Wat hoofdruimte betreft, zit u daar vrij redelijk.

Een komische noot vormt het rode „wijzertje“ in het midden van de urenteller (zie kleurenfoto). Deze wekt de indruk secondenwijzer te zijn, maar hij gaat per minuut maar voor driekwart rond.

Het geluidsniveau in de cabine bedraagt 80 dB(a); een oorzakenrijke waarde.

kertijd aftakas en topstang wilt gebruiken.

### Cabine

De cabine van de Valmet oogt afwijkend door de verhoudingsgewijs smalle voorruit en de knik

in de deuren. De bestuurder heeft hier echter weinig last van; ook niet van de vrij beperkte ruimte in de cabine.

Beide portieren zijn voor het in- en uitstappen te gebruiken en de in- en uitstap zelf zijn goed. De bereikbaarheid van de deur in

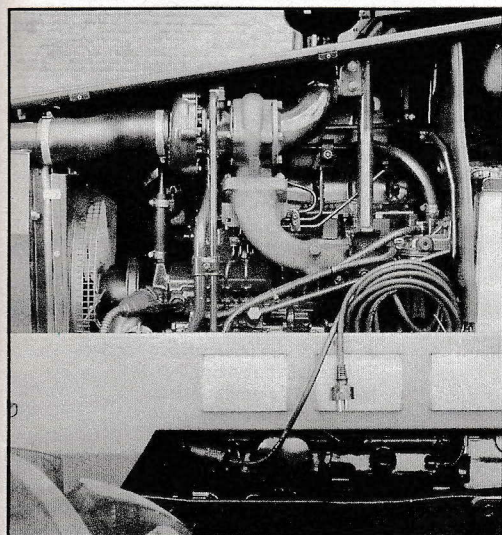
open stand vanuit de stoel is matig.

Als u 's zomers liever buiten zit dan in een cabine, kan de Valmet 405 een eind aan die wensen tegemoet komen. De beide portieren zijn er zo uit te lichten en na enkele minuten sleutelwerk is het dak

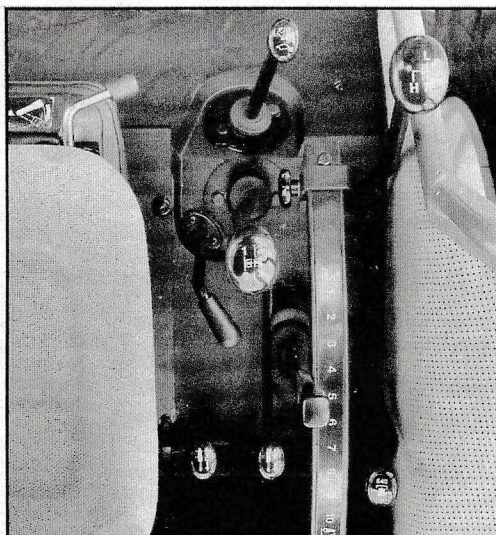
### Onderhoud

Het onderhoud aan de Valmet is op twee punten na (accu en luchtfilter) normaal uitvoerbaar. De accu heeft de beperking dat je hem, om goed zicht op de doppen te hebben, uit de houder

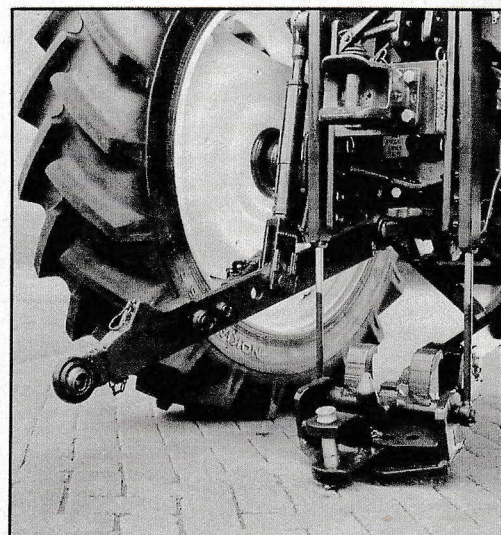
»



Via een verlengsnoer die Valmet er standaard bijlevert, is de 405 aan te sluiten op het lichtnet. Een gloeispiraal houdt dan de koelvloeistof op temperatuur waardoor er in barre winters geen startproblemen behoeven te zijn. De turbo-compressor weet 45 kW (61 pk) te halen uit de driecilinder motor met mar 2,7 liter inhoud



In de vrij smalle ruimte rechts naast de bestuurdersstoel bevinden zich drie schakelpoppen plus de hendels voor differentieelslot, hef-inrichting, hydrauliek (2 x) en aftakas. Het lijkt een volle boel, maar toch heeft Valmet het zo weten te plaatsen dat iedere hendel zich plezierig laat bedienen zonder last te hebben van een van de andere

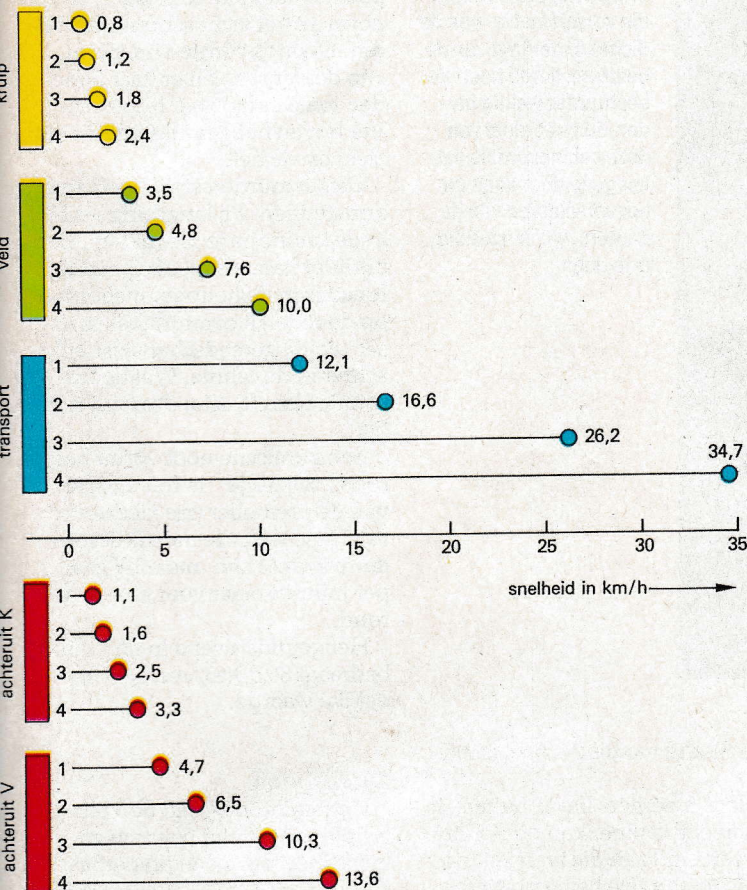


De zwaaiende trekhaak kan voor oppikdoeleinden worden gebruikt, omdat hij aan hetzelfde frame zit als de echte oppikhaak. Bij gebruik van laatstgenoemde moet de zwaaiende trekhaak uiteraard worden verwijderd. De uiteinden van de trekstangogen zijn uitschuifbaar en daarna op en neer beweegbaar. Dat komt het aankoppelen van werktuigen ten goede



# Technische gegevens Valmet 405-4\*

Snelheden per versnelling bij nominaal toerental (2350 omwentelingen per minuut) en op 13.6 R 36 achterbanden



**Motor**  
merk en type : Valmet TD 27 DS 4  
soort : driecilinder viertakt diesel met turbocompressor  
compressieverhouding : 17 : 1  
boring x slag : 100 x 114 mm  
inhoud : 2.700 cm<sup>3</sup>  
maximumvermogen : 45 kW bij 2.350 omwentelingen per minuut  
specifiek vermogen : 60 cm<sup>3</sup>/kW  
maximumkoppel : 220 Nm bij 1.450 omwentelingen per minuut  
koppel bij maximumvermogen : 183 Nm  
stijgingsfactor van het koppel : 0,53  
merk en type brandstofpomp : Bosch, lijn  
specifiek brandstofverbruik : 243 gram/kW/h bij maximumvermogen  
soort koeling : vloeistof

**Koppeling**  
dubbele droge plaat; doorsnede van beide platen 280 mm

**Versnellingsbak**  
Fabrikaat Valmet; 12 versnellingen vooruit en acht achterruit

**Remmen**  
alleen achter; nat schijvenpakket in binnenzijde ashuis

**Besturing**  
hydrostatisch

**Draaicirkel (test)**  
ongeremd en gemeten vanaf de buitenkant van het voorwiel

zonder ingeschakelde voorwielaandrijving:  
rechtsom 8,40 m  
linksom 8,35 m  
met ingeschakelde voorwielaandrijving:  
rechtsom 9,60 m  
linksom 9,55 m

**Elektrisch systeem**  
12 volt; capaciteit accu 125 Ah; capaciteit dynamo 50 A;  
vermogen startmotor 2,9 kW

**Hefinrichting**  
categorie 2; trekkrachtregeling via de topstang; één hulpcilinder maximumhefkracht 2.550 daN; door het gehele traject 2.400 daN.

## Hydrauliek

twee pompen;  
één voor de stuurinrichting; capaciteit 28 liter/min bij 90 bar  
één voor hef en hydrauliek; capaciteit 36 liter/min bij 180 bar  
maximumdruk 220 bar  
twee stuurventielen; beide zowel dubbel- als enkelwerkend te gebruiken  
aantal liters voor extern gebruik: 25

## Aftakas

onafhankelijk, met mechanisch bediende enkele droge plaat;  
één aftakas met zes spiebanen en 35 mm doorsnede;  
maximumvermogen: 41 kW bij 2.350 motortoeren;  
vermogen bij 540: 37 kW bij 1.900 motortoeren;

## Voor- en achteras

voor : centraalmechanisch aangedreven vooras; onder belasting inschakelbaar; automatisch differentieelslot  
achter : planetaire eindvertraging aan binnenzijde ashuis; differentieelslot onder belasting inschakelbaar

## Spoorbreedte

voor : 152 cm, ook instelbaar op 143 en 162 cm  
achter : 150 cm, ook instelbaar op 140, 160 en 170 cm

## Geluidsniveau

in cabine : 80 dB(a) bij stilstaand onbelaste trekker met vol motortoerental  
omgeving : 86 dB(a), Imag no. 1285-318

## Inhoud

motorcarter	: 7 liter
versnellingsbak	: 23 liter
differentieel achter	: 37 liter
eindvertraging achter	: 4,5 liter
hydrauliek	: 2x0,5 liter
hydrauliek extern	: 73 liter
stuurinrichting	: 10 liter
differentieel voor	
eindvertraging voor	
brandstoftank	
koelsysteem	

## Verversingsstermijn

motorolie : 200 uur  
overige reservoirs : 800 uur of eenmaal per jaar

## Garantie

het eerste halfjaar volledig (op onderdelen en arbeidsloon); het tweede halfjaar alleen op onderdelen

## Afmetingen

wielbasis : 225,5 cm  
bodenvrijheid : 35 cm  
laagste punt : het frame van zwaaiende trekhaak en oppikhaak

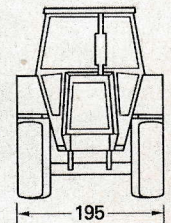
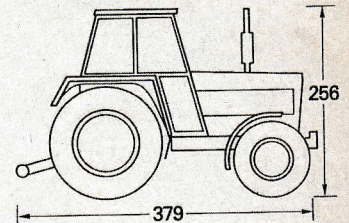
## Banden

voor : Nokia 11.2 R 24  
achter : Nokia 13.6 R 36

Maximale asbelasting op banden zoals vermeld, een spanning van 1,7 bar en een snelheid tot 30 km/h: voor: 2.200 kg, achter: 3.230 kg

## Gewicht

op vooras : 1.120 kg (= 37 %)  
op achteras : 1.940 kg (= 63 %)  
totaal : 3.060 kg  
specifiek : 68 kg/kW



## Met compleet set frontgewichten

1.635 kg (= 47 %)  
1.845 kg (= 53 %)  
3.480 kg  
77 kg/kW

## In tweewielaangedreven versie

1.000 kg (= 37 %)  
1.710 kg (= 63 %)  
2.710 kg  
60 kg/kW

## Importeur

Kuiken nv  
Randweg 31  
8304 AS Emmeloord  
Tel. (05270) 1 41 41

Aantal dealers: 36 plus vijf eigen vestigingen

## Brutoprijs in standaarduitvoering

f 63.000

zes frontgewichten à f 120 f 720

zwaaiende trekhaak f 510

**Brutoprijs in geteste uitvoering** f 64.230

## Meerprijzen bij directe levering

fronthef + -aftakas f 9.700

extra dubbelwerkend stuurventiel f 875

volgwagenberemming f 925

frontgewichten per stuk f 120

kruipversnellingsbak standaard

zwaaiende trekhaak zie boven

## Brutoprijzen alternatieve versies

Tweewielaandrijving f 49.750

met 8 + 4 versnellingsbak f 52.000

met 12 + 8 versnellingsbak

Alle prijzen exclusief btw

\* De gegevens zijn afkomstig van fabrikant of importeur, tenzij anders vermeld; test = Boerderij-test.



moet halen. Het luchtfilter heeft bij het uithalen wat hinder van de claxon en van plaatwerk. Dit is echter vrij gemakkelijk te verhelpen. Ook zou hij, omdat hij onder het dagelijks onderhoud valt, in plaats van een gewone moer een vleugelmoer moeten hebben.

De enige echte uitschieter (in positieve zin) vormt het instructieboekje. Het heeft duidelijke tekeningen. Wat er in moet staan, staat erin en ook niets meer dan dat; prima zo.

De zeven liter motorolie (dat is weinig) moet om de 200 uren worden ververst. Voor de 65,5 liter uit de overige reservoirs (voor een 45 kW trekker is dat vrij veel) staat een termijn van 800 uur of eenmaal per jaar. Voor de meeste gebruikers zal dat neerkomen op het laatste.

### Maten en gewichten

De 405 is door zijn drieband motor vrij kort. Om precies te zijn: 24 cm korter dan de gemiddelde viercilinder trekker. De hoogte is met 251 cm vrij bescheiden.

Door de 13.6 R 36 achterbanden en de spoorbreedte van 150 cm is de trekker nogal smal: 195 cm.

De banden, zowel voor als achter radiaal, zijn van het Finse merk Nokia; in ons land een weinig tot niet bekende band.

Zonder frontgewichten rust er 37 procent van het totaalgewicht op de vooras. Dat valt voor een vierwielaangedreven trekker wat tegen. Voor een Valmet des te meer omdat je van de zwaardere typen weet dat deze met de motor op de vooras een prima gewichtsverdeling hebben. Met een compleet set frontgewichten (14 stuks à 30 kg) komt er 47 procent op de neus en dat is een goede verdeling. In dit laatste geval rust er dus 53 procent en 1.845 kg op de achteras.

De Nokia achterbanden hebben bij 1,7 bar en een snelheid tot 30 km/h een draagvermogen van 1.720 kg. Dat is 3.440 kg voor de achteras als geheel. Er blijft dan theoretisch maar zo'n 1.600 kg over voor werktuig of kipper.

## Gebruikerservaring

In de gesprekken met de gebruikers van de 405-4 komt met name de gunstige prijs naar voren. Voor het bedrag dat men na inruil en kortingen betaalt, biedt de 405 veel. Verdere spontaan genoemde pluspunten

zijn het plezierig schakelen, de kleine draaicirkel en de goed door-dachte cabine. Tevreden is men over de hydrauliek-opbrengst, de stabilisatie van de hef en de mogelijkheid om op een eenvoudige manier de portieren te

verwijderen. Op één punt na — het gering aantal mogelijkheden van de versnellingsbak tussen de vijf en tien km/h — zijn er geen duidelijke klachten.

Niet storend, maar voor verbetering vatbaar vindt men de

snelkoppelingen voor de hydrauliek (niet beveiligd op trekbelasting), het matige zicht op de oppikhaak en de slecht zichtbare controlelampjes.

### Samenvatting

Als we de 405 vergelijken met de eerder door ons geteste Valmet 705, dan valt de 405 wat tegen. Het bijzondere van de 705, een ver doorgevoerd bedieningsgemak door elektrisch-hydraulische overbrengingen en een (bijna) perfecte gewichtsverdeling door de motor op de vooras, ontbreekt. Binnen zijn vermogensklasse valt de 405 (technisch gezien) niet zo duidelijk op als de 705.

Toch heeft de 405 sterke punten. De meest opvallende daarvan is de verhouding compleetheid: prijs. De 405 biedt uitgebreide koudstartvoorzieningen, prima synchronisatie, kleine draaicirkel, goede stabilisatie,

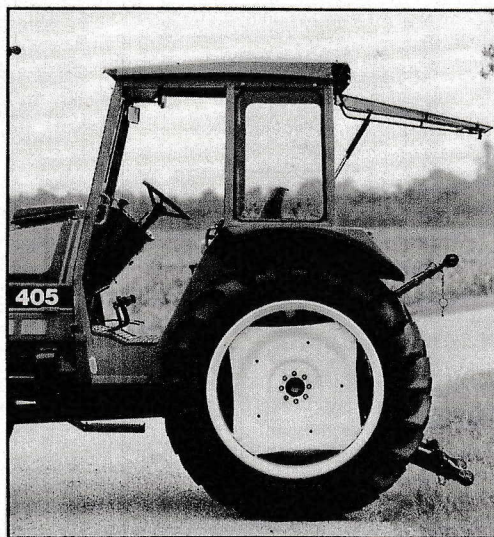
twee stuurventielen met grote olie-opbrengst en uitgebreide trekvoorzieningen voor  $f$  1.427 per kW. Binnen de 45 kW-klasse is dat een aantrekkelijke prijs.

De grootste beperking van de 405 is de slechte verdeling van de schakeltrappen. Tussen de vijf en tien km/h vindt u maar één versnelling. Andere minpunten, behalve de reeds genoemde plus- en minpunten, zijn het koppelpedaal (vraagt vrij veel kracht), het vrij aanzienlijke brandstofverbruik en het ontbreken van voorwielberemming, geen mengreling voor de hef en geen verstelbaar stuur. Slordig is het ontbreken van een beveiliging op de hydrauliekaansluitingen. □

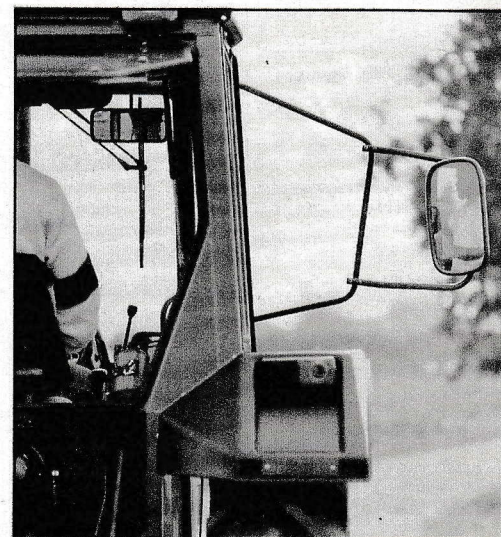
### In het kort

- + prima synchronisatie
- + kleine draaicirkel
- + complete trekker
- + goede hydrauliek-opbrengst
- slechte verdeling versnellingen
- aanzienlijk vermogensverlies aftakas
- matige gewichtsverdeling

Testers: Willem C. Angenent  
en Henk Beunk



Het linker en het rechter portier zijn in enkele seconden uit hun scharnieren te lichten. Vooral in warme zomers kan dat een waar genot zijn. De achterraut steekt ver naar achteren en loopt daardoor een groot risico bij gebruik van een hefmast of iets dergelijks aan diggelen te gaan. Een ruit als deze zou uit twee delen moeten bestaan



De buitenspiegels hebben een extra beugel waardoor u ze vrij gemakkelijk breed kunt zetten, bij voorbeeld bij gebruik van een kipper of opraapwagen. Jammer is het dan weer dat de beugels aan de deur zitten. Daardoor raken ze, met name de linker, nog wel eens uit positie. De binnenspiegel behoort tot de standaarduitrusting