

# Een Zuidduitsers met 'verfendte' aanhangers

'Fendt is de trend'. Een reclamekleet. Maar niet overdreven. De Zuidduitse trekkers voeren hier en in het stamland al jaren de verkoopprijzen aan. Eens kijken of ze hun goede naam eer aandoen. We testten de Favorit 611 LSA Turbomatic E.

door Henk Beunk en Gerrit Wesselink

Boeren werken al meer dan tien jaar met trekkers uit de 600-serie van Fendt. Maar zo compleet als nu waren die eerste exemplaren natuurlijk nog niet. Zo deden vijf jaar geleden de elektronische hef-inrichting en twee jaar geleden de 'constant-vermogen-motor' hun intrede.

## De maten

De Fendt 611 (in ons land geïmporteerd door Cehave in Veghel en de Vor in Achterveld) meet 2,83 meter in de hoogte en 4,65 meter in de lengte. Dat is redelijk voor een trekker van die klasse. De spoorbreedte van 1.84 meter levert in combinatie met de forse achterbanden een meer dan gemiddelde breedte op. Draai je de velg om, dan krijg je voor en achter een spoorbreedte van 1.70 meter.

Zonder frontgewichten weegt deze trekker meer dan 6.200 kg. Dat is 68 kg per kW motorvermogen. De gewichtsverdeling over de beide assen is goed: op de vooras van deze zware trekker rust 43 procent van het gewicht. Met behulp van de doordachte frontgewichten is dat percentage in een handomdraai te vergroten.

## Een kijkje in de cabine

Wie eenmaal in de cabine zit (de instap kan beter), treft daar een comfortabele bestuurdersstoel aan. Ook de zetel voor de bijrijder mag er zijn. Lof ook voor de verwarming en de ventilatiemogelijkheid. De portieren hebben een doorwaai-stand, terwijl de zijruiten in een wip te verwijderen zijn. Jammer dat de achterruit zich onder het rijden niet laat sluiten. Met het oog op brede ladingen of aanhangers zijn de buiten-

spiegels uitschuifbaar gemaakt. Maar ze zijn bevestigd aan de portieren, wat de instelbaarheid niet ten goede komt.

## Motor is een doordouwer

Evenals de door ons geteste John Deere 4050 heeft de Fendt 611 een zogenoemde constant-vermogen-motor. 'Inzinkingen' zijn er bij deze doordouwer met zijn vermogen van 92 kW (125 pk) dus niet bij: loopt het aantal toeren terug terwijl het handgas op vol staat, dan loopt het koppel (met 497 Nm bijzonder hoog) zo vlug op, dat vrijwel hetzelfde vermogen beschikbaar blijft. Ook uit de stijgingsfactor van 0,86 blijkt dat deze motor niet van opgeven weet.

'Gemiddeld'. Die kwalificatie betreft het door ons gemeten brandstofverbruik. Bij maximumvermogen is het 247 gr/kWh. Dat ligt dus vrij ver uit de buurt van de 'officiële' 223.

## Harmonieuze koppeling

De harmonie tussen motor en transmissie is bevorderd met een vloeistofkoppeling. Deze zogenoemde 'Turbomatic', aangebracht tussen motor en gewone

platenkoppeling, doet goed werk bij piekbelastingen. Om de verliezen in het lage toerengebied tegen te gaan, heeft Fendt de Turbomatic E geïntroduceerd (meerprijs f 6.800). Die koppeling-omvormer verbetert de trekkracht bij lage (1.500 en minder) toeren. Een overbruggingskoppeling zet de omvormer bij hoge toerentalen (tussen de 1.600 en 1.900) buiten spel omdat hij in dat toerengebied niet mee-, maar tegenwerkt.

## Geen 36 maar 29 schakelmogelijkheden

Aan de zesbak met zijn ongesynchroniseerde eerste en tweede versnelling zijn twee ongesynchroniseerde groepen toegevoegd. Maar bij gebruik van de derde pook (en de koppeling) schakel je toch elke versnelling gemakkelijk in hoog, laag en achteruit.

De Fendt heeft in theorie 36 schakelmogelijkheden. In de praktijk zijn het er 29: 20 van de 24 vooruit en negen van de 12 achteruit. In de veldgroep zijn van voor- en achteruit de vijf en de zes geblokkeerd, in de transportgroep de zes achteruit.

De veldgroep begint lekker laag: anderhalve km per uur. Jammer dat de versnellingen van de beide groepen voor vijf tot acht km per uur zo dicht bij elkaar liggen. Dat reduceert de vooruitmogelijkheden op de keper be-

schouwd tot 15.

De hoog gaat 25 procent sneller dan de laag, en de achteruit is rapper dan de vooruit (vanuit de laag gerekend zelfs ruim 50 procent). In het veld is dat niet prettig. Daar wordt ook merkbaar dat de 1 en de 2 synchronisatie missen, iets wat bij transport nauwelijks het geval is dank zij het grote bereik van de zesbak. In het veld ook is het hinderlijk dat de groepenpook rechtsonder zit en een beweging van boven naar beneden vraagt.

Als de stoel in de achterste stand staat, moet u reiken naar de 1, 3 en 5 van de versnellingspook en naar de hoog van de hlr-pook.

## Besturing: grote draaicirkel

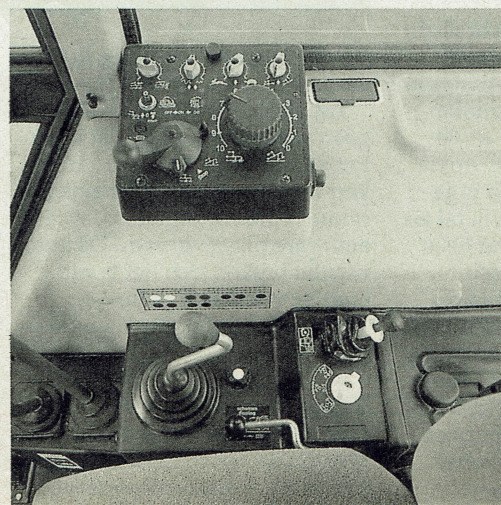
De doorsnee van de draaicirkel is een meter groter dan in deze klasse gemiddeld het geval is. Ook het aantal omwentelingen van het stuur steekt boven het gemiddelde uit. En dan te bedenken dat het stuur min of meer aan een en dezelfde stand zit vastgebakken. Verstelbaarheid is tegenwoordig toch heel gewoon?

## Remmen werken prima

Het remvermogen is uitstekend dank zij hydraulisch werkende trommelremmen op de achteras en de schijfrem op de vooras. Zijn de pedalen ontkoppeld, dan werkt (op een meer dan middelmatige manier) alleen de trommelrem. Waarom is dat niet het geval bij de hydraulische volwagenberemming? Deze reageert als u in het veld rechtsom bijremt. Er zijn meer merken waar dit (simpel te verhelpen) euvel zich voordoeft.

## De lampjes en de knoppen

De hendel van de richtingaanwijzer keert na een bocht automatisch terug naar 'af', wat in het verkeer de veiligheid bevordert. Het trof ons ook aangenaam dat de koplampen in de dakrand het werk van de normale koplampen kunnen overnemen als dat nodig is omdat er bij voorbeeld een werktuig in de frontheft zit. De twee werkklampen achter in de dakrand zijn alleen verticaal te verstellen.



Het bedieningspaneel voor de elektronische hef lijkt ingewikkeld. Maar dat valt in de praktijk nogal mee. Daaronder treft u een hendel waarmee de twee dubbelwerkende stuurventielen gelijktijdig zijn te bedienen. Rechts ervan de knoppen voor 'Alltronic' en de aftakas-schakeling