

BOERDERIJ-TREKKERTEST

Fendt 308 LSA

door Henk Beunk

Als eerste trekker in deze nieuwe Boerderij-serie is de Fendt 308 LSA aan de beurt.

Deze trekker met een motorvermogen van 59 kW (80 pk), kwam eind 1980 op de Nederlandse markt als één van de typen van de toen geheel nieuwe Fendt 300-serie.

Fendt heeft in ons land, als een van de weinige merken, twee importeurs: voor het Zuiden de Cehave in Veghel en voor het Noorden Gebroeders de Vor in Achterveld. De verkopen van Fendt vertoonden de laatste jaren zowel bij ons als in het thuisland West-Duitsland een opvallende stijging. In beide landen behoort Fendt thans tot de best verkochte merken.

Motor

De motor van de Fendt 308 is afkomstig van MWM (Motoren Werke Mannheim). Ook Renault betreft de motoren van deze firma. Over de vier-cilinder MWM van de 308 kunnen we kort zijn: hij doet zijn werk zoals het moet. Met een specifiek verbruik van 228 gram per kilowatt per uur springt hij zuinig om met de dieselloze. Het maximum koppel bedraagt 275 Nm en dat is een goede waarde. Omdat de koppelkromme van deze MWM-motor vrij vlak loopt, is het koppel door het hele toereengebied hoog. Dit maakt dat de motor door dat hele toereengebied voldoende kracht heeft; het is een soepele motor. Een nadeel van zo'n vlakke koppelkromme is nogal eens dat de stijgingsfactor van het koppel te genvalt. Deze stijgingsfactor (het percentage dat het koppel stijgt gedeeld door het percentage dat het toerental daalt) duidt de weerstand aan die een motor biedt als hij plotseling zwaarder moet trekken. Een factor van 0,35 à 0,40 wordt als normaal beschouwd. Is die waarde hoger, dan biedt de trekker (de motor) meer weerstand. De bestuurder hoeft dan minder snel terug te schakelen. Bij de 308 komt deze waarde, ondanks de vlakke kromme, uit op 0,4 en daar kunnen we tevreden over zijn. Een punt waar Fendt beslist wat

aan moet doen, is de stopknop. Door de plaats en de vorm is deze voor iemand die de trekker niet kent, niet als zodanig te herkennen. Dat kan in een noodsituatie vervelende gevolgen hebben.

Koppeling

Fendt is het enige trekkermerk op de Nederlandse markt dat standaard een vloeistofkoppeling monteert. De vloeistofkoppeling bestaat uit twee schoepenwielen met daartussen olie. Hij is bij Fendt gemonteerd tussen de motor en de gewone (platen)koppeling. De belangrijkste functie is het soepel en geleidelijk overbrengen van de kracht van de motor naar de versnellingsbak, een soepelheid die toeneemt naarmate het toerental van de motor zakt. De souplesse bij het schakelen, wegrijden en stoppen neemt dan toe. Toegegeven, wij waren daarvan onder de indruk. Een nadeel van de vloeistofkoppeling, in verband met brandstofverbruik, is dat hij pas voor „100 procent” pakt bij een motortoerental van 1.200 omwentelingen per minuut of meer. Bij dat toerental of erboven gedraagt de vloeistofkoppeling zich als een starre verbinding. Onder die 1.200 is de centrifugale kracht die op de olie wordt uitgeoefend, te gering om de beide schoepenwielen „star” op elkaar te houden. De bewegingsvrijheid van de motor ten opzichte van de versnellingsbak neemt onder die 1.200 toeren toe, maar daarmee stijgen ook de overbrengingsverliezen en het brandstofverbruik. Omdat er in de praktijk echter nauwelijks wordt gewerkt bij een dergelijk laag motortoerental, is dit vooral een nadeel „op papier”.

Versnellingsbak

De Fendt 308 heeft een 6 + 1

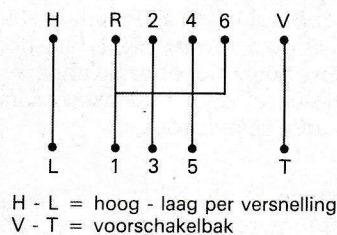
versnellingsbak (zes versnellingen vooruit en één achteruit). Van die zes versnellingen vooruit zijn 1, 2 en 3 bestemd voor het gewone werk en 4, 5 en 6 voor transport. We maken dit onderscheid, omdat de voorschakelbak en de hoog-laag (die de Fendt ook heeft) alleen maar werken in combinatie met 1, 2 en 3 en met de achteruit. Het schakelen met de 6 + 1 bak vonden wij een genoegen. De pook staat rechts naast de bestuurder, goed binnen handbereik en de versnellingen zijn prima gesynchroniseerd. Ook met de hoog-laag-hendel (H-L) is het onder het rijden goed werken. Intrappen van de koppeling in combinatie met het overhalen van de hendel maakt dat de trekker in iedere versnelling 25 procent sneller rijdt of, als u al in de hoge rijdt, 20 procent langzamer. De H-L-hendel zit direct onder het stuur en is met de vingers te bedienen terwijl de handen aan het stuur blijven. De pook van de voorschakelbak zit rechts opzij en deze laat zich, in vergelijking met de beide andere poken, moeilijk bedienen. Deze voorschakeling is niet gesynchroniseerd en derhalve ook niet onder het rijden te gebruik-

ken. In de lage schakeling (V) rijdt de trekker viermaal langzamer dan in de overeenkomstige versnelling in de hoge schakeling (T). De schakeltrappen bij de 308 volgen elkaar bijzonder netjes op. Met gebruikmaking van de hoog-laag gaat iedere volgende versnelling zo'n 25 à 30 procent sneller dan de voorgaande. Een nadeel van de Fendt-bak is, dat de achteruit niet tegenover dezelfde snelheid vooruit zit (bij deze trekker de 2). Daardoor neemt het schakelen, bij voorbeeld bij het werken met een voorlader of bij het kuil aanrijden, meer tijd in beslag dan strikt noodzakelijk. De pook heeft ook enigszins de neiging om op het moment dat de bestuurder hem in zijn achteruit zet, de voet van die bestuurder van het gaspedaal te drukken. Dat gaspedaal zit ook nogal dicht bij de stoel; op den duur is dat wat irritant. Dat tijdens het testen de eerste versnelling plotseling niet meer werkte, was volgens de firma De Vor te wijten aan het lostrillen van het stelboutje van een schakelgaffel.

Remmen

De 308 LSA (A staat voor Allrad = vierwielaandrijving) heeft hydraulisch bediende schijfremmen op de achterwielen en een, eveneens hydraulisch bediende, schijfrem op de aandrijf-as naar de voorwielen. Het remvermogen van deze combinatie is groot. Standaard is er op de 308 geen voorziening aanwezig voor het remmen van volgwagens. Door de aanwezigheid van de al genoemde vloeistofkoppeling is het remmen met de Fendt een bijzondere ervaring. Rijdend in de hoogste versnelling is de trekker tot stilstand te brengen door het voetgas los te laten en de rem in te trappen. Terugschakelen is niet nodig. Door vervolgens de

Schakelpatroon



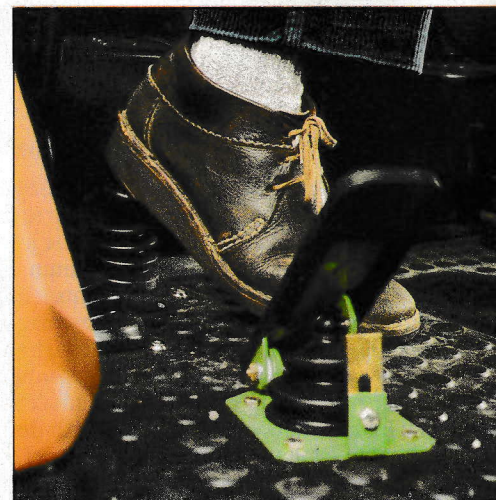
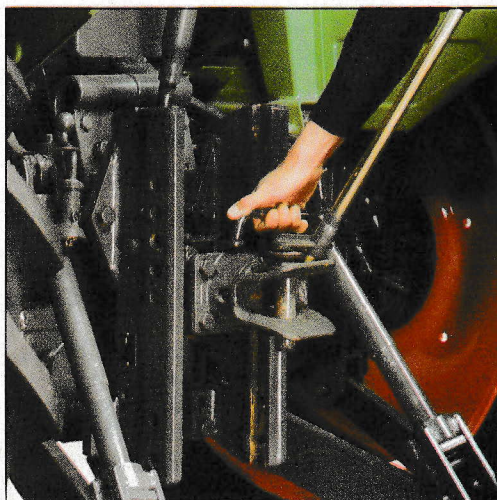


Rechts:

De wagentrekhaak is met een simpele handbeweging op de juiste hoogte in te stellen. Een ideale methode. De bladveer linksboven vormt een onderdeel van de trekkrachtregeling die via de topstang loopt

Geheel rechts:

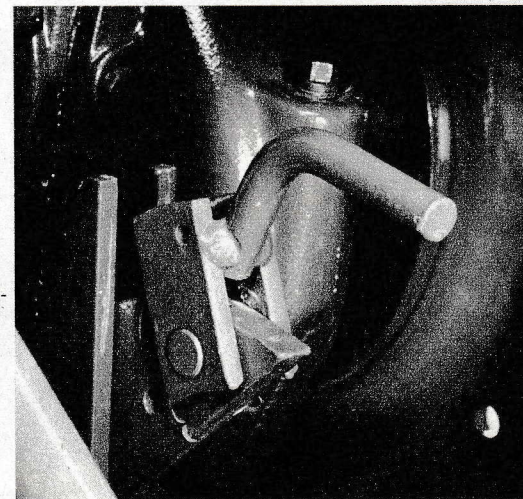
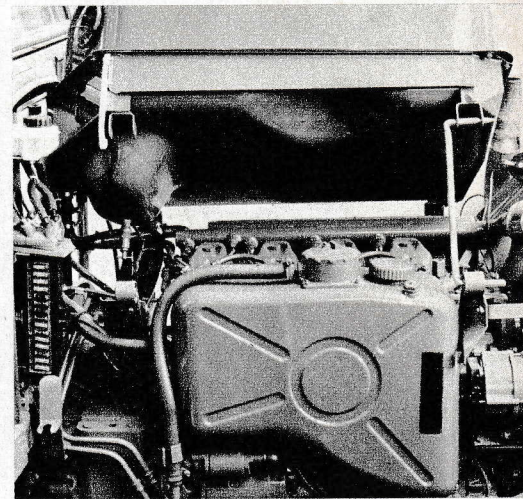
Het differentieelslot in de achteras moet de bestuurder met de hak van de rechtervoet bedienen; dat gaat niet bepaald gemakkelijk. Het gaspedaal, dat evenals de rest van de trekker, netjes is afgewerkt, zit te dicht bij de stoel. Voor voet en knie werkt dat vermoeiend





Links:
De trekstangen van de hefinrichting zijn niet voorzien van snelkoppelingen; bij het aankoppelen van zware werktuigen is dat lastig. De lange gatenbalk is, als een handige bijkomstigheid, te gebruiken voor duw- of sleepwerk

Onder:
Om de hydrauliekolie-tank te kunnen bereiken, moet u de brandstoftank kantelen. Als die laatste geheel is gevuld (ruim 100 liter) is dat een lastig karwei. Dat de tank te kantelen is, is wel weer een voordeel in verband met de bereikbaarheid van de motor



voet weer van de rem te halen en wat gas te geven, rijdt de trekker, als hij niet te zwaar hoeft te trekken, ook zo weer weg.

Stuurinrichting en differentieel

Het stuurwiel van de 308 heeft geen verstelmogelijkheden die je zo even onder het werken kunt benutten. Dat mag je, ofschoon het stuurwiel voor de „gemiddelde” bestuurder redelijk goed zit, als een tekortkoming omschrijven. De bescheiden verstelmogelijkheid die het stuur heeft na het losdraaien van een imbusboutje, zal in de dagelijkse praktijk niet worden benut.

Om van uiterst linksom naar uiterst rechtsom te komen en omgekeerd, zijn er 4,5 omwentelingen van het stuurwiel nodig. Dat is vrij veel; de bestuurder zal er druk mee zijn. Hij of zij hoeft daar gelukkig niet veel kracht voor te zetten, omdat de beweging hydrostatisch en bekrachtigd wordt overgebracht. Bij vol gas in de hoogste versnelling blijft de besturing van de 308 zeer direct. Wij hadden het gevoel dat we de trekker te allen tijde onder controle hadden.

Het differentieelslot in de achteras moet de bestuurder met de hak van de rechervoet bedienen. Voor het uitschakelen geef je het pedaal met de hak een tik. Dat laatste moesten we wel uit het instructieboek halen, want toen we bezig waren op de manier zoals we dachten dat het moest, namelijk met de voet op het pedaal, lukte het niet of nauwelijks. Het differentieelslot is er onder belasting in te brengen, doch niet er weer uit. Het voetpedaal ontgrendelt zich wel, maar het slot blijft zitten zolang er nog spanning op het differentieel zit. Er brandt gelukkig wel een lampje dat aantoont dat het slot nog is ingeschakeld.

Elektrisch en verlichting

Over dit punt is bij de Fendt weinig te zeggen. De voorzieningen die je in deze tijd mag verwachten, inclusief één werkklamp rechtsachter op het spatbord, zijn aanwezig. Een punt van kritiek dat wij hadden, de laag geplaatste koplampen in de neus, is door Fendt zelf al ondervangen. Wordt de 308 namelijk afgeleverd met een fronthefinrichting, dan plaatst de fabriek twee extra

Rechts:
De stabilisatie van de hefinrichting is met behulp van twee hendels (één voor iedere kant) vast te zetten of vrij te maken; een handige en snelle methode. Beide stabilisatiestangen hebben daarnaast een fijnverstelling door middel van schroefdraad

werkklampen aan de voorkant bovenop de cabine.

Hefinrichting

Een hefvermogen over het gehele traject van 2.730 daN (decanewton) is een acceptabele waarde (één decanewton is ongeveer één kg).

De hefarmen hebben een regelbare daalsnelheid, een zweefstand en een vergrendeling om bij gebruik van de gatenbalk beschadiging van de aftaktussenas te voorkomen. De trekogen (cate-

gorie 2) zijn niet uitschuifbaar. Dit maakt het aankoppelen van een zwaar werktuig tot een lastig karwei. Een automatisch aankoppelsysteem is bij een trekker in deze vermogensklasse beslist geen luxe.

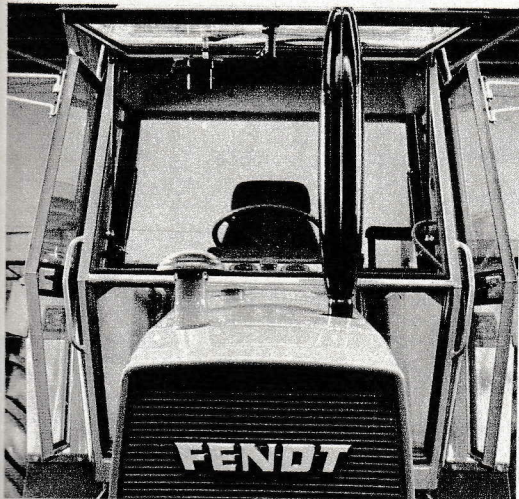
De trekkrachtregeling loopt via de topstang. In deze vermogensklasse zouden we liever een regeling via de trekstangen zien, omdat het bij halfgedragen werktuigen een betere overdracht van de impulsen geeft. De topstang is aan de trekker op twee punten te

Onder:

Naast de voorruit zijn ook de beide portieren in een „doorwaai-stand” te zetten. De zijruiten zijn in hun geheel, zonder sleutelwerk, te verwijderen. Dat laatste geldt ook voor de uitlaat. Daarna kan de motor-kap naar voren toe worden gekanteld

Rechts:

De voorruit van de Fendt is opklapbaar; onder „tropische” omstandigheden kan dat de bestuurder helpen het hoofd koel te houden. Op het instrumentenpaneel zit een snelheidstabel; een handig hulpmiddel bij het bepalen van de juiste versnelling



bevestigen; daarbij geeft het onderste punt een snellere reactie van de trekkrachtregeling.

Tussen de twee uiterste, positieve trekkrachtregeling, heeft de 308 een traploos instelbare mengregeling. Op zich is dat een pluspunt, maar het voordeel komt onvoldoende uit de verf door de moeilijk bereikbare en moeilijk doseerbare bedieningshendel.

Hydrauliek

De 308 heeft twee oliepompen: één ten behoeve van hefinrichting en buitenwerkende cilinders en één ten behoeve van de stuurinrichting. De trekker is standaard voorzien van één dubbele aansluiting voor extern gebruik, deze is ook als één enkel werkende te gebruiken.

De 308 heeft een filter in zowel de retour- als de persleiding. Dit is een goed systeem om beschadiging van de pomp zoveel mogelijk te voorkomen. Dat onze testtrekker maar 12 liter olie voor de buitenwerkende cilinders tot zijn beschikking had, is een punt waar we overheen kunnen stappen. In de tank is namelijk ruimte voor maximaal 25 liter. Het is echter

wel te hopen dat u, op het moment dat u die extra hydrauliekolie nodig hebt, de brandstoftank bijna leeg hebt. Om olie bij te kunnen vullen, moet u de laatste namelijk kantelen.

Aftakas

Als een uitzondering op de geldende regel van twee toerentallen aan de aftakas (540 en 1.000), heeft Fendt er drie (540, 750 en 1.000). Op de vraag van het waarom, krijg je bij de Fendt-importeurs als antwoord: „Als je de 1.000-toerenschakeling wilt gebruiken om brandstof te besparen (dus met 540 toeren aan de aftakas), dan maakt de motor te weinig toeren - zo'n 1.200 - om voldoende werk te kunnen verzetten. Voor licht werk, zoals hooischudden en kunstmeststrooien gaat het wel, maar voor aftakaswerk dat meer vermogen vraagt, is de 1.000-toerenschakeling minder geschikt. Met het introduceren van de 750-toerenschakeling geeft Fendt, ten opzichte van de 540-toerenschakeling, ook bij zwaarder werk de mogelijkheid om iets op brandstof te besparen. De motor maakt

dan namelijk nog zo'n 1.700 toeren per minuut en zit daarmee aan de veilige kant van het maximum koppel.” Tot zover het verhaal van de importeurs.

Wij willen daaraan toevoegen dat de keuze van Fendt voor een 750-toerenschakeling ook is ingegeven doordat gebruik van de 1.000-toerenschakeling (voor 540-toerenwerk) de motor te dicht in de buurt van die 1.200 omwentelingen per minuut zou brengen. Op dat punt (en lager) begint de vloeistofkoppeling verliezen te vertonen.

De handkoppeling van de aftakas zit links naast het instrumentenpaneel en laat zich goed bedienen. Dit in tegenstelling tot de keuzehendel voor 540, 750 of 1.000 die rechtsonder zit. Voor deze hendel is bedieningsgemak een groot woord. Het is maar goed dat er voor de 750- en 1.000-toerenschakeling controlelampjes aanwezig zijn; dan weet je ten minste wat je hebt ingeschakeld. Het op gang brengen van een aftakas-aangedreven werktuig kan bij de Fendt soepel gebeuren door de aanwezigheid van de vloeistofkoppeling. U schakelt de aftakas in bij stationair toerental

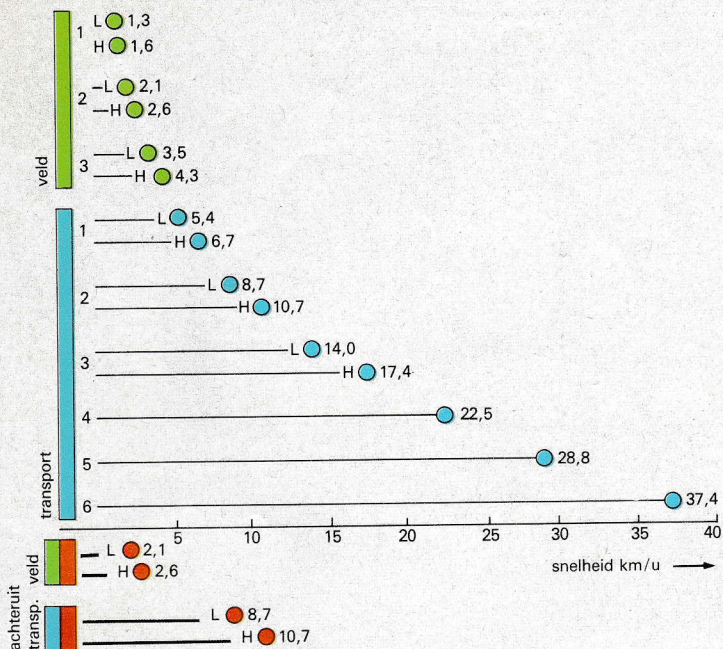
(de vloeistofkoppeling „pakt” dan nauwelijks) en vervolgens geeft u meer gas.

Voor- en achteras

Onze testtrekker was voorzien van een mechanische niet-centraal aangedreven vooras. Deze is in het werk te stellen met behulp van een lamellenkoppeling en is derhalve onder belasting in- en uitschakelbaar.

Voor de spoorbreedte van de vooras zijn er, door het om-draaien van de velgen, twee mogelijkheden: 170 en 184 cm. 150 cm van belang voor rijenteelten is er niet bij. De achterwielen staan op een spoorbreedte van 166 cm en deze zijn, eveneens door het om-draaien van de velgen, op 152 cm te zetten. Dat komt dus beter in de buurt (van die 150 cm). In standaarduitvoering (zonder frontgewichten) rust er van het totaalgewicht van de 308 LSA 1.548 kg op de vooras en 2.322 kg op de achteras. Uitgedrukt in procentages, is dat respectievelijk 40 en 60 procent. Dit is een acceptabele gewichtsverdeling. Aan de neus van de Fendt kun-

Snelheden per versnelling in km per uur bij nominaal toerental (2.350 omwentelingen per minuut) en 16.9 R 34 banden



Versnellingsbak
fabrikaat Fendt
15 versnellingen vooruit en vier achteruit
snelheden bij nominaal toerental (2.350 omwentelingen per minuut) en 16.9 R 34-banden

Remmen
schijfremmen achter en schijfrem op aandrijf-as naar voorwielen

Besturing
hydrostatisch

Draaicirkel (test)
ongeremd en gemeten vanaf buitenkant voorwiel
met uitschakelde voorwielaandrijving: rechts- en linksom 10,30 m
met ingeschakelde voorwielaandrijving: rechts- en linksom 11,50 m

Elektrisch systeem
12 volt

Hefinrichting
categorie 2, van buitenaf bedienbaar trekkrachtregeling via topstang
maximum hefvermogen: 3.020 daN = 2.960 kg (oecd)
hefvermogen door het gehele traject: 2.730 daN = 2.675 kg (oecd)

Hydrauliek
twee pompen; capaciteit 40 liter per minuut en 35 liter per minuut voor hydrobesturing
werkdruk 175 bar
één dubbele aansluiting, ook enkelwerkend te gebruiken
beschikbaar voor extern gebruik: rijdend en stilstaand 18 liter

Aftakas
onafhankelijk met droge lamellenkoppeling 540-, 750- en 1.000 toeren per minuut op één aftakas met zes spiebanen
diameter 35 mm (1 3/8 inch)
maximum vermogen: 52 kW bij 2.350 motortoeren (oecd)
vermogen bij 540 en 1.000: 51 kW bij 2.270 motortoeren (oecd)

Aandrijving
achteras: portaal-eindvertraging aan buitenzijde van ashuizen met differentieel mechanisch onderbelasting inschakelbaar merk ZF, aandrijving mechanisch, niet centraal droge lamellenkoppeling, onderbelasting in- en uitschakelbaar zelfblokkerend differentieel

Banden
voor : 13.6 R 24 Vredestein
achter : 16.9 R 34 Vredestein
spoorbreedte voor : 170 cm (184 cm door omdraaien velg)
spoorbreedte achter : 166 cm (152 cm door omdraaien velg)
max. asbelasting voor : 3.090 kg, op 13.6 R 24 (8 PR) bij 2,0 bar en 30 km/h
max. asbelasting achter : 4.760 kg, op 16.9 R 34 (8 PR) bij 1,7 bar en 30 km/h

Gewicht (in standaarduitvoering)
Op vooras: 1.548 kg (= 40 procent)
Op achteras: 2.322 kg (= 60 procent)
totaal: 3.870 kg
specifiek gewicht: 65,5 kg/kW

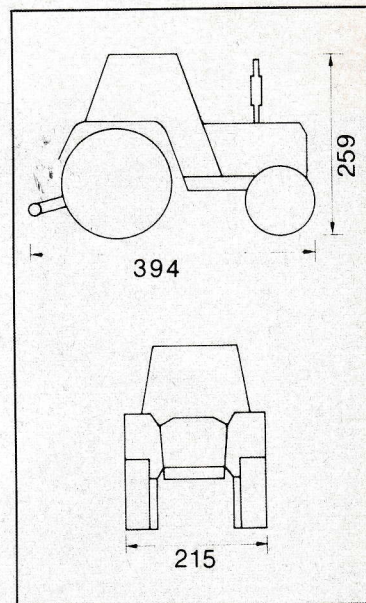
Geluidsniveau
in cabine : 83 dBa (test)
omgeving : 84,5 dBa

Inhoud
motorcarter : 9,5 liter
voorwielaandrijving : 6 liter differentieel plus 2 x 1 liter voor de eindvertragingen
versnellingsbak : 32,5 liter, inclusief differentieel

differentieel : —
eindvertraging: 2 x 8,8 liter
stuurbekrachtiging : —
hydraulisch systeem : 20 liter, inclusief stuurbekrachtiging
brandstoftank : 107 liter
koelsysteem : 13 liter

Verversingstermijn
motorolie : 200 uren
overige reservoires : 1.000 uren

Afmetingen (test)
bodenvrijheid : 45 cm
laagste punt : differentieel voorwielaandrijving



Technische gegevens Fendt 308 LSA*

Motor
merk en type : MWM D-226-4
soort : vier-cilinder viertakt met directe inspuiting
boring x slag : 105 x 120 mm
inhoud : 4.156 cm³
max. vermogen : 59,1 kW bij 2.350 omw. per min. (oecd)

specifiek vermogen : 70 cm³/kW (oecd)
compressieverhouding : 16:1
max. koppel : 275 Nm bij 1.500 omw. per min. (oecd)

koppel bij max. vermogen : 240 Nm (oecd)
stijgingsfactor v.h. koppel : 0,40 (test)
merk en type brandstofpomp : Bosch, lijn
specifiek brandstofverbruik : 228 gr/kW/h (oecd)
soort koeling : vloeistof

Koppeling
enkele droge plaat (doorsnede 320 mm) plus vloeistofkoppeling

* Gegevens afkomstig van fabrikant of importeur tenzij anders vermeld. test = Boerderij-test; oecd = Officieel testrapport v.d. Organisatie v. Economische Samenwerking en Ontwikkeling

Prijzen

Bruto prijs in standaarduitvoering (exclusief btw)
inclusief 40 km per uur snelgang, kantelcabine, voorspatborden, radio, gatenbalk, radiaalbanden
12.4 R 24, 16.9 R 34 f 83.365
meerprijs voor vijf frontgewichten f 950
Bruto prijs geteste uitvoering (exclusief btw) f 84.315

Meerprijzen bij directe levering (exclusief btw)
fronthefinrichting plus frontaftakas f 10.715
extra dubbelwerkende hydraulische aansluiting f 1.490
volgswagenberemming (hydraulisch) f 1.175
frontgewicht à 32 kg f 190
gatenbalk standaard
zwaaiende trekhaak plus kipperknobbel f 950

Onderdelenprijzen, origineel Fendt (incl. btw)
motoroliefilter f 22,85
brandstoffilter f 17,31
topstang f 302,74
V-snaar f 21,74
aftakas f 596,90

Richtprijzen (inclusief btw en werkloos)
voor reparatie met nieuwe onderdelen: vervangen (rij)koppeling-plaat f 816
vervangen aftakaskoppeling f 508
vervangen oliepomp voor extern circuit f 948

Opmerkingen importeurs

Als de 308 LSA is voorzien van verstelvelgen, dan is de vooras ook op een spoorbreedte van 150 cm te zetten. Bij directe levering op de nieuwe trekker, komen deze verstelbare voorvelgen (per twee) op een meerprijs van f 380 exclusief btw.
De Cehave levert de 308-standaard af op Michelin-banden, met twee verstelbare werkklampen achterop het dak en met één dubbel- en één enkelwerkende hydraulische aansluiting.

Importeurs

Gebr. De Vor bv, Hessenweg 164, 3791 PM Achterveld.
Tel. (03425) 15 41.
Aantal dealers: 86.

Cehave nv, Pater v.d. Elsenlaan 4, 5462 GG Veghel.
Tel. (04130) 8 22 55.
Eigen vestigingen: 22.

nen maximaal tien frontgewichten worden bevestigd à 32 kg per stuk plus nog een extra basisgewicht van 100 kg. Deze gewichten hebben een vernuftig systeem van bevestigen: ieder gewicht past in twee sleufgaten van het vorige.

Trekinrichting

De Fendt 308 heeft een hoogteverstelling voor de wagentrekhaak zoals alle trekkers zouden moeten hebben. De trekhaak glijdt aan weerskanten door een U-profiel en is hierin met een simpele handbeweging op de gewenste hoogte in te stellen. Moeilijk gedoe met pennen of iets dergelijks is niet aan de orde. In de onderste stand fungeert de trekhaak als aanspanningspunt voor bij voorbeeld een kipper. Een echte kipperknobbel is niet aanwezig. Ook een zwaaiende trekhaak moet de Fendt-eigenaar in standaarduitvoering ontberen. Voor de fronttrekhaak levert Fendt, als een extra, een verlengstuk waardoor deze trekhaak tot een aantal van vier frontgewichten redelijk bruikbaar blijft. Gaat u boven deze vier frontgewichten uit en wilt u ook de fronttrekhaak blijven gebruiken, dan zult u zelf iets moeten construeren.

Cabine

De cabine van de 308 is sober uitgevoerd, maar wel degelijk en ook redelijk compleet. Dat laatste stellen we zo, omdat een dakluik niet aanwezig is. Ook een verstelbaar stuurwiel behoort niet tot de standaarduitvoering. Daarentegen zitten een radio, een luxe stoel, een rijderszitting en een uitklapbare voorruit wel in het basispakket.

Het zicht naar alle kanten vanuit de cabine is goed. Bij geopende achterruit is de pen van de wagentrekhaak, mits deze niet te laag zit, vanuit de cabine te bedienen. De bedieningshendels die de bestuurder het meest nodig heeft, zitten binnen bereik. Het geluidsniveau in de gesloten cabine bedraagt 83 dBa. Door de voorruit te openen neemt het geluidsniveau toe, maar ook de hoeveelheid frisse lucht. Het is maar net wat u wilt. Aan verse lucht hoeft het de Fendt-bestuurder echter ook bij gesloten ramen niet te ontbreken. Twee ventilatoren met elk een eigen filter en samen beschikkend over tien uitstroomopeningen, staan daar borg voor.

Op het instrumentenpaneel zijn voor een groot aantal functies controlelampjes aanwezig. Jam-

mer dat een ingeschakelde voorwielaandrijving geen lampje meekreeg.

De cabines van de 300-serie zijn, na ongeveer 20 minuten sleutelen, kantelbaar ten behoeve van reparaties; een pluspunt! Enkele minpunten zijn de geringe opbergmogelijkheden in de cabine en de plaats van het reservoir van de ruitensproeier; die laatste vraagt bij het instappen om beschadiging. De instap zelf is goed.

Onderhoud

De verschillende vuldoppen, peilstokken, aftappluggen, filters en smeernippels zijn bereikbaar van matig tot goed.

Geen van deze punten is echter zodanig dat we het als een echt bezwaar voelden.

De bruikbaarheid van het instructieboekje is maar matig. De verwijzingen laten te wensen over en in eerste instantie komt het nogal verwarrend over. Het boekje behandelt namelijk de gehele 300-serie; omdat er tussen de gegevens van de 303/304 en de overige typen geen echt duidelijke scheiding is, zit je geregeld bij het verkeerde te neuzen.

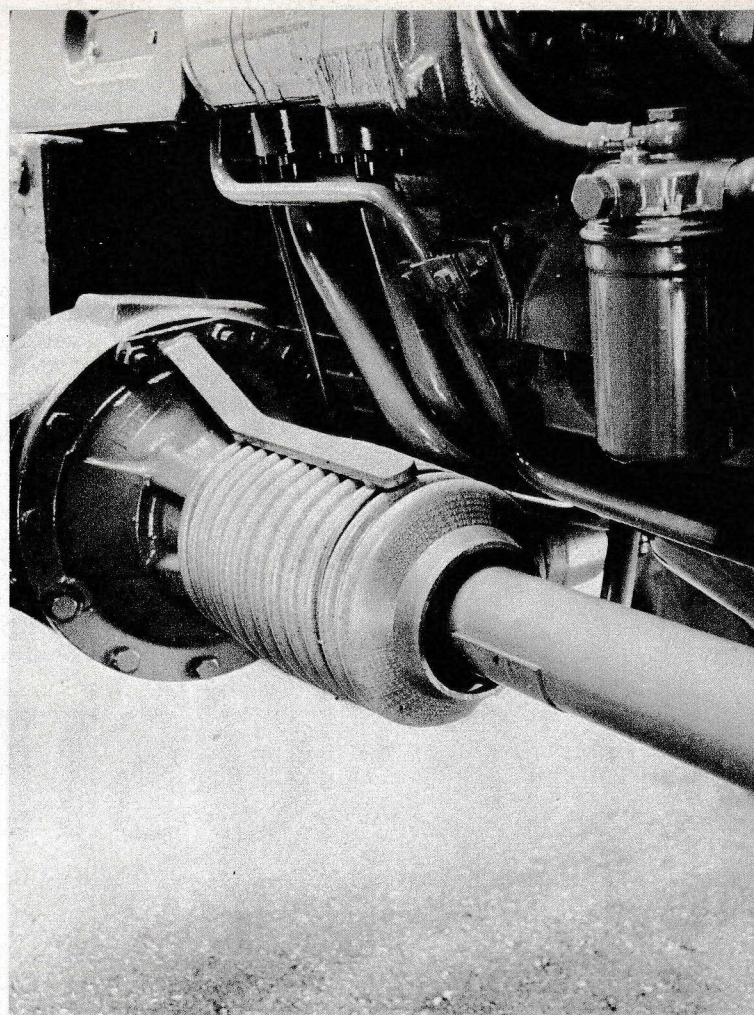
Een compliment gaat naar Fendt voor de gereedschapset. Deze is van goede kwaliteit en redelijk compleet, inclusief een bandenspanningsmeter.

De garantie op de 308 loopt vanaf de datum van aflevering en duurt één jaar of 1.000 uur (wat het eerst wordt bereikt). De garantie heeft betrekking op onderdelen en arbeidsloon.

Samenvatting

De Fendt 308 is een trekker die ons tijdens het testen veel voldoening gaf. Dit werd vooral veroorzaakt door de vloeistofkoppeling en de prima schakelende versnellingsbak. Beide voorzieningen maken het rijden en met name het transportwerk tot een waar genoegen. Voor dat genoegen moet u echter wel in de beurs tasten. Met een catalogusprijs van f 83.365 exclusief btw behoort de Fendt tot de duurdere in zijn vermogensklasse. Wat afschrijving betreft zou hij daarom thuishoren op die bedrijven waar hij vrij veel uren kan maken. Dat de praktijk anders uitwijst is onder andere een gevolg van de goede inruilwaarde.

Een punt van kritiek is, dat er vrij veel verlies is (13 procent) tussen het vermogen dat de motor tot zijn beschikking heeft (59 kW) en hetgeen er uiteindelijk bij 540 toeren per minuut aan de aftakas



De 308 LSA heeft een mechanisch niet-centraal aangedreven vooras. Het differentieel is voorzien van een automatisch werkend slot. Om de kruiskoppeling te kunnen smeren, moet u de beschermkap met behulp van twee boutjes verwijderen

Gebruikerservaring

De gebruikers van een 308, die wij velden, waren bijzonder te spreken over de wagentrekhaak. Ook de versnellingsbak scoorde hoog. Onze verwachting dat de vloeistofkoppeling als het sterke punt zou worden betiteld, kwam niet naar voren. Toch was men over de (extra) mogelijkheden die deze voorziening biedt, best tevreden. Hoog scoorde ook de 750-toeren aftakas. Deze werd vooral gebruikt om bij een lager motorental toch 540 toeren per minuut aan de aftakas te hebben.

Verscheidende gebruikers hadden er spijt van dat ze bij aankoop geen snelkoppelingen op de hefinrichting hadden laten monteren. De toch al vrij hoge standaardprijs werd hiervoor als reden genoemd. Een bescheiden klacht was er wat betreft de ontgrendeling van het differentieelpedaal.

beschikbaar is (51 kW). Voor een groot deel zal dit te wijten zijn aan verliezen in de drietoerige aftakasschakeling.

Voor de prijs die u voor de Fendt betaald, mag de standaarduitvoering wel wat completer zijn. Daarbij denken we in de eerste plaats aan snelkoppelingen op de trekstangen en een kipperknobbel.

Voor de rest maakt de Fendt een degelijke en betrouwbare indruk. De trekker zit goed in de verf en is netjes afgewerkt. De geringe cabinehoogte kan op bedrijven met lage deuropeningen een voordeel zijn. Door het aantal versnellingen en de trappen ertussen, past de 308 zowel op veehouderij- als op akkerbouwbedrijven.

Testers: Willem C. Angenent en Henk Beunk