

tekst

## VALMET 905-4 AUTOCONTROL

# Een gewichtheffer van formaat

Hoewel zijn basisconcept al een tijd op de markt is, kan de 77 kW sterke Valmet 905-4 Autocontrol zich uitstekend meten met trekkers van jongere bedenkdatum.

door Henk Beunk en Gerrit Wesseling

Hoekig staat hij op de banden. De trekker met zijn neerwaartse neus en boven de vooras geplaatste motor is voortgekomen uit de Zweedse Volvo BM en de Finse Valmet. 'BM Volvo' is uit de naam van deze in het begin van de jaren tachtig ontworpen trekker verdwenen.

### Afmetingen

Qua lengte maakt de Valmet een lange neus naar andere trekkers in zijn klasse. Geen van de door ons geteste trekkers kon tippen aan die 475 cm. Dat hij zo lang is uitgevallen, dankt de 905 aan de Valmet-opvatting dat de motor boven de vooras moet liggen, wil het kloppen met de gewichtsverdeling. Inderdaad zie je hier een goede verdeling: zonder frontgewichten rust 44 procent van het gewicht op de vooras.

### In een wip de cabine in

De Valmet heeft aan beide zijden een ruime in- en uitstap. De cabine biedt veel ruimte. Om de instelbare stoel (met instelling voor ploeghelling) makkelijk 180 graden te kunnen laten draaien, zijn links ernaast geen bedieningshendels geplaatst.

De binnenspiegel is groter dan strikt noodzakelijk. De dode hoek rechtsachter was grotendeels te verhelpen geweest als de spiegel iets verder naar links was geplaatst. Ook de spatborden met hun hoge 'rug' vormen een dode hoek. Hinderlijk bij manoeuvreren en voor werktuigen in verstek. Maar overigens is het zicht vanuit de cabine goed tot prima.

Bij niet te zwaar werk en 1.850 motortoeren is er weinig geluid in de cabine (77 dB a). Bij vol gas neemt het een paar decibels toe. Bij transportwerk nog meer (81 dB a). De toename is vooral toe te schrijven aan 'jankende' geluiden uit de achterbrug.

Op de verwarming valt niets af

te dingen. Wel op de mogelijkheden van natuurlijke ventilatie. Die zijn gering. De linker zijruit kan niet open omdat daar de bijrijder zijn (overigens goede) zitplaats heeft. En een 'doorwaai-stand' hebben de zijruiten, de deuren en het dakluik niet, zodat je voor de luchtverversing op de naar behoren werkende ventilator bent aangewezen.

Links boven in de cabine zit een handig opbergvak. Een uitgelezen plek voor het instructieboekje.

### Motor gaat tot 77 kW

Maximaal levert de zescilinder lijnmotor 77 kW (105 pk). Aan de aftakas blijven er 71,4 over. De fabrikant met zijn opgave van 72 kW heeft dus niet overdreven. Omdat de trekker tijdens de test niet was ingelopen, kan het zijn dat hij op den duur meer kW's gaat leveren dan die 77. Het specifieke brandstofverbruik, mo-

menteel nog 264 gr/kW/h en daarmee hoger dan de fabrikant aangeeft, zou dan wat gunstiger kunnen uitvallen.

Het maximumkoppel van 395 Nm is hoog, de stijgingsfactor van het koppel laag: 0,27.

### Koppeling met 'kuren'

Als de hoog-laag per versnelling op 'laag' staat en je laat het koppelingspedaal omhoog komen, krijg je het gevoel dat het 'pakken' in twee etappes verloopt. Af en toe laat zich dan ook even het controlelampje voor de oliedruk van de transmissie gelden. Dat komt doordat de lage stand met oliedruk wordt geschakeld, verklaart importeur Kuiken. Bij het intrappen van de koppeling is er even geen verbinding. De hoge stand, veerbelast, vertoont die 'kuren' niet.

### Transmissie: weinig keuze

De sterke kanten van de transmissie zijn een onder belasting schakelbare hoog-laag en een gesynchroniserde groepenpook. Jammer dat er weinig keuzemogelijkheden zijn. De 16 mogelijkheden

vooruit bevatten ook nog een paar dublures; eigenlijk zijn er dus maar 14.

Een zwak punt is ook dat de vooruit qua snelheid niet kan tippen aan de overeenkomstige versnelling achteruit. Goed dat er op de groepenpook een soepele schakelaar zit waarmee het snelheidsverschil tussen voor en achter wat te verkleinen valt. Maar een pretje is het niet als je werk moet doen waaraan intensief schakelen van voor naar achteren te pas komt.

Ga je vanuit de lage groep naar achteruit, dan ligt de snelheid zo'n 60 procent hoger. Bij het naar achteruit schakelen vanuit de hoge groep is het verschil wat kleiner. Het schakelwerk op zich, niet alleen met de groepenpook, maar ook met de versnellingspook, verloopt gladjes.

Een minpunt is dat de eerste versnelling hoog begint, bij 3,3 km per uur (2,6 bij de 30 km-per-uur-versie). Dat is al snel te snel. Gelukkig is een kruipbak leverbaar voor 0,3 km tot 2,7 km per uur. Maar bij het monteren daarvan vervalt de hoog-laag.

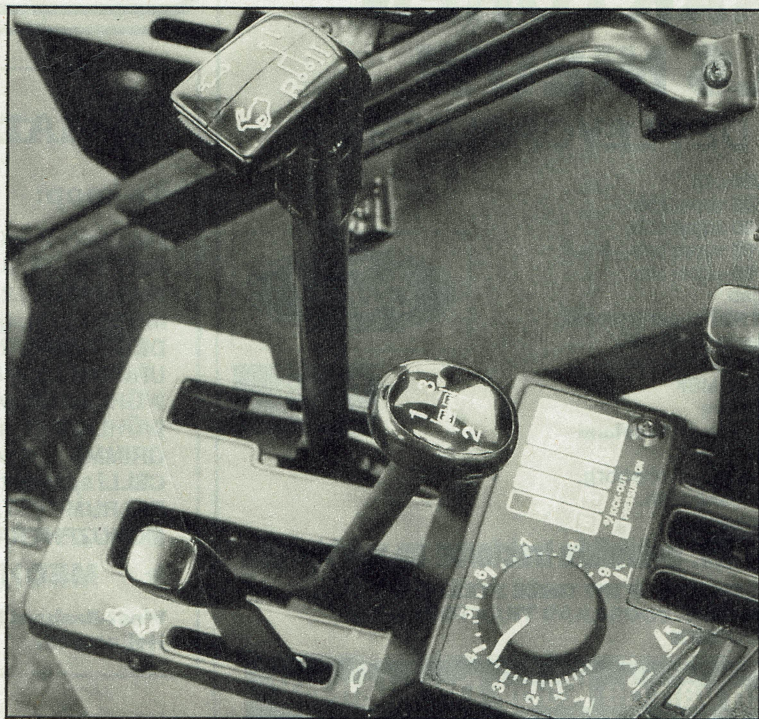
### Draaicirkel zeer kort

Het stuurwiel, verticaal en horizontaal te verstellen, scharniert om een hoogliggend draaipunt en kan met de voet worden ontgrendeld. De 905 is de eerste trekker in deze zware klasse die met uitgeschakelde voorwielaandrijving een draaicirkel van nog geen tien meter kan maken. Zonder voor spatborden is het zelfs mogelijk om nog korter te draaien.

Bij transport stuurt de trekker rustig. Maar hij zit zo in elkaar dat je de voet moeielijk rustig op het voetgas kunt houden. En bij hoge snelheden (bijna 40 km per uur maximaal) is het met de rust helemaal gedaan. Ook de te gevoelig werkende reguleator is daar debet aan.

### Remmen op de achterwielen

Op de vooras ontbreekt helaas een rem. Maar de achterwielberemming maakt veel goed. En hoe meer gewicht op de achteras drukt, hoe kleiner de rol van de voorwielberemming wordt. Dat de Valmet goede achterwielremmen heeft, merk je vooral als je afzonderlijk links of rechts remt.



De schakelaar voor de hoog-laag per versnelling heeft een plaats gekregen op de groepenpook. Het grote snelheidsverschil tussen dezelfde versnelling voor- en achteruit is daardoor wat te verkleinen